



**K**URIER-  
**E**XPRESS-  
**P**AKETDIENSTE

# HERAUSFORDERUNGEN

FÜR DIE 19. WAHLPERIODE  
DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES

# UNSERE FORDERUNGEN IM ÜBERBLICK

## NACHHALTIGE STADTLOGISTIK

INNOVATIVE UND UMWELTSCHONENDE

KONZEPTE UNTERSTÜTZEN

- 1 Lieferzonen privilegieren
- 2 Rechtssicherheit für Mikro-Depots realisieren
- 3 Elektromobilität fördern

## FAIRER WETTBEWERB

PRIVILEGIEN DES MARKTBEHERRSCHENDEN

UNTERNEHMENS ABBAUEN

- 1 Bundesanteile an der DP AG veräußern
- 2 Quersubventionierung verhindern
- 3 Änderung der Post-Entgeltregulierungsverordnung zurücknehmen
- 4 Mehrwertsteuerprivileg abschaffen
- 5 Schärfere Wettbewerbsregeln im Postgesetz verankern

## GUTE ARBEIT

FAIRE ARBEITSBEDINGUNGEN

SICHERN

- 1 Fachkräftemangel beseitigen
- 2 Mindestlohnanpassung mit Augenmaß
- 3 Moderne Arbeitsmodelle ermöglichen
- 4 Gleichbehandlung bei Lenk- und Ruhezeiten

## ZUVERLÄSSIGER UND SICHERER VERKEHR DER ZUKUNFT

INFRASTRUKTUREN FÖRDERN

- 1 Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge fördern
- 2 Lang-Lkw etablieren
- 3 Flächendeckenden Breitbandausbau vorantreiben
- 4 Konsequente Digitalisierung der Logistik unterstützen
- 5 Nachtflugbetrieb gewährleisten
- 6 Verkehrsinfrastruktur ausbauen
- 7 Organisierte Kriminalität bekämpfen

# VORWORT



## SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

die Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) in Deutschland leisten Grundlegendes, damit wir so leben können, wie wir es tun. Sie halten als innovative und zuverlässige Partner Wirtschaftsprozesse in einer globalisierten Welt am Laufen und sind für Händler und Privatpersonen unverzichtbar.

Dabei wächst der Bedarf an Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen kontinuierlich. Im Jahr 2016 wurden erstmals mehr als drei Milliarden KEP-Sendungen in Deutschland verschickt, bis 2020 erwarten wir ein weiteres Wachstum auf 3,8 Milliarden. Erfolge wie diese tragen dazu bei, dass die KEP-Unternehmen weiterhin ein Jobmotor bleiben: Mehr als 215.000 Menschen arbeiten bereits in der Branche, bis 2020 sollen es jährlich 6.000 mehr werden.

Damit die KEP-Branche ihr Potenzial als 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 KEP-Dienstleistern ermöglichen.

Im vorliegenden Positionspapier haben wir Schwerpunkte definiert, die unsere Wünsche, Anregungen und Lösungsansätze für aktuelle und anstehende Herausforderungen der KEP-Branche bündeln. Lassen Sie uns diese Herausforderungen in der nächsten Legislaturperiode gemeinsam angehen.

Ihr

A handwritten signature in white ink that reads "Florian Gerster". The signature is written in a cursive, flowing style.

Florian Gerster  
Vorsitzender des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik

# NACHHALTIGE STADTLOGISTIK

## INNOVATIVE UND UMWELTSCHONENDE KONZEPTE UNTERSTÜTZEN

Städte und Kommunen sehen Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen (KEP) als unverzichtbare Grundversorgung an. Die Unternehmen der KEP-Branche ermöglichen eine lebendige, stationäre Einzelhandelsstruktur, da insbesondere kleinere Geschäfte und Gewerbetreibende bei der Belieferung auf die KEP-Dienste angewiesen sind. Genauso unentbehrlich ist die Belieferung der wachsenden Stadtbevölkerung mit Waren aus dem Online-Handel. Mit der Bündelung des Transportes übernimmt die KEP-Branche ähnliche Aufgaben wie der öffentliche Personennahverkehr.

Pakete schnell, zuverlässig und flexibel zu liefern ist ein Qualitätsmerkmal unserer Mitgliedsunternehmen. Der Einsatz sparsamer Fahrzeuge und die stetige Optimierung der Zustellrouten senken nicht nur die Kosten, sondern schonen auch die Umwelt. Zu einer nachhaltigen Stadtlogistik tragen die KEP-Unternehmen gleichermaßen mit zahlreichen innovativen Zustellkonzepten und dem Einsatz von alternativen Antriebstechnologien bei.

Damit die KEP-Unternehmen auch in Zukunft eine optimale, umweltgerechte und schnelle Versorgung der Städte mit Gütern bieten können, muss die Zufahrt in die Innenstädte auch zukünftig gewährleistet sein. Bundespolitischen Handlungsbedarf sehen wir hinsichtlich der folgenden Punkte:

### 1 LIEFERZONEN PRIVILEGIEREN

Städtischer Wirtschaftsverkehr muss analog zum Taxigewerbe privilegiert werden. Befragte Städte und Gemeinden sehen die Notwendigkeit der Privilegierung von Wirtschaftsverkehren in Ladebereichen, haben aufgrund der aktuellen Gesetzeslage jedoch keinen Handlungsspielraum. Zur Kennzeichnung exklusiver Ladebereiche sollte daher ein neues Verkehrszeichen „Ladebereich“ in Analogie zum Zeichen „Taxi“ 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.

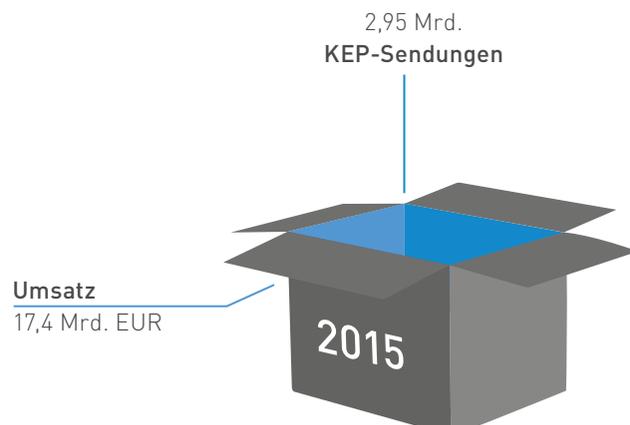
### 2 RECHTSSICHERHEIT FÜR MIKRO-DEPOTS REALISIEREN

Mikro-Depots sind Nutzfahrzeuge oder Container, die KEP-Dienste an geeigneten Orten in urbanen Zustellbezirken abstellen, sowie Immobilien. Sie ermöglichen das Bestücken von Lastenfahrrädern oder fußläufigen Transporthilfen für die Zustellung auf der „Allerletzten Meile“. Das Konzept erfüllt somit die ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeitsziele von Kommunen, KEP-Diensten und Handel. In Analogie zum laufenden Gesetzgebungsverfahren zur Förderung des Carsharings, das die rechtssichere und privilegierte Sondernutzung von Verkehrsflächen für das Parken von Carsharing-Fahrzeugen beinhaltet, sollten Verkehrsflächen im öffentlichen Straßenraum auch für mobile Mikro-Depots rechtssicher und privilegiert kommunal vergeben werden können.

### 3 ELEKTROMOBILITÄT FÖRDERN

Die KEP-Branche 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 jedoch nur sehr bedingt gegeben, was eine flächendeckende Verbreitung dieser Technologie ohne flankierende politische Maßnahmen stark hemmt. Als Nachteilsausgleich müssen daher Investitionen in Elektrofahrzeuge speziell gefördert werden. Bei zunehmender Verbreitung und marktconformen Fahrzeugpreisen kann die Förderung schrittweise reduziert werden. Weiterhin sollte das geplante Elektromobilitätsgesetz II ein breiteres Spektrum e-mobiler Konzepte berücksichtigen als das aktuelle Elektromobilitätsgesetz.

## ENTWICKLUNG



# FAIRER WETTBEWERB

## PRIVILEGIEN DES MARKTBEHERRSCHENDEN UNTERNEHMENS ABBAUEN

Der Markt für die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) in Deutschland ist kein funktionierender Wettbewerbsmarkt: Der frühere Monopolist, die Deutsche Post AG/DHL (DP AG), kann auf diesem mit Marktanteilen von deutlich über 40 Prozent unabhängig von ihren Wettbewerbern agieren. Eine wirksame Verhaltenskontrolle durch den Wettbewerb ist nicht möglich. Privilegien allein zugunsten der DP AG, wie die Mehrwertsteuerbefreiung für Postdienstleistungen der DHL im Rahmen des Universaldienstes, haben ihre Existenzberechtigung im KEP-Markt verloren, in dem alle Dienstleister zusammen die postalische Grundversorgung gewährleisten. Zudem wird das Unternehmen durch den Bundesanteil von 21 Prozent der Aktien und durch kontraproduktive Privilegien des Postrechts geschützt.

Die Novellierung der Post-Entgeltregulierungsverordnung im Jahr 2015 hat der DP AG eine Erhöhung des Briefportos auf 0,70 EUR erlaubt, die die Quersubventionierung vom profitablen, monopolartigen Briefgeschäft zu Kampfpreisen im Wettbewerb des Paketmarktes verstärkt. Die Paketpreise decken die mit dem Paketversand entstehenden Kosten der DP AG nicht ansatzweise: Eine aktuelle Studie von WIK CONSULT hat ergeben, dass eine Kostenunterdeckung der Paketpreise von DHL in den letzten zehn Jahren in einer Größenordnung zwischen 840 Millionen und 1,05 Milliarden EUR angenommen werden kann.

Die Wettbewerbschancen unserer Mitgliedsunternehmen leiden unter diesen Wettbewerbsverzerrungen.

## WIR FORDERN DIE BUNDESREGIERUNG AUF, ...

- 1 die Bundesanteile an der DP AG im Wert von rund 7 Milliarden EUR zu veräußern, um den Interessenkonflikt – einerseits Regulierer, andererseits Dividendenempfänger – zu beenden. Dieses Geld könnte für den effektiven und dringend benötigten Ausbau des Breitbandnetzes genutzt werden;
- 2 eine klare und transparente Kostenzuordnung und eine getrennte Ausweisung der Geschäftsbereiche „Paket“ und „Brief“ der DP AG durchzusetzen. Auch im europäisch regulierten, grenzüberschreitenden Paketmarkt muss eine Quersubventionierung verhindert werden;
- 3 die Änderung der Post-Entgeltregulierungsverordnung zurückzunehmen;
- 4 die Privilegien der DP AG, insbesondere das Mehrwertsteuerprivileg, aber auch weitere Privilegien wie Ausnahmen bei den Lenk- und Ruhezeiten ihrer Zusteller abzuschaffen und alle Unternehmen gleich zu behandeln;
- 5 im Rahmen einer Überarbeitung des Postgesetzes schärfere, an das Telekommunikationsgesetz angelehnte Wettbewerbsregeln zu übernehmen – vor allem zur Untersagung von „Preis-Kosten-Scheren“. Auch die Marktaufsicht der Bundesnetzagentur muss gestärkt werden.

DAS SENDUNGSWACHSTUM IM KEP-MARKT STEIGT STETIG.

IM JAHR 2016 WURDEN IN DEUTSCHLAND ERSTMALS

MEHR ALS DREI MILLIARDEN SENDUNGEN VERSCHICKT.

3,15 Mrd.\*  
KEP-Sendungen

+6,8%

Umsatz

18,3 Mrd. EUR\*

+5,2%

DER KEP-MARKT WÄCHST DOPPELT SO SCHNELL

WIE DIE GESAMTWIRTSCHAFT.

2016

# GUTE ARBEIT

## FAIRE ARBEITSBEDINGUNGEN SICHERN

Die Kurier-, Express- und Paketbranche (KEP) ist ein wichtiger Jobmotor. Rund 215.000 Menschen beschäftigten die KEP-Unternehmen im Jahr 2016.\* Das anhaltende Wachstum, besonders bedingt durch die Globalisierung und den steigenden Online-Handel, lässt für die kommenden Jahre einen erhöhten Bedarf an geeigneten Mitarbeitern erwarten.

### 1 FACHKRÄFTEMANGEL BESEITIGEN

Für unsere Mitgliedsunternehmen ist Qualifikation der Schlüssel, um im harten Wettbewerb der Branche mit Innovationen und hochwertigen Dienstleistungen zu überzeugen. Die Politik ist aufgefordert, in ihrem Rahmen die Weichen so zu stellen, dass dieser florierende Wirtschaftszweig nicht durch Personalengpässe ausgebremst wird.

### 2 MINDESTLOHNANPASSUNG MIT AUGENMASS

Kaum eine Branche bietet auch gering qualifizierten Kräften derart viele Chancen. Mit guten Verdienstaussichten, Aufstiegsmöglichkeiten und maßgeschneiderten internen Qualifizierungsprogrammen eröffnen die KEP-Unternehmen ihren Mitarbeitern vielfältige Perspektiven. Unsere Mitgliedsunternehmen sind sich ihrer sozialen Verantwortung bewusst und treten nachdrücklich für eine gerechte Entlohnung der Belegschaft ein. Um diese auch weiterhin betriebswirtschaftlich finanzieren zu können, fordern wir Augenmaß bei der Anpassung des gesetzlichen Mindestlohns.

### 3 MODERNE ARBEITSMODELLE ERMÖGLICHEN

Ob in Vollzeit oder in flexiblen Teilzeitmodellen, die KEP-Unternehmen passen sich den zukünftigen Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt an und gehen auf die Bedürfnisse ihrer Mitarbeiter ein. Die Digitalisierung verändert dabei die Berufsbilder in der Logistik zunehmend und unterstützt die Wertschöpfung auch aus einfachen Tätigkeiten. Auch in Zukunft wollen wir mit den digitalen Trends gehen und den Wünschen der Arbeitnehmer nach modernen Arbeitsmodellen entgegenkommen. Die Gestaltung der Rahmenbedingungen hierfür ist auch Aufgabe der Bundesregierung.

### 4 GLEICHBEHANDLUNG BEI LENK- UND RUHEZEITEN

Unsere Mitgliedsunternehmen dokumentieren die Lenk- und Ruhezeiten ihrer Fahrer auch im Nahverkehr. Die diesbezüglichen Ausnahmen in der Fahrpersonalverordnung, auf die sich die Deutsche Post beruft, sind in der aktuell vorliegenden Form nicht gerechtfertigt: KEP-Fahrer, die alle die gleiche Tätigkeit ausführen, unabhängig davon, für welches Unternehmen sie fahren, werden so ungleich behandelt. Dies führt zu einem Wettbewerbsnachteil für die anderen Marktteilnehmer. Wir fordern daher gleiche Rechte und Pflichten bei den Lenk- und Ruhezeiten für alle KEP-Unternehmen.

## ARBEITSMARKT

2002  
160.000 Beschäftigte

2012  
190.800 Beschäftigte

MEHR SENDUNGEN, NEUE MARKTSTRUKTUREN,

INNOVATIONEN, PRODUKT- UND LIEFERKONZEPTE:

ENTWICKLUNGEN WIE DIESE SORGEN FÜR EINEN

ERHÖHTEN PERSONALBEDARF BEI DEN KEP-UNTERNEHMEN.



# ZUVERLÄSSIGER UND SICHERER VERKEHR DER ZUKUNFT

## INFRASTRUKTUREN FÖRDERN

Im Jahr 2016 wurden in Deutschland rund 3,15 Milliarden Pakete verschickt.\* Bis 2020 sollen es 3,78 Milliarden werden – die Branche boomt. Kraftstoff und Ressourcen zu sparen ist dabei für die Kurier-, Express- und Paketunternehmen (KEP) eine gesellschaftliche und wirtschaftliche Selbstverständlichkeit. Es ist den KEP-Dienstleistern gelungen, die Kilometerleistung pro Sendung in den vergangenen 15 Jahren um ca. 30 Prozent zu reduzieren. Weltweit sind moderne Fahr- und Flugzeugflotten im Einsatz und die zunehmende Digitalisierung der Leistungs- und Produktionsprozesse treibt die Entwicklung der Branche maßgebend voran. Damit sich der Fortschritt weiterhin entfalten kann, sind die KEP-Unternehmen auch auf die Unterstützung der Bundesregierung angewiesen.

### 1 AUSBAU DER LADEINFRASTRUKTUR FÜR E-FAHRZEUGE FÖRDERN

Die Elektrofahrzeuge unserer Mitgliedsunternehmen müssen nachts aufgeladen werden, da sie tagsüber pausenlos im Einsatz sind. Für die Einführung von E-Fahrzeugen in lokalen KEP-Flotten ist die Förderung einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur eine notwendige Weichenstellung. Gerade bei der nächtlichen Parallelladung mehrerer Fahrzeuge in Depots ist eine entsprechende Anschlussleistung und Netzkapazität zu gewährleisten.

### 2 LANG-LKW ETABLIEREN

Der Lang-Lkw hat bewiesen, dass er ein sicheres und vor allem umweltfreundliches Verkehrsmittel ist. Wir fordern die flächendeckende Etablierung des effizienten Lang-Lkw und die Ausweitung des Streckennetzes. Lang-Lkw sollen zudem auch für den internationalen Straßengüterverkehr zugelassen werden – angefangen bei jenen EU-Mitgliedstaaten, die den Betrieb des Lang-Lkw bereits heute für den nationalen Verkehr erlauben.

### 3 FLÄCHENDECKENDEN BREITBANDAUSBAU VORANTREIBEN

Digitalisierung und KEP hängen unmittelbar miteinander zusammen. Die fortschreitende Vernetzung von Diensten in der Wirtschaft – Online-Shops, Industrie 4.0, Warenwirtschaft, Logistik – verlangt eine intelligente, bedarfsgerechte Steuerung des Breitbandausbaus. Das derzeitige Ziel flächendeckender Übertragungsgeschwindigkeiten von 50 Mbit/s bis 2018 ist wichtig, aber nur ein Zwischenschritt. Der Ausbau der Netze muss auch nach 2018 entschieden weiter vorangetrieben werden. Wir fordern eine Gigabitinfrastruktur, um weiter wettbewerbsfähig zu bleiben.

### 4 KONSEQUENTE DIGITALISIERUNG DER LOGISTIK UNTERSTÜTZEN

Die Digitalisierung steigert logistische Effizienz und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Die Bundesregierung sollte die Einführung digitaler Frachtdokumente, z. B. durch Modernisierung des § 7 GüKG, konsequent fördern. Um Effizienzpotenziale und technische Entwicklung in Deutschland zu unterstützen, sollte das autonome Fahren im Güterverkehr und als dessen Vorstufe das sogenannte Platooning in Abstimmung mit der Transportbranche vorangetrieben werden.

### 5 NACHTFLUGBETRIEB GEWÄHRLEISTEN

Um internationale Warenströme aus und nach Deutschland abzuwickeln, brauchen wir den Nachtflug. Wertschöpfungsketten sind längst international und die globale Wirtschaft kennt keine Pausen. Für die Luftfracht ist der sogenannte „Nachtsprung“ deshalb für die Wettbewerbsfähigkeit von großer Bedeutung: Nachtflüge machen es möglich, Güter am Ende eines Produktionstages zu versenden und am nächsten Morgen zum Beispiel in den USA auszuliefern und weiterzuverarbeiten. Der Nachtflugbetrieb an den deutschen Luftdrehkreuzen muss weiterhin gewährleistet sein.

### 6 VERKEHRSINFRASTRUKTUR AUSBAUEN

Schlechte Straßen, Tunnel und Brücken bedeuten Staus und Unfälle und kosten Zeit und Geld. Wir fordern einen zügigen und bedarfsgerechten Ausbau und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur.

### 7 ORGANISIERTE KRIMINALITÄT BEKÄMPFEN

Das Thema Sicherheit ist für unsere Mitgliedsunternehmen von besonderer Bedeutung. Leider häufen sich Angriffe auf Logistikanlagen und Fahrzeuge im Bundesgebiet. Wir fordern die Bildung bundeslandübergreifender Schwerpunktstaatsanwaltschaften, um organisierte Kriminalität in der Logistik effektiver zu bekämpfen.



2016  
215.000 Beschäftigte\*

\*auf der Basis der ersten neun Monate 2016

## KONTAKT

Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V.  
Dorotheenstraße 33  
10117 Berlin

T. +49 30 206 178 6  
F. +49 30 206 178 88  
info@biek.de  
www.biek.de

### Ihr Ansprechpartner



Marten Bosselmann  
Geschäftsführer

## UNSERE MITGLIEDSUNTERNEHMEN



DPD Deutschland GmbH  
[www.dpd.com](http://www.dpd.com)



General Logistics Systems Germany  
GmbH & Co. OHG  
[www.gls-group.eu/de](http://www.gls-group.eu/de)



GO! Express & Logistics  
[Deutschland] GmbH  
[www.general-overnight.com](http://www.general-overnight.com)



Hermes Germany  
GmbH  
[www.hermesworld.com](http://www.hermesworld.com)



UPS United Parcel Service  
Deutschland S.à r.l. & Co. OHG  
[www.ups.de](http://www.ups.de)