

Corona-Maßnahmen-Tracker

Datum: 29.03.2024

Schaffung und unbürokratische Zuführung von Liquiditätshilfen durch Bund und Länder

Beschlossene Liquiditätshilfen durch Bund und Länder müssen sehr zügig bei den Unternehmen ankommen. Dafür müssen vor allem für den Mittelstand bürokratische Anforderungen verringert und der Prozess beschleunigt werden. Einen wichtigen Fortschritt haben bereits die Übernahme des Kreditausfallrisikos zu 100% durch die KfW sowie die Einführung von Schnellkrediten gebracht. <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2020/04/2020-04-06-gemeinsame-pm-bmf-bmwi-kfw.html>



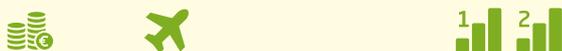
Aussetzung der EU-Beihilferegulungen verlängern

Die EU-Beihilferegulungen sollten ausgesetzt werden, damit Verkehrsunternehmen direkte Liquiditätshilfen und Zuschüsse erhalten können - unabhängig davon, ob die Unternehmen in privater oder öffentlicher Hand sind. Für öffentliche Beihilfen, die gegenüber Flughäfen gewährt werden, hat die Europäische Kommission im August 2020 eine Rahmenregelung des BMVI genehmigt. Allerdings umfasst die Genehmigung der Europäischen Kommission nur Erlösausfälle im Zeitraum 04. März bis 30. Juni 2020, nicht wie vom BMVI geplant den Zeitraum 01. März 2020 bis 31. Dezember 2020. Corona-bedingte wirtschaftliche Schäden und Einbußen der Flughäfen enden nicht Mitte 2020. Die Auswirkungen werden in 2021 und darüber hinaus fort dauern. Daher sollte die Freigabe der Europäischen Kommission hinsichtlich des Zeitraums nachgebessert werden.



Unterstützung des Bundes bei Vorhaltekosten Flughäfen

Weil der Luftverkehr zum Erliegen gekommen ist, haben die deutschen Flughäfen kaum mehr Einnahmen. Sie tragen aber die Kosten, um die Infrastruktur in Betrieb zu halten. Die Deckungslücke ist erheblich. Notwendig ist eine substantielle Unterstützung des Bundes, um die Ausfälle zu überbrücken.



Erleichterung von Abschreibungsbedingungen und Rücklagenbildung, Ausweitung der Grenze für Verlustrücktrag und für Reinvestitionsfristen

Die Abschreibungsbedingungen müssen übergangsweise erleichtert werden. Die Grenze für den steuerlichen Verlustrücktrag und für Reinvestitionsfristen der Unternehmen sollte ausgeweitet und die Möglichkeit zur Rückstellungsbildung gegeben werden.



Übernahme der Luftsicherheitsgebühren durch den Bund, Moratorium für Luftverkehrssteuer

Der Bund sollte die Luftsicherheitsgebühren zeitlich befristet übernehmen, die Luftverkehrssteuer muss ausgesetzt oder mindestens gestundet werden.



Abfederung von Kompensationsforderungen für die Unternehmen, Zulassung von Gutscheinelösungen

Die Verkehrsunternehmen dürfen angesichts der weitgehenden Reisebeschränkungen nicht mit massenhaften Kompensationsforderungen konfrontiert werden, die ihre Liquidität zusätzlich gefährden. In dieser Extremsituation muss die EU eine Ausnahmelösung zulassen und die von der Bundesregierung angestrebte Gutschein-Lösung umsetzen.



Aussetzung von Stornoentgelten für abbestellte Verkehre

Für abbestellte Verkehre des regionalen Schienenverkehrs dürfen keine zusätzlichen Stornoentgelte entstehen. Netz- und Stationsentgelte müssen für die Zeit der Coronakrise entfallen.



Stundung von Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträgen

Die Stundung von Lohnsteuer, Sozialversicherungsbeiträgen sowie der Aussetzung von Steuervorauszahlungen muss unbürokratisch beantragt werden können. Dies sollte aufrechterhalten werden, so lange Liquiditätsengpässe bestehen.



Aussetzung von Pönalen im Schienenpersonennahverkehr

Die bestellten Fahrten im Schienenpersonennahverkehr sind wie bestellt zu vergüten, selbst wenn Fahrten entfallen. Pandemiebedingte Pönale bei Vertragsverletzungen im Schienenpersonennah- und -fernverkehr sind gegen Nachweis auszusetzen.



Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes entlang der Mobilitätskette

In der Corona-Krise können Car-, Scooter- und Bike-Sharing-Angebote sowie Ride-Sharing-Angebote Menschen dabei helfen, ihre individuelle Mobilität aufrecht zu erhalten. Es sollte daher geprüft werden, ob auch für diese Sharing-Dienste und andere Dienstleister in der Mobilitätskette die Mehrwertsteuer von 19 (bzw. 16) auf sieben (bzw. fünf) Prozent abgesenkt werden kann. Dauerhaft ist zu prüfen, die Mehrwertsteuer für Mobilitätsdienstleistungen generell auf den ermäßigten Satz anzupassen.



Anpassung der Eigenkapitalvorschriften von Banken zur Stundung von Zins- und Tilgungszahlungen

Darlehens- bzw. Kreditgeber sollten Tilgungs- und Zinszahlungen bei Bedarf stunden können. Die Fälligkeit der Ansprüche soll um mindestens drei Monate hinausgeschoben werden. Damit die Banken stunden können, sind flexible Auslegungen oder Anpassungen der Eigenkapitalvorschriften nötig. Dazu bedarf es Signale von Bund und Ländern.



Verlängerung der Zahlungsziele bei Steuern und Gebühren

Es müssen deutliche Entlastungen von Steuern und Gebühren umgesetzt werden, um die Unternehmen zu stabilisieren und den Markt wieder aufbauen zu können. So sollte beispielsweise eine an die Krise angepasste Handhabung des § 60 Energiesteuergesetz erfolgen, um das zivilrechtliche Zahlungsziel für Unternehmen mit knapper Liquidität verlängern zu können. Bei der Einfuhrumsatzsteuer (EUST) gibt es bereits Fortschritte: Die Bundesregierung hat im Juni 2020 beschlossen, dass die Fälligkeit der Umsatzsteuer für Einfuhren von außerhalb der EU auf den jeweils 26. Tag des Folgemonats aufgeschoben werden soll. Allerdings stehen bei der EUST weitergehende Reformschritte aus. Bund und Länder sollten das Erhebungsverfahren grundlegend ändern und das Verrechnungsmodell umsetzen (siehe dort).



Einrichtung eines Rettungsschirm für ÖPNV und SPNV im Jahr 2020

Rettungsschirm für den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr aufsetzen. Die Schäden werden je nach Andauern der Covid-19 Situation auf 5 bis 7 Milliarden Euro geschätzt u.a. durch fehlende Fahrgeldeinnahmen. Hierfür müssen Lösungen mit einer unbürokratischen Ausreichung der Mittel gefunden werden. Bisher sind nur Schäden bis Ende August 2020 im Rettungsschirm berücksichtigt. Auch für darüber hinaus auftretende Einnahmeausfälle und Zusatzkosten muss eine Lösung gefunden werden.



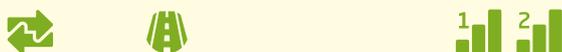
Europaweite Koordinierung von Grenzöffnung und -abwicklung, Fast Lanes einrichten

Nationale Alleingänge der Mitgliedstaaten bei den Grenzübertrittsprozeduren innerhalb der EU müssen beendet werden. Um massive Staus zu vermeiden, bedarf es der Rückkehr zu einer abgestimmter Vorgehensweise und die Nutzung aller verfügbaren Kapazitäten bei Grenzkontrollen und Zoll. Das Green-Lane-Konzept der EU ist ein wichtiger Schritt, der aber auch europaweit umgesetzt und koordiniert werden muss. Für Pendler und Logistikdienstleister sollten entsprechend Fast Lanes vorgesehen werden.



(Doublette) Zuverlässige Bereitstellung von Fast Lanes an den Grenzen für Logistik und Pendler

Der Durchsatz an den Grenzkontrollstellen muss durch Einrichtung von Fast Lanes zuverlässig und dauerhaft erhöht werden.



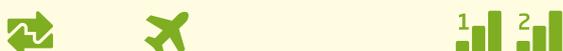
Schaffung von Erleichterungen für systemrelevante Grenzpendler

Bei den Einreise- und Quarantänevorschriften für Grenzpendler aus systemrelevanten Berufen müssen Erleichterungen geschaffen werden, so dass sie an den innereuropäischen Grenzen durch spezielle Schnellverfahren leichter zur Arbeit fahren können.



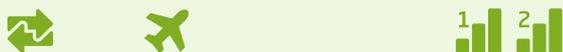
Regeln für Flughafenslots anpassen und einheitlich umsetzen

Die 80/20-Regel für Flughafenslots in der EU ist bis zum Winterflugplan 2021/2022 ausgesetzt. Mit Blick auf die Corona-Lage, Beschränkungen des internationalen Reiseverkehrs und schwache Nachfrage im Interkontinentalsegment kann es notwendig werden, diese Ausnahmeregelung zu verlängern. Anderenfalls sind die Fluggesellschaften zu Flügen mit geringem Auslastungsgrad gezwungen, um für die Zukunft keine Flughafenslots zu verlieren. Außerdem muss stärker darauf geachtet werden, dass alle Mitgliedstaaten die Ausnahmeregelungen einheitlich umsetzen.



Ermöglichung flexibler Betriebszeiten an den Flughäfen

Die Handhabung der Betriebszeiten von Flughäfen sollte flexibilisiert werden, um die Rückholung von Urlaubern und wichtige Versorgungsflüge zu ermöglichen.



Bedarfsweise Aufhebung von Einfahrbeschränkungen in Innenstädten

Einfahrbeschränkungen in Innenstädte sollten deutschlandweit temporär aufgehoben werden, um bspw. Nachtbelieferung zu ermöglichen.



Sicherstellung systemrelevanter Dienstleistungen

Systemrelevante Dienstleistungen wie bspw. die Flugsicherung, Sicherheitskontrollen, Zoll, Schleusendienste, Verkehrszentralen, Werkstattdienste, Dispositionen usw. müssen in ausreichender Kapazität zur Verfügung stehen.



Vermeidung vorbeugender Quarantäne bei Fahr- und Werkstattpersonal

Ohne nachgewiesene Infektion sollten vorbeugende Quarantänemaßnahmen bei systemrelevanten Dienstleistern wie z.B. bei Fahr-, Werkstattpersonal vermieden werden.



Kontrolle von Schutzmaßnahmen durch öffentliche Hand

Die Schutzregeln für die Fahrgäste von Bussen und Bahnen und deren Einhaltung müssen klar kommuniziert werden. Die Kontrolle der Einhaltung der Regeln ist dagegen Aufgabe der öffentlichen Hand und nicht der Unternehmen.



Entzerrung der Nachfrage im Öffentlichen Verkehr

In Ballungsräumen sollten - wenn möglich - Arbeits- und Schulzeiten flexibel gestaltet werden, um insbesondere die Hauptverkehrszeiten morgens und abends zu entzerren („Angebotsglättung“). Dies dient sowohl dem Gesundheitsschutz der Fahrgäste in Bussen und Bahnen als auch dem Personal.



Stärkere Digitalisierung der Logistikkette

Personen- und Warenströme müssen so gesteuert werden, dass Ansammlungen und Begegnungen so weit als möglich vermieden werden. Hierzu sollen verfügbare digitale Lösungen zur Vermeidung physischen Austausches erlaubt werden. (z. B. E-Frachtbrief)



Befristete Schaffung von Toleranzen bei Qualifikation und Zulassung

Nach Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz müssen Fahrer regelmäßig Trainings absolvieren, um die Schlüsselzahl „95“ im Führerschein nachweisen zu können. Wegen Covid-19 werden alle Schulungen und Trainings ausgesetzt, so dass es Fahrer geben wird, deren Schlüsselzahl 95 ausgelaufen ist und die theoretisch nicht eingesetzt werden dürften. Es braucht eine Aussetzung der Ahndung von Verstößen gegen das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz aufgrund abgelaufener Führerschein-Schlüsselzahlen „95“. Ähnlich ist mit anderen Zertifizierungen (z. B. für Fahrer im ÖPNV) zu verfahren. Dies gilt auch für andere Berufsgruppen.



Erleichterung Crew-Wechsel in der Schifffahrt

Auch für Schiffsbesatzungen (See- und Binnenschifffahrt) muss die Bewegungsfreiheit grenzüberschreitend aufrechterhalten werden. Die Europäische Kommission hat Leitlinien für den Crew-Wechsel vorgelegt. Die Mitgliedstaaten sind aufgerufen, die darin festgelegten Standards und Verfahren einzuhalten. Schwierige Bedingungen für den Crewwechsel bestehen nach wie vor in der internationalen Seeschifffahrt.



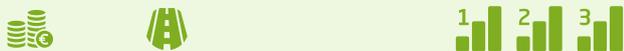
Anpassung der Arbeitszeitbestimmungen an Ausnahmesituation, insbesondere Flexibilisierung der Lenk- und Ruhezeiten

Der Bund muss das Arbeitszeitgesetz flexibilisieren, um bundeseinheitliche Ausnahmen von den Arbeitszeitvorschriften zu ermöglichen. Gleiches gilt für die Lenk- und Ruhezeiten. Die Regelungen soll dazu beitragen, in der derzeitigen Situation der Corona-Pandemie die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, des Gesundheitswesens und der pflegerischen Versorgung, der Daseinsvorsorge sowie die Versorgung der Bevölkerung mit existentiellen Gütern sicherzustellen.



Öffnung des stationären Auto- und Fahrradverkaufs wieder erlauben

Der stationären Auto- und Fahrradverkauf sollte wieder erlaubt werden. Die Wiederzulassung des Handels ist zur Herstellung der Liquidität und zur Existenzsicherung der Unternehmen dringend erforderlich. Auch zum Mobilitätsverlust ist dieser Schritt notwendig.



Sicherstellung der Arbeitsfähigkeit behördlicher Zulassungsstellen

Die Zulassungsprozesse müssen auch in Lockdown-Phasen funktionsfähig sein, um Fahrzeugproduktion und Verkehre aufrechtzuerhalten. Die Zulassung und Übergabe von Fahrzeugen muss ermöglicht werden, z. B. durch gebündelte Abwicklung von Zulassungen über den Handel.



Sicherstellung offener Wartungseinrichtungen und Tankinfrastruktur

Um Mobilität aufrechtzuerhalten und die Krise zu bewältigen, sind geöffnete Fahrradläden, Kfz-Werkstätten sowie Tankstellen für die Menschen und die Gesellschaft essenziell. Neben den Werkstätten sollten auch der Ersatzteil- und Zubehörverkauf erlaubt sein.



Zulassung des Abverkaufs von Winterkraftstoff

Die Kontrollpflichten der Tankstellenbetreiber bei Dampfdruckumstellung im Ottokraftstoff sollten für 2020 ausgesetzt werden, mindestens aber für die nächsten sechs Monate, da die vorgeschriebene saisonale Umstellung von Winter- auf Sommerqualität zum regulären Zeitpunkt nicht möglich ist. Wegen der drastisch gesunkenen Kraftstoffnachfrage sind die Tanklager noch angefüllt mit Winterqualität, die zunächst abverkauft werden muss.



Ausweitung des Anwendungsbereichs und Bezugszeitraums von Kurzarbeitergeld, Aufstockung des Bundesanteils

Es sollte geprüft werden, dass das Kurzarbeitergeld unter bestimmten Bedingungen zu 100 Prozent durch den Bund übernommen wird. Gleichzeitig sollte der Anwendungsbereich auch auf Mitarbeiter in bisher nicht erfassten Berufen (z. B. Bürotätigkeiten) sowie der Bezugszeitraum über 12 Monate hinaus erweitert werden.

Laut Referentenentwurf (Februar 2022) des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales wird das Kurzarbeitergeld bis 30. Juni 2022 und die max. Bezugsdauer auf 28 Monate verlängert.



Ausweitung des Zugangs zur Kinderbetreuung, Mobilität und Logistik bei systemrelevanten Berufen stärker berücksichtigen

Für betriebsnotwendiges Personal muss der Zugang zur Notfallbetreuung für ihre Kinder sichergestellt sein. So muss es Ausnahmen geben für Crewmitglieder, Beschäftigte in der See- und Binnenschifffahrt, Fahrer und Werkstattmitarbeiter im öffentlichen Verkehr und in der Logistik, also Berufsgruppen, die für die Bereitstellung der Waren- und Personenmobilität im Vor- und Nachlauf unentbehrlich sind. Auch Mitarbeiter der städtischen Entsorgung, Fahrdienstleiter und Disponenten und Tankstellenmitarbeiter gehören zu den Gruppen, die die Grundversorgung sichern.



Sicherstellung eines finanziellen Ausgleichs bzw. Entschädigung bei Lohnausfall durch Kinderbetreuung

Sorgeberechtigte sollen eine Entschädigung erhalten, wenn Sie im Pandemiefall Kinder zu Hause betreuen müssen und nicht arbeiten können, weil Schulen und Kitas geschlossen sind. Ein Ausgleich des Verdienstaufschlags ist erforderlich.



Flexibilisierung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetz ermöglichen

Je nach Dauer und Ausmaß der Pandemie sollten Änderungen im AÜG sicherstellen, dass die Beschäftigung von Zeitarbeitskräften über die im Arbeitnehmerüberlassungsgesetz vorgesehene 18-Monats-Frist hinweg möglich ist.



Flexibilisierung des Urlaubsrechts ermöglichen

Nach der Krise sollten befristete Sonderregeln für Erholungsurlaub gelten, um einer eingeschränkten Verfügbarkeit von Personal durch Urlaubsansprüche nach der Krise vorzubeugen. Ausnahmeregelungen zur ausgedehnten zeitlichen Übertragung oder Abgeltung von Erholungsurlauben können ebenfalls helfen, indem bei Abschwächen der Krise und Wiederanziehen der wirtschaftlichen Tätigkeit Urlaube minimiert werden können, ohne das 4. Quartal zu gefährden oder Mitarbeitende finanziell zu schädigen.



Konsequente Verfolgung der Planungsbeschleunigung

Neben der Mittelbereitstellung für die Infrastruktur muss Deutschland Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung mit höchster Dringlichkeit umsetzen. Die Investitionen müssen nach Abflauen der Corona-Auswirkungen schnell wieder in Gang kommen. Insbesondere noch ausstehende Vorschläge wie eine Stichtagsregelung, die Integration von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren oder Änderungen im Verwaltungsverfahrensgesetz dürfen nicht auf die lange Bank geschoben werden, damit Investitionsprogramme nach der Krise schnell ihre Wirkung entfalten können.



Verrechnungsmodell für die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer umsetzen

Die Bundesregierung hat im Juni 2020 beschlossen, dass die Fälligkeit der Umsatzsteuer für Einfuhren von außerhalb der EU auf den jeweils 26. Tag des Folgemonats aufgeschoben werden soll. Diese so genannte Fristenlösung ist ein Fortschritt. Dennoch fordert das DVF weiterhin die Umstellung des Erhebungsverfahrens auf das Verrechnungsmodell. Bund und Länder sollten den bürokratischen Aufwand für Importeure grundlegend reduzieren und die Attraktivität Deutschlands für grenzüberschreitende logistische Aktivitäten stärken. Dafür wäre das Verrechnungsmodell ein klares Signal.



Beschleunigung bei der Digitalisierung forcieren, Erhöhung des Digitalisierungsgrades durch Anschubfinanzierungen erreichen

Digitale Innovationen und Big-Data-Anwendungen im Mobilitätssektor in Deutschland erleichtern unter anderem Plattformdienste, automatisiertes und vernetztes Fahren. Die EU-Datenschutzgrundverordnung muss dazu innovationsfreundlich ausgelegt und angewendet werden. Förderung von Implementierungsprojekten zur stärkeren Digitalisierung in den Bereichen Mobilität und Logistik bei Unternehmen und Behörden, wie z.B. Aufbau von Datenplattformen, Schnittstellenprogrammierung zur standardisierten Anbindung, Building Information Modelling, eFrachtbrief, ...



Rückzahlung von Liquiditätshilfen an Leistungsfähigkeit orientieren

Die Kriterien zu Rückzahlungen von Liquiditätshilfen müssen leistbar sein und dürfen nicht zu späteren existenzgefährdenden Liquiditätsengpässen führen. Es müssen langfristige Kreditlinien gewährt werden.



Fortsetzung des Investitionshochlauf sicherstellen, langfristige Mittelbindung umsetzen

Es ist notwendig, die bereits beschlossenen Investitionen des Bundes in Infrastruktur und klimabedingte Maßnahmen auch nach der Krise ohne Abstriche weiterzuführen. Dies verlangt auch in angespannter Haushaltssituation eine ausreichende und planungssichere Mittelbereitstellung. Hierfür fordern wir an dieser Stelle noch einmal die Schaffung eines Fonds für klimabedingte Investitionen in den Mobilitätssektor.



Aufstockung des Personals in der öffentlichen Verwaltung

Die mittelfristig weniger angespannte Situation auf dem Fachkräftemarkt muss genutzt werden, um die kürzlich aufgestockten Stellenpläne in Verwaltungen der öffentlichen Hand, etwa beim Eisenbahnbundesamt oder bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, mit Personal zu besetzen.



Schaffung eines wettbewerbsfähigen Belastungsrahmens

Der Belastungsrahmen für die Mobilitätswirtschaft muss wettbewerbsfähig aufgestellt werden. Hierzu zählen bspw. realistische Zielsetzungen der Klima- und Umweltvorgaben (z.B. Grenzwerte für Emissionsziele) und die Abschaffung wettbewerbsverzerrender Steuern (Luftverkehrssteuer).



Notfallmaßnahmen bundesweit vereinheitlichen

Ausgewählte Regulierungskompetenzen im Verkehr in künftigen Krisensituationen befristet auf die Bundesebene ziehen, um gemeinsame Lösungen und Fristen sicherzustellen



Regelung von Lohnerstattungen für Arbeitnehmer mit Beschäftigungsverboten

Für Mitarbeiter, die zur Covid-19 Risikogruppe zählen und deren Ansteckungsrisiko nicht durch mobiles Arbeiten und andere Schutzmaßnahmen entschärft werden kann, wird auf Basis einer Gefährdungsanalyse ein Beschäftigungsverbot durch den Arbeitgeber erteilt. Diese Mitarbeiter werden dann mit vollen Bezügen freigestellt.

Während die derzeitige Rechtslage (z.B. Infektionsschutzgesetz) die Lohnerstattung für einzelne Arbeitnehmergruppen (Arbeitnehmer in Quarantäne oder mit Lohnausfall aufgrund von Kinderbetreuung) bereits regelt, gibt es für Mitarbeiter, die zur Risikogruppe zählen, keine Erstattungsmöglichkeiten.



Lohnfortzahlung bei vorbeugender Quarantäneanordnung: Kosten der Unternehmen erstatten

Bereits im Lockdown haben die Unternehmen bei vom Gesundheitsamt verordneter **vorbeugender Quarantäne** ihrer Beschäftigten gemäß §56 Absatz 1 Infektionsschutzgesetz den Lohn fortgezahlt. Die im Gesetz vorgesehene **Rückerstattung an den Arbeitgeber** wird von der Finanzverwaltung vor Ort regelmäßig mit Hinweis auf Ansprüche des Arbeitnehmers an den Arbeitgeber aufgrund von §616 BGB verweigert. Damit ziehen sich die anordnenden Behörden aus ihrer Verantwortung. Die aktuelle Lage zeigt, dass auch in der Hochlaufphase mit Quarantäneanordnungen zu rechnen ist und damit die Belastung der Unternehmen weiter zunimmt. Daher müssen die Bundesregierung und die Länder sich verpflichten, die bei den Unternehmen aufgelaufenen Lohnkosten während der vorbeugenden Quarantäne zu übernehmen und einen Vorrang von §56 Absatz 1 IfSG vor §616 BGB anzuerkennen.



Personal im Verkehrs- und Logistiksektor von Quarantäne ausnehmen

Zu enge **Zeitfenster bzw. Testpflichten** im Zusammenhang mit den Ausnahmen für Beförderungspersonal können die Funktionsfähigkeit der Transportketten gefährden. Hinzu kommt die Gefahr auseinanderfallender Umsetzungsmodalitäten zwischen den Bundesländern, was logistische Abläufe zusätzlich erschwert. Das Transport- und Logistikgewerbe hat eine unverzichtbare Versorgungsfunktion für die Bevölkerung und die Wirtschaft in Deutschland und Europa. Die Anforderungen für die Ausnahmetatbestände bezüglich Beförderungspersonal müssen praktikabel gefasst werden. Eine einheitliche Umsetzung durch die Bundesländer ist zu gewährleisten. Funktionierenden Quarantänekonzepten und praktikablen Testregimen muss mehr Spielraum gewährt werden. Vorbildlich ist die generelle **Ausnahme von Personal im Verkehrs- und Logistiksektor von der Quarantäne**, soweit sie symptomlos sind und Hygienevorschriften eingehalten werden. Dies wird zur Zeit nur in wenigen Bundesländern umgesetzt.



Einrichtung eines Rettungsschirms für ÖPNV und SPNV über die Jahre 2020 / 2021 hinaus

Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr werden auch im Jahr 2022 deutlich unterhalb des Vorkrisenniveaus liegen. Den Unternehmen fehlen somit die entsprechenden Fahrgeldeinnahmen, um das Angebot aufrechtzuerhalten und höhere Hygienestandards umzusetzen. Dafür müssen, ebenso wie für die Jahre 2020 und 2021, kurzfristig und unbürokratisch Lösungen gefunden werden.



Ausnahmen vom Lkw-Fahrverboten an Sonn- und Feiertagen

Um Spitzen abzudecken und die Versorgung sicherzustellen muss das Lkw-Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen bundesweit einheitlich ausgesetzt werden. Hintergrund: Die Sondersituation durch Covid-19 führt zu Lastspitzen einerseits bei gleichzeitiger Personalverknappung andererseits. Diese Schere muss abgefedert werden. Eine einheitliche Regelung betrifft sowohl die Länge der Ausnahme als auch die zu befördernden Güter und Leerfahrten.



Steuerliche Verlustverrechnung ausweiten

Um jetzt aus der Krise zu kommen, muss vor allem die Verlustverrechnung weiter verbessert werden: Der Verlustrücktrag für die Corona-Verluste muss zeitlich auf zwei Jahre und der Höhe nach unbegrenzt ausgeweitet werden. Hierdurch wird zielgenau für alle Unternehmen dringend benötigte Liquidität für Investitionen geschaffen. Die vom Koalitionsausschuss am 3. Februar 2021 beschlossene Ausweitung des Verlustrücktrages ist richtig, jedoch der Höhe nach nicht ausreichend.



Staatliche Beihilfen verlängern

Die Bundesregierung ist gefordert, die Verlängerung des befristeten Rahmens für staatliche Beihilfen durch die EU-Kommission bis 30. Juni 2022 auch aktiv zu nutzen, um die deutschen Unternehmen für coronabedingte Sonderlasten zu kompensieren.

Auch die **Überbrückungshilfe IV** als zentrales Corona-Hilfsinstrument wird bis zum 30. Juni 2022 verlängert, um Unternehmen in weiterhin unsicheren Zeiten in bewährter Weise zu unterstützen. Die ergänzenden Programme Neustart- und Härtefallhilfen werden parallel zur Überbrückungshilfe IV verlängert.



Steuerliche Forschungsförderung und Sonderabschreibungen ausweiten

In Deutschland ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2020 im Vorjahresvergleich um 5,0 Prozent gesunken. Kurzfristig sollten notwendige Zukunftsinvestitionen im Bereich der Digitalisierung und des Klimaschutzes stärker durch Investitionsanreize flankiert werden, zum Beispiel durch eine Ausweitung der steuerlichen Forschungsförderung und Sonderabschreibungen.



Ausreichende Testkapazitäten bereitstellen

Eine umfassende, im Idealfall einheitlich europäisch abgestimmte, Teststrategie, die die Testung nicht vor die Grenze verlegt, wo Testkapazitäten zuweilen knapp und Testinfrastrukturen für im Transportwesen und Güterverkehr tätiges Personal unzureichend bzw. schwer erreichbar sind, muss die Besonderheiten der Logistik- und Lieferketten beachten. Für das Transportwesen praxistaugliche Testmöglichkeiten sind in ganz Europa zu gewährleisten, um einen reibungslosen Waren- und Güterverkehr zu garantieren. Ein Lösungsansatz zur Vermeidung von Engpässen ist die Einbeziehung betriebsärztlicher Dienste, soweit möglich.



Betriebsärztliche Dienste in Test- und Impfstrategien einbeziehen

Für die Umsetzung innerbetrieblicher Schnelltestverfahren bei Beschäftigten stehen die betriebsärztlichen Dienste bereit. Sobald alle Risikogruppen mit Impfstoffen versorgt sind, könnten künftig die mehr als 12.000 Ärztinnen und Ärzte in Betrieben analog zur jährlichen Gripeschutzimpfung beim Roll-out einer flächendeckenden Impfstrategie unterstützen.



Mobilität für Geimpfte international erleichtern

Impfungen bieten einen Weg zurück in die Normalität von Wirtschaft und Gesellschaft. Neben einer erfolgreichen Impfstrategie sind außerdem international abgestimmte Erleichterungen der Mobilität für geimpfte Personen erforderlich, wo immer sie auf Basis verlässlicher Daten über das Infektionsgeschehen und die vorhandene Wirksamkeit der Impfungen möglich werden.



Digitalen Impfausweis einführen

Entscheidet sich die Bundesregierung für die Einführung eines Immunitätsausweises für Geimpfte, sollte dafür eine digitale Lösung angestrebt werden. Wichtig ist hierbei, frühzeitig in die technische Planung zu gehen, damit eine solche Lösung rechtzeitig zur Verfügung steht. Dazu müssen alle Impfstellen frühzeitig an die entsprechende digitale Infrastruktur angebunden werden.



Stärkere Digitalisierung Einreiseanmeldung

Personal von Logistik- und Verkehrsunternehmen überschreitet teilweise mehrfach täglich die Grenzen. Es fehlen immer noch digitale Schnittstellen zur offiziellen Webseite des Bundes zur Einreiseanmeldung (einreiseanmeldung.de), damit die Unternehmen über Logins die Mitarbeiterdaten direkt einspeisen und Stammdaten verwalten können. Ebenso fehlt die Erfassung von Covid-Testergebnissen. Beides soll ermöglichen, dass Fastlanes an den Grenzen genutzt werden können.



Rechtsverbindliche Informationsplattform für Corona-Regeln

Die Verkehrs- und Logistikunternehmen sind auf aktuelle und rechtsverbindliche Informationen vor allem zu Einreise- und Quarantäneregeln sowie zu Testmöglichkeiten angewiesen. Ebenso wichtig ist ein längerer Vorlauf bei neuen Vorschriften wie Einstufung von Risikogebieten oder gesetzliche Änderungen. Dafür ist eine **zentrale digitale Informationsplattform** des Bundes unverzichtbar, auf der die notwendigen Daten rechtsverbindlich hinterlegt sind. Ebenso wichtig sind **belastbare Verteiler** ähnlich der Sicherheitsmeldungen des BSI, die freiwillig abonniert werden können, um den Informationsfluss zu den Unternehmen zu beschleunigen.



Teststrategie an Anforderungen des Mobilitätssektors anpassen

Teststrategie, Arbeitsschutzverordnung und Infektionsschutzgesetz sind meist an stationären Tätigkeiten ausgerichtet und vernachlässigen dabei die besonderen Rahmenbedingungen des Mobilitäts- und Transportsektors. Kurze Verweildauern, geringe Kontaktdichte und zeitkritische Prozesse zeichnen das Arbeitsumfeld des Transportpersonals aus. Schleusenkonzepte und betriebliche Schutz- und Hygienemaßnahmen funktionieren. Waren Antigen-Schnelltests schon schwer darstellbar, bauen PCR-Tests für die Logistik- und Mobilitätsketten große Hürden auf. Notwendig sind hier **Ausnahmeregelungen** für den Logistiksektor, eine höhere **Verfügbarkeit** (und Erreichbarkeit!) von PCR-Teststationen in Grenzgebieten, kürzere Reaktionszeiten der Labore und **mobile Lösungen** für die Entnahme und Abgabe der Proben. Wichtig ist auch die Beibehaltung der Möglichkeit für das Transportpersonal, bereits nach Durchführung des Tests einzureisen und das Ergebnis während der Fahrt entgegenzunehmen.



Legende

Funktionen



Liquiditäts-/ Beschäftigungssicherung



Lebensadern offenhalten für freien grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr



Zukunftssicherung, u.a. durch Investitionen in Innovationen mit Fokus auf Digitalisierung und Nachhaltigkeit oder durch Optimierung der Standortbedingungen

Status der Umsetzung

rot – nicht umgesetzt

gelb – teilweise umgesetzt

grün – umgesetzt

Phasen



Phase 1: Öffnungsphase

In Phase 1 bestehen die Einschränkungen des Lockdowns in vielen Bereichen der Wirtschaft fort. Für fast alle Unternehmen des Mobilitätssektors gilt, dass sie mit einem massiven Nachfrageeinbruch zu kämpfen haben. Diesem stehen bei den Verkehrsunternehmen und deren nachgeschalteter Infrastruktur hohe Fixkosten gegenüber. Die Hersteller und Zulieferer der Branche werden neben hohen Absatzeinbußen auch durch gestörte Lieferketten vor große Probleme gestellt. Zudem wirken die Verwerfungen in den Lieferketten auch auf den Logistiksektor, der z.T. dramatische Auftragsrückgänge verzeichnet und durch Grenzsicherungen mit besonderen Härten konfrontiert ist.

Maßnahmen müssen als schnell wirkende erste Hilfe angelegt sein und auf die Sicherung von Liquidität und Beschäftigung abzielen, so dass die Unternehmen der Mobilitätswirtschaft auch weiterhin befähigt bleiben, den Hochlauf der Wirtschaft begleiten zu können.



Phase 2: Hochlaufphase

Phase 2 ist durch einen Hochlauf über fast alle Branchen gekennzeichnet, wobei die Auswirkungen der verbleibenden Beschränkungen die Mobilitäts- und Logistikbranche weiterhin intensiv beschäftigen und auch die Auflagen zur Beachtung von Schutz- und Hygienemaßnahmen sowie Einschränkungen im internationalen Kontext (z.B. durch Grenzsicherungen) zur Begrenzung der einsetzbaren bzw. verfügbaren Kapazitäten führen. Sie hält an, solange die Covid-19 Pandemie nicht nachhaltig eingedämmt oder ein Impfstoff/Medikation verfügbar ist.

Maßnahmen zur Unterstützung der Branche müssen in dieser Phase insbesondere darauf abstellen, anhaltende Verzerrungen und Eintrübungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu korrigieren, weiterhin Liquidität und Beschäftigung zu erhalten und Investitionen anzustoßen, die die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der Unternehmen stärken.



Phase 3: Konsolidierungsphase

Alle Einschränkungen sind in Phase 3 grundsätzlich wieder aufgehoben, da die Pandemie nachhaltig eingedämmt ist, ggf. durch Vorlage eines Impfstoffs bzw. Medikation. Wirtschaftliche Aktivitäten sind über alle Branchen wieder ohne Auflagen und auch mit internationalem Fokus möglich. Das Gros insbesondere monetär und fiskalisch angelegter Hilfsmaßnahmen (Subventionen, kurzfristige Kredite/Darlehen, Steuererleichterungen/-stundungen) läuft aus.