

# IW-Kurzbericht 41/2020

## Den Corona-Stress in der Logistik senken

Thomas Puls, 3. April 2020

**Die Corona-Pandemie bedeutet auch für die Logistik eine Stresssituation. Sie muss trotz Lieferausfällen und Grenzschließungen die Versorgung der Bevölkerung aufrechterhalten und auch für den Moment bereitstehen, an dem die Produktion wieder hochgefahren wird. Diese Herausforderungen treffen aber auf eine Branche, in der vor der Krise bereits vieles auf Kante genäht war. Fachkräfte fehlten an zentralen Stellen des Logistiksektors, etwa Fahrpersonal und Fachkräfte in der zentralen Verkehrssteuerung. Diese Engpässe senken jetzt die Resilienz des Gesamtsystems. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen sinnvoll, die das Stresslevel für die Logistiker reduzieren. Nach guten Entscheidungen auf nationaler Ebene, müssen jetzt auch für den grenzüberschreitenden Verkehr Lösungen gefunden werden.**

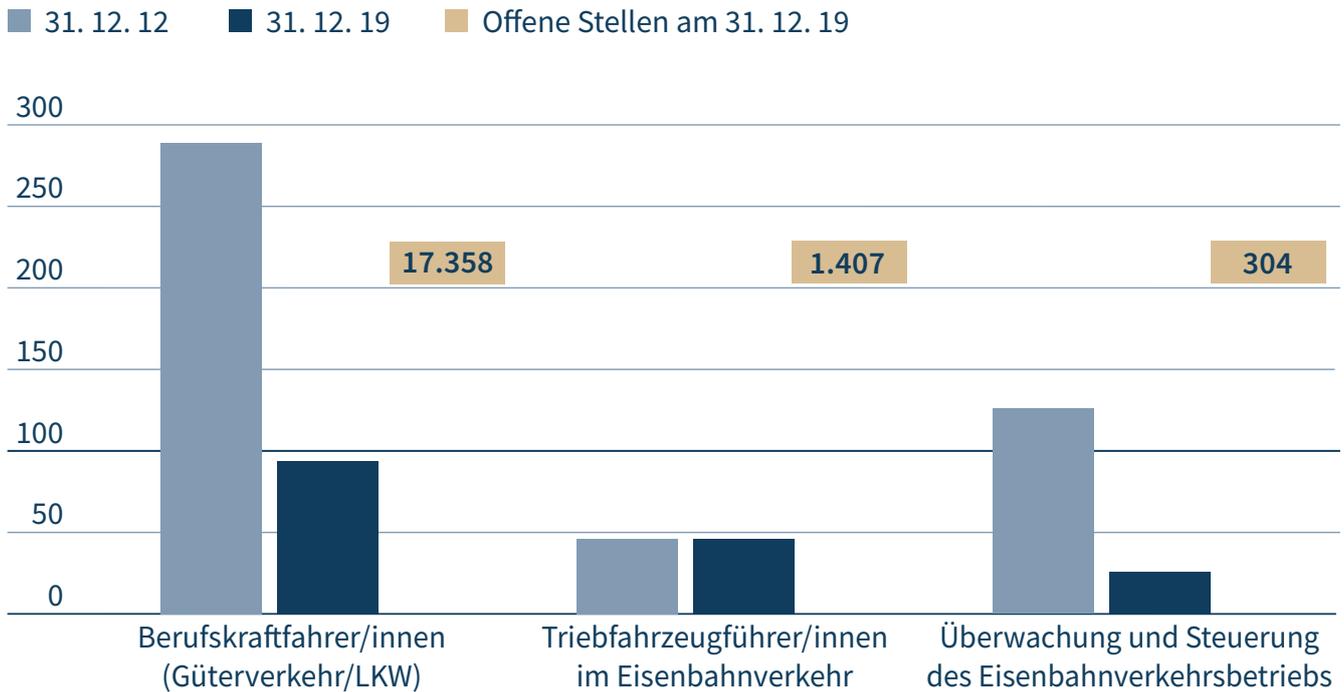
Ein reibungsloser Transport ermöglicht erst den Aufbau von komplexen Produktionsnetzwerken, die diverse Produktionsstandorte umfassen. Die globalen Logistikketten sind zur Grundlage des Wohlstands geworden, wurden aber bislang in der Öffentlichkeit zu sehr als Selbstverständlichkeit angesehen. Jetzt im Zuge der Corona-Krise sind die Logistikketten erheblichem Zusatzstress ausgesetzt. Die Logistiker stehen vor der Herausforderung, die flächendeckende Versorgung im Land

zu sichern, während Grenzübertritte im europäischen Binnenmarkt an vielen Stellen erschwert wurden. Auch die zuletzt beobachtbaren Hamsterkäufe erhöhen den Stressfaktor für die Lieferketten weiter, da die plötzliche Zusatznachfrage etablierte Abläufe in der Versorgung weiter durcheinanderbringt. So hat sich beispielsweise das Transportaufkommen im Lebensmittelbereich um 20 Prozent erhöht. Das lässt sich zwar zunächst mal mit Transportkapazitäten auffangen, die in anderen Bereichen frei geworden sind, jedenfalls solange, wie keine spezialisierten Transportmittel – etwa Kühlfahrzeuge – benötigt werden. Eine Steigerung von Produktion und Verteilung der aktuell massiv nachgefragten Güter zieht aber auch weitere Transportbedarfe nach sich, etwa für Rohstoffe oder Verpackungen. Auch diese müssen gesichert sein, damit die Nachfrage befriedigt werden kann.

Die nationale Politik hat mit der Verkündung des Gütertransport-Pakts für Deutschland sinnvolle Schritte unternommen, um die Logistik zu entlasten und mehr Flexibilität in das System zu bringen. Hierzu wurden verschiedene Vorschriften zeitweise zurückgesetzt. Zu nennen sind die Flexibilisierung beim Sonntagsfahrverbot oder das Aussetzen von verpflichtenden Schulungen für Lkw-Fahrer, die eigentlich regelmäßig wiederholt werden müssen. Da diese Schulungen derzeit ebenso wenig möglich sind, wie TÜV-Untersuchungen der Fahr-

# Engpassberufe in der Logistik

Engpassrelation: Arbeitslose je 100 gemeldete offene Stellen



Quelle: Kompetenzzentrum Fachkräftesicherung (KOFA.de); Bundesagentur für Arbeit

zeuge, können diese Termine geschoben werden ohne die Zulassung von Fahrer oder Fahrzeug zu verlieren. An den Grenzen sollen explizite Lkw-Spuren ausgewiesen werden, um Staubildungen zu verringern. Die Betriebszeiten von Schleusen an Binnenwasserstraßen werden verlängert und die Bewirtschaftung von staatseigenen Parkplätzen an den Autobahnen gesichert. All diese Anpassungen an das derzeitige Krisenumfeld erhöhen Flexibilität und damit auch die Widerstandskraft des Logistiksystems.

Dieser Umstand ist deshalb von hoher Bedeutung, da die Logistikbranche schon vor der Corona-Krise an vielen Stellen mit dem Fehlen von Personal konfrontiert wurde. Zahlreiche Logistikberufe gehören zu den sogenannten Engpassberufen, in denen es mehr offene Stellen als passend qualifizierte Arbeitslose gibt (vgl. Malin et al., 2019, 7). Durch derartige Fachkräfteengpässe wird eine Stellenbesetzung nachhaltig erschwert. Bei einigen absoluten Schlüsselberufen im Logistikbereich liegen starke Fachkräfteengpässe vor. Hier übersteigt bereits die Zahl der bei den Arbeitsagenturen gemeldeten offenen Stellen die Anzahl der Arbeitslosen, obwohl nur etwa

jede zweite offene Stelle auch gemeldet wird. Hiervon besonders betroffen ist der Schienenverkehr. Wie man in der Abbildung sehen kann, sind sowohl Lokführer als auch das Personal in der zentralen Verkehrssteuerung, etwa Stellwerkstechniker, absolute Mangelware und die Lage hat sich in den letzten Jahren deutlich verschärft. Hier gibt es praktisch keine qualifizierten Personalreserven mehr am Markt. Ausfälle sind also kaum zu ersetzen.

Mit Engpassrelationen von unter 30 gehören diese beiden für den Betrieb der Bahnen unverzichtbaren Berufe zu den knappsten Qualifikationen in Deutschland. Das beeinflusst die Resilienz des Schienenverkehrs unter der aktuellen Pandemielage negativ, denn insbesondere Ausfälle im Bereich der Verkehrssteuerung haben im Schienenverkehr erhebliches Schadenspotenzial. So führte Branchenberichten zufolge ein einzelner Covid-19-Verdachtsfall in einem Stellwerk dazu, dass eine der wichtigsten Güterverkehrstrassen im Ruhrgebiet für mehr als 24 Stunden nicht für Verkehre zur Verfügung stand. Im Netzbetrieb technische, personelle und kapazitative Redundanzen zu erhalten und dort, wo sie nicht bestehen, aufzubauen, sollte daher gegenwärtig Vorrang

haben. Hier muss auch die Möglichkeit auf den Tisch kommen, unter Gewährleistung der Betriebssicherheit bei Personalengpässen Ausnahmen vom Arbeitszeitgesetz zu ermöglichen. Ein anderer bedenkenswerter Schritt bestünde darin, die allgemeine Priorisierung der Verkehrsarten auf dem Schienennetz umzustellen. Da der Personenverkehr deutlich zurückgegangen ist, sollten Güterzüge für die Dauer der Corona-Krise Priorität bei der Vergabe von Trassen bekommen. Analog zum Straßenverkehr gehören auch die Lenkzeiten der Lokführer für die Dauer der Krise auf den Prüfstand, da die An- und Abreise der Lokführer zum Ort des Personalwechsels aufgrund des eingeschränkten Personenverkehrs erschwert wird.

Das gilt insbesondere bei grenzüberschreitenden Verkehren, denn wenn der Lokführer die Grenze nicht überschreiten darf, ohne in Quarantäne zu müssen, kann er auch keinen Zug übernehmen und nach Deutschland fahren. Das ist nur ein Beispiel dafür, wie die fehlenden Absprachen unter den Staaten der europäischen Union unnötigen Druck auf die Logistikketten ausüben. Besonders augenscheinlich wurde dies zuletzt durch die Lkw-Staus an den Grenzen zu Polen oder Tschechien. Hier besteht noch großer Nachhol- und Koordinationsbedarf für die Politik. Die internationalen Verkehre müssen weiter rollen, wenn die flächendeckende Versorgung in Europa gewährleistet werden soll. Wirklich zentral wird dies, wenn die Produktion in Europa wieder angefahren werden soll. Dann muss die europäische Verkehrspolitik so weit sein, dass eine koordinierte Wiedereröffnung der Verkehrsachsen in die Wege geleitet werden kann. Ansonsten drohen Verwerfungen bei der Transportabwicklung, welche den gesamten Prozess zurückwerfen könnte.

## Quellen

Malin, Lydia / Jansen, Anika / Seyda, Susanne / Flake, Regina, 2019, Fachkräfteengpässe in Unternehmen – Fachkräftesicherung in Deutschland – diese Potenziale gibt es noch, KOFA-Studie, Nr. 2, [https://www.kofa.de/fileadmin/Dateiliste/Publicationen/Studien/Fachkraefteengpaesse\\_2019\\_2.pdf](https://www.kofa.de/fileadmin/Dateiliste/Publicationen/Studien/Fachkraefteengpaesse_2019_2.pdf)