

**Anlage 1** (zu Bericht 21/00-43.2-151 vom 03.04.2020)**Auswirkungen der Corona-Krise auf Unternehmen des Straßengüterverkehrs**

Vorbemerkung: Die folgenden Auswertungen basieren auf telefonischen Befragungen von Unternehmen des Straßengüterverkehrs unterschiedlicher Größe und Unternehmensschwerpunkte. Aufgrund unterschiedlicher Fallzahlen (n) bei einzelnen Fragestellungen, wird die Anzahl der Befragten bei jeder Frage mit angegeben.

**Frage 1: Spüren Sie bereits finanzielle Einbußen durch die Corona-Krise und mit welchen finanziellen Einbußen rechnen Sie derzeit insgesamt? Sehen Sie eine Insolvenzgefahr für Ihr Unternehmen? Oder haben Sie durch die Corona-Krise eine verstärkte Nachfrage? (n=103)**

Eine deutliche Mehrheit der befragten Unternehmen verzeichnet finanzielle Einbußen infolge der Corona-Krise. Von besonders hohen Auftragsrückgängen zwischen rund 50 % und 90 % sind insbesondere Unternehmen betroffen, die zu einem hohen Anteil Kunden aus der Automobilindustrie und den nachgelagerten Branchen, wie kunststoff-, stahl- und metallverarbeitende Industrien, bedienen. Ähnlich hohe Einbußen registrieren Unternehmen, die auf den Transport von bestimmter Produkte, bspw. Abfälle, Kraftstoffe, Gastronomiegüter, Schwerlasten und Messeequipment, spezialisiert sind. Nachfragerückgänge in Höhe von rund 15 % bis 40 % verzeichneten nicht selten Unternehmen, die regelmäßig Industrie-, Konsum- sowie Im- und Exportgüter beförderten. Zwar berichteten einige Unternehmen von einer verstärkten Nachfrage nach Beförderungen von (temperaturgeführten) Lebensmitteln und Pharmaprodukten, Hygieneartikeln und Heizöl sowie branchenübergreifend für lagerlogistische Dienstleistungen. Allerdings gelingt es den Unternehmen zunehmend seltener, Auftragsrückgänge durch Neukundengeschäfte zu kompensieren. Dies liegt einerseits daran, dass zunehmend freie Kapazitäten am Markt verfügbar sind. Andererseits können einige Unternehmen ihre (Spezial-) Fahrzeuge nicht flexibel einsetzen. Für den Monat April rechnen einige befragte Unternehmen mit einer deutlich sinkenden Nachfrage.

Trotz der sich verschärfenden Auftragslage, sehen die Befragten ihr Unternehmen derzeit überwiegend noch nicht als insolvenzgefährdet an. Als Grund hierfür nannten die Befragten mehrheitlich eine relativ hohe Eigenkapitalquote. Darüber hinaus wurden Hilfskredite der Förder- bzw. Hausbanken beantragt sowie Investitionsvorhaben weitestgehend zurückgefahren. Eine Insolvenzgefahr bestünde nach Angaben einiger Befragten jedoch möglicherweise dann, wenn sich die Geschäftslage in den nächsten ein bis zwei Monaten nicht verbessere. Einige

befragte Unternehmen befürchten mittelfristig zunehmende Insolvenzen ihrer Sub- bzw. von Kleinunternehmen. Diese seien grundsätzlich stärker von sinkenden Frachtraten betroffen, die infolge freier Marktkapazitäten bereits zu beobachten seien. In der vergangenen Woche berichteten weitere Unternehmen von kundenseitigen Zahlungsausfällen; teilweise wurden Zahlungsverzögerungen von 60 bis 90 Tagen kommuniziert.

**Frage 2: Hat die derzeitige Krise Auswirkungen auf Ihre Logistikketten? (n=103)**

Negative Auswirkungen der Corona-Krise waren nach Angaben der befragten Transportunternehmen zunehmend bei Rückladungs- bzw. Spotverkehren zu beobachten. Der Leefahrtenanteil stieg weiterhin, in Einzelfällen bis auf rund 40 %. Die Lagerkapazitäten seien im Gegensatz dazu überwiegend voll ausgelastet, da u.a. Kunden aus der Verbrauchsgüterbranche ihre Filialen derzeit nicht belieferten. In Teilen wurden Engpässe bei temperaturgeführten Lebensmitteltransporten festgestellt. Die befragten Unternehmen konnten bestehende Aufträge überwiegend durchführen. Zunehmend wurde berichtet, dass der Einsatz von Subunternehmen reduziert worden sei, um die Auslastung des Eigenfuhrparks zu erhöhen. Die befragten Unternehmen berichteten mehrheitlich von geringen Einschränkungen bei grenzüberschreitenden Verkehren. Allerdings wurden zu Beginn der Woche kurzzeitig Lieferverzögerungen von bis zu ca. 24 Stunden an den Grenzen in Richtung Polen, Italien und Österreich registriert. In der Automobilbranche waren Transportunternehmen vereinzelt von Schließungen von Depots, Sortier- oder Lagerzentren betroffen. Störungen im Betriebsablauf waren nach Angaben der Befragten in der vergangenen Woche insbesondere beim Be- und Entladen der Waren aufgetreten. Zum Infektionsschutz des Lagerpersonals wurde den Fahrern oftmals der Zugang zu den Rampen nicht mehr gewährleistet. Vielfach wurde infolgedessen von deutlich höheren Standzeiten berichtet. Darüber hinaus wurden seitens der Kunden weitere umfangreiche Auflagen an Transportdienstleister gestellt. Beispielsweise durften eingesetzte Fahrer im Vorfeld keine Ladestellen in „Risikogebieten“ (z.B. Heinsberg) angefahren haben oder mussten mit Atemmasken der Schutzklasse FFP3 ausgestattet sein. Letztere seien allerdings derzeit nicht verfügbar.

**Frage 3: Sind Ihre Lkw bzw. Fahrer von Quarantänemaßnahmen bei Grenzübertritten betroffen? Welche Auswirkungen hat dies ggf. auf Ihr Unternehmen? (n=103)**

Der Großteil der befragten Transportunternehmen gab an, nicht von Quarantänemaßnahmen bei Grenzübertritten betroffen zu sein. Dies lag insbesondere daran, dass entsprechende Aufträge angesichts der Unsicherheiten häufig nicht angenommen, abgesagt oder fremdvergeben wurden. Ein Unternehmen berichtete davon, dass in Polen seit dem 19.03.2020 die Regelung

gelte, dass den Fahrern bei Grenzübertreten keine Quarantänemaßnahmen drohten, sofern sie sich einer Temperaturüberprüfung unterzögen und eine Bescheinigung vom Arbeitgeber vorzeigen könnten. Allerdings wurde in diesem Zusammenhang von einem Einzelfall berichtet, bei dem ein Lkw-Fahrer an der deutsch-polnischen Grenze nach dem Ort der Warenbeladung gefragt wurde. Es wird vermutet, dass die Einreise verwehrt worden wäre, wenn die Beladung in einem deutschen „Risikogebiet“ stattgefunden hätte.

**Frage 4: Ist Ihr Unternehmen davon betroffen, dass ausländische Kraftfahrer nach einem Heimataufenthalt aufgrund staatlicher Maßnahmen nicht an den Arbeitsplatz zurückkehren können oder dass sie aus persönlichen Gründen nicht zurückkehren? Wenn ja, um wie viele Kräfte handelt es sich? (n=103)**

Viele der befragten Transportunternehmen gaben an, bislang nicht von Personalausfällen nach Heimataufenthalten betroffen gewesen zu sein. Die befragten Unternehmen mit ausländischen Fahrern in vielen Fällen vorsorglich Maßnahmen zur Regelung der Heimfahrten eingeleitet. Dazu zählen u.a. das Ausstellen von Arbeitsbescheinigungen oder die Regelung der Heimfahrten in Schichten. In einem Fall verbleiben beispielsweise stets zehn Fahrer in Deutschland, während fünf Fahrer die Heimreise antreten dürfen. Für das in Deutschland verbleibende Personal wurde eine Unterkunft angemietet. Andere Unternehmen berichteten davon, dass sie ihr Fahrpersonal gebeten haben, derzeit gänzlich auf Heimreisen zu verzichten. Nach Angaben der befragten Unternehmen träten überwiegend Fahrer aus Polen, Rumänien, Bulgarien, Ungarn, Kroatien, Tschechien, Litauen sowie Bosnien-Herzegowina regelmäßig Heimfahrten an. In der Mehrheit der Fälle betreffe es rund 15 bis 30, teilweise sogar bis zu 80 Fahrer. Bei befragten Unternehmen, die Personalausfälle nach Heimfahrten verzeichneten, kehrten in der Regel zwischen 2 bis 9 Fahrer nicht nach Deutschland zurück. In einem Fall berichtete ein Unternehmen von einem Ausfall von 20 polnischen und rumänischen Fahrern. Einige Unternehmen befürchten einen erhöhten Ausfall des ausländischen Fahrpersonals nach den Heimataufenthalten über Ostern.

**Frage 5: Hat die Corona-Krise Auswirkungen auf die Parkplatzsituation inner- bzw. außerorts? (n=103)**

Nach Angaben der befragten Unternehmen sind Parkplätze innerorts sowie entlang der Bundesautobahnen seit Ausbruch der Corona-Krise zwar weiterhin gut ausgelastet, allerdings tendenziell weniger überfüllt. Zu Beginn der vergangenen Woche berichteten viele Unternehmen noch von Beschwerden seitens ihrer Fahrer wegen geschlossener Rast- und Restaurantanlagen. Diese haben sich laut Unternehmensangaben nach der Wiedereröffnung von Tank&Rast

sowie SANIFAIR weitestgehend gelegt. Jedoch wurden nach der Eröffnung in einigen Fällen höhere Nutzungsgebühren für die Sanitäranlagen sowie Preissteigerungen für Mahlzeiten festgestellt. Zudem beanstandeten einige befragte Unternehmen weiterhin mangelnde hygienische Standards bei den zur Verfügung stehenden sanitären Anlagen.

**Frage 6: Ist eine Flexibilisierung der Be- und Entladezeiten von Lkw in Ihrem Unternehmen möglich und wird dies ggf. von Ihnen bereits praktiziert? (n=103)**

Einige Unternehmen berichteten von einer jüngst höheren Flexibilisierung der Be- und Entladezeiten. Beispielsweise wurde in einem Fall von einem Einschicht- auf einen Zweischichtbetrieb umgestellt. Dadurch werde zudem ein geringerer Kontakt zwischen den Beschäftigten sichergestellt. Ein anderer Betrieb erhöhte die Anzahl des Lagerpersonals, um Ladezeiten insgesamt zu verlängern. Durch die Aufhebung des Sonn- und Feiertagsfahrverbotes in einigen Bundesländern konnten einige befragte Unternehmen eine weitere Flexibilisierung der Ladezeiten erreichen. Viele Unternehmen würden zwar flexiblere Be- und Entladezeiten begrüßen, allerdings seien sie in der Regel an die Zeiten der verladenden Wirtschaft gebunden. Viele Kunden bestünden nach Angaben der befragten Transportunternehmen nach wie vor auf eine feste zeitgesteuerte Be- und Entladung der Lkw. Transportunternehmen, die Linien- bzw. Systemverkehre anbieten, berichteten ebenso von zeitlich gebundenen Vorgaben. Eine Flexibilisierung sei in diesen Fällen nicht möglich.

**Frage 7: Sind Sie in der derzeitigen Lage von Fristen für Weiterbildungen von Fahrern und/oder die Beantragung bzw. Verlängerung von Berechtigungen betroffen, die nicht eingehalten werden können? (n=97)**

Rund die Hälfte der befragten Unternehmen gaben an, derzeit nicht davon betroffen zu sein. Weiterbildungen des Fahrpersonals haben in diesen Fällen erst kürzlich stattgefunden und stünden erst wieder in der zweiten Jahreshälfte an. Weiterhin verfügen einige dieser befragten Unternehmen über eigene Fahrlehrer, so dass einzelne Fahrer, im Zweifelsfall unabhängig von den sonst stattfindenden Schulungen mit größerer Teilnehmerzahl, gesondert geschult werden können.

Etwas weniger als die Hälfte der Befragten gaben an, unmittelbar von o.g. Problemen betroffen zu sein. Interne und externe Schulungen wurden seitens der externen Bildungseinrichtungen abgesagt bzw. in firmeneigenen Schulungszentren ausgesetzt, so dass die ursprünglichen Fristen nicht eingehalten werden können. Einige wenige Unternehmen nutzen bereits die web-

basierten Schulungsmöglichkeiten/Seminare, die durch externe Bildungsanbieter in Kooperation mit der jeweiligen IHK bereitgestellt werden, um Fristen dennoch einhalten zu können oder nicht außerordentlich lang aufschieben zu müssen. Einige Unternehmen nutzen Lernsoftware zur Weiterbildung des Personals oder um derzeit freigestellten Auszubildenden Lerninhalte zu vermitteln. Bereits beschlossene Ausnahmeregelungen im Fahrerlaubnisrecht, die Vollzugsbehörden dazu ersuchen, Verstöße nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz nicht zu ahnden, werden vom Gewerbe als positiv und hilfreich beurteilt (Kontrollen bezüglich der Eintragung „95“ im Führerschein werden derzeit weitestgehend ausgesetzt). Ein Unternehmer berichtete beispielsweise, dass abgelaufene Führerscheine im Zuständigkeitsbereich eines bayerischen Landratsamtes auch ohne Untersuchungen und Weiterbildungsmodule unbürokratisch um ein Jahr verlängert würden.

Sowohl Betroffene als auch derzeit Nichtbetroffene erwarten nach der Corona-Krise Schulungsempässe bei den externen Bildungsanbietern oder im eigenen Betrieb. Dies könne zu einem ernsthaften Problem werden, da zu diesem späteren Zeitpunkt ein Aufschwung der Auftragslage erwartet werde. Hieran könne ggf. nicht in vollem Umfang partizipiert werden, wenn Fahrer aufgrund einer Teilnahme an Schulungen nicht einsatzfähig seien. Eine eventuelle vorzeitige Wiederaufnahme der Kontrollen sowie ein nicht einheitliches Vorgehen einzelner Bundesländer werden als problematisch angesehen.

**Frage 8: Sind Ihnen im Rahmen der Corona-Krise Schwierigkeiten bei der Beantragung/Verlängerung von Dokumenten bei Behörden bekannt? Wenn ja, welche? (n=94)**

Dem überwiegenden Teil der Befragten sind bislang keine der o.g. Schwierigkeiten widerfahren oder bekannt. Dies liegt häufig darin begründet, dass es derzeit vielfach keinen Anlass gibt, entsprechende Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen. In einigen Fällen sei es zu verlängerten Bearbeitungszeiten gekommen, die dennoch als unproblematisch beschrieben wurden, da in der derzeitigen Ausnahmesituation eine angemessene Kulanz der Behörden vorherrsche und in einigen Fällen die Verlängerung gewisser Fristen gelte (z.B. für Weiterbildungen des Fahrpersonals). Man plane in solchen Fällen verlängerte Vorlaufzeiten ein. Viele Behörden zeigten sich kooperativ und ermöglichten den Betroffenen, trotz Schließung für den Publikumsverkehr, persönliche Termine, die Abwicklung per Telefon oder E-Mail sowie die zeitnahe postalische Übergabe des Verwaltungsvorgangs. Einige Vorgänge würden seitens der Behörden per se online angeboten, so dass hier keine Änderungen zu spüren seien.

Rund ein Drittel der Befragten gab an, von der o.g. Thematik betroffen zu sein. Am häufigsten wurde berichtet, dass es aufgrund der Schließung von Zulassungsstellen, Straßenverkehrsämtern und Landratsämtern zu Verzögerungen bei der Zulassung, der Ab- und Ummeldung von Fahrzeugen, der Anforderung von Sondergenehmigungen sowie der Verlängerung von Führerscheinen des Fahrpersonals komme. Teilweise seien diese Vorgänge gar nicht mehr möglich. Ein Großunternehmer berichtete, dass aktuell 35 neue Fahrzeuge zugelassen werden müssten, dies derzeit jedoch nicht möglich sei. Aufgrund der hohen Kapitalbindung stelle dies ein ernsthaftes Problem dar. Ein weiteres Unternehmen aus NRW berichtete, dass es insgesamt 2 Wochen gedauert habe, um zehn neue Fahrzeuge zuzulassen. Dies sei sehr bedauerlich gewesen, da die Fahrzeuge dringend eingesetzt werden mussten. Einige wenige Unternehmer nutzen einen Zulassungsservice, da nur dieser Zugang zum jeweiligen Landratsamt habe. Die Zusatzkosten für diesen Service belaufen sich in einem Beispiel auf ca. 40 Euro pro Vorgang. Weiterhin berichteten Betroffene, dass der Personalmangel in den Behörden dazu führe, dass Mitarbeiter nur schwierig oder teilweise gar nicht telefonisch erreichbar seien. In letzter Konsequenz führe dies zu verlängerten Warte- und Bearbeitungszeiten. Bei der Beantragung von Schwerlastgenehmigungen berichtet ein Befragter beispielsweise, dass sich die gewöhnliche Bearbeitungszeit von einer Woche auf circa drei Wochen erhöht habe. Begründet wurde dies seitens der Behörde u.a. mit dem vorherrschenden Personalmangel. Ein weiterer Gesprächspartner berichtete, dass im Segment der Genehmigung von Spezialtransporten (Einzelgenehmigungen: überbreit und überlang) derzeit Wartezeiten von 5 bis 6 Wochen vorherrschen. Eine Versicherungsgesellschaft hat ein Online-Tool zur Abmeldung der Versicherung eingerichtet. Ähnlich schnelle Verfahren würden sich Befragte von den Behörden wünschen. Ein Unternehmer aus Thüringen berichtete, dass seit zwei Wochen neun Fahrzeuge nicht angemeldet werden könnten, da selbst bilaterale Terminabsprachen mit der zuständigen Behörde derzeit nicht möglich seien. Ein weiterer Befragter berichtet, dass derzeit keine Bauanträge bearbeitet würden. Auch die Beantragung von Kurzarbeit, von Hilfsfonds/Krediten sowie der Steuerstundung gestalte sich laut Aussagen eines Befragten derzeit als schwierig, da Mitarbeiter der zuständigen Behörden überlastet und nur schwierig erreichbar seien.

Einige sowohl betroffene als auch nichtbetroffene Unternehmer äußerten die Vermutung, dass sich die Lage innerhalb der kommenden Wochen zuspitzen könnte, da die Personalproblematik einerseits tendenziell weiter zunehmen werde und andererseits Unternehmen, die die entsprechenden Behördendienstleistungen bis dato noch nicht in Anspruch genommen hätten, dies in absehbarer Zeit tun müssten. Ein entsprechender „Bearbeitungsstau“ sei unvermeidbar.

**Frage 9: Bitte erläutern Sie, ob und ggf. inwieweit Sie von einer Aussetzung von Sonn- und Feiertagsfahrverboten oder einer Verlängerung der Tageslenkzeiten Gebrauch machen würden? (n=97)**

Der überwiegende Teil der Befragten macht keinen Gebrauch von der bereits erlassenen und bis zum 17. April 2020 für den Transport ausgewählter Waren geltenden Aussetzung von Sonn- und Feiertagsverboten sowie der Lockerung der Lenk- und Ruhezeiten. Er erachtet o.g. Maßnahmen nach wie vor als nicht notwendig. Befragte Unternehmen, die das produzierende Gewerbe beliefern, sehen hier einheitlich keinerlei Erfordernis, da viele Betriebe derzeit geschlossen seien oder die Produktion lediglich eingeschränkt stattfinde. Lebensmitteltransporteure sehen bislang ebenfalls überwiegend keine Notwendigkeit, von o.g. Maßnahmen Gebrauch zu machen, da kein Laderaum- oder Lieferengpass bestehe und der Lebensmitteleinzelhandel überwiegend sonntags geschlossen bleibe. Die Autobahnen seien derzeit wesentlich weniger stark befahren, so dass die Fahrer in vielen Fällen die Lenk- und Ruhezeiten ohne Probleme einhalten können. Befragte sind sich überwiegend einig, dass die Belastbarkeit der eigenen Fahrer sowie die allgemeine Verkehrssicherheit geschützt werden müsse und Erholungsphasen wie gewohnt einzurichten seien. Für diverse Unternehmen kommen o.g. Änderungen per se nicht zum Tragen, da die Auftragslage spürbar eingebrochen ist (z.B. Stahl-, Baustoffe- und Automobilbranche).

Rund ein Viertel der Befragten macht von den o.g. Lockerungen bereits Gebrauch oder kann sich die Inanspruchnahme bei einer sich zuspitzenden Versorgungslage vorstellen, da es die eigene Arbeitsorganisation vereinfache. In den meisten Fällen werden o.g. Ausnahmeregelungen in Form von Linien- und Verteilerverkehren für die Belieferung des Handels und zu Zwecken der Grundversorgung genutzt. Die Überziehung der Tageslenkzeiten wird dabei häufiger genutzt als die Möglichkeit der Sonntagsfahrten. Besonders positiv sei aus Unternehmenssicht, dass Fahrer, die aufgrund von verlängerten Stand- und Wartezeiten Probleme gehabt hätten, nun anschließend dennoch nach Hause fahren könnten (auch an Wochenenden). Als eine weitere hilfreiche politische Maßnahme schlug ein Gesprächspartner die Heraufsetzung des zulässigen Gesamtgewichtes vor.

*Anmerkung: Da aus o.g. Fragestellung mittlerweile konkrete politische Maßnahmen abgeleitet wurden, wird der Entfall dieser Frage empfohlen bzw. eine Umformulierung der Fragestellung als sinnvoll erachtet.*

**Frage 10: Wie bewerten Sie eine mögliche Aussetzung der Kabotage-Regeln? (n=105)**

Die kurz zuvor angekündigte Aussetzung der Kabotage-Regelungen in Deutschland hat das Bundesverkehrsministerium am 27. März 2020 wieder rückgängig gemacht. Die vormals erlassene Änderung der Kabotage-Vorschriften, die bis zum 30. September 2020 gültig sein sollte, wurde vom überwiegenden Teil der Befragten als negativ bewertet. Als Hauptgrund wurde genannt, dass nach wie vor ausreichend hiesiger Laderaum aufgrund weitreichender Produktionsrückgänge der verladenden Wirtschaft zur Verfügung stehe. Es bestand überwiegend die Befürchtung, dass ausländischen Transporteure das Wettbewerbsumfeld zum Nachteil der in Deutschland ansässigen Transportunternehmen in dieser ohnehin schwierigen Situation weiter verschärfen würden (u.a. Preisverfall), zumal daraus entwickelte neue Geschäftsbeziehungen nach der Krise voraussichtlich weiterbestehen würden. Die generellen Kontrollschwierigkeiten der Kabotagerichtlinien würden dieses Problem verschärfen. In diesem Zusammenhang wurde seitens des Gewerbes mehrfach der Wunsch geäußert, die Kabotagekontrollen generell mittels elektronischem Frachtbrief und/oder elektronischer Meldung der Kabotagefahrten zu digitalisieren. Die nachträgliche Rücknahme der Aussetzung der Kabotage-Regelung wird von o.g. Befragten als positiv bewertet.

*Anmerkung: Da aus o.g. Fragestellung mittlerweile konkrete politische Maßnahmen abgeleitet wurden, wird der Entfall dieser Frage empfohlen bzw. eine Umformulierung der Fragestellung als sinnvoll erachtet.*

**Frage 11: Hat die Corona-Krise Auswirkungen für die Fahrer an den Laderampen? (n=102)**

*a) Ist die Nutzung von Sanitäranlagen für Fahrer bei Verladern und Empfängern von Waren gewährleistet?*

| Ja | teilweise | Nein | Keine Angaben |
|----|-----------|------|---------------|
| 15 | 45        | 36   | 6             |

Der weit überwiegende Teil der befragten Unternehmer berichtete, dass die Fahrer bei der Anlieferung der Waren entweder nur stark eingeschränkten Zugang oder keinen Zugang zu sanitären Einrichtungen hätten. Die Situation habe sich bei einigen Geschäftspartnern im Vergleich zu vorherigen Wochen verschärft. Unternehmen, die die Antwortmöglichkeit „teilweise“ wählten, wiesen darauf hin, dass mobile Toiletten zwar teilweise als Alternative angeboten würden, diese Alternative von Fahrern zum Teil jedoch als sehr negativ bewertet werde. Einige

Unternehmer bezeichneten die Umstände als menschenunwürdig und berichteten von einer Verschärfung von Missständen an Rampen infolge der Corona-Pandemie. Die mittlerweile an vielen Rampen bestehende Regelung, dass der Fahrer die Fahrerkabine nicht mehr verlassen darf, stößt bei Fahrern zunehmend auf Ablehnung. Viele Unternehmen verfolgen diese Problematik in den Medien und hoffen auf schnelle Lösungen im Sinne der Fahrer.

*b) Wird die Einhaltung besonderer Schutz- und Hygienestandards von Fahrern vor allem beim Be- und Entladen verlangt?*

| Ja | Nein | Keine Angaben |
|----|------|---------------|
| 86 | 8    | 8             |

Die meisten befragten Unternehmer berichteten, dass infolge der Corona-Pandemie die Schutz- und Hygieneanforderung seitens der Geschäftspartner bei Be- und Entladeprozessen deutlich gestiegen seien. Handschuhe und Atemschutzmasken seien bei den meisten Unternehmen Pflicht. Die Materialien würden in der überwiegenden Zahl der Fälle seitens der Geschäftspartner nicht zur Verfügung gestellt. Für die Beschaffung und die Umsetzung sei das Transportunternehmen zuständig. Neben gestiegenen Beschaffungspreisen bereite die Beschaffung der Schutzausrüstung zunehmend Probleme.

Bei immer mehr Geschäftspartnern dürften die Fahrer bei Be- und Entladeprozessen die Fahrerkabine nicht mehr verlassen. Das Be- und Entladen wird von den Lagermitarbeitern vor Ort ausgeführt. Die Beaufsichtigung des Be- und Entladevorgangs durch den Fahrer ist in diesen Fällen nicht möglich. Die Dokumentation der Annahme und Übergabe der Ware erfolgt ohne eine Überprüfung seitens des Fahrers. Diesen Umstand betrachten Transportunternehmen im Hinblick auf Haftungsfragen sehr kritisch (Fehlmengen / Defekte / Ladungssicherung). Zudem verlängern sich örtlich Anliefer-/Abholprozesse, da auf Seiten der Empfänger- bzw. Versender hohe Sicherheitsanforderungen gestellt werden (z.B. Fahreranmeldung/Abfertigung nacheinander).

*c) Gibt es Unterschiede, ob eine Rampe bei einem Handels- oder einem Industrieunternehmen angefahren wird?*

| Ja | Nein | Keine Angaben |
|----|------|---------------|
| 12 | 49   | 41            |

Die meisten Befragten, die diese Frage beantworteten, haben bisher keine gravierenden Unterschiede feststellen können. Unternehmen, die hierzu keine Angaben machten, sind primär ...

in einer Branche tätig und haben somit keine Vergleichsmöglichkeiten. Unternehmen, die Aufträge für mehrere Branchen ausführen, berichteten, dass die Anforderungen im Lebensmittelhandel und Pharmaziebereich besonders hoch seien.

**Frage 12: Haben Sie für Ihre Mitarbeiter Kurzarbeit beantragt oder beabsichtigen Sie, Kurzarbeit zu beantragen? (n=102)**

| beantragt | Beantragung beabsichtigt | Nein | Keine Angaben |
|-----------|--------------------------|------|---------------|
| 38        | 19                       | 38   | 7             |

Bei 14 befragten Unternehmen sind alle Beschäftigten von der Kurzarbeit betroffen. Bei den übrigen Unternehmen liegen die Anteile für die Arbeitnehmer/-innen, für die Kurzarbeit beantragt wurde, zwischen 15 und 80 Prozent. Fahrer und Lagerbeschäftigte sind tendenziell stärker betroffen als kaufmännisches Personal. Einige Unternehmen gaben an, dass sie den Betrieb noch höchstens zwei bis drei Wochen ohne Kurzarbeit mit Überstundenabbau und Urlaubszeiten der Beschäftigten überbrücken könnten; danach seien sie gezwungen, Kurzarbeit zu beantragen. Zur Entwicklung der Kurzarbeit wird auch auf die gesonderte Anlage zur Kurzarbeit verwiesen.

**Frage 13: Treten bei der Antragstellung zum Kurzarbeitergeld Probleme auf? (n=102)**

Die meisten Unternehmen, die bereits einen Antrag auf Kurzarbeitergeld gestellt haben, berichteten von keinen Problemen im Zusammenhang mit der Antragstellung. Allerdings war die telefonische Erreichbarkeit der zuständigen Behörden teilweise eingeschränkt. In zwei Fällen äußerten die Unternehmer Lob für die eingerichteten Hotlines der Bundesagentur für Arbeit. Ihr Anliegen konnte schnell geklärt werden; die Mitarbeiter seien sehr hilfsbereit gewesen. Aufgrund der Überlastung der Behörden haben die meisten Unternehmen, die bereits einen Antrag gestellt haben, noch keinen Bescheid bzw. keine Rückmeldung erhalten.

**Frage 14: Wie viele Ihrer Mitarbeiter arbeiten zurzeit aufgrund von Kinderbetreuung im Home-Office? (n=102)**

| keine | Bis zu 10 Mitarbeiter | Mehr als 40 Prozent der Verwaltungsmitarbeiter | Keine Angaben |
|-------|-----------------------|------------------------------------------------|---------------|
| 41    | 36                    | 16                                             | 9             |

Die Möglichkeit von Zuhause aus zu arbeiten, wird bei einem größeren Teil der befragten Unternehmer entweder nicht angeboten oder derzeit noch nicht umgesetzt. Bei knapp einem Drittel der befragten Unternehmen wurden für einzelne Mitarbeiter Home-Office-Möglichkeiten geschaffen. Neben der Kinderbetreuung war der Schutz der Mitarbeiter mit Vorerkrankungen für das Einräumen des Home-Office ursächlich. Bei 16 der befragten Unternehmen verrichten mehr als 40 Prozent der Verwaltungsangestellten ihre Arbeit im Home-Office. Die meisten Unternehmen, die Home-Office eingeführt haben, berichteten von keinen Problemen. Die angefallenen Anschaffungskosten wurden als ein nicht eingeplanter Kostenpunkt thematisiert. Zudem wurde von Verlangsamungen von Prozessen berichtet.

**Frage 15: Wie viele Ihrer Mitarbeiter im Allgemeinen bzw. Fahrer im Speziellen sind seit Anfang März 2020 krankheitsbedingt ausgefallen? Gibt es einen Plan, falls zu viele Mitarbeiter wegen Erkrankung oder Quarantäne ausfallen? (n=102)**

Die meisten befragten Unternehmer berichteten von durchschnittlichen Krankenständen für die Jahreszeit. Bei sechs befragten Unternehmen wurden einzelne Mitarbeiter von Quarantänemaßnahmen infolge des Coronavirus betroffen. Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, haben die meisten der befragten Unternehmen entweder keine Angaben zu der Frage gemacht oder angegeben, dass sie keinen expliziten Plan für den Fall haben, dass zu viele Mitarbeiter wegen Erkrankung oder Quarantäne ausfallen. Rund ein Drittel der befragten Unternehmen gab an, einen Notfallplan zu haben. Die individuelle Interpretation, was genau ein Notfallplan beinhaltet, ist sehr unterschiedlich. Die meisten Notfallpläne beinhalten eine räumliche Trennung der Beschäftigten und eine Erhöhung des Home-Office-Anteils.

| Ja | Nein | Keine Angaben |
|----|------|---------------|
| 33 | 35   | 34            |

**Frage 16: Wie entwickelt sich das Geschäft der KEP-Branche? Kann die stark steigende Nachfrage bedient werden? Was sind die limitierenden Faktoren für eine weitere Expansion (die zur Krisenbewältigung ggf. auch nur temporär und damit vorläufig ist)? (n=2)**

Bislang wurden vergleichsweise wenige Unternehmen aus der KEP-Branche befragt. Die befragten KEP-Unternehmen berichteten weiterhin von einer tendenziell steigenden B2C-Nachfrage durch einen erhöhten Onlineversandhandel. Insbesondere ein Anstieg der Lebensmittel- und Hygieneartikelsendungen wurde registriert. In einigen Fällen führten Engpässe bei Artikeln

aus dem Ausland, darunter vor allem aus China und den USA, teilweise zu längeren Lieferzeiten. Im B2B-Bereich wurden seitens der befragten KEP-Unternehmen zum Teil spürbare, rückläufige Sendungsvolumina verzeichnet.

**Frage 17: Was sind für Ihr Geschäft/ Ihr Unternehmen in der derzeitigen Lage die drei größten Herausforderungen, Hemmnisse, Show-Stopper oder Sorgen?**

Besonders häufig wurden im Rahmen der Befragungen finanzielle Sorgen thematisiert. In diesem Zusammenhang stellt die Planungsunsicherheit über den weiteren Verlauf der Krise eine große Herausforderung dar. Die Auftragslage verlief zuletzt zunehmend schwankend. Viele befragte Unternehmer befürchten, dass insgesamt sinkende Auftragsvolumina die Geschäftstätigkeit des Unternehmens gefährde. Gleichzeitig könnten die befragten Unternehmen keine adäquaten betriebswirtschaftlichen Maßnahmen einleiten, etwa in Bezug auf die Personalplanung und den möglichen Abbau des Fuhrparks, falls die Krise länger andauern sollte. Gleiches gelte im Hinblick auf eine etwaige Neuausrichtung auf Kunden bzw. Branchen, die mittelfristig eine höhere Nachfrage erwarten ließen. Vielfach besteht die Sorge vor Liquiditätsengpässen, trotz in Teilen bereits beantragter Hilfskredite. Die befragten Unternehmen befürchten weiterhin sinkende Frachtraten, zunehmend freie Kapazitäten am Markt sowie tendenziell steigende Leerfahrtenanteile. Derzeit erfordere die Krise einen deutlich höheren organisatorischen Aufwand. Nach wie vor sorgen sich die befragten Unternehmen um die Gesundheit ihrer Beschäftigten, insbesondere da viele unter Vorerkrankungen leiden oder im Alter von über 60 Jahren sind. Weitere Herausforderungen stellen sich den befragten Unternehmen durch ausfallende Werkstatttermine sowie eine mangelnde Verfügbarkeit an Lkw-Ersatzteilen.