

BDI-Diskussionspapier

Covid-19 in Transport und Logistik

Empfehlungen zur Sicherung der logistischen Versorgung der Industrie in Deutschland

Stand: 23. März 2020

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Empfehlungen	4
1. Allgemein	4
2. Straßenverkehr.....	6
3. Luftverkehr	8
4. Schienenverkehr	10
Über den BDI	13
Impressum	13
Ansprechpartner	13

Einleitung

Die Verbreitung des neuen Coronavirus wird in allen Ländern Europas drastische Auswirkungen auf das Logistik- und Transportwesen haben, die wiederum zu Verzögerungen bei industriellen Fertigungsprozessen und bei der Versorgung mit Gütern führen können. Gleichzeitig führen aktuelle Absatzeinbrüche zu Produktionsrückgängen und damit wiederum zu geringeren Auslastungsgraden einzelner Logistikketten. In Summe könnten beide Effekte eine Abwärtsspirale in Gang setzen, die möglichst aufzufangen ist.

Eine Störung oder gar Unterbrechung der Güterströme und Lieferketten gefährdet nicht nur die Versorgung der Bevölkerung, sondern dürfte auch zu schweren wirtschaftlichen Schäden führen. Daher ist die Bundesregierung dringend aufgerufen, sich national sowie auf europäischer und internationaler Ebene für die Aufrechterhaltung des Waren- und Güterverkehrs einzusetzen.

Europäisch und international vernetzte Wirtschafts- und Produktionsprozesse sind Ausdruck einer arbeitsteiligen Wirtschaftsordnung, die insbesondere in der Europäischen Union Garant für wachsenden Wohlstand durch Angleichung der Beschäftigungs- und Lebensverhältnisse ist. Damit hochspezialisierte und miteinander vernetzte Produktionsprozesse funktionieren, sind diese auf eng getaktete Logistikketten und ein leistungsfähiges Güterverkehrssystem angewiesen. Gerade auch in dieser Krise basiert das Funktionieren der Wirtschaft auf verlässlichen, planbaren und effizienten Verbindungen und einer möglichst reibungslosen Interoperabilität aller Verkehrsträger.

Jeder Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr) hat die ihm eigenen spezifischen Vorteile bei der Art der Ladung, der Transportdauer, der Kostenseite sowie bei der Einbindung in komplexe und eng getaktete Logistikabläufe. Die deutsche Industrie wählt nach komplexen Entscheidungskriterien die für die Produktion und Verteilung ihrer jeweiligen Güter den idealen Transportmix und nutzt daher alle Verkehrsträger gleichermaßen – bevorzugt in einer intermodalen Transportkette.

Der weltweite Versand von Ersatzteilen des Maschinen- und Anlagenbaus sowie dringend benötigter Medizintechnik und Pharmazeutik erfolgt durch Luftfracht. Massengüter, maritime Container und Rohstoffe werden auf der Langstrecke bevorzugt durch Binnenschiffe und im Schienengüterverkehr transportiert. Bei schnell benötigten Gütern für Produktionsprozesse beispielsweise in der Automobilindustrie sowie Gütern des täglichen Bedarfs erfolgt der bevorzugte Transport auf der Straße bzw. im Kombinierten Verkehr.

Empfehlungen

1. Allgemein

1.1 Einheitliche Hygieneleitlinie für in der Logistik tätige Personen

Die berechtigte Angst vor der weiteren Ausbreitung der Covid-19 Pandemie führt zu sehr unterschiedlichen Hygienevorschriften und Sicherheitsvorkehrungen von Versendern und Warenempfängern. Insbesondere Lkw-Fahrer sind mit einer Vielzahl unterschiedlichster Anforderungen konfrontiert, die oft nur schwer erfüllbar sind. Unter Wahrung der Minimalabstandsregelung und ggf. weiterer, zu etablierender Abläufe sollte eine Warenanlieferung auch bei Nichtverfügbarkeit einer Schutzmaske des Fahrpersonals immer noch möglich sein. Hier sollte dringend ein europäisch abgestimmtes Verfahren vereinbart und Transportunternehmen, Verladern und Warenempfängern in Form eines Merkblatts zur Verfügung gestellt werden.

1.2 Transparenz bei bereits ergriffenen Maßnahmen schaffen

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollte gemeinsam mit den Bundesländern in Bezug auf die Pandemielage alle für den Bereich Transport und Logistik getroffenen Empfehlungen und Beschlüsse im Wortlaut und mit einer kurzen Erläuterung an zentraler Stelle online verfügbar machen. Dies unterstützt eine schnelle und bundesweit einheitliche Umsetzung von ergriffenen Maßnahmen.

1.3 Evaluation der Wirksamkeit ergriffener Maßnahmen

Neben einer Veröffentlichung ergriffener Maßnahmen, sollte das BMVI auch Informationen über die Wirksamkeit getroffener Maßnahmen, sobald diese erkenntlich werden, an einer zentralen Stelle online zur Verfügung stellen.

1.4 Maritime Lieferketten aufrechterhalten

Für die Industrie und die Versorgung der Bevölkerung ist eine funktionierende Logistik- und Verkehrsinfrastruktur, wie z.B. Umschlagsterminals sowie die Verfügbarkeit von globalen Transportmöglichkeiten und Personal von enormer Bedeutung. Lieferungen können durch Maßnahmen, wie z. B. Grenzschießungen und anderen staatlichen Vorgaben, erheblich eingeschränkt sein. Ausgelöst durch den wochenlangen Stillstand der chinesischen Wirtschaft sind die globalen Lieferketten bereits erheblich gestört. Dies hat bereits die deutlich verringerte Verfügbarkeit von Leercontainern in Europa, sowie die insgesamt verringerten Kapazitäten auf den weltweit verkehrenden Frachtschiffen zur Folge. Es gilt, auch den internationalen Güterverkehr

weiterhin aufrecht zu erhalten und Kapazitäten in der maritimen Lieferkette zu schaffen.

1.5 Personalkapazitäten in der Binnenschifffahrt

Die europäische Binnenschifffahrt ist für einen Großteil der Versorgung der Energie-, Stahl- und Chemieindustrie mit Rohstoffen verantwortlich und daher unverzichtbar. Um Lieferengpässe zu vermeiden und Lieferketten aufrecht zu erhalten, gilt es die Funktionsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu sichern. Strenge Einreise- und Quarantäneregelungen erschweren die Arbeit auf den Schiffen, so dass Personalmangel und eine Beeinträchtigung des Schiffsbetriebs drohen. Es müssen personelle Kapazitäten auch in der Binnenschifffahrt gewährleistet bleiben. Ausnahmen von grundsätzlichen Einreisebeschränkungen für Besatzungsmitglieder anderer EU-Staaten sind durch die Bundesregierung zu unterstützen.

1.6 Zügige Covid-19-Testverfahren in der Logistik

In Zeiten möglicher Logistikengpässe durch kontinuierlich ansteigende Krankenstände sind umsichtige Maßnahmen bei Verhängung von Quarantänemaßnahmen erforderlich. Soweit möglich und insbesondere bei strategisch relevanten Logistikstandorten (z.B. Lager für Medizinprodukte und Lebensmittel sowie Stellwerke und Terminals) sind neben erweiterten Maßnahmen zum Hygieneschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch kurzfristig Tests im Falle von möglichen Covid-19-Infektionen bereitzustellen. Lange Quarantänemaßnahmen, ohne dass tatsächlich Tests bei den möglicherweise infizierten Personen vorgenommen werden, führen zu unnötigen Beeinträchtigungen der Logistikketten und damit möglicherweise zu Engpässen bei der Versorgung der Bevölkerung.

1.7 Betriebseinschränkungen an Sonn- und Feiertagen

Um die Versorgung der Krankenhäuser und der Bevölkerung mit lebenswichtigen und kritischen Gütern sicherzustellen sowie um Arbeitsprozesse und Schichtpläne zu entzerren, sollten Sonntags-/ Feiertagsfahrverbote ausgesetzt und Sonntags-/ Feiertagsarbeit im Transport- und Logistiksektor gestattet werden. Bei der Auslegung der relevanten Güterart sind großzügige und unbürokratische Maßstäbe anzulegen. Hierbei ist ein einheitliches Vorgehen der deutschen Bundesländer wünschenswert, um Transporte und Lieferketten nicht mit einem regulatorischen Flickenteppich zu belasten.

1.8 Notfall-Kinderbetreuung

Auch das im Transport- und Logistiksektor sowie im Bereich der Verkehrsinfrastruktur eingesetzte Personal sollte im Fall von Engpässen Zugang zur Kinder-Notfallbetreuung erhalten können. Die Identifikation von Personengruppen könnte entlang von Branchen, Standorten und/oder Engpassanalysen getroffen werden und sollte nicht alleine in Anlehnung an die Verordnung

zur Bestimmung kritischer Infrastrukturen nach BSI-Gesetz erfolgen. So müssen z. B. auch Postdienstleitungen gemäß Post- und Telekommunikationssicherstellungsgesetz (PTSG) in Krisenzeiten aufrechterhalten werden. Die Einschätzung, wer kritisch oder anderweitig systemrelevant ist, erfolgt heute aus Sicht der Länder. Hier wäre ein einheitlicher gemeinsamer Ansatz wünschenswert, damit für Unternehmen Klarheit herrscht.

1.9 Elektronische Übermittlung von Frachtpapieren

Die elektronische Übermittlung von Frachtpapieren anstelle der Papierübergabe muss flächendeckend zur Beschleunigung und Vereinfachung der Prozesse der Frachtabwicklung für einen reibungslosen Güterverkehr anerkannt werden.

2. Straßenverkehr

2.1 Erhalt des europäischen Binnenmarkts und der Freizügigkeit

Obwohl nachvollziehbar ist, in bestimmten Situationen durch Grenzkontrollen ein Einschleppen von Viren verhindern zu wollen, muss dennoch die Freizügigkeit von Gütern in europäischen Binnenmarkt erhalten bleiben. Die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft ist sicherzustellen. Grenzkontrollen in allen EU-Ländern sind so zu organisieren, dass Staus vermieden werden und Lkw-Fahrpersonal, ihre Fahrzeuge und die mitgeführte Ladung die Staatsgrenzen möglichst verzögerungsarm passieren können. Vorbeugend sollte in angemessen großräumigen Vorlauf zu den Grenzübergängen mindestens ein Fahrstreifen für den durchlaufenden Lkw-Verkehr reserviert werden.

2.2 Zügige Covid-19-Tests für Lkw-Fahrpersonal im Grenzzulauf

Unterschiedliche Regelungen der Nationalstaaten führen dazu, dass Berufskraftfahrer/innen bei grenzüberschreitenden Transporten aus Risikoregionen unter Quarantäne gestellt werden. Die unausweichliche Folge einer derartigen Maßnahme ist, dass kaum noch Transporte in Risikoregionen durchgeführt werden können, da sich hierfür kaum noch Fahrpersonal findet. Um einer weiteren Zuspitzung der Versorgungslage in diesen Regionen entgegenzuwirken, soll statt einer pauschalen Quarantäneregelung zügige Testverfahren an den Grenzen etabliert werden. Dies muss im Einvernehmen mit den europäischen Nachbarstaaten geschehen.

2.3 Schutzausrüstung für Fahr- und Zustellpersonal

Die systemische Bedeutung des Fahr- und Zustellpersonals legt nahe, diesem Personenkreis möglichst einfachen Zugang zu Schutzausrüstung und Desinfektionsmittel zu verschaffen. Meist ist die Risikoexposition nur

punktuell und kann daher mit den richtigen Vorsichtsmaßnahmen auch gut gelöst werden.

2.4 Kabotage-Regeln vereinfachen

Um Versorgungsengpässen vorzubeugen, die möglicherweise aus strengeren Grenzkontrollen in Kombination mit Quarantäneregeln für Berufskraftfahrer im Straßengüterverkehr herrühren, kann die stufenweise Lockerung oder die übergangsweise Aussetzung der europäischen Kabotage-Regelungen einen wichtigen Beitrag leisten. Fahrpersonal aus EU-Ländern müsste demnach nicht mehr nach drei inländischen Fahrten aus dem Gastland in ihr Ursprungsland zurückkehren, sondern könnte im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften zur maximalen Lenk- und Ruhezeit im Gastland weitere Transporte durchführen. Ein Aussetzen der Kabotage sollte unbürokratisch erfolgen.

2.5 Höhere Flexibilität bei der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten

Wartezeiten, deren Ursache ein Rückstau an den Grenzen ist, werden dem Fahrpersonal als Lenkzeit angerechnet. Dies kann bei längeren Wartezeiten zu erheblichen Verzögerungen führen, insbesondere wenn die maximale Fahrtzeit rascher erreicht wird und zusätzliche Ruhepausen einzulegen sind. Solche unerwarteten Verzögerungen treiben durch Kettenreaktionen den Fahrzeug- und Fahrpersonalbedarf in die Höhe und können einzelne eng getaktete Logistikketten weiter destabilisieren. Daher sollte in sorgsamer Abwägung von Aspekten der Verkehrssicherheit und des Arbeitsschutzes vorübergehend eine höhere Flexibilität bei der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten gewährt werden. Die übergangsweise Verlängerung der regelmäßigen wöchentlichen Lenkzeit für Fahrpersonal im Straßengüterverkehr kann die erhöhten Wartezeiten an Grenzen im internationalen Güterverkehr sowie die durch die temporäre Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes geschaffene zusätzliche Schichtzeit kompensieren. Zugleich scheint diese Maßnahme in Abwägung den Aspekten der Verkehrssicherheit und des Arbeitsschutzes verantwortbar zu sein.

2.6 Temporäre Aufhebung des Sonntagsfahrverbots

Da es sich um ein gesetzliches Verbot handelt, müsste eine Weisung an die zuständigen Landesbehörden ergehen, Ausnahmegenehmigungen pauschal bei Eingang eines auch unbegründeten Antrages zu gewähren. Eine großzügige Handhabung ist bereits damit zu begründen, dass zahlreiche Produktionsprozesse entzerrt werden können, um mögliche Infektionsketten in Betrieben klein zu halten.

2.7 Toleranz bei Kontrollen der „Schlüsselzahl 95“

Nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz sind Fahrerlaubnisinhaber dazu verpflichtet, regelmäßig Praxisschulungen zu absolvieren, um die

sogenannte „Schlüsselzahl 95“ im Führerschein nachzuweisen. Aufgrund der Pandemielage werden diese Schulungen ausgesetzt. Daher wird es in den kommenden Wochen vermehrt Fahrer/innen geben, die nicht eingesetzt werden dürfen, weil ihre Schlüsselzahl ausgelaufen ist. Daher sollte die Ahndung von Verstößen gegen das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz aufgrund abgelaufener Führerschein-Schlüsselzahlen für einen längeren Zeitraum ausgesetzt werden.

2.8 Zugang zu Sanitäreinrichtungen / Versorgung von Lkw-Fahrpersonal

Die Restriktionen für Gastronomie schränken auch die Dienstleistungen von Raststätten an Autobahnen ein. Dies hat zur Folge, dass oft Sanitäreinrichtungen geschlossen werden. Die ersatzweise aufgestellten Baustellen-toiletten bieten keine Möglichkeit, sich die Hände zu waschen. Es gilt sicherzustellen, dass gerade für Fahrer/innen auch die zur Eindämmung der Coronaviren notwendigen Hygienemaßnahmen ergreifen können und Zugang zu entsprechenden Sanitäreinrichtungen haben. Lkw-Fahrer/innen berichten auch von Autobahnraststätten, an denen darüber hinaus keine Lebensmittel oder Getränke erhältlich und Restaurants geschlossen sind. Es müssen dringend Maßnahmen ergriffen werden, damit die Grundversorgung der Fahrer/innen entlang der Autobahnen, aber auch beim Laden und bei der Anlieferung von Waren sichergestellt ist.

3. Luftverkehr

3.1 Sicherstellung Flugsicherung:

Zur Aufrechterhaltung der Warenströme via Luftfracht muss die Flugsicherung ohne Einschränkungen aufrechterhalten bleiben.

3.2 Sicherstellung der Funktionsfähigkeit aller Systempartner

Die Abfertigung von Waren und Gütern an den Verladeplätzen der Frachtflughäfen muss durch reibungslose Abläufe und die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit aller Systempartner (u.a. Flughafen, Frachthandling, Zoll, Sicherheitskontrollen für Fracht und Waren) gesichert bleiben. Eine besondere Dringlichkeit besteht für bestimmte systemrelevante Tätigkeiten im Luftverkehr hinsichtlich Quarantänebestimmungen, Reisebeweglichkeit und den Notbetreuungen an Kitas. Hier gilt es seitens der Bundesregierung, Ausnahmeregelungen zu treffen und die hier betroffenen Beschäftigten des Luftverkehrs ähnlich zu stellen wie Personal im Gesundheitswesen.

3.3 Bereitstellung von Schutzvorrichtungen und -maßnahmen

Schutzvorrichtungen und -maßnahmen (z.B. Desinfektionsmittel, Schutzkleidung) müssen für alle am Frachtumschlag Beteiligten zur Verfügung

stehen, um maximal möglichen Schutz bei den hierbei unvermeidbaren Menschenkontakten bereitzustellen.

3.4 Keine Beschränkungen der Crewgröße im Luftfrachtverkehr

Es gilt, ausreichende personelle Kapazitäten zur Abwicklung der Im- und Exportprozesse an den Flughäfen und im Luftfrachtverkehr sicherzustellen. Eine flüssige Frachtabwicklung ist durch die beschleunigte Bearbeitung von Projekten zur digitalen Anbindung von Behörden an digitalisierte Frachtprozesse zu fördern. Zwingend erforderlich zur Aufrechterhaltung der Lufttransportkapazität ist die Einreiseerlaubnis für Crews von Frachtflugzeugen. Hierbei müssen Ausnahmen von grundsätzlichen Einreisebeschränkungen für Cargo-Crews durch die Bundesregierung unterstützt und gewährleistet werden.

3.5 Temporäre Flexibilisierung von Nachtflugregelungen

Die Regularien zur Nachtflugbeschränkung gilt es an die aktuellen Umstände anzupassen. Hierzu sollten Ausnahmegenehmigungen für Frachtmaschinen unbürokratisch gewährt werden. Die Beschränkungen für Starts und Landungen in der Nachtzeit für Frachtmaschinen sind auszusetzen, um Umläufe von Frachtflugzeugen zu beschleunigen und zu flexibilisieren. Die Überprüfung von Verspätungsgründen für landende Frachtmaschinen sollte ausgesetzt werden. So kann Engpässen bei der Bereitstellung von Luftfrachtkapazitäten zum Transport dringend benötigter Güter (wie Medizintechnik) entgegengewirkt werden.

3.6 Sichere Lieferkette aufrechterhalten

Die sichere Lieferkette im Luftfrachtverkehr gilt es mittels unbürokratischer Maßnahmen aufrechtzuerhalten. Hierbei können den Unternehmen, die als Teil der sicheren Lieferkette operieren (u.a. Fluggesellschaften, Flughäfen, Bodenpersonal, Dienstleister, Spediteure und die verladende Industrie), temporäre Verlängerungen von Fristen bei (Re-)Zertifizierungen bzw. beschleunigte Bearbeitung von Zuverlässigkeitsüberprüfungen zur Gewährleistung ausreichender personeller Kapazitäten entlang der sicheren Transportkette gewährt werden. Es sollte auch evaluiert werden, inwieweit zusätzlich alternative Prozesse zur Sicherung der sicheren Lieferkette von Seiten der Behörden genutzt werden können. Luftsicherheitsrelevante Prozesse sollten zum Beispiel soweit möglich auch aus dem Home-Office bearbeitet werden können. Eine unbürokratische und rasche Bearbeitung von Anträgen sowie eine Garantie der Verfügbarkeit von Genehmigungen für Ad-hoc-Charterflüge sind hilfreiche Ansätze.

4. Schienenverkehr

4.1 Schienengüterverkehr in vollem Umfang aufrechterhalten

Der Schienengüterverkehr ist nicht nur unverzichtbarer Teil zehntausender intermodaler Transporte täglich, sondern stellt auch die zentrale Versorgungsader der deutschen Industrieunternehmen mit Grund- und Rohstoffen dar, die nicht durch andere Verkehrsträger substituierbar ist. Aufgrund der hohen Transportkapazitäten und der Möglichkeit, mit wenig Personal viel zu bewegen, spielt der Schienengüterverkehr in Krisenlagen eine wichtige Rolle. Darüber hinaus sind die Chemie-, Stahl-, Mineralöl- und Papierindustrie sowie deren Kunden aller Industriezweige allein aufgrund der branchentypischen hohen Gewichte und Mengen auf alle Segmente des Schienengüterverkehrs, auch des Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr angewiesen. Dies gilt im Besonderen für die sogenannten „Listengüter“ (§ 35 GGVSEB), die nicht auf der Straße transportiert werden dürfen, und für Branchen, deren Anlagen eine kontinuierliche Zufuhr großer Rohstoffmengen erfordern, wie die Stahlindustrie, müssen verlässlich versorgt werden.

4.2 Versorgungsprioritäten für den Krisenfall sorgfältig definieren

Bei Engpässen im Schienennetz müssen Güterzüge mit Vorrang trassiert und disponiert werden. Innerhalb des Güterverkehrs darf die Identifikation von Standorten und Trassen, deren Verkehrsversorgung im Krisenfall prioritär aufrechtzuerhalten bzw. zu stärken ist, nicht entlang einfacher grober Branchenabgrenzungen erfolgen, da ein solches Vorgehen sich blind stellt gegenüber dem hohen Vernetzungsgrad der Sektoren untereinander. Hierdurch besteht die Gefahr, dass Elemente kritischer Lieferketten oder ganze Zulieferindustrien nicht erfasst werden. Die Leistungsfähigkeit aller Schienengüterverkehre muss entlang der Wertschöpfungsketten von Roh- und Grundstoffen, über Vorprodukte bis hin zu den Enderzeugnissen sichergestellt sein. So reichen etwa die Wertschöpfungsketten der Papierindustrie bis zu medizinischem Material und Papierhandtüchern, und auch der Transport und damit die Versorgung mit Lebensmitteln ist auf den Einsatz Papier und Pappe als Verpackung- und Transportmaterial angewiesen. Gleiches gilt für die chemische Industrie, die zahlreiche Vorprodukte für die Grundversorgung der Bevölkerung herstellt: Etwa Kunststoffe für Lebensmittelverpackungen, Chemiefasern für Schutzausrüstung, Desinfektionsmittel, Wasch- und Reinigungsmittel, Vorprodukte für die pharmazeutische Industrie.

4.3 Kapazitäten durch Redundanzen sichern

Angesichts der Bedeutung der Schiene für die Versorgung der Industrie mit Energie, Roh- und Grundstoffen muss der Resilienzgrad des Systems Schiene im Hinblick auf eine dynamische Entwicklung der Pandemielage realistisch eingeschätzt werden. Bereits in der aktuellen Pandemielage führte Branchenberichten zufolge ein einzelner Covid-19-Verdachtsfall in einem Stellwerk dazu, dass eine der wichtigsten Güterverkehrsstrassen 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 vor Überlegungen zu Auslastungsverbesserungen haben.

4.4 Personalkapazitäten gewährleisten

Im Fall von Transportengpässen und Bedarfsschwankungen im Zuge von Eindämmungsmaßnahmen und einem verstärkten Ausfall von Arbeitskräften, werden Produktion, Lagerung und Transport nur in stark eingeschränkter Kapazität fortgeführt werden können. Bei erheblicher Belastung der Unternehmen infolge von Personalausfall sollten die Industrie- und Logistikunternehmen die verbleibenden Kapazitäten auf die Produktion und Distribution der Grundversorgungsprodukte konzentrieren und ggf. Ausnahmen im Bereich der Personalüberlassung gemacht werden. Durch möglichst unbürokratische Regelungen können so beispielsweise einsatzfähige Mitarbeiter aus Logistikunternehmen vorübergehend in Betrieben der Grundversorgung eingesetzt werden können.

4.5 Zügige Covid-19-Tests bereithalten

Analog zum Fahrpersonal im Straßengüterverkehr sollten auch für Lokführer/innen und Mitarbeiter/innen in Stellwerken und Terminals entsprechende Covid-19-Tests bereitgestellt werden, um eine unbegründete Arbeitsunfähigkeit lediglich aufgrund eines Verdachtsfalls zu vermeiden.

4.6 Höhere Flexibilität beim Einsatz von Infrastrukturpersonal

Die Schichtmodelle und Arbeitszeitregelungen von Lokführer/innen sollten temporär an die aktuellen Anforderungen angepasst und flexibilisiert werden. Ggf. ist die maximale Wochenstundenarbeitszeit zu erhöhen. Auch der aktuell häufig stattfindende Lokführerwechsel (ca. alle 200-250 km im Güterfernverkehr) ist zu überdenken: längere Strecken reduzieren nicht nur die Zahl der Personenkontakte, sondern erhöhen auch die Produktivität und damit die Kapazität. Darüber hinaus sollten bei einer Reduktion der Kapazitäten im Personenverkehr, Ressourcen (Lokführer, Lokomotiven und Trassen) für den Einsatz im SGV zur Verfügung gestellt werden. Für

Mitarbeiter der Eisenbahninfrastrukturunternehmen an operativ neuralgischen Punkten (z.B. Mitarbeiter/innen in den Stellwerken) sollten unter Gewährleistung der Betriebssicherheit bei Personalengpässen Ausnahmen vom Arbeitszeitgesetz ermöglicht werden, die vorrübergehend eine maximale tägliche Arbeitszeit von bis zu zwölf Stunden zulassen.

4.7 Schienengüterverkehr ist international

Der Schienengüterverkehr ist international. Dies gilt besonders für den Hafenhinterlandverkehr und den Kombinierten Verkehr. Im Krisenfall müssen Maßnahmen zwischen Nationalstaaten und ggf. auch auf europäischer Ebene abgestimmt und vereinfacht werden. Schienennetzkapazitäten und Qualität müssen aufrechterhalten und Kapazitäten für etwaig steigende Schienengüterverkehrsnachfrage bereitgestellt werden.

4.8 Zugpersonal als systemrelevant einstufen

Die Leitlinien der EU-Kommission für gesundheitsbezogene Grenzmanagementmaßnahmen und Gewährleistung der Versorgungssicherheit mit kritischen Gütern und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie (COM(2020)1753) vom 16.März 2020) zeigen richtiger Weise auf, dass grenzüberschreitender Güterverkehr innerhalb der EU unbedingt aufrecht erhalten werden muss. Diese Empfehlung sollte dringend einheitlich von allen EU-Mitgliedsländern umgesetzt und auf systemkritische Mitarbeiter EVU und EIU ausgeweitet werden. Dabei muss gewährleistet sein, dass diese die EU-Binnengrenzen auch mit Ihren privaten Pkw oder Taxi auf Fahrten zu und von Ihren Einsatzorten ungehindert durchführen können.

4.9 Koordination im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr

Es ist möglich, dass der Güterzugverkehr im Zuge der gegen die Covid-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen zunehmen wird. Hinzu kommt, dass die Einschränkungen und Änderungen in den nationalen Schienennetzen zu einem erhöhten Aufwand der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in den Eisenbahnbetriebs- und Netzleitzentralen der Infrastruktur Manager wie auch den operativen Einheiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen führen (z.B. bei der Buchung und Etablierung zusätzlicher Zugtrassen). Um einen ungehinderten grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zu gewährleisten und einen zusätzlichen außerordentlichen Umbuchungsaufwand möglichst gering zu halten, sollten nationale Fahrplanänderungen unbedingt grenzüberschreitend zwischen EU-Nachbarländern entlang der internationalen Schienengüterverkehrsstrecken abgestimmt werden.

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 40 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Ansprechpartner

Jürgen Hasler

Abteilungsleiter Mobilität und Logistik
Telefon: +49 30 20 28 14 36
j.hasler@bdi.eu

Jonas Fritz

Referent Mobilität und Logistik
(Logistik, Schienengüterverkehr, Infrastruktur)
Telefon: +49 30 20 28 15 28
j.fritz@bdi.eu

Robin Kunst

Referent Mobilität und Logistik
(Flug- und Seeverkehr, Binnenschifffahrt)
Telefon: +49 30 20 28 17 52
r.kunst@bdi.eu