

„Kapazitäten reichen aus“

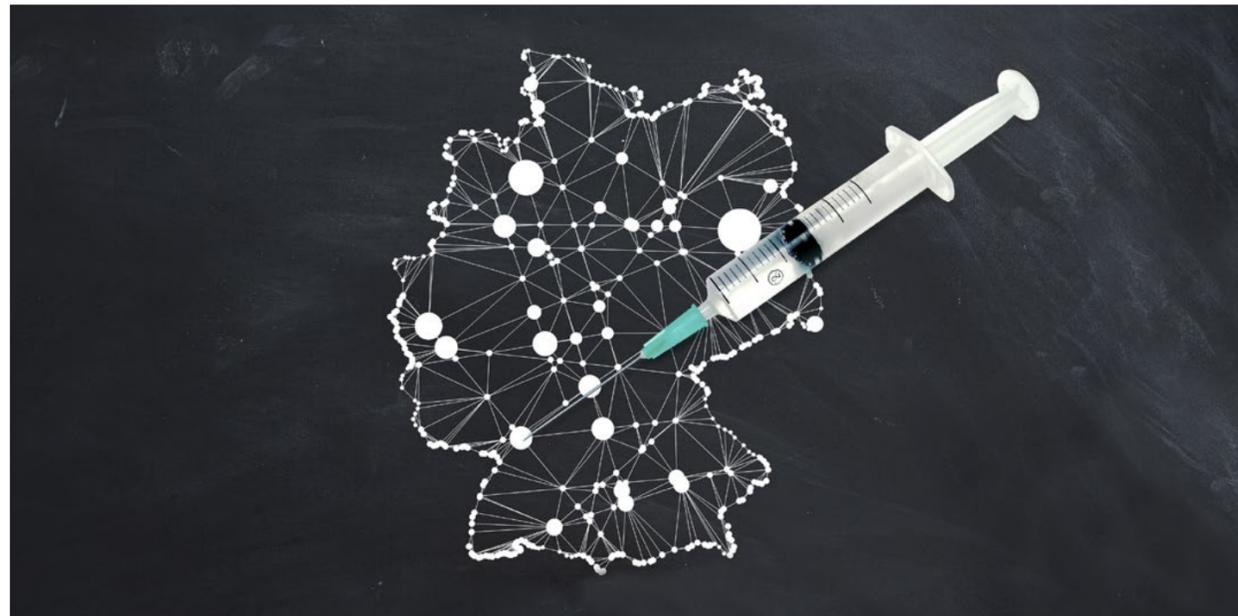
Prof. Wolfgang Stölzle hält Covid-19-Impfungen vonseiten der Logistik nicht für ein Problem

E-Lkw im Shuttleverkehr

„Der rollt mit Volt“, steht in weißer Schrift auf beiden Seiten des Verteiler-Lkw. Schwarz Logistik startet mit einem eTGM von MAN in den emissionsfreien Shuttleverkehr. Der Logistikdienstleister setzt den Lkw ab sofort zwischen Herbrechtingen und dem Zeiss-Werk in Oberkochen für drei bis vier Touren täglich ein. Der 26-Tonner ersetzt auf dieser Relation einen schweren Diesel-Lkw.

Verlust wegen Klimawandel

Laut einer Studie von PricewaterhouseCoopers (PwC) ist im Verkehrs- und Logistiksektor eine radikale Trendwende nötig, um die Emissionsziele zu erreichen. Unternehmen müssten daher ihre Ansätze zum Umgang mit Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen zu einer ganzheitlichen, langfristigen Klimastrategie weiterentwickeln. Dabei gehe es nicht nur um das Erkennen von Risiken, sondern auch um die Frage, welche neuen Geschäftsmöglichkeiten sich ergeben können. Andernfalls drohten den Betrieben Ergebnisrückgänge von bis zu einem Fünftel, sagen die PwC-Berater.



trans aktuell: Herr Prof. Stölzle, diverse Pharmaunternehmen arbeiten an der Herstellung von Impfstoffen gegen Covid-19 und schon wird diskutiert, ob und wie die Impfungen überhaupt logistisch zu schaffen sind. Was meinen Sie?

Prof. Stölzle: Tatsächlich muss man sich doch zuerst die Frage nach der Verhältnismäßigkeit im Zusammenhang mit der Dimensionierung einer Impfung stellen. Wichtige Eckpunkte für die Logistik wären: Welche und wie viele gesunde Menschen kommen für eine Impfung überhaupt infrage? Wann steht ein ausreichend getesteter und zugelassener Impfstoff bereit? Welche Qualitätsanforderungen etwa im Hinblick auf die Temperaturführung stellt er an logistische Prozesse? Wann kann mit der Impfung begonnen werden und in welcher Zeitspanne soll sie für die Zielgruppe abgeschlossen werden? Das sind fundamentale Eckpfeiler, um ein spezifisches Logistikkonzept aufbauen zu können.

Von welcher Anzahl von Impfdosen ist auszugehen?

Ein valides Mengengerüst liefern zunächst die positiv getesteten Fälle des Robert-Koch-Instituts, ergänzt um die Zahlen der insgesamt durchgeführten PCR-Tests und die sich daraus ergebende Rate der falsch positiv Getesteten. Deren Quote beträgt zwischen 0,75 und 1,5 Prozent. Dabei ist zu beachten, dass in der Zeit von Juni bis Ende September die Zahl der Tests pro Woche um etwa das Vierfache erhöht wurde. Zudem ist die Zahl der positiv getesteten Personen um diejenigen zu korrigieren, die keine oder nur milde Krankheitssymptome zeigen. Daraus ergibt sich die Zahl der tatsächlich ernsthaft Erkrankten und damit die Grundlage für die Berechnung der zu impfenden Menschen. Dies wäre dann der Eckpunkt „Mengengerüst“ für die Impfstofflogistik. Grob überschlagen dürfte der Umfang der zu impfenden Personen sich an dem für eine reguläre Grippeimpfung orientieren. Nicht zu vergessen ist dabei die Zahl der Todesfälle.

Inwiefern?

Wir haben aktuell kumuliert über mehr als sieben Monate weniger als 10.000 an und mit Corona verstorbene Menschen in Deutschland zu beklagen, dies gemessen an durchschnittlich insgesamt 2.500 Todesfällen pro Tag. In der Saison 2017/2018 sind nach RKI-Schätzungen rund 20.000 bis 25.000 Menschen an Grippe gestorben. Die Effektivität einer Grippeimpfung wurde damals vom RKI mit gut 20 Prozent an-

gegeben, also hat nur bei jedem Fünften die Impfung auch gewirkt. Dabei ist die Grippeimpfung seit Jahren erprobt, der Wirkstoff wird immer wieder angepasst. Bei der Corona-Impfung hat man noch keinerlei Erfahrung. Ich kann mir daher nicht vorstellen, dass sich die Effektivität einer Corona-Impfung auf derselben Höhe wie bei der Grippeimpfung bewegt.

Heißt das, wir brauchen keine 83 Millionen Impfdosen?

Die derzeit politisch angeheizte Diskussion rund um die Covid-19-Impfung halte ich in mehrerlei Hinsicht für völlig überzogen. Man geht offenbar von der Eingangsprämisse aus, dass jeder Deutsche mindestens einmal geimpft wird, und zwar in kürzester Zeit, beginnend in wenigen Monaten. Es wird zudem eine hypothetische Konkurrenzsituation konstruiert, wer als Erster und wer danach geimpft werden „darf“. Dieses Szenario lässt sich meines Erachtens aus den offiziellen RKI-Zahlen und darauf aufbauenden Hochrechnungen nicht ableiten.

Wie stellt sich für Sie die Frage der Verhältnismäßigkeit also dar?

Logistiker setzen ihre Konzepte auf den Zahlen von Herstellern und einer validierten Markt-

schätzung, also auf Angebot und Nachfrage, auf. Das ist für den Pharmabereich nicht anders als in der Automobilwirtschaft: Wird ein neues Pkw-Modell von den Kunden nicht angenommen wie vom Hersteller versprochen, ist das zugehörige Logistikkonzept überdimensioniert. Wenn ein Nischenmodell hingegen den Kunden so begeistert, dass sich die Käufer darauf stürzen, kommt es zu Engpässen in der Produktions- und der Ersatzteilversorgung. Für jeden Logistiker muss das Mengengerüst also möglichst belastbar sein. Die Verhältnismäßigkeit der medizinischen Zahlen einerseits und der proklamierten Impfdimensionierung andererseits ist nicht gegeben, damit auch keine Verhältnismäßigkeit für die Auslegung der zugehörigen Logistikkonzepte.

Ihre Schlussfolgerung?

Wenn wir die Covid-19-Impfungen mit Bedacht auf die Dimensionierung einer Grippeimpfung auslegen, dann reichen die derzeit zur Verfügung stehenden Logistikkapazitäten prinzipiell aus. Denn bei Impfstoffen gab es bislang noch keinen von der Logistik verursachten Engpass, auch nicht bei sogenannten Epidemien in der Vergangenheit, wie etwa der Schweinegrippe. Zu spezifizieren

sind nach den generellen Eckpunkten noch viele Detailspekte wie etwa die Temperaturführung. Daher mein Appell: Deutlich mehr Besonnenheit und Bodenhaftung suchen, wenn an den Konzepten für eine Covid-19-Impfstoff-Logistik gearbeitet wird.

Welche Aufgabe hat die Politik Ihrer Ansicht nach?

Die Politik ist jetzt in der Verantwortung, belastbare und seriöse Grundlagen für die Impfstoff-Logistik bereitzustellen, damit es nicht so kommt wie bei den bestellten Schutzmasken, die jetzt zu Millionen in den Lagern der Logistikdienstleister liegen. Zuerst wurden diese als Helden gefeiert, danach müssen sie einen Kraftakt gegenüber der Exekutive vollbringen, damit ihre Außenstände beglichen werden.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: privat, Mariano N. Ruiz/Fotolia, Vege/Fotolia



ZUR PERSON

- Prof. Dr. Wolfgang Stölzle ist seit 2004 Ordinarius für Logistikmanagement und seit 2018 geschäftsführender Direktor des Instituts für Supply Chain Management an der Universität St. Gallen (Schweiz).
- Prof. Stölzle ist zudem Mitglied mehrerer wissenschaftlicher Beiräte, unter anderem des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.



Dürfen wir Ihnen unsere neuen Mitarbeiter vorstellen?

Ohne böse Überraschungen: Die neue Generation des Actros und Arocs ist ab sofort bei CharterWay verfügbar. Ob Sie schwere Ladung oder Baumaterial transportieren wollen – auch die neueste Wahl bleibt die richtige. Denn bei unseren fairen Konditionen bleibt alles beim Alten: Sie mieten die Fahrzeuge maßgeschneidert nach Ihrem Bedarf. Ohne versteckte Kosten. Ohne rechtliche Stolpersteine. Mehr Informationen unter www.charterway.de

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

