

**G**eht es für manche Unternehmen um die Aufrechterhaltung von Lieferketten, um beispielsweise die Lebensmittelversorgung zu sichern, sind bei anderen komplette Geschäftsbereiche eingebrochen. Besonders hart hat es außer den Messebauern die Automobillogistiker getroffen.

Das Geschäft wurde von heute auf morgen von 100 auf 0 gefahren, berichtet der Inhaber eines Automotive-Dienstleisters. Nun werden alle Register der Notmaßnahmen gezogen - Kurzarbeit, Aussetzen von Leasingverträgen, Reduzierung aller administrativen Abläufe bis zur Einstellung. Alles steht auf der Probe, und es bleibt nur, auf das Vertrauen von Banken und Partnern zu hoffen. Doch ob das reicht und alle Mitarbeiter gehalten werden können, das vermag er in der jetzigen Lage nicht zu versprechen. „In dieser Krise geht es ums Überleben.“

Die Stimmung in der Branche ist geprägt von Unsicherheit. Markus Grenzer, Geschäftsführer von Maintaler Express Logistik, rechnet für die kommende Woche mit einem Auftragsrückgang von 50 Prozent. Nach einem erfreulichen Start in das Jahr 2020 hat das Unternehmen seit März krisenbedingte Umsatzrückgänge von 20 Prozent verzeichnet; inzwischen brechen Maintaler immer mehr Aufträge weg. Laut Grenzer resultieren die Umsatzrückgänge in erster Linie aus dem nahezu vollständigen Wegfall des Event-Geschäfts sowie den weltweiten Werkschließungen in der Automotive-Branche.

Skeptisch äußert sich Grenzer bezüglich der vom Staat versprochenen Sofortmaßnahmen. „Was die Beantragung von Krediten und Soforthilfen angeht, scheint sich das Prozedere leider deutlich komplizierter zu gestalten, als zuletzt von der Politik postuliert.“

**Unklarheit belastet am meisten**  
Am meisten belastet das Unternehmen die allgemeine Unsicherheit. „Wie vermutlich alle unsere Branchenkollegen kämpfen wir derzeit vorwiegend mit der allgemeinen Unplanbarkeit und Unsicherheit.“

Ähnlich äußert sich Frederik Luz, Geschäftsführer des Luftfrachtspeditionsunternehmens Express Air Systems (Easy). Gleichberechtigte Gesellschafter von Easy sind die Speditionshäuser Kühne+Nagel (KN) und Schenker. „Die sich permanent ändernde Situation mit dem Carrier und die Unklarheit, welche Netzwerke überhaupt noch zur Verfügung stehen“, sind aktuell für Luz die größten Baustellen. Als Folge dieser Lage sei es schwierig, in die Verhandlungen über Konditionen und Raten mit den Airlines für den Sommerflugplan zu treten, da die Carrier nicht wüssten, welches Netzwerk sie überhaupt wann anbieten können.

Laut Stephan Haltmayer, Geschäftsführer der See- und Luft-

frachtspedition Quick Cargo Service, braucht es nun Steuererleichterungen, Stundungen, erleichterte Rahmenbedingungen seitens des Luftfahrtbundesamtes sowie kostenlose und bürgschaftsfreie Darlehen.

**Hausbanken sind gefordert**

Ähnlich wie Markus Grenzer sieht er die vom Staat versprochene Hilfe skeptisch. Vor allem die Banken trügen daran ihren Anteil. „Die Hausbanken sind noch nicht richtig informiert. Uns scheint, dass die Banken an dem Aufwand, KfW-Darlehen zu verteilen, nicht interessiert sind, da sie damit kein Geld verdienen. Es sollen Bearbeitungsgebühren berechnet werden, und die Darlehensnehmer müssen für die Darlehen bürgen. Das wird nicht alles so leichtgemacht, wie es die Politik verspricht.“ Steuerstundungen verschoben laut Haltmayer das Problem nur. „Hier müsste eine gänzliche Entlastung her.“

Von entscheidender Bedeutung ist es laut Luz nun zusammenzuhalten.

„Der Wettbewerb muss etwas in den Hintergrund treten.“  
„Der Wettbewerb muss etwas in den Hintergrund treten, und es müssen gemeinsame Lösungen erarbeitet und umgesetzt werden. Wenn es jetzt schon darum geht, wer wen nach der Krise günstig übernehmen kann und als Gewinner aus allem hervorgeht, haben wir nichts dazugelernt!“

Beim Dienstleister Haeger & Schmidt Logistics werden die voraussichtlichen wirtschaftlichen Verluste mit 50 Prozent angegeben. Es gibt Rückgänge bei den Aufträgen, deren Umfang ist aber noch schwer abzuschätzen. Bei der Belegschaft befinden sich zwei Drittel im Homeoffice. Es wurden Teams gebildet, die gut zusammenarbeiten. Es gibt eine Betriebsvereinbarung für Kurzarbeit. Sie wurde aber noch nicht umgesetzt, teilt das Unternehmen mit.

Organisation ist ein wichtiger Schlüssel, um arbeitsfähig zu bleiben. „Wir haben unsere gesamte Firma in zwei Gruppen aufgeteilt“, sagt Christoph Dahlmann, Geschäftsführer der ALS Allgemeine Land- und Seespedition in Arnsberg. „Die Gruppen haben untereinander keinen Kontakt. Übergaben werden telefonisch oder digital erledigt. So erhöhen wir die Wahrscheinlichkeit, weiterhin ohne Betriebsunterbrechung arbeiten zu können, selbst wenn es einen Corona-Verdachtsfall bei uns in der Belegschaft geben sollte.“

Viele Kunden seien Dahlmann zufolge auf der Suche nach zusätzlichen Lagerflächen, um bereits produzierte Ware, die nicht mehr ausgeliefert werden kann, zwischenzulagern. Andere bauten vorsorglich Puffer mit Artikeln ihrer Lieferanten auf.

Personalreduzierung ist eine weitere Maßnahme, die Unternehmen jetzt ergreifen. So hat die Hafengesellschaft Bayernhafen an ihren sechs Standorten die Anwesenheit von Personal auf das absolut notwendige Mindestmaß reduziert. (jpn/kl/ol/rok)

**BERICHTE** SEITEN 3, 7, 12



**Der Wettbewerb muss etwas in den Hintergrund treten.**

**Frederik Luz**, Geschäftsführer Express Air Systems



**Alles steht auf Probe**

**Umfrage** Die Coronakrise stellt die Logistikwirtschaft vor nie dagewesene Herausforderungen. Dabei stellt sich die Situation für jedes Unternehmen anders dar, je nachdem, in welchem Segment es tätig ist. Die DVZ hat verschiedene Branchenvertreter befragt.

