

Krisenopfer Lieferketten

Hintergrundinformation der Hafenwirtschaft

Seit Beginn der Corona-Pandemie kommt es verstärkt zu Verspätungen in internationalen Lieferketten. Branchenbeobachter gehen davon aus, dass die Verwerfungen mindestens bis Ende des Jahres 2022, aber wahrscheinlich darüber hinaus anhalten werden. Warum können die Beteiligten die Probleme nicht kurzfristig lösen? Für den ZDS liegt eine wesentliche Ursache darin, dass sich die Nachfrage nach Gütern, Waren, Vorprodukten und Dienstleistungen aller Art in den Corona-Jahren rasant verändert hat. Nur mit einem gemeinsamen Verständnis aller Beteiligten und mit Hilfe politischer Unterstützung lassen sich die Engpässe langfristig abbauen.

Lieferketten – Ein klassischer Fall von Angebot und Nachfrage

Der internationale Güter- und Warenverkehr setzt sich aus millionenfachen Lieferketten zusammen. Produkte, die in einem Geschäft verkauft oder in einer Fabrik genutzt werden, müssen zuvor von Produktionsstätten auf der ganzen Welt hin zu den jeweiligen Verkaufs- und Verbrauchsstellen gebracht werden. Dazu bedarf es einer Vielzahl von Transportmitteln wie LKW, Bahnen, Schiffen und Flugzeugen. Außerdem kommen verschiedene Transportbehältnisse, vor allem Container, zum Einsatz.

Nicht nur die Güter und Waren selbst, sondern selbstverständlich auch Fahrzeuge, Behältnisse und Dienstleistungen für die Lieferketten, unterliegen den Gesetzmäßigkeiten von Angebot und Nachfrage. Damit Lieferketten funktionieren, müssen täglich eine Vielzahl von Vereinbarungen getroffen und an tagesaktuelle Marktbedingungen angepasst werden. Die vielen Anbieter der entsprechenden Produkte und Dienstleistungen – Fuhrunternehmen, Eisenbahnunternehmen, Reedereien, Umschlagunternehmen und Speditionen – müssen dabei zueinander finden und Preise, Konditionen sowie Kapazitäten aushandeln, letztlich für den Transport eines jeden einzelnen Produkts auf der Welt.

Schwankungen von Angebot und Nachfrage sowie entsprechende Preisveränderungen gehören zum Wirtschaftsleben. Problematisch wird die Lage, wenn sich Angebot oder Nachfrage schlagartig verändern, insbesondere wenn diese Veränderung nicht nur lokal, sondern überregional oder gar global eintritt.

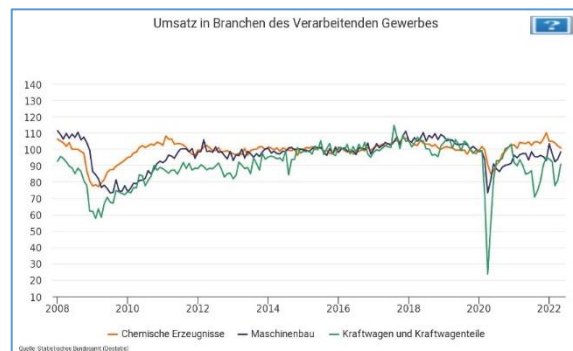
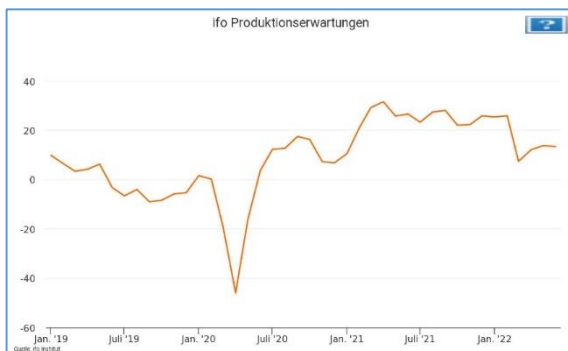
Corona-Pandemie als Hauptursache

Hauptursache für die anhaltenden Lieferengpässe ist die Corona-Pandemie, die weltweit zu veränderten Nachfragemustern für Waren und Dienstleistungen geführt hat. Auf einen Schlag verringerte sich durch getroffene Schutzmaßnahmen wie Lockdowns und Reiseverbote die wirtschaftliche Aktivität weltweit – und nahezu ebenso rasant nahm sie nach deren Lockerungen zeitweise wieder zu.

Betroffen waren und sind vor allem Konsumgüter, doch auch die für deren Produktion erforderlichen Investitionsgüter wie Maschinen, Fahrzeuge oder Vorprodukte. Aus Sicht der Häfen beeinflusste das vor allem den Container- und Fahrzeugumschlag sowie den Umschlag konventionellen Stückguts.¹

Auf die veränderte Nachfrage reagierte die Industrie weltweit mit Anpassungen in der Disposition sowie der Produktion bis hin zu temporären Werksschließungen. Legt beispielsweise ein Fahrzeughersteller seine Bänder vorübergehend still, werden auch die für die Montage bestellten Bauteile in Containern nicht mehr gebraucht. Diese Container bleiben liegen und stehen für andere Transporte zunächst nicht zur Verfügung.

Das Ende von Lockdowns und Reiseverboten führte zu Aufholeffekten, die durch Konjunkturprogramme von Regierungen weltweit zusätzlich angereizt wurden. Diese Aufholeffekte und die insgesamt verstärkte Nachfrage begünstigten Stausituationen ebenfalls. Ein Blick zum Beispiel auf die Produktionserwartungen der deutschen Wirtschaft oder auch die Umsätze des verarbeitenden Gewerbes belegt die durch die Corona-Pandemie verursachten und anhaltenden Ausschläge von Produktion und Verbrauch.²



Für Wirtschaftsräume weltweit, ob für die USA, China, Brasilien, Indien, Russland oder die Europäische Union, lassen sich solche Darstellungen wiederholen. Die Corona-Pandemie hat weltweit zu starker Volatilität geführt.

Neben den Corona-Einschränkungen gibt es noch weitere Faktoren, die die aktuellen Engpässe verstärken und eine Erholung der Lieferketten verhindern. Dazu gehören eher punktuelle Störungen wie Hafensperrungen, die Blockade des Suez-Kanals oder die Auswirkungen des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine. Hinzu kommen bereits zuvor existierende Probleme in der Verkehrsinfrastruktur, bei der Personalbeschaffung („Fahrermangel“) und im Wettbewerbsrecht.

Die deutschen Seehäfen – Immer 24/7 im Einsatz

Die internationale Logistik ist mit unberechenbaren und sich grundsätzlich verändernden Verkehrsströmen konfrontiert. Nicht nur bei den verschifften Gütern und Waren, sondern

¹ Auch im Energiebereich, etwa im Kohleumschlag, waren deutliche Veränderungen zu verzeichnen.

² Alle Bilder: [Konjunktur und Wirtschaft - Dashboard Deutschland \(dashboard-deutschland.de\)](https://dashboard-deutschland.de)

auch bei Transportmitteln und -behältern kommt es zu Volatilität sowie einem wechselnden Verhältnis von Angebot und Nachfrage.

Trotz all der beschriebenen Schwierigkeiten haben die deutschen Seehafenbetriebe an den 20 Hafenstandorten an Nordsee und Ostsee im Verlauf der Pandemie durchgängig 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche zuverlässig gearbeitet. Sie haben ihre Personalkapazitäten jeweils den Bedürfnissen angepasst. Wo es möglich war, wurden zusätzliche provisorische Flächen beschafft.

Schon seit langem setzen deutsche Seehäfen auf modernen Datenaustausch mit ihren Partnern, wie die Port Community Systeme in deutschen Häfen oder auch die überbetriebliche Koordinationsstelle für Schiffsverkehre – das Hamburg Vessel Coordination Centre (HVCC) in Hamburg - belegen. Außerdem setzen die Umschlagunternehmen enge Zeitfenster für die Annahme von Ladung, um Stausituationen zu vermeiden, dies führt gelegentlich auch zum Unmut der auf Flexibilität bedachten Kunden.

Dennoch kommt es auch in den Häfen zu Stausituationen. Ursachen hierfür sind:

- verspätete Schiffsankünfte, die sich aus Stausituationen in vorangegangenen Teilen der Transportkette ergeben
- gestrichene Schiffsanläufe
- Ballung von Exportware, die wegen verspäteter oder ausgefallener Schiffsankünfte länger im Hafen verweilt
- Produktivitätsverluste durch überhöhte Flächenauslastung
- Produktivitätsverluste durch deutlich verspätete oder nicht abgeholte Importladung, zum Beispiel mit zu spät angekommener Saisonware
- Engpässe im Schienennetz wegen knapper Infrastruktur, Baustellen sowie Fahrzeug- und Fahrermangel
- Engpässe im LKW-Betrieb

In den Häfen sind die Probleme entlang der Transportketten zwar am sichtbarsten, denn die Häfen bilden die Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger. Tatsächlich liegen die Gründe dafür jedoch vor allem außerhalb der Hafenterminals und sind entlang der gesamten Transportketten zu suchen.

Auflösen der Staus in den Lieferketten

Um die Stausituationen aufzulösen, ist grundsätzlich eine Entzerrung der Verkehre erforderlich. Dafür bedarf es eines gemeinsamen Verständnisses aller Beteiligten in den Lieferketten – flankiert von entsprechender politischer Unterstützung.

Auch ein verringertes Gesamtladungsaufkommen würde dazu beitragen, doch dieses wäre nur bei einem Rückgang der Wirtschaftsleistung realistisch. Wünschenswert sind vielmehr höhere/gesteigerte Verkehrskapazitäten bzw. eine bessere Auslastung bestehender Kapazitäten.

Deutsche Seehafenbetriebe schaffen durch die Anmietung provisorischer Flächen mehr Kapazität. Solche Flächen sind jedoch mit einer geringeren Produktivität verbunden; dauerhafte Zusatzflächen sind nach Rückgang der Stausituation zunächst eher nicht erforderlich. Der Maßnahme Flächenerweiterung sind Grenzen gesetzt. Geeignete Flächen sind nur begrenzt verfügbar, auch bedingt durch das Gefahrgut-, Raumordnungs- und Baurecht. **Die öffentliche Hand sollte bei der Erschließung von Hafentflächen konstruktiv mitwirken.**

Zusätzliche Kapazität im Straßenverkehr ließe sich durch die vorübergehende Aufhebung von Nacht- und Wochenendfahrverboten schaffen. Das würde allerdings voraussetzen, dass auch am anderen Ende des Weges nachts und am Wochenende gearbeitet wird. **Hierfür sollte die Notwendigkeit von Sonntagsarbeit entlang der gesamten Transportkette tariflich angepasst werden - eine Selbstverständlichkeit in anderen Berufen der kritischen Infrastruktur (Krankenhäuser, Feuerwehr etc.)** Dabei zu überwinden wäre der ohnehin bestehende Personalmangel bei Fahrern und an den Rampen. **Die öffentliche Hand sollte die vorübergehende Aufhebung von Nacht- und Wochenendfahrverboten umgehend umsetzen.**

Essenziell ist es, dass alle Beteiligten die Auflösung der Engpässe als gemeinschaftliche und nationale Aufgabe betrachten. Erforderlich ist dafür ein Höchstmaß an Kommunikation, Einsatzbereitschaft und Disziplin, damit Vereinbarungen und Zusagen eingehalten werden können. Neben kurzfristigen Maßnahmen muss der Staat auch gerade bei mittel- bis langfristig absehbaren Herausforderungen seine Hausaufgaben machen. **Die öffentliche Hand sollte die herausragende Bedeutung der Logistik für das Gemeinwohl klar und beständig würdigen.**

Dazu gehören der rasche Ausbau und vor allem die Instandhaltung von Verkehrsinfrastrukturen. Ein Investitionsstau rächt sich oft bitter, wie aktuell bei der Bahn beobachtet werden kann. **Die öffentliche Hand sollte daher die Planungsprozesse für Infrastruktur deutlich beschleunigen. Mit dem Blick nach vorn ist es zwingend notwendig, massiv in den Ausbau der digitalen Infrastruktur zu investieren, um die Verkehrslenkung deutlich zu verbessern.**

Auch bei sich absehbar verschärfenden Problemen wie dem Fachkräftemangel müssen frühzeitig die Weichen gestellt werden, da es mitunter viele Jahre dauern kann, bis Maßnahmen wirken und neue Fachkräfte fertig ausgebildet sind.

Die öffentliche Hand sollte die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung einer adäquaten Infrastruktur und des erforderlichen Personalbestandes einleiten.

Echte Abhilfe für die aktuellen Probleme wird jedoch erst dann eintreten, wenn unberechenbare Krisensituationen wie die Corona-Pandemie weniger ausgeprägt auftreten und sich an vielen Orten in der Welt Angebot und Nachfrage für Transportkapazitäten wieder angenähert haben.