

IW-Kurzbericht 13/2021

Corona in der EU: Wiederholen sich die Fehler aus dem Frühjahr 2020?

Thomas Obst / Thomas Puls, 23. Februar 2021

Die Corona Pandemie hatte im Frühjahr 2020 zu nationalen Egoismen unter den EU-Mitgliedsstaaten geführt. Aus Angst vor der Ausbreitung von Virusmutationen führte Deutschland am 14.02. erneut einseitig Binnengrenzkontrollen zu Österreich und Tschechien ein. Ein Vorgehen, welches weit über die deutschen Grenzen hinaus Folgen für den Güterverkehr hat, da Deutschland das logistische Herz Europas darstellt.

Im Frühjahr 2020 preschten die Einzelmitgliedstaaten der EU mit nationalen Maßnahmen vor. Im März 2020 hatten sich 19 Mitgliedsstaaten des Schengen Abkommens entschlossen, Ihre Grenzen einseitig und unkoordiniert zu schließen. Erst war es der grenzüberschreitende Personenverkehr, dann der Warenverkehr, der zum Erliegen kann. Die EU-Kommission war eher Getriebene als Gestalterin. Deutschland schloss am 16.03.2020 zuerst seine Landesgrenzen, unter anderem zu Österreich, wegen der akuten Pandemielage in Norditalien. Die temporären Einschränkungen, die normalerweise nicht länger als 30 Tage dauern sollten, wurden immer wieder erneuert. So bestanden selbst Anfang Juni 2020 noch vereinzelt Einschränkungen an den deutschen Grenzen.

Problematisch ist, dass obwohl der Binnenmarkt die ureigenste Kompetenz der Kommission ist, die Gesund-

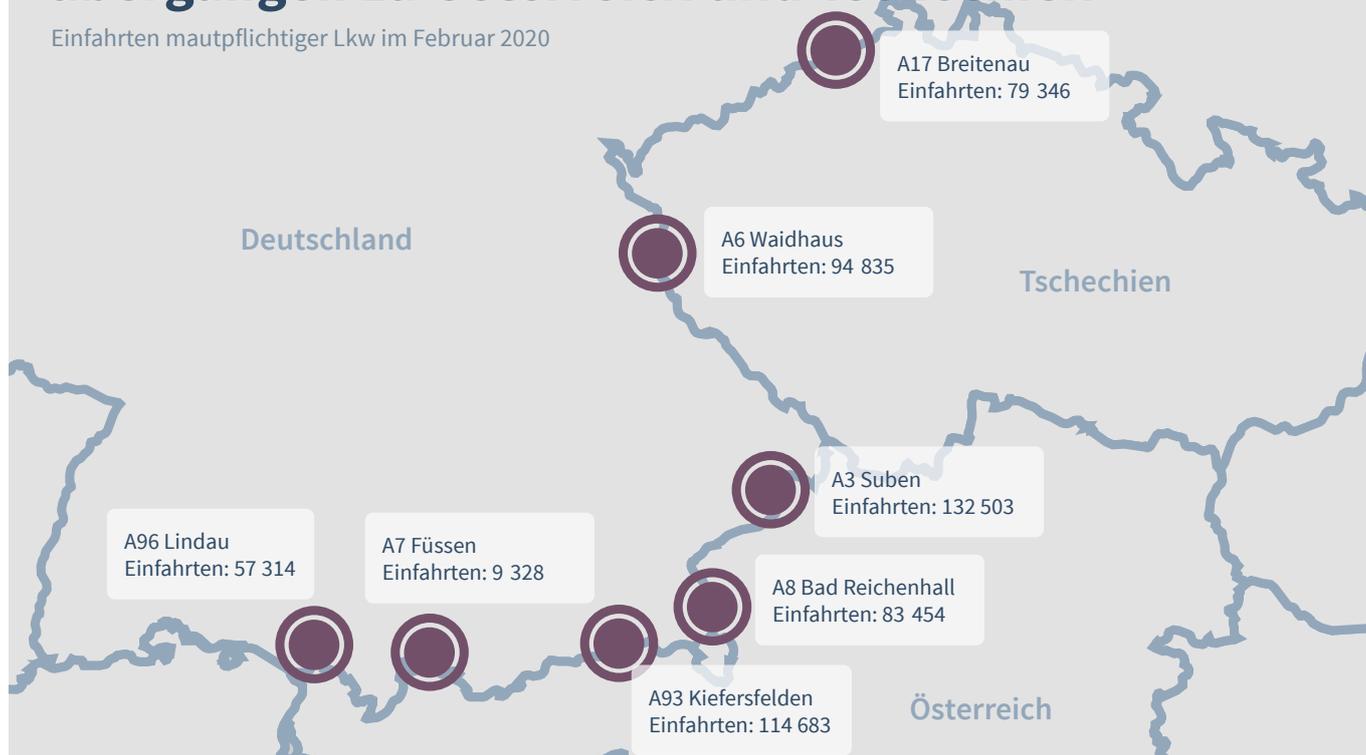
heitspolitik im Entscheidungsbereich der Mitgliedsstaaten liegt. Somit erleben wir erneut seit November 2020 in einzelnen Mitgliedsstaaten wie Dänemark oder Portugal - aus Angst vor einer Ausbreitung von mutierten Virusvarianten - eine Wiedereinführung von Grenzkontrollen in Europa. Auch wenn Lkw-Fahrer und systemrelevante Berufspendler von den Grenzkontrollen in Deutschland offiziell ausgenommen sind, zeigen die Bilder von kilometerlangen Staus die Problematik klar auf.

Ausbleibende Produktionsvorleistungen hatten im Gefolge der Corona-Pandemie für Verunsicherung bei der deutschen Industrie im Jahr 2020 gesorgt. Exportbeschränkungen auf medizinische Güter und Reiseverbote wurden erlassen. Zu frisch sind noch die Erinnerungen an das Wegbleiben von saisonalen Arbeitskräften in der Landwirtschaft, oder die Werksschließungen aufgrund fehlender Zulieferteile. Dies zeigte, wie abhängig eine moderne Industriegesellschaft von einem reibungslosen Grenzverkehr ist. Eine strategische Rückverlagerung eigener Produktion war für einen Großteil der Unternehmen im März 2020 allerdings noch keine Option (Grömling, 2020).

Das sich die Lieferketten immer noch nicht vollständig erholt haben, zeigt das Beispiel der Chipindustrie. Es gibt hier wiederkehrend Lieferengpässe bei den Herstel-

Abgewickelter Warenverkehr an den Grenzübergängen zu Österreich und Tschechien

Einfahrten mautpflichtiger Lkw im Februar 2020



lern, die zu stillgelegten Bändern in der Autoindustrie in den vergangenen Wochen führten (Hofer et al., 2021). Dabei ist das Problem nicht mangelnde Produktionskapazitäten, sondern fehlende Vorleistungen. Immer wieder wurde somit seitens der Politik gefordert, die Lieferketten resilienter zu machen.

Die deutsche Wirtschaft ist so stark in internationale Wertschöpfungsketten eingebunden wie nur wenige andere Volkswirtschaften (Kolev/Obst, 2020). Vor allem das Verarbeitende Gewerbe ist dabei über den Bezug von Vorleistungen als auch den Export von Gütern global verflochten, insbesondere mit anderen EU-Mitgliedstaaten. Fast zwei Drittel der importierten Vorprodukte kommen aus anderen EU-Ländern. Somit haben funktionsfähige Lieferketten eine essenzielle Bedeutung für den Standort Deutschland.

Diese enge Verflechtung mit anderen Volkswirtschaften ist zwangsweise mit grenzüberschreitendem Warenverkehr verbunden. Während interkontinentale Lieferungen nach Deutschland in aller Regel über die günstig gelegenen Seehäfen (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen)

und Flughäfen abgewickelt werden, erfolgt der Warenaustausch innerhalb des europäischen Binnenmarktes auf dem Landweg. Die Masse dieser Transporte wird im grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr abgewickelt. Deutschland kommt bei der verkehrlichen Realisierung des Binnenmarktes eine Schlüsselstellung zu, da es das logistische Herz dieses Raumes bildet. Daraus folgt nicht nur, dass die deutsche Industrie besonders stark mit Nord-Italien und Osteuropa durch Zulieferbeziehungen verbunden ist. Deutschland hat zudem für den Außenhandel vieler Länder eine unverzichtbare Brückenfunktion, da es auf dem Weg liegt, wenn Waren über die großen europäischen Seehäfen geschleust werden müssen. Der Seehafenhinterlandverkehr der drei großen Häfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg reicht bis auf den Balkan oder in die Ukraine. Störungen beim Grenzübertritt wirken also weit über Deutschland hinaus.

Zur Illustration der über die deutschen Grenzen abgewickelten Warenverkehre können Daten aus der Lkw-Maut herangezogen werden (BAG, 2021). Hier werden alle Grenzübertritte mautpflichtiger Lkw (>7,5t) auf Au-

tobahnen und Bundesstraßen erfasst. Im Jahr 2020 fuhren etwa 27,8 Millionen Lkw nach Deutschland ein. Die meistpassierte Grenze war die zu den Niederlanden mit 8,7 Millionen Einfahrten nach Deutschland. Die derzeit unter Beobachtung stehenden Grenzübergänge nach Österreich und Tschechien verzeichneten im Gesamtjahr 2020 etwa 8,3 Millionen Einfahrten.

Um einen Eindruck der möglichen Folgen einer einmonatigen Kontrollphase an diesen Grenzen zu gewinnen können die Einfahrten im Februar 2020 herangezogen werden. In diesen Zeitraum kam es zu 465.000 Einfahrten aus Österreich und aus Tschechien kommend passierten 243.000 Lkw die deutsche Grenze. Das sind etwas mehr als 25.000 Einfahrten pro Tag. Verzögert sich die Einfahrt nach Deutschland durch Kontrollen um nur 5 Minuten, summieren sich die Zeitverluste bereits auf gute 2.100 Stunden pro Tag. Das entspricht knapp einem Vierteljahr.

Am 16 Februar 2021 beliefen sich die Zeitverluste noch auf etwa 10 Minuten an der Grenze zu Österreich und 20 Minuten an der zu Tschechien. Der Unterschied erklärt sich etwa dadurch, dass die Verkehre aus Nord-Italien Ausweichrouten durch die Schweiz nehmen können. Diese stellen aber oftmals erhebliche Umwege dar und verursachen aufgrund der hohen Lkw-Maut in der Schweiz auch nennenswerte Zusatzkosten.

Die Kontrollen an den Grenzen zu Österreich und Tschechien verursachen also signifikante Verzögerungen im innereuropäischen Warenfluss und könnten die Industrie in mehreren Ländern spürbar treffen. Folglich kann ein lokaler Schock wie die aktuellen Grenzschließungen makroökonomische Nachwirkungen in den Wertschöpfungsketten bedeuten. Darüber hinaus könnten die ausfallenden Vorleistungen auch zu einem erneuten Abflachen der Investitionsnachfrage durch ein „wait-and-see“ Verhalten, also einer Verschiebung von wichtigen Investitionsprojekten, bei den Unternehmen führen. Ein weiterer Wachstumsdämpfer für die schon stark angeschlagene Wirtschaft in Europa.

Die EU hatte bereits im März 2020 die Einrichtung von sogenannten „Green Lanes“ an den Grenzen empfoh-

len. Darin war eine Maßgabe, dass alle Frachttransporte nicht länger als 15 Minuten durch Gesundheitskontrollen aufgehalten werden sollten. Es wurde erst im Januar 2021 von der Kommission empfohlen, dass Beschäftigte im Verkehrssektor von Quarantäne Maßnahmen und auch von reisebedingten Corona Tests ausgeschlossen werden sollten, dies beinhaltet auch unverzichtbare Reisen für Berufspendler. Völlig konträr verlangen die jetzt wiedereingeführten Grenzkontrollen den Nachweis eines negativen Corona-Tests sowie eine häusliche Quarantäne.

Der flächendeckende Aufbau von Teststationen sowie das Anbieten von Schnelltests an den Grenzen kann Abhilfe schaffen, um zukünftige Schließungen der Übergänge zu vermeiden. Europa kann seine Wirtschaft aufgrund seiner engen Verflechtung durch den Binnenmarkt nur gemeinsam und koordiniert wiederbeleben. Andernfalls sind die volkswirtschaftlichen Kosten höher als unbedingt nötig, um das Infektionsgeschehen zu kontrollieren. Für die europäischen Lieferketten sind die derzeitigen Maßnahmen eine Bedrohung ersten Grades.

Literatur

BAG – Bundesamt für Güterverkehr, 2021, Mautstatistik, https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Mautstatistik/mautstatistik_node.html [17.02.21]

Grömling, Michael, 2020, Produktionsrestriktionen in der deutschen Wirtschaft infolge der Corona-Pandemie, IW-Kurzbericht Nr. 80, Köln

Hofer et al., 2021, PCs, Smartphones, E-Bikes: Fehlende Chips führen zu Lieferengpässen und steigenden Preisen, <https://www.handelsblatt.com/technik/it-internet/halbleiter-pcs-smartphones-e-bikes-fehlende-chips-fuehren-zu-lieferengpaessen-und-steigenden-preisen/26917350.html> [17.02.2021]

Kolev, Galina / Obst, Thomas, 2020, Die Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft von internationalen Lieferketten, IW-Report, Nr. 16, Köln