

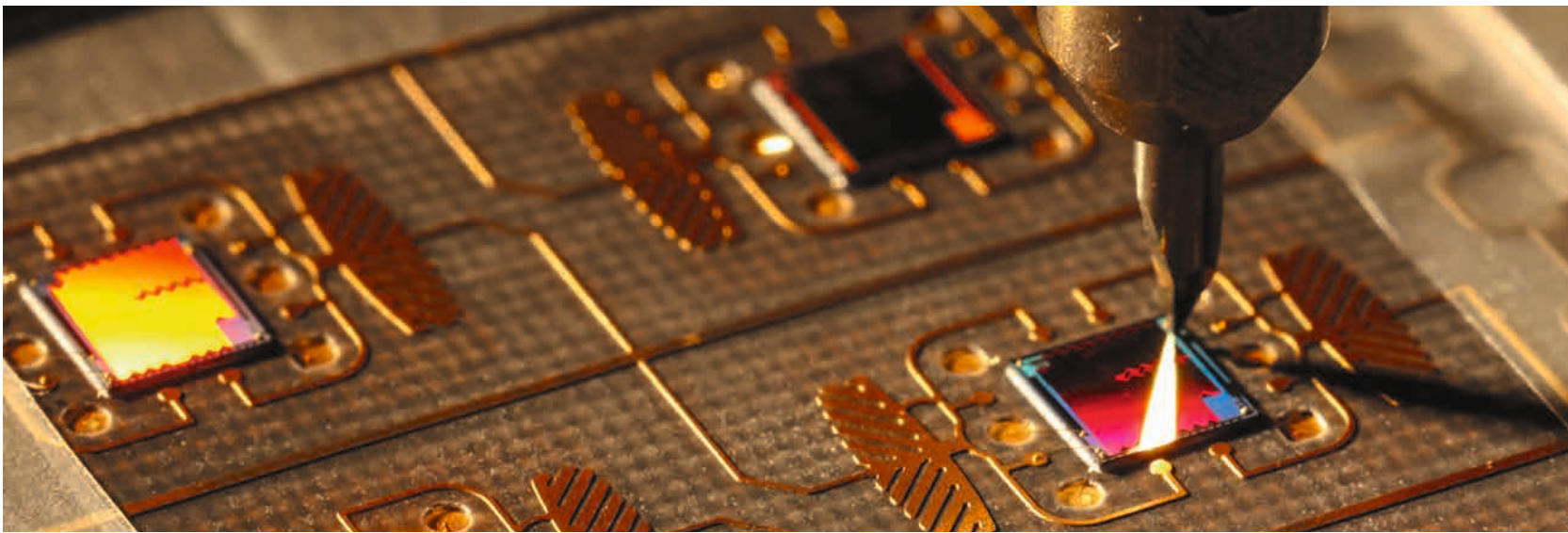


FOTO: DPA/TASSALEXANDER

Die Probleme der Fertigfahrzeuglogistiker haben viel mit dem Mangel an Mikrochips in der Autoindustrie zu tun.

Logistiker wollen Planbarkeit

Der EU-Verband der Fertigfahrzeuglogistiker formuliert **Wünsche an die Automobilbranche**

Von Frank Hütten

Die Hilferufe der Fertigfahrzeuglogistiker werden bei den Automobilherstellern offenbar gehört. Auf die wiederholten Appelle, die unter der gesunkenen und schwankenden Kfz-Produktion leidenden Logistiker zu unterstützen, habe er positive Reaktionen von den Fahrzeugbauern bekommen, sagte Wolfgang Göbel, Präsident des europäischen Verbandes der Fahrzeuglogistiker ECG, auf eine Frage der DVZ. Beim ECG-Jahreskongress in Brüssel präsentierte Göbel am Freitag eine Liste mit fünf Wünschen an die Hersteller. Diese sollen ihre Produktionspläne in Echtzeit mit den Fahrzeuglogistikern teilen. „Wir brauchen klare Vorhersagen“, sagte Göbel. Zum Beispiel über die plötzliche Stilllegung von Produktionslinien oder eine wegen fehlender Mikrochips gedrosselte Produktion. Außerdem möchten die Logistiker, dass ihre Dienstleistungsvorgaben an geringere Transportvolumen angepasst werden. Die weiteren Forderungen lauten:

- Unterstützung der Logistiker, wenn diese ihre Arbeitswoche auf drei oder vier Tage verkürzen. Das ist laut Göbel effizienter, als fünf Tage mit 80 Prozent zu arbeiten.
- Einhaltung der Zahlungsfristen, da Liquidität in Krisenzeiten noch an Bedeutung gewinnt.
- Gemeinsame Ausarbeitung von „Überlebensstrategien“.

„Es gibt in der Automobilbranche ein großes Verständnis“, sagte ECG-Vizepräsident Björn Svenningsen (UECC) nach der Jahrestagung. „Beide Seiten wissen, dass sie voneinander abhängig sind.“ Göbel hatte im Vorfeld noch einmal gewarnt: „Die Branche kämpft vor dem vorhersehbar dritten schlechten Jahr in Folge ums Überleben.“ Die Krise sei sehr unausgewogen, treffe Logistiker unterschiedlich. Diejenigen, die noch andere Standbeine hätten als den Fahrzeugtransport, könnten die plötzlichen Volumenschwankungen besser verkraften. In seinem eigenen Unternehmen, Mosolf, gebe es Abteilungen, die noch ganz gut dastünden. „Aber in Abteilungen, die hauptsächlich vom Transport von Neufahrzeugen abhängen, ist es wirklich ein Desaster“, sagte Göbel. Konkrete Zahlen zu Autologistikern, die in akuten Schwierigkeiten sind, konnte er nicht nennen.

Die Branche habe Umsatzeinbußen von 4,5 Milliarden Euro hinnehmen müssen, sagte ECG-Schatzmeister Costantino Baldissara (Grimaldi Group). In den Logistikabteilungen der Autobauer gebe es Verständnis für die ECG-Mitglieder. Auf anderen Managementebenen werde die Fahrzeuglogistik möglicherweise aber nur wahrgenommen, wenn es Lieferprobleme gebe.

Fahrer könnten abwandern

Svenningsen unterstrich die Bedeutung frühzeitiger Information am Beispiel des Seetransports von Autos. Eine Fähre müsse zum Teil 35 Tage vor einer geplanten Beladung auf die Reise geschickt werden. Wenn dann die zugesagten Fahrzeuge nicht bereitstünden, müsse das Schiff notfalls leer weiterfahren, um den Anschlussfahrplan nicht zu gefährden.

Göbel wies auf die Gefahr hin, dass die Logistiker Lkw-Fahrer verlieren könnten. Bei dem allgemeinen Fahrermangel sei es keine Option, diese wegen fehlender Volumen wochenlang nach Hause zu schicken. Auch bei aufgestocktem Kurzarbeitergeld würden sie möglicherweise zu anderen Transportunternehmen abwandern. „Es ist die Frage, ob wir dann noch die richtigen Leute an Bord haben, wenn die Transportvolumen zurückkommen“, sagte Göbel.

Das eigentliche Thema der ECG-Tagung waren die auf die Transportwirtschaft zukommenden Klimaschutzanforderungen. Diese werden die Logistiker direkt und indirekt betreffen. Direkt bei der Wahl künftiger Transportmittel und Treibstoffe und indirekt, weil Kfz-Hersteller ihre Produktpaletten und Strategien an-

passen. So ist ein Trend zu erwarten, Fahrzeuge nicht mehr über Händlernetze, sondern direkt online zu verkaufen. Volvo möchte 2025 einen Anteil von 50 Prozent E-Fahrzeugen erreichen und diese komplett über das Internet verkaufen, sagte Martin Corner, Chef für das Global Supply Chain Management bei Volvo.

ANZEIGE



The New Way: CELSINEO.

Eine revolutionäre Idee stellt bisherige Konzepte der Kühllogistik auf den Kopf. Mit patentierter Technologie ist CELSINEO eine neue Klasse von Kühlsystemen für Trailer. Drei unabhängige Kältemodule setzen neue Maßstäbe für höchste Verfügbarkeit, Servicefreundlichkeit und Zukunftssicherheit.

www.celsineo.com

° CELSINEO
A BRAND OF
LIEBHERR **KRONE**

ANZEIGE

XXL TRANSlog

**THE WIDER
THE BETTER**

+49 (0)231 880 598-10
dispo@xxl-translog.de www.oxl-translog.de

Chipmangel hält an

Der weltgrößte Chipfertiger TSMC rechnet auch für das kommende Jahr mit knappen Produktionskapazitäten für Halbleiter. Die Nachfrage nach Chips ist derweil ungebrochen: Der taiwanische Konzern erwartet, dass der Umsatz in diesem Jahr in US-Dollar gerechnet im Jahresvergleich um 24 Prozent answillt und damit noch etwas stärker als bisher in Aussicht gestellt. Die Kapazität bleibe im Rest dieses Jahres und auch durchweg über 2022 knapp. Damit könnte sich die Knappheit elektronischer Bauteile in vielen Branchen wie der Autoindustrie noch lange hinziehen. Der weltweite Automobilsektor hat wegen der anhaltenden Halbleiterknappheit in den ersten neun Monaten dieses Jahres 7,4 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nicht produzieren können, schätzen die Marktforscher von IHS Markit. (cs/dpa)