

Postgesetz zu einem echten Modernisierungsgesetz machen!



Als Hermes Germany setzen wir uns seit Jahren für ein modernes Postgesetz ein, das allen Anbietern einen fairen Wettbewerb ermöglicht. Die Paketbranche steht durch die fortschreitende Digitalisierung, die notwendige Umstellung zu einer emissionsfreien Paketzustellung, durch steigende Sendungsmengen sowie wachsende Anforderungen an faire Arbeitsbedingungen in einem umfassenden Transformationsprozess. Diesem tiefgreifenden, strukturellen Umbruch begegnen wir als Unternehmen gemeinsam mit unseren Beschäftigten mit großem Engagement. Unser wichtigster Anspruch an die Politik war es stets, mit einem modernen Postgesetz endlich einen Rahmen zu bekommen, der allen Anbietern faire und chancengleiche Bedingungen gewährt. Leider wird der Entwurf für ein Postrechtsmodernisierungsgesetz diesem Ziel nicht gerecht. Unsere zentralen Punkte:

Fairer Wettbewerb

Das für den Wettbewerb auf dem Paketmarkt noch in den Eckpunkten zentral formulierte Ziel des BMWK „unzulässige Quersubventionierung ... effektiv auszuschließen“ wurde nicht nur komplett aufgegeben, sondern sogar weiter zugunsten des Marktbeherrschers geändert. Durch die erweiterte Möglichkeit der Kostenzuordnung nach dem Tragfähigkeitsprinzip bleibt es der DHL Group fortgesetzt und in umfangreicherem Maße möglich, Kosten für Paketprodukte über die Briefentgelte zu finanzieren. Um willkürliche Kostenzuordnungen bei den Entgelten zu vermeiden, sollte allein auf das Verursachungsprinzip abgestellt werden. Darüber hinaus müssen die Teilmärkte „Brief“ und „Paket“ bei der Rechnungslegung klar und transparent voneinander getrennt werden. Die BNetzA **muss** dem marktbeherrschenden Unternehmen dazu Vorgaben zur getrennten Rechnungslegung machen, um eine effektive Entgeltbestimmung, -genehmigung und -kontrolle zu gewährleisten.

Nachhaltigkeit

Zwingend gestrichen gehört die Möglichkeit für die DHL Group, ihre Investitionen in Nachhaltigkeit (z. B. für ihre E-Fahrzeuge) über die Briefentgelte zu finanzieren. Diese Möglichkeit steht allen anderen, nicht regulierten Unternehmen nicht zur Verfügung und bedeutet eine weitere einseitige Bevorteilung des Marktbeherrschers. Wenn die Politik Anreize für Investitionen in der Paketlogistik schaffen will, dann müssen alle Unternehmen gleichermaßen davon profitieren können. Wir begrüßen eine regelmäßige Berichterstattung über den CO₂-Fußabdruck. Für eine seriöse Vergleichbarkeit ist allerdings eine CO₂-Berechnung erforderlich, die noch über internationale Standards hinausgeht. Label als individuelle CO₂-Kennzeichnung eines jeden einzelnen Pakets lehnen wir ab. Über sie können u. a. Skalenvorteile des marktbeherrschenden Unternehmens, die eine Wettbewerbsverzerrung darstellen, berücksichtigt werden.

Verbesserungen für die Beschäftigten

Die Hermes Germany hat ein starkes Interesse daran, Verstöße gegen arbeits- und sozialrechtliche Vorgaben in der Paketbranche auszuschließen. Wir haben in den vergangenen Jahren alle gesetzlichen Anforderungen (u. a. Präqualifizierung der Servicepartner/Paketbotenschutzgesetz) erfolgreich umgesetzt und zusätzlich durch zahlreiche freiwillige Maßnahmen ergänzt. Weitere Maßnahmen wie die zusätzlichen ex-ante und ex-post Kontrollen neuer Anbieter durch die BNetzA sowie die Verschärfung der Verantwortlichkeiten der Auftraggeber tragen wir im Grundsatz mit. In die praxisnahe Ausgestaltung entsprechender Rechtsverordnungen bringen wir uns gerne ein. Ein überzogener, bürokratischer Aufwand muss aber vermieden werden, damit ein Einsatz von Servicepartnern auch in Zukunft möglich bleiben kann. Zwingend ist für uns, dass an das anerkannte Verfahren der Präqualifizierung angeknüpft werden kann und es realistische Übergangsfristen von mindestens acht Wochen gibt, um neue Servicepartner bedarfsgerecht aufzugleisen. Weitergehende Forderungen wie ein generelles Verbot von Subunternehmern oder der Zwang, ausschließlich sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zu tariflichen Entgeltbedingungen einzusetzen, sind rechtlich unzulässig und richten wirtschaftlichen Schaden an.

Die Kennzeichnung für Pakete über 10 bzw. über 20 kg macht nur dann Sinn, wenn sie vom Versender vorgenommen wird. Diese kennen die Gewichte der Sendungen. Und nur so kommen die Schutzmaßnahmen allen Beschäftigten in der Logistikkette zugute.

Über diese Punkte hinaus schließen wir uns vollumfänglich der Stellungnahme des BIEK e.V. an.