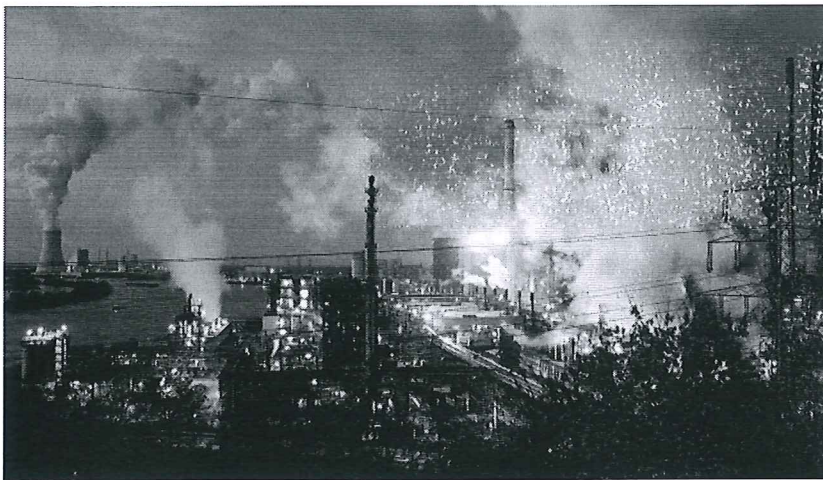


Autozulieferer in Sorge

Erst fehlten die Chips, jetzt wird der Stahl knapp

Weil sich die Industrieproduktion überraschend schnell von den Corona-Folgen erholt, kommen die Hochöfen nicht nach mit der Stahlproduktion. Rohmaterial für die Zulieferer wird knapp – und teuer.

Von HELMUT BÜNDER UND CARSTEN GERMIS



© dpa

Qualm steigt aus dem Thyssenkrupp-Stahlwerk Schwelgern in Duisburg

Erst fehlten die Chips, jetzt warnen Zulieferunternehmen, dass Engpässe in der Stahlproduktion die Versorgung von Autoherstellern, Elektroindustrie und Maschinenbau beeinträchtigen könnten. „Viele Zulieferer sind schon jetzt nicht mehr in der Lage, ihre Kunden termingerecht zu bedienen“, warnt Bernhard Jacobs, Geschäftsführer des Industrieverbandes Blechumformung (IBU).

Rohmaterial bleibe aus oder komme nur noch mit Verspätungen, Nachbestellungen seien nur mit langen Vorlaufzeiten möglich. „Die Lage spitzt sich gerade weiter zu – vielen Sparten droht der Stillstand“, sagt der Vertreter des IBU, der rund 240 überwiegend mittelständische Zulieferunternehmen mit einem Jahresumsatz von insgesamt mehr als 20 Milliarden Euro vertritt.

Tatsache ist, dass die Einkaufspreise steil in die Höhe geschossen sind. Kostete die Tonne Warmbandstahl im Juli noch 500 Euro, wird sie aktuell zu 820 Euro gehandelt. Die Nervosität im Markt ist mittlerweile groß. Mangelverwaltung und Krisenmanagement sind angesagt. Hubert Schmidt kämpft gerade um Nachschub, um die Produktion von Sockelteilen für Autoscheinwerfer in Gang zu halten. Er ist Geschäftsführer des Zulieferunternehmens Stüken, das im niedersächsischen Rinteln rund 860 Mitarbeiter beschäftigt und unter anderem Hersteller von Autoleuchten versorgt.

„Da ist es gerade so knapp mit den Vorprodukten, dass noch offen ist, wie wir die nächsten Lieferungen hinbekommen“, sagte er der F.A.Z. „Nur mit großen Anstrengungen gelingt es noch, die Lieferketten aufrechtzuerhalten. Aber das Risiko wächst, dass die Kette irgendwo zerreißt“, sagt Schmidt, der das Geschehen auch als Präsident des Wirtschaftsverbandes Stahl- und Metallverarbeitung (WSM) mit seinen rund 5000 Unternehmen intensiv beobachtet.

„Überraschende wie erklärungsbedürftige Entwicklung“

Während sich die Industrieproduktion überraschend schnell von den Corona-Folgen erholt, kamen die Stahlkocher nicht hinterher. „Die Kapazitäten konnten nicht so schnell wieder hochgefahren werden, wie die Nachfrage stieg“, sagte ein Sprecher von Thyssen-Krupp. Zudem gebe es kurzfristige Änderungen der Auftragsstruktur, die nicht „auf Knopfdruck“ bewältigt werden könnten. Auch in anderen Ländern ist Stahl knapp und ungewöhnlich teuer. Es gebe derzeit einen globalen Nachfrageüberhang mit entsprechenden Auswirkungen auf die Preise, so Thyssen-Krupp. Diese Aufwärtsbewegung seit dem Tief im vorigen Sommer sei bitter nötig, damit der Konzern überhaupt auskömmlich arbeiten könne. Auch die Rohstoffpreise und damit die eigenen Kosten seien enorm gestiegen.

Engpässe gebe es inzwischen auch für Edelstahl und Buntmetalle, berichtete Stüken-Geschäftsführer Schmidt. Mehrbedarfsmengen seien nur noch mit großen Schwierigkeiten zu bekommen. Statt früher 8 bis 10 Wochen müssten von der Bestellung bis zum Wareneingang sechs Monate kalkuliert werden. Diese Notlage wiederum erhöht den Druck auf dem Markt. „Die Krise verschärft sich, weil aus Vorsicht mehr und früher bestellt wird, um Puffer aufzubauen“, sagt Schmidt. Auch bei manchen Kunden habe er den Eindruck, dass sie auf Vorrat orderten, um sich abzusichern.

Am Ende der Lieferkette bekommen die Maschinenbauer die Entwicklung von beiden Seiten zu spüren, wie Bianca Illner, Abteilungsleiterin des Branchenverbands VDMA erläutert. Beim direkten Stahleinkauf für die eigene Teilefertigung gebe es sprunghafte Preissteigerungen und verlängerte Lieferzeiten. Gleichzeitig gerieten Zulieferer von Fertigteilen in Schwierigkeiten. Angesichts der Produktionsmengen und der EU-Abschottung gegen Importe sei diese eine „überraschende wie erklärungsbedürftige Entwicklung, die auch die Frage nach einer künstlich herbeigeführten Verknappung aufwirft“, sagte Illner der F.A.Z. In den Automobilunternehmen wird die Situation aufmerksam beobachtet.

„Die EU bleibt einer der am leichtesten zugänglichen Märkte“

Noch haben die Lieferengpässe keine Auswirkungen auf die Produktion. „Bei der Versorgung mit Stahl gibt es aktuell keine Einschränkungen“, sagte ein Sprecher von Volkswagen auf Anfrage. Das Unternehmen überwache aber „laufend die Kapazitäts- und Bedarfssituation und ist darauf vorbereitet, bei Bedarf Maßnahmen zur Absicherung einzuleiten“, hieß es.

Die Ausweichmöglichkeiten sind begrenzt. Stüken etwa kauft nicht direkt von den Stahlkochern ein, sondern bezieht Bleche und andere Produkte von Kaltwalzwerken. Wenn es dort hakt, kann der Autozulieferer nicht einfach die Lieferanten wechseln. Dafür müssten erst die eigenen Kunden die Freigabe erteilen, erläuterte Geschäftsführer Schmidt. Die Walzunternehmen wiederum kommen nur schwer an Stahl aus anderen Ländern heran.

Ein Grund seien die Schutzzölle, welche die EU als Reaktion auf die amerikanischen Sonderzölle verhängt hat, um steigende Importe abzuwehren. Trotz der angespannten

Marktlage forderten zwölf EU-Länder, auch Deutschland, diese „Safeguards“ zu verlängern, kritisiert die Fachvereinigung der Kaltwalzwerke. „Es gibt keine importbedingte Bedrohung der EU“, sagt Verbandsgeschäftsführer Marin Kunkel.

Thyssen-Krupp hingegen sieht keine „direkte Verbindung“ zwischen der Nachfragesituation und der europäischen Handelspolitik. Die EU schreite nur gegen unfaire Handelspraktiken und protektionistische Verzerrungen ein. Zudem würden die Einfuhrquoten der EU gar nicht vollständig ausgeschöpft. „Die EU bleibt einer der am leichtesten zugänglichen Märkte weltweit“, so der Sprecher.

Quelle: F.A.Z.