

Politik, Finanzen a Gesellschaft

## Notwendige Verlängerung

Schulen und Kinderbetreuungsstrukturen bleiben bis 4. Mai geschlossen - Details zur weiteren Vorgehensweise heute - Unterdessen steigt die Zahl der Todesfälle durch Covid-19 auf 29 (+6) - 2.319 Infizierte

Seite 09

### KLOERTEXT

#### Aufruf zur Hilfe

Das Coronavirus bedroht derzeit Familien auf der ganzen Welt - Vor allem Kinder in Entwicklungsländern sind betroffen

☉ Seite 03

### ZOOM

#### Vakanz Doheem

Der Hausarrest-Urlaub kann zu mehr genutzt werden, als nur zum Fernsehen schauen und Faulenzen

☉ Seite 07

### POLITIK

#### „Peak“ erreicht?

Trotz eines Rekordwerts bei der Zahl der Coronatoten in Spanien sprechen die Behörden von „sehr guten Nachrichten“

☉ Seite 09

### UECHTER D'LAND

#### Mehr Biogas

Als zukunftsweisende Energiequelle soll die Produktion unterstützt und der wirtschaftliche Rahmen verbessert werden

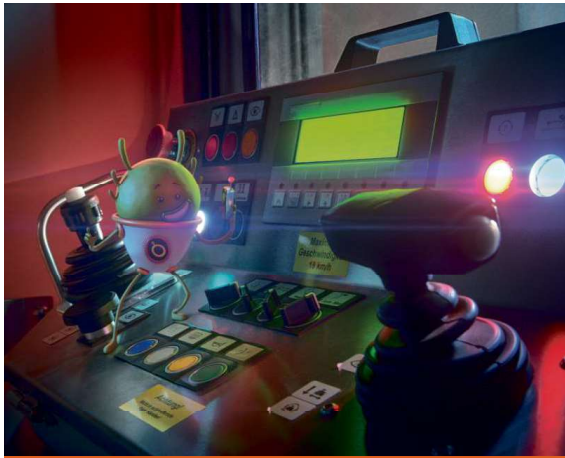
☉ Seite 12

### WIRTSCHAFT

#### A l'arrêt

Pas de contacts, pas de visites: l'immobilier se retrouve coincé par les mesures de confinement mais veut regarder au-delà

☉ Page 15



Witzig und lehrreich: die neue Animationsserie „Nächst Statioun“ Seite 06



Die Last mit der Fracht: Logistik und ihre Grenzen

Seite 13

## Die Last mit der Fracht

Logistik war selten so gefragt - und gerät manchmal an ihre Grenzen

LUXEMBURG  
CORDELIA CHATON

Die Coronakrise wirbelt die internationalen Warenströme durcheinander. Während der Passagierflugverkehr fast völlig zum Erliegen gekommen ist, boomen die Frachtfieger. Gerade in Europa ist medizinisches Material sehr gefragt, das oft aus China kommt. Das Frachtaufkommen ist so hoch, dass Cargolux jetzt in Köln/Bonn landet. Dort ist der ehemalige Findel-Chef Johan Vanneste Flughafendirektor. Bei ihm landen jetzt erstmals Cargolux 747-Frachtfieger. „Meine früheren Kollegen in Luxemburg schaffen es im Moment nicht, alle Frachtmaschinen abzufertigen“, sagte er gegenüber dem „Journal“.

In Köln/Bonn bietet sich das gleiche Bild wie überall sonst: Alle Passagierflugzeuge am Boden und die Fracht boomt. „Hier kommt täglich eine Cargolux-Maschine an“, berichtet Vanneste. Mehr kann er kaum verkraften. Denn Köln/Bonn war schon vorher ein Frachtflughafen. Hier sitzen DHL und FedEx, UPS hat seine Europa-Zentrale hier. Durch die Coronakrise stieg das Frachtaufkommen dieser Kunden, aber auch andere Linien. „Wir haben rund 820.000 Tonnen Fracht pro Jahr. Luxemburg hat meines Wissens mehr und müsste bei 940.000 Tonnen liegen“, sagt Vanneste. Tatsächlich waren es 2019 880.000 Tonnen, für dieses Jahr wurde noch vor kurzem mit einem Minus gerechnet.

Laut Vannestes Informationen muss Cargolux die Flüge auch deshalb umleiten, weil es im CargoCenter zu viele Mitarbeiter gibt, die krank oder in Familienurlaub sind. Nach den Informationen des „Journal“ betrifft das rund 30 Prozent der für das Handling Verantwortlichen, von denen einige durch Kräfte anderer Unternehmen vorübergehend ersetzt wurden. Daher wurde Köln/Bonn, aber auch andere Flughäfen kontaktiert. „Wir können kaum mehr als eine Maschine täglich annehmen, denn alle fliegen jetzt mehr, auch Amazon oder Egypt Air“, bedauert Vanneste. „Transportiert wird vor allem Ware aus China, das sich jetzt langsam öffnet. Das ist insbesondere medizinisches Material; Masken, Kittel und Handschuhe.“ Probleme mit Krankheitsfällen hat laut Vanneste auch der Pariser Flughafen. Das sorgt auf anderen Flughäfen dann auch für Anspannung,

weil sich dort das Frachtaufkommen erhöht - in einer Situation, in der das Frachtaufkommen ohnehin zugenommen hat. Daher ist es für ihn besonders wichtig, dass seine Leute gesund und motiviert sind. Als wir mit ihm reden, befindet er sich gerade auf dem Rollfeld neben der Cargolux-Maschine, die er sogar fürs „Journal“ fotografiert. „Ich komme raus, um den Leuten zu danken“, unterstreicht der Flughafendirektor, der im Moment selten vor 22.00 zu Hause ist.

Versuche, bei Cargolux zu erfahren, wo noch Cargolux-Maschinen landen und wie die Ware weiter umgeschlagen wird, blieben leider ohne Antwort. Dafür waren andere Logistik-Unternehmen auskunftsfreudiger. Dachser beispielsweise transportiert nur noch, wenn der Empfang der Ware sichergestellt ist und informiert seine Kunden auf einer interaktiven Karte über Wartezeiten. Die in Grevenmacher präsente Spedition verzeichnete am Mittwoch rund eine halbe Stunde Wartezeit von Luxemburg Richtung Deutschland für Fracht. Umgekehrt liefes gut.

**Arthur Welter: Komplett umorganisiert**  
Auch beim Logistik-Unternehmen Arthur Welter, das immerhin 700 Mitarbeiter beschäftigt, hat sich durch COVID-19 die gesamte Organisation verändert. Seit es mehr als zwei Wochen treten die Mitarbeiter in zwei Schichten an, die einen morgens und die anderen nachmittags. „Dazwischen liegt eine halbe Stunde, damit sie strikt getrennt sind“, sagt Finanzdirektor Ben Frin. Bislang hat die Spedition keine Krankheitsfälle zu beklagen. Der Notfallplan wurde früh festgelegt und machte Kurzarbeit notwendig. Soweit es geht, erledigen Verwaltungsmitarbeiter Aufgaben im Homeoffice. „Nur Leute mit Schlüsselrolle sind vor Ort. Wir waren uns



Johan Vanneste, Ex-Flughafendirektor des Findel und seit Mai 2018 in gleicher Position in Köln/Bonn, vor einer Boeing 747 der Cargolux. Täglich landet eine Maschine hier, weil sie in Luxemburg nicht mehr abgefertigt werden kann Foto: Johan Vanneste

von Anfang an bewusst, dass wir systemrelevant für die Versorgung mit Lebensmitteln sind“, erläutert Frin. Die Spedition hat Krankenhäuser und Supermärkte in Luxemburg unter ihren Kunden.

„Wir fahren vor allem international Langstrecke, aber auch Kurzstrecken hier im Land. Letzteres hat sich verstärkt“, berichtet der Finanzdirektor. „Wir haben Fahrzeuge für Krankenhäuser neu eingeteilt, die vorher

Land bestimmt, sondern werde in Europa weiterverteilt, vor allem Medizinmaterial aus China.

### Logistik im Fokus

Für Malik Zeniti, Manager des Cluster for Logistics, hat die Coronakrise wenigstens einen positiven Aspekt: „Wir sind ganz froh, dass Logistik jetzt wieder Beachtung findet und klar wird, dass sie systemrelevant ist.“

Da gehe es nicht nur um Nahrung, sondern auch um Bildschirme und Beatmungsgeräte. „Logistik ist wichtig gegen Panik“, ist sich Zeniti sicher. Veränderungen sieht er auch in den Kaufgewohnheiten. Onlineshopping und Paketdienste wären angesagt. „Diejenigen, die jetzt einen E-Shop und ein Lager haben, werden auch nach der Krise erfolgreich sein. Jeder, der jetzt besser überlebt als andere, verschafft sich einen Vorteil.“

Einige Mitglieder des Clusters for Logistics haben Sorgen. Da stecken Lkw an der Grenze nach Polen und Tschechien fest, Arbeitnehmer -beispielsweise Matrosen - dürfen nicht kommen. „Diese Leute hätten gern eine Bestätigung darüber, dass sie systemrelevant sind. Doch da gibt es noch keine europäische Lösung“, bedauert Zeniti. Er würde sich wünschen, dass sich der Wirtschaftsminister auch mal den Brummifahrern zeigt, um sie zu unterstützen. Trotz der Empfehlung, die Fahrer in Kurzarbeit zu schicken, hätte viele Speditionen das nicht getan und seien das volle wirtschaftliche Risiko eingegangen. „Jetzt brauchen sie alle Fahrer“, weiß Zeniti. „Wer Leute bislang gut behandelt hat, hat nun einen Vorteil.“ Ihm wäre es wichtig, jetzt schon die Zeit nach der Krise zu planen.

### Schwarzer Schwan

Zeniti ist bewusst, dass dies vor allem die Wertschöpfungsketten trifft, das so genannte „Supply Chain Management“. Die wären in den letzten Jahrzehnten immer globaler und komplexer geworden. „Der Coronavirus kann der schwarze Schwan unserer Generation sein“, sagt Logistik-Professor Benny Mantin, Direktor des „Luxembourg Centre of Logistics and Supply Chain Management“ (LCL) an der Universität Luxemburg. Dahinter steht die Idee des Autors Nassim Nicholas Taleb, dass sehr unwahrscheinliche Ereignisse, so genannte Schwarze Schwäne, eine ausgesprochen weitreichende Wirkung haben können. Er hatte sie zunächst für den Finanzsektor entwickelt. Prof. Mantin schlussfolgert, dass ein solches Ereignis in der Logistik zum Überdenken bisheriger Liefer- und Produktionsketten führen wird. ●

„Es wird klar, dass Logistik systemrelevant ist“

MALIK ZENITI, Direktor des Cluster for Logistics

woanders führen.“ Eigentlich hatten sich die Verantwortlichen schon überlegt, ob sie 50 Lkw stilllegen müssten. „Doch dann explodierte die Luftfracht am Flughafen“, sagt Frin. Auch er bestätigt, dass Mitarbeiter fürs Umladen, das Handling fehlen. Doch vieles, was an Fracht in Luxemburg ankomme, sei gar nicht für das



Malik Zeniti, Direktor des Cluster for Logistics, ist überzeugt: „Logistik ist wichtig gegen Panik“

Foto: Ecolpress/Didier Sylvestre