



KURIER- EXPRESS- PAKETDIENSTE

IMPULSE FÜR 2021+

Was die leistungsstarke
Paketbranche von morgen
braucht

Unsere Positionen im Überblick

MODERNE STADTLOGISTIK

04

**Innovative Konzepte
unterstützen**

- 1 Wirtschaftsverkehrsgesetz beschließen
 - 1.1 Neues Verkehrszeichen „Ladezone“ einführen
 - 1.2 Rechtssicherheit für mobile Mikro-Depots schaffen
 - 1.3 Digitales Verkehrsmanagement ermöglichen
- 2 Verkehrssicherheit erhöhen
- 3 Elektromobilität weiter fördern
- 4 Logistik planungsrechtlich berücksichtigen



ATTRAKTIVE ARBEITSPLÄTZE

06

**Gute Arbeitsbedingungen
sichern**

- 1 Fachkräftemangel entgegenwirken
- 2 Unternehmen bei Lenk- und Ruhezeiten gleich behandeln
- 3 Moderne Arbeitsmodelle ermöglichen
- 4 Sonn- und Feiertagsfahrverbote harmonisieren



NACHHALTIGKEIT UND ZUKUNFT

08

**Infrastrukturen fördern,
Bürokratie vermeiden**

- 1 CO₂-Bepreisung gerecht ausgestalten
- 2 Europäische Lösungen beim Lang-Lkw etablieren
- 3 Nachtflugbetrieb gewährleisten
- 4 Für offene Grenzen als Grundlage von (Versorgungs-)Sicherheit einsetzen
- 5 Flächendeckenden Breitbandausbau vorantreiben
- 6 Konsequente Digitalisierung der Logistik unterstützen
- 7 Zollabwicklung vereinfachen



FAIRER WETTBEWERB

10

**Regulierung von Brief- und
Paketsendungen strikt trennen**

- 1 Geschäftsbereiche „Brief“ und „Paket“ trennen
- 2 Universaldienst auf den Briefbereich beschränken
- 3 Versendung von Waren als briefähnliche Sendungen ausschließen
- 4 Missbrauchsaufsicht stärken
- 5 Funktionierenden Wettbewerb bei der Entgeltregulierung berücksichtigen
- 6 Bundesanteile an der Deutschen Post veräußern



Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

ob Handel, Industrie, Gewerbe, Handwerk oder private Empfängerinnen und Empfänger: Sie alle werden täglich von den Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) beliefert. Und das zuverlässig und flächen-deckend überall in Deutschland – auf der Hallig in der Nordsee oder der entlegenen Alm in den Bayerischen Alpen, in der turbulenten Großstadt oder im beschaulichen Dorf. Damit leisten die Paketdienste einen essenziellen Beitrag für Wirtschaft und Gesellschaft. Die Corona-Pandemie hat es noch einmal sichtbarer gemacht: Auch in Krisenzeiten ist auf die beständige, schnelle und hochwertige Versorgungsleistung der Paketdienste immer Verlass. Vielmehr noch: Sie sind systemrelevant, ohne KEP läuft nichts.

Mit einem jährlichen Sendungsvolumen von rund vier Milliarden Sendungen, Umsätzen von über 23 Milliarden Euro pro Jahr sowie rund 255.000 Beschäftigten gehört die KEP-Branche zu einem der leistungsfähigsten Wirtschaftszweige in unserem Land. Prognosen zeigen, dass sich dies in den nächsten Jahren nicht ändern wird.

Damit die Paketbranche ihr Potenzial als Innovations-, Wirtschafts- und Jobmotor für Deutschland auch in Zukunft ausschöpfen kann, muss die Politik die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen und einen national und international fairen Wettbewerb unter den Paketdiensten ermöglichen. Nicht zuletzt auch, damit die Unternehmen attraktive Arbeitsplätze, eine umfassende Digitalisierung und einen effektiven Umweltschutz realisieren können.

Auf den folgenden Seiten haben wir Schwerpunkte definiert, die unsere Wünsche, Anregungen und Lösungsansätze für aktuelle und anstehende Herausforderungen der KEP-Branche bündeln. Lassen Sie uns in einen konstruktiven Dialog treten und diese Herausforderungen gemeinsam angehen.

Ihr

Marten Bosselmann

Vorsitzender des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e.V.

MODERNE STADTLOGISTIK

Innovative Konzepte unterstützen



→ In Städten und Gemeinden erbringen Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) Dienstleistungen der unverzichtbaren Grundversorgung. Die Unternehmen der KEP-Branche ermöglichen eine lebendige, stationäre Einzelhandelsstruktur, da sich insbesondere kleinere

Geschäfte und Gewerbetreibende bei der Belieferung auf die Paketdienste verlassen. Genauso unentbehrlich ist die Belieferung der Stadtbevölkerung mit Waren aus dem Online-Handel, die immer stärker nachgefragt wird. Der boomende Online-Handel führt dazu, dass der Lieferverkehr nicht mehr auf Einkaufsstraßen und Gewerbegebiete begrenzt ist, sondern im gesamten Stadtgebiet stattfindet. Indem die Paketbranche die enorme Vielfalt der Warenströme organisiert und bündelt, trägt sie zur sparsamen Nutzung der überlasteten Straßen bei. KEP ist Teil der Lösung städtischer Verkehrsprobleme.

Pakete schnell, zuverlässig und flexibel zu liefern ist ein Qualitätsmerkmal unserer Mitgliedsunternehmen. Der Einsatz sparsamer und zunehmend elektrischer Fahrzeuge und die stetige Optimierung der Zustellrouten senken Kosten und schonen die Umwelt. Zu einer modernen Stadtlogistik tragen die Paketdienste zudem mit zahlreichen innovativen Zustellkonzepten, differenzierter Paketinfrastruktur und anderen Konzepten der Mikromobilität bei.

Damit die KEP-Unternehmen auch in Zukunft eine optimale, umweltgerechte und schnelle Versorgung der Städte mit Gütern bieten können, muss der Wirtschaftsverkehr stärker berücksichtigt werden. Bundespolitischen Handlungsbedarf sehen wir hinsichtlich der folgenden Punkte:

1. Wirtschaftsverkehrsgesetz beschließen

Der Wirtschaftsverkehr hat eine elementare Bedeutung für die Versorgung der Städte mit Gütern. Die Bedarfe des Lieferverkehrs sind straßenrechtlich und straßenverkehrsrechtlich jedoch nicht abgebildet. Um die Versorgungsfunktion von Städten aufrechtzuerhalten, sollte es gesetzlich geregelt werden, dass Verkehrsflächen Wirtschaftsverkehrsbedarfen gewidmet werden können.

Soweit eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für die Änderung der Straßenverkehrsordnung geschaffen werden muss, kann dies im Rahmen eines Wirtschaftsverkehrsgesetzes erfolgen, mit dem z. B. das Straßenverkehrsgesetz geändert werden kann. Des Weiteren könnten Verkehrsflächen im öffentlichen Straßenraum für mobile Mikro-Depots rechtssicher

und privilegiert kommunal vergeben werden. Grundsätzlich beinhaltet ein Wirtschaftsverkehrsgesetz die Möglichkeit, Sachverhalte mit Bezug zum Wirtschaftsverkehr in einem Gesetz zu regeln, die andernfalls getrennt gesetzlich geregelt werden müssten:

1.1 Neues Verkehrszeichen „Ladezone“ einführen

Städtischer Wirtschaftsverkehr braucht Stellplätze und die Beschäftigten sichere Arbeitsräume. Die bestehenden Ladezonen haben aufgrund der aktuellen Gesetzeslage jedoch keine ausreichende verkehrliche Ordnungsfunktion und die Städte kaum Handlungsspielraum. Gewidmete Stellplätze, z. B. für das Taxigewerbe, sind hingegen straßenverkehrsrechtlich geregelt und bewährt. Zur Kennzeichnung exklusiver gewerblicher Ladebereiche sollte daher ein neues Verkehrszeichen „Ladezone“ in die Straßenverkehrsordnung eingeführt werden. Eine klare Markierung und die Möglichkeit konsequenter Ahndung von Fehlverhalten werden der Problematik des Parkens in zweiter Reihe stark entgegenwirken. Eine zeitliche Begrenzung wahrt die Interessen anderer Nutzerinnen und Nutzer.

1.2 Rechtssicherheit für mobile Mikro-Depots schaffen

Mobile Mikro-Depots sind Nutzfahrzeuge oder Ladungsträger, die Paketdienste an geeigneten Orten in urbanen Zustellbezirken abstellen. Sie ermöglichen das Bestücken von Lastenfordern oder fußläufigen Transporthilfen für die Zustellung auf der „allerletzten Meile“. Das Konzept erfüllt die ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeitsziele von Kommunen und hat verkehrsmindernde Effekte. Das Gesetz zur Förderung des Carsharings hat gezeigt, dass die rechtssichere und privilegierte Sondernutzung von Verkehrsflächen für das Erreichen gemeinwohlorientierter Ziele mittels gesetzlicher Privilegierung möglich ist.

1.3 Digitales Verkehrsmanagement ermöglichen

Knapper Verkehrsraum muss effizienter genutzt werden. Eine zeitlich begrenzte Widmung für exklusive Bedarfe ermöglicht es, zu verschiedenen Tageszeiten den unterschiedlichen Anforderungen an die öffentliche Infrastruktur gerecht zu werden. Durch digitales Verkehrsraummanagement, z. B. der Parkplätze, können Flächenbedarfe besser erfasst und geregelt werden, ohne dass in Kommunen ein „Schilderwald“ entsteht. Die Gestaltungsmöglichkeiten sind im Straßen- und Straßenverkehrsrecht zu verankern.

2. Verkehrssicherheit erhöhen

Unsere Städte werden immer komplexer. Neue Arten von Verkehrsmitteln wie elektrische Scooter sind immer häufiger zu sehen. Sharing-Fahrzeuge verändern das Nutzungsverhalten. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Straßenräume verbessert, mehr Aktivitäten werden in den öffentlichen Straßenraum verlegt. Gastronomie, verbesserte Aufenthaltsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie temporäre Spielstraßen sind Beispiele dafür. Diese gewünschten Entwicklungen steigern die Komplexität des Straßenverkehrs und die Gefahr von Unfällen. Für unsere Mitgliedsunternehmen haben Unfallvermeidung, Arbeitssicherheit und Verkehrssicherheit höchste Priorität. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden z. B. in Fahrsicherheitstrainings zu diesen Themen geschult.

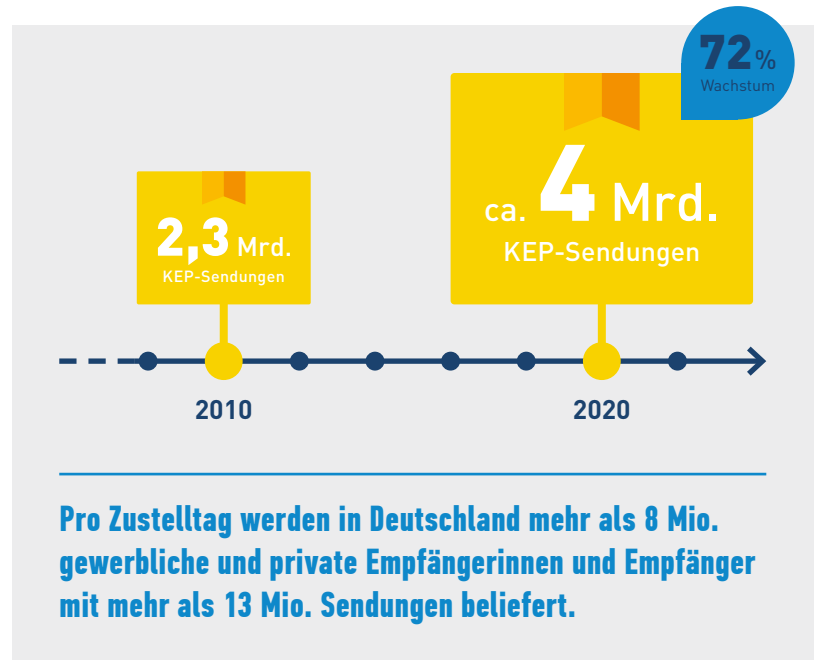
Wir wollen, dass die Unternehmen bei ihrer Verkehrssicherheitsarbeit durch sichere Verkehrsinfrastruktur unterstützt werden. Haltemöglichkeiten, die ohne Rangieren genutzt werden können, und temporäre sowie dauerhafte Abgrenzungen, die geschützte Verkehrsräume für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer anbieten, sind wesentliche Elemente. Sie müssen gesetzlich und in Planungsvorschriften der Verkehrsinfrastruktur vorgeschrieben werden.

3. Elektromobilität weiter fördern

Die Paketbranche ist ein prädestiniertes Einsatzfeld für Elektrofahrzeuge im städtischen Verkehr. Sie leistet seit Jahren einen hervorgehobenen Beitrag zur öffentlichen Wahrnehmung der Elektromobilität. Die Wirtschaftlichkeit ist bei Elektrofahrzeugen infolge der hohen Anschaffungskosten bisher jedoch nur sehr bedingt gegeben, was eine flächendeckende Verbreitung dieser Technologie ohne flankierende politische Maßnahmen stark hemmt. Investitionen in Elektrofahrzeuge sollten daher

in voller Höhe des Nachteils gegenüber konventionell angetriebenen Fahrzeugen gefördert werden. Da zukünftig mit einer zunehmenden Verbreitung, immer marktkonformen Fahrzeugpreisen und wachsender Angebotsvielfalt zu rechnen ist, kann die Förderung befristet werden. Weiterhin sollten die Ertüchtigung der elektrischen Anschlussleistung und die Installation von E-Ladepunkten auf privaten Gewerbegrundstücken gefördert werden.

Elektromobilität muss zudem technologieoffen gedacht werden. Wasserstoff ist als Grundlage für Brennstoffzellentechnologie geeignet, Verkehr emissionsfrei durchzuführen und zur Energiewende beizutragen. Vorteile für die Anwendung im Verkehr sind die regenerative Erzeugung aus der Umwandlung von Solarenergie in Wasserstoff und die Lösung der Reichweitenfrage in der Elektromobilität.



4. Logistik planungsrechtlich berücksichtigen

Städte verändern sich. Die Bewohnerinnen und Bewohner verändern ihr Verhalten und ihre Erwartungen an die Städte. Dazu zählt, dass sie mehr und mehr von zu Hause aus im Internet einkaufen und sich Waren schicken lassen. Für die Zustellung dieser Waren werden öffentliche Straßen genutzt, die dem allgemeinen Gebrauch zur Verfügung stehen, ohne besondere planerische Festsetzungen für die Logistikbedarfe. Auch im Baurecht finden sich keine entsprechenden Regelungen, die den heutigen Bedürfnissen der Logistik entsprechen.

Es ist notwendig, die logistischen Bedarfe zukünftig besser in den planungsrechtlichen Verfahren zu berücksichtigen. Das Baugesetzbuch sollte den Bedarf für die logistische Nutzung von Flächen als Planungsbelang aufnehmen. Bedarf, der früher planerisch auf bestimmte Bereiche beschränkt werden konnte, tritt nun flächendeckend auf. Damit sind weniger große logistische Anlagen gemeint als vielmehr kleinflächige Nutzungen wie Haltemöglichkeiten für Liefer- und Zustellfahrzeuge, Standorte für Paketstationen oder Mikro-Depots im unmittelbaren Wohnumfeld. Darüber hinaus sollte die Ausstattung von Gebäuden angepasst werden. Zukünftig sollte in der Baunutzungsverordnung verpflichtend geregelt werden, dass alle neuen oder zu sanierenden Gebäude mit Paketkastenanlagen ausgestattet werden müssen, so wie sie derzeit mit Briefkastenanlagen ausgestattet sind.

ATTRAKTIVE ARBEITSPLÄTZE

Gute Arbeitsbedingungen sichern



→ Die Kurier-, Express- und Paketunternehmen (KEP) sorgen für Arbeit und Einkommen in Deutschland: Rund 255.000 Menschen sind aktuell in der KEP-Branche beschäftigt. Ob Zustellerinnen und Zusteller, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Depots und Verteilzentren oder hoch qualifizierte IT-Fachkräfte, Tech-

nikerinnen und Techniker – die Unternehmen bieten eine große Vielfalt an Arbeitsplätzen für Menschen mit den unterschiedlichsten Qualifikationen. Das anhaltende Wachstum lässt auch für die kommenden Jahre einen erhöhten Bedarf an geeigneten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erwarten.

Faire Arbeitsbedingungen, die Sicherung hoher Sozialstandards und ein gutes Arbeitsumfeld sind zentrale Faktoren für unsere Mitgliedsunternehmen. Verstöße gegen Rechtsnormen, insbesondere Arbeits-, Sozial- und Steuervorschriften, werden nicht toleriert. Professionelle unternehmerische Strukturen sehen wir als eine wesentliche Voraussetzung für die nachhaltige Branchenentwicklung und für langfristig erfolgreiche Dienstleistungen.

Zur Sicherstellung transparenter Arbeitsbedingungen bei Vertragspartnerinnen und Vertragspartnern haben wir im vergangenen Jahr ein neues Präqualifizierungsverfahren eingeführt. Transportunternehmen, die im Auftrag der Paketdienste arbeiten, können nun ein rechts-sicheres Prüfsiegel von der etablierten Präqualifizierungsstelle Zertifizierung Bau GmbH erhalten.

Das bereits in der Baubranche etablierte Verfahren ermöglicht eine über reine Haftungsfragen hinausgehende Prüfung der Vertragspartnerinnen und Vertragspartner. So wird sichergestellt, dass sie ihren unternehmerischen Pflichten insbesondere mit Blick auf die Vergütung ihrer Erfüllungsgehilfinnen und Erfüllungsgehilfen nachkommen. Sie haben damit die Möglichkeit zu belegen, dass sie hierbei die gesetzlichen und von den Paketdiensten vorausgesetzten Sozial- und Arbeitsstandards erfüllen. Zahlreiche Partnerinnen und Partner unserer Mitgliedsunternehmen nutzen dieses Angebot bereits.

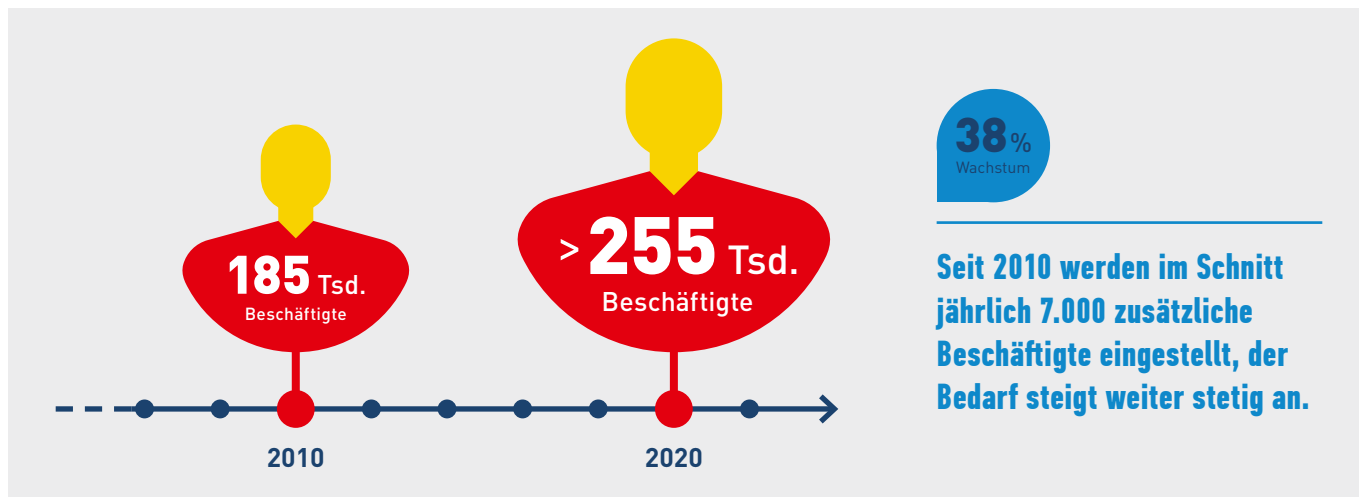
Um gute Arbeitsbedingungen zu sichern und dabei Missstände zu beseitigen, halten wir die Zusammenarbeit mit dem Zoll, dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales und dem Bundesministerium der Finanzen für essenziell. Diese wollen wir in Zukunft noch weiter intensivieren. Damit die Paketbranche auch in Zukunft ein Jobmotor bleiben kann, besteht in folgenden Bereichen bundespolitischer Handlungsbedarf:

1. Fachkräftemangel entgegenwirken

Für die KEP-Unternehmen wird es immer schwieriger, den zunehmenden Bedarf vor allem an geeigneten Zustellerinnen und Zustellern zu decken.



Der demografische Wandel und die geringe Arbeitslosenquote sind zwei Faktoren, die die Lage erschweren. Eine besondere Herausforderung stellen vor allem Gebiete dar, in denen nahezu Vollbeschäftigung herrscht. Die Politik ist aufgefordert, in ihrem Rahmen die Weichen so zu stellen, dass unser Wirtschaftszweig nicht durch Personalengpässe ausgebremst wird.



Voraussetzung für faire Löhne und somit die Attraktivität des Zustellerberufs sind faire Wettbewerbsbedingungen im Paketmarkt (siehe dazu „Fairer Wettbewerb“). Gleichzeitig steigert die Verbesserung der Infrastruktur die Attraktivität des Berufs: Dazu gehören u. a. der Ausbau und die Instandhaltung des Straßennetzes und die Schaffung von dringend benötigten Ladezonen zur körperlichen und psychischen Entlastung der Zustellerinnen und Zusteller.

2. Unternehmen bei Lenk- und Ruhezeiten gleich behandeln

Unsere Mitgliedsunternehmen und ihre Vertragspartnerinnen und Vertragspartner dokumentieren die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrerinnen und Fahrer auch im Nahverkehr. Die Ausnahmen in der Fahrpersonalverordnung, die nur für die Erbringung von Universaldienstleistungen gelten, müssen auf alle Postdienstleistungen ausgeweitet werden. Die Nettofahrzeit in der Auslieferung macht im Unterschied zur klassischen Transportlogistik bei allen Paketzustellerinnen und Paketzustellern den geringeren Teil der Arbeitszeit aus, egal welche Sendungen sie transportieren. Die Ausnahme, die nur für die Deutsche Post gilt, führt in der Praxis zu Wettbewerbsverzerrungen durch die Ungleichbehandlung identischer Tätigkeiten. Dies widerspricht dem Ziel der Fahrpersonalverordnung, Wettbewerbsgleichheit herzustellen.

3. Moderne Arbeitsmodelle ermöglichen

Die KEP-Unternehmen passen sich den Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt an und gehen auf die Bedürfnisse ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. Die Digitalisierung verändert dabei die Berufsbilder in der Logistik zunehmend und unterstützt die Wertschöpfung auch aus einfachen Tätigkeiten.

Auch in Zukunft wollen sie mit den digitalen Trends gehen und den Wünschen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach modernen Arbeitsmodellen entgegenkommen. Die Gestaltung der Rahmenbedingungen ist auch Aufgabe der Bundesregierung.

Unter der Maßgabe, dass die tägliche und wöchentliche Arbeitszeit die Zeiten in einem Regelarbeitsverhältnis nicht übersteigen, ist das Arbeitszeitgesetz weiterzuentwickeln: Beschäftigte müssen ihre Erwerbstätigkeitszeiten flexibel planen können, auch wenn zwischen zwei Arbeitseinsätzen keine Unterbrechung von elf Stunden besteht.

Berufliche Qualifikationen, wie die Berufskraftfahrerqualifikation und ähnliche Sachkundenachweise, müssen online erworben bzw. erneuert werden können. Dafür muss ein verlässliches digitales Identifikationsverfahren entwickelt werden.

Sicherheitsrelevante Überprüfungen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern für Beschäftigungsverhältnisse in der sicheren Lieferkette müssen zweckdienlich und effizient gestaltet werden, um die Anstellung zu vereinfachen. Wartezeiten sind bei der Gewinnung von Arbeitskräften besonders hinderlich: Sie führen zu betriebsbeeinträchtigenden Engpässen bei der Anwerbung für Unternehmen mit hohem Arbeitskräftebedarf oder verhindern sogar, dass Arbeitsverhältnisse überhaupt zustande kommen.

4. Sonn- und Feiertagsfahrverbote harmonisieren

Die sehr uneinheitlichen Fahrverbotsregelungen in Deutschland müssen modernisiert werden. Die gegenwärtige Feiertagsfahrverbotsregelung ist unnötig weitgehend, wirtschaftlich belastend und mit sozialpolitisch unangemessenen Folgen verbunden. Die Regelung unterbricht die Feiertagsruhe, mit der Folge, dass die Freizeit der Fahrerinnen und Fahrer unnötig verkürzt wird. Für eine Harmonisierung bietet sich die seit Jahrzehnten etablierte Regelung der „Ferienreiseverordnung“ an. Danach würde einheitlich an Sonntagen, an bundeseinheitlichen und an bundesuneinheitlichen Feiertagen ein Fahrverbot zwischen 7.00 und 20.00 Uhr eingeführt werden. Dieser Aspekt könnte in einem Wirtschaftsverkehrsgesetz (siehe dazu „Moderne Stadtlogistik“, Punkt 1) geregelt werden.

NACHHALTIGKEIT UND ZUKUNFT

Infrastrukturen fördern, Bürokratie vermeiden



→ Im Jahr 2020 wurden in Deutschland rund vier Milliarden Kurier-, Express- und Paket-sendungen (KEP) verschickt. Damit wurde – auch aufgrund der besonderen Relevanz von Paketdienstleistungen in der Corona-Pandemie – das erwartete Wachstum noch übertroffen. Es ist nicht zu erwarten, dass es einen Rückgang auf ein „Vor-Corona-Niveau“ geben wird. Kraftstoff

und Ressourcen zu sparen ist dabei für die KEP-Unternehmen ebenso eine gesellschaftliche und wirtschaftliche Selbstverständlichkeit wie der zunehmende Einsatz elektrischer Antriebe. Es gelingt den Paketdiensten kontinuierlich, den CO₂-Fußabdruck pro Sendung immer weiter zu reduzieren. Die KEP-Unternehmen tragen durch Investitionen in Innovation und Klimaschutz aktiv zum Fortschritt bei. Die Bundesregierung kann dabei durch einen geeigneten Regelungsrahmen die Investitionstätigkeit und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen unterstützen.

1. CO₂-Bepreisung gerecht ausgestalten

Die Paketdienste arbeiten ständig an der Optimierung ihrer logistischen Prozesse, um die Effizienz zu steigern und dadurch Verkehre zu vermeiden und Emissionen zu reduzieren. Damit leisten sie ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr. Sie unterstützen darüber hinaus den technologischen Wandel hin zu emissionsarmen Antrieben. Eine Voraussetzung dafür ist die Verfügbarkeit postfossiler Energien. Regulierungen, die durch Kostensteigerungen Anreize für Investitionen in alternative Antriebe setzen, können allerdings nur wirken, wenn die alternativen Energien und Antriebe tatsächlich verfügbar sind. Andernfalls entziehen sie den Unternehmen nur die für Investitionen dringend erforderlichen Finanzmittel.

Die Dekarbonisierung des Verkehrswesens muss im Gleichklang mit der tatsächlichen Verfügbarkeit alternativer Antriebe und Energien vorangetrieben werden. Dazu ist eine europäische Lösung für den Brennstoffemissionshandel erforderlich. Die CO₂-Bepreisung muss aufkommensneutral an die „CO₂-Steuerzahler“ zurückfließen, um Sonderbelastungen zu vermeiden. Im Detail fordern wir:

- Das Europäische Emissionshandelssystem „ETS“ muss auf den Verkehrsbereich ausgeweitet werden, mit dem eine absolute CO₂-Obergrenze festgelegt wird.
- Einnahmen des ETS sollen zweckgebunden als anreizgebende Maßnahmen in die Unternehmen der Spedition, der Logistik und des Güterverkehrs zurückfließen.
- Jede Form einer CO₂-basierten Maut muss international abgestimmt und wettbewerbsneutral im deutschen Mautnetz sein (CO₂-Grenzausgleich).

2. Europäische Lösungen beim Lang-Lkw etablieren

Der Lang-Lkw hat bewiesen, dass er ein sicheres und vor allem umweltfreundliches Verkehrsmittel ist. Das Streckennetz muss daher sukzessive ausgeweitet werden. Lang-Lkw sollen zudem auch für den internationalen Straßen-güterverkehr zugelassen werden – angefangen bei den EU-Mitgliedstaaten, die den Betrieb des Lang-Lkw bereits heute für den nationalen Verkehr erlauben.

3. Nachtflugbetrieb gewährleisten

Die Corona-Pandemie hat schonungslos die große Bedeutung funktionierender weltweiter Lieferketten gezeigt. Um internationale Warenströme aus und nach Deutschland abzuwickeln, brauchen wir den Nachtflug. Nachtflüge ermöglichen es kleinen, mittleren und großen Unternehmen, Güter am Ende eines Produktionstages zu versenden und am nächsten Tag zum Beispiel in der EU, den USA oder umgekehrt in Deutschland auszuliefern und weiterzuverarbeiten. Insbesondere der nächtliche Expressflugbetrieb an den deutschen Luftdrehkreuzen darf nicht eingeschränkt werden, um sich zukunfts- und marktorientiert entwickeln zu können.

4. Für offene Grenzen als Grundlage von (Versorgungs-)Sicherheit einsetzen

Das Jahr 2020 hat sehr deutlich gezeigt, dass Versorgungssicherheit, darüber hinaus aber auch wirtschaftliche, soziale und gesundheitliche Sicherheit in einer globalisierten Welt nur grenzüberschreitend erhalten werden können. Die Corona-Pandemie ist kein singuläres Ereignis. Es wird auch in Zukunft weltweite Herausforderungen aus allen drei Nachhaltigkeitsbereichen (Ökologie, Ökonomie und Soziales) geben. Für die Paketdienste und darüber hinaus für die Logistik- und Transportbranche ist es deshalb von herausragender Bedeutung, dass sich der deutsche Gesetzgeber konsequent

und kraftvoll für die Offenhaltung der Grenzen für den Wirtschaftsverkehr und die Gewährleistung störungsfreier Lieferketten einsetzt. Geschlossene Verkehrswege und Verkehrsinfrastruktur, einschließlich Flughäfen, gefährden die sichere Versorgung und ggf. die sichere Gesellschaft. Wir fordern daher:

- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Transport- und Logistikunternehmen in Fahrzeugen, Depots und Umschlageneinrichtungen müssen bei Anfahrten zum Arbeitsort und Transporten freie Passage an Grenzen haben.
- Fristenregelungen sind aufzuheben und zukünftig auszuschließen.
- Ggf. erforderliche gesundheitliche oder sonstige Nachweise müssen elektronisch vorab oder akut durch die Betroffenen selbst erbracht werden können, z. B. durch Eigenerklärung.

Wenn die Politik von einer Zukunft mit autonomen Fahrzeugen spricht, dann muss neben den gesetzlichen Regelungen zum Datenschutz und Haftung vor allem auch eine geeignete digitale Infrastruktur vorhanden sein. Mittel- bis langfristig ist der Einsatz autonomer oder zumindest semi-autonomer Fahrzeuge in der Paketzustellung durchaus vorstellbar – sofern die Automobil- und Tech-Branchen skalierbare Lösungen zur Verfügung stellen und ein mobiles Breitband-Internet flächendeckend und sicher vorhanden ist.

6. Konsequente Digitalisierung der Logistik unterstützen

Die Digitalisierung steigert logistische Effizienz und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Die Bundesregierung sollte das Zusatzprotokoll zur CMR-Konvention, mit dem der Frachtbrief auch als elektronisches Dokument ausgestellt werden kann, endlich ratifizieren (CMR: Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr).



5. Flächendeckenden Breitbandausbau vorantreiben

Digitalisierung und KEP bedingen einander. Die fortschreitende Vernetzung von Diensten in der Wirtschaft – Online-Shops, Industrie 4.0, Warenwirtschaft, Logistik – verlangt eine intelligente, bedarfsgerechte Steuerung des Breitbandausbaus. Der Ausbau der Netze muss entschieden weiter vorangetrieben werden. Wir fordern eine Gigabit-Infrastruktur, um weiter wettbewerbsfähig zu bleiben.

Die breitbandige Netzabdeckung mit Mobilfunk ist für moderne Services und klimaschonende Paketzustellung absolut unverzichtbar. Ohne digitale Tools gibt es keine reibungslose Paketzustellung. Für den Betrieb von Tourenplanungs-Tablets und Scannern für Zustellerinnen und Zusteller sowie Paketshops ist ein stabiles mobiles Netz essenziell. Das ist leider nach wie vor an vielen Orten in Deutschland keine Selbstverständlichkeit.

7. Zollabwicklung vereinfachen

Wie wichtig die EU als einheitlicher Wirtschaftsraum ist, zeigen aktuell die Folgen des Brexits deutlich auf. Für europaweit tätige Unternehmen bergen unterschiedliche Rahmenbedingungen Bürokratielasten und Rechtsunsicherheiten, was zu Standortnachteilen für die deutsche Wirtschaft führen kann. Besonders offensichtlich ist dies bei der Digitalisierung, für die nationale Grenzen nur sehr bedingt eine Rolle spielen und bei der nur ein starker europäischer Rechtsraum den Rahmen für zukünftige Wirtschaftsstrukturen bieten kann.

Effiziente internationale Logistik erfordert eine hochleistungsfähige Zollabwicklung, die sich an das sich rasant entwickelnde Konsumverhalten anpasst. Der Ausbau von behördlichen Zollkapazitäten und die Flexibilisierung der Dienstzeiten inländischer Zolldienststellen tragen in Zukunft dazu bei, dass sich Deutschland als attraktiver europäischer Im- und Exportstandort im Wettbewerb der europäischen Nachbarländer behauptet. Hierfür muss auch die zweite Stufe zur Reform des Erhebungsverfahrens für die Einfuhrumsatzsteuer hin zu einem vollen Verrechnungsmodell vollendet werden. Bis zum erstrebenswerten Aufbau einer europäischen Zollagentur müssen Zollformalitäten innerhalb Europas vereinheitlicht werden, um vor allem den grenzüberschreitenden E-Commerce zu vereinfachen.

FAIRER WETTBEWERB

Regulierung von Brief- und Paketsendungen strikt trennen



→ Längst sichern alle Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) gemeinsam die flächen- deckende Versorgung der Bevölkerung mit Paketdienstleistungen überall in Deutschland. Sie investieren massiv in Zukunftsthemen. Dazu zählen qualifizierte Arbeitskräfte, die Optimie- rung der Arbeitsbedingungen, Digitalisierungs-

prozesse, alternative Antriebstechnologien, eine immer nachhaltigere und effizientere Stadtlogistik und vieles mehr. Diese notwendigen Investitionen sind nur möglich, wenn sie auf dem Markt refinanzierbar sind. Die Voraus- setzungen müssen daher für alle Marktbeteiligten gleich sein – zum Wohle der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie der Innovationskraft der Unternehmen.

Leider ist das immer noch nicht der Fall. Die jüngsten Änderungen des Postgesetzes konnten die wettbewerbliche Schieflage im Paketmarkt nicht beseitigen. Die Deutsche Post kann weiterhin – nun sogar gesetz- lich festgeschrieben – ihre Kosten im wettbewerbsintensiven Paketmarkt über das staatlich regulierte Briefporto refinanzieren. Dies ist ihren Wettbewerbern nicht möglich. Über überhöhte Briefporti erhält sie eine zusätzliche Gewinnmarge, die sie in den Paketbereich investieren kann, ohne diese Investitionen über die Paketpreise verdienen zu müssen. Die Chance für die saubere Trennung zwischen dem regulierten Briefbereich und dem wettbewerblichen Paketmarkt wurde vertan. Umso unerlässlicher ist die angekündigte große Postgesetz- Novelle in der 20. Legislaturperiode.

Bei der Novellierung des Postgesetzes muss insbesondere berücksichtigt werden, dass sich die Heraus- forderungen für den Paketmarkt grundlegend von denen der Brief- märkte unterscheiden. Anders als auf dem Paketmarkt sind die Sendungs- mengen im Briefmarkt rückläufig. Anders als auf den Briefmärkten sichern auf dem Paketmarkt alle Paketdienste die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung. Dies muss sich in der Regulierung abbilden. Für die Schaf- fung fairer Wettbewerbsbedingungen

ist es daher essenziell, die Regulierung von Briefsendungen (schriftlichen Mitteilungen) und Paketsendungen (Waren jeder Art) strikt zu trennen. Nur so erhalten auch Wettbewerber der Deutschen Post, die nicht gleichzeitig in den Brief- und Paketmärkten tätig sind, gleich- wertige Marktbedingungen, nur so können auch die Rechte der Empfängerinnen und Empfänger marktgerecht umfassend abgesichert werden. Die Bundesregierung muss daher in folgenden Bereichen handeln:

1. Geschäftsbereiche „Brief“ und „Paket“ trennen

Eine klare und transparente Kostenzuordnung und eine getrennte Ausweisung der Geschäfts- bereiche „Paket“ und „Brief“ der Deutschen Post sind unerlässlich. Nur eine getrennte Rechnungsführung ermöglicht eine trans- parente, nachvollziehbare Kostenzuordnung zu regulierten und nicht regulierten Produkten.





2. Universaldienst auf den Briefbereich beschränken

Die Verpflichtung einzelner Unternehmen zur Erbringung des Universaldienstes (und daran anknüpfende Privilegien) ist auf Situationen zu beschränken, in denen nachweislich Versorgungsdefizite bestehen – im Paketbereich ist dies nicht der Fall. Insbesondere muss demzufolge das Mehrwertsteuerprivileg im Paketbereich abgeschafft werden.

3. Versendung von Waren als briefähnliche Sendungen ausschließen

Die bei der Deutschen Post übliche Versendung von Warensendungen als briefähnliche Sendungen mit dem damit verknüpften Haftungsprivileg ist auszuschließen. Sie entspricht nicht den Erwartungen der Verbraucherinnen und Verbraucher und steht der notwendigen Marktabgrenzung entgegen. Eine saubere Differenzierung zwischen Brief- und Paketsendungen ist auch hier erforderlich, zumal ein erheblicher Teil der Sendungen im E-Commerce unterhalb von 2 kg liegt. Zugleich entspricht es den modernen Erwartungen der Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Sicherheits- und Steuerbelangen, dass Warensendungen ausschließlich mit einer transparenten Sendungsverfolgung versandt werden.

4. Missbrauchsaufsicht stärken

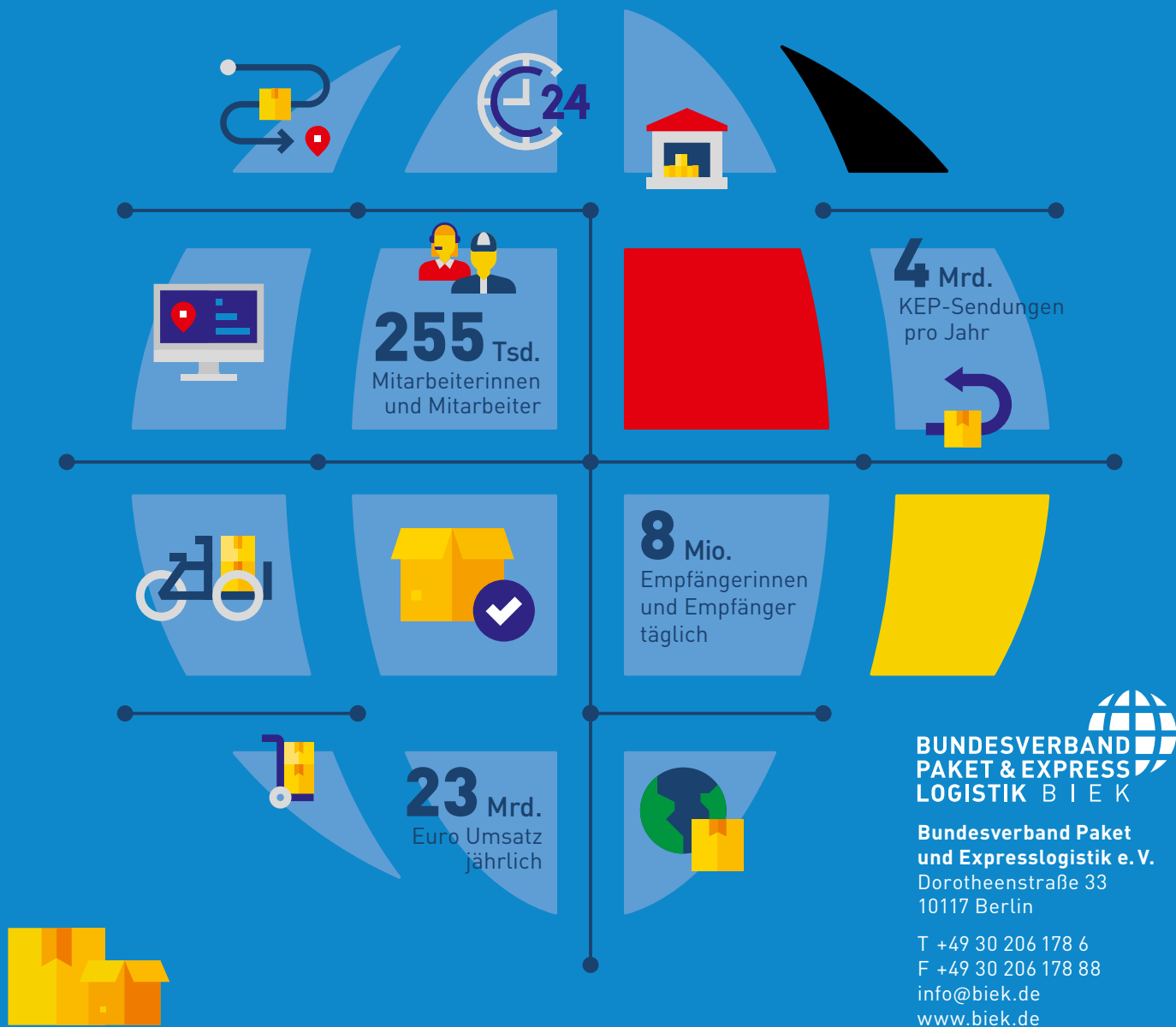
Die Missbrauchsaufsicht über marktbeherrschende Unternehmen muss gestärkt werden. Die Bundesnetzagentur muss überhöhte Entgelte, die nur aufgrund der Marktmacht durchgesetzt werden können, wirksam unterbinden und Rechtsverstöße sanktionieren dürfen. Gleiches gilt für Dumping-Entgelte und sonstige den Wettbewerb behindernde Verhaltensweisen.

5. Funktionierenden Wettbewerb bei der Entgeltregulierung berücksichtigen

Die Entgelte der marktbeherrschenden Deutschen Post für ihre Briefdienstleistungen sind so zu regulieren, dass funktionierende Wettbewerbsbedingungen ermöglicht werden. Das heißt, die Entgelte dürfen nur die Kosten decken, die einem effizienten Unternehmen für diese Briefdienstleistungen entstehen, inkl. eines Gewinns, der am unternehmerischen Risiko ausgerichtet ist.

6. Bundesanteile an der Deutschen Post veräußern

Der Bund muss seine Anteile an der Deutschen Post im Wert von über zehn Milliarden Euro veräußern, um den Interessenkonflikt – einerseits Regulierer, andererseits Dividendenempfänger – zu beenden. Dieses Geld könnte u. a. für die Stärkung des coronageschwächten stationären Einzelhandels und den effektiven Ausbau des Breitbandnetzes genutzt werden.



Unsere Mitgliedsunternehmen



DPD Deutschland GmbH
www.dpd.de



General Logistics Systems Germany
GmbH & Co. OHG
www.gls-group.com/de



GO! Express & Logistics
(Deutschland) GmbH
www.general-overnight.com



Hermes Germany GmbH
www.hermesworld.com



UPS United Parcel Service
Deutschland S.à r.l. & Co. OHG
www.ups.com/de/de