

Arbeitspapier zur Logistik Nr. 15/2014

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp

Logistik Consulting Berlin

Mail: vahrenkamp2@gmx.de

Stand 30. Mai 2014

Internet-Ökonomie ohne Nachhaltigkeit



Die Lagerhalle von Amazon in Bad Hersfeld 2014 (Foto privat)

Die aktuelle Diskussion über die blühende Zukunft von Start-Up Unternehmen im Internet verdeckt die Tatsache, dass viele Geschäftsmodelle nicht nachhaltig sind. Mit nachhaltig meine ich nicht nur einen engeren ökologischen Ansatz, sondern einen weitgefassten der sozial-ökologischen Nachhaltigkeit, zu welchem auch zählt, dass Unternehmen Steuern bezahlen und Mitarbeiter für ihre Alterssicherung aufkommen können. Ist dieses überhaupt der Fall in der Internet-Ökonomie? Hier sollen nicht nur die Versandhändler Amazon und Zalando untersucht werden, deren Umsatzwachstum beachtlich ist, sondern auch die Paketdienste, auf deren Lieferleistungen die Geschäftsmodelle von Amazon und Zalando und vieler anderer Unternehmen der Internet-Ökonomie beruhen.

1) Der Universalversender Amazon wird von Luxemburg gesteuert und kann so seine Gewinne in Deutschland vermindern. Gewinne sind aber die Basis für die Erhebung von lokalen Gewerbesteuern. In Bad Hersfeld – dem großen Logistikzentrum von Deutschland – fallen von der Amazon-Betriebsstätte, der Amazon Logistik GmbH Bad Hersfeld, laut dem im Bundesanzeiger veröffentlichten Jahresabschluss 2011 Gewinne in Höhe von 8,6 Mio. Euro an, die an Muttergesellschaft Amazon.de in München abgeführt werden, deren Mutter wiederum die Amazon EU S.à.r.l. in Luxemburg ist. Im Jahresabschluss 2012 wies Amazon.de Körperschafts- und Gewerbesteuern von zusammen bloß noch 3,1 Mio. Euro aus. Die Gewerbesteuern verteilt Amazon.de auf die Betriebsstätten in Deutschland nach dem Zerlegungsprinzip, d.h. nach dem Anteil der lokalen Lohnsummen. Auffallend ist, dass im Unterschied zu den mickerigen Gewerbesteuern von Amazon.de die viel geschmähte „Old Economy“ Gewerbesteuern zahlt. So zahlte der Bergbaukonzern Kali+Salz allein im vierten Quartal 2013 den Betrag von 1,6 Mio. Euro an Gewerbesteuern im Landkreis Bad Hersfeld.¹ Ebenfalls zahlten die Betriebsstätten der Old Economy von VW, Daimler, Bombardier und B.Braun Melsungen in Nordhessen Gewerbesteuern.

Die Amazon Logistik GmbH Bad Hersfeld beschäftigte im Geschäftsjahr 2011 durchschnittlich 4331 Mitarbeiter und bezahlt einen Einstiegslohn von 9,55 Euro, der um 2 Euro unter dem Tariflohn von 11,45 Euro für Kommissionierungsarbeiter in Hessen nach dem Verdi-Logistik-Tarifvertrag liegt. Insofern ist die von Amazon verbreitete Meinung, Amazon bezahle am oberen Ende dessen, was in der Logistikbranche üblich ist, nicht zutreffend.² Ebenfalls am Standort Brieselang von Amazon fallen niedrige Gewerbesteuern an. Das Bundesland Brandenburg zahlte Zuschüsse im Umfang von 20% bis 30% für die Errichtung der Amazon-Logistikhalle in Brieselang.

¹ Hersfelder Zeitung vom 24. Februar 2014

² Hersfelder Zeitung vom 31. März 2014

2) Der Paketdienst GLS betreibt in Neuenstein bei Bad Hersfeld seinen zentralen Umschlagsknoten (Hub) und wird gewinnmindernd aus Holland gesteuert. Den Umschlag besorgt die General Logistics Systems Germany GmbH & Co OHG Neuenstein, die eine Tochter des GLS-Konzerns, der GLS Beteiligungs GmbH in Neuenstein, ist, die über die holländische Holding General Logistics Systems, B.V. in Amsterdam gesteuert wird. Für das Geschäftsjahr 4/2013 bis 3/2014 wies der GLS-Konzern, zu dem auch der Deutsche Paketdienst (DPD) für Paket-Auslieferungen gehört, laut Bundesanzeiger Gewerbesteuern von 4,6 Mio. Euro aus, die vom Konzern nach dem Zerlegungsprinzip auf dessen Betriebsstätten verteilt werden.



Ein Auslieferfahrzeug von DPD (zum GLS-Konzern gehörend) in Berlin 2013 (Foto privat)

Im Unterschied zum Nachtumschlag am Pakethub von DHL in Leipzig betreibt GLS in Neuenstein auch einen Tagesumschlag und kann daher ihren Arbeiter Arbeitsverträge im Umfang einer 40-Stunde bieten. Die Wallraff-Reportagen über Paketdienste, unter anderen auch bei GLS, machten im Jahre 2012 bekannt, welche niedrigen Entgelte die als letztes Glied in Subunternehmerstrukturen fahrenden Auslieferfahrer erhalten.³ Eine Alterssicherung ist bei diesen Entgelten nicht möglich und fällt dem Steuerzahler zur Last. Über ganz Deutschland erstreckt sich ein nur schwer von der Gewerbeaufsicht zu kontrollierendes Netz von zwei- bis dreistufigen Kaskaden von Subunternehmern für die Paket-Auslieferung und auch Paket-Einsammlung. Die Anreize für Unternehmer, über Subunternehmerstrukturen rasch sehr viel Geld zu verdienen, sind sehr hoch. Eine Vielzahl von Kleinbetrieben, die schwer zu kontrollieren sind und verminderten Sozialanforderungen unterliegen, füllt die letzte Kaskadenstufe.⁴ Die stellvertretende Vorsitzende der Gewerkschaft Verdi, Andrea Kocsis, erhob die Forderung der Festanstellung der Fahrer, die bei den Paketdiensten GLS, DPD und Hermes ausschließlich und bei UPS zu 40% als Subunternehmer oder bei Subunternehmern fahren.⁵

³ https://de.wikipedia.org/wiki/General_Logistics_Systems. Die Verkehrsrundschau interviewte den Geschäftsführer von GLS Germany, Rico Back, am 15. Juni 2012 zu den Vorwürfen von Günther Wallraff.

⁴ Siehe auch die Reportage von Bettina Malter über Briefkastenleerer in „Die Zeit“ vom 3. Mai 2014 und die Klage der Paketfahrerin Eva Heredero vor dem Amtsgericht in Deggendorf gegen DPD wegen Ausbeutung, Focus Online am 18. November 2013.

⁵ Verkehrsrundschau am 21. März 2013.

3) Der Schuh- und Modeversender Zalando hat innerhalb weniger Jahre einen Jahresumsatz von 1,8 Mrd. Euro in 2013 erzielt. Das Geschäftsmodell von Zalando ist investorengetrieben, dessen Ziele eine großer Marktanteil und anschließender Börsengang sind. Mit den Finanzmitteln der Investoren hat Zalando im Jahre 2012 eine Werbekampagne im Umfang von 100 Mio. Euro betrieben, deren gigantischer Umfang alle bisherigen Werbekampagnen in den Schatten stellte. Die mit der Werbekampagne transportierten Versprechen, jede Lieferung kostenlos zurückzunehmen, ließen die Umsätze explodieren. Zalando handelte sich aber damit eine hohe Retourenquote von bis zu 80% ein, welche einen betriebswirtschaftlichen Gewinn in Frage stellen. Die hohe Retourenzahl belastet die Transportsysteme und die Umwelt. Ebenfalls führen die Feiern von „Zalando-Parties“ mit kurzfristig bestellt Kleidungsstücken, die nach den Feiern zurückgesandt werden, zur Verschwendung und belasten die Umwelt. Mit seinem auf Investorengeld beruhenden Geschäftsmodell vertreibt Zalando viele mittelständische Geschäftsleute vom Markt. Die Berliner Schuh-Kette Leiser befindet sich bereits in der Insolvenz. Da das Geschäftsmodell von Zalando die Steigerung des Marktanteils beinhaltet, nicht aber die Erzielung von Gewinnen, weist Zalando Verluste aus. Daher zahlt es am Firmensitz Berlin keine Körperschaftssteuer, die an das Land Berlin flösse, und an den Betriebsstandorten in Berlin, Erfurt und Brieselang auch keine Gewerbesteuern. Für den Umbau der Logistikhalle am Standort Brieselang zahlte das Bundesland Brandenburg Zuschüsse im Umfang von 20% bis 30%, ohne Rückflüsse an Gewerbesteuern erwarten zu können. Infolge von Niedriglöhnen ist ein beträchtlicher Anteil der Mitarbeiter an den Standorten Erfurt und Brieselang auf die Aufstockung nach Harz IV auf Kosten der Steuerzahler angewiesen. Zudem ging eine Reportage über die schlechten Arbeitsbedingungen bei Zalando in Brieselang jüngst durch die Medien.

4) Der Paketumschlag von DHL auf dem Flughafen Leipzig ist ein Herzstück der internationalen Internet-Ökonomie. Hier werden Pakete aus aller Welt umgeschlagen - „ein logistisches Zentrum von Weltformat“, sagte Postchef Dr. Frank Appel auf der Pressekonferenz zur Eröffnung im Jahre 2008.⁶ In Leipzig investierte DHL ca. 300 Mio. Euro in eine 400 Meter lange Sortierhalle für den Paketumschlag, für die es Beihilfen in Höhe von 20% bis 30% vom Land Sachsen erhielt. Jede Nacht landen auf dem Flughafen 60 Maschinen, deren Ladung um Mitternacht umgeschlagen wird.



Die Sortierhalle von DHL auf dem Flughafen Leipzig (Foto von Martin Geissler 2008)

Am Stadtrand von Leipzig, in der Region um den dortigen Flughafen, hatte DHL erhebliche Probleme mit Anwohnern, die Schutz vor dem Fluglärm suchten. Den Paket-Umschlag in Leipzig lässt sich DHL von der öffentlichen Hand ordentlich subventionieren. Nach dem Umsatzsteuerrecht bleibt der Paketumschlag auf dem Flughafen als Nebenleistung der Hauptleistung Flugbetrieb nach §8 des Umsatzsteuergesetzes von der Umsatzsteuer befreit.⁷ Da die Umladeoperationen in der Nacht in der kurzen Zeitspanne von 22 Uhr bis 2 Uhr morgens stattfinden, erhalten die Beschäftigten lediglich Teilzeitverträge. DHL teilte mit, dass die 3500 Beschäftigten am Flughafen Leipzig im Durchschnitt bloß 27-Stundenverträge haben.⁸ Wegen geringer Monatsentgelte müssen die Beschäftigten mit Steuergeldern „aufstocken“. Für die Investitionen in eine Erweiterung der Umschlagseinrichtungen, die zwischen den Jahren 2014 und 2018 sich auf 150 Mio. Euro belaufen sollen, plant die sächsische Landesregierung Beihilfen in Höhe von 20 bis 30 % der Investitionssumme. Zwar macht der Mutterkonzern Post hohe Gewinne – im Jahre 2013 etwa 2 Mrd. Euro. Allerdings sind die

⁶ Die Welt, 26. Mai 2008.

⁷ Umsatzsteuer-Anwendungserlass vom 1. Oktober 2010, BStBl I S. 84, nach dem Stand zum 31. Dezember 2013, S. 370.

http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Umsatzsteuer/Umsatzsteuer-Anwendungserlass/Umsatzsteuer-Anwendungserlass-aktuell-Stand-2014-02-06.pdf. Zum Paketumschlag in Leipzig siehe auch Richard Vahrenkamp: Globale Luftfrachtnetzwerke – Laufzeiten und Struktur, erweiterte Neuauflage, Diplomica Verlag, Hamburg 2014.

⁸ Interview mit Robert Viegers, Geschäftsführer der DHL Hub Leipzig GmbH, von Birgit Zimmermann von DPA Leipzig am 10. Dezember 2013.

Operationen in Leipzig in selbständige GmbHs ausgegliedert. Den Flugbetrieb übernimmt die European Air Transport GmbH und den Umschlag die DHL Hub Leipzig GmbH, die ihre Gewinne laut Bundesanzeiger (Jahresabschluß der Deutschen Post AG) an die Konzernmutter abführen, welche für die Betriebsstätten am Standort Leipzig Gewerbesteuern zahlt. Der Paketumschlag in Leipzig ist kein Kleinbetrieb, den man vernachlässigen könnte. Vielmehr ist er mit 3500 Beschäftigten ein veritabler Großbetrieb, von dem man soziale Verantwortung erwarten könnte, anstatt die sozialen Probleme des Niedrigeinkommens auf die Arbeitsagentur Leipzig abzuschieben, zumal der Mutterkonzern zu 21% über die KfW-Bankengruppe dem Bund gehört. Böte DHL seinen Beschäftigten ein Äquivalent zu den fehlenden 13 Stunden pro Woche, um eine 40 Stunden-Woche zu komplettieren, wären das bei angenommenen 12 Euro pro Stunde brutto ein Zusatzeinkommen von 156 Euro pro Woche und Mitarbeiter, was hochgerechnet ca. 30 Mio. Euro pro Jahr bedeutete. Dies entspricht 1,5% des Jahresgewinns des Postkonzerns.

5) **Lösungsmöglichkeiten.** Die Ideenskizze hat den geringen Grad an Nachhaltigkeit der Internet-Ökonomie aufgezeigt. Welche Lösungsmöglichkeiten gibt es? Die Bundesrepublik besitzt nur wenige Möglichkeiten, die Niedrigsteuermodelle in Luxemburg und den Niederlanden zu bekämpfen. Auch sind Kontrollen von Arbeits- und Lohnbedingungen der Auslieferungsfahrer in den Kaskaden von Subunternehmern nur schwer möglich, solange diese als Subunternehmer tätig werden. Um die Nachhaltigkeit der Internet-Ökonomie herbeizuführen, soll hier eine Nachhaltigkeitsabgabe für Paketversender vorgeschlagen werden. Pro Paket sollte eine Abgabe von 50 Cent an den Staat fließen, der daraus den Gemeinden die ausbleibende Gewerbesteuer ersetzt, den Arbeitsagenturen den Aufwand für die Aufstocker begleicht und der Rentenkasse ermöglicht, eine Rente an verarmte Paketdienstfahrer zu zahlen.

Liste der Arbeitspapiere zur Logistik

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp

- Nr. 17/2015: Die KEP-Märkte in Europa
- Nr. 17/2015: Strategie-Entwicklung für Fraport: Wachsen oder Schrumpfen?
- Nr. 16/2014: Sind Nachtflüge für Fracht an Berliner Flughäfen erforderlich?
- Nr. 15/2014: Internet-Ökonomie ohne Nachhaltigkeit
- Nr. 14/2014: Congestion at the railway city terminals
- Nr. 13/2014: The evolution of goods transport systems in the mass consumption society
- Nr. 12/2014: Negative Effects in Logistic Networks
- Nr. 11/2014: Automobile retail and distribution in Germany 1920 - 1930
- Nr. 10/2014: Consumer driven innovations in the retail trade
- Nr. 9/2014: 25 Years City Logistic: Why failed the urban consolidation centres?
- Nr. 8/2014: The Death of the Department Stores in Germany - Forgotten Marketing Lessons
- Nr.6/2014: Slow Logistic – Ein neues Paradigma?
- Nr.5/2014: Two Logistic Models: Logistics boosting productivity in Western Economies and failed in the Eastern Bloc
- Nr.4/2013: Das Aldi- oder ADAC-Auto – Ein neuer Ansatz in Produktion und Vertrieb
- Nr.3/2012: Faire Logistik bei Paketdiensten: Integrierte Lösungen für die KEP-Branche
- Nr.2/2012: Bata – ein vergessener Vorläufer von Lean Production in der Tschechoslowakei
- Nr.1A/2012: Lärminderung am Flughafen Frankfurt durch Verlagerung von Charterflügen – Eine Umsetzung des Ramsauer-Konzeptes
- Nr. 1/2012: Der Luftfrachtbedarf der Berlin-Brandenburgischen Wirtschaft -Ergebnisse einer empirische Untersuchung