

- Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e.V. (bevh) -

Stellungnahme

des Bundesverbandes E-Commerce und Versandhandel Deutschland e.V. (bevh)

zur geplanten 20-Kilogramm-Grenze bei der Paketzustellung

Berlin, den 03. August 2026

Der **Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e.V. (bevh)** repräsentiert die in Deutschland aktiven Online- und Versandhändler — Unternehmen aller Größe und aller denkbaren Handelsformen (Online, Multichannel, Katalog, TV-Shopping, Plattformhändler und -betreiber). Die Mitglieder des bevh stehen für mehr als 90% des gesamten Branchenumsatzes. Darüber hinaus sind dem Verband mehr als 110 Dienstleister aus dem Umfeld der E-Commerce-Branche angeschlossen.

Lobbyregister und Veröffentlichung

Der bevh ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung unter der Registernummer **[Register-Nr.: R000747]** registriert. Die Registrierung ist unter diesem [Link](#) nachprüfbar.

Zusammenfassung

Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD bekennt sich zum Schutz der Beschäftigten zu einer 20-Kilogramm-Grenze für Pakete und kündigt für deren pragmatische Umsetzung einen Dialogprozess mit der Branche und den Arbeitnehmervertretungen an. Wie diese Grenze rechtlich ausgestaltet werden soll, insbesondere ob sie ausschließlich die Ein-Personen-

Handhabung betrifft und inwieweit technische Hilfsmittel berücksichtigt werden, ist bislang nicht abschließend konkretisiert.

Zunächst möchten wir betonen: Die Zustellerinnen und Zusteller sind die Visitenkarte unserer Branche. Sie stehen im direkten Kontakt mit Millionen Kundinnen und Kunden des E-Commerce und leisten Tag für Tag einen unverzichtbaren Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung. Ihre Arbeit verdient nicht nur Anerkennung, sondern auch faire und sichere Arbeitsbedingungen sowie eine angemessene Vergütung. Deshalb plädieren wir seit jeher dafür, dass beispielsweise Gebührenerhöhungen den Beschäftigten in Form von besseren Gehältern oder Arbeitsbedingungen zugutekommen müssen.

Eine starre Verknüpfung der Gewichtsschwelle mit einer ausnahmslosen Zwei-Personen-Zustellung ist jedoch kein zielgenaues Instrument des Arbeitsschutzes. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales schreibt zum Thema Arbeitsschutz, dass konkrete Lastgewichte allein nicht für eine vollständige Gefährdungsbeurteilung geeignet sind. Entscheidend seien ebenso die Häufigkeit der Handhabung, die Körperhaltung, die Form und Größe der Sendung, die zurückzulegenden Wege sowie die verfügbaren technischen und organisatorischen Hilfsmittel.

Bei der Ausgestaltung der angekündigten 20-Kilogramm-Grenze muss der Gesetzgeber deren praktische Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und die Kosten von Paketdienstleistungen berücksichtigen. Zusätzliche personelle und organisatorische Anforderungen könnten dazu führen, dass Paketdienstleister Sendungen oberhalb der Schwelle nicht mehr annehmen, nur noch über gesonderte Versandprodukte befördern oder mit erheblichen Zuschlägen versehen. Für viele Onlinehändler wäre der Versand entsprechender Produkte dann wirtschaftlich nicht mehr tragfähig.

Aus Sicht des E-Commerce sind daher insbesondere folgende Punkte sicherzustellen:

- (1) Die Neuregelung muss so ausgestaltet werden, dass Sendungen bis 31,5 kg weiterhin zu wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen über Paketnetze befördert und an der Empfängeradresse zugestellt werden können.
- (2) Die gesetzliche Verantwortung für die richtige und rechtzeitige Kennzeichnung nach Gewichtsklassen muss bei den Paketdienstleistern verbleiben. Aus der Übermittlung von Gewichtsdaten oder dem Anbringen bereitgestellter Versandlabels dürfen für Onlinehändler und Versender keine eigenständigen gesetzlichen Prüf-, Dokumentations- oder Haftungspflichten entstehen.
- (3) Technische Hilfsmittel, wie bspw. die Paketkarre, bleiben eine gleichwertige Alternative zur Zwei-Personen-Zustellung.
- (4) Für unvermeidbare betriebliche Anpassungen sollten angemessene Übergangsfristen vorgesehen werden.

- (5) Onlinehändler und Versender stehen am Anfang der Paketbeförderung und wären von einer Neuregelung unmittelbar betroffen. Für eine sachgerechte Folgenabschätzung müssen daher neben Paketdienstleistern und Arbeitnehmervertretungen auch E-Commerce-Unternehmen frühzeitig in das Gesetzgebungsverfahren einbezogen werden.

1. Das Einzelgewicht ist kein ausreichender Maßstab für die tatsächliche Belastung

Eine allein am Einzelgewicht anknüpfende Bewertung erweckt den Eindruck, Pakete unterhalb der Grenze seien grundsätzlich unproblematisch und Pakete oberhalb der Grenze grundsätzlich nicht durch eine Person sicher handhabbar. Diese Unterscheidung entspricht nicht der arbeitsschutzfachlichen Bewertung.

Das [Bundesministerium für Arbeit und Soziales](#) weist darauf hin, dass das Lastgewicht allein keine vollständige Gefährdungsbeurteilung ermöglicht. Entscheidend sind vielmehr auch die Häufigkeit und Dauer der Handhabung, die Körperhaltung, die Ausführungsbedingungen sowie Form und Beschaffenheit der Last. Bei häufigen Handhabungsvorgängen oder ungünstigen Arbeitsbedingungen können daher bereits geringere Gewichte eine erhebliche Belastung darstellen, während höhere Gewichte unter günstigen ergonomischen Bedingungen vertretbar sein können.

Mit der von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin entwickelten Leitmerkalmethode steht bereits ein wissenschaftlich fundiertes und in der betrieblichen Praxis erprobtes Instrument zur Verfügung, das diese Faktoren differenziert berücksichtigt. Eine mögliche Neuregelung sollte sich an solchen etablierten Methoden orientieren, anstatt das Einzelgewicht zum alleinigen Maßstab zu machen.

Der Umgang mit schweren und sperrigen Waren ist zudem nicht auf die Paketbranche beschränkt. Vergleichbare Handhabungsvorgänge finden beispielsweise im stationären Einzelhandel, in Baumärkten, Möbelhäusern und Lagerhäusern statt. Die jeweiligen Belastungen können sich zwar unterscheiden. Gerade deshalb sollten sie anhand einheitlicher arbeitsschutzfachlicher Kriterien und der konkreten Gefährdung bewertet werden. Unterschiedliche gesetzliche Anforderungen an vergleichbare Tätigkeiten bedürfen einer sachlichen Rechtfertigung.

2. Auswirkungen auf Paketdienstleister, Händler und Verbraucher sowie auf grenzüberschreitende Versandprozesse

Eine verpflichtende Zwei-Personen-Zustellung für sämtliche Sendungen oberhalb der neuen geplanten Gewichtsschwelle würde erhebliche zusätzliche personelle und organisatorische Anforderungen auslösen. Neben einer veränderten Fahrzeugbesetzung wären insbesondere Anpassungen bei Tourenplanung, Zustellkapazitäten und Laufzeiten erforderlich. Zugleich müssten Paketdienstleister zusätzliches Personal gewinnen, obwohl der Arbeitsmarkt bereits angespannt ist. Eine solche Vorgabe dürfte daher nicht kurzfristig und flächendeckend umsetzbar sein.

Es ist zu erwarten, dass Paketdienstleister mit zusätzlichen Zuschlägen, gesonderten Versandprodukten, längeren Laufzeiten oder Einschränkungen ihrer Annahmebedingungen reagieren. Im äußersten Fall könnten einzelne Anbieter Sendungen oberhalb der neuen Schwelle vollständig von der Annahme ausschließen. Die gesetzliche Einordnung von Sendungen bis 31,5 kg als Pakete bliebe davon zwar unberührt. Für Onlinehändler wäre diese Einordnung jedoch nur von begrenztem Nutzen, wenn kein flächendeckendes und wirtschaftlich tragfähiges Versandprodukt mehr zur Verfügung steht. Schwerere Sendungen könnten dadurch faktisch aus den bestehenden Paketangeboten verdrängt werden.

Die entstehenden Mehrkosten könnten von den Händlern nicht dauerhaft vollständig aufgefangen werden. Mögliche Folgen wären höhere Versand- und Produktpreise, zusätzliche Schwerlast- oder Servicezuschläge, weniger verfügbare Versandoptionen sowie die Auslistung einzelner Produkte oder Sortimente. Für einzelne Unternehmen könnte dies bis zur Aufgabe betroffener Geschäftsbereiche führen.

Auch Verbraucher wären unmittelbar betroffen. Dies gilt insbesondere für ältere Menschen, Menschen mit körperlichen Einschränkungen und Haushalte ohne geeignetes Fahrzeug, die schwere Produkte nicht selbst im stationären Handel abholen oder transportieren können. Die körperliche Belastung würde dadurch teilweise lediglich auf die Verbraucher verlagert.

Besonders international tätige Händler wären zudem betroffen, wenn Paketdienstleister für Deutschland abweichende Annahme-, Preis- oder Prozessbedingungen einführen. Dies könnte unterschiedliche Versandprodukte, getrennte Verpackungs- und Kennzeichnungsprozesse, Anpassungen der ERP- und Versandsysteme oder die länderspezifische Auslistung einzelner Produkte erforderlich machen. Eine nationale Neuregelung sollte daher keine unnötige Fragmentierung bestehender grenzüberschreitender Versandprozesse verursachen.

3. Teilweise existenzielle Gefährdung und Grenzen der Aufteilbarkeit schwerer Sendungen

Die Auswirkungen einer verpflichtenden Zwei-Personen-Zustellung oberhalb der angekündigten Gewichtsschwelle unterscheiden sich je nach Geschäftsmodell erheblich. Während einzelne Händler nur wenige Sendungen über 20 kg verschicken, bildet dieser Gewichtsbereich bei anderen Unternehmen einen wesentlichen Teil des Kerngeschäfts ab.

Unser Mitgliederfeedback zeigt, dass eine verpflichtende Zwei-Personen-Zustellung für einzelne Sortimente und Geschäftsmodelle erhebliche Folgen hätte. Höhere Versandkosten, gesonderte Versandprodukte oder Annahmebeschränkungen könnten dazu führen, dass schwere Produkte nur noch eingeschränkt oder nicht mehr wirtschaftlich über den Onlinehandel vertrieben werden können.

Auch eine Aufteilung schwerer Sendungen auf mehrere leichtere Pakete ist in der Realität nicht immer darstellbar. Viele Waren bilden konstruktionsbedingt eine unteilbare Produkteinheit. Eine Aufteilung ist entweder technisch unmöglich oder würde voraussetzen, dass Verbraucher sicherheitsrelevante Montagearbeiten selbst durchführen.

Wir bitten deshalb darum, dass der Gesetzgeber auch die Folgen für besonders betroffene Branchen und Geschäftsmodelle berücksichtigt.

4. Zusätzliche Verpackungs- und Transportaufwände

Die Aufteilung einer bislang konsolidierten Sendung auf mehrere Pakete – sofern dies überhaupt möglich ist – erhöht den Bedarf an Kartonagen, Füllmaterial, Etiketten und weiteren Verpackungskomponenten. Da Zustellfahrzeuge häufig eher durch ihr Volumen als durch ihr Gewicht begrenzt werden, können mehrere kleinere Pakete zudem mehr Laderaum beanspruchen und zusätzliche Fahrzeugkapazitäten erforderlich machen.

Mehr Verpackungen, Fahrzeuge, Touren und gegebenenfalls private Abholfahrten könnten zugleich die CO₂-Bilanz verschlechtern und zentrale Nachhaltigkeitsziele konterkarieren.

5. Verhältnismäßige Ausgestaltung einer möglichen Neuregelung

Bei der Ausgestaltung der angekündigten 20-Kilogramm-Grenze sollte der Gesetzgeber den Gesundheitsschutz wirksam verbessern, ohne die Zustellung schwererer Sendungen unnötig zu verteuern oder zu erschweren. Entscheidend sollte deshalb nicht die Festlegung einer bestimmten personellen Besetzung sein, sondern die wirksame Reduzierung der körperlichen Belastung im konkreten Zustellvorgang.

Technologieoffene Schutzmaßnahmen erhalten

§ 73 Absatz 2 PostG knüpft an die Zustellung von Paketen mit einem Einzelgewicht von mehr als 20 kg besondere Anforderungen und erkennt den Einsatz geeigneter technischer Hilfsmittel

ausdrücklich als Schutzmaßnahme an. Die Anwendbarkeit dieser Vorgabe ist nach der gesetzlichen Übergangsregelung an das Inkrafttreten einer Rechtsverordnung über die Eignung technischer Hilfsmittel geknüpft.

Unabhängig vom weiteren gesetzgeberischen Vorgehen sollte dieser technologieoffene Ansatz erhalten bleiben. Der Gesetzgeber sollte das erforderliche Schutzniveau vorgeben, nicht aber einzelne betriebliche Maßnahmen oder Zustellprozesse abschließend festlegen. Die Unternehmen müssen die Möglichkeit behalten, im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung diejenigen technischen, organisatorischen und prozessualen Maßnahmen auszuwählen, die der konkreten Sendung und Zustellsituation am besten gerecht werden.

Als technische Hilfsmittel kommen – abhängig von Gewicht, Abmessungen und Schwerpunkt der Sendung sowie vom konkreten Zustellweg – beispielsweise Sack- und Treppenkarren, elektrisch unterstützte Treppensteiger, Transportwagen oder -roller sowie geeignete Hub- und Ladehilfen am Zustellfahrzeug in Betracht. Diese Aufzählung ist nicht abschließend. Auch innovative kraftunterstützte Hebe- und Transportlösungen müssen berücksichtigt werden können.

Entscheidend muss sein, dass die körperliche Belastung beim konkreten Handhabungsvorgang wirksam reduziert wird. Die Geeignetheit von Schutzmaßnahmen sollte anhand klarer funktionaler Kriterien, nicht abschließender Praxisbeispiele und unter Berücksichtigung der betrieblichen Gefährdungsbeurteilung bewertet werden. Dabei kann insbesondere an etablierte Instrumente wie die Leitmerkmalermethode angeknüpft werden.

Kennzeichnungsverantwortung bei den Paketdienstleistern belassen

Die gesetzliche Verantwortung für die richtige und rechtzeitige Kennzeichnung nach Gewichtsklassen muss bei den Paketdienstleistern verbleiben. Soweit Onlinehändler und Versender Gewichtsdaten übermitteln oder bereitgestellte Versandlabels anbringen, dürfen daraus keine eigenständigen gesetzlichen Prüf-, Dokumentations- oder Haftungspflichten entstehen.