

## Positionspapier

---

Speditions- und Paketbranche nach der Corona-Pandemie

Impulse für eine verträgliche Wiederaufnahme des wirtschaftlichen Betriebs und zur Entlastung der Logistikbranche von den direkten und indirekten Pandemie-Folgen

**DSLV Bundesverband 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](mailto:info@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org) | [twitter.com/DSLV\\_Berlin](https://twitter.com/DSLV_Berlin)

**Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK)**

Dorotheenstraße 33  
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 206 178 6

E-Mail: [info@biek.de](mailto:info@biek.de)

[www.biek.de](http://www.biek.de) | [twitter.com/biek\\_ev](https://twitter.com/biek_ev)

In der Corona-Krise hat sich die Logistik-, Speditions- und Transportbranche erneut als Garant für stabile Lieferketten gezeigt und ihre Systemrelevanz für die Versorgung von Industrie, Handel und Bevölkerung unterstrichen.

Selbst während der Hochphase des europaweiten Lock Down war die Grundversorgung der Bevölkerung zu keinem Zeitpunkt gefährdet. Die professionellen Prozesse wirtschaftlich gesunder Logistikunternehmen waren mitentscheidend für die Stabilität der Lieferketten.

Sofern globale Beschaffungs- und Absatzwege von Industrie und Handel in der Frühphase der Pandemie bislang gestört wurden, waren Lieferketten vor allem durch Im- und Exportbeschränkungen, kurzfristige Grenzsperrungen, behördliche Quarantäneanordnungen und daraus resultierenden Produktionsstopps bei Zulieferbetrieben eingeschränkt. Der große Wert des Freihandels und des europäischen Binnenmarktes wurde durch die pandemiebedingten Grenzsicherungen sehr deutlich.

Mit Fortschreiten der Krise wurden allerdings auch in der Logistik Betriebs- und Fahrzeugkapazitäten aus wirtschaftlichen Gründen stillgelegt oder vollständig aufgegeben und Investitionen der Unternehmen zurückgehalten, so dass sich der Markt verengt. Dadurch könnten Lieferketten bei weiteren Infektionswellen fragiler werden.

Unternehmen der Speditions-, Transport- und Logistikbranche leiden wie nahezu sämtliche Branchen unter den Folgen des Lockdown, wobei das Lagebild weiterhin uneinheitlich ist. Während größere Logistikunternehmen und Speditionshäuser mit diversifizierter Kundenstruktur noch auf Rücklagen zurückgreifen können und KEP-Dienstleister durch das wachsende B2C-Geschäft hinsichtlich Umsatz und Auslastung stabilisiert werden, sind Teile der Branche - insbesondere kleinere und mittlere Transportunternehmen als mittelbare Dienstleister der Automobilindustrie, des Maschinenbaus und der Textilindustrie - in wirtschaftliche Notlagen bis hin zur Existenzgefährdung geraten.

Im Luft- und Seeverkehr sind die Frachtraten aufgrund betriebsbedingter Flottenstilllegungen bei Airlines und Reedereien massiv angestiegen. Demgegenüber hat der Nachfragerückgang im europäischen Straßengüterverkehr zu einem dramatischen Preisverfall geführt, der die wirtschaftliche Lage vieler Transportunternehmen zusätzlich verschärft.

Zur ersten Unterstützung der Wirtschaft haben schnelle politische Entscheidungen auf nationaler und europäischer Ebene über den Abbau bürokratischer Hürden, die Lockerung ausgewählter gesetzlicher Regelungen sowie über wirtschaftliche Hilfen beigetragen. Politik und Logistikbranche haben gemeinsam schnell und effizient gehandelt.

Für die jetzt dringend notwendige Reaktivierung der Wirtschaft und des öffentlichen Lebens sind Logistikunternehmen ebenfalls unabkömmlich. Damit die Konjunktur schnell wieder anspringen kann, die systemrelevante Logistikbranche zur Erfüllung ihres Versorgungsauftrags leistungsfähig bleibt und die Gesellschaft gleichzeitig resilient gegen weitere Infektionswellen wird, müssen die von der Politik während der Pandemie erlassenen Maßnahmen jetzt evaluiert, auf ihre Bestandtauglichkeit überprüft und gegebenenfalls weiterentwickelt werden.

## **Die Herausforderungen sind nach einer ersten Analyse schon jetzt klar zu benennen:**

### **Bürokratie abbauen - digitale Verwaltung stärken**

Während der Fortbestand einzelner Krisenmaßnahmen die Wirtschaft in der Nachkrisenzeit sehr stark einschränken würde, haben andere Maßnahmen gezeigt, dass logistische Prozesse in einem deregulierten Ordnungsrahmen einzel- und gesamtwirtschaftlich deutlich effizienter gestaltet und Lieferketten zusätzlich gestärkt werden können. Die Wirtschaft muss nicht nur vor neuer Bürokratie geschützt, sondern vor allem durch den Abbau bestehender Belastungen vitalisiert werden. Zahlreiche Dokumentations- und Informationspflichten von Unternehmen, die sich während der Krise als entbehrlich erwiesen, müssen jetzt auf den Prüfstand.

Die Potentiale des E-Government müssen auf allen Ebenen, von kommunalen Ämtern bis zur Bundesbehörde, gehoben werden. Den Weg aus der Konjunkturkrise muss der Staat durch den Aufbau digitaler Kompetenzen nutzen, um eine bürokratiearme Zusammenarbeit mit der Wirtschaft zu optimieren. Die Schließung der Kfz-Zulassungsstellen ohne die flächendeckende Möglichkeit digitaler Kfz-Anmeldungen war ein Paradebeispiel für die bestehenden Unzulänglichkeiten, die auf Seiten der öffentlichen Hand abgebaut werden können.

Die Gleichstellung elektronischer Beförderungspapiere und Begleitdokumente mit Papierdokumenten hinsichtlich ihrer rechtlichen Geltung sowie die Durchsetzung einheitlicher Vorgehensweisen in Europa würde Logistikprozesse erheblich vereinfachen und gleichzeitig die Kontrolleffizienz behördlicher Überwachungen erhöhen.

### **Stabilität des europäischen Landverkehrs sicherstellen – regionale und urbane Logistik konfliktfrei ermöglichen**

Im Straßengüterverkehr hat sich die Lage an den Grenzen zu den deutschen Nachbarländern und den Binnengrenzen weitgehend entspannt. Die dynamische Lage und die in den EU-Mitgliedstaaten unterschiedlichen Regelungen für den Grenzübertritt von Lkw-Fahrern ohne Ladung hatten die Planbarkeit der Lieferketten erheblich eingeschränkt. Grundsätzlich besteht weiterhin die Gefahr, dass osteuropäische Fahrer aufgrund der schwachen Auftragslage und Unsicherheiten über uneinheitliche Quarantänebestimmungen vermehrt in Richtung ihrer Heimatländer verlassen und für den Logistiksektor in Deutschland kurzfristig nicht reaktivierbar sind. Dies könnte für viele Logistikunternehmen die Wiederaufnahme des Geschäftsbetriebs erschweren.

Die Harmonisierung im europäischen Binnenmarkt sowie der Abbau nationaler Schranken und unterschiedlicher Regeln für den Straßengüterverkehr muss vorangetrieben werden. ‚Green Freight Lanes‘ an den Binnengrenzen der EU müssen beibehalten und fest etabliert werden.

Erfahrungen aus der Krise sollten für die letzte Etappe der Verhandlungen zum EU-Mobilitätspaket Teil 1 wie folgt berücksichtigt werden:

- Lkw-Fahrer sind in gut ausgestatteten Fahrzeugkabinen teilweise besser vor Infektionen geschützt als in externen Unterkünften. Das kategorische Verbot des Verbringens der regelmäßigen Ruhezeit im Fahrzeug ist zu überdenken.
- Die turnusmäßige Rückkehrpflicht des Fahrzeugs in das Land seiner Zulassung über mehrere Ländergrenzen hinweg verursacht zusätzliche Leerkilometer, erhöht die Verkehrsdichte und ist gleichermaßen unökonomisch wie unökologisch.
- Die Verschärfung des Entsenderechts soll im EU-Binnenmarkt Wettbewerbsgleichheit herstellen und ruinöse Konkurrenz verhindern. Hierdurch werden enge Kabotageregeln faktisch obsolet. Die Ausdehnung nationaler Mindestlohnverpflichtungen auf gebietsfremde Transportunternehmen bei innerstaatlichen und teils auch grenzüberschreitenden Beförderungen kann deshalb mit einer gleichzeitigen Liberalisierung der Kabotage verknüpft werden.

Auf nationaler Ebene muss die vollständige Abschaffung von Fahrverboten an nicht bundes einheitlichen Feiertagen dringend geprüft werden. Sonn- und Feiertagsfahrverbote sind für einen längeren Zeitraum zu lockern.

Die jüngst erfolgte Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung ist zu korrigieren, damit die urbane Lieferlogistik ihren Versorgungsauftrag konfliktfrei mit dem Individual- und Radverkehr ausüben kann. Hierfür müssen in Städten ausdrücklich gewerbliche Lieferzonen in ausreichender Anzahl eingerichtet werden.

### **Investitionen in Infrastruktur und Innovation verstärken**

Gerade in Zeiten sinkender Staatseinnahmen darf das bisherige Investitionsniveau der öffentlichen Hand nicht zurückgefahren werden. Ein starkes Engagement des Staates in Infrastruktur und Innovation, insbesondere für die Digitalisierung und den Klimaschutz, ist gefordert. Dies reduziert zudem die Ausgabenlast des Staates in der Zukunft.

Hierzu gehört der Ausbau der Leistungsfähigkeit aller Verkehrsnetze inklusive kapazitätsstarker Umschlagseinrichtungen an den Schnittstellen zwischen Straße, Schiene und Wasserwegen. Dies schließt auch den Ausbau sozial bedeutsamer Infrastrukturen wie ausreichend dimensionierte und sichere Lkw-Parkplätze an Autobahnen mit hochwertigen Sanitäreinrichtungen ein.

Zu den dringend erforderlichen Maßnahmen gehört auch die Errichtung einer digitalen Infrastruktur sowie einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur inkl. eines leistungsfähigen Stromnetzes für die Transformation des Güterverkehrs von fossilen zu alternativen Antriebsenergien.

### **Fachkräfte sichern – Arbeitsrecht flexibilisieren – Chancen der Digitalisierung nutzen**

Kompetenz und Qualifikation der Beschäftigten werden eine wesentliche Basis für den wirtschaftlichen Erfolg von Logistikunternehmen bleiben. Mit der Verlängerung der Bezugsregelung der Kurzarbeit und deren Aufstockung sowie Möglichkeiten des Zuverdienstes hat die Bundesregierung entscheidend zur Sicherung von Arbeitsplätzen beigetragen. Während der

Krise hat es in der Logistikbranche auch deshalb bislang nur wenig betriebsbedingte Kündigungen gegeben. Tele-Operations, Robotik und Automatisierung etc. können zur Aufrechterhaltung eines Betriebs auch in Krisensituationen wie der Corona-Pandemie beitragen.

Eine Anpassung des Arbeits- und Arbeitszeitrechts an die Digitalisierungsfortschritte ist dringend erforderlich, um Arbeitgebern und Arbeitnehmern Freiräume zu schaffen, die ein flexibles Arbeitszeitmanagement auf betrieblicher Ebene auch nach der Krise ermöglichen. Krisenbedingt werden derzeit in vielen Unternehmen Erfahrungen mit ‚mobiler Arbeit‘ gesammelt, die von Arbeitgebern und Beschäftigten jetzt gemeinschaftlich ausgewertet und genutzt werden können, um individuelle Vereinbarungen treffen zu können. Ein starres, gesetzlich verankertes Recht auf Homeoffice für Arbeitnehmer wird diesen Anforderungen hingegen nicht gerecht.

Nicht nur für moderne Arbeitsmodelle, sondern für eine konkurrenzfähige Wirtschaft insgesamt bedarf es schneller Datenverbindungen durch Glasfaseranschlüsse und ein flächendeckendes, leistungsfähiges Mobilfunknetz.

### **Verkehrswende beschleunigen – Förderung ausbauen**

Die Logistikbranche in Deutschland unterstützt die Klimaziele 2030 sowie den EU Green Deal. Für deren Erreichen ist die Angebotspalette emissionsarmer und gleichzeitig marktfähiger Nutzfahrzeuge nach heutigem Stand hingegen deutlich zu klein. Statt ideologisch geprägter Diskussionen müssen die dringend notwendigen Wachstums- und Konjunkturimpulse für die Wirtschaft in der Nach-Corona-Zeit durch Förderanreize mit den Zielen für die Verkehrswende verbunden werden.

Es bedarf nicht nur verbindlicher Signale, welche emissionsarme Technologie den Diesel-Lkw ablösen wird, sondern auch eine über das EEN-Programm hinausgehende Förderung für die Anschaffung emissionsarmer Nutzfahrzeuge ohne Gewichtsgrenzen in Form eines vollständigen Mehrkostenausgleichs gegenüber dem Anschaffungspreis für Fahrzeuge mit Dieselantrieb.

Auch die Errichtung von Gas- und Wasserstofftankstellen sowie von Ladepunkten für E-Fahrzeugen auf Betriebsgeländen muss in den Förderumfang einbezogen werden.

Die aus der zukünftig CO<sub>2</sub>-basierten Lkw-Maut und dem nationalen Emissionshandelssystem (nEHS) entstehende Doppelbelastung für die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßengüterverkehrs muss durch Verordnung so lange ausgesetzt werden, bis für deutsche Unternehmen durch den vollständigen Einbezug des Verkehrssektors in das EU-Emissions Trading System (ETS) internationale Wettbewerbsgleichheit entsteht.

Die Zulassung von Lang-Lkw auch im grenzüberschreitenden Verkehr wäre ein weiterer Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung.

## **Komodalität weiter stärken – Verkehrsverlagerung fördern**

Schienengüter- und Binnenschiffsverkehr tragen zur Versorgungssicherheit insbesondere der Industrie und durch ihre vergleichsweise günstige Energiebilanz zur Erreichung der gesetzlich vorgegebenen Klimaschutzziele bei. Eine besondere Bedeutung für die Entlastung des Straßennetzes hat der kombinierte Verkehr, für den die finanzielle Förderung jetzt nicht abreißen darf und die intramodalen Wettbewerbsbedingungen durch eine Überarbeitung des europäischen Rahmenrechts (Richtlinie 92/106/EWG) zwischen den Mitgliedstaaten im Rahmen des Mobilitätspakets Teil 2 inkl. einheitlicher Bedingungen für Zu- und Nachläufe auf der Straße dringend harmonisiert werden müssen. Die Befreiung der Vor- und Nachlaufverkehre zu/von den Terminals des kombinierten Verkehrs von der Lkw-Maut muss in diesem Zusammenhang ebenso politisch erwogen werden, wie die Zahlung einer in der Schweiz bereits etablierten Umwelt-Sendungsprämie für Speditionen, die Güter von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff verlagern.

Um die Transportkapazitäten der Schiene zu verbessern, muss ihr Transportportfolio den Anforderungen der arbeitsteiligen Wirtschaft angepasst werden, damit die Schiene als Transportalternative in Frage kommt. Gleisanschlüsse und (autonome) Einzelwagenverkehre sind Voraussetzung für die Erschließung kleinteiligerer Nachfrage.

## **Konjunktur reaktivieren – Kosten für die Wirtschaft senken - Steuern, Abgaben und Gebühren anpassen**

Trotz staatlicher Förderung bleibt die finanzielle Lage für zahlreiche Unternehmen der Logistik angespannt. Die Verlängerung des Zahlungsziels großer Logistikkunden verstärken die Liquiditätseingänge vieler Speditionshäuser, die ihrerseits beauftragte Transportdienstleister vergüten müssen. Die Senkung und Aussetzung von Steuern und öffentlichen Abgaben kann zur Überwindung der Engpässe beitragen, z. B. durch

- Sonderabschreibungen bzw. Wahlrecht für degressive Abschreibung bei der Anschaffung neuer Nutzfahrzeuge, Umschlagseinrichtungen etc.,
- Erhöhung des Steuerfreibetrags für Arbeitnehmer in den Jahren 2020 und 2021 um 3.000 Euro,
- Absenkung der Gewerbesteuer bei Kompensation des auf kommunaler Ebene entstehenden Einnahmeausfalls durch Bundesmittel,
- flexiblere steuerliche Behandlung von Verlustrückträgen,
- Anpassung des Insolvenzrechts an krisenbedingte Zahlungsverzögerungen der Vertragspartner.

## **Standortnachteile abbauen – EUSt-Erhebungsverfahren an EU-Standard angleichen**

Das derzeit in Deutschland praktizierte Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer (EUSt) bindet unnötig Liquidität und erhöht die Kosten für Importeure, die in den EU-Nachbarstaaten nicht anfallen. In der aktuellen Phase der wirtschaftlichen Wiederbelebung wird dieser Nachteil die Standortentscheidungen der Logistikbranche zu Ungunsten Deutschlands verstärken.

Bund und Länder müssen deshalb jetzt endlich die Einführung eines Verrechnungsmodells vorantreiben, wodurch bei der Wareneinfuhr die zu entrichtende Einfuhrumsatzsteuer nicht zum Zeitpunkt der Einfuhr zu entrichten wäre, sondern auf die periodische inländische Umsatzsteueranmeldung des Importeurs verlegt bzw. mit ihr verrechnet werden könnte.

Es besteht dringender Handlungsbedarf, um die seit Jahren bestehenden Wettbewerbsnachteile für deutsche Importeure, Speditionen, Flug- und Seehäfen gegenüber ihrer ausländischen Konkurrenz konsequent abzubauen. Denn wichtig ist, dass neben dem Güterumschlag auch die Wertschöpfung in Deutschland verbleibt. Mit einem eindeutig kommunizierten Votum wäre allen Entscheidungsträgern in der Logistik geholfen, die derzeit mit der Frage ringen, in welchen Regionen sie ihr Engagement reduzieren und wo sie stattdessen zukünftig investieren.

-----