

Die gesamte Autoindustrie, Jobgarant und Wohlstandsmotor der deutschen Wirtschaft, produziert nicht mehr. Sie steht vor einem Kraftakt, für den es keine Blaupause gibt. Denn so schnell die Produktion gestoppt wurde und Lieferketten abrisen, so mühsam wird es, sie wieder anzuwerfen. Der Vorstandsvorsitzende von Continental, Elmar Degenhart, befürchtet gar dass es ihn wohl noch „mindestens ein Jahr oder länger begleiten wird“, wie er dem Nachrichtenmagazin Spiegel im Interview sagte. Und schlimmer noch: Wenn der Hochlauf nicht bald gelingt, droht vielen kleineren Zulieferern die Pleite.

Jetzt rächt sich auch der Kostendruck der letzten Jahre, der auf den Zulieferern lastet.

Normalerweise haben die großen Tier 1 etwa 30 bis 50 Lieferanten unter Beobachtung, denen Zahlungsschwierigkeiten drohen. In den vergangenen Wochen hat sich die Zahl verdoppelt, Tendenz steigend. Zwar leben viele Zulieferer noch von Geschäften, die sie zu Jahresbeginn abgeschlossen haben. „Aber spätestens im Mai“, warnt Degenhart, „versiegt dieser Cash-Zustrom.“ Bisher haben wir also nur den Auftakt der Krise gesehen, das zweite und dritte Quartal dürften erheblich schwieriger werden.

Je länger die Coronakrise dauert, desto flehender werden die Rufe aus der Industrie, die Politik möge endlich ein Datum für die Lockerung des Lockdowns nennen. Doch damit wäre das Problem nicht gelöst. Es muss ein europäisches Öffnungsdatum geben: Für die meisten europäischen Autoindustrie gilt: Hersteller und Zulieferer können erst loslegen, wenn auch Länder wie Italien, Spanien, die Slowakei oder Polen ihre Einschränkungen lockern. Danach sieht

Eine Branche im Stillstand

es so bald nicht aus, denn jedes EU-Land verfolgt seine eigene Krisenpläne. Viele innereuropäischen Grenzen bleiben zunächst geschlossen. Hierzulande scheitert der Hochlauf schon an der Abstimmung zwischen Herstellern und Zulieferern. VW beispielsweise benötigt dringend Teile, ihre Lagerreserven reichen vielleicht für eine Woche. Die Zulieferer wiederum können ihre Produktion erst starten, wenn sie verbindliche Bestellungen von den Autokonzernen erhalten – was derzeit praktisch unmöglich ist, denn die Konzerne haben gerade keinerlei Gefühl für die Nachfrage.

Einen Neustart der Produktion knüpfen die Politiker an die Bedingung, dass das Gesundheitsrisiko für die Beschäftigten kalkulierbar bleibt. Die Autokonzerne müssen ihre Produktion deshalb grundlegend umstellen. Man könnte auch sagen: Die Industrie setzt jetzt systematisch auf Entschleunigung und auf sinkenden Output. Und völlig unklar ist auch, wann die Kunden, die derzeit Nudeln und Klopapier horten, wieder Autos kaufen. Während der Shutdown quasi über Nacht hereinbrach, wird der Neustart Wochen, wenn nicht Monate brauchen. Man habe ja nur mal kurz den Pause-Knopf gedrückt: So wird die jetzige Situation gerne beschrieben. Doch wer glaubt, die Branche würde anschließend einfach wieder durchstarten, der irrt. Es wird womöglich Jahre dauern, bis die Industrie das Produktionsniveau des Rekordjahres 2017 wieder erreicht.

Ihr **Klaus Oertel**



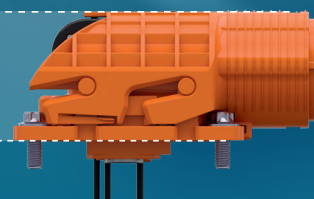
HOHE LEISTUNG BRAUCHT ZUVERLÄSSIGE VERBINDUNGEN

ODU POWER MATE® 400

- + Kompakte Bauweise
- + Innovatives Verriegelungssystem
- + Hohe Stromtragfähigkeit
- + 2-pol HV-Stecksystem



LOW
PROFILE



A PERFECT ALLIANCE.

Mehr auf:
www.odu.de