

Logistik

Aktuelles. Risiken. Handlungsoptionen.

13. Mai 2022

Aktuelles

- Der Krieg verschärft die ohnehin schon durch die Covid-Krise angespannte Situation in der Logistik. Es ist davon auszugehen, dass sich das **Preisniveau für Logistikdienstleistungen** auch längerfristig im Vergleich zum Vorkriegsniveau auf einem höheren Level bewegt und die verfügbaren **Transportkapazitäten** zunächst noch knapp bleiben.
- Ursachen hierfür sind neben den drastisch gestiegenen **Kraftstoffkosten**, zum Teil **längeren Transportwegen und Staus vor den Häfen** auch der höhere **Dispositionsaufwand** sowie die längere **Gebundenheit von Transportmitteln** wie etwa bei Flugzeugen und der Mangel bzw. Wegfall von **Fahrpersonal**.
- Bedingt durch die Kriegslage sowie die Wirtschaftssanktionen ist die Transportnachfrage von und nach RUS und BLR stark zurückgegangen. Russische **Flughäfen** werden von **EU-Airlines** nicht bedient und vice versa; der russische Luftraum ist für diese gesperrt.
- Mit Inkrafttreten des fünften **Sanktionspakets** der EU gilt seit dem 5. April ein **Anlaufverbot an EU-Häfen** für Schiffe unter russischer Flagge sowie Schiffe russischer Reeder. Weiter ist es russischen und belarussischen **Straßengüterverkehrsunternehmen** untersagt, ihre Dienste in der EU anzubieten, d.h. in die EU einzufahren. Ausgenommen von beiden Sanktionsmaßnahmen sind Güter im Bereich Energie und Agrar sowie Medizinprodukte und Hilfsgüter.
- Die Seehäfen in UKR sowie die Küsten vor der Ukraine im **Schwarzen Meer** sind aufgrund von Treibminen für die internationale Handelsflotte blockiert. Aufgrund der chinesischen Null-Covid-Strategie stauen sich die Schiffe wieder vor den chinesischen Handelshäfen und als Folge davon mittlerweile auch vor deutschen Häfen. Die Eisenbahnverbindung über die Ukraine nach Russland ist gekappt, jedoch ist der **transeurasische Containerverkehr** durch die weiterhin nicht von Einschränkungen betroffenen Seidenstraßen-Nordroute möglich und Kapazitäten verfügbar; das Vertrauen der Versender in die Stabilität dieser Route wächst. Die in Zusammenarbeit der nationalen Eisenbahnen aufgebaute **Schienenbrücke von der EU in die Ukraine** als Landverbindung für zivile Güter ist weiterhin intakt.
- Sowohl mit dem **BMWK** als auch mit dem **BMDV** steht der BDI in diesen Wochen regelmäßig im Austausch zur kontinuierlichen Fortschreibung eines Lagebildes im Bereich Transport und Logistik. Auch findet eine Abstimmung zwischen BDI und den Verbänden der Logistikbranche statt.

- Im Falle eines Energieembargos könnte das Verkehrssicherstellungsgesetz zum Tragen kommen. Das Bundesamt für Güterverkehr würde dann die Hoheit über die Nutzung von Verkehrsmitteln und Infrastrukturen übernehmen.

Risiken

Die **volkswirtschaftlichen Auswirkungen** der aktuellen Lage von Transport und Logistik hängen vor allem davon ab, wie und über welchen Zeithorizont sich Kraftstoffpreise, Personalverfügbarkeit und Laderaumkapazitäten entwickeln. Erhöhte Transportkosten wirken bereits kurzfristig preistreibend, sowohl für Industrie- als auch für Konsumgüter. Besonders dort, wo Transporte einen vergleichsweise hohen Anteil an den Produktionskosten ausmacht, können sie zur (vorübergehenden oder dauerhaften) Aufgabe von Wertschöpfungsmodellen führen.

Straßengüterverkehr

- Wie stark sich der Krieg und seine Folgen auf den europaweit ohnehin bestehenden **Fahrermangel** und die **verfügbaren Kapazitäten im Straßengüterverkehr** auswirken werden, lässt sich gegenwärtig kaum quantifizieren. Das Ausmaß der Engpässe, die aus dem dauerhaften Entzug von Fahrern aus UKR, RUS und BLR aus dem europäischen Markt resultieren könnten, darf jedoch nicht unterschätzt werden. Dies gilt auch insofern, dass bestimmte kapazitätsmindernde Effekte des europäischen Mobility Package wie die Rückkehrpflicht des Fahrzeuges im Rahmen der Kabotage erst seit Mitte März beginnen zu greifen.

Schienengüterverkehr

- Eine gezielte Behinderung der **Bahnverbindung zwischen Europa und Asien** durch RUS könnte zu Verwerfungen bei Handel und Versorgung führen. Die deutsche Wirtschaft hat daher ein großes Interesse an deren Aufrechterhaltung. Weiter besteht das Risiko eines unkontrollierten Rückstaus von Waren im asiatischen Raum.
- Es wird eine verminderte **Verfügbarkeit von Wagenmaterial** in Deutschland befürchtet, wenn Waggons verstärkt für Hilfsgüter-, Energie- und/oder Militärtransporte nachgefragt bzw. akquiriert werden. Bei nicht ausreichend mitwachsendem Angebot könnte die bereits steigende Nachfrage nach Kesselwagenkapazitäten zu Engpässen im Gesamtmarkt führen.
- Eine mittel- und langfristig stark steigende Angewiesenheit der Energieversorgung auf den Verkehrsträger Schiene kann die in DEU angespannte Lage hinsichtlich verfügbarer **Kapazitäten im Schienennetz** weiter verschärfen.

Seeverkehr

- Aufgrund der chinesischen Zero-Covid-Strategie stauen sich Schiffe und Container vor und in den Häfen, nicht weil die Häfen geschlossen sind, sondern weil Lkw-Fahrer fehlen, die für den Zu- und Ablauf sorgen würden. Dies stellt eine weitere Belastung für die ohnehin angespannten Lieferketten dar.

Luftverkehr

- Der Wettbewerb zu Drittstaaten-Fluggesellschaften wird weiter verzerrt, da diese den Luftraum wie gewohnt nutzen können. Darüber hinaus ist mittelfristig damit zu rechnen, dass sich neue Logistikströme entwickeln, wenn Spediteure und Frachtbroker sich aufgrund der kriegsbedingten höheren Kosten europäischer Fluggesellschaften alternative Fluggesellschaften und Flughafenstandorte suchen.

Handlungsoptionen

- Erleichterung der **Befähigung ukrainischer Flüchtlinge** zum Einsatz in der Logistik.

Straßengüterverkehr

- Objektives und engmaschiges **Monitoring der im Straßengüterverkehrsmarkt verfügbaren Kapazitäten** inkl. der verfügbaren Kapazitäten im Rahmen der Kabotage seitens des BMDV. Entlang dieses Monitorings sollte über den Einsatz **verschiedener Instrumente** entschieden werden. Hierzu zählen:
 - Aufhebung der Feiertags- und Sonntagsfahrverbote, (Weitere) Flexibilisierung bei den Lenk- und Ruhezeiten; (Der BDI prüft zurzeit, welche Potenziale diese Maßnahme für die Verlader aufweist und welche Voraussetzungen verladerseitig dafür geschaffen werden müssen.)
 - Vorübergehende Aussetzung von Weiterbildungserfordernissen für Fahrer;
 - Eine zeitlich befristete, moderate Anhebung der im Straßengüterverkehr maximal zulässigen Gewichte könnte kurzfristig einen Beitrag zur Entspannung von Engpässen leisten;
 - Aussetzung kapazitätsmindernder Regelungen des Mobility Package bis hin zur Freigabe der Kabotage.
- **Fahrermangel** kurz und mittelfristig entgegenwirken: Akquirierung von Fahrern im Ruhestand; Anwerbeabkommen mit EU-Drittstaaten; erleichterte Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse; Absenkung der Kosten für die Erlangung von Fahrerlaubnissen im Inland; Steigerung der Attraktivität insbesondere des Berufes Lkw-Fahrer durch bessere Arbeitsbedingungen und marktgerechte Entlohnung. Bemühungen in Richtung einer Entbürokratisierung bei der Berufskraftfahrerqualifikation und der Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse dürfen nicht auf Kosten der Sicherheit gehen.

Schienengüterverkehr

- **Alternativrouten** außerhalb der russischen Einflussosphäre stärken, auch um Ausfallrisiken durch Diversifizierung zu minimieren.
- Bei drohenden Engpässen: **Priorisierung von Gütertransporten** gegenüber dem Personenverkehr, insbesondere im Hinblick auf Mineralöltransporten von West- nach Ostdeutschland zur Sicherstellung der Energieversorgung.
- Im Fall eines Rückstaus interkontinentaler Züge kann die Schaffung von mehr **Abstellflächen** (auch für mit Gefahrgütern beladene Kesselwagen) einen Beitrag dazu leisten, die Situation zu entspannen.