

Krise in der Auto- und Elektrobranche

„Mikrochips sind erst der Anfang“

Die Menschen sind in Kauflaune: Egal ob Auto, Playstation oder ein Handy – die Nachfrage steigt. Eigentlich sollte die Wirtschaft das freuen. Doch dem ist nicht so. Denn die Mikrochip-Krise, die schon seit einigen Monaten gärt, hat sich weiter verschärft und trifft vor allem die Automobilbranche hart.

Text: Sarah München, Fotos: Oli Kerschen

Zwölf Jahre hat Ulf Blume* auf sein erstes Auto gewartet. Mit 18 hatte er es bestellt, mit 30 saß er das erste Mal hinterm Steuer. So war das damals in der DDR. Mittlerweile lebt der 65-Jährige seit drei Jahrzehnten in Luxemburg. Über ein paar Monate Wartezeit kann er nur schmunzeln. Im Februar wollte sich der Rentner nach einem langen Arbeitsleben selbst beschenken mit einem Auto, von dem er schon lange geträumt hatte. Mit seiner Frau will er die Welt bereisen. Länder wie Russland und Kanada stehen auf seiner Liste. Auf dem Autofestival in Luxemburg bestellte er den VW Bulli 6.1, Diesel, Grundausstattung mit ein paar Extras, in Ascotgrau, 45 000 Euro. Vier Mal wurde die Lieferung seines Autos seitdem bereits verschoben.

Ausmaß und Dauer überraschen

Der Grund ist so winzig wie ein Staubkorn und sorgt momentan für Probleme, die so groß sind, dass sie die ganze Welt betreffen. Vor allem im Elektronik- sowie Automobilbereich stehen Bänder still, es gibt Lieferschwierigkeiten und -engpässe. Die Rede ist von Halbleiter-Mikrochips. Diese sind so klein wie komplex, integrierte Schaltkreise, die Grundlage und Herzstück vieler elektronischer Geräte sind.

Laut Handwerkskammer habe sich das Problem ausgeweitet und zugespitzt. Die Kammer verweist auf eine von der Chambre des Métiers durchgeführte Umfrage. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass im zweiten Trimester dieses Jahres 51 Prozent der Unternehmen aus dem Bereich Automobil-, Industrie- und Agrarmechanik unter einer generellen Materialknappheit litten, im dritten Trimester waren es schon 68 Prozent. Die Zahl der Auto-Neuzulassungen war im dritten Quartal 2021 24 Prozent niedriger als im zweiten Quartal 2021. „Uns überrascht das Ausmaß des Phänomens und vor allem seine Dauer“, sagt auch Anthony Auert, Cluster Manager für den Bereich Automobility bei der Innovationsagentur Luxinnovation.

Bei IEE in Echternach könnte stellenweise dreimal soviel produziert werden, doch Halbleiter-Mikrochips sind knapp.

Mehr als 200 Menschen arbeiten am IEE-Standort in Echternach. Die Jobs seien trotz Krise sicher, versichert Stephan Grengs.



Die Automobilbranche ist besonders hart getroffen: „Die Situation ist besorgniserregend und bleibt vor allem schwierig einzuschätzen“, sagt Carlo Thelen, Generaldirektor der Handelskammer. Je mehr die Autos zu fahrbaren Computern mutieren, umso mehr Chips sind dort auch verbaut. Aber diese fehlen nicht nur in den Autos, sondern auch in den Robotern, die sie herstellen. Betroffen sind alle Autohersteller. Ein Beispiel aus dem benachbarten Saarlouis macht die Dimensionen deutlich: Dort sind alle Vorräte an Halbleiter-Chips verbaut, das Unternehmen Ford hat Kurzarbeit angemeldet. Millionen Autos

konnten weltweit bisher nicht produziert werden, die Schätzungen verschiedener Beratungsfirmen schwanken zwischen sieben und elf Millionen. Im Mai rechnete man noch mit halb so viel Ausfällen. „Die Automobilbranche hat unterschätzt, wie schnell der Markt sich erholt und die Nachfrage nach Autos steigt“, sagt Stephan Grengs. Er ist Direktor für Fertigung und Lieferkettenmanagement bei IEE mit Sitz in Echternach. Die Firma beliefert vor allem Automobilhersteller und ist direkt von der Krise betroffen. „Wir könnten mindestens dreimal so viel produzieren, aber wir haben die Mate-



Stephan Grengs, Direktor für Fertigung und Lieferkettenmanagement bei IEE, glaubt, dass die Krise noch einige Monate andauern wird.

rialien nicht“, sagt Grengs, während er in einem fast menschenleeren Produktionsraum steht. Hier sollte momentan das neue Produkt VitaSense hergestellt werden. Ein Radarsensor, der kleinste Bewegungen im Fahrzeug-Innenraum misst und so auf vergessene Kinder oder Haustiere aufmerksam macht.

Aktuell verbaut Hyundai das Produkt, aber Grengs ist sich sicher, dass andere Autohersteller nachziehen werden. Vorausgesetzt, die benötigten Komponenten sind verfügbar. Denn dort, wo normalerweise 60 000 Komponenten – dazu gehören auch Chips – pro Stunde verarbeitet werden, stehen die Maschinen an diesem Tag still. So wie an vielen Tagen in den vergangenen Monaten. „Wir kriegen immer mal wieder Nachschub an Halbleiter-Mikrochips, aber wir können nicht planen, wann und wie viele wir bekommen.“ IEE bezieht seine Chips vor allem aus Asien – so wie fast alle Firmen in diesem Bereich. Die Firma arbeite auf Nachfrage, erklärt Grengs. Sie habe also keinen großen Vorrat an Chips, die unverbaut ein Ablaufdatum haben und sich nur ein paar Monate lagern lassen.

Sogenannte Broker haben das Problem frühzeitig erkannt und Chips aufgekauft, um diese nun für ein Vielfaches zu verkaufen. Auch IEE greift auf diese Notlösung zurück. Auch wenn dies das Unternehmen viel Geld koste, so Grengs. Verbraucher wie Ulf Blume spüren diesen Mangel direkt. Die Mehrkosten kommen

zwar (noch) nicht bei ihnen an, denn viele haben wie Blume ihr neues Auto bereits bezahlt, aber sie müssen einige Zeit länger warten als geplant.

Auch andere Produkte sind aufgrund der Chip-Krise aktuell nicht verfügbar. Wer eine Playstation 5 auf dem Weihnachtswunschzettel stehen hat, sollte diesen Wunsch besser wieder streichen. Die neue Spielekonsole von Sony ist heiß begehrt, doch momentan auch in Luxemburg auf unbestimmte Zeit nicht verfügbar. Das Marktforschungsunternehmen Counterpoint Research prognostiziert, dass der globale Smartphone-Markt in diesem Jahr wegen des Chipmangels nur noch um sechs Prozent und nicht um ursprünglich erwartete neun Prozent wachsen werde. Auch bei Post Luxemburg würde sich seit Ende 2020 die Materialknappheit bemerkbar machen, heißt es von Seiten der Pressestelle. Besonders betroffen seien Smartphones, aber auch Sim-Karten, Festnetztelefone und WLAN-Router. Es komme häufiger vor, dass gewisse Smartphone-Modelle nicht mehr oder nicht in allen Farben vorrätig seien. Kunden hätten dann die Möglichkeit, diese zu bestellen. Es sei jedoch schwierig, genaue Lieferzeiten anzugeben.

Enormer Umsatzeinbruch

Betroffen sind auch Firmen, die die Chips gar nicht selbst verbauen. Cebi aus Stein- sel beispielsweise. Der Betrieb stellt unter anderem Temperatursonden her und beliefert auch Automobilfirmen. „Eigentlich hat das Jahr gut angefangen, aber nach den Sommerferien ist der Umsatz enorm eingebrochen“, sagt Raymond Mohrbach, Vorstandsmitglied bei Cebi. Im September und August seien Bestellungen von Kunden immer wieder kurzfristig zurückgesetzt worden. Die Lagerbestände würden stetig wachsen, und die gesamte Organisation sei ein enormer Aufwand. Gleichzeitig ist auch Cebi von den steigenden Rohstoff- und Energiekosten betroffen. „Wir sind glücklicherweise finanziell gut aufgestellt“, sagt Mohrbach und ergänzt: „Das größte Problem für uns ist die Planungsunsicherheit.“

Die Krise hat viele Ursachen: Nach Corona gibt es einen großen Nachholbedarf. In China waren viele Menschen erkrankt, die Produktion war gebremst. Gleichzeitig steigen die Energiekosten überall enorm. Carlo Thelen von der Handelskammer sieht einige Anzeichen einer Stagflation wie da-

mals in den 1970er Jahren während der Ölpreiskrise. Eine Stagflation beschreibt das Stillstehen der Wirtschaft mit gleichzeitiger Inflation. So weit sei es noch nicht, so Thelen. „Die Wirtschaft wächst, die Menschen wollen konsumieren, aber das Angebot stockt in vielen Bereichen. Abzuwarten bleibt, ob und inwiefern Preiserhöhungen die Nachfrage bremsen werden.“

In der hohen Konsumlust liegt eins der Probleme. Die Menschen konsumierten während der Pandemie vor allem im Elektronikbereich aufgrund von Homeoffice und Home Schooling mehr als zuvor. Insgesamt stieg der Verkauf von PCs im letzten Jahr laut der Datenfirma Canalis um rund elf Prozent. Die Nachfrage ist derzeit in vielen Bereichen größer als das Angebot.

Ein weiteres Problem ist, dass Europa nur zehn Prozent Marktanteil im Elektronikbereich hat. Den größten Anteil teilen sich Amerika und Asien. Die beiden größten Fabriken für Halbleiter-Mikrochips befinden sich in Asien: die Taiwan Semiconductor Manufacturing Company (TSMC) und Samsung Electronics Korea. Einfach die Kapazität hoch schrauben können die Werke nicht. Die Produktion ist langfristig geplant und benötigt einige Vorlaufzeit. Die Situation verschärft hat beispielsweise auch ein Brand in dem Renesas-Chipwerk in Japan. Das ist auch eins der Werke, von dem IEE seine Chips bezieht.

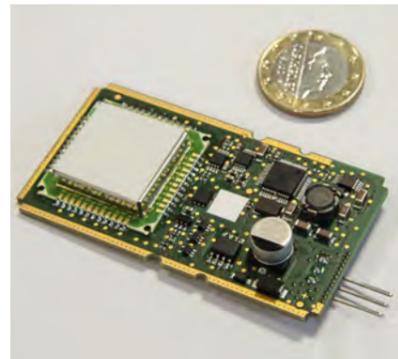
Es geht um Menschenleben

„Wie schon während der Covid-Krise merken wir, wie abhängig wir von asiatischen Produzenten sind“, sagt Carlo Thelen. Er hofft auf eine ambitionierte Industriepolitik mit Produktionsstätten in Europa und auch in Luxemburg, um die Lieferwege zu verkürzen und das Angebot von Industrie- und Technologieprodukten nachhaltig abzusichern. Denn auch die Lieferwege sind momentan gestört. Immer mehr große Frachtschiffe stauen sich in wichtigen US-Häfen, die Ware kann nicht ausgeliefert werden. IEE transportiert mittlerweile viel im Schienenverkehr nach Asien. „Das ist eine gute Lösung. Der Transport von Luxemburg nach China dauert etwa drei Wochen“, sagt Grengs.

EU-Kommissions-Präsidentin Ursula von der Leyen hat angekündigt, dass auch in Europa Chips hergestellt werden sollen, in Dresden hat kürzlich ein neues Werk eröffnet. Doch Chip ist nicht gleich Chip. Die beiden großen Werke TSMC und



In diesem Raum sollte eigentlich das neue IEE-Produkt VitaSense (Bild unten), ein Radarsensor für Autos, hergestellt werden. Doch die Maschinen stehen immer wieder still, auf dem Monitor zeigt Stephan Grengs nur ein Standbild.



Samsung Electronics sind der Konkurrenz in Sachen Prozesswissen und Qualität um Jahre voraus. Experten warnen, dass es nicht möglich sei, diesen technischen Rückstand von mindestens zehn Jahren innerhalb weniger Monate aufzuholen. „Für uns kommt es nicht infrage, mit minderwertigeren Chips zu arbeiten“, sagt Stephan Grengs von IEE. Das würden einerseits die Auftraggeber nicht akzeptieren und andererseits ginge es bei ihren Produkten um Sicherheit, um Menschenleben, da sei ein höchstmöglicher Standard wichtig.

Wie lange diese Situation noch andauern wird, kann niemand genau sagen.

„Ich denke, dass uns das Problem noch einen guten Teil des kommenden Jahres beschäftigen wird“, glaubt Stephan Aurt von Luxinnovation. Auch Grengs geht davon aus, dass IEE dieses Problem auch noch im Jahr 2022 beschäftigen wird. „Die Mikrochips sind erst der Anfang. Wir merken, dass auch Materialien wie Kunststoffe und Metalle knapp werden.“ Ein Sozialplan, wie es ihn Ende 2020 bei IEE gab, sei trotz der schwierigen Situation nicht geplant. „Wir brauchen alle unsere Mitarbeiter, denn der Markt wird sich wieder erholen“, ist sich Grengs sicher. Kurzarbeit sei allerdings eine mögliche Option, um die Krise zu meistern.

Ulf Blume hat mittlerweile einen neuen Liefertermin für sein Auto: Ende November kann er seinen VW Bulli abholen. Ob das tatsächlich klappen wird, da ist er sich noch nicht so sicher. „Aber zwölf Jahre werde ich diesmal bestimmt nicht warten“, sagt er und lacht. Bis dahin fährt er mit seinem alten Volvo durch die Gegend, ohne viel Schnickschnack und Hightech bringt der ihn seit 15 Jahren überall hin.

* (Name von der Red. geändert)

NEI

Publiziert Gratis



Är Immo-Annoncen



wortimmo.lu

100% IMMO. 100% LOKAL.

