

Covid-19 Pandemie bedroht Lieferketten und Versorgungssicherheit

Speditionen und Logistikunternehmen brauchen schnelle
Hilfestellung der öffentlichen Hand

DSLVBundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | twitter.com/DSLVBerlin

Kontakt: Frank Huster, Hauptgeschäftsführer

E-Mail: FHuster@dslv.spediteure.de

13. März 2020

Covid-19 Pandemie bedroht Lieferketten und Versorgungssicherheit

Speditionen und Logistikunternehmen brauchen schnelle Hilfestellung der öffentlichen Hand

Die rasante globale Ausbreitung des Corona-Virus erweist sich inzwischen als reale Bedrohung für die Gesundheit und Versorgung vieler Menschen. In diesem sich täglich ändernden Szenario wird die Systemrelevanz der Logistik für die Aufrechterhaltung von Produktionsprozessen, Beschaffungs- und Absatzwegen bei Industrie und Handel sowie für die Versorgung der Bevölkerung sehr deutlich.

Lieferketten werden bedroht, weil einerseits Produktionsverzögerungen und -ausfälle in den besonders betroffenen Regionen wie China zu Beschaffungslücken für die deutsche und europäische Industrie und den Handel führen, andererseits die Logistik selbst durch territoriale Restriktionen wie Sperrungen und Grenzschießungen gehemmt wird. Die Luftfracht ist zudem massiv eingeschränkt durch Flugstreichungen, wodurch ein großer Teil des Frachtraums in Passagiermaschinen entfällt, mit denen vor allem eilbedürftige Waren befördert werden.

Die Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche und ihre internationalen Transportpartner sind - unter Einhaltung aller vom Robert-Koch-Institut und den örtlichen Gesundheitsbehörden empfohlenen und angeordneten Maßnahmen zum Schutz der eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Beschäftigten bei Warenabsendern und -empfängern - nach Kräften bemüht, die globalen, nationalen und regionalen Lieferketten trotz Produktionsausfälle und behördlicher Restriktionen aufrecht zu halten. Dennoch sind Lieferketten derzeit punktuell massiv gestört mit gravierenden wirtschaftlichen, teils existentiellen Folgen. Das vollständige Ausmaß der wirtschaftlichen Folgen wird erst in den kommenden Wochen und Monaten abschätzbar.

Die Regierungen der EU-Mitgliedstaaten müssen mit Hochdruck an einer koordinierten Vorgehensweise zum Gesundheitsschutz arbeiten und mit gleicher Intensität Versorgungsgaps, gesellschaftlichen Unruhen und einer weiteren wirtschaftlicher Destabilität, die den bereits vor Ausbruch der Pandemie drohenden konjunkturellen Abschwung jetzt zusätzlich verstärkt, entgegenwirken. Hierzu gehören operative und finanzielle Unterstützungsmaßnahmen der öffentlichen Hand für die Unternehmen der Logistikbranche.

Hierzu bedarf es

- 1) einer weitgehenden Aufrechterhaltung des freien Warenverkehrs über Grenzen hinweg
- 2) einer Flexibilisierung des geltenden Gewerberechts, der StVO o. ä.
- 3) einer Flexibilisierung des geltenden Arbeitsrechts
- 4) finanzieller Unterstützungen und Beihilfen

1) Aufrechthaltung des freien Warenverkehrs über Grenzen hinweg

Produktion, Warenhandel und Logistik funktionieren international und arbeitsteilig. Trotz aller gesundheitlich erforderlicher Beschränkungen dürfen die EU-Mitgliedstaaten nicht in einer protektionistischen Eskalationsspirale durch weitere Grenzsicherungen enden, von denen der freie Warenaustausch, der Handel und die Logistik negativ betroffen sind. Hierbei muss sichergestellt werden, dass Transportmittel, Waren und Fahrpersonal nicht den gleichen Restriktionen wie der Individual- und Reiseverkehr unterworfen werden.

2) Flexibilisierung des geltenden Gewerberechts, der StVO o. ä.

Der DSLV begrüßt die Einigung von Bund und Ländern zur Aussetzung bestehender Sonntags- und Feiertagsfahrverbote im Straßengüterverkehr. Zur Aufrechterhaltung der Lieferketten ist es allerdings erforderlich, dass

- Sonn- und Feiertagsfahrverbote bundesweit und in einem einheitlichen Zeitraum bürokratiearm aufgehoben werden. Baden-Württemberg etwa hat die Lockerung der Fahrverbote bis zum 5. April 2020 verfügt, Rheinland-Pfalz bis zum 31. Mai 2020 und Hessen bis zum 30. Juni 2020. Die Zulassung von sonntäglichen Gütertransporten sollte bürokratiearm in der Form von Allgemeinverfügungen und wortgleicher Erlasse erfolgen, die sich unmittelbar an alle Logistikunternehmen richtet. Eine gesonderte Antragstellung durch einzelne Unternehmen oder gar für einzelne Fahrten muss vermieden werden. Dies würde derzeit nur unnötig Kapazitäten bei den Unternehmen und in der Verwaltung binden.
- sich die Aussetzung der Sonn- und Feiertagsfahrverbote auf sämtliche Warengruppen bezieht. Auch wenn die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Medizinprodukten vordringlich ist, ist nicht nur die Belieferung des Handels, sondern auch die Aufrechthaltung der dem Handel vorgelagerten Produktionsprozesse von Waren für die tägliche Bedarfsdeckung der Wirtschaft und der Bürger essenziell.
- bestehende gesetzliche Regeln über Lenk- und Ruhezeiten an die Aussetzung des Sonn- und Feiertagsfahrverbots angepasst werden, damit verfügbares Fahrpersonal auch eingesetzt werden kann.
- die multimodale Verknüpfung aller Verkehrsträger, d. h. Zu- und Ablaufverkehre zu Flug-, See- und Binnenhäfen und deren Umschlagsterminals weiter aufrechterhalten werden kann.

3) Flexibilisierung des geltenden Arbeitsrechts

Vorsorge- und Quarantänemaßnahmen sowie Erkrankungen werden für unbestimmte Zeit dazu führen, dass Personalressourcen knapp werden. Ein geändertes Bestellverhalten des Handels führt zudem zu außergewöhnlichen Auftragspitzen, die flexibel bedient werden müssen. Während für kaufmännische Tätigkeiten und andere Bürotätigkeiten teilweise Voraussetzungen für dezentrales Arbeiten durch Homeoffice geschaffen werden können, bestehen diese Möglichkeit für gewerblich Beschäftigte, insbesondere für Lkw-Fahrer und Beschäftigte in Logistikanlagen, Lägern, Umschlagsterminals, etc. nicht.

Der DSLV begrüßt die grundsätzliche Verständigung von Bund und Ländern auf eine Anpassung des Gewerbe- und Arbeitsrechts zur Aufrechterhaltung sowohl der individuellen Geschäftsbetriebe als auch zu allgemeinen Versorgungssicherheit. Hierzu muss das Gewerbe- und Arbeitsrecht so geändert werden, dass

- die Voraussetzungen für die Anmeldung von Kurzarbeit gelockert werden
- Arbeitgebern und Arbeitnehmern durch generelle Anpassung des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG) deutlich flexiblere Arbeitszeiten ermöglicht werden
- transportierte Waren im Anschluss an einen Transport auch sonntags empfangen, entladen, kommissioniert und weiter distribuiert werden können

4) finanzielle Unterstützungen und Beihilfen

Durch Produktionsausfälle der verladenden Wirtschaft, durch behördliche Anordnungen und hohe Krankenstände können Speditions- und Logistikunternehmen in existentiell bedrohende Finanznotlagen geraten. Dies gilt für Konzernspeditionen gleichermaßen wie für mittelständische Logistikbetriebe. Der DSLV begrüßt das Maßnahmenpaket zur Abfederung der Auswirkungen des Coronavirus, insbesondere vereinfachte Kreditvergaben, steuerliche Liquiditätshilfen sowie konjunkturfördernden Investitionen. Um die Liquidität der Speditionsbranche zu sichern,

- muss ein mindestens einjähriges Belastungsmoratoriums zur Verhinderung weiterer Steuererhöhungen, zusätzlicher Bürokratie und Eingriffe in die unternehmerische Freiheit eingerichtet werden.
- muss eine zinslose Stundung von Steuervorauszahlungen und Zahlungen der Voranmeldungen gewährt werden.
- muss die Vorfälligkeit von Sozialversicherungsbeiträgen abgeschafft und ggf. Ratenzahlungen gewährt werden.

- muss die Insolvenzantragsfrist für Unternehmen von drei auf sechs Wochen ausgedehnt werden.
- muss die Umsatzsteuer schnellstmöglich von der Soll- auf die Ist-Besteuerung umgestellt werden.
- müssen KfW und Bürgschaftsbanken Kredit- und Bürgschaftsentscheidungen deutlich beschleunigen.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

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), Zürich, 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.

Der DSLVL unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

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