

Stellungnahme des Verkehrsausschusses der IHK Ostbrandenburg

Am 29. März 2022 haben die Mitglieder des Verkehrsausschusses folgenden Resolutionsvorschlag beschlossen:

Innerhalb des letzten Jahres hat sich der Preis für Benzin, Diesel und LNG erheblich verteuert. Die Verkehrsbranche kann diese Kosten nur in geringem Umfang an ihre Kunden weitergeben. Oftmals gibt es langfristige Verträge, eine Angleichung ist mitunter schwierig durchzusetzen. Die Folge sind erhebliche Verluste, die zum Teil die Existenz der Unternehmen gefährden.

Hieraus resultiert ein gefährlicher Zustand. Denn Verkehrsunternehmen sind systemrelevant und die Insolvenz kann Lieferketten stark beeinträchtigen. Krankenfahrten können nicht mehr durchgeführt werden. Der Schülerverkehr steht auf der Kippe. Erholungsreisen mit Reisebusunternehmen werden nicht mehr angeboten. Die Unternehmen haben keine finanziellen Spielräume, in alternative Antriebsformen zu investieren. Die Lage für die Verkehrsunternehmen ist hoch angespannt, da hier der Fachkräftemangel bereits gelebte Realität darstellt.

Der Verkehrsausschuss der IHK Ostbrandenburg fordert deshalb folgende politische Sofortmaßnahmen:

1. Temporäre Einführung von „Gewerbediesel“, also eines verbilligten Dieselmotorkraftstoffs für gewerbetreibende Unternehmen, die zumindest als nebenbetriebliche Tätigkeit Transporte zum Gegenstand haben, insbesondere LKW, Reisebusse, Nahverkehrsunternehmen, Taxi- und Mietwagenunternehmen, Binnenschiffe sowie für touristische Unternehmen die Ausflugsschiffe betreiben. Mögliche Variante: Die Unternehmen des Transport- und Logistikgewerbes reichen bis zum 10. eines jeden Folgemonats die getankten Liter und aufgewendeten Gesamtkosten für Dieselmotorkraftstoff (Netto) beim zuständigen Finanzamt ein. Auf der Basis von 1,30 Euro netto wird der Differenzbetrag zu den tatsächlichen Aufwendungen ermittelt. Diese Differenz wird den Unternehmen erstattet. Sie kann mit fälligen Steuern verrechnet werden.
2. Die Versorgung der Wirtschaft muss sichergestellt werden. Dazu zählt auch die Gewährleistung der Betankung durch Tanklastwagen mit Mindestmengen z.B. für die Binnenschifffahrt. Teilweise erhalten die Unternehmen nicht ausreichend Kraftstoff, um ihr Gewerbe ausüben zu können.
3. Bestehende VOB und VOL Verträge ohne Preisgleitklauseln in Bezug auf Materialkosten und Treibstoffkosten müssen zwingend angepasst bzw. korrigiert oder nachverhandelt werden. Entsprechende gesetzliche Vorschriften müssen auch öffentliche Auftraggeber binden.

4. Um die Liquidität der Unternehmen zu stärken und zu sichern, ist eine gesetzliche Verkürzung der Zahlungsziele auf maximal 2 Wochen wünschenswert.
5. Einrichtung eines Rettungsschirms für LNG-Flottenbetreiber in Form eines Differenzinnovationszuschlages: Viele Transportlogistikunternehmen haben im Vertrauen auf die deutsche Politik in umweltfreundlichere Antriebsarten investiert. Die Preisexplosion bei LNG führt jedoch dazu, dass LNG-Fahrzeuge nicht mehr wettbewerbsfähig eingesetzt werden können. Der Differenzzuschlag muss errechnet werden aus dem Abstand zwischen Dieselpreis und LNG-Preis.
6. Zum Ausgleich der hohen Belastungen für Mitarbeiter in Transportlogistikunternehmen werden steuerfreie Prämien von bis zu 1.500 Euro für 2022 gewährt.
7. Zur Stabilisierung der Arbeitskräftesituation ist die Frist zum Nachweis der Fahrerqualifikation bei Logistikunternehmen mindestens bis zum 31.12.2022 zu verlängern. Bereits pensionierte Berufskraftfahrer können unbürokratisch ohne aktuellen Fahrerqualifizierungsnachweis in den Beruf zurückgeholt werden.
8. Sowohl die Ersatzkassen als auch die AOK haben den Taxi- und Mietwagenunternehmen auskömmliche Preise zu zahlen. Insbesondere sind hierbei der gültige Mindestlohn, die Fahrzeugkosten und dem Ablauf geschuldete Wartezeiten zu beachten.
9. Die Taxitarifordnung der Landkreise und kreisfreien Städte muss wesentlich flexibler auf die veränderten Umstände reagieren. Schon die Anpassung des Mindestlohnes auf 12 Euro wird eine große Herausforderung für die Taxiunternehmen. Die derzeitigen Kraftstoffkosten verhindern eine gewinnbringende Existenz der Unternehmen. Die Folge ist eine Abmeldung des Taxigewerbes und damit ein Wegbrechen eines der Grundpfeiler der Mobilität - gerade im ländlichen Raum.
10. Volle Ausschöpfung der Möglichkeiten des Befristeten Beihilferahmens der EU („Temporary Crisis Framework“). Der Beihilferahmen sieht insbesondere folgende Optionen vor: Beihilfemaßnahmen zur Überbrückung von Liquiditätsengpässen für von der Krise betroffene Unternehmen in Form von direkten Zuschüssen (Kleinbeihilfe), Bürgschaften/Garantien sowie Darlehen und Beihilfemaßnahmen wie direkte Zuschüsse und Steuervorteile für Unternehmen zum Ausgleich der gestiegenen Gas- und Energiepreise. Sämtliche Beihilfen müssen bis zum 31.12.2022 gewährt werden.

Wir erwarten, dass gehandelt wird. Die hohen Preise kann das Gewerbe nicht mehr alleine tragen. Die Politik ist gefragt und gefordert.