



## Lagerhäuser und Kurierdienste im gemeinsamen Streik

Francesco Massimo berichtet vom Kampf bei Amazon Italien – von Jörn Boewe und Johannes Schulten\*

Ende März bestreikte ein Bündnis aus drei landesweiten Gewerkschaften erstmals die komplette Amazon-Lieferkette -- von den Versandzentren bis zur Paketzustellung. Warum die Streiks ein Meilenstein im Kampf gegen den Online-Giganten sein könnten und was die deutschen Gewerkschaften lernen können, erklärt der italienische Soziologe Francesco Massimo. Er ist gebürtiger Römer und forscht am Institut d'études politiques de Paris zur Arbeit und Arbeitskämpfen bei Amazon. In der vergangenen Woche hat er einen [vielbeachteten Artikel zu den Streiks bei Amazon Italien für das US-amerikanische Jacobinmag](#) geschrieben.

Das Interview führten [Jörn Boewe und Johannes Schulten](#) am 28. März. Eine [gekürzte Version erschien zuvor in der Wochenzeitung der Freitag](#).

*Am vergangenen Montag legten in Italien angeblich 40.000 Arbeiter:innen aus verschiedenen Teilen der Amazon-Lieferkette die Arbeit nieder, von den großen Lagerhäusern bis zu den Paketboten. Du sprichst von einem historischen Streik. Warum eigentlich?*

Weil es der bisher erste Streik weltweit war, der große Teile des Vertriebsnetzes von Amazon umfasst: Von den großen Lagerhäusern bis zu den Lieferanten, die die Pakete an die Haustür bringen. Das ist historisch. Die bisherigen Streiks in Ländern wie Deutschland seit 2013, gefolgt von Frankreich 2014, Italien 2017, Spanien 2018 und zuletzt in Polen 2020 beschränkten sich auf die großen Distributionszentren. Die Gewerkschaften waren nicht in der Lage oder nicht willens, den nächsten Schritt zu gehen. Dass dies jetzt in Italien gelungen ist, ist ein wichtiges politisches und symbolisches Signal.

*Und ökonomisch? Hat der Streik Amazon geschadet?*

Das ist schwer zu sagen. Beteiligt haben sich die Lagerarbeiter:innen und die Zusteller:innen, die für die sogenannte letzte Meile zuständig sind und nicht direkt für Amazon arbeiten. Allerdings war nicht das komplette Logistiknetz vom Streik betroffen. In Italien, wie auch im restlichen Europa und in den USA, lagert das Unternehmen einen Teil der Lieferungen an große private Logistikunternehmen wie UPS und FedEx-TNT oder an die nationalen Postdienste wie Poste Italiane aus. Amazon setzt also auf ein Multichannel-Liefernetzwerk. Dies schafft „Redundanz“, also die Fähigkeit, Lieferungen im Falle von Unterbrechungen umzuleiten. Um wirklich effektiv zu sein, müssten die Streiks auch diese Teile einbeziehen. Wir brauchen also Solidarität in der gesamten Logistikbranche.

*Nach Gewerkschaftsangaben lag die Beteiligung bei über 70 Prozent. Das wäre phänomenal hoch. Wenn in Deutschland in Bad Hersfeld oder Leipzig gestreikt wird, folgen etwa 30 bis 40 Prozent der Belegschaft dem Aufruf. Und das ist sehr viel im internationalen Vergleich.*

Wir haben keine vollständigen und erschöpfenden Daten. Die Gewerkschaften können die Streikbeteiligung nur schätzen, da sie nicht wissen, wie viele Menschen für Amazon arbeiten. Amazon als datengetriebenes Unternehmen hat die genauen Zahlen. Allerdings gibt das Management diese nicht heraus. Das gilt im Übrigen auch für Zahlen zu befristet

Beschäftigten, Arbeitsunfällen oder arbeitsbedingten Erkrankungen. Diese fehlende Transparenz ist ein großes Problem.

Laut Amazon lag die Streikbeteiligung in den Lagerhäusern bei zehn Prozent und bei 20 Prozent bei den Kurierfahrern. Die Gewerkschaften sprechen von 70 bis 75 Prozent, in einigen ausgelagerten Betrieben sollen sich sogar 90 Prozent der Kurierfahrer beteiligt haben.

*Wenn das stimmt, ist das sehr hoch. Was könnte der Grund sein?*

Der Job der Fahrer:innen ist noch härter als die Arbeit in einem Fulfillment Center (FC). In beiden Fällen haben Beschäftigte mit den schnellen Arbeitsrhythmen, der ständigen Kontrolle und einem völligen Mangel an Autonomie zu kämpfen. Auch bei den Kurierfahrer:innen wird die Arbeit von Amazon geplant und überwacht – die Routen, das Arbeitspensum, die Arbeitszeit und die Bewertungen. Gleichzeitig sind sie aber nicht direkt bei Amazon angestellt und Amazon übernimmt keinerlei Verantwortung für sie. Sie befinden sich gewissermaßen auf der untersten Stufe der Befehlskette und müssen mit der intensivsten Ausbeutung und der größten „Flexibilität“ fertig werden.

Die von Amazon beauftragten Logistikfirmen stellen sie in der Hochsaison zu Tausenden ein. Diese Firmen werden dann von Amazon in Konkurrenz zueinander gesetzt, um mehr und schneller zu liefern – den Druck geben sie natürlich an die Kurierfahrer:innen weiter. Diese reagierten bereits 2017 mit den ersten Arbeitsniederlegungen. Es waren spontane Proteste. Die Gewerkschaften hatten die Probleme damals nicht auf dem Schirm. Obwohl die Kurierfahrer:innen sehr jung sind, haben sie einen beeindruckenden beschleunigten politischen Reifeprozess durchlaufen. Heute bilden sie die Speerspitze des Streiks.

Das ist wichtig zu begreifen.

*Die Gewerkschaften hatten zu diesem Streik aufgerufen, nachdem Verhandlungen mit Amazon gescheitert waren. Worum ging es dabei?*

Die Gewerkschaftsseite fordert eine tarifliche Regelung der Arbeitsbedingungen bei Amazon auf Unternehmensebene. Es geht um Themen wie Gesundheit, Arbeitssicherheit und Arbeitsintensität, aber auch Prämien oder Essensgutscheine.

Der Aufruf zum Streik erfolgte am 10. März 2021. Kurz zuvor waren die Verhandlungen zwischen Amazon Italia Logistics und den Logistikbereichen der drei Gewerkschaften CGIL, CISL und UIL gescheitert. Da die Gewerkschaften in Italien zu den mitgliederstärksten in ganz Europa gehören und auch einen gewissen politischen Einfluss haben, war Amazon gezwungen, mit ihnen zu verhandeln. Doch Amazon spielte auf Zeit und vermied konkrete Zusagen. Anfang März kam es zum Bruch. Der Knackpunkt war, dass Amazon sich weigert, die Verantwortung für die Fahrer:innen der Subunternehmen zu übernehmen. Das Unternehmen hat eine Erklärung veröffentlicht. Darin heißt es: „Amazon Logistics nutzt für die Belieferung der Kunden Drittanbieter. Daher glauben wir, dass die richtigen Gesprächspartner die Anbieter der Lieferdienste sind, sowie die Unternehmensverbände, die sie vertreten“. Die drei Gewerkschaften machten Amazon für das Scheitern der Verhandlungen verantwortlich und riefen nicht nur die Kurrierfahrer:innen, sondern auch die Lagerarbeiter:innen zum landesweiten Streik auf. Dass letztere solidarisch waren und dem Aufruf gefolgt sind, obwohl es gar nicht direkt um sie geht – darin liegt der politische Wert des Streiks und das ist mindestens so wichtig wie Zahlen.

Jetzt müssen wir abwarten, ob die Verhandlungen wieder aufgenommen und wie sie sich entwickeln werden. Hat der Streik die Haltung von Amazon gegenüber Gewerkschaften verändert, insbesondere in Bezug auf die Arbeitsbedingungen der Fahrer:innen? Sind die Gewerkschaften bereit, weiter zu kämpfen, oder werden sie sich mit einigen symbolischen Zugeständnissen zufriedengeben – wie es bei früheren Amazon-Streiks geschehen ist? Es ist offen, ob die Gewerkschaften und Arbeiter:innen die Chance ergreifen, um eine größere Bewegung aufzubauen, oder ob der Streik nur ein einmaliger Protesttag mit hoher Medienaufmerksamkeit war.

Wir sollten zudem berücksichtigen, was auf internationaler Ebene passiert. Bis zum 29. März stimmen Amazonas-Arbeiter:innen in Bessemer, Alabama, darüber ab, ob sie künftig von einer Gewerkschaft vertreten sein werden. Das ist ein entscheidender Kampf um die express online Veröffentlichung

Zukunft der Arbeit in den USA und auch für die Amazon-Arbeiter:innen auf der ganzen Welt. Ich denke, Amazon wird in Italien keinen Schritt machen, bevor die Frage in den USA nicht geklärt ist. Jede mögliche Konzession in Italien könnte den Widerstand der Arbeiter:innen anderswo fördern. Sollte Amazon die Auseinandersetzung in Alabama gewinnen, werden die Verhandlungen für die italienischen Gewerkschaften schwieriger. Auch in [Indien sind Amazon-Beschäftigte in den Streik](#) getreten. Das Unternehmen steht also unter Druck und wird seine nächsten Schritte sorgfältig berechnen.

*Welche Rolle spielt die Corona-Pandemie bei all dem?*

Bereits während der ersten Welle hat das Verhältnis zwischen Amazon und den Beschäftigten tiefe Risse bekommen. Ein Ausdruck davon war der [Streik im Amazon FC in Piacenza](#) im März 2020. Die Arbeiter:innen haben verstanden, dass ihre Gesundheit und Sicherheit keine Priorität für das Unternehmen haben: Amazon-Beschäftigte waren einem sehr hohen Ansteckungsrisiko ausgesetzt, während das Management damit beschäftigt war, seine Gewinne massiv zu steigern. In der Folge kam es zu Arbeitsniederlegungen in verschiedenen Ländern, wenngleich diese nicht koordiniert verliefen. Das Unternehmen machte daraufhin einige Zugeständnisse, wie etwa die zeitlich begrenzte Erhöhung des Stundenlohns, auch wurden einige Prozesse neu organisiert, um die Arbeiter:innen besser zu schützen. Dies kam jedoch zu spät und erst nach spontanen Protesten. Insofern ist der Pandemiekontext natürlich wichtig, aber eher als Verstärker latenter Spannungen.

*Dass die Auslieferung auf der sogenannten „letzten Meile“ einer der sensibelsten Punkte in Amazons Lieferkette ist, wissen Gewerkschaften schon lange. Gleichzeitig gab es aber nur wenige Versuche, die Paketkuriere in eine gemeinsame Streikstrategie mit den Beschäftigten der großen Lagerhäuser einzubinden – auch in Deutschland. Was haben die italienischen Gewerkschaften anders gemacht?*

Ich glaube, dass für das Zustandekommen einer gemeinsamen Streikstrategie institutionelle Besonderheiten der einzelnen Länder ausschlaggebend sind, in diesem Fall aber auch einige spezielle italienische Merkmale zum Tragen kommen.

Das Problem ist, dass sie angesichts des schnellen Wachstums von Amazons Logistiknetzwerk nicht mehr in der Lage sind, mit den ständigen Neueröffnungen Schritt zu halten und alle Standorte gewerkschaftlich zu organisieren.

Eine zumindest teilweise Ausnahme ist Frankreich. Hier fördert die Arbeitsgesetzgebung die Möglichkeit von obligatorischen Gewerkschaftswahlen und zentralisierte Arbeitsbeziehungen auf Unternehmensebene (alle Standorte eines Unternehmens verhandeln gemeinsam). Dies fördert die Präsenz von Gewerkschaften an allen Amazon-Standorten sowie zentralisierte Tarifverhandlungen bei der Tochtergesellschaft Amazon France Logistique, die die dortigen Fulfillment Center verwaltet. Die koordinierte Mobilisierung während der Pandemie, als die französischen Gewerkschaften zu einem nationalen Streik in allen Fulfillment Centern aufriefen, wurde so erleichtert. Allerdings erstreckte sich diese weder auf die vielen kleinen Warenhäuser noch auf die Kurierfahrer:innen, die wiederum bei Amazon France Transport angestellt bzw. ausgegliedert sind.

Jenseits der Alpen standen die etablierten Gewerkschaften Italiens vor dem gleichen Problem. Die Firmenstruktur von Amazon ist hier ähnlich: eine Tochtergesellschaft, die für die Logistik zuständig ist („Amazon Italia Logistica“) und eine für die Lieferstationen („Amazon Italia Transport“), und dazu eine Galaxie von kleinen/mittleren ausgelagerten Lieferfirmen.

Doch hier hatten die Gewerkschaften tatsächlich früh Schritte eingeleitet, um alle Amazon-Beschäftigten zu organisieren. Sie haben erkannt, dass die Zustellung auf der letzten Meile ein Schwachpunkt des Amazon-Netzwerks war – und die Ebene, auf der die Ausbeutung am höchsten ist. Insbesondere der Logistikzweig der CGIL hat viele Ressourcen in die Organisation der strategisch wichtigen Kurierfahrer gesteckt. Und wie die ersten spontanen Arbeitsniederlegungen im Jahr 2017 zeigten, mussten die Kurierfahrer:innen nicht auf das grüne Licht der Gewerkschaften warten, bevor sie aktiv wurden.

*Aber warum haben die italienischen Gewerkschaften diese Wahl getroffen? Ver.di in Deutschland etwa tut sich damit noch immer schwer.*

Ich denke, die Antwort liegt in dem großen Zyklus von Kämpfen, der den Logistiksektor in Italien seit 2011 erschüttert hat. Diese wurden nicht von den etablierten, sondern von kleinen Basisgewerkschaften, den sogenannten COBAS, angeführt: von der Si COBAS und der ADL COBAS. Deren Arbeitskämpfe haben in ganz Italien hohe Wellen geschlagen und das Gleichgewicht der Kräfte in der Branche verändert. Die Streiks wurden sehr radikal geführt. Die Arbeiter:innen haben nicht nur ihre Arbeit niedergelegt, sondern auch Lagerhallen blockiert und den Warenverkehr behindert. Trotz starker Repression durch die Polizei und die Arbeitgeber wuchsen diese Gewerkschaften und konnten die Arbeitsbedingungen deutlich verbessern. Die Basisgewerkschaften sind ein echtes Schreckgespenst in der Logistikbranche. Und die etablierten Gewerkschaften stehen unter Zugzwang und versuchen daher, die Führung in der Branche zurückzuerobieren.

*Lassen sich die Erfahrungen auf Deutschland übertragen?*

Ich bin kein Experte für deutsche Arbeitsbeziehungen, aber es scheint mir ein interessanter Fall einer „Sackgasse“ eines stark institutionalisierten Gewerkschaftssystems zu sein, das eine gemeinsame Strategie erschwert. Für ver.di ist es schon sehr schwer, die Lagerarbeiter:innen gemeinsam zu organisieren. Um die Mitbestimmungsgesetzgebung zu umgehen, hat Amazon in Deutschland jeden Standort als eigenständige GmbH organisiert, die direkt zu der europäischen Tochtergesellschaft (Amazon EU Sarl oder Amazon Service Europe) gehört. Es gibt somit keinen Gesamtbetriebsrat. Dies erschwert die gewerkschaftliche Koordination und gemeinsame Aktionen auf Unternehmensebene. Noch schwieriger ist es, die Lagerarbeiter:innen mit den Paketbot:innen zusammenzubringen.

Es scheint mir, dass das Unternehmen in der Lage ist, sich den institutionellen Vorschriften in Deutschland zu entziehen, während die Gewerkschaftsbewegung darin gefangen bleibt. Dies ist eine Art „asymmetrische Loyalität“: Gewerkschaften müssen kämpfen, um Amazon dazu zu bringen, die Regeln zu respektieren. Aber vielleicht sollten sie anfangen, ohne Rücksicht auf den institutionellen Rahmen zu handeln, genau wie Amazon.

Hinzu kommt, dass es in Deutschland bisher keinen mit Italien vergleichbaren Streikzyklus im Logistiksektor gegeben hat. Es gibt auch keine Basisorganisationen, die in der Lage wären, ver.dis Monopol auf die Arbeitnehmervertretung in der Branche herauszufordern. Ver.di spürt daher bislang keinen besonderen Handlungsdruck.

*Was ist Deiner Meinung nach die wichtigste politische Botschaft des Streiks?*

Es war nicht einfach, eine gemeinsame Strategie für alle Amazon-Logistikarbeiter:innen in Italien zu entwickeln, und der Streik kam bis zu einem gewissen Grad unerwartet. Ich glaube, dass die politische Bedeutung des Streiks in der Solidarität zwischen verschiedenen Kategorien von Arbeiter:innen innerhalb der Amazon-Logistikkette liegt. Die Arbeitsbedingungen sind von Arbeiter:in zu Arbeiter:in unterschiedlich, aber diese Unterschiede erwiesen sich als überwindbar.

Dieses Beispiel wird in den nächsten Monaten besonders wichtig sein. Denn wenn die Regierung das noch gültige Entlassungsverbot aufhebt und die Folgen der anstehenden Rezession für die Beschäftigten im Land deutlich werden, wird es auch zu einer Zuspitzung der Klassenkonflikte kommen.

*\* Jörn Boewe und Johannes Schulten betreiben gemeinsam das Journalistenbüro [„work in progress“](#) in Berlin. Als Autorenteam beschäftigen sie sich vor allem mit Arbeitskämpfstrategien und Fragen gewerkschaftlicher Organisation. In der Reihe Analysen der Rosa-Luxemburg-Stiftung erschien von ihnen 2019 [„Der lange Kampf der Amazon-Beschäftigten. Labor des Widerstands: Globale gewerkschaftliche Organisation im Onlinehandel“](#). Jüngst erschien in der gleichen Reihe [„Organizing Ryanair. Die transnationale Gewerkschaftskampagne bei Europas Billigfluglinie Nummer Eins“](#) (gemeinsam mit Florian Butollo).*

*express* im *Netz und Bezug* unter: [www.express-afp.info](http://www.express-afp.info)  
*Email:* [express-afp@online.de](mailto:express-afp@online.de)

**express** / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

*Bankverbindung* für Spenden und Zahlungen:  
AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12

