



Forderungskatalog mit Hintergründen und Lösungsvorschlägen

Anlass:

LKW-Demo II

Vorgelegt von:

Initiative: **BLV pro Initiative – Spedition und Logistik**

Initiatoren: **Deutsche Speditions- und Transportunternehmer**

Kontakt: Tel.: +49 (0) 7132 / 45 22 131
E-Mail: info@blv-pro.de
Internet: www.blv-pro.de

FÜR IHREN TRANSPORT GEBEN WIR ALLES – VIELLEICHT SOGAR AUF

Kurze Zeit wurden Spediteure und Frachtführer als zu den „Helden des Alltags“ gehörend gefeiert und die Branche hat eine nie dagewesene Wertschätzung erfahren. Das Stimmungshoch war leider von kurzer Dauer und die wirtschaftliche Lage in der noch andauernden Corona-Krise ist größtenteils immer noch desolat. Zum einen hat sich die übrige Wirtschaft nicht erholt und zum anderen sieht sich unsere Branche einem immensen Preiskampf gegenüberstehend, welcher seinesgleichen sucht.

Gerade in der Zeit des europaweiten Lockdowns haben unsere Mitarbeiter auf der Straße außergewöhnliches geleistet, um das System in Deutschland zu unterstützen. Menschenunwürdige Verhältnisse, wie die Schließung kompletter Sanitäranlagen an Be- und Entladestellen und an Rasthöfen, seien hier beispielhaft als eine der Herausforderungen genannt.

Viele Klein- und Mittelstandsunternehmen stehen nun vor der Insolvenz. Zum einen ist dies mangelnder staatlicher Unterstützung zu zuschreiben, zum anderen sehen viele Abnehmer ein großes Einsparungspotential in der Krise und ein Großteil der Aufträge wird ins europäische (insbesondere ins osteuropäische) Ausland verlagert. Dies hat zur Folge, dass ein nie dagewesener Preiskampf am Frachtmarkt stattfindet, Entlassungswellen werden prognostiziert und an die Logistik- und Transportbranche angebundene Unternehmen geraten ebenfalls zunehmend in Not.

Eine Vielzahl von Hilfescreien und Beschwerden hat uns in kürzester Zeit erreicht, was auch der Beweggrund dieser Initiative ist. Viele Klein- und Mittelstandsunternehmen mussten bereits gegen den ruinös ungerechten Wettbewerb kapitulieren und machten den Motor aus. Mit der ersten LKW-Demo in Berlin am 19. Juni 2020 und dem überreichten Brandbrief an die Bundesregierung machten wir bereits auf unsere Probleme aufmerksam. Der zweite Brandbrief folgte am 03. Juli 2020. Die Bundesregierung hat die Sofortmaßnahmen aus dem Forderungskatalog bisher nicht umgesetzt. Nachfolgende Maßnahmen sind weiterhin zwingend notwendig, um Unternehmen vor der Insolvenz zu retten und wichtige Arbeitsplätze zu schützen und zu erhalten:

- **Mindestpreis pro Kilometer bei Komplettladungen bzw. eine Tagespauschale für Kurzstrecken**
- **Kabotage-Stopp** gemäß Artikel 10 der VO 1072/2009 für die Dauer von sechs Monaten
- **Freigabe der Mautdaten für Kontrollen an das BAG**
- **Gezielte Großkontrollen in Bezug auf Kabotageregelung, insbesondere bei den Hotspots** (Automobilwerke, Versandhäuser, Lebensmittelkonzerne)
- **Manipulationssichere digitale Überwachung der Kabotageregelung** (eCMR)
- **Untersagung der Anmietung (samt Personal) von Fahrzeugen durch deutsche Niederlassungen im EU-Ausland**
- **Abschaffung der Frachtvermittlung** für Unternehmen ohne gültigen Erlaubnis nach § 3 Abs. 1. GüKG
- **Anhebung der Strafen bei Verstößen gegen geltendes EU-Recht**
- **Sozialdumping** gleiche Bedingungen sowie arbeits- und sozialrechtliche Standards für alle Teilnehmer am Güterkraftverkehr der Europäischen Union

1. **Mindestpreis pro Kilometer bei Komplettladungen bzw. eine Tagespauschale für Kurzstrecken**

Aktuell herrscht, aufgrund der Corona-Pandemie, auf dem freien Markt ein enormer Preisverfall, der nur durch eine Frachtbremse reguliert werden kann. Zusätzlich geraten viele Transportunternehmen durch Ausweitung der Zahlungsziele der Abnehmer in eine wirtschaftlich gefährliche Lage.

Auf den Frachtbörsen im innerdeutschen Ladungsmarkt werden derzeit dauerhaft Frachtentgelte angeboten, die nachweislich weit unter dem Preis der Selbstkosten liegen und einen ruinösen Wettbewerb bedeuten. Die Firma DB Schenker geriet beispielsweise mit einem Angebot von rund 0,50 EUR pro Lastkilometer negativ in die Schlagzeilen. Dies war allerdings keine Ausnahme, es liegen unzählige weitere Angebote diverser Firmen vor, wo keines der deutschen Transportunternehmen in der Lage wäre solche Preise zu halten.

Wir haben die Selbstkosten eines deutschen Spediteurs kalkuliert, welche sich auf ca. 1,25 EUR pro Kilometer belaufen. Unter diesen Umständen ist es einem deutschen Spediteur derzeit unmöglich wettbewerbsfähig zu bleiben.

Im Nachfolgenden zählen wir einige Punkte auf, weshalb es einem deutschen Spediteur gegenüber einem osteuropäischen unmöglich ist wettbewerbsfähig zu sein.

Osteuropäischen Spediteure haben:

1. Geringere Löhne für Personal (u. a. Berufskraftfahrer, Verwaltungspersonal, Disponent etc.)
2. Geringere Sozialabgaben
3. Oftmals keine Lohnfortzahlung bei Krankheitsfall
4. Kaum Kündigungsschutz für die osteuropäischen Fahrerkollegen
5. Geringere bis gar keine Steuerabgaben
6. Geringere KFZ-Steuern
7. Geringere KFZ-Versicherung
8. Teilweise geringere Kosten für Treibstoff
9. Geringere Anschaffungskosten für Fuhrpark und Equipment
10. Kein Beitrag zum BG Verkehr
11. Geringere Werkstatt- und Reparaturkosten
12. Geringere Kosten für Verschleißteile
13. Geringere Kosten, da das Fahrzeug standortunabhängig genutzt wird
14. Deutlich niedrigere Führerscheinkosten und Kosten für den ADR-Schein
15. Modulkosten sind niedriger
16. Keine Kosten für die Unterbringung der Fahrer im Hotel, da diese die Wochenruhezeiten im Fahrerhaus ihres LKWs verbringen
17. Keine Kosten für die QS- bzw. IFS-Zertifizierung und laufende Auditierung

Die osteuropäischen Transportunternehmen können ihre Kosten i. d. R. ebenfalls nicht decken, wenn sich der Preis für einen Lastkilometer auf 0,50 EUR beläuft. Um diese Umstand entgegen zu wirken, wird der Lohn der Berufskraftfahrer weiter gekürzt und der eigene Fuhrpark stark verkleinert.

Selbstverständlich wird der Frachtzahler sich für den osteuropäischen Frachtführer entscheiden, weil dieser, aufgrund der oben aufgezählten Punkten, einen niedrigeren Frachtpreis anbieten kann.

FÜR IHREN TRANSPORT GEBEN WIR ALLES – VIELLEICHT SOGAR AUF

Kein deutscher Spediteur kann unter diesen Umständen wettbewerbsfähig bleiben, geschweige denn Gewinn erwirtschaften.

Aus diesem Grund fordern wir eine wirtschaftlich notwendige und überlebenswichtige Festlegung einer Frachtbremse. Dabei darf während der Corona-Pandemie

- der **Mindestfrachtpreis** die Höhe von 1,30 EUR pro Kilometer bei Komplettladungen ab 27 Stellplätzen bzw.
- die **Mindestfracht-Tagespauschale** in Höhe von 680,00 EUR bei Kurzstrecken unter 450 Kilometer

nicht unterschritten werden.

2. **Kabotage-Stopp** gemäß Artikel 10 der VO 1072/2009 für die Dauer von sechs Monaten

Bereits vor der Corona-Krise hat die Logistik- und Transportbranche stark gelitten, da ein Großteil der Fracht durch ausländische Mitbewerber übernommen wurde und diese sich einen erheblichen Marktanteil, durch für deutsche Unternehmer nicht realisierbare Frachtraten, gesichert haben. Durch pandemiebedingte Betriebsschließungen, Produktionsausfälle und zurückgehende Produktion der Abnehmer sind auch die Umsätze der Transport- und Logistikunternehmen massiv rückläufig und ein Großteil der verbleibenden Frachten werden rechtswidrig – gegen die Kabotageverordnung – durch Unternehmen der MOE-Staaten transportiert.

Die Frachtpreise befinden sich, verstärkt durch die Pandemie, im freien Fall und dieser ist, ohne die Einhaltung der Kabotageverordnung und Ahndung der Verstöße gegen diese, nicht mehr aufzuhalten.

Da eine erhebliche Zahl an deutschen Fahrzeugen stillgelegt werden musste und diese nicht immer sicher abgestellt werden können, kommt es vermehrt zu Diebstählen von Kraftstoff, Fahrzeugsatzteilen etc.

Für eine Markterholung innerhalb Deutschlands ist ein Kabotage-Stopp gemäß Artikel 10 der VO 1072/2009 für die Dauer von sechs Monaten notwendig.

3. **Freigabe der Mautdaten für Kontrollen an das BAG**

Aufgrund des Personalmangels kann die zuständige Behörde des BAG die Kontrollen in Bezug auf Kabotagen nicht im vollen Umfang durchführen. In diesem Zusammenhang fordern wir die Freigabe der Mautdaten zur weiteren Verarbeitung und deren Auswertung, um Kabotageverstöße aufzudecken.

Hier können in Zeiten der Digitalisierung Softwarelösungen eingesetzt werden, welche das Kontrollpersonal, das ohnehin in der Unterzahl ist, künftig entlastet. Denkbar wäre die Beauftrag des Unternehmens Toll Collect GmbH um die entsprechende Daten auszuwerten.

4. **Gezielte Großkontrollen in Bezug auf Kabotageregelung, insbesondere bei den Hotspots** (Automobilwerke, Versandhäuser, Lebensmittelkonzerne)

In Deutschland gibt es ca. 600.000 Fernfahrer, die sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind und ca. 400.000 ausländische Fernfahrer.

FÜR IHREN TRANSPORT GEBEN WIR ALLES – VIELLEICHT SOGAR AUF

Aktuell stehen wir vor der Herausforderung, dass das allgemeine Marktvolumen, bedingt durch die Pandemie, um bis zu 25 Prozent eingebrochen ist. Wir gehen davon aus, dass ca. 150.000 Stellen für Berufskraftfahrer – unabhängig derer Herkunft – abgebaut werden müssen. Da es den ausländischen Transporteuren, aufgrund des dortigen Lohnniveaus möglich ist den Preiskampf mitzugehen und weiter voran zu treiben, befürchten wir, dass die Stellen der in Deutschland angestellten Berufskraftfahrer betroffen sein werden. Viele der deutschen Unternehmen haben, um weitreichende Kündigungen zu vermeiden, Kurzarbeit angemeldet. Gerade das Fahrpersonal leidet besonders unter dem finanziellen Einschnitt, da der Grundlohn im unteren Bereich angesiedelt ist und es auch nicht zu den üblichen, das Gehalt angleichenden, Spensenzahlungen kommt.

Wir gehen davon aus, dass ca. 25 Prozent der 400.000 im Ausland angestellten Fernfahrern gegen die Kabotageregeln verstoßen. Des Weiteren wagen wir die Prognose, wenn Kabotagekontrollen ordnungsgemäß durchgeführt und Verstöße hiergegen entsprechend geahndet würden, 100.000 deutsche Berufskraftfahrer weiterhin beschäftigt werden könnten. Eine konsequente Kontrolle der Kabotageregeln würde zu einer deutlichen Verbesserung der aktuellen Situation beitragen. Der Markt würde, ohne enorme Entlassungen der in deutschen Unternehmen beschäftigten Fahrer, ins Gleichgewicht kommen.

Würden die Kabotageregeln ordnungsgemäß kontrolliert, dann hätten die deutschen Unternehmer wieder ausreichend Auslastung. Der große Spediteur wäre dann nicht mehr in der Lage ausländische Transporteure beliebig oft einzusetzen, da die Kabotageregel es nicht zulässt. Dies hat zur Folge, dass deutsche Spediteure wieder bei der Auftragsvergabe berücksichtigt würden, da die Vergabe von Daueraufträgen an ausländische Unternehmen nicht mehr möglich wäre.

Kabotageverstöße werden fast nicht kontrolliert und somit kaum geahndet bzw. die Kontrollen finden zu einem unangemessenen Zeitpunkt und Ort statt, an dem keine Kabotageverstöße stattfinden. Gezielt müssen die Kontrollen insbesondere bei den Großkonzernen im Bereich der Auto-, Metall- und Lebensmittelindustrie sowie Versandhäuser durchgeführt werden. Es muss zudem nachvollziehbar sein, dass die Kontrollen in regelmäßigen Abständen stattfinden. Dieses Thema wurde bereits vor der Corona-Pandemie stark vernachlässigt.

Unsere Forderung lautet: Verschärfte, häufigere und gezieltere Kontrollen der Hotspots in Bezug auf die Kabotageregelung. Dazu ist es vermutlich notwendig das Kontrollpersonal beim BAG aufzustocken, um das Problem in den Griff zu bekommen.

5. Manipulationssichere digitale Überwachung der Kabotageregelung (eCMR)

Der digitale Frachtbrief, auch eCMR genannt, ermöglicht die reibungslose Kommunikation in der Logistikkette und verbessert die Effektivität und Qualität der Lieferkette für alle Parteien. Der eCMR bringt nicht nur viele Vorteile mit sich, wie beispielsweise die Reduzierung der Kosten und eine reibungslose Zusammenarbeit in der Kette, sondern ermöglicht die Echtzeit-Verfolgung der Fracht. Mit dieser Methode können die stattgefundenen Fahrten eingesehen und geprüft werden. Kabotageverstöße können schneller aufgedeckt und zur Anzeige gebracht werden. Damit dies jedoch in Bezug auf die Kabotageregelungen funktioniert, ist zunächst eine Verordnung notwendig, welche die Teilnehmer dazu verpflichtet einen digitalen Frachtbrief einzusetzen.

Aus diesem Grund fordern wir eine Verordnung, die das Einsetzen von digitalen Frachtbriefen für alle Teilnehmer am Güterkraftverkehr der EU verpflichtet.

6. **Untersagung der Anmietung (samt Personal) von Fahrzeugen durch deutsche Niederlassungen im EU-Ausland**

Den Unternehmen mit einer Niederlassung in Deutschland ist es derzeit gestattet von deren Tochterunternehmen aus dem EU-Ausland ausgeflaggte Fahrzeuge – samt Personal – zurück zu mieten. Mit dieser Vorgehensweise kann die Kabotageregelung komplett – ganz legal – für einen Zeitraum von bis zu einem Jahr umgangen werden. Dies verschafft wiederum einen Wettbewerbsvorteil gegenüber deutschen Transportunternehmen, der allgemein zur Wettbewerbsverzerrung führt.

Eine Untersagung der Anmietung ist im Allgemeinen und insbesondere während der Krise notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit eines deutschen Transportunternehmers wieder gewährleisten zu können. Ansonsten haben die Firmen mit einer Niederlassung in Deutschland durch Anmietungen von Fahrzeugen samt Personal im EU-Ausland deutlich geringere Selbstkosten und können trotz niedrigen Frachtpreisen sogar mit einem Gewinn wirtschaften.

Daher fordern wir die Untersagung der Anmietung von Fahrzeugen (samt Personal) für deutsche Niederlassungen aus dem EU-Ausland.

7. **Abschaffung der Frachtvermittlung** für Unternehmen ohne gültigen Erlaubnis nach § 3 Abs. 1. GüKG

Um eine Fracht einzukaufen benötigt ein Spediteur eine EU-Lizenz für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr und einen eigenen Fuhrpark.

Wir stellen nachfolgend in einem Rechenbeispiel dar, was ein Frachtvermittler ohne jegliche fachliche Eignung, sprich ohne Lizenz, und Fuhrpark an einer Ladung erwirtschaftet.

Einkauf der Ladung	1,20 EUR pro Kilometer
Verkauf der Ladung	0,70 EUR pro Kilometer
= Verdienst des Frachtvermittlers	0,50 EUR pro Kilometer

Bei einer Strecke von 600 Kilometer verdient ein Frachtvermittler 300,00 EUR pro Tour und das ohne Kosten für Personal, Fuhrpark etc., ohne jegliches Risiko und ohne die Dienstleistung selbst erbracht zu haben. Hier zeigt sich erneut, dass ein Spediteur mit Fuhrpark und Personal in solchen Fällen nicht wettbewerbsfähig bleiben kann. Dieses Konstrukt trägt enorm zum Preisdumping auf dem Markt bei.

Deshalb fordern wir die Abschaffung der Frachtvermittlung für Unternehmen ohne gültige Erlaubnis nach § 3 Abs. 1. GüKG.

8. **Anhebung der Strafen bei Verstößen gegen geltendes EU-Recht**

Wir sind nicht der Meinung, dass die Regeln für Vergehen nicht klar formuliert sind, es fehlt schlicht und ergreifend das Personal, welches die Verstöße kontrolliert und letztendlich zur Anzeige bringt. Des Weiteren müssen die Strafen deutlich angehoben und sofort an Ort und Stelle entrichtet werden, bevor die Fahrt fortgesetzt werden kann. Italien oder Frankreich können diesbezüglich als gutes Beispiel herangezogen werden. Von Vorteil wäre auch nur eine zuständige Behörde, wie das beispielsweise in Belgien der Fall ist, die den technischen Zustand des LKWs, die Ladungssicherung, die Sozialvorschriften, die Einhaltung des Mindestlohngesetzes sowie Kabotageverstöße kontrolliert.

9. **Sozialdumping** gleiche Bedingungen sowie arbeits- und sozialrechtliche Standards für alle Teilnehmer am Güterkraftverkehr der Europäischen Union

Es herrscht eine Ausnahmesituation auf den deutschen Raststätten und Autohöfen, denn diese sind mit osteuropäischen LKWs – teils mit Berufskraftfahrer – zugeparkt. Unzählige Berufskraftfahrer aus den MOE-Staaten warten dort auf – teils illegale – Kabotageaufträge unter menschenunwürdigen Bedingungen ohne Sanitäreinrichtungen. Nicht nur während der Wochenruhezeiten, sondern auch über die Feiertage müssen die osteuropäischen Fahrer im Führerhaus des LKWs auf den Parkplätzen verweilen. Dieser Umstand wurde bereits unzählige Male angezeigt, doch leider fühlt sich niemand dazu berufen die Arbeitsbedingungen der osteuropäischen Fahrer zu verbessern.

Des Weiteren verdient ein osteuropäischer Berufskraftfahrer teilweise nur 50,00 EUR pro Tag. Nach Abzug des deutschen Spesentagesatzes in Höhe von 28,00 EUR würden dem Fahrer 22,00 EUR seines Gehalts übrigbleiben. Davon werden sämtliche Schäden an Fahrzeugen und Warenschäden sowie Pönale für Verspätungen vom Lohn abgezogen. Manche Unternehmen bringen sogar den Treibstoffmeherverbrauch in Abzug. Intern wird ein bestimmter Verbrauchswert pro 100 Kilometer hinterlegt, übersteigt die Fahrweise des Fahrers diesen Wert, dann wird ihm die Differenz vom Lohn abgezogen. Werden dem Fahrer diverse Beträge vom Lohn abgezogen, verfälscht es den Mindestlohn. Somit verstößt diese Vorgehensweise gegen das geltende EU-Recht in Bezug auf den Mindestlohn, der in Deutschland gezahlt werden muss.

Scheinbar fehlt aber auch das Personal, um die oben beschriebenen Verstöße gegen die Verbringung der Wochenruhezeiten im Führerhaus des LKWs und Verstöße gegen das deutsche Mindestlohngesetz zu kontrollieren. Sämtliche gut gemeinte Vorschriften sind sinnlos, wenn diese nicht überwacht werden.

Wir sind der Meinung, dass verstärkte Kontrollen und anschließende Ahndung nur ordnungsgemäß durchgeführt und vollzogen werden können, wenn diese von einer neuen zentralen Behörde koordiniert und überwacht werden und nicht wie bisher von verschiedenen Stellen wie dem Zoll, dem BAG und dem Gewerbeaufsichtsamt überwacht werden.

Aus diesem Grund fordern wir eine personelle Aufstockung und eine zentrale Behörde, damit solche Vergehen aufgedeckt und geahndet werden. Nur so können gleiche Bedingungen in Bezug auf arbeits- und sozialrechtlichen Standard der Europäischen Union sichergestellt werden.

Fazit

Um eine Markterholung erreichen zu können, müssen nicht nur all unsere Forderungen in Betracht gezogen werden, es müssen zusätzlich die Folgen der jetzigen Situation analysiert werden. Langfristige wirtschaftliche Folgen in Bezug auf Insolvenzen, Aus- und Abwanderung von ganzen Unternehmensstrukturen sowie massive Entlassungswellen müssen vorgebeugt werden. Die Berufskraftfahrer stehen in Deutschland bei Ausfällen, bedingt durch die Corona-Krise, möglicherweise nur schwer wieder zur Verfügung. Des Weiteren besteht der Großteil des Lohns eines Kraftfahrers aus steuerfreien Zuschlägen. Wenn diese in der Kurzarbeit wegfallen, dann erhalten die angestellten Fernfahrer in Deutschland nicht 60 Prozent ihres Lohns, sondern ca. 35 – 40 Prozent. Mietkosten können zwar beispielsweise gestundet werden, müssen jedoch zurückgezahlt werden. Anders verhält es sich bei den Gehältern, hierfür wird es keine Nachzahlung geben.

FÜR IHREN TRANSPORT GEBEN WIR ALLES – VIELLEICHT SOGAR AUF

Diese Missstände müssen schnellstmöglich behoben werden. Sollte dies nicht der Fall sein, entstehen Schäden, die erst in drei bis sechs Monaten sichtbar werden. Bis dahin sind die 150.000 Arbeitsplätze der Fernfahrer in den deutschen Unternehmen jedoch bereits abgebaut. Die Branche hatte bereits vor der Corona-Krise mit einem Fahrermangel zu kämpfen, der sich mit mindestens 60.000 Stellen bemerkbar machte. Die Frage, wie nun nach überstandener Krise eine Begeisterung für den Beruf des Kraftfahrers entfacht werden soll, liegt hier nahe. Bleibt es bei diesen unfairen Wettbewerbsbedingungen, können keine besseren Löhne gezahlt werden, die Arbeitsbedingungen und somit auch die Attraktivität des Berufs werden sich nicht bessern, das Thema Fahrermangel wird sich verschärfen, auch aus dem Grund, dass die Fahrer aus MOE-Staaten wieder in ihre Heimatländer zurückkehren. Wer sorgt bei einem etwaigen neuen Lockdown in Zukunft dafür, dass die Versorgung weiterhin gesichert ist?

Die Speditionen aus dem Klein- und Mittelstand können das Problem, hervorgerufen durch die Corona-Pandemie, nicht über Kurzarbeit oder Soforthilfe ausgleichen. Die Fahrer, die von Kurzarbeit betroffen sind, müssen sich beruflich schnellstens umorientieren, um ihr Leben weiterhin finanzieren zu können. Einem kleinen Spediteur ist es unter solchen Umständen unmöglich seinen Betrieb weiterzuführen.

Wenn das aktuelle Marktpreisniveau weiterhin durch ausländische Unternehmen, die zu Unrecht in Deutschland fahren, derart in die Tiefe getrieben wird, wird ein irreparabler Schaden entstehen. Ein Arbeitsplatzabbau von ca. 150.000 Stellen von deutschen Fernfahrern wird notwendig sein, um den Markt ins Gleichgewicht zu bringen, während die 400.000 ausländischen Fahrer weiterhin den Markt bedienen. Ein Großteil der deutschen Klein- und Mittelstandsunternehmen aus dem Bereich Transport und Logistik wird nicht bis zum Jahresende überdauern. Es kann und darf nicht weiterhin akzeptiert werden, dass die Unternehmen aus den MOE-Staaten, die nicht die Sozialleistungen und die Löhne zahlen, die in Deutschland vorgeschrieben sind, weiterhin den Markt voll bedienen.

Die Situation für deutsche Klein- und Mittelstandsunternehmen scheint derzeit ausweglos, da ausländische Unternehmer die Preise in nicht vertretbare Tiefe treiben. Die kleinen und mittelständischen Unternehmen in Deutschland können lediglich auf das Problem aufmerksam machen. Aus diesem Grund müssen politische Lösungen gefunden werden, die das Problem kurzfristig beheben können. Wir appellieren an die Regierung, das restliche deutsche Spediti- ons- und Logistikgewerbe zu schützen und ihm so eine Chance zu bieten weiterhin am Markt teilzunehmen und die aufgebaute Existenz aufrecht zu erhalten. Es müssen überlebensnotwendige Maßnahmen zur Erhaltung und Stabilisierung der deutschen Wirtschaft festgelegt werden, um 7.000 Transportunternehmen vor dem Konkurs zu schützen und weiterhin die Versorgung von Industrie und Handel vollumfänglich aufrecht zu erhalten.

Mit speditiionsfreundlichen Grüßen

BLV pro Initiative – Spedition und Logistik

