

Praxis kritisiert Politik

Beim Dialog-Forum in Berlin diskutierten Top-Entscheider aus Logistik, Industrie und Politik über Kostendruck, Konzepte für Citylogistik und Euro VI.



Fotos: Semmer

1 Michael Kröhl, Logistikleiter Krombacher Brauerei 2 Matthias Strehl, Geschäftsführer Ludwig Meyer 3 Klaus Hartmann, Leiter Versand/Fuhrpark nobilia-Werke 4 Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer

5 BMW-V-Präsident Jochen Quick (links) im Gespräch mit DVZ-Chefredakteur Björn Helmke 6 Alexander Sackers, Vorsitzender des Transportverbands TLN 7 Wolfgang Thoma, Geschäftsführer der Spedition Ansoerge

Auf dem Dialog-Forum Transport und Logistik in Berlin drehte sich alles um die Kostentfrage. Ein Reizthema für viele Transportunternehmer sind die immer neuen Schadstoffnormen aus Brüssel. Lobnt sich der Kauf von Euro-VI-Lkw? Diese Frage beschäftigt viele Unternehmer mit eigenem Fuhrpark, die vor neuen Investitionen in ihre Fahrzeugflotte stehen.

„Es ist eine unternehmerische Bartscheidung und da geht es vor allem um die betriebswirtschaftlichen Vorteile für Euro VI oder für Euro V“, sagt Christian Labrot, Hauptgeschäftsführer des BVL. Auf den ersten Blick sprechen drei Gründe gegen Euro VI: 4 bis 6 Prozent mehr Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu einem modernen Euro-V-Lkw, die Wartungskosten liegen voraussichtlich um 5 bis 10 Prozent höher und das Gewicht erhöht sich um rund 200 kg. Dagegen stehen finanzielle Aspekte wie die Subvention des Kaufs durch die staatliche KfW-Bank und künftig ein Preisvorteil bei der LKW-Maut.

„Wir haben definitiv keine Mehrwertbrüche gegenüber Euro V und BEV“, berichtet Matthias Strehl, Geschäftsführer der Spedition Ludwig Meyer aus Friedrichsdorf, von seinen Erfahrungen. Das Transportunternehmen hat seit etwa einem Jahr mehrere Euro-VI-Fahrzeuge der Hersteller Iveco und Scania im Einsatz und gute Erfahrungen gesammelt. Derzeit sprechen aus Strehls Sicht noch die Kosten gegen Euro VI. „Ich bin enttäuscht von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer“, beklagt er sich. „Ausschlaggebend für eine Investition ist nicht der KfW-Förderpotp, sondern die Mautspreizung.“ Es fehle jedoch die Planungssicherheit bezüglich der künftigen Mautkosten. „Die Trans-

portbranche wird von der Politik alleine gelassen“, moniert Strehl.

„Wir haben festgestellt, Euro VI kann sich über eine Laufzeit von sieben bis acht Jahren rechnen“, berichtet auch Klaus Hartmann, Leiter Versand/Fuhrpark des Küchenherstellers nobilia. Sein Unternehmen setze beim werkseigenen Fuhrpark frühzeitig auf neue Technologien. Die ersten Fahrten mit den Schadstoffärmern Euro-VI-Lkw liefen zufriedenstellend, dennoch beklagt sich auch Hartmann über die hohe Unsicherheit bezüglich der Mautvorteile für Euro-VI-Laster. Deshalb habe nobilia aktuell von 23 Neufahrzeugen nur 5 mit Euro-VI-Motoren bestellt.

Hohe Kosten. Mehr Kontrollen der Kabotageregeln fordert Alexander Sackers Vorsitzender des niederländischen Logistikverbands TLN, auf dem Dialog-Forum vor mehr als 100 Führungskräften aus Logistik verladender Industrie und Politik. Der Niederländer lehnt jedoch, den aktuellen Vorstoß der Skandinavier ab, die Kabotagefreigaben auszusetzen. „Binopas Grenzen sind offen, das müssen wir akzeptieren. Doch die Regeln müssen eingehalten werden“, sagt Sackers. Die Transportbranche werde durch immer höhere Kosten, billige Arbeitskräfte aus Osteuropa und gesetzliche Vorgaben permanent unter Druck gesetzt. Er warnt deshalb davor, vorzeitig die Euro-VI-Norm durchzusetzen, da er Wertverluste befürchtet. „Viele Unternehmen haben ihre Euro-V-Lkw noch nicht abgeschneht.“

Michael Kröhl, Logistikleiter bei der Brauerei Krombacher, macht der Branche wenig Hoffnung auf bessere Zeiten. „2012 liegt das Preisniveau in der geplanten Range und wir erwarten aktuell keine Preiserhöhungen.“

„Trotz höherer Kosten steigen derzeit die Preise nicht“, bestätigt Wolfgang Thoma, Geschäftsführer der Allgäuer Spedition Ansoerge. Deshalb setzt sein Unternehmen auch auf innovative Ansätze wie den Lang-Lkw. Thoma beklagt jedoch die mangelnde Beteiligung am Pilotprojekt und den starren gesetzlichen Rahmen. „Wir wickeln den Feldversuch mit angezogener Handbremse ab“, kritisiert er die Ausnahmeverordnung. „Es sind so starke Restriktionen, dass es zur Atemnot kommt.“ Jochen Quick, Mit-Gasgeber und Präsident des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik, bedauert ebenfalls die geringe Teilnahme am Feldversuch. „Wir müssen die politischen Gegner überzeugen“, wirbt Quick für Geld und Ausdauer.

Pilotversuch Citylogistik. Auf dem Dialog-Forum in Berlin stellten Gerd-Wilhelm Brunn von Lelkerland und Christoph Windheuser vom Beratungsunternehmen Capgemini ein Pilotprojekt des Effizienzclubs Logistik Retail Logistics ist die Schaffung innovativer Logistik- und IT-Konzepte zur Versorgung von Metropolräumen. Dabei sollen Warenströme im Ruhrgebiet künftig über ein Hub gebündelt und an die Rikialen geliefert werden. „Der Handel muss sich auf strenge Umweltvorgaben vorbereiten“, betont Windheuser und nennt damit einen der Hauptgründe für die Zusammenarbeit im Unterscheide zu den in der Vergangenheit oftmals gescheiterten Güterverteilzentren schließen sich für das Pilotprojekt nicht die Speditionen, sondern die Handelsunternehmen – neben Lelkerland sind dies Rewe, Metro, Landgard und Dögo – zusammen. Zudem erlauben IT-Systeme neue Möglichkeiten der Zusammenarbeit. DVZ 31 5 2012

Die EU hat uns in immer kürzeren Zeitrabständen neue Euro-Norm-Vorgaben präsentiert
Christian Labrot,
BMW-V-Hauptgeschäftsführer



Wir sind sehr gewichtsoptimiert unterwegs, da macht der Lang-Lkw keinen Sinn
Michael Kröhl,
Logistikleiter Krombacher



Ich hoffe nicht, dass sich hier der industrialisierte Verkehr wie in den USA durchsetzt
Alexander Sackers,
TLN-Vorsitzender



Wer erst in neue Fahrzeuge investieren muss, sollte nicht am Feldversuch teilnehmen
Wolfgang Thoma,
Geschäftsführer Spedition Ansoerge

