



LOGISTIK UND MENSCHENRECHTE: DIE LETZTE MEILE IM TEXTILHANDEL

VON DR. SABINE FERENSCHILD

Wie die Garne am Anfang der textilen Kette ihren Weg in die Textilverarbeitung, das T-Shirt seinen Weg von der Fabrik in den Kleiderschrank oder die Hose, die doch nicht gefällt, ihren Weg zurück zum Onlinehändler findet, hängt von der Logistik ab. Die Logistik in der textilen Kette als entscheidende Schnittstelle bestimmt also darüber mit, ob, wie und zu welchem Preis eine Stufe der textilen Kette mit der nächsten verbunden ist.

Wie in der Studie „Bitte wenden!“ dargestellt, werden die lokalen Transportwege vom Baumwollfeld zur Konfektionierung überwiegend mit dem LKW zurückgelegt. Beim Transport des fertig produzierten Kleidungsstücks in die Zielmärkte wird vor allem der internationale Schiffsverkehr genutzt. Einmal in Europa angekommen, wird die Ladung des Schiffs gelöst, d.h. dass entweder ganze Container auf Straßen, Schienen oder Wasserwegen zu den Zentrallagern der Auftraggeber*innen transportiert und dort entladen werden – oder dass ein Container, der Ware für verschiedene Zielorte enthält, am Hafen entladen und in der Regel per Schiene oder Straße weitertransportiert wird.

Ob die Ware für den stationären Handel oder den Versandhandel bestimmt ist, kann über Lagerung und Transport in Deutschland entscheiden. So kann zum Beispiel Ware, die für den Versandhandel bestimmt ist, durch einen Dienstleister direkt nach Eintreffen der Ware im Hafen an die Kund*innen versendet werden. Waren hingegen, die für den stationären Handel bestimmt sind, werden zu den diversen Zentrallagern der Anbieter transportiert und von dort aus zu den stationären Geschäften weiterverteilt.

TEXTILIEN – MEISTER DER RETOUREN

Auch wenn der mit Abstand größte Teil der Textilien im stationären Handel verkauft wird, so werden Transport- und Logistikfragen mit dem Wachstum des Online-Handels auch im Verkauf zunehmend wichtiger: Im Jahr 2019 wurden rund 20 % der textilen Artikel online bestellt. Einer Studie von Public Eye zufolge spielen im Online-Handel vor allem drei Geschäftsmodelle eine Rolle, die Auswirkungen auf die Logistik haben:

- ▶ Es gibt **Markenstores**, die ihre eigene Ware verkaufen und eigene, aber auch von Dritten betriebene Logistikzentren unterhalten. Die Zustellung an die Kund*innen erfolgt dann durch externe Paketdienste.
- ▶ Neben diesen gibt es **Online-Warenhäuser** wie zum Beispiel Amazon oder Zalando, die ebenfalls eigene, aber auch von Dritten betriebene Logistikzentren unterhalten und mit eigenen sowie externen Paketdiensten die Kund*innen beliefern.
- ▶ Ergänzt werden die Online-Warenhäuser durch **Marktplätze** (Alibaba, Amazon Marketplace, Zalando CR u.a.), bei denen die Plattform nur selten Logistikleistungen übernimmt. Die Zustellung an die Kund*innen erfolgt auch hier meistens durch externe Paketdienste.

Doch nicht nur der Weg vom Lager in den Kleiderschrank muss zurückgelegt werden, oft geht es auch andersherum: Nach aktuellen Erkenntnissen der Forschungsgruppe Ressourcenmanagement geht im deutschen Gesamtmarkt fast jedes vierte Paket im Online-Handel an die Händler zurück. Texti-

lien machen mehr als 80 % der Rücksendungen aus. Auch hier spielen also wieder Paketdienstleistungsunternehmen und zahlreiche Transportkilometer eine große Rolle.

UNÜBERSICHTLICHE BEAUFTRAGUNGSKETTEN UND SCHLECHTE ARBEITSBEDINGUNGEN

Was zu den Kund*innen geschickt oder von diesen zurückgeschickt wird, wird über Paketdienste ausgeliefert und wieder eingesammelt. Im Jahr 2022 wurden in Deutschland 4,5 Mrd. Pakete transportiert, das entsprach 111 Paketen pro Haushalt. Die Branche der Kurier-, Express- und Paketdienstleister hat rund 360.000 Beschäftigte, davon arbeiten mehr als drei Viertel in Kleinbetrieben mit weniger als 10 Mitarbeitenden. Auch wenn das nach einer sehr fragmentierten Branche aussieht, so wird sie doch von wenigen ganz Großen wie der DHL mit einem Marktanteil von knapp 50 % bestimmt. Wie passt das zusammen? Viele große Unternehmen, darunter auch die DHL, lagern die Zustellung an die Kund*innen zumindest in Teilen an viele kleinere Subunternehmen aus und damit auch die direkte Verantwortung für die Arbeitsbedingungen der Zusteller*innen. Auf diese Weise entstehen „unübersichtliche Beauftragungsketten“, die eine systematische Überprüfung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Paketdienst erschweren.

Dass es hier Handlungsbedarf gibt, zeigen Beichte aus den letzten Jahren. Der Druck, der auf den Zusteller*innen lastet, ist enorm. Laut Informationen aus der Entscheidung des Bundesrates vom Mai 2023 gibt es für Zusteller*innen Leistungsvorgaben von 250-270 Paketen, die pro Tag ausgeliefert werden müssen – und dies ohne Gewichtsbeschränkungen für die Pakete. Diese Menge ist oft nur bei überlangen Arbeitstagen zu schaffen, was nichts anderes bedeutet als unbezahlte Arbeitszeit. Der Service für Kund*innen, Lieferzeitfenster oder Echtzeitverfolgung anzubieten, verschärft den Druck für die Zusteller*innen. Oft werden Drittstaatenangehörige ohne gesicherten Aufenthaltsstatus beschäftigt, die sich gegen schlechte Arbeitsbedingungen wie z.B. ausbleibende Löhne kaum wehren können. Die Bruttogehälter sind laut Statistischem Bundes-

SÜDWIND setzt sich für wirtschaftliche, soziale und ökologische Gerechtigkeit ein – weltweit. Wir recherchieren, decken ungleiche Strukturen auf, machen sie öffentlich und bieten Handlungsalternativen. Wir verbinden entwicklungspolitische Bildungs-, Öffentlichkeits-, und Lobbyarbeit und tragen Forderungen in Kampagnen, Gesellschaft, Unternehmen und Politik. Seit 30 Jahren.

amt zwischen 2010 und 2020 nur um 6 % gestiegen (in der Gesamtwirtschaft um mehr als 23 %).

BESSERE GESETZE NÖTIG!

Niedrige Löhne, unbezahlte Arbeit, Stress und große körperliche Belastung durch schwere Pakete – der Handlungsbedarf, die Branche zu regulieren, ist hoch. Zwar hat die Bundesregierung im Jahr 2019 das Paketboten-Schutzgesetz verabschiedet. Allerdings weist dieses Gesetz Lücken auf, weswegen der Bundesrat im Mai 2023 eine Nachbesserung forderte. Die Auslagerung von Paketdiensten an Subunternehmen soll nur noch erlaubt sein, wenn das Subunternehmen ausschließlich sozialversicherungspflichtige Beschäftigung anbietet. Bei Redaktionsschluss ist die Bundesregierung dieser Aufforderung des Bundesrates noch nicht nachgekommen. In einem verbesserten Gesetz soll, so die Erwartung des Arbeitsministeriums, zusätzlich eine Gewichtsobergrenze verankert werden. Was aber ebenfalls nötig wäre, wäre eine verbindliche Reduzierung der Leistungsvorgabe auf das, was in einem 8-stündigen-Arbeitstag schaffbar ist.

Für die Textilunternehmen bedeuten diese Missstände in der Paketdienst-Branche, dass sie dringend ihre Risikoanalyse auf den Transportsektor inkl. der letzten Meile zu den Kund*innen ausdehnen und hier Abhilfe bei Missständen schaffen müssen. Das gilt für alle Unternehmen gleichermaßen, doch aufgrund der hohen Anzahl an online bestellter – und vor allem auch wieder auf Retoure geschickter – Ware steht die Textilbranche besonders in der Verantwortung. ♦

FÖRDERER

**ENGAGEMENT
GLOBAL**

Service für Entwicklungsinitiativen



Diese Publikation erscheint im Rahmen des SÜDWIND-Projekts zu Menschenrechten im Transport- und Logistiksektor. Sie wird sukzessive ergänzt durch weitere Materialien, Blogbeiträge und Podcasts. Sie trägt bei zu SDG 8 (Menschenwürdige Arbeit), SDG 10 (Weniger Ungleichheiten), SDG 12 (Nachhaltige/r Konsum und Produktion).
Für den Inhalt dieser Publikation ist allein der Herausgeber verantwortlich.

IMPRESSUM

Bonn, November 2023

HERAUSGEBER:
SÜDWIND e.V.
Kaiserstraße 201
53113 Bonn

Tel.: +49(0)228-763698-0
info@suedwind-institut.de
www.suedwind-institut.de

BANKVERBINDUNG SÜDWIND:

KD-Bank
IBAN:
DE45 3506 0190 0000 9988 77
BIC: GENODE1DKD

AUTORIN:

Dr. Sabine Ferenschild

REDAKTION UND LEKTORAT:

Nina Giaramita, Irene Knoke
V.i.S.d.P.: Dr. Ulrike Dufner

GESTALTUNG:

twotype design, Hamburg

Factsheet

Logistik und Menschenrechte: Die letzte Meile im Textilhandel

2023-23

