



Das unfertige Auto als Symbol der Knappheit bei den Rohstoffen. Diese kommen vor allem aus China

Stehen bald alle Bänder still?

Autoindustrie. Wegen des Chipmangels können heuer elf Millionen Autos nicht gebaut werden. Jetzt wird auch fehlendes Magnesium zum Problem. Was die Krise für Hersteller, Zulieferer und Konsumenten bedeutet

VON ANITA STAUDACHER UND SUSANNE BOBEK

Es ist grotesk: Die Auftragsbücher sind prall gefüllt, aber die Bänder stehen still. Wegen des Chipmangels mussten in Europa bereits Dutzende Autofabriken über Wochen oder gar Monate die Produktion drosseln und Personal in Kurzarbeit schicken. Das spüren auch die österreichischen Autozulieferer. Der Chipmangel ist erst der Anfang, meinen Experten. Auch andere Materialien wie Magnesium und Zink sind knapp und teuer. Das könnte die Autobranche auf Dauer lähmen. Die wichtigsten Fragen zur aktuellen Lage.

Wie wirken sich die Chip-Engpässe auf die Auto-Produktion aus?

Im Auto steckt jede Menge Elektronik. Weil die Elektronik-Chips fehlen, können die Autos nicht fertigproduziert werden. Wegen fehlender Bauteile werden ganze Produktionslinien gestoppt. Experten von Boston Consulting (BC) erwarten wegen der Chipkrise für heuer einen weltweiten Produktionsausfall von bis zu elf Millionen Autos. Die Jahresproduktion lag zuletzt zwischen 70 und 80 Millionen Fahrzeugen. Allein BMW geht davon aus, dass in diesem Jahr wegen der Chipkrise 80.000 bis 100.000 Autos nicht gebaut werden können.

Welche Materialien sind noch knapp?

Vor allem Magnesium, das zu 87 Prozent aus China kommt. Es wird erwartet, dass die Vorräte des wichtigsten Legierungsmetalls (z. B.



Lenkräder) in Deutschland und ganz Europa Ende November erschöpft sein werden. „Bei einem Produktionsausfall dieses Ausmaßes drohen massive Produktionsaus-

fälle in der gesamten Aluminium-Wertschöpfungskette mit Sektoren wie Automobil-, Flugzeug-Elektrofahrad-Bau und Verpackungsindustrie sowie dem Maschinenbau“,

Bei den heimischen Produzenten (im Bild Steyr Automotive) fehlen wichtige Bauteile. Tausende Beschäftigte sind derzeit in Kurzarbeit

heißt es in einem Schreiben des Branchenverbandes an das deutsche Auswärtige Amt.

Was bedeutet das für die Rohstoffpreise?

Die Preise für Magnesium haben sich seit Ausbruch der Pandemie auf mehr als 10.000 Dollar pro Tonne vervielfacht. „Magnesium wird neben den Chips zum Problem für die Zulieferer“, bestätigt Clemens Zinkl, Geschäftsführer der heimischen ARGE Automotive Zulieferindustrie. China erklärt seine Lieferstopps mit Energieknappheit, doch dahinter werden auch machstrategische Überlegungen vermutet. China zeigt

Europa, wie abhängig seine Industrie vom weltgrößten Rohstofflieferanten ist.

Wie geht es Österreichs Automotive-Branche?

„Die Aufträge wären da, aber es fehlt an Bauteilen sowie Rohstoffen und die OEM-Hersteller rufen ihre Bestellungen nicht ab“, fasst Zinkl die Lage zusammen. Produktionslinien wurden runtergefahren, einige Tausend Mitarbeiter von rund 100 Betrieben befinden sich in Kurzarbeit, u. a. bei BMW, Magna, Steyr Automotive (MAN), Miba. Der Beschäftigtenstand in der Branche (zuletzt 81.000) könne dank Kurzarbeit gehalten werden, so Zinkl.

Wie lange wird die Krise noch andauern?

Eine Entspannung ist nicht in Sicht. Der deutsche Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer vom Center Automotive Research (CAR) rechnet damit, dass allein die Chipengpässe noch mindestens sechs bis neun Monate andauern werden. Danach wird der Automarkt aber nicht wieder auf Vorkrisenniveau zurückkehren. „Wir werden in Europa nicht mehr die Produktionszahlen erreichen, die wir vor der Krise hatten“, ist Autoexperte Albert Waas von Boston Consulting überzeugt.

Welche wirtschaftlichen Folgen werden erwartet?

Die meisten Autobauer, aber auch Zulieferer, werden ihre Jahresergebnisse kräftig nach unten korrigieren müssen. Schon demnächst dürften Gewinnwarnungen ausgesprochen werden. Viele Betriebe nehmen bereits Kurzarbeit in Anspruch, die aber nicht auf Dauer möglich ist. Laut Berechnungen der Beratungsfirma Alix Partners dürfte die Autobranche allein heuer Umsätze in Höhe von 210 Mrd. Dollar (179 Mrd. Euro) verlieren.

Was bedeutet das für die Autokäufer?

Lange Lieferzeiten und höhere Preise – auch für Gebrauchtwagen. Je nach Modell und Konfiguration muss auf Neuwagen derzeit bis zu zwölf Monate oder länger gewartet werden – der KURIER berichtete. Für die Autohändler ist „die Zeit der Rabattschlachten vorbei“, sagt Auto-Stahl-Inhaber Gernot Keusch. „Die Menschen kommen und kaufen, was sie kriegen können.“