

## Logistik

*Aktuelles. Risiken. Handlungsoptionen.*

**7. September 2022**

### Aktuelles

- **Die Situation in der nationalen und internationalen Logistik ist derzeit hoch angespannt.** Der Krieg in der Ukraine, ausbleibende russische Gaslieferungen und durch die Corona-Pandemie bedingte Nachholeffekte verschärfen strukturelle Probleme in den Lieferketten. **Knappe Transportkapazitäten in allen Verkehrsträgern führen zu einer unbefriedigenden Zuverlässigkeit, mangelnden Flexibilität und hohen Preisen.**
- Weitere **Ursachen dieser Entwicklungen** sind ein Mangel an Fahrpersonal und Logistikfachkräften, hohe Kraftstoffkosten, eine starke Nachfrage nach Logistikdienstleistungen sowie längere Transportwege und Staus vor Häfen. Dies resultiert in einem höheren Dispositionsaufwand und der längeren Gebundenheit von Transportmitteln.
- Der **wachsende Transportbedarf für die Energieträger Kohle, Öl und Gas auf der Schiene und den Wasserstraßen** erhöht den Druck auf die bereits ausgelasteten Verkehrsträger weiter. Die Bundesregierung hat mit der Energiesicherungstransportverordnung (EnSiTrV) eine **Priorisierung von Erdöl und Erdölerzeugnissen sowie von festen, flüssigen und gasförmigen Energieträgern auf der Schiene** verankert. Sollte die Priorisierung bei der Vergabe freier Trassen nicht ausreichen, um die Brennstoffversorgung über die Schiene sicherzustellen, sollen mit dieser Rechtsverordnung bereits vergebene Slots für Energietransporte zur Verfügung gestellt werden. Der BDI lädt Verbände und Unternehmen am 14.9 zu einem Austausch mit DB Netz und DB Cargo ein, um noch offene Fragen und Unsicherheiten hinsichtlich der konkreten Umsetzung der Verordnung zu adressieren. **Niedrigwasser auf relevanten Wasserstraßen** können zu Kapazitätsverknappungen in der hoch ausgelasteten Binnenschifffahrt und damit zu Engpässen bei der Versorgung mit Mineralölprodukten, Kohle und Produktionsgütern führen. Im Falle eines Energieembargos könnte zudem das **Verkehrssicherstellungsgesetz** zum Tragen kommen. Das Bundesamt für Güterverkehr würde dann die Hoheit über die Nutzung von Verkehrsmitteln und Infrastrukturen übernehmen.
- Die **Transportnachfrage und -möglichkeiten von und nach Russland und Belarus sind durch den Krieg und die Wirtschaftssanktionen stark zurückgegangen.** Russische Flughäfen werden von EU-Airlines nicht bedient und vice versa. Der russische Luftraum ist für EU-Airlines gesperrt. Die Eisenbahnverbindung über die Ukraine nach Russland ist gekappt. Die Seehäfen und Küsten der Ukraine im Schwarzen Meer sind durch Treibminen für die internationale Handelsflotte blockiert. Russland und die Ukraine haben am 22. Juli unter Vermittlung der Vereinten Nationen

ein Abkommen unterzeichnet, das **Ausnahmen für Getreide-Transporte** vorsieht. Trotz der Risiken einer Befahrung stellen Reeder Schiffe zur Verfügung. Das erste Schiff mit ukrainischem Getreide hat Istanbul am 3. August erreicht. Der transeurasische Containerverkehr über die Seidenstraßen-Nordroute ist weiterhin nicht von Einschränkungen betroffen. Die in Zusammenarbeit der nationalen Eisenbahnen aufgebaute Schienenbrücke von der EU in die Ukraine für zivile Güter ist intakt.

- Die EU hat ein **Anlaufverbot für Schiffe unter russischer Flagge sowie Schiffe russischer Reeder an EU-Häfen** ausgesprochen. Darüber hinaus ist es mit wenigen Ausnahmen russischen und belarussischen Straßengüterverkehrsunternehmen untersagt, in die EU einzufahren. Das 6. Sanktionspaket der EU verbietet seit dem 3. Juni die Einfuhr von russischem Rohöl und russischen Erdölzeugnissen auf dem Seeweg. Für bereits abgeschlossene Verträge gilt eine Übergangsfrist von sechs Monaten für Rohöl und acht Monaten für Erdölzeugnisse. Über Pipelines darf Rohöl weiterhin importiert sowie anschließend an europäische und nicht-europäische Staaten exportiert werden. Darüber hinaus gilt aktuell ein **Verbot der Versicherung und Rückversicherung von russischen Schiffen** durch EU-Unternehmen. Die EU will die langfristige Zusammenarbeit mit Russland und Belarus beim Aufbau der Verkehrsinfrastruktur zurückfahren. Ein erster Vorschlag für die **Revision der TEN-T-Verordnung** sieht vor, die beiden Staaten aus den TEN-T-Karten zu streichen. Gleichzeitig will die EU-Kommission im Rahmen der TEN-T-Revision vier europäische Verkehrskorridore in die Ukraine und nach Moldau verlängern sowie die Umrüstung ukrainischer Breitspur-Gleise auf die europäische Normalspur prüfen.
- Der BDI steht mit dem BMWK, dem BMDV und den Verbänden der Logistikbranche in regelmäßigem Austausch zur kontinuierlichen Fortschreibung eines Lagebildes im Bereich Transport und Logistik.

## Risiken

Die **volkswirtschaftlichen Auswirkungen** der aktuellen Situation in der Logistik hängen primär davon ab, wie und über welchen Zeithorizont sich Kraftstoffpreise, Personalverfügbarkeit und Laderaumkapazitäten entwickeln. Steigende Transportkosten wirken bereits kurzfristig preistreibend für Industrie- und Konsumgüter. Besonders dort, wo Transporte einen vergleichsweise hohen Anteil an den Produktionskosten ausmachen, können sie zur vorübergehenden oder dauerhaften Aufgabe von Wertschöpfungsmodellen führen.

### Straßengüterverkehr

- Das Ausmaß der Verschärfung des europaweit bereits bestehenden **Fahrermangels** und der weiteren Verknappung **verfügbarer Kapazitäten im Straßengüterverkehr** durch den Krieg und seine direkten wie indirekten Folgen, lässt sich gegenwärtig kaum quantifizieren. Die Engpässe, die aus dem dauerhaften Entzug von Fahrern aus der Ukraine, Russland und Belarus aus dem europäischen Markt resultieren könnten, dürfen jedoch nicht unterschätzt werden. Bestimmte kapazitätsmindernde Effekte des europäischen Mobility Package wie die Rückkehrpflicht des Fahrzeuges im Rahmen der Kobotage beginnen erst langsam 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 Transporte von Energieträgern aber auch Hilfsgüter- und Militärtransporte nachgefragt bzw. akquiriert werden. Die bereits steigende Nachfrage nach Kesselwagenkapazitäten könnte zu Engpässen im Gesamtmarkt führen.
- Eine stärkere Verlagerung der Energieversorgung auf die Schiene kann die in Deutschland bereits angespannte Lage hinsichtlich der **verfügbaren Kapazitäten im Schienennetz** verschärfen.

### Binnenschifffahrt

- Die **Pegelstände** auf den Hauptverkehrsadern Rhein und Donau sowie weiteren Wasserstraßen lagen im Sommer 2022 zeitweise deutlich unter dem Niveau der Vorjahre, was zu Kapazitätsengpässen auf den Wasserstraßen führte. Ein erneutes Sinken der Wasserstände würde die mögliche **Auslastung der Binnenschiffe** abermals reduzieren. Um bei länger andauernden Niedrigwasserperioden die Versorgungssicherheit sicherzustellen, müssten in der Folge Transporte von Energieträgern auf die bereits ausgelastete Schiene verlagert werden.

### Seeverkehr

- Aufgrund der **chinesischen Zero-Covid-Strategie** mit wiederkehrenden regionalen Lockdowns, **hoher Nachfrage sowie Unsicherheiten durch den Krieg und Streiks** in deutschen und nordamerikanischen Häfen stauen sich Schiffe und Container vor und in Häfen weltweit. Neue Covid-Ausbrüche in anderen Weltregionen könnten zu erneuten Produktionsunterbrechungen und Störungen der internationalen Lieferketten führen. **Kapazitätsengpässe in der Abfertigung** verlagern sich aufgrund von Nachholeffekten von China aktuell in andere Regionen, u.a. die Nordsee. Die Frachtraten fallen aktuell, sind jedoch weiterhin um ein Vielfaches höher als in der Zeit vor der Corona-Pandemie.

### Luftverkehr

- Der **Wettbewerb** europäischer Airlines zu Fluggesellschaften aus Drittstaaten ist verzerrt, da diese den russischen Luftraum weiter nutzen können. Aufgrund der **kriegsbedingt höheren Kosten** für Dienstleistungen europäischer Fluggesellschaften ist mittelfristig damit zu rechnen, dass Spediteure und Frachtbroker zu außereuropäischen Fluggesellschaften und Flughafenstandorten wechseln. Dies würde zu Kapazitäts- und Wertschöpfungsverlusten in der EU führen.

## Handlungsoptionen

- Erleichterung der **Befähigung ukrainischer Geflüchteter** zum Einsatz in der Logistik.
- Engmaschiges **Monitoring der auf Straße, Schiene und Binnenschiff verfügbaren Kapazitäten durch BMDV und BMWK**.

### Straßengüterverkehr

- Monitoring der verfügbaren Kapazitäten inkl. Kabotage. Entlang dieses Monitorings sollte über den Einsatz **verschiedener Instrumente** entschieden werden. Hierzu zählen:
  - Aufhebung der Feiertags- und Sonntagsfahrverbote,
  - Vorübergehende Aussetzung von Weiterbildungserfordernissen für Fahrer,
  - Zeitlich befristete, moderate Anhebung der im Straßengüterverkehr maximal zulässigen Gewichte,
  - 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, Führerscheinerwerb beschleunigen und in Fremdsprachen ermöglichen, Absenkung der Kosten für die Erlangung von Fahrerlaubnissen im Inland, Steigerung der Attraktivität der Lkw-Fahrertätigkeit 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**

- Monitoring der Kapazitäten an Transportmitteln (ins. Kesselwagen und Kohlewaggons), Trassenverfügbarkeiten und Verkehrsleistungen sowie Nachfrage nach Transporten von Energieträgern.
- Stärkung der **Alternativrouten** außerhalb der russischen Einflussosphäre, um Ausfallrisiken durch Diversifizierung zu minimieren.
- Bei drohenden Engpässen: Eine tiefgehendere **Priorisierung von Gütertransporten** gegenüber dem Personenverkehr, insbesondere im Hinblick auf Transporte von Energieträgern zur Sicherstellung der Versorgungssicherheit.
- 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.

### **Binnenschifffahrt**

- Monitoring der Pegelstände, Kapazitäten an Transportmitteln und Nachfrage nach Transporten von Energieträgern.
- Bei drohenden Engpässen: Priorisierung der Abfertigung von Energietransporten zur Sicherstellung der Versorgungssicherheit.