

Harte Probe für Autologistiker

Branche sucht Abstellflächen für Fahrzeuge, deren Auslieferung ein neuer Test verzögert

Von Werner Balsen

Das Konferenzprogramm war eng und die Zeit bis zum Mittagessen knapp. Dennoch wollte Mike Sturgeon, der geschäftsführende Direktor der Europäischen Lobby der Fertigfahrzeuglogistiker (ECG), die versammelten Verbandmitglieder noch auf ein Problem hinweisen. Eines, das „unsere Branche in Atem halten wird“.

Sturgeon sprach vom neuen Testverfahren für PKW und leichte Nutzfahrzeuge: die Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP). Anfang Juni des vergangenen Jahres hatte die EU sie beschlossen. Die neue Methode soll Kraftstoffverbrauch und Emissionen der Fahrzeuge sorgfältiger und effizienter testen als bisherige Verfahren. Vom 1. September 2018 an müssen alle Autos die Prüfung durchlaufen haben, bevor sie zugelassen oder ins Ausland exportiert werden können.

Als Sturgeon zwei weitere Details hinzufügte, wurden auch die letzten im Publikum hellhörig: Nach dem neuen Verfahren dauert die Zeit für die Autochecks um die Hälfte länger (30 statt 20 Minuten) als bislang. Und: Alle Sonderausstattungen der einzelnen Modellreihen müssen separat getestet werden. Denn Aerodynamik, Rollwiderstand oder Gewicht verändern die Abgaswerte, und WLTP kann das ermitteln. Das stellt vor allem die Hersteller vor Probleme, die in ihren Fahrzeugen eine große Varianten-Vielfalt bieten.

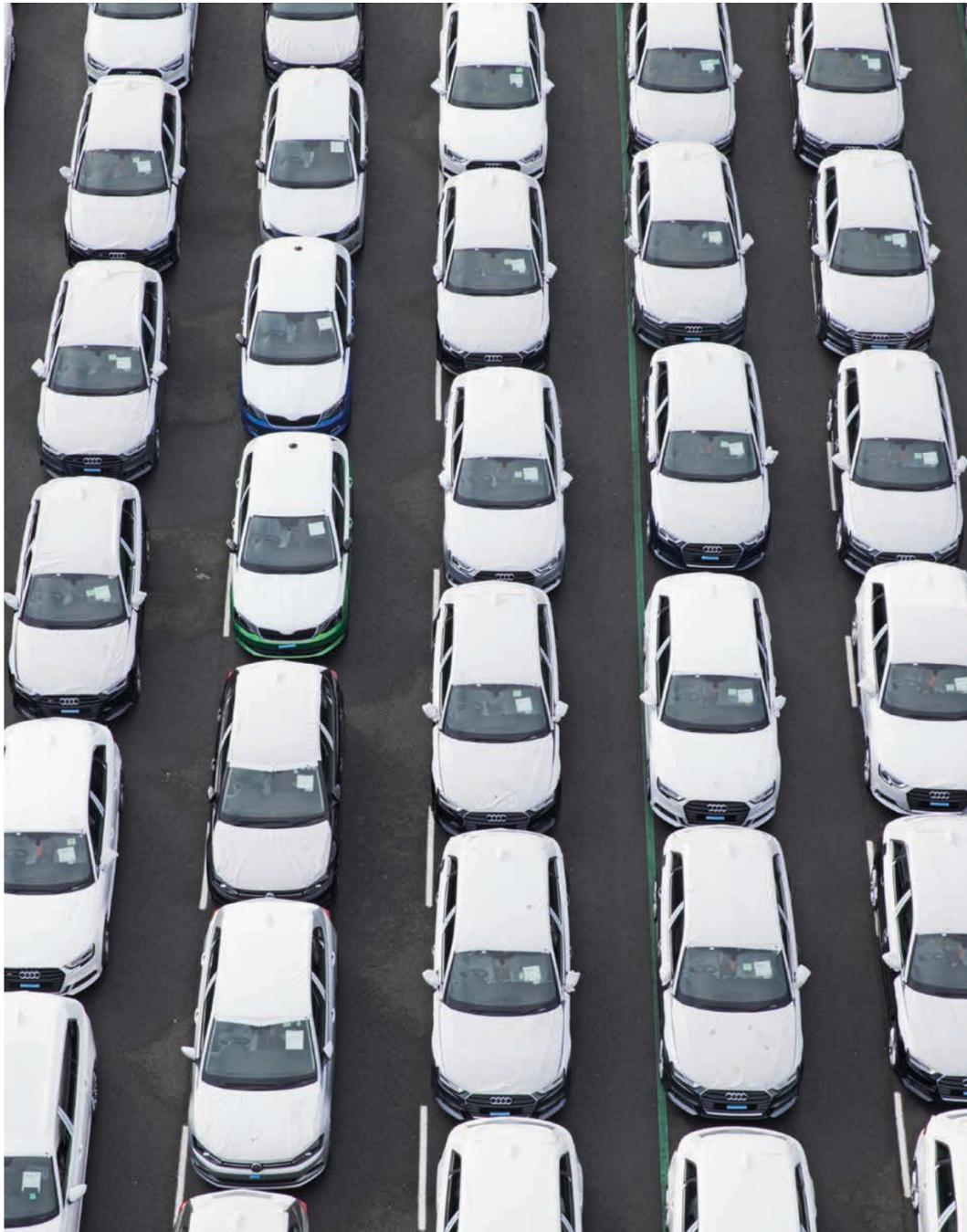
Bei VW etwa, erläutert die zuständige Sprecherin Christine Sing, gibt es 260 verschiedene Motor- und Getriebevarianten. Und aus dem VW-Handel kommt der Hinweis, dass beim Bestseller Golf rein rechnerisch mehr als 2 Mio. Ausstattungs-Kombinationen möglich sind. Sie alle benötigten individuelle Angaben über Verbrauch und Emissionen. Längere Testzeiten und deutlich mehr Fahrzeuge, die durch die Untersuchungen müssen - da war den zuhörenden Fertigfahrzeuglogistikern klar, was Sturgeon mit „in Atem halten“ meinte.

Konzerne drosseln Produktion

Die Unternehmen der Branche transportieren nicht nur Fahrzeuge - etwa vom Hersteller zum Händler. Sie bieten auch eine ganze Palette von weiteren Dienstleistungen. Dazu gehört die Zwischenlagerung der Autos auf firmeneigenen Flächen.

Und da melden die Hersteller wegen WLTP deutlich größeren Bedarf an. Denn die Fahrzeuge, die vom Band rollen, müssen irgendwo sicher stehen, bis sie in die Testanlage können. So erhält BLG Logistics in Bremen schon seit einiger Zeit Anfragen von Herstellern nach zusätzlichen Flächen, die „wir versuchen für unsere Kunden bereitzustellen“.

Einzelne Autokonzerne haben ihre Produktion bereits gedrosselt - auch im VW-Konzern laufen weniger Autos vom Band, um Staus vor den Testeinrichtungen zu verkürzen. Dennoch bleibt eine deutlich erhöhte Nachfrage nach Abstellplätzen. Sie stößt auf eine ohnehin eingeschränkte Kapazität: Denn gerade Fertigfahrzeuglogistiker, die für VW arbeiten, haben wegen des Dieselskandals viele Dieselmotoren herumstehen, für die sich aktuell keine Käufer finden. Auch deshalb sucht der Wolfsburger Konzern in Deutschland und Tschechien zusätzliche Lagerplätze für an die 250.000 Fahrzeuge. Über die verfügbaren auch die größten Autologistiker



Die Abstellflächen (hier im Hafen Emden) sind voll - und intensiv suchen Hersteller und Autologistiker nach zusätzlichem Parkraum.



Es ist sehr erstaunlich, dass sich die Hersteller nicht besser vorbereitet haben.

Mike Sturgeon, ECG-Direktor

250.000

Fahrzeuge maximal muss allein der VW-Konzern im In- und Ausland zwischenlagern.

Quelle: VW-Konzern

100

zusätzliche LKW braucht der VW-Konzern, um zusätzliche Fahrten zu bewältigen.

Quelle: Branchenspekulation

nicht. Deshalb suchen Fahrzeuglogistiker und Autokonzerne intensiv nach Abstellflächen für Autos. VW etwa parkt Fahrzeuge am Flughafen Hannover und am unvollendeten Hauptstadt-Airport Berlin-Brandenburg. Dort sollen 8.000 Autos hin.

Zusätzliche Parkplätze erfordern zusätzliche Transportfahrten, um die Fahrzeuge dorthin zu bringen und wieder abzuholen. Wie viele zusätzliche LKW der VW-Konzern dafür benötigt, will in Wolfsburg offiziell niemand mitteilen. Hinter vorgehaltener Hand spekulieren Logistiker über einen Bedarf von rund 100 zusätzlichen LKW allein bei VW. Auch auf der Schiene steigt der Bedarf an Spezialwaggons.

Es heißt, die Autoindustrie erwäge, bei den Behörden Ausnahmegenehmigungen für die Kabotagevorschriften zu beantragen, um auch ausländische Firmen für die meist innerdeutschen Transporte einsetzen zu können. „Fragen nach Antragsteller sowie Form eines Antrages können von der Stadt Wolfsburg aus Datenschutzgründen nicht beantwortet werden, heißt es im Wolfsburger Rathaus, das Anlaufstelle für einen Genehmigungsantrag des VW-Konzerns wäre.“

Im Bundesverkehrsministerium liegen über Anträge auf Aufhebung der Kabotagevorschriften „keine Kenntnisse vor“. Weiter heißt es in Berlin, „weder das europäische, noch das nationale Recht sehen eine

Antragstellung für Ausnahmen von den Kabotagevorschriften vor“.

Doch es gibt eine solche Ausnahme: Nach den Stürmen mit großen Schäden in den Wäldern wurden die Kabotagevorschriften für ausländische Firmen, die über Fahrzeuge für Holztransporte verfügten, außer Kraft gesetzt - gegen den Widerstand deutscher Transporteure. Grund für die Ausnahme waren die notwendige Eile (das Holz durfte nicht im Wald verrotten) und die Tatsache, dass für die Transporte Spezialfahrzeuge (mit Rungen) gebraucht wurden. Derzeit erwägt das Ministerium die Verlängerung der Ausnahmen.

Das und mögliche weitere Ausnahmen sorgen beim Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung für Stirnrunzeln. Die Lobby befürchtet „Dominoeffekte“ und weiteren Preisdruck auf heimische Firmen.

In der Automobillogistik sieht man in den aktuellen Schwierigkeiten der Kundschaft nicht nur Probleme. „Für Unternehmen, die flexibel genug sind, mit den Herausforderungen umzugehen, bieten sich auch Chancen“, sagt einer, der nicht genannt sein will.

Dennoch findet Sturgeon es „sehr erstaunlich“, dass „sich die Autohersteller auf die Probleme nicht besser vorbereitet haben. Deren Ingenieure wussten Bescheid, die Konzernlogistiker offenbar nicht“.

MEINUNG SEITE 2

ANZEIGE



Regierung muss Auskunft über die DB geben

Karlsruhe stärkt Rechte der Parlamentarier

VERFASSUNGSGERICHT Die Bundesregierung kann sich nicht auf Interessen der Deutschen Bahn (DB) zurückziehen, wenn sie Parlamentariern Auskünfte über das Unternehmen verweigert. Einem Urteil des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) zufolge verletzt sie sonst das Informationsrecht der Abgeordneten.

Die Karlsruher Richter haben Organanträgen der Grünen überwiegend stattgegeben. Sie hatten in mehreren Anfragen Informationen über Gespräche und Vereinbarungen zwischen der Bundesregierung und der DB verlangt: über Investitionen in das Schienennetz, über ein Gutachten zur Wirtschaftlichkeitsberechnung des Projektes „Stuttgart HG“ sowie über Zugverspätungen.

Aus ihrer Sicht beantwortete die Regierung die Anfragen unzureichend. Das BVerfG sah das überwiegend ebenso: Die Bundesregierung habe dadurch Rechte der Fragesteller und des Bundestages verletzt. Ohne eine Beteiligung am Wissen der Regierung könne das Parlament sein Kontrollrecht gegenüber der Regierung nicht ausüben. Zwar gebe es berechnete Geheimhaltungsinteressen. Dann aber sei eine Beantwortung unter Anwendung der Geheimhaltungsordnung zu prüfen.

Der Bund ist in der Pflicht

Die DB-Fragen der Grünen betrafen Themen, die in die Verantwortung der Bundesregierung fielen. Sie sei für die Tätigkeiten von mehrheitlich oder vollständig bundeseigenen Unternehmen verantwortlich.

Solange der Bund eine Gewährleistungsverantwortung für die Schienenwege und die Verkehrsangebote trage und zugleich als Alleineigentümer die Geschäftspolitik der DB beeinflussen könne, sei er nicht von jedweder Verantwortung für die Unternehmensführung freizustellen. Grundrechte der DB, vor allem der Schutz ihrer Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, stünden der Auskunftserteilung nicht entgegen.

Juristischen Personen des Privatrechts, deren Anteile sich wie bei der DB ausschließlich in den Händen des Staates befänden, fehle die Grundrechtsfähigkeit im Hinblick auf materielle Grundrechte, betont das oberste Gericht nun erstmals in dieser Deutlichkeit.

Ihm zufolge hat die Bundesregierung ihrer Antwortpflicht bei den Grünen-Anfragen zu den „Fulda-Runden“ der DB (Neubauprojekte) und zu den Finanzierungsvereinbarungen für Bedarfsplanprojekte nicht genügt. Auch die Antwortverweigerung auf die kleine Anfrage zur Wirtschaftlichkeitsberechnung für „Stuttgart HG“ habe die Regierung nicht mit Verweis auf die Verschwiegenheitspflicht der Wirtschaftsprüfer sowie der mit der DB abgeschlossenen Vertraulichkeitsvereinbarung begründen können. Vertraglich vereinbarte oder einfachgesetzliche Verschwiegenheitsregelungen seien nicht geeignet, das Frage- und Informationsrecht zu beschränken. (UK/wal)

Aktenzeichen: 2 BvE 2/11

TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 11