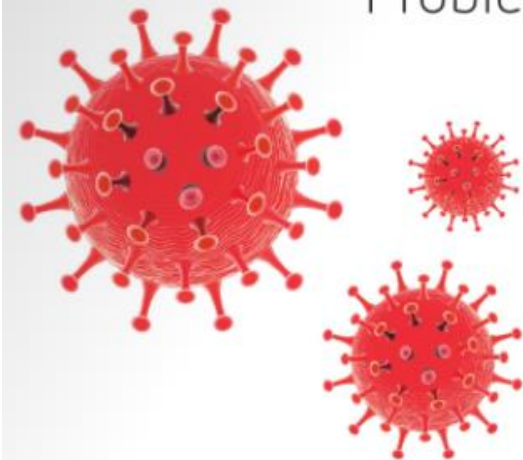


Ist bei der Covid-19-Impfung die Logistik das Problem?



Von Prof. Dr. Wolfgang Stölzle und Ingrid Brányik

Nachdem der erste öffentlichkeitswirksame Hype um die Logistik als systemrelevante Branche in Zeiten des Lockdown abgeklungen ist und die Lieferketten wieder weitgehend funktionieren, leiden die Logistikdienstleister wie viele andere Branchen auch – nur eben nicht öffentlichkeitswirksam – unter massiven Nachfrageeinbrüchen. Mittlerweile wird von einer beachtlichen Insolvenzwelle in der Logistik im Herbst 2020 ausgegangen.

Dessen ungeachtet wurde jüngst in der Schweizer Tagespresse eine neue Behauptung in den Raum gestellt: Für die künftig anstehende Verteilung von Covid-19-Impfstoffen würden die Transportkapazitäten fehlen. Ein DHL-Whitepaper mit dem Titel „Delivering Pandemic Resilience“ (09-2020) befeuert diesen Appell mit dem Schlagwort „Covid-19 Supply Chain“. DHL nimmt als Aufmacher „mehr als 23 Millionen Infektionen“ und „mehr als 800.000 Todesfälle“ weltweit – ohne jede Differenzierung von positiven Tests, falsch positiven Tests, Infizierten, Erkrankten, schwer Erkrankten und nachweislich an Covid-19 Verstorbenen. Dies zeigt bereits: es wird scharf geschossen, mitunter auf Kosten

der Seriosität. Die Tamedia-Gruppe lässt verlauten, es seien für die Hälfte der Weltbevölkerung je zwei Impfdosen zur Verfügung zu stellen. Das würde bedeuten, dass auf den ersten Schritt rund 8 Milliarden Impfdosen weltweit in kürzester Zeit zu verteilen wären. Aus einem solchen Szenario lassen sich freilich ohne große Kreativität und Tiefgang Versorgungsengpässe konstruieren. Darf die Logistik nun auf eine zweite Welle eigener Art als Ausfluss der Corona-Politik hoffen?

Als Einstieg in die Diskussion über die Beurteilung der Logistikkonzepte zur Verteilung von Covid-19-Impfdosen sei dazu folgende Metapher erlaubt: Man stelle sich die detaillierte Vorbereitung und Umsetzung eines Logistikkonzepts zur Versorgung eines Automobilwerkes vor, dies ohne zu wissen, wo das Werk steht, welche freigegebenen und zugelassenen Modelle dort wann in welchen Stückzahlen zu produzieren sind, welche Lieferanten mit welchen Standorten beauftragt werden und wann das Werk mit welcher Hochlaufkurve in Betrieb gehen könnte. Ein Automobil-Logistiker erwartet ein Pflichtenheft von seinen Kunden, das präzise Angaben zu diesen Eckpunkten enthält. Liegt ein solches Pflichtenheft für die Logistik von Covid-19-Impfstoffen vor?

Die derzeit angedachten Gen-basierten Impfstoffe bergen große Gefahren von Autoimmunreaktionen sowie der Aktivierung von Onkogenen und sind bis dato nicht hinreichend erforscht (siehe: Clemens Arvey, Schweizerische Ärztezeitung, Ausgabe 2020/2728 vom 01.07.2020). Bis heute gibt es weltweit keinen auf Basis von viraler DNA zugelassenen Impfstoff. Eine anspruchsvolle und belastbare toxikologische Expertise liegt zuletzt aus Zeitgründen bis heute nicht vor.

Hochgradig unverantwortlich

Es besteht unter medizinischen Experten Einigkeit über die Gefährlichkeit einer stark verkürzten Zulassung genetischer Impfstoffe (siehe: Interview mit Prof. Dr. Stefan Hockertz zu Risiken und Nebenwirkungen eines RNA-Impfstoffs auf dem Kanal „Friedhelf“, YouTube). Menschen, an denen der Impfstoff aktuell erprobt wird, seien zum jetzigen Zeitpunkt der Erkenntnisse lediglich Probanden. Kurz gesagt: Es finden Menschenversuche in einem sehr frühen Entwicklungsstadium statt. Bis zur offiziellen Zulassung eines Impfstoffs vergehen in der Regel für den Entwicklungsprozess und die Validierung mindestens 8, meist jedoch mehr Jahre. Die derzeit von der Politik verkündete Verkürzung dieses Prozesses auf wenige Monate erscheint hochgradig unverantwortlich. Es besteht die Gefahr, das Vorsorgeprinzip mit seiner Maxime „Die Impfung eines gesunden Menschen darf seine Gesundheit nicht gefährden“ zu verletzen. Es erhärtet sich daher bei vorzeitiger Zulassung des Covid-19-Impfstoffs der Verdacht auf vorsätzliche Körper-

verletzung – und dies an Millionen von Menschen (siehe: Prof. Dr. Stefan Hockertz, YouTube, Radio München, 24.07.2020).

Wer übernimmt die Haftung für mögliche Folgeschäden einer Impfung, bei welcher ein völlig neuer Impfstoff mit einem extrem verkürzten und nicht hinreichend validierten Entwicklungsprozess auf den Markt gebracht wird? Ist der Schaden einer Covid-19-Impfung größer als jeder denkbare potenzielle Nutzen? (Siehe: Dr. Karina Reiss und Prof. Dr. Sucharit Bhakdi: Corona Fehlalarm? Zahlen, Daten und Hintergründe).

Zurückkommend zur eingangs erwähnten Metapher: offenbar sind nicht einmal die Grundrisse des Automobilwerkes ausreichend durchdacht, die zu produzierenden Fahrzeuge sind weder zu Ende entwickelt noch im Hinblick auf ihre Fahreigenschaften und Gefahren erprobt oder gar zugelassen, Nutzen und Risiken der Fahrzeuge für die Kunden völlig ungewiss und die vom Markt nachgefragten Stückzahlen aus einem Stoßgebet abgeleitet. Hier würde kein professioneller Logistiker Hand anlegen wollen.

Daher macht es heute keinerlei Sinn, die Öffentlichkeit mit Logistikkonzepten zur Verteilung von Covid-19-Impfdosen zu konfrontieren. Im Gegenteil: die Vorstöße von DHL und der Schweizer Tamedia-Gruppe dienen lediglich dazu, noch mehr Druck aufzubauen und die Angst in der Bevölkerung zu verstärken. Den Pharma-Logistikern wird damit hingegen ein Bärendienst erwiesen, indem ihnen ohne Not vorab die Kompetenz für eine angemessene Detailplanung abgesprochen wird.

Hilfreich wäre es indessen, an folgenden Eckpunkten für ein Logistikkonzept zu arbeiten – und dies ohne jede mediale Motivation:

1. Welche Arzneimittel können bis wann bereitgestellt werden, um an Covid-19-Erkrankte zu behandeln und somit unnötigen Druck aus der Impfstoff-Entwicklung zu nehmen?
2. Wann ist überhaupt mit einem ausreichend getesteten und seriös zugelassenen Covid-19-Impfstoff zu rechnen, der das Risikoniveau eines herkömmlichen Grippe-Impfstoffs nicht überschreitet?
3. Welche Ergebnisse liefern Abschätzungen zur medizinisch sinnvollen Zahl geimpfter Menschen im Lichte der Entwicklung der tatsächlichen Infizierten- und Erkrankten-Zahlen bis hin zur Frage, ob angesichts der geringen Verbreitung eines nicht überdurchschnittlich gefährlichen Virus überhaupt eine Impfung größerer Bevölkerungsgruppen angesagt ist?
4. Wie vielen Menschen ist aus einer solchen medizinischen Sicht überhaupt eine Impfung nahezulegen?
5. Wie viele Menschen wären bereit, sich unter welchen Bedingungen wann impfen zu lassen?
6. Wer liefert die Impfstoffe aus welchen Produktionsstätten in welchen Ländern mit welchen Kapazitäten in welchen Zeiträumen?

Daraus wird sehr schnell deutlich: ein Logistikkonzept zur Impfung gegen Covid-19 ist alles andere als zeitkritisch und kann mit viel Sachverstand behutsam aufgebaut werden, sofern die dafür notwendigen Grundlagen vorliegen. Es mangelt sicher nicht an Logistik-Experten, schon gar nicht an logistischen Kapazitäten, sondern vielmehr an Besonnenheit und einer breit abgestützten Akzeptanz möglicher Impfmaßnahmen gegen Covid-19.



Prof. Dr. Wolfgang Stölzle ist Geschäftsführender Direktor des Instituts für Supply Chain Management, Universität St. Gallen (Schweiz).



Ingrid Brányik ist Vorsitzende der Geschäftsführung der Logistics Advisory Experts GmbH, einem Spin-off der Universität St. Gallen in Arbon (Schweiz).