

Verlässliche Lieferketten statt britischer Zustände

Mit den Lieferketten ist es so wie mit den Heizzimmern: Sie sind unbeachtet, unbemerkt, aber ihre Funktion ist dennoch ungemein wichtig.



Der Beginn der Pandemiezeit war hier eine „Ausnahmesituation“, betont Christian Strasser, WKOÖ Spartengeschäftsführer Transport Verkehr. Plötzlich sprach alles von der Bedeutung einer verlässlichen, funktionierenden Versorgung – und das nicht nur wegen des damals kurzfristig aufgetretenen „Toilettenpapier-Booms“. Nein, im Lockdown wurde nun allgemein der Wert einer stabilen Güterversorgung erkannt und sogar die LKW-Lenker und -Lenkerinnen wurden als Helden bzw. Heldinnen der Krise tituliert. Bald war es damit aber auch schon wieder vorbei. Denn ihnen wurde bei Unternehmen, wo sie ablieferten, vielfach jedweder Zugang – sogar jener zu einer Toilette – untersagt.

Und dann plötzlich die Bilder aus Großbritannien: Leere Regale in den Supermärkten, leere Zapfsäulen an den Tankstellen. Die Ursache lag im Personalmangel sowie an Staus in den größten internationalen Containerhäfen und damit verbundenen Lieferverzögerungen weltweit – also Störungen der sonst so resilienten Lieferketten. Somit war dies ein Alarmzeichen und zugleich eine weitere Erschwerung in einer ohnedies Pandemie-geplagten Zeit, das uns ein gemeinsames Paradoxon bei den Themen Gesundheit einerseits sowie Lieferketten-Resilienz andererseits aufzeigt: Der Wert beider wird primär erkannt, wenn er droht, abhanden zu kommen. Sonst sind sie hingegen ein oft wenig bis unbeachteter Zustand.

Resilienz der Güterversorgung

„Soweit der Befund, der uns alle gemeinsam inspirieren sollte, für die Zukunft wertvolle Schlüsse abzuleiten, zumal sich – entgegen der Annahme oder

gar Sehnsucht mancher Verkehrspolitikern und -politikerinnen – Wirtschaftswachstum und Steigerungen in der Gütermobilität nicht trennen lassen und bis 2040 eine Zunahme im Gütertransport um bis zu 50 Prozent prognostiziert wird“, richtet Strasser den Blick in die Zukunft.

Spätestens die Zeit der Pandemie sollte uns gelehrt haben, dass Logistikbetriebe jene Motoren sind, die unsere Lieferketten aufrechterhalten. Das bedeutet, diese als kritische Infrastruktur und deren Personal als systemrelevant anzuerkennen. Viel zu lange waren hierzulande in den Krisenmonaten Abläufe gefährdet, weil die Politik diese Eigenschaft nur primär im Lebensmittelhandel sah. Bis uns eben England aufzeigte, dass Lebensmittel – um Nutzen für den Menschen zu stiften – erst einmal überhaupt ins Regal kommen müssen. Die oft gescholtene EU-Kommission hat dies sehr rasch erkannt und mit der Idee der „Green Lanes“ dem Gütertransport aufgrund seiner Versorgungsrelevanz an den Grenzen in Europa Vorfahrt und eine Befreiung von Einreise-Registrierungs- und Quarantänenvorschriften bieten wollen. Die Realität an den nationalen Grenzen quer durch Europa zeigt uns aber leider, dass diese Lektion noch nicht wirklich gelernt wurde. Und bei der Haltung vieler Verlader, deren Personal die früheren „Kapitäne der Landstraße“ an den Verladerampen oft in einer Tonalität herumkanndieren wie im letzten Jahrhundert auf Kasernenhöfen, darf es uns nicht wundern, sollten uns Zustände wie in England auch in unseren Breiten bald einholen.

Versorgung braucht Wege

Lieferketten – also Logistikwege – sind wie Adern für den Blutkreislauf der Wirtschaft und das Funktionieren ihrer Organe. Diese Wege sollten gepflegt und nicht überlastet werden, damit ein Kollaps ausbleibt. Der internationale Warenaustausch ist Realität, somit ein anzuerkennendes gesellschaftliches Bedürfnis. Diese Mobilität braucht auch entsprechende Wege. Und diese gilt es auf allen Verkehrsträgern – Straße, Schiene, Wasser, Luft – effizient zu entwickeln. Wir brauchen leistungsfähige Straßen, verlässliche und qualitätsvolle Angebote auf der Schiene und am Wasser – selbst wenn dazu mal eine Fahrtrinne auf einem Strom ausgebaggert werden muss, um die Fahrwegtiefe sicherzustellen – und ergänzend und gezielt eingesetzt auch auf dem Luftweg. „Dazu werden wir uns alle bekennen müssen, wenn wir Wachstum, Wohlstand und Sicherheit – ebenso wie sichere Lieferketten – weiterhin haben wollen. Denn Mobilität ist kein Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck“, betont Strasser, der abschließend ergänzt: „Wir bringen, was Sie täglich brauchen – heute, morgen, immer!“

