

FORUM

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT
IN DER POST- UND PAKETLOGISTIK

13.09.2021 · Eine Veranstaltung der VPV Versicherungen

IMPRESSUM

VPV Lebensversicherungs-AG
Mittlerer Pfad 19
70499 Stuttgart
www.vpv.de

Redaktion: Claus Zanker

Fotos und Abbildungen: S. 11: Frank Müller / BUND BW;
S. 19: Matthias Hubert; S. 31: Hartmut Nägele;
S. 43: Sandor Kocsis; S. 53: Andreas Varnhorn;
S. 65: PicturePeople.

Alle anderen Bilder: Thomas B. Jones,
Lindachallee 26, 73230 Kirchheim unter Teck,
www.thomasjones.de

Konzept und Gestaltung:

Zimmermann Visuelle Kommunikation
www.zimmermann-online.info

© 2021

Das Papier dieser Broschüre wurde zu 100 Prozent aus Altpapier hergestellt, ist FSC-zertifiziert und ausgezeichnet mit dem Blauen Engel sowie dem EU Eco-label. Die Broschüre wurde CO2-neutral produziert.

INHALT

- 06 **VORWORT**
Klaus Brenner
- 10 **SYLVIA PILARSKY-GROSCH**
Klimawandel und Klimafolgen – jetzt handeln!
- 18 **DR. DANIEL HAY**
Soziale und ökologische Erneuerung gestalten
- 30 **DR. TOBIAS MEYER**
Auf dem Weg zu Null-Emissionen in Deutschland
- 42 **THOMAS HELD**
Soziale Arbeitsbedingungen für eine Post- und Paketlogistik im Wandel
- 52 **MARTIN RITTERHAUS**
Nachhaltiger, umweltfreundlicher Partner auch für den Transport zeitkritischer Güter
- 64 **CLAUS ZANKER**
Politische Anforderungen an eine soziale und ökologische Erneuerung der Post- und Paketlogistik



VPV
UNIVERSITÄT WÜRZBURG

KLAUS BRENNER VORSTANDSVORSITZENDER DER VPV VERSICHERUNGEN

Wir begrüßen Sie!

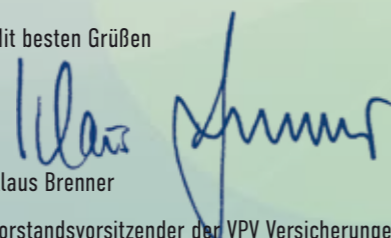
Nachhaltigkeit ist in den Unternehmen zu einem bedeutsamen Thema geworden. Klimaschutz, Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen, Achtung von Arbeitnehmerbelangen und der Menschenwürde sind Teil unternehmerischer Verantwortung.

Als Versicherung denken wir von jeher in langen Zeiträumen. Unsere Kundenbeziehungen bestehen über Jahrzehnte und die Versicherten erwarten Produkte und Leistungen, die nachhaltig sind und über viele Jahre Bestand haben. Während unserer fast 200-jährigen Unternehmensgeschichte haben wir uns aus einer Selbsthilfeeinrichtung für Postkutscher zu einer leistungsstarken Versicherungsgruppe entwickelt. Gegenseitigkeit und Partnerschaft sind die Grundlage unseres Erfolgs. Die VPV ist kompetenter Ansprechpartner für alle Fragen der privaten Vorsorge, für die Sicherung von Eigentum und Vermögen und für einen kontinuierlichen Vermögensaufbau. Seit vielen Jahren nehmen wir unsere gesellschaftliche Verantwortung wahr und engagieren uns gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für soziale Einrichtungen und Initiativen. Mit Investitionen in die E-Mobilität und Energieeffizienz unserer Fahrzeuge und Gebäude leisten wir einen konkreten Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Auch unsere Produkte müssen Nachhaltigkeitskriterien entsprechen. Unsere Kapitalanlagen richten wir nach ökologischen und sozial-gesellschaftlichen Aspekten aus. Im Bestand werden wir nicht nachhaltige Anlagen sukzessive aufgeben und durch solche ersetzen, die

den Nachhaltigkeits- oder auch Environmental-, Social- und Governance-Kriterien (genannt ESG-Kriterien) entsprechen.

Viele unserer Versicherten arbeiten in der Post- und Telekommunikationsbranche. Auch in diesen Unternehmen stellt sich die Frage nach nachhaltigen Geschäftsmodellen und nach den Veränderungen, die mit der sozial-ökologischen Transformation der Wirtschaft verbunden sind. Wir wollen uns über die wichtigen Zukunftsfragen und die damit einhergehenden Herausforderungen in den Branchen, in denen viele unserer Kundinnen und Kunden beschäftigt sind, informieren und haben am 13. September 2021 zu einem Forum „Soziale und ökologische Nachhaltigkeit in der Post- und Paketlogistik“ eingeladen. Die Beiträge und Impulse, welche die Referent*innen aus Wissenschaft, Unternehmen und Verbänden uns dort gegeben haben, sind in vorliegender Broschüre zusammengestellt. Sie zeigen die neuen Herausforderungen für mehr Nachhaltigkeit, wie auch bereits erfolgreiche und wegweisende Initiativen für eine soziale Gestaltung der Arbeitsbedingungen und eine ökologische Neuausrichtung der Post- und Paketlogistik. Wir freuen uns über Ihr Interesse an einem wichtigen Zukunftsthema!

Mit besten Grüßen



Klaus Brenner
Vorstandsvorsitzender der VPV Versicherungen

FORUM

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT IN DER POST-UND PAKETLOGISTIK

13. September 2021 · VPV Versicherungen



Herzlich
willkommen!

FORUM 

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE
NACHHALTIGKEIT IN DER
POST-UND PAKETLOGISTIK

13.09.2021 · VPV Versicherungen

SYLVIA PILARSKY-GROSCH

Landesvorsitzende des Bund für Umwelt
und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
Baden-Württemberg

Sylvia Pilarsky-Grosch ist seit 2021 Landesvorsitzende des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) in Baden-Württemberg. Ab 2014 war sie Landesgeschäftsführerin und damit für landespolitische Themen und die fachliche Arbeit im Verband zuständig. Als ehrenamtliche Rechtsreferentin hat sie den BUND Landesvorstand zwischen 2001 und 2014 bei verschiedenen Auseinandersetzungen wie z. B. um den Bau von Stuttgart 21 beraten.

Vor ihrer Zeit beim BUND sammelte sie Verwaltungserfahrung in der Atomabteilung des hessischen Umweltministeriums in atomrechtlichen Verfahren, wie der Schließung der Atomfabriken in Hanau. Diese Erfahrungen nutzte sie anschließend als Rechtsanwältin und Mediatorin bei der Beratung und Betreuung von Photovoltaik- und Windenergieprojekten. Pilarsky-Grosch war bundespolitisch und europapolitisch als Vorstandsmitglied im Bundesverband Windenergie, Bundesverband Erneuerbare Energien und der European Renewable Energies



Federation (EREF) aktiv. Als Aufsichtsrätin der Oekogeno eG möchte sie ökologische Wohnquartiere in Baden-Württemberg und Erneuerbare Energieanlagen fördern.

Sylvia Pilarsky-Grosch ist Mitglied im Landesbeirat für Umwelt- und Naturschutz und in dessen Unterausschuss, dem Fachausschuss für Naturschutzfragen und im Beirat der Stiftung Naturschutzfonds. Im Beirat der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg wirkt sie an den kommunalen Energiethemen mit und setzt sich für das Zusammendenken der Felder Mobilität, Strom und Wärme ein.

NACHHALTIGKEIT IN DER POST- UND PAKETLOGISTIK

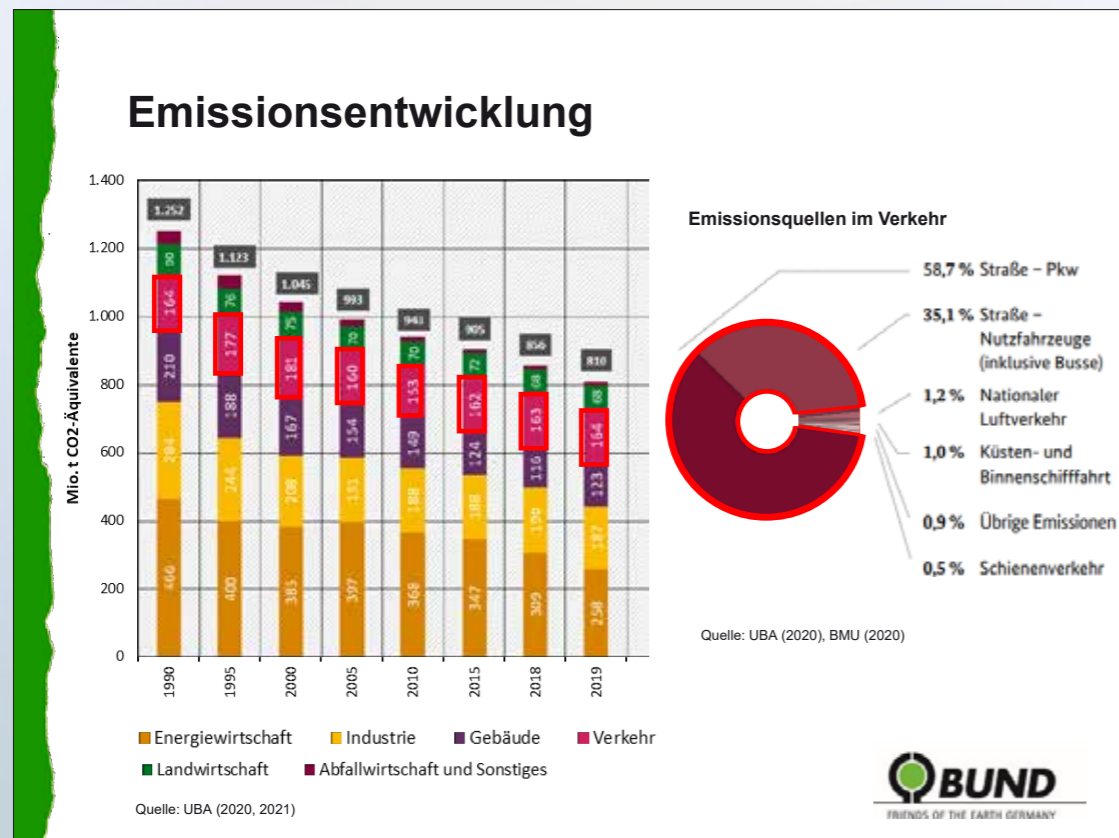
KLIMAWANDEL UND KLIMAFOLGEN – JETZT HANDELN!

Konzepte für klimafreundliche Lieferverkehre

13.09.2021 · VPV Versicherungen

Der Verkehr ist ein wichtiger Emissionsfaktor. Er hat jedoch in der Vergangenheit keinen Beitrag zur CO₂-Reduzierung geleistet. Ein wichtiger Teil des Verkehrs ist der Lieferverkehr. Dieser hat aufgrund des veränderten Konsumverhaltens und der Zunahme von Online-Bestellungen eine wachsende Bedeutung für den Klimaschutz. Bis 2030 müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrs inklusive des Güterverkehrs halbiert werden. Der Wirtschaftsverkehr macht derzeit ein Drittel des Verkehrs in den Städten aus. Dieser verursacht insbesondere in den Ballungszentren nicht nur CO₂-Emissionen. Er ist zudem für Luftschadstoffe, Feinstaub, Lärm, Verkehrsunfälle und Platzprobleme in den Städten mit verantwortlich.

Der BUND will das Konsumverhalten verändern und den Online-Handel beschränken. Es geht um die Frage, wie man mit dieser Situation umgeht und diese ökologisch nachhaltig gestaltet.



NKI-Projekt – Klimafreundlicher Lieferverkehr für saubere und lebenswerte Städte

Handlungsmöglichkeiten:

- Mikro-Depot-Konzept & Bündelungsansatz
- Klimafreundliche Alternativen (Lieferfahrräder, E-Mobilität)



Quelle: BUND (2021)

Ziel: Verkehr muss energiesparend, effizienter, sauberer und leiser werden!



Nachhaltiger Pakettransport auch im Fernverkehr

Es besteht ein immenser Handlungsbedarf:

- Derzeit laufen nur zwei Prozent aller Pakete der Deutschen Post/DHL-Group über die Schiene
- Bei den Konkurrenten wie Hermes oder DPD sind es null Prozent

Das Ziel der DHL, aus Klimaschutzgründen den Anteil des Schienenverkehrs am Pakettransport mittelfristig auf 6 % und langfristig auf 20 % zu erhöhen, ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Ziel: Auch der Ferntransport muss energiesparend, effizienter, sauberer und leiser werden!



Im Rahmen eines Projekts „Klimafreundlicher Lieferverkehr für saubere und lebenswerte Städte“ innerhalb der Nationalen Klimainitiative (NKI) sucht der BUND nach Lösungen, um dem Wachstum des Lieferverkehrs und dessen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt entgegenzuwirken. Für Kommunen bieten sich hierbei viele Möglichkeiten, um Rahmenbedingungen und Anreize für mehr Klimaschutz durch Lieferverkehre zu setzen.

Ein Lösungsansatz aus Sicht des BUND ist die Einrichtung von sogenannten „Mikrodepots“. Dies wäre ein wichtiger Ansatz zur Bündelung und Reduzierung des Lieferverkehrs in den Innenstädten. Ein solcher Ansatz wurde in Mainz und Lübeck bereits verfolgt. Durch die Zusammenlegung von Fahrten

Der Klimaschutz spielt bei den Verkehrskonzepten der Städte eine noch zu geringe Rolle. Auch die Infrastrukturplanung richtet sich meist noch am aktuellen Verkehrsaufkommen aus. Das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, wird meist nicht als Ziel verfolgt. Die Politik konzentriert sich auf die Förderung klimaschonender Fahrzeuge und Verkehrsmittel wie Lieferfahrräder oder E-Mobilität – auch im Bereich der Lieferverkehre und der Paketzustellung. Aus Sicht des BUND gibt es noch viele Stellschrauben in den Kommunen, um Ökologie und Klimaschutz im Verkehr stärker zu berücksichtigen.

Der Fokus darf nicht nur auf der letzten Meile liegen, sondern auf den Lieferverkehren insgesamt. Diese müssen

„Gerade in Baden-Württemberg kennen wir die Verkehrsprobleme und auch die unzureichenden Kapazitäten auf der Schiene. Und daran muss gearbeitet werden, damit wir mit der Schiene eine wirkliche Alternative im Güterverkehr haben“

sind insgesamt weniger und besser ausgelastete Fahrzeuge im Einsatz, dadurch werden Emissionen vermieden. Eine Erfahrung des Projekts war: Die Unternehmen können diese Bündelung meist nicht selbst organisieren. Der Vorschlag des BUND ist, die Auslieferung auf der letzten Meile an ein (unabhängiges) Unternehmen zu übergeben, das alle Pakete gemeinsam zum Empfänger befördert. Zur Umsetzung solcher Konzepte ist ein*e Ansprechpartner*in in den Kommunen notwendig. Das können meist nur große Städte leisten.

Ein weiterer Ansatzpunkt ist, durch eine Veränderung des gesetzlichen Rahmens solche City-Logistik-Konzepte zu fördern. Beispielsweise gibt es im Koalitionsvertrag in Baden-Württemberg die Absicht, eine Nahverkehrsabgabe bzw. eine Citymaut einzuführen.

stärker von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Diese Forderung ist schon viele Jahre alt. Es gibt aber immer noch zu wenige Kapazitäten der Bahn, um mehr Güterverkehr zu verlagern. Daher sind mehr gemeinsame Anstrengungen erforderlich, um auch den Ferntransport durch mehr Schienenverkehr energie- und klimaschonender auszugestalten.

In den Städten muss die Verkehrsentwicklung größere Aufmerksamkeit erhalten. Dabei ist auch der Flächenverbrauch zu beachten sowie das Ziel, die Lebensqualität in den Städten zu verbessern. Es müssen viele Dinge zusammengedacht werden, damit nicht mehr Verkehr produziert wird. Hierbei sind Städte, Gemeinden und Verkehrsplaner gemeinsam gefordert.



DR. DANIEL HAY

Wissenschaftlicher Direktor des Instituts für
Mitbestimmung und Unternehmensführung
(I.M.U.) der Hans-Böckler-Stiftung

Dr. Daniel Hay leitet das Institut für Mitbestimmung der Hans-Böckler-Stiftung seit 2020. Das Institut berät und qualifiziert Arbeitnehmervertreter in bestimmten Aufsichtsräten, Betriebs- und Personalräte sowie Arbeitsdirektoren. Es bietet eine Plattform für den fachlichen Austausch und stellt Mitbestimmungsakturen Handlungs- und Orientierungswissen bereit. Das I.M.U. veröffentlicht zudem Studien zu relevanten Themen mitbestimmter Unternehmensführung und führt Forschungsprojekte mit externen Partnern durch.

Zuvor verantwortete der Rechtsanwalt und Experte für deutsches und europäisches Unternehmensrecht beim Vorstand der IG Metall in Frankfurt/Main die juristische Beratung von Arbeitnehmervertreter*innen in Aufsichtsräten.



SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE ERNEUERUNG GESTALTEN

Mehr Nachhaltigkeit durch Mitbestimmung

Das Thema Nachhaltigkeit und sozial-ökologische Erneuerung beschäftigt das Institut für Mitbestimmung und Unternehmensführung (I.M.U.) der Hans-Böckler-Stiftung seit langer Zeit. Das Thema ist zuletzt stärker in das Bewusstsein der Menschen gerückt und Gegenstand aktueller gesellschaftlicher Debatten. Auch bei Finanzinvestoren ist Nachhaltigkeit in Unternehmen und die Berücksichtigung von ESG-Kriterien von wachsender Bedeutung.

„ESG“ steht für Environmental, Social, Governance. Nachhaltigkeit in diesem Sinne umfasst Umweltbelange, soziale Aspekte und Unternehmensführung.

Die Debatte um ESG wird bislang noch stark von „Environmental“ – also den ökologischen Fragen dominiert. Der soziale Aspekt von Nachhaltigkeit ist oft noch etwas unterbelichtet, muss aber künftig größere Aufmerksamkeit erhalten. Ein Problem hierbei ist, dass bislang keine einheitliche Definition existiert, was soziale Nachhaltigkeit bedeutet. Praxisrelevante Kennzahlen zur Messung sozialer Nachhaltigkeit, die auch in die Nachhaltigkeitsberichterstattung der Unternehmen Eingang finden, sind derzeit kaum vorhanden. Damit wird die Beurteilung sozialer Nachhaltigkeit erschwert, ein Vergleich zwischen Unternehmen und Branchen ist kaum möglich.

Initiativen der Europäischen Kommission zielen auf eine bessere Vergleichbarkeit und mehr Standardisierung bei der geforderten Nachhaltigkeitsberichterstattung der Unternehmen. Bis dato entscheidet jedes Unternehmen selbst, mit welchen Kenngrößen über soziale Nachhaltigkeit berichtet wird. In vielen Unternehmen gilt als Indikator für soziale Nachhaltigkeit das Vorhandensein eines guten betrieblichen Eingliederungsmanagementsystems (BEM), mit dem Langzeiterkrankte wieder in den Arbeitsprozess integriert werden. Auch ein funktionierender Arbeits- und Gesundheitsschutz wird oft als Kriterium für soziale Nachhaltigkeit herangezogen. Diese Themen sind allesamt von großer Bedeutung, reichen aber nicht aus, um soziale Nachhaltigkeit insgesamt zu erfassen, zu messen und zu beurteilen.

Die Schwierigkeiten bei der Auswahl von Kriterien für soziale Nachhaltigkeit verdeutlicht folgendes Beispiel: Ein hoher Anteil von Frauen in der Belegschaft gilt gemeinhin als Indikator für Geschlechtergerechtigkeit und Gleichberechtigung im Unternehmen. Was in technisch geprägten Branchen, wie der chemischen Industrie, als Indiz für eine sozial nachhaltige Unternehmenspolitik gelten kann, stellt sich im Einzelhandel möglicherweise anders dar. Dort ist ein hoher Anteil von Frauen eher ein Indikator für die weite



Verbreitung von Teilzeitbeschäftigung. Nicht berücksichtigt werden bei einer solchen Kennzahl damit zusammenhängende Faktoren wie ungleiche Bezahlung zwischen den Geschlechtern (Gender-Pay-Gap) oder eine schwindende Tarifbindung in der Branche, was in der Regel ein Absinken des Lohnniveaus zur Folge hat.

Wenngleich eine exakte Messung und Auswahl von Indikatoren für soziale Nachhaltigkeit mit vielen ungeklärten Fragen verbunden ist, so lassen sich die Faktoren, welche sich positiv auf soziale Nachhaltigkeit in den Unternehmen auswirken, eindeutiger benennen. Zum wichtigsten Faktor, der soziale Nachhaltigkeit in den Unternehmen fördert, gehört die Mitbestimmung von Betriebs- und Personalräten sowie Arbeitnehmervertreter*innen in Aufsichtsräten. Sozial nachhaltig sind Unternehmen, in denen eine gewerkschaftliche Interessenvertretung existiert und Arbeitsbedingungen tarifvertraglich geregelt sind. Sozial nachhaltig agierende Unternehmen lösen Probleme beteiligungsorientiert – gemeinsam mit den betrieblichen und gewerkschaftlichen Interessenvertretungen. Nur so können gute, sozialverträgliche Lösungen gefunden werden, die technischen Fortschritt und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit mit der Sicherung von Arbeitsplätzen und dem Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit der Arbeitnehmer*innen verbinden.



Ein erfolgreiches Beispiel für ein sozial nachhaltiges Vorgehen ist die tarifvertragliche Rationalisierungsvereinbarung bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Dort hat der Einsatz neuer Technologien zu einer weitrei-

Tarifvertrag abgeschlossen, der einen Rationalisierungsschutz für die Beschäftigten und einen Investitionsschutz für das Unternehmen vorsieht. Es geht darum, das Unternehmen zukunftssicher zu machen und dennoch die Ar-

„Wie lässt sich diese soziale Nachhaltigkeit beeinflussen? Darau habe ich eine sehr einfache Antwort, nämlich durch Mitbestimmung, durch Betriebsräte, Personalräte, durch Aufsichtsräte, durch Arbeitnehmervertreter, durch Gewerkschaften, durch Tarifbindung.“

chenden Automatisierung der Be- und Entladevorgänge von Containerschiffen am Containerterminal Altenwerder geführt. Das Unternehmen steht unter einem extrem hohen Wettbewerbsdruck zu anderen Häfen wie beispielsweise Rotterdam. Auch dort sind die Logistikprozesse weitgehend automatisiert. Für das Unternehmen und die betriebliche Mitbestimmung stellte sich die Frage, was mit den Menschen passiert, die viele Jahre im Hafen gearbeitet haben. Auf Initiative der Betriebsräte wurde von ver.di ein

beitsplätze zu erhalten. Eine aus Betriebsratsmitgliedern und Arbeitgebervertreter*innen besetzte Projektgruppe legt bei Automatisierungsmaßnahmen „Wesentlichkeitskriterien“ fest. So wird gemeinsam analysiert, wie viele Arbeitsplätze von einer Maßnahme betroffen sind, wie sich dadurch der Arbeitsablauf ändert oder welchen Einfluss die Automatisierungs- und Rationalisierungsmaßnahme auf die Produktivität hat. Zu jedem der hier nicht vollständig aufgezählten Kriterien werden Punkte vergeben,

und daraus leiten sich für die Betriebsparteien Maßnahmen ab. Diese umfassen Schulungen für die Beschäftigten oder das Angebot von alternativen Arbeitsplätzen. Zielsetzung dieses Prozesses ist nicht die Erarbeitung eines Sozialplanes, um Schadensbegrenzung nach erfolgter Rationalisierung zu betreiben. Es geht vielmehr um frühzeitige Beteiligung des Betriebsrats im Rahmen einer unternehmerischen Entscheidung und um eine nachhaltige Gestaltung des technologischen Wandels im Interesse der Beschäftigten.

Ein weiteres Beispiel ist der Traktorenhersteller Fendt. Dort haben Arbeitgeber und Betriebsrat vereinbart, dass aufgrund der Automatisierung niemand „auf der Strecke bleiben“ soll. Vor jeder geplanten Maßnahme suchen die Betriebsparteien nach einer Lösung für die betroffenen Arbeitnehmer*innen. Wenn keine Lösung gefunden wird, kann die geplante Automatisierungsmaßnahme nicht durchgeführt werden. Beide dargestellten Modelle zeigen, wie Mitbestimmung und Beteiligung sozial nachhaltige Lösungen in den Unternehmen hervorbringen.

Wo Licht ist, ist auch Schatten. Es gibt auch Negativbeispiele von Unternehmen, die Rationalisierungsmaßnahmen ohne Beteiligung der Mitbestimmungsakteure durchgesetzt haben. Der Automobilzulieferer Continental ist eines davon. Das Unternehmen hat an den Arbeitnehmervertreter*innen im Aufsichtsrat vorbei beschlossen, drei Werke zu schließen und 13.000 Arbeitsplätze abzubauen. Es handelte sich dabei um Reifen-Werke, die bisher schwarze Zahlen geschrieben haben. Dennoch sollte diese Produktion in das europäische Ausland verlagert werden, wo die Lohnkosten niedriger sind. Unternehmerische Entscheidungen ohne Beteiligung der Betroffenen, ohne Einbeziehung der Mitbestimmungsakteure führen nicht zu sozial nachhaltigen Lösungen.

Mitbestimmung in den Unternehmen dient nicht nur den Interessen der Beschäftigten. Die Beteiligung der Beschäftigtenvertreter*innen hat auch einen positiven Einfluss auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Unternehmen und trägt auch so zur einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung bei. Diesen Zusammenhang belegt der von der Hans-Böckler-Stiftung / I.M.U. entwickelte Mitbestimmungsindex (MB-ix).

MB-ix Ergebnisse: Unternehmensmitbestimmung beeinflusst die Unternehmensperformance

Der Mitbestimmungsindex misst, wie stark Mitbestimmung in einem Unternehmen verankert ist.

www.mitbestimmung.de/mbix

Mitbestimmte Unternehmen haben:

- höhere Chancen, dass sich Unternehmen glaubhaft zur Einhaltung von CSR-Kriterien verpflichten
- höhere Investitionsquoten
- häufiger auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Unternehmensführung
- höhere Ausbildungsquoten
- ein höheres Maß an Beschäftigungssicherung
- eine Vorstandsvergütung, die längerfristiger ausgerichtet und weniger aktienmarktorientiert ist
- weniger Steuervermeidungspraktiken



LMU

Betriebsräte setzen sich für mehr Nachhaltigkeit ein

- Studie hat ergeben: Gewachsene Sozialpartnerschaft ist hilfreich für die Verankerung von Nachhaltigkeitszielen.
- Betriebsvereinbarungen zu Umweltschutz, Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie Qualifizierung wurden untersucht.
- Böckler Impuls 09/2021 (https://www.boeckler.de/data/impuls_2021_09_S4.pdf)



LMU

5

„Es gibt immer mehr Unternehmen, die sich der Mitbestimmung entziehen und keine Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat haben. Und wenn wir sagen, dass Mitbestimmung ein wesentlicher Faktor für soziale Nachhaltigkeit ist, dann haben wir hier ein Problem für den sozialen Frieden im Land.“

Mitbestimmung in Aufsichtsräten und von Betriebs- und Personalräten wirkt sich positiv auf Investitionen, auf Ausbildungsquoten und die Sicherheit der Arbeitsplätze aus. Der Mitbestimmungsindex zeigt, dass mitbestimmte Unternehmen stärker auf Nachhaltigkeit und eine Corporate Social Responsibility ausgerichtet sind, die Managementvergütung sich stärker an längerfristigen Zielen orientiert als an kurzfristigen Shareholder-Value Interessen.

Eine gewachsene Sozialpartnerschaft ist der Garant für eine starke Verankerung von Nachhaltigkeitszielen im Unternehmen - das belegt eine Studie der Universität Hannover. Ein Beispiel für gelebte Sozialpartnerschaft ist die Stahlindustrie,

die bereits vor vielen Jahren von Rationalisierungsmaßnahmen betroffen war und auch noch heute stark unter erheblichem internationalen Wettbewerbsdruck steht. Zudem ist die ökologische Anforderung nach einer „wasserstoffbasierten Stahlerzeugung“ eine große Herausforderung für die Unternehmen. Trotz der andauernden Transformation ist es stets gelungen, sozialverträgliche Lösungen zur Bewältigung des Wandels zu finden. Der Grund hierfür ist eine langjährig gelebte und tief verankerte Sozialpartnerschaft in dieser Branche. Eine starke Sozialpartnerschaft von betrieblicher Interessenvertretung und Arbeitgebern schafft die Grundlage für sozial nachhaltig wirkende betriebliche Vereinbarungen zum Umweltschutz, zum Arbeits- und Gesundheitsschutz und zur Qualifizierung.

Mitbestimmung wird unterlaufen und umgangen

Ein Drittel unterläuft die paritätische Mitbestimmung



Bayer für die HBS, Februar 2020

LMU

7

„Das Thema ESG hat durch die Finanzinvestoren noch mal einen zusätzlichen Drive in die Diskussion um Nachhaltigkeit gebracht“.

Erosion der Mitbestimmung

- Mindestens 307 große Unternehmen in Dtl. entziehen sich durch juristische Tricks der Mitbestimmung
- Mindestens 2,1 Mio. Beschäftigte werden um ihre Rechte gebracht
- Firmen wie Amazon oder Zalando fallen darunter



Youtube: Mitbestimmung sichern - Arbeitnehmervertreter:innen im Aufsichtsrat sind wichtig, Hans-Böckler-Stiftung
<https://www.youtube.com/watch?v=pBSA5NF3Xn4>

Trotz des positiven Einflusses der Mitbestimmung auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung zeigen Analysen des I.M.U., dass sich immer mehr Unternehmen der institutionellen Beteiligung von Arbeitnehmervertreter*innen entziehen und in Rechtsformen ausweichen, wie die der Europäischen Aktiengesellschaft (SE), bei der Aufsichtsräte ohne Arbeitnehmervertreter*innen gebildet werden können.

Zu Unternehmen, die sich der Unternehmensmitbestimmung verweigern, gehören einige bekannte Firmen. Dazu gehört beispielsweise Zalando, das unter Ausnutzung der Rechtsform SE mitbestimmungsfrei ist.

1.000 Unternehmen in Deutschland erfüllen die Größenvoraussetzungen für einen paritätisch besetzten Aufsichtsrat. Aber nur in rund zwei Drittel davon sitzen Arbeitnehmer*innen zu gleichen Teilen wie Anteilseignervertreter.

Der Politik ist das Problem von Lücken in den deutschen Mitbestimmungsgesetzen bekannt. Es bleibt zu hoffen, dass die Entscheidungsträger in der nächsten Regierung diese Gesetzeslücken schließen und in den Unternehmen Mitbestimmung unabhängig von der Rechtsform gilt.

Die Hans-Böckler-Stiftung hat gemeinsam mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund eine Kampagne „Mitbestimmung

Mitbestimmung sichert Zukunft.

Die großen gesellschaftlichen und politischen Ziele sind nur mit einer Weiterentwicklung, einer Belebung der Mitbestimmung, erreichbar.

- ↳ **Mitbestimmung-für-alle-Gesetz:** Wer in Deutschland arbeitet, hat das Recht auf Mitbestimmung (egal, wo der Sitz des Unternehmens ist oder in welcher rechtlichen Form)
- ↳ **Abschaffung des Doppelstimmrechts/Neugestaltung:** Qualität der Entscheidungen im Aufsichtsrat durch Augenhöhe
- ↳ **Arbeitsdirektor:in nicht ohne die Mehrheit der Stimmen der Beschäftigtenvertreter:innen** (nach dem Vorbild der Montanmitbestimmung)
- ↳ **Erweiterung des Themenkatalogs zustimmungspflichtiger Geschäfte** (M&A, Sitzverlagerung, Rechtsformwechsel, Betriebsschließung/-verlagerung oder Massenentlassungen)
- ↳ **Tariffindung und Betriebs-/Personalratsgründungen stärken**



sichert Zukunft“ auf den Weg gebracht. Die Kampagne unterstreicht die Bedeutung von Mitbestimmung für soziale Gerechtigkeit, Demokratie und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Mitbestimmung ist in Zeiten großer Umbrüche wichtiger denn je. Zu diesen großen Veränderungen gehört neben der Digitalisierung auch der sozial-ökologische Umbau der Wirtschaft.

Eine der Kernforderungen der Kampagne ist das Recht auf Mitbestimmung und die durchgängige Beteiligung von Arbeitnehmervertreter*innen in Aufsichtsräten - unabhängig von der Rechtsform und dem formalen Sitz des Unternehmens. Ein weiteres wichtiges Thema ist die Tariffindung.

Tariffucht und weiße Flecken bei der Geltung von Tarifverträgen müssen beseitigt und die Mitbestimmung und Gründung von Betriebs- und Personalräten erleichtert werden. Das ist nicht nur im Sinne der Beschäftigten erforderlich, sondern auch von großer Bedeutung für das Thema ESG und Nachhaltigkeit.

FORUM

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE
NACHHALTIGKEIT IN DER
POST- UND PAKETLOGISTIK

09.09.2021 · VPV Versicherungen



DR.-ING. TOBIAS MEYER

Mitglied Konzernvorstand DP DHL
Segment Post & Paket Deutschland

Tobias Meyer ist als Konzernvorstand von Deutsche Post DHL Group für das Ressort Post & Paket Deutschland verantwortlich. Der Unternehmensbereich mit seinen etwa 200.000 Mitarbeitern ist Marktführer in Deutschland im Bereich der Briefdienstleistungen unter der Marke „Deutsche Post“ und in der Paketlogistik unter der Marke „DHL Paket“.

Tobias Meyer ist diplomierter Wirtschaftsingenieur und hat im Bereich Maschinenbau promoviert.



AUF DEM WEG ZU NULL-EMISSIONEN IN DEUTSCHLAND

Offensive für mehr Nachhaltigkeit in der Post- und Paketlogistik

Nachhaltigkeit

Post & Paket Deutschland ist Vorreiter der Branche

ENVIRONMENTAL UMWELT Grüne Lösungen für klimafreundliche Logistik	SOCIAL SOZIALES Beste Arbeitsbedingungen für alle Mitarbeiter	GOVERNANCE UNTERNEHMENSFÜHRUNG Branchen-Vorbild für ethische Unternehmensführung
<ul style="list-style-type: none"> Heute unterwegs: <ul style="list-style-type: none"> – 16.000 StreetScooter – 8.000 E-Bikes – 9.000 E-Trikes > 45% „grüne“ Zustellbezirke > 20.000 Ladepunkte in den Betriebsstätten GoGreen: Klimaneutrale Versandoption seit 2007 	<ul style="list-style-type: none"> Umfangreicher Arbeits- und Gesundheitsschutz Beste Vergütungsstrukturen 98% Zustellung durch konzerneigene Kräfte Angebot von > 1.400 Ausbildungsplätzen in 2020 14.800 Flüchtlinge beschäftigt 	<ul style="list-style-type: none"> Umfangreiche Trainingskonzepte zu Compliance, Datenschutz und Informationssicherheit Intensive Schulung der Führungskräfte im „Code of Conduct“ Streng vertraulicher Umgang mit Daten und Informationen

3

Deutsche Post DHL ist Vorreiter in der Post- und Logistikbranche im Bereich ESG (Umwelt, Soziales, Unternehmensführung). Die Förderung der Diversität unter den Mitarbeiter*innen und Führungskräften oder der Beschäftigung von Geflüchteten sind beispielsweise Themen, bei denen sich das Unternehmen stark engagiert. Die ökologische Nachhaltigkeit ist für die Deutsche Post DHL wie für die gesamte Branche eine besondere Herausforderung. Transport- und Logistikdienstleistungen sind vergleichsweise CO₂-intensiv. Deutsche Post DHL (DPDHL) hat sich zum Ziel gesetzt, die

Treibhausgas-Emissionen im Konzern deutlich zu reduzieren und bis 2050 CO₂-neutral zu sein.

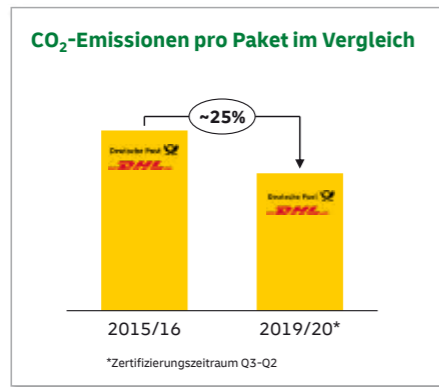
Bei DPDHL stammt ein großer Anteil des weltweiten CO₂-Ausstoßes aus dem Luftfrachtverkehr. Dort gibt es bislang kaum klimaneutrale Technologien und Alternativen zu fossilen Treibstoffen. Der primäre Hebel zur Verbesserung der Klimabilanz war daher bisher die Anschaffung moderner, treibstoffsparender Flugzeuge. Wo es nunmehr klimaschonende Alternativen zu fossilen Brennstoffen gibt, sollen



„Wir gehen davon aus, dass wir bis zum Jahr 2030 Mehrkosten in einer Größenordnung von sieben Milliarden Euro haben werden, um grüne Technologien in den Betrieb zu bringen.“

Klimafreundlichkeit im Betriebsprozess dank grüner Infrastruktur:

Schon heute im Markt die geringsten CO₂-Emissionen



Eigene **Verbesserung der CO₂-Emissionen pro Paket um 25 %**.

Durchschnittlich geschätzt **mind. 30 % geringere CO₂-Emissionen** pro Paket als der Wettbewerb**.

** Schätzung DPDHL auf Basis veröffentlichter Quellen und interner Expertenschätzung.

4

Der Weg zur Klimaneutralität:

Klimafreundliche Zustell-Konzepte

- Ausweitung **Elektro-Mobilität** in der Zustellung, insb. auch „StreetScooter Gigabox“
- Zustellung kleinformatiger Sendungen durch **elektronische Lastenräder (E-Trikes)**
- Ziel 2025: „Grüne Zustellung“ (CO₂-frei) in über **70% aller Bezirke**
- Ausweitung **Packstationen** mit Selbstversorgung Strom und Einsparung von Fahrtwegen



Bis 2025 **37.000 E-Fahrzeuge** und **14.000 E-Trikes** in der Zustellung im Einsatz.



Bis 2023 **12.500 Packstationen**. Dadurch **30 % weniger CO₂** auf der letzten Meile.

9

Der Weg zur Klimaneutralität:

Alternative Transport-Lösungen

- In Umsetzung: **Erhöhung Anteil Schienentransport**
- In Planung / Pilotierung:
 - **Lang-LKW**
 - **Direktverladung** von Paketzentren auf die Schiene
 - Nutzung **Bio-Gas** für LKW
- In Zukunft: Weitere **alternative Kraftstoffe** (inkl. Wasserstoff)



Klimaneutraler Pakettransport: zunehmende Verlagerung von der Straße auf die Schiene

- 2019: 1-2% Transportanteil per Bahn
- Kurzfristige Zielsetzung: 6-8%
- Langfristig: bis zu 20% aller Pakete mit der Bahn transportieren

7

diese verstärkt genutzt werden (z. B. Bio-Kerosin, elektrisch betriebene Regionalflugzeuge).

Deutsche Post DHL erwartet durch das hohe Engagement bei der ökologischen Nachhaltigkeit und bei „grünen“ Technologien bis 2030 zusätzliche Kosten in Höhe von rund sieben Milliarden Euro. Diese Mehrausgaben umfassen vor allem zusätzliche Investitionen in elektrisch betriebene Fahrzeuge, die besonders energieeffiziente Ausstattung von Gebäuden und Zusatzkosten für die Nutzung von Bio-Kraftstoffen.

In den zurückliegenden Jahren konnte in vielen Bereichen eine deutliche Verbesserung der CO₂-Effizienz erreicht wer-

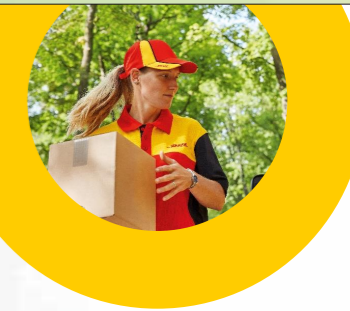
den. Der CO₂-Ausstoß pro Paket reduzierte sich innerhalb von vier Jahren um 25 Prozent. Im Vergleich zu Wettbewerbern emittiert die Deutsche Post DHL geschätzt schon heute mindestens 30 Prozent weniger Treibhausgase pro Paketsendung. Aktuell werden bereits mehr als 45 Prozent der Zustellbezirke klimaneutral versorgt. Bei Wettbewerbern im Post- und Paketgeschäft sind klimaschonende E-Fahrzeuge bisher kaum im Einsatz – auch wenn eine Vielzahl von Ankündigungen und werblichen Maßnahmen dies oftmals anders erscheinen lässt. Auch sind die Fahrstrecken in der Zustellung bei Deutsche Post und DHL Paket aufgrund der hohen Anzahl lokaler Zustellstandorte und einer hohen Zustelldichte deutlich geringer als bei anderen Paketdiensten.

Umfassendes Angebot klimaneutraler Produkte:

Wir weiten unser Marktangebot an „grünen Lösungen“ weiter aus

- **Service GoGreen:** Ausgleich von unvermeidbaren CO₂-Emissionen durch zertifizierte Klimaschutzprojekte seit 2007
- **Automatisch GoGreen CO₂-kompensiert** – ohne Aufpreis
 - Seit zehn Jahren: jedes Privatkunden-Paket
 - Ab 2022: Alle Briefsendungen **NEU**
- Weiterer **Ausbau klimaneutralen Produktangebot** für mehr Transparenz über die Qualität der konkreten CO₂-Einsparung

GOGREEN



Ab 2022:

Zusätzliche Optionen und **CO₂-reduzierte Produkte** zur **aktiven Mitwirkung** bei der Absenkung der absoluten CO₂-Emissionen **durch Kunden**

11

DOKU



Schaffung attraktiver Bedingungen für grüne Investitionen:

Nachhaltiges Handeln kann durch Rahmenbedingungen beschleunigt werden

- Europäisch harmonisiertes **Abgabe- und CO₂-Bepreisungssystem**, das CO₂-Einsparungen belohnt und faire Wettbewerbsbedingungen in Europa schafft
- Berücksichtigung auch von sozialen und ökologischen Nachhaltigkeitskriterien in **Ausschreibungen**
- Anpassung der Vorgaben und Einbeziehung von Klimaschutzkriterien in die **Postregulierung**
- Gezielte Verbesserung der **Infrastruktur**, z. B. für den schnellen Güter-Schienentransport und erneuerbare Energieerzeugung, sowie des **ordnungspolitischen Rahmens** (inkl. Verkehrsrecht)

12

Mit einem engmaschigen Netz von 2.700 Zustellstandorten bundesweit werden Post- und Paketsendungen ab 2022 dann überwiegend mit E-Fahrzeugen und E-Rädern/E-Trikes zugestellt. Von einem Zustellstützpunkt aus wird ein Gebiet mit einem Radius von zumeist acht bis zehn Kilometern versorgt. Die Wettbewerber verfügen über eine vergleichsweise geringe Anzahl von Zustellstandorten in Deutschland, teils weniger als 100. Dadurch entstehen nicht selten Zustellstrecken für Paketsendungen von bis zu 70 Kilometern bis zu den Empfängern. Die Zustellung von Paketen ist hierdurch deutlich energieintensiver und verursacht geschätzt zumindest den vierfachen CO₂-Ausstoß im Vergleich zu einem von DPDHL ausgelieferten Paket. Mit der verdichteten Zuführung von Sendungen zu empfangernahen Zustellstützpunkten verursacht die DPDHL bei der Auslieferung weniger Einzelverkehre und einen deutlich geringeren CO₂-Ausstoß als andere Paketdienstleister. Dadurch wird auch die Straßeninfrastruktur und dabei gerade die Zufahrtsstraßen in die Städte weniger belastet. Diese deutlichen Unterschiede in der ökologischen Nachhaltigkeit verschiedener Paketdienstleister werden in der Öffentlichkeit bisher kaum zur Kenntnis genommen.

Deutsche Post und DHL Paket sind nicht nur bei der Zustellung von Brief- und Paketsendungen auf der letzten Meile

Vorreiter in Sachen Nachhaltigkeit. Auch beim „Hauptlauf“ – also beim überregionalen Transport der Sendungen zwischen den Paket- und Briefzentren – werden verstärkt klimaschonende Verkehrsmittel eingesetzt. Auf der langen Distanz soll die Reduzierung von Treibhausgasen künftig durch die Nutzung von Lang-Lkw und alternativen Kraftstoffen erreicht werden. Ein wichtiger Beitrag zur CO₂-Reduzierung ist auch die Verlagerung von möglichst vielen Sendungen auf die Schiene. Bis in die 1980er-Jahre war die Schiene das Hauptverkehrsmittel für die überregionale Postbeförderung. Jedoch waren mit dem Schienentransport die seit den 1990er-Jahren geltenden Laufzeitvorgaben von E+1 (Zustellung am Tag nach der Einlieferung) für 80 Prozent der Briefsendungen nicht mehr zu erreichen. Ebenso waren die gestiegenen Anforderungen der Kunden nicht mehr zu erfüllen. Gerade im Paketbereich erwarten inzwischen viele Empfänger und Versender eine Zustellung am Tag nach der Einlieferung. Dies wird von DPDHL bei 80 bis 90 Prozent der Paketsendungen erfüllt. Diese Laufzeiten und E+1-Quoten lassen sich aber derzeit nur durch den Lkw-Transport erreichen.

Die hohen Erwartungen und Anforderungen an die Geschwindigkeit der Beförderung von Brief- und Paketsendungen stehen einer ökologisch und sozial nachhaltigen Transportkette

entgegen. Würden die Anforderungen an die Laufzeiten reduziert, ließen sich Post- und Paketsendungen ökologisch (hohe Bündelung der Sendungen und Nutzung klimaschonender Verkehrsmittel wie der Schiene) und sozial nachhaltiger (bessere Steuerbarkeit von Briefsendungen und damit Vermeidung von Überlastung) befördern.

Als eine Maßnahme für mehr Klimaschutz ist bei DPDHL wird der Transportanteil per Bahn von ein bis zwei Prozent auf sechs bis acht Prozent erhöht. Um das langfristige Ziel zu erreichen, bis zu 20 Prozent aller Pakete im Hauptlauf zwischen den Paketzentren mit der Bahn zu transportieren, braucht es jedoch neue Konzepte. Dazu müssen der Vor- und Nachlauf zu und von den Bahnterminals sowie die Verladungsprozesse weiter optimiert und auch die Geschwindigkeit von Planungs-, Bezuschussungs- und Genehmigungsverfahren für neue Gleisanschlüsse oder die Reaktivierung von stillgelegten Gleisanschlüssen erhöht werden. Zudem sind schnellere Züge und Trassen für den leichten Güterverkehr erforderlich.

Bei der Zustellung auf der letzten Meile wird gelegentlich auch die Einrichtung sogenannter Microhubs diskutiert (siehe hierzu auch den Beitrag des BUND). In diese innerstädtischen Umschlagzentren sollen Paketsendungen gebündelt per Lkw in die Städte geliefert werden, von wo aus dann die Zusteller beispielsweise mit einem Lastenrad die Auslieferung auf der letzten Meile übernehmen – ein Konzept, das DPDHL bereits flächendeckend in Deutschland praktiziert und hierzu u. a. über 10.000 elektrisch unterstützte Dreiräder einsetzt. Viele Kommunen versprechen sich positive Effekte, wenn solche Microhubs von verschiedenen Paketdiensten gemeinsam genutzt werden. Nach bisheriger Erfahrung führt eine gemeinsame Nutzung jedoch keineswegs automatisch zur Reduzierung von Verkehren. Oftmals fahren mehrere Zustelldienste mit halb vollen Lkws die vergleichsweise kleinen Microhubs an und belasten Umwelt und Infrastruktur dadurch mehr.

Eine weitere Idee zur Reduzierung der Verkehre ist die Bündelung von Sendungen mehrerer Paketdienste außerhalb

„In den 1980er- und 1990er-Jahren wurden Verkehre auf die Straße verlagert, weil sich die gestiegenen Laufzeitanforderungen über die Schiene nicht realisieren ließen. Das Thema ökologische Nachhaltigkeit hatte damals noch nicht die Bedeutung wie heute.“

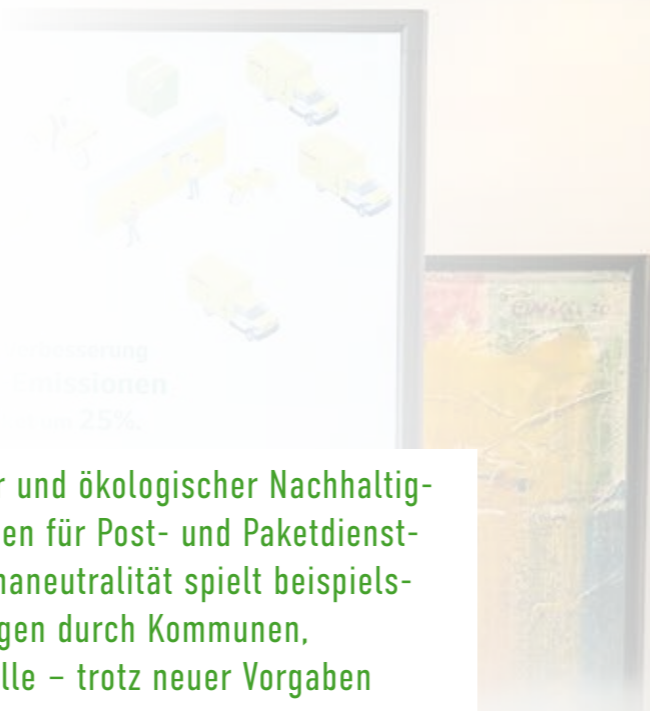
„Die Erfahrungen bei der Anwendung sozialer und ökologischer Nachhaltigkeitskriterien bei öffentlichen Ausschreibungen für Post- und Paketdienstleistungen sind ernüchternd. Das Thema Klimaneutralität spielt beispielsweise bei der Vergabe von Briefdienstleistungen durch Kommunen, Landes- und Bundesbehörden meist keine Rolle – trotz neuer Vorgaben wie der „Clean Vehicle Directive“ der EU.“

der Städte und ein gemeinsamer Transport in die städtischen Zentren. Auch diesbezüglich gibt es viele ungelöste Fragen. Diese Konzepte führen meist nicht zu einer Verminderung der Verkehrsbelastung und zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes, weil zusätzliche Umschlagsstandorte erforderlich sind und zusätzliche Fahrten entstehen. Ferner leidet durch den zusätzlichen Umschlag die Laufzeitqualität und Zuverlässigkeit.

Für DPDHL stehen eine möglichst hohe Bündelung von Post- und Paketsendungen, kurze Distanzen auf der letzten Meile zum Empfänger und der umfassende Einsatz klimaneutraler Transporte (vom Lastenrad bis zur S-Bahn) im Vordergrund der Bemühungen um nachhaltige Beförderungskonzepte. Mit einer hohen Dichte an Zustellstützpunkten und der

gemeinsamen Zustellung von Brief- und Paketsendungen („Verbundzustellung“) in ländlichen Gebieten wurden bereits wichtige Voraussetzungen geschaffen. So kann das Unternehmen bereits heute einen deutlich nachhaltigeren Brief- und Paketdienst anbieten als Wettbewerber. Dies gilt insbesondere im Vergleich mit den Paketdiensten, deren Sub-Unternehmer mit dieselbetriebenen Zustellfahrzeugen Pakete Dutzende Kilometer in das Zustellgebiet fahren und damit Umwelt und Infrastruktur in besonderer Weise belasten.

Soll der Umbau der Post- und Logistikbranche in Richtung auf mehr Nachhaltigkeit, insbesondere Klimaneutralität, beschleunigt werden, müssen sich auch die politischen Rahmenbedingungen verbessern.



FORUM

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE
NACHHALTIGKEIT IN
POST- UND PAKETLOGISTIK

13.09.2021 · VPV Vers



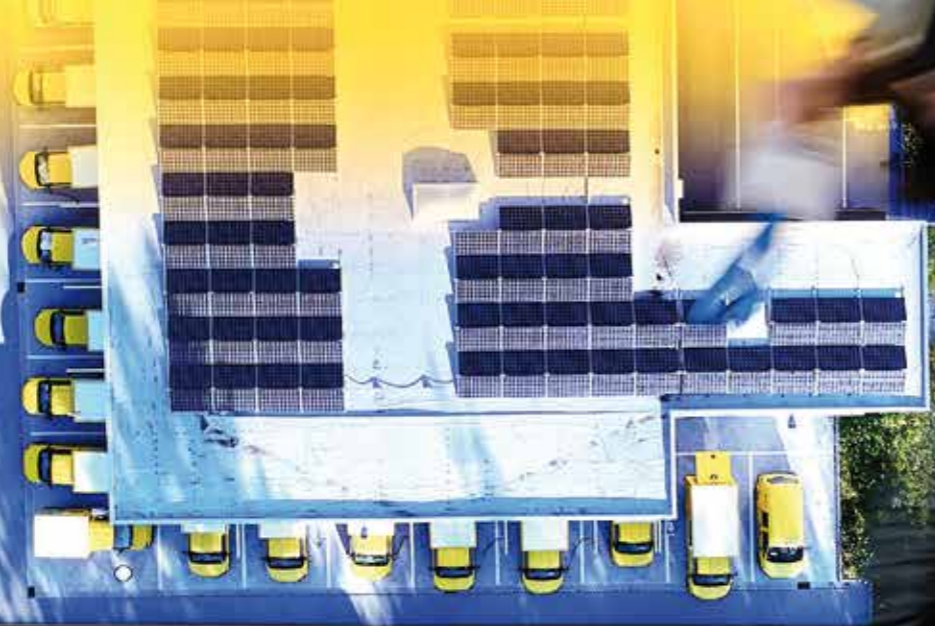
Wichtige Themen sind hierbei:

- Einheitliche und höhere CO₂-Bepreisung in ganz Europa
- Konsequente Berücksichtigung von ökologischen und sozialen Nachhaltigkeitskriterien bei der öffentlichen Auftragsvergabe für Post- und Paketdienstleistungen
- Berücksichtigung der Anstrengungen und Kosten für eine ökologische und sozial nachhaltige Post- und Paketversorgung bei der Markt- und Entgeltregulierung
- Verbesserung der Infrastruktur für einen schnelleren Güterverkehr auf der Schiene
- Anpassung postrechtlicher Vorgaben, bspw. hinsichtlich der Laufzeit
- Bevorzugung einer klimaneutralen Zustellung in den Innenstädten durch Kommunen (z. B. bessere Einfahrtregelungen für E-Fahrzeuge, dedizierte Ladebuchten)

NEUE GEBÄUDE SIND STANDARD- MÄßIG KLIMANEUTRAL

Der Strukturwandel von Brief zu Paket bedingt einen höheren Flächenbedarf. Nicht nur in unseren Sortierzentren, sondern auch in der Zustellung müssen die Immobilien daher erweitert werden. Dabei wird immer die Kennzahl der CO₂-Reduktion mit berücksichtigt.

- Photovoltaik, Wärmepumpen und Gebäudeautomation sparen dabei Energie und CO₂
- Pilotierung des Einsatzes von Batteriespeichern an einzelnen Standorten
- Bis 2025 werden 280 CO₂-neutrale Zustellstützpunkte in ganz Deutschland betrieben – das spart allein jährlich 5.600 Tonnen CO₂ ein
- Absicherung Anteil Öko-Strom auf mehr als 95%



MEHR LEISTE AUF DIE SCHIENE

Das natürliche Postgeschäft findet zu einem großen Teil auf der Straße statt. Der überwiegende Teil unserer Briefe und Pakete absolviert jedoch die Strecke zwischen zwei Sortierzentren. Daher liegt an der Schiene ein großer Hebel zur CO₂-Reduktion ist, z.B. in der Induktion zu erfolgen.

- Deutsche Post investiert in die Schiene
- Mehrere Sortierzentren werden an der Schiene angeschlossen
- Die CO₂-Emissionen werden dadurch deutlich reduziert

THOMAS HELD

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
Deutsche Post AG

Thomas Held ist Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates und Mitglied des Aufsichtsrates der Deutsche Post AG. Er begann seine Laufbahn am 1. August 1988 als Auszubildender beim Postamt Euskirchen. 1990 schloss sich daran eine Ausbildung für die mittlere Beamtenlaufbahn an.

1991 wurde er erstmals als Jugend- und Auszubildendenvertreter gewählt. Seither war er in verschiedenen Positionen in örtlichen und zentralen Betriebsratsgremien tätig.

Seit 2006 ist er Mitglied im Bundesfachbereichsvorstand Postdienste, Speditionen und Logistik und der Konzerntarifkommission für die Deutsche Post AG der Gewerkschaft ver.di.



SOZIALE ARBEITSBEDINGUNGEN FÜR EINE POST- UND PAKET- LOGISTIK IM WANDEL

Mitgestalten durch Beteiligung

Der Gesamtbetriebsrat hat in den letzten drei Jahren gemeinsam mit dem Arbeitgeber begonnen, die Veränderungen bei der Deutsche Post AG zu gestalten.

Vor rund 25 Jahren wurden die neuen Brief- und Paketzentren in Betrieb genommen – mit umfassenden Veränderungen für die Arbeit der Beschäftigten. Der Gesamtbetriebsrat und die Deutsche Postgewerkschaft als eine der ver.di-Vorgängerorganisationen haben durch Tarifverträge zum Rationalisierungsschutz und zur sozialen Abfederung der Veränderungen in der Produktion bei Brief und Paket beigetragen. Aktuell liegen die Herausforderungen in der Digitalisierung und den Veränderungen der Sendungsstrukturen sowie den Auswirkungen auf die Arbeit und die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten. Der Gesamtbetriebsrat bringt sich aktiv in diesen Veränderungsprozess ein und sieht sich als Mitgestalter. Die Erfahrung ist: Je früher man sich in einen solchen Prozess einbringt, desto besser.

Herausforderung: Neue Arbeitsmittel und Nutzung von E-Fahrzeugen

Das Unternehmen leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und hat bei der E-Mobilität durch die Eigenentwicklung der StreetScooter-Fahrzeuge eine Vorreiterrolle eingenommen. Mit der Einführung der neuen Zustellfahrzeuge war

bei den Mitarbeiter*innen in der Brief- und Paketzustellung eine Unsicherheit zu spüren, die sich zwischen Neugier und Skepsis bewegte. Können die neuen Fahrzeuge der enormen Belastung standhalten? Funktionieren sie bei Wind und Wetter, sind sie für Stadt und Land geeignet?

Trotz vieler offener Fragen war auch ein gewisser Stolz vorhanden, bei der Einführung einer neuen Technologie im Unternehmen vorn mit dabei zu sein. Die Betriebsräte unterstützen die „grüne“ Auslieferung von Beginn an. Die einzige Bedingung des Betriebsrates war, dass die neuen Fahrzeuge alltagstauglich sind und die Nutzung nicht zu einer zusätzlichen Belastung der Kolleginnen und Kollegen führen darf.

Auch wenn es einige Vorbehalte gegenüber einer eigenen Fahrzeugentwicklung bei der Deutsche Post AG gegeben hat und die Einführung auch mit manchen „Kinderkrankheiten“ verbunden war, hatte diese Eigenentwicklung einen großen Vorteil: Durch den engen Austausch zwischen Zusteller*innen, Betriebsrat und Unternehmensverantwortlichen konnte die Weiterentwicklung StreetScooter auch im Sinne der Beschäftigten mit beeinflusst werden. Dies hat zu einer Vielzahl von Verbesserungen an den Fahrzeugen geführt. Die Kolleginnen und Kollegen machten die Erfahrung, dass sie bei



„Ich bin mir sicher, dass wir bei dem jetzt anstehenden Umbau des Betriebes zu guten und tragfähigen Lösungen kommen werden. Ich kann für den Gesamtbetriebsrat unsere Bereitschaft des Mitgestaltens anbieten. Aber das Gütesiegel des Gesamtbetriebsrats wird es auch nur geben, wenn für die Beschäftigten dabei gute und tragfähige Lösung verabredet werden.“



der Technikentwicklung beteiligt und dass ihre Anregungen berücksichtigt und umgesetzt werden. Das hat die Akzeptanz des StreetScooters bei den Zusteller*innen enorm erhöht.

Auch bei der Entwicklung von E-Bikes und E-Trikes waren Beschäftigte und Betriebsräte einbezogen. Diese Zustellfahrzeuge werden durch die Veränderung der Sendungsstrukturen immer wichtiger. Briefsendungen werden weniger und die Paketmengen steigen stark. Sogenannte „warentragende Sendungen“ und kleinformative Pakete werden von den Briefzusteller*innen mit ausgeliefert. Dies führt zu mehr Ladevolumen und höheren Gewichten und somit zu einer höheren Belastung der Kolleginnen und Kollegen. Die Folge sind leider auch mehr Erkrankungen und Unfälle. Hier ist „Verhältnisprävention“ angesagt, das heißt, die Arbeitsbedingungen müssen weniger belastend gestaltet und die Zustellerinnen und Zusteller durch Elektroantriebe unterstützt und entlastet werden. Deshalb begrüßt der Betriebsrat die zahlreichen Betriebstests der mit Paketboxen ausgestatteten E-Bikes und E-Trikes. Auch hier lässt sich feststellen, dass bei solchen Erprobungen auf eine hohe Akzeptanz bei den Kolleginnen und Kollegen im Betrieb geachtet wird. Diese Beteiligung ist für die Kolleginnen und Kollegen sehr wichtig, denn der Fokus muss darauf liegen, dass die Arbeitsmittel die Beschäftigten entlasten und keinesfalls zu einer Mehr-

belastung führen dürfen. Und niemand kann den Nutzen und die Auswirkungen neuer Arbeitsmittel besser beurteilen als diejenigen, die tagtäglich damit arbeiten.

Die Beteiligung der Nutzer*innen bei der Entwicklung von Technik und Arbeitsmittel ist ein positives Beispiel dafür, wie es gelingt, gemeinsam mit den Beschäftigten und den Betriebsräten eine nachhaltige Modernisierung im Unternehmen erfolgreich voranzutreiben.

Herausforderung: Verhaltens- und Leistungskontrolle

Die Anzahl der Briefsendungen ist rückläufig, die Paketmengen nehmen stark zu und auch die Sendungsgewichte erhöhen sich tendenziell. Zudem haben sich die Kundenansprüche stark verändert. Kunden haben den Anspruch, Zustellort und Zustellzeit ihrer Paketsendung steuern und nachvollziehen zu können. Dies alles hat Folgen für die Arbeitsbedingungen in der Zustellung.

Die Deutsche Post AG hat ein GPS-gestütztes Tourenmanagement unter der Bezeichnung „On Track“ eingeführt. Das Modell besteht aus mehreren IT-Systemen, die neben der Tourenplanung auch ein Livetracking der Paketzustellung ermöglichen. Dieses Livetracking zeigt der Zustellkraft an, wann er oder sie beim nächsten Kunden eintrifft. Es zeigt

aber auch dem Kunden, wann mit der Zustellung der Paketsendung zu rechnen ist. Der berechtigte Anspruch der Kundinnen und Kunden nach Nachverfolgbarkeit der Sendungen darf jedoch nicht zu „gläsernen“ Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern führen. Ebenso wenig darf es mit der Nachverfolgbarkeit der Sendungen dem Arbeitgeber ermöglicht werden, den gesamten Zustellprozess lückenlos zu überwachen. Hier ist ein Ausgleich zwischen den Ansprüchen von Kunden und Beschäftigten erforderlich.

Es wurde mit dem Arbeitgeber vereinbart, dass beim Live-Tracking „Unschärfen“ vorgesehen werden müssen. Standort der Zustellkräfte und Zeitpunkt der Zustellung sollen nicht exakt nachvollzogen werden können. Zudem müssen Leistungs- und Verhaltenskontrollen im Grundsatz ausgeschlos-

ist verboten. Findet eine unzulässige Auswertung statt, können die Betriebsräte reagieren. Maßnahmen, die bei Verstößen gegen diese Positivliste ergriffen werden können, sind vielfältig und reichen bis hin zu einer lokalen Stilllegung des Systems. Aufgrund dieser starken Sanktionierung kann ein Missbrauch faktisch ausgeschlossen werden. Kein Verantwortlicher würde durch eine unbefugte Auswertung oder Kontrolle eine Stilllegung des Betriebs riskieren.

Herausforderung: Technik- und Arbeitsgestaltung

Die Digitalisierung und die „gläserne Zustellung“ können durchaus zu psychischen Belastungen der Kolleginnen und Kollegen führen. Dies gilt es mit aller Kraft zu verhindern. Deswegen soll auch „On Track“ zu einem positiven Beispiel

„Wir sind der Auffassung, dass die Einbeziehung der Beschäftigten richtig und der einzig erfolgreiche Weg ist, wenn es darum geht, den Betrieb zu verändern und nachhaltig zu modernisieren.“

sen werden. Zu diesem Zweck wurde eine Positivliste vereinbart, auf der genau definiert ist, welche Datenerhebungen und Auswertungen bei „On Track“ zulässig sind. Alles andere

für das gemeinsame Gestalten von Veränderungen werden. Beim Betriebsrat gibt es dazu unter anderem eine „Patin“, die dieses Modell begleitet und Rückmeldungen durch die

Beschäftigten an die Verantwortlichen weiterleitet. Auch zeigt sich der große Vorteil der Mitarbeiter*innen-Beteiligung für Unternehmen und Beschäftigte gleichermaßen. Die Kolleginnen und Kollegen werden als Experten in eigener

nen nicht immer einfach ist. Die Befragung zeigte zudem, dass die Kolleginnen und Kollegen teilweise besorgt sind, was die Transparenz ihrer Arbeit für Kunden und Vorgesetzte betrifft. Deshalb wird nun gemeinsam mit dem Arbeitgeber

„Die Digitalisierung in Richtung „gläserne“ Zustellung kann durchaus zu psychischen Belastungen unserer Kolleginnen und Kollegen führen, mit all ihren negativen Folgen. Dies gilt es mit aller Kraft zu verhindern.“

Sache gehört und bei der Weiterentwicklung und Anpassung der Technik beteiligt. Das führt zu einer hohen Akzeptanz bei der Einführung von „On Track“.

Eine Mitarbeiter*innen-Befragung zur Einführung von „On Track“ hat ergeben, dass ein großer Teil der Zusteller*innen einen Mehrwert für ihre Arbeit durch die Nutzung von „On Track“ sieht. Sie fühlen sich sicher im Umgang mit dieser Anwendung und nehmen die Nutzung als Erleichterung wahr. Viele berichten auch von positiven Rückmeldungen der Kunden.

Die Schattenseite ist, dass viele Kunden ihre Erwartung sehr deutlich adressieren und der Umgang mit solchen Situatio-

überlegt, wie das Thema der zeitlichen Unschärfe bzw. der Verfremdung beim Livetracking noch einmal adressiert und den Kolleginnen und Kollegen ihre Sorgen und die damit verbundenen Unsicherheiten genommen werden können. Eine Maßnahme könnte sein. Trainings für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anzubieten, um diese in schwierigen Situationen zu unterstützen.

Herausforderung: Arbeitsschutz und Arbeitsbelastung

Das Thema Arbeits- und Gesundheitsschutz rückt immer stärker in den Mittelpunkt. Zielsetzung ist die Reduzierung von Krankenstand und Unfällen durch Belastungsverringerung. Es geht um einen Abbau der objektiven Belastungen

bei der Arbeit, aber auch um Schulung der Beschäftigten im Umgang mit belastenden Situationen. Die hohe Arbeitsbelastung ist nicht nur in der Zustellung ein Thema, sondern betrifft auch genauso die Beschäftigten in den Brief- und Paketzentren wie auch die Fahrer*innen.

Als Maßnahme zur Reduzierung der körperlichen Belastungen konnte schon einiges erreicht werden:

- Zwei-Personen-Handling bei großen/schweren Sendungen
- Preisauflagen für Sperrgut und Anreize für Großversender, Paketgröße und Gewicht zu reduzieren und Waren auf mehrere Pakete zu verteilen

Erfolg durch Mitbestimmung und Beteiligung

Ein gutes Unternehmen hat mündige Beschäftigte. Die Deutsche Post gehört zu den Vorreitern in Sachen Nachhaltigkeit. Dies hängt auch mit einer guten Unternehmensführung und einer gelebten Mitbestimmung im Unternehmen zusammen. Demokratie im Betrieb stärkt die Demokratie in der Gesellschaft. Und Demokratie und Mitbestimmung im Betrieb haben langfristig betrachtet auch Vorteile für Aktionäre. Das bestätigt auch eine Studie der Uni Duisburg-Essen, der Hans-Böckler-Stiftung und des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung, über die das Handelsblatt am 26.07.2021

berichtete: „Unternehmen, bei denen die Arbeitnehmer gleichberechtigt in den Kontrollgremien über die langfristigen Geschicke mitentscheiden, wirtschaften erfolgreicher“.

Arbeitgeber und Gesamtbetriebsrat sind bei der Deutsche Post AG einen gemeinsamen Schritt zu einer neuen Definition von Mitbestimmung gegangen. Zentraler Baustein hierbei ist, dass die Menschen, die die Dienstleistung erbringen, Wertschätzung erfahren und bei den Veränderungen ihrer Arbeit mitgenommen und beteiligt werden.



MARTIN RITTERHAUS

Head of Account Management
Central Carrier Sales Intermodal

Martin Ritterhaus ist seit 2013 bei der DB Cargo AG und heute als Leiter Account Carrier Sales für den Vertrieb internationaler und nationaler kombinierter Schienengüterverkehrsleistungen zuständig. In diesem Zusammenhang beteiligt er sich auch an einer Initiative der DB Cargo zur Verlagerung der Postmenge auf die Schiene. Zuvor übernahm er bereits die Verantwortung für ein großes Projekt innerhalb der DB Cargo Gruppe mit dem Fokus auf CO₂-Reduzierung und Effizienzsteigerung.

Martin Ritterhaus hat in Mainz studiert und dort seinen Master of Business Administration abgeschlossen.



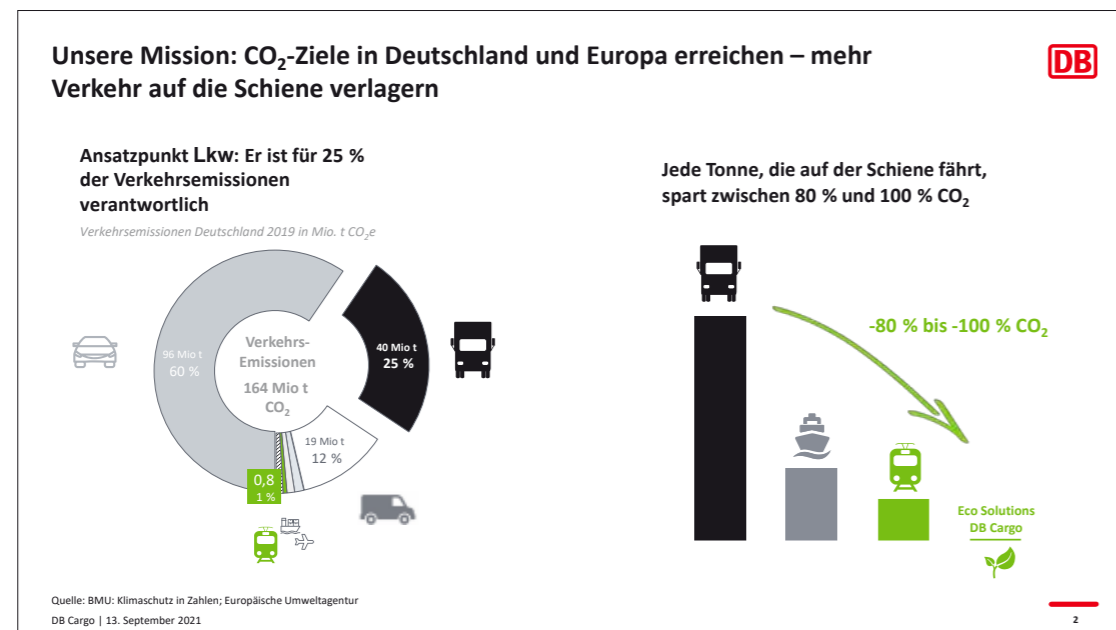
„Wenn wir das prognostizierte Verkehrswachstum überhaupt handhaben und bewältigen wollen, dann ist die Verlagerung auf die Schiene erforderlich. Auf der Straße geht es schlichtweg nicht mehr.“

NACHHALTIGER, UMWELTFREUNDLICHER PARTNER AUCH FÜR DEN TRANSPORT ZEITKRITISCHER GÜTER

Ein Beitrag der DB Cargo zu nachhaltigem Transport

Der Verkehr gehört zu den Sektoren mit relevanten CO₂-Emissionen, wenngleich er nicht zu den größten CO₂-Treibern gehört. Für ein Viertel des vom Verkehr verursachten CO₂-Ausstoßes ist der Lkw-Verkehr verantwortlich, auf die Bahn entfällt nur 1 Prozent der verkehrlichen CO₂-Emissionen.

Werden Lkw-Verkehre auf die Schiene verlagert, können hohe CO₂-Einsparungen erreicht werden. Bereits mit dem heutigen Strommix im Bahntransport ist im Vergleich zum Lkw eine CO₂-Einsparung um 80 Prozent möglich. Nutzen Kunden entsprechende Produkte der DB Cargo mit Ökostrom, reduziert sich der CO₂-Ausstoß auf null.



Wir haben ein historisches Zeitfenster für den Schienengüterverkehr.

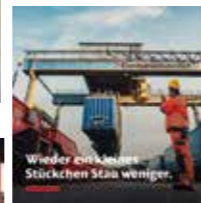


- Noch nie war das Bewusstsein um Nachhaltigkeit größer
- Noch nie war der politische Support für die Schiene so stark
- Das prognostizierte Verkehrswachstum ist mit der heutigen Straßeninfrastruktur nicht möglich

DB Cargo | 13. September 2021

4

Die Industrie hat begonnen, ihren CO₂-Footprint zu reduzieren - dabei bietet DB Cargo die schnelle Lösung



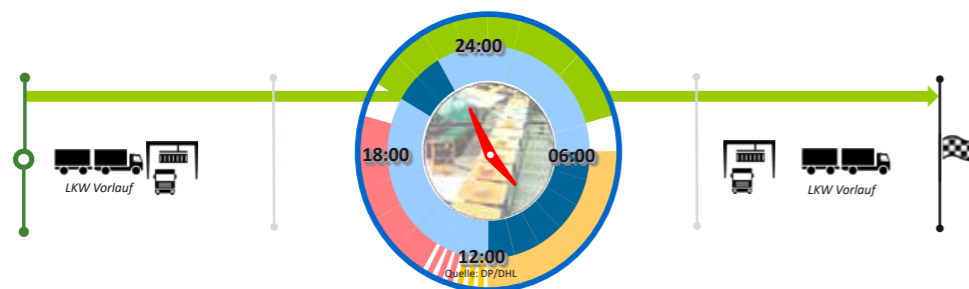
Die Kunden wollen ...

...wir liefern!

DB Cargo | 13. September 2021

5

KEP Produkte auf der Schiene bedeuten höchste Anforderungen an die gesamte Transportkette



Was bedeutet das für Sie persönlich?

Heute online bestellt – morgen da: Falls Sie heute in Stuttgart etwas online bestellen und es aus dem Norden Deutschland zu Ihnen muss; gewährleistet die aktuelle Transportkette die Zustellung am morgigen Tag.

DB Cargo | 13. September 2021

7

Von der Politik gibt es eine starke Unterstützung des Bahnverkehrs. Dieser soll einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der ökologischen und verkehrlichen Herausfor-

Die DB Cargo kann ihren Kunden schon heute nachhaltige Logistiklösungen anbieten und sie bei der Reduzierung ihres CO₂-Ausstoßes unterstützen. Mit einem Güterzug von

„Es sind 52 Züge, die wir inzwischen pro Woche für die Deutsche Post DHL fahren, und das sind in Lkws umgerechnet eben 1.455 Lkw-Fahrten, die wir dadurch jede Woche vermeiden.“

derungen leisten. Vonseiten der Gesellschaft existiert ein starkes Bewusstsein in Richtung Nachhaltigkeit und Umweltschutz. Die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für nachhaltige Transporte, für mehr die Verlagerung auf den Schienenverkehr, waren deshalb noch nie so gut wie heute. Es entsteht somit ein historisches Zeitfenster zur Verlagerung von Verkehren auf die Schiene, welches von der Politik und der Gesellschaft unterstützt wird.

700 Metern Länge lassen sich 52 Lkws ersetzen; die CO₂-Bilanz des Gütertransports verbessert sich damit deutlich. Die Nachfrage nach solch umweltschonenden Logistiklösungen steigt – auch von Seiten der Deutsche Post DHL.

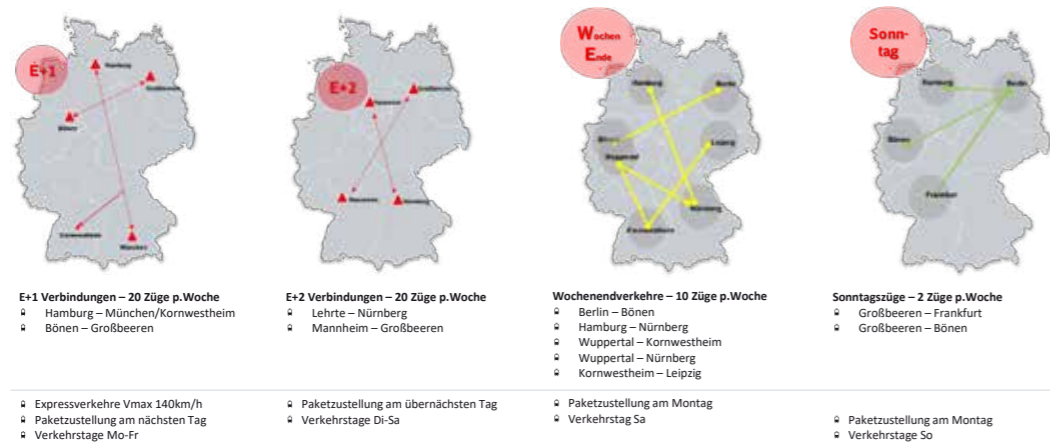
Viele Unternehmen wollen nachhaltiger werden und ihre CO₂-Emissionen in Zukunft deutlich verringern. Zu diesen Kunden gehört auch die Deutsche Post DHL, die sich das Ziel gesetzt hat, bis 2025 ihre CO₂-Effizienz um 50 Prozent zu steigern. Bis 2050 will das Unternehmen klimaneutral sein.

DPDHL will mehr Verkehr zwischen den Paketzentren („Hauptlauf“) auf die Schiene verlagern. Das Problem: Unter Berücksichtigung der Sortierzeiten und des Vor- und Nachlaufes verbleibt für den Bahntransport ein sehr enges und striktes Zeitfenster von circa 21 Uhr und 4 Uhr.

Die Herausforderungen für die DB Cargo liegen in der Geschwindigkeit und den erforderlichen Anforderungen zur Verlässlichkeit der Güterzüge. Um Paketsendungen über Nacht quer durch Deutschland zu befördern, muss die Ge-



Übersicht Produkte
52 Züge pro Woche ersetzen 1.455 Lkw-Fahrten.



DB Cargo | 13. September 2021

8

geschwindigkeit der Züge deutlich erhöht werden. Während für „normale“ Güterzüge eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 60 bis 70 Kilometer pro Stunde ausreichend ist, fahren die Expresszüge für die Deutsche Post DHL bis zu 140 km/h.

Derzeit sind 52 Züge pro Woche für die Deutsche Post DHL unterwegs. Dadurch werden 1.455 Lkw-Ladungen wöchentlich auf die Schiene verlagert. Diese 52 Verbindungen verteilen sich wie auf dem Chart dargestellt über die verschiedenen Produktcluster E+1 (Paketzustellung am Tag nach der Einlieferung), E+2 (Paketzustellung zwei Tage nach der Einlieferung) sowie Wochenend- und Sonntagsverkehre.

Für E+1 wird die Verbindung Hamburg - München bzw. Kornwestheim genutzt. Seit Juni 2021 fährt DB Cargo eine weitere E+1 Verbindung zwischen Bönen und Großbeeren. Alle Verbindungen werden in beide Richtungen von Montag bis Freitag gefahren. Es handelt sich hierbei um Express-Verkehre mit einer Geschwindigkeit von 140 Kilometer pro Stunde. E+2-Verbindungen fahren von Hannover - Nürnberg und Großbeeren - Mannheim, Verbindungen die von Montag bis Freitag fahren, mit insgesamt 20 Zügen pro Woche. Darüber hinaus gibt es Wochenendverkehre mit insgesamt 5 Verbindungen sowie die Sonntagsverkehre auf drei Strecken. Ein großer Vorteil der Bahn: Diese unterliegt nicht dem Sonntagsfahrverbot wie der Lkw-Verkehr.

DB eco plus für alle Neuverkehre; d. h. CO₂-frei frei auf der Schiene Jährlich werden 15.000 t CO₂ gegenüber der Straße eingespart.



DB Cargo | 13. September 2021

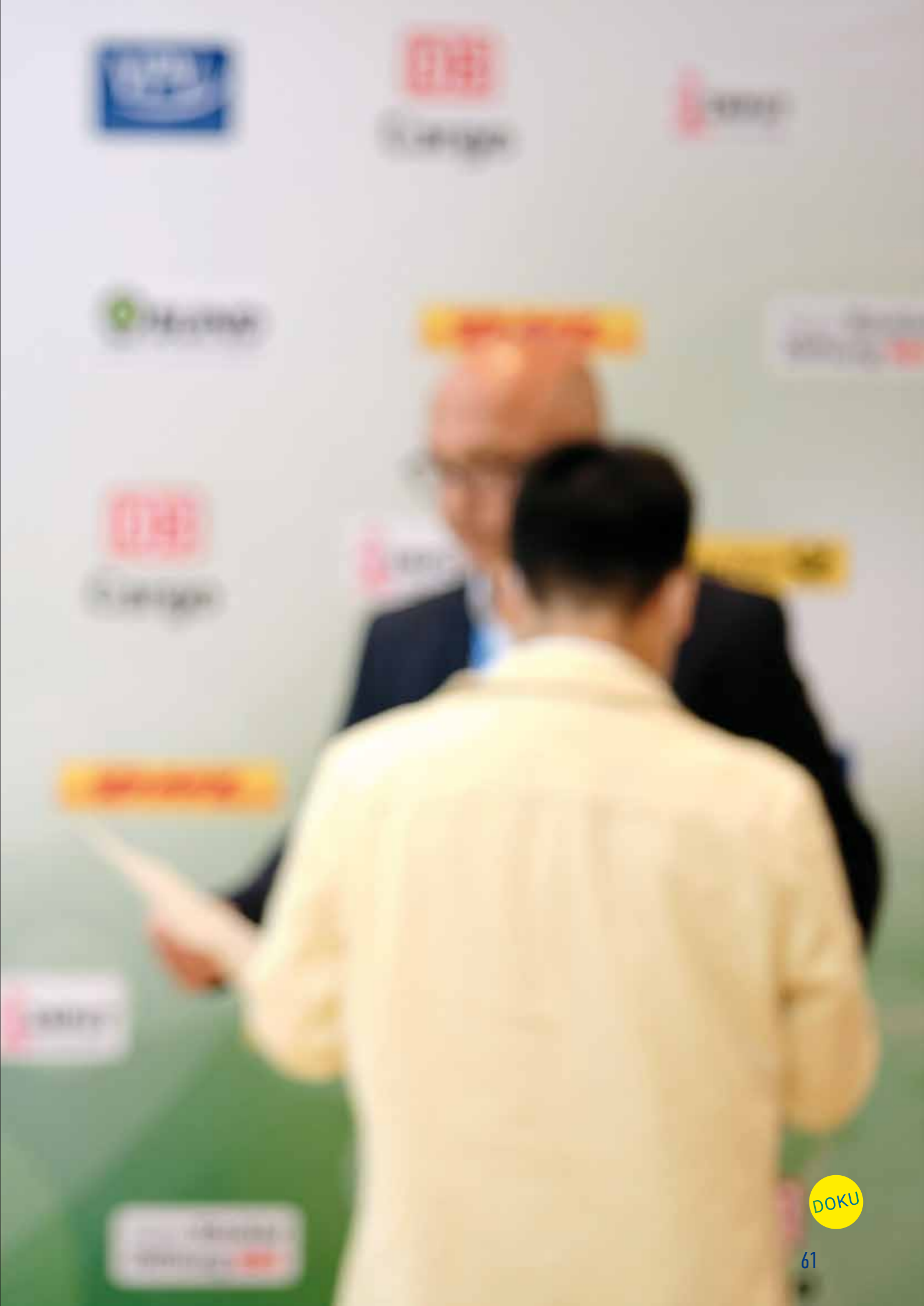
9

Die Verkehrsmenge der DPDHL auf der Schiene wurde innerhalb eines Jahres vervierfacht, vor einem Jahr sind also nur ein Viertel der erwähnten 52 Züge für die DP DHL gefahren.

Mit der Verlagerung von Teilen des Hauptlaufes vom Lkw auf die Schiene spart die Deutsche Post DHL bereits in 2021 5.947 Tonnen CO₂ ein. Im kommenden Jahr, bei einem ganzjährigen Betrieb der Bahntransporte, wird sich die Einsparung auf 15.000 Tonnen CO₂ erhöhen.

Die Kooperation zwischen DPDHL und DB Cargo ist geschlossen, und erste deutliche Verlagerungsziele sind erfolgreich umgesetzt. Das erklärte Ziel ist, noch mehr Verkehre für

Pakete mit E+1 auf die Schiene zu verlagern. Derzeit sind fünf weitere Verbindungen für eine E+1-Beförderung in Prüfung. Allerdings ist es nicht ohne Herausforderungen, diese Trassen in der notwendigen Qualität und Geschwindigkeit zu erhalten. Es sind bei der Verlagerung solcher Güter auf die Bahn noch einige Themen zu bewältigen. Bestehende Erfahrungen sowie die solide Kooperation zwischen DB Cargo und DPDHL werden jedoch den Unterschied machen und weitere Volumen auf der Schiene ermöglichen.





CLAUS ZANKER

Geschäftsführer INPUT Consulting
Gemeinnützige Gesellschaft für Innovationstransfer,
Post und Telekommunikation mbH

Claus Zanker ist Geschäftsführer der INPUT Consulting gGmbH, Stuttgart. Seine Arbeitsschwerpunkte sind die Digitalisierung der Arbeitswelt und die Entwicklung des Post- und Logistiksektors. Neben den wirtschaftlichen und technologischen Trends beschäftigt er sich in seinen Analysen auch mit den sozialen und ökologischen Aspekten der Branche.

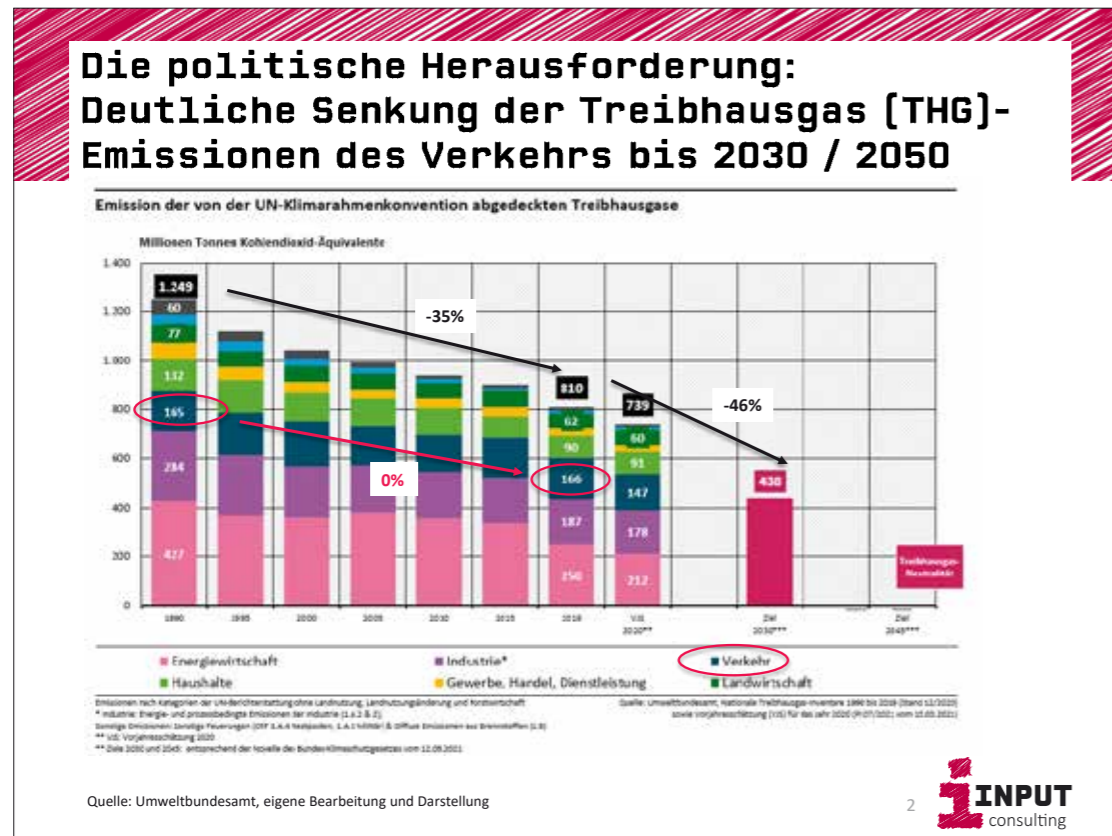
INPUT Consulting ist eine gemeinnützige Forschungs- und Beratungsgesellschaft, die mit ihren anwendungsorientierten Forschungs- und Gestaltungsprojekten einen Beitrag für eine soziale Gestaltung der Arbeitswelt leisten will. Weitere Informationen zum Unternehmen, zu Projekten und Publikationen:
www.input-consulting.de



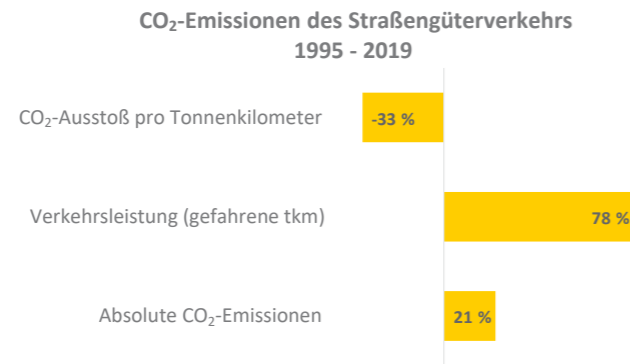
POLITISCHE ANFORDERUNGEN AN EINE SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE ERNEUERUNG DER POST- UND PAKETLOGISTIK

Nachhaltig für Umwelt und Beschäftigte

Auf Grundlage des Pariser Klimaschutzabkommens hat sich Deutschland verpflichtet, die Treibhausgas-Emissionen bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Basisjahr 1990 deutlich zu senken und bereits ab dem Jahr 2045 CO₂-neutral zu sein. Während vor allem die Energiewirtschaft, die Industrie und die privaten Haushalte in den letzten Jahren die THG-Emissionen deutlich verringern konnten, verharrt der CO₂-Ausstoß des Verkehrs weiterhin auf dem Niveau des Jahres 1990. Der Grund hierfür liegt im stark angestiegenen Verkehrsaufkommen, der die technischen Fortschritte beim Energieverbrauch der Fahrzeuge kompensiert hat.



**THG-Emissionen des Straßengüterverkehrs sind gestiegen.
Das Problem: Zunahme des Güterverkehrs**



Quelle: Umweltbundesamt, eigene Darstellung



Ein „Weiter so!“ ist im (Güter-)Verkehr nicht mehr möglich.



(2019)

- „Die Reduktion von Treibhausgasen im Verkehr in diesem Umfang bis 2030 wird ... **an die Grenzen der absehbaren technischen Machbarkeit und der gesellschaftlichen Akzeptanz** gehen. Für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr sind daher zielgerichtet und konsequent – aber auch wohlüberlegt und gut abgewogen – verschiedene Hebel anzusetzen.“



Mit der Absenkung des Flottenverbrauchs der Fahrzeuge konnte im Straßengüterverkehr der CO₂-Ausstoß pro gefahrenem Kilometer zwischen 1995 und 2019 um ein Drittel abgesenkt werden. Gleichzeitig ist die Nachfrage nach Transportleistungen stark gestiegen - im Lkw-Verkehr binnen 25 Jahren um 78 Prozent. Das starke Verkehrswachstum hat die Effekte aus der gestiegenen Energieeffizienz überkompensiert, der absolute CO₂-Ausstoß des Straßengüterverkehrs hat sich von 1995 bis 2019 um 21 Prozent erhöht.

Der Güterverkehr, wie der Verkehrssektor insgesamt, stehen angesichts dieser Entwicklung vor großen Herausforderungen, um die CO₂-Minderungsziele erreichen zu können. Dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung zufolge muss der Verkehrssektor seinen THG-Ausstoß von 2019 bis 2030 um 65 Prozent absenken. Innerhalb von zehn Jahren den CO₂-Ausstoß in diesem Umfang zu verringern, erscheint als äußerst ambitioniertes Unterfangen, wenn man bedenkt, dass in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten keine Reduzierung der CO₂-Emissionen des Verkehrs bei steigendem Verkehrsaufkommen zu erreichen war. Ein vom Umweltbundesamt und Bundesumweltministerium beauftragtes Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die im Klimaschutzprogramm gesetzten CO₂-Minderungsziele des Verkehrssektors sich bis 2030 kaum erreichen lassen. Der Prognose zufolge wird sich



DOKU

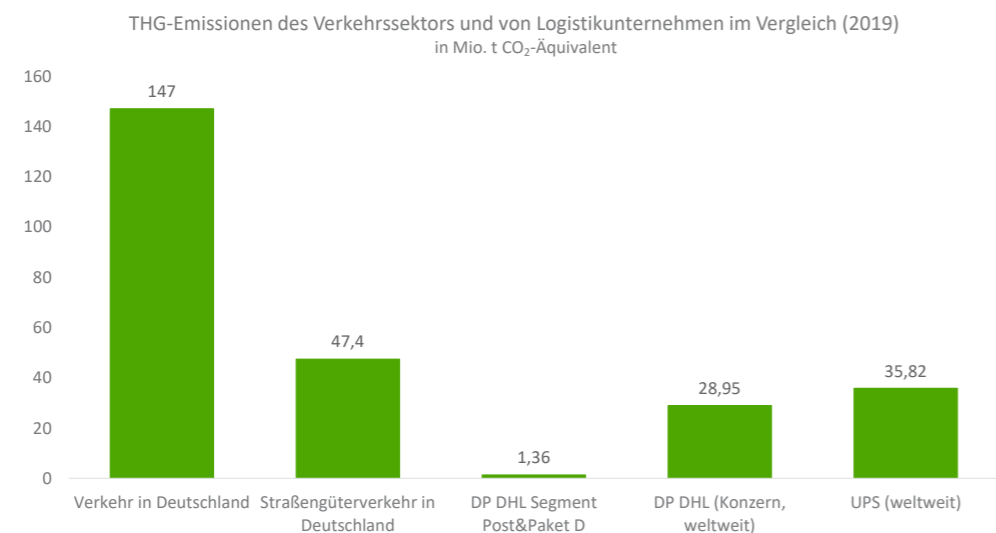
„Wir sehen bei den Vergütungen eine große Schere zwischen Unternehmen, die den Mindestlohn bezahlen, und dem tariflichen Lohnniveau. Das führt natürlich zu einer starken Wettbewerbsverzerrung.“

der CO₂-Ausstoß bei einer weiterhin ansteigenden Verkehrsnachfrage nur um 15 Prozent gegenüber 2020 verringern lassen. Laut Klimaschutzprogramm wäre eine Reduzierung um 65 Prozent notwendig.

Angesichts dieser Entwicklungen ist ein „Weiter so!“ nicht möglich, wenn man den Anspruch aufrechterhält, dass der

Verkehr inklusive des Güterverkehrs den ihm auferlegten Anteil zu Verringerung der Treibhausgas-Emissionen beiträgt. Im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung formuliert diese bereits die Botschaft, dass die Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor an die Grenzen des technisch Machbaren und der gesellschaftlichen Akzeptanz gehen würde. Auf den Verkehr wird deshalb ein besonderes

Die Post- und Paketlogistik ist nicht der Kern, aber ein Teil des Problems ...



Quelle: Umweltbundesamt, Unternehmensangaben



7

Die sozialen Herausforderungen: prekäre und illegale Beschäftigungsverhältnisse in der Branche

Zoll deckt Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung auf

Bonn, 24. September 2020

Bundesweite Schwerpunktkontrolle in der Branche Kurier-, Express- und Paketdienstleister

„Das Problem mit illegaler Beschäftigung ist sehr groß. In der Paketzustellerbranche haben sich zum Teil mafiose Strukturen etabliert. Unternehmen wie Hermes engagieren Firmen, die wiederum andere Firmen beauftragen, die dann Menschen aus der Ukraine, aus Moldawien oder aus Weißrussland in die Lieferfahrzeuge setzen. Viele haben gefälschte Pässe. Da werden Stundenlöhne von 4,50 Euro oder sechs Euro gezahlt und das bei Arbeitszeiten von zwölf oder sogar 16 Stunden pro Tag. Das Problem wird größer, je mehr die Branche der Paketzusteller boomt.“

Frank Bsirske, ver.di-Vorsitzender (2001-2019), Berliner Morgenpost, 23.02.2019

- Minijobs in der Briefzustellung
- Subunternehmen und Scheinselbständige in der Paketzustellung
- Prekäre Beschäftigungssituationen bei Arbeitnehmer*innen aus Osteuropa, z. T. illegale Beschäftigung
- Leiharbeiter*innen in Verteilzentren
- Generelles Problem: hoher Anteil befristeter Arbeitsverträge



8

Problemfeld Arbeitsbedingungen: harte Arbeit und oft geringe Bezahlung

Corona verschärft Arbeitsbedingungen:

Knochenjob Paketzusteller

Stand: 20.12.2020 10:15 Uhr

Zu Weihnachten läuft die Paketlieferbranche immer unter Vollast, aber in diesen Corona-Zeiten ist die Situation extrem. Für die Zusteller ist es ein Knochenjob - und zumeist schlecht bezahlt. Was tut die Politik?

Von Thomas Kreuzmann und Gisele Ucas, ARD-Hauptstadtstudie

- Niedriglöhne, bei Subunternehmen oft auf/unter Mindestlohniveau
- Überlange Arbeitszeiten
- Belastungsreiche Tätigkeiten

Abweichung tarifliche Stundenlöhne in der Post-/Paktbranche vom gesetzl. Mindestlohn		
Allgemeiner gesetzlicher Mindestlohn	9,60 €	
Deutsche Post (EG 3, Stufe 1)*)	14,10 €	+47%
Deutsche Post (EG 3, Stufe 7)*)	18,16 €	+89%
TV Logistik BW (LG 3 inkl. KEP-Zulage)	19,10 €	+99%

*) Ohne Berücksichtigung von Sonderzahlungen und Sozialleistungen



9

Augenmerk bei den weiteren Anstrengungen zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes gerichtet werden.

Neben den Klimaschutzmaßnahmen steht in den Großstädten die Themen Verkehrsbelastung und Luftschadstoffen auf der umwelt- und verkehrspolitischen Agenda. Auswirkungen und Einschränkungen sind auch für die Lieferverkehre zu erwarten.

Beim Vergleich des CO₂-Ausstoßes verschiedener Verkehrsegmente und Unternehmen zeigt sich: Die Post- und Paketlogistik in Deutschland ist nicht der Kern, aber ein Teil des Problems. Daher sind in Zukunft weitere Anstrengungen für einen nachhaltigen Rückgang der THG-Emissionen in der Post- und Paketlogistik erforderlich.

Eine zweite Herausforderung der Branche in Sachen Nachhaltigkeit bezieht sich auf die soziale Dimension. Regelmäßig

verträgen 50 bis 100 Prozent höher. In den Tarifverträgen vereinbarte Sonderzahlungen und Sozialleistungen sowie geregelte Arbeitszeiten sind bei diesem Vergleich noch gar nicht berücksichtigt. Eine neue Herausforderung für eine soziale Gestaltung der Branche sind Plattformunternehmen wie Amazon, die über Crowdsourcing und Subunternehmen ein eigene Zustellorganisation aufbauen. Damit dürfte sich die Problematik ungesicherter Beschäftigungsverhältnisse in der Branche zusätzlich verschärfen.

Prekäre Beschäftigungsverhältnisse und schlechte Arbeitsbedingungen finden sich in der Regel bei nicht tarifgebundenen Unternehmen ohne betriebliche Mitbestimmung. Dazu zählen vor allem die Subunternehmen der großen Paketdienste und die neuen Briefdienste. Während die Deutsche Post DHL und UPS in der Paketzustellung fast ausschließlich eigene Beschäftigte einsetzen, nutzen Hermes, GLS und DPD über-

„Man kann davon ausgehen, dass es im Verkehrssektor künftig zu härteren Maßnahmen kommen wird, um die Klimaziele zu erreichen.“

gerät die Branche aufgrund schlechter Arbeitsbedingungen und ungesicherter Beschäftigungsverhältnisse in manchen Unternehmen in die Schlagzeilen. Der Zoll deckt bei seinen Schwerpunktprüfungen immer wieder Scheinselbstständigkeit, Schwarzarbeit, illegale Beschäftigung und Verstöße gegen den gesetzlichen Mindestlohn in KEP-Betrieben auf. Betroffen sind vor allem Subunternehmen der Paketdienste. Die Arbeitsbedingungen in der Paketzustellung sind von hohen körperlichen Belastungen und Arbeitsverdichtung gekennzeichnet. Die Bezahlung liegt bei nicht tarifgebundenen Subunternehmen der Paketdienste auf dem Niveau des gesetzlichen Mindestlohns. Im Vergleich hierzu sind die Tariflöhne der Deutsche Post AG oder in den Branchentarif-

wiegend Subunternehmen für die Auslieferung von Paketen. Es ist jedoch anzumerken, dass die Auftraggeber der Subunternehmen die Verantwortung für die Arbeitsbedingungen bei ihren Auftragnehmern nicht gänzlich von sich weisen können. Durch entsprechende Vertragskonditionen ließe sich Einfluss auf die Einhaltung von sozialen Standards nehmen.

Die Probleme im Hinblick auf ungesicherte Beschäftigungsverhältnisse und belastende Arbeitsbedingungen in der Branche sind nicht neu. Bereits mit der schrittweisen Aufhebung des Briefmonopols im Jahr 1997 ging die Befürchtung einher, dass der Wettbewerb im Briefmarkt als Preisunterbietungskonkurrenz durch Lohndumping geführt werden

könnte. Um eine solche Entwicklung zu verhindern, hat der Gesetzgeber eine Sozialklausel im Postgesetz verankert, welche die neuen Anbieter im Rahmen der Lizenzerteilung zur Einhaltung der in der Branch üblichen Arbeitsbedingungen verpflichtet. Allerdings hat die als Regulierungsbehörde zuständige Bundesnetzagentur dieser Sozialklausel in der Lizenzierungspraxis nie Geltung verschafft. Als weitere Maßnahme zur sozialen Regulierung der Branche erklärte das Bundesarbeitsministerium per Rechtsverordnung einen Branchentarifvertrag für die Briefdienste zum Januar 2008 für allgemeinverbindlich. Die Verordnung war bis April 2010 befristet und wurde nicht verlängert. Seit 2015 existiert mit dem gesetzlichen Mindestlohn auch bei den Post- und Paketdiensten eine verbindliche Lohnuntergrenze, wenn auch die Kontrollen der Zollverwaltung immer wieder Verstöße gegen den Mindestlohn aufdecken. Um den vor allem bei Subunternehmen bekannt gewordenen Fällen von Lohn- und

Sozialdumping Einhalt zu gebieten, wurde 2019 das Paketboten-Schutz-Gesetz verabschiedet. Mit dieser Form der Nachunternehmerhaftung soll verhindert werden, – so Bundesarbeitsminister Hubertus Heil in einer Bundestagsrede –, dass der Einsatz von Subunternehmern dazu „missbraucht wird, um Arbeitnehmerrechte in Deutschland auszuhebeln und Sozialversicherungsbeiträge zu hinterziehen.“

Trotz verschiedener Instrumente einer sozialen Regulierung der Branche besteht das Problem von Lohn- und Sozialdumping weiterhin. Es gibt zu viele Regelungslücken, Vorschriften werden nicht oder nur unzureichend umgesetzt oder die bestehenden Gesetze werden nicht ausreichend kontrolliert.

Welche Ansatzpunkte ergeben sich auf Grundlage der dargestellten Entwicklungen für eine ökologische und soziale Erneuerung der Post- und Paketlogistik?

Ansatzpunkte für eine ökologische Erneuerung der Post- und Paketlogistik

- ➔ Reduzierung des Güterverkehrs durch neue Logistikkonzepte
- ➔ Verlagerung eines möglichst großen Anteils der Güterverkehre auf die Schiene (inkl. Hauptlauf der Post- und Paketdienste)
- ➔ Klimaneutrale und energieeffiziente Gestaltung des verbleibenden Straßengüterverkehrs
 - Deutliche Senkung der CO₂-Flottenverbrauchsgrenzen für Nutzfahrzeuge
 - Erstzulassungsverbot für Nutzfahrzeuge mit fossilen Kraftstoffen (ab 2030)
 - ...
- ➔ „Internalisierung“ der Klima-, Lärm- und Schadstoffkosten (Preisaufschläge)
- ➔ Verankerung ökologischer Lizenzaufgaben im Postgesetz (für Brief + Paket)
- ➔ Anwendung ökologischer Vergabekriterien bei der öffentlichen Auftragsvergabe
- ➔ Förderprogramme von Bund/Ländern/Kommunen
 - Pilotprojekte einer emissionsfreien (aller-)letzten Meile
 - Verkehrsreduzierung in den Innenstädten / Neuausrichtung der City-Logistik

„Es spricht vieles dafür, die Marktregulierung auch auf die Paketbranche zu erweitern, um soziale und ökologische Fehlentwicklungen zu korrigieren“

In Bezug auf die Umweltbelange ist ein wichtiger Ansatzpunkt, durch intelligente Logistikkonzepte und die Bündelung von Sendungen das Güterverkehrsaufkommen zu reduzieren. Der Schlüssel dazu ist vor allem die Verlagerung eines möglichst großen Teils des Güterverkehrs auf die Schiene. Der verbleibende Verkehr muss möglichst klimaneutral ausgestaltet werden. Klimaschutz muss sich auch finanziell lohnen. Deshalb müssen sich die durch den Verkehr verursachten externen Kosten im Preis niederschlagen. Den CO₂-Ausstoß über den Kauf von Zertifikate zu bepreisen ist ein Ansatz hierzu. Im Hinblick auf die Marktregulierung wären ökologische Auflagen bei der Erteilung von Marktlizenzen für Briefdienstleister ein wirkungsvoller Ansatz. Die Lizenzpflicht sollte auch auf Paketdienste ausgeweitet werden. Die öffentliche Hand kann bei Vergaben ökologische Vergabekriterien formulieren und sollte dies auch bei öffentlichen Auftragsvergaben von Post- und Paketdienstleistungen konsequent anwenden. Ein weiterer Ansatzpunkt könnte gezielte Förderprogramme und Anreize für eine klimaschonende Logistik sein.

Eine soziale Erneuerung der Post- und Paketlogistik setzt an allgemeinen arbeits- und sozialpolitischen Reformen an. Dazu gehört die generelle Vereinfachung der Allgemeinverbindlicherklärung von Tarifverträgen. Vollzeitarbeit muss mit einem auskömmlichen Lohn verbunden sein, der nicht durch Sozialleistungen subventioniert wird. Deshalb ist die Anhebung des allgemeinen Mindestlohns auch für die Post- und Paketbranche ein wichtiger Ansatz, um Lohndumping Einhalt zu gebieten. Auch die Einschränkung von sachgrundlose Befristungen und Leiharbeit sind ein wichtiger Ansatzpunkt, um prekäre Beschäftigungsverhältnisse insgesamt zu reduzieren. Bezüglich der Marktregulierung sollte die Lizenzpflicht auf Paketdienste erweitert und soziale Lizenzauflagen umgesetzt werden. Bei der öffentlichen Auftragsvergabe darf soziale Nachhaltigkeit nicht zu einem Wettbewerbsnachteil werden, sondern muss im Rahmen des Vergabeverfahrens von den Anbietern eingefordert werden. Und last but not least müssen vorhandene Vorschriften zur sozialen Regulierung der Branche umgesetzt und kontrolliert, bekannte Regelungslücken sollten geschlossen werden.



Ansatzpunkte für eine soziale Erneuerung der Post- und Paketlogistik

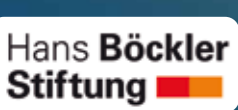
- ➔ Allgemeinverbindlicherklärung von Tarifverträgen in der Branche
- ➔ Erhöhung gesetzlicher Mindestlohn
- ➔ Einschränkung sachgrundloser Befristungen
- ➔ Beschränkung von Werkverträgen und Leiharbeit
- ➔ Anwendung von Tariftreuerregelungen bei der öffentlichen Auftragsvergabe von Post- und Paketdienstleistungen
- ➔ Erweiterung der Marktregulierung auf die Paketbranche (inkl. Subunternehmen, neue Anbieter)
- ➔ Soziale Lizenzanforderungen auf Paketdienste erweitern
- ➔ Soziale Regulierung der Branche: Umsetzungs- und Kontrolldefizite beseitigen, Regelungslücken schließen



FORUM

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE
NACHHALTIGKEIT IN DER
POST- UND PAKETLOGISTIK

13.09.2021 · VPV Versicherungen



**NEU: Kapitalanlage
mit nachhaltigen Fonds**



VPV Zukunftsplan

Flexibel vorsorgen und nebenbei Gutes tun

VPV

Der Vorsorgeberater seit 1827

www.vpv-zukunftsplan.de