

Stellungnahme

zum Referentenentwurf einer Verordnung für gute Arbeit bei der Paketzustellung (Paketzustellungsverordnung – PaketzustellV)

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 9. Januar 2024

Zum Referentenentwurf einer Verordnung für gute Arbeit bei der Paketzustellung (Paketzustellungsverordnung – PaketzustellV) vom 30. November 2023 nimmt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik zu einzelnen Aspekten wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Erwägungen

Gute Arbeitsbedingungen sind eine Grundvoraussetzung für die Produktivität der Logistikbranche. Hierfür bedarf es rechtssicherer und eindeutiger Regeln.

Die dem Verordnungsentwurf zugrunde gelegte Annahme, dass der Zuwachs des Sendungsvolumens in jedem Falle zu einer „erheblichen Arbeitsverdichtung mit nachteiligen Folgen für die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit der betroffenen Beschäftigten“ führe, unterstellt fehlende personelle und technische Produktivitätssteigerungen im Paketmarkt. Diese Annahme ist nicht zutreffend.

Das Arbeitsschutzgesetz gilt bereits in allen Tätigkeitsbereichen. Der Referentenentwurf weicht als reine Branchenverordnung systemwidrig vom etablierten Arbeitsschutzrecht ab, indem Regelungen spezifisch für die Kurier-, Express- und Postdienstleistungsbranche getroffen werden. Die im Referentenentwurf vorgeschlagenen Maßnahmen erzeugen dabei zusätzliche Bürokratie, ohne zusätzlichen Nutzen bei Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz zu bringen. Zudem schränkt der Gesetzesvorschlag die erforderlichen unternehmensspezifischen Spielräume, die als Reaktion auf saisonale Spitzen oder Marktänderungen erforderlich sind, zu sehr ein.

Im Einzelnen

Zu § 2 Abs. 1 Satz 3 RefE:

Die Gefährdungsbeurteilung ist bereits heute von zentraler Bedeutung für den betrieblichen Arbeitsschutz. Diese sollte anhand der für die Arbeitsbelastung maßgeblichen Faktoren, nämlich nach der Anzahl der Liefervorgänge, vorgenommen werden. Arbeitgeber müssen die Möglichkeit haben, Korridore zu bestimmen, einen Rahmen für die Erfolgskontrolle der Einsatzplanung zu bilden. Wesentliches Moment der Arbeitsverdichtung ist die Anzahl der zu beliefernden Kunden pro Schicht, bestehend aus der eigentlichen Auslieferung und der jeweils zurückzulegenden Wegstrecke zwischen den Zustellpunkten. Die Anzahl der Packstücke/Paketsendungen im Durchschnitt der täglichen Kunden definiert dabei die Dauer der einzelnen Auslieferung.

Zu § 2 Abs. 1 Satz 4 RefE:

Nach § 2 Abs. 1 Satz 4 RefE hat der Arbeitgeber vergleichbare Zustellbezirke zu definieren und zu dokumentieren. Hierbei sollte es dem Arbeitgeber ermöglicht werden, das Arbeitsaufkommen auf Grundlage historischer Daten und Volumenprognosen einzelner Zustellbezirke definieren zu können. Ein Rückgriff auf „vergleichbare Zustellbezirke“ sollte nur dann erforderlich sein, wenn keine Daten vorliegen. Zudem muss für gleichartige Arbeitsbedingungen in unterschiedlichen Zustellbezirken eine einheitliche Gefährdungsbeurteilung ausreichen, soweit örtliche Gegebenheiten im konkreten Zustellgebiet herangezogen werden.

Zu § 3 RefE:

Nach § 3 RefE hat der Arbeitgeber eine Nutzung von Sanitäreinrichtungen zu ermöglichen. Nach der Begründung zu § 3 RefE werden „Arbeitgeber [...] dazu verpflichtet, Vorkehrungen zu treffen, damit allen Beschäftigten in der Paketzustellung im Rahmen ihrer Tätigkeiten die bedarfsgerechte Benutzung von Sanitäreinrichtungen möglich ist“. Welche Vorkehrungen genau zu treffen sind bleibt, abseits der Grundsätze für die Einsatzplanung und Unterweisung, unklar. Diese Regelung erscheint zudem überflüssig, da § 2 Abs. 2 Nr. 2 RefE bereits auf Sanitäreinrichtungen eingeht.

Zu § 4 Abs. 2 RefE

Im Rahmen einer jährlichen Unterweisung ist die Verpflichtung zur Mitteilung von Orten zur Nutzung von Sanitäreinrichtungen wenig geeignet. Für die Einarbeitung neuer Mitarbeiter wäre die Berücksichtigung dieses Punktes wesentlich wirkungsvoller (z. B. in der Form eines Punktes auf einer Checkliste beim Training von Touren).

Soweit es sich also um jährlich wiederkehrende Unterweisungen handelt, erscheint zudem eine Identifizierung solcher Orte mit den Beschäftigten geeigneter, da diese ihre Zustellbezirke kennen. Dies dient auch der besseren Dokumentation für etwaige Vertretungen oder Nachfolgen in dem Zustellbezirk.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022).

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.