

## Positionspapier

# Erwartungen der Paketbranche an Bund, Länder und Kommunen zur Sicherstellung der Lieferketten während der Corona-Pandemie

Die aktuelle Corona-Krise stellt eine Herausforderung für unser gesellschaftliches und wirtschaftliches Zusammenleben in Deutschland und Europa dar. Die Herausforderung wird nach Auffassung des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik (BIEK) durch engagiertes und verantwortungsvolles Handeln bewältigt werden.

Besondere Bedeutung kommt der Funktionsfähigkeit der Lieferketten bis zu den gewerblichen und privaten Empfängern von Waren und Gütern zu. Die Versorgungssicherheit der Bevölkerung und der Betriebe wird entscheidend sein für die Abmilderung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise. Die Paketdienstleister transportieren u. a. lebenswichtige Medikamente, Lebensmittel und dringend benötigte Ersatzteile, deren zuverlässige deutschland- und europaweite Zustellung gerade in einer Krisensituation essenziell für die gesamte Volkswirtschaft ist. Paketdienstleistungen und die Infrastruktur gehen über die Versorgung mit Konsumgütern weit hinaus und bedienen materielle Grundversorgungsbedürfnisse.

Vor diesem Hintergrund begrüßt der BIEK eine schnelle grundsätzliche Einigung von Bund und Ländern zur Aufhebung der Sonntagsfahrverbote. Darüber hinaus haben die Paketdienste folgende Erwartungen an Bund, Länder und Kommunen in Deutschland:

**1. Alle Paketdienstleister gewährleisten gemeinsam die universelle Paketversorgung.**

In Deutschland hat sich ein ausdifferenzierter Markt von Paketdienstleistern entwickelt, der seine Leistungsfähigkeit aus dem Wettbewerb der Unternehmen gewinnt. Einseitige Unterstützung nur einzelner Unternehmen ist daher auszuschließen, wenn die Versorgung der Bevölkerung gewährleistet werden soll.

**2. Die Paketdienstleister halten mit Paketshops eine differenzierte Infrastruktur vor, die für Empfänger zugänglich bleiben muss.**

Das von den Paketdienstleistern vorgehaltene Netz an Paketshops stellt nach der Haustür die unverzichtbare zweite Ebene der Paketversorgung der Bevölkerung dar. Paketshops zählen deshalb zu den Geschäften, die für die Grundversorgung notwendig sind. Sie gewährleisten durch ihre große Anzahl kurze Wege und reduzieren damit die mögliche Expositionsdauer sowohl der Empfänger als auch der Zusteller. Sie zu schließen, würde eine unnötige Verschlechterung der Versorgungslage bedeuten.

**3. Sonntagsfahrverbote müssen bundesweit und in einem bundeseinheitlichen Zeitraum aufgehoben werden.**

Es muss in Deutschland eine einheitliche Regelung für einen einheitlichen Zeitraum geben. Es ist nicht durch den Virus zu begründen, wenn Bundesländergrenzen überschreitende Güter- und Warentransporte unterbleiben, weil verschiedene Zeiträume für die Aufhebung der Sonntagsfahrverbote gelten.

**4. Sonntägliche Lieferfahrten müssen bürokratiearm zugelassen werden.**

Die Zulassung von sonntäglichen Gütertransporten sollte bürokratiearm in der Form einer Allgemeinverfügung, z. B. gemeinsamer oder wortgleicher Erlasse erfolgen, die sich unmittelbar an alle Logistikunternehmen richtet. Eine gesonderte Antragstellung durch die einzelnen Unternehmen oder gar für einzelne Fahrten muss vermieden werden. Dies würde angesichts des begrenzten Zeitraums zulässiger Sonntagsfahrten bis Ende April nur unnötig Kapazitäten bei den Unternehmen, aber auch in der Verwaltung binden.

**5. Alle Warengruppen müssen für den Transport an Sonntagen zugelassen werden.**

Auch wenn die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln oder Medizinprodukten der Hintergrund der Maßnahme ist, so ist die Lebenswelt der Bürger und der Wirtschaft von großer Komplexität gekennzeichnet. Ersatzteile für Maschinen der (Lebensmittel-) Produktion, aber auch allgemein Waren für die tägliche Bedarfsdeckung werden zunehmend durch Lieferung bereitgestellt. Im Falle möglicher krankheitsbedingter Verknappung von Fahrpersonal ist es erforderlich, dass Beschränkungen möglicher Lieferzeiträume vermieden werden.

**6. Das Arbeitsrecht muss so geöffnet werden, dass transportierte Waren sonntags auch abgenommen und weiterdistribuiert werden können.**

Die Abnahme, Kommissionierung und weitere Distribution von Waren und Gütern ist integraler Bestandteil des Transports, wenn die transportierten Waren und Güter verwendet werden sollen. Daher muss im Arbeitszeitgesetz der Ausnahmekatalog des § 10 um den Tatbestand der Versorgung von Bürgern und Unternehmen mit Waren und Gütern zeitlich befristet ergänzt werden.

**7. Soweit erforderlich, müssen auch Ausnahmegenehmigungen für den Betrieb von Schienenverkehrsanlagen, Flughäfen und der Schifffahrt erteilt werden, um die Verknüpfung dieser Verkehrsträger mit der Straße sicherzustellen.**

Eine ganzheitliche Betrachtung der Lieferketten erfordert, alle Verkehrsträger in den Blick zu nehmen. Die positiven Wirkungen auf die Sicherstellung von Lieferketten durch Sonntagsfahrten können nicht vollständig ausgeschöpft werden, wenn im Zulauf durch den internationalen Verkehr (über Häfen oder Flughäfen) bzw. den kombinierten Verkehr auf der Schiene Brüche auftreten. Wünschenswert wäre darüber hinaus, dass die Zollabfertigungsverfahren räumlich unabhängig vom Ort der Warengestellung vorgenommen werden können.

**8. Falls künftig Sperrzonen oder Quarantänegebiete eingerichtet werden, müssen die Zufahrtsregelungen dafür klar, einfach und widerspruchsfrei sein, um die Versorgung aufrecht zu erhalten.**

Sollten in Deutschland so weitgehende Maßnahmen ergriffen werden müssen, wie dies in anderen Ländern bereits geschehen ist, und Sperrzonen eingerichtet werden, so ist es von größter Bedeutung, dass allen Beteiligten klar ist, unter welchen Bedingungen die Zufahrt zu diesen Gebieten zulässig ist. Weder Sprache noch Bürokratie dürfen als Hemmnisse die Zufahrt und Versorgung der Bevölkerung und des Gewerbes innerhalb von Quarantänegebieten behindern.

**9. Depots, Sortierzentren und andere logistische Einrichtungen dürfen nur als Ultima Ratio und unter strikter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsprinzips geschlossen werden.**

Depots und Sortierzentren sind die logistischen Herzstücke der Lieferketten. Die mit einer Schließung verbundene, unmittelbar erforderliche Verlegung und Anpassung sämtlicher Lieferprozesse wäre vor dem Hintergrund der immensen Warenmengen mit einem enormen Aufwand verbunden. Daher sollte eine Schließung nur im äußersten Notfall und nicht etwa präventiv erfolgen.

**10. Die Zustellung von Paketen auf der letzten Meile sollte so barrierefrei sein wie möglich.**

Die Zustellung von Paketen an der Haustür ist eine wertvolle Kommunikations- und Versorgungsschnittstelle, die möglichst wenig Hindernisse bieten sollte. Den Paketdiensten sollten daher im Vergleich zum Normalbetrieb möglichst wenig bürokratische oder operative Hindernisse, wie Bescheinigungen oder Anträge, auferlegt werden. Dies ist auch vor dem Hintergrund wichtig, dass die Unternehmen mit zusätzlichen Belastungen konfrontiert sind (z. B. Erreichbarkeit für ihre Angestellten, Wartung der Fahrzeugflotte, Ungewissheit der gesundheitlichen Verfügbarkeit des Personals).

Berlin, im März 2020