

DVZ
16.12.2008

Freitag, 16.12.2008

Branchentreffen mit Brisanz

Die Automobilindustrie lässt die Autoindustrie die Autoindustrie zitiert. Zu einem zentralen Thema der Autoindustrie zitiert Prof. Ferdinand Dudenhof von der Universität Duisburg-Essen. Am 27. und 28. Januar 2009 haben Experten von Herstellern Zulieferern zum 9. Internationalen CAR-Symposium in den Bochumer Congress. Diskutiert wird, mit welchen Aktionen die Unternehmen unterstützen können, wenn mit einer Abschwächung der Märkte gerechnet werden kann und wie die Politik einfließen muss.



Forum diskutiert Wege aus der Krise

Die Automobilindustrie hat die Bundesregierung eingeladen das Thema „Einfluss von Logistik auf die Wirtschaft“ zu diskutieren. Das Forum wird am 27. und 28. Januar 2009 in Wolfsburg abgehalten. Zu den Referenten gehören unter anderem Prof. Dr. Ferdinand Dudenhof von der Universität Duisburg-Essen, Prof. Dr. Axel Henning von der TU Braunschweig, Prof. Dr. Rüdiger Klein von der TU München, Prof. Dr. Gert-Joachim Stern von der TU Braunschweig, Prof. Dr. Rüdiger Klein von der TU München, Prof. Dr. Gert-Joachim Stern von der TU Braunschweig, Prof. Dr. Rüdiger Klein von der TU München, Prof. Dr. Gert-Joachim Stern von der TU Braunschweig.

Rückgang ist überall spürbar

Dienstleister der Automobillogistik stellen sich auf schwieriges erstes Halbjahr ein

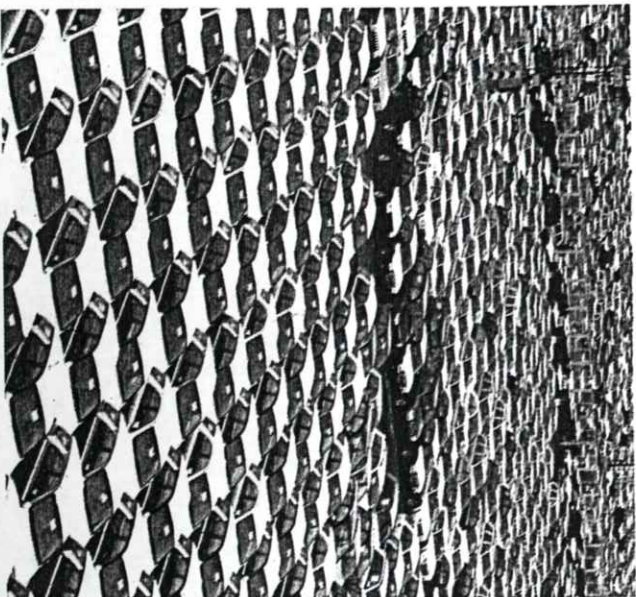
Von Robert Kümmerlin

Die Automobilbranche ist derzeit besonders von den Folgen der Finanzkrise betroffen. Kaum ein Tag vergeht ohne neue Negativnachrichten. Werte schiefen, Zulieferer sind von Insolvenz bedroht, der Absatz stockt. Die Dienstleistungsbranche trifft die Krise mehr oder weniger stark – je nachdem, wie abhängig ein Auftragnehmer von den Herstellern ist.

Eine direkt proportionale Entwicklung zum allgemeinen Rückgang in der europäischen Automobilindustrie verzeichnet derzeit Joachim Stern, Geschäftsführer der Amnesti + Schneider Automotive Service GmbH in Köln. Das bedeutet einen Einbruch bei der Umsatzerlöseleistung von etwa 20 Prozent. In der Folge ist weniger Personal notwendig, manche Positionen müssen allerdings in jedem Fall besetzt bleiben. „Einen Wareneingangskontrollen braucht man immer, egal bei welcher Menge“, sagt Stern.

Das Unternehmen strebt außer einer Ressourcenanpassung auch eine stärkere Akquisitionstätigkeit an. Schließlich ein Werk vorübergehend, gibt es mitunter weiterhin eine gewisse Produktivität, beispielsweise in der Versandabwicklung. „Diese wollen wir dann übernehmen und so unsere Services ausweiten“, erklärt Stern.

Aufteilung mildert. Unternehmen, die in mehreren Teilbereichen der Automobilindustrie tätig sind, sehen sich nicht ganz so hart betroffen. Beispielsweise Planung Logistik: „Wir sind in unterschiedlichen Geschäftsbereichen der Automobillogistik tätig“, erklärt Uwe Nitzinger, Mitglied der Geschäftsführung des Unternehmens. Das bedeutet nicht nur unterschiedliche Tätigkeiten wie Lagerung, Sequenzierung, verhängter Werkbank oder Transport, sondern auch eine Diversifizierung bei den Aufträgen. „Aufgrund dieser Aufteilung trifft der in Teilbereichen feststehende Rückgang das Unternehmen nicht mit voller Wucht.“



Stapelplatzmangel: Das Autoterminale in Bremen hat sich voll wie nie zuvor.

Nitzinger rechnet nicht damit, dass die Bedeutung der Automobilindustrie in naher Zukunft signifikant abnehmen wird. „Es wird wahrscheinlich auf niedrigerem Niveau mit veränderten Strukturen weiterhin Bedarf an Logistikern und Fertigungsmechanikern geben.“ Nicht ausgeschlossen sei auch, dass sogar noch mehr Dienstleistungsunternehmen als bisher extern vergeben werden, um aus fixen Kosten variable zu machen. Damit könne flexibel auf Marktschwächen reagiert werden.

Volleneckung im Bereich Inbound und bei der Produktion vorantreiben. „Keine wesentliche Veränderung sehen wir hingegen bei der Ersatzteildistribution“, teilt das Unternehmen mit. In diesem Segment sieht der Dienstleister Wachstumschancen. Außerdem liegen sich temporäre Rückgänge in der Automobillogistik kompensieren, da sich das Unternehmen auf mehrere Branchen konzentriert.

Volle Flächen. Nicht nur in der Produktion vorantreiben ist die Krise zu spüren. Auch die Automobilindustrie ist betroffen. „Sollte das Wachstum in der Krise voll erwisch“, sagt Manfred Kühr, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der BLG Logistik Group. Deshalb könne das Unternehmen im Geschäftsbereich Automobillogistik das Rekordergebnis von 2007 mit über 5 Mio. Fahrzeugen in diesem Jahr nicht wieder erreichen. Die Rückgänge spüren wir auf den Autoterminale, bei den Fahrzeugtransporten und in den Technologiezentren“, stellt Kühr fest. Das werde sich im ersten Quartal 2009 fortsetzen. „Wir denken, dass im zweiten Halbjahr eine allmähliche Normalisierung der Automarkte einsetzt.“

Eine Neuausrichtung des Geschäftsbereichs Automobillogistik sei derzeit nicht beabsichtigt. Denn das europäische Netz mit den Standorten Autoterminale an den Küsten und im Hinterland, Transporte per Straße, Schiene und Wasser sowie technischen Dienstleistungen decke den Bedarf der Hersteller. „Wir sind gegenwärtig dabei, unsere Osteuropastrategie weiter auszubauen“, sagt Kühr. Zudem nutze man die Wachstumschancen, um die hohen Qualitätsstandards der Leistungen noch weiter zu verbessern.

Eine vergleichbare Situation hat es in Bremen bisher nicht gegeben. Durch die Finanzmarktkrise gerät der Absatz auf dem Automobilmarkt ins Stocken. Ein Großteil der Fahrzeuge, die nun auf dem Terminal stehen, befinden sich zu dem Zeitpunkt allerdings schon auf dem Weg nach Bremen. „Die Situation ist immer noch schwierig“, sagt Bernd Aden, Vorstandsvorsitzender der BLG. Denn noch immer liefern Import- und Exportunternehmen nach Bremen zu. Rund 100.000 Fahrzeuge kann der Hafen theoretisch fassen. Zum Jahresende könne es immer enger werden.

Aden geht zwar davon aus, dass sich die Stellplatzsituation in den nächsten Wochen entspannt, da weltweit Produktionen gedrosselt werden. Bis als wieder läuft wie zuvor, wird es allerdings noch eine Weile dauern. „Im ersten Quartal 2009 rechnen wir mit Rückgängen von bis zu 25 Prozent in Bremen“, teilt Aden mit.

Ähnlich werde es bei der Produktion der BLG behauptet über Bremen mehrere ausländische Werke deutscher Hersteller mit Bauteilen.

DVZ 16.12.2008