

<https://www.businessinsider.de/gruenderszene/automotive-mobility/die-krise-der-autoindustrie-hat-gerade-erst-begonnen-drehmoment-r/>

- Drehmoment

Die Krise der Autoindustrie hat gerade erst begonnen

- [Don Dahlmann](#)

20 Jan 2022

- E-Auto, Autonomes Fahren, Chip-Mangel – die Autoindustrie steht unter Druck und es wird in den nächsten Jahren nicht viel besser werden.



Ein Mitarbeiter von Volkswagen in der Gläsernen Manufaktur von Volkswagen mit einem Tuch über einen VW ID.3. picture alliance/dpa/dpa-Zentralbild | Sebastian Kahnert

Der Dieselskandal und die Corona-Pandemie haben die Autohersteller weltweit in Bedrängnis gebracht. 2021 sollte das Jahr werden, in dem die Branche sich wieder erholen und neue Absatzrekorde vermelden wollte. Doch die Probleme für die Industrie reißen nicht ab. Kaum zogen die Vorbestellungen für die Fahrzeuge wieder an, gab es schon das nächste Problem. Derzeit sind Chips und andere Halbleiter für bestimmte Branchen auf dem Markt Mangelware. Das führt dazu, dass die Hersteller ihre [Produktionen drosseln](#) und teilweise sogar ganz stoppen müssen. Das gilt nicht nur für deutsche Hersteller, sondern für alle weltweit.

Der Chipmangel ist nur die Spitze des Eisbergs

Der Chip-Mangel ist vielerorts eine hausgemachte Sorge. Für den erhöhten Bedarf nach neuen Chips auf dem Weltmarkt können sie zwar nichts, aber viele Chip-Produzenten betonen auch, dass die Autobranche im Jahr 2020 aufgrund der unsicheren Auftragslage viele Aufträge storniert haben. Die ohnehin knappen freien Kapazitäten habe man dann anderen Kunden zur Verfügung gestellt. Vor allem der Ausbau der 5G-Netzwerke und der durch die Corona-Krise

angeheizte Markt für Laptops, Webcams und Grafikkarten belastet den Markt bis heute. Ausfälle der Fabriken in den USA und Japan, sowie Probleme in den globalen Lieferketten kommen noch hinzu.



Während sich frühestens ab Mitte 2022 eine Entspannung auf dem Chip-Markt ankündigt, sieht es bei den Lieferketten schlecht aus. Energie-Engpässe in China sorgen schon jetzt für Stillstand in vielen Fabriken. Auch wenn die deutsche Autoindustrie nur rund zehn Prozent der verbauten Teile aus China bezieht – wenn nur ein Bauteil fehlt, lässt sich dies nicht einfach ersetzen. Die Hersteller suchen deshalb vor allem in Europa verzweifelt nach Produktionspartnern, die in der Lage sind, schnell einspringen zu können. Da in den vergangenen 20 Jahren jedoch große Teile der Produktionskapazitäten nach China verlagert wurden, ist das kein leichtes Unterfangen.

Dass viele Hersteller jetzt nicht die Menge an Fahrzeugen produzieren können, die sie gerne hätten, ist die eine Sache. Viel schwerwiegender dürfte sich der Wandel in der Mobilität auf die Hersteller selbst auswirken. Sehr viele Metropolen weltweit haben gerade damit begonnen, die Planung der städtischen Infrastruktur vom Auto weg und hin zu anderen Fortbewegungsmitteln wie dem Fahrrad zu verschieben. Manche Städte planen den privaten Autoverkehr in den nächsten 15 bis 20 Jahren sogar ganz zu verbieten. Da der Anteil der Weltbevölkerung, die in einer Stadt lebt, schon bei über 50 Prozent liegt, kann die Industrie ausrechnen, wie viel weniger Autos sie verkaufen wird.

Immer weniger Menschen wollen Autos besitzen

Selbst, wenn die Städte nicht so konsequent vorgehen sollten, wird sich die Mobilität und die Nachfrage nach Autos verringern. E-Scooter, [Carsharing](#) und autonome Robotaxis – all dies sind Dinge, die viele Stadtbewohner heute schon dazu bewegen, auf das eigene Auto zu verzichten. Da viele Hersteller diese Märkte verschlafen haben, wird es schwer, die Ausfälle in den Verkäufen zu kompensieren. Es ist die Angst, von Google und Tesla überholt zu werden, die etwa Daimler und BMW überhaupt noch in ihrem gemeinsamen Joint Venture hält.

Auch auf der Verkaufsseite kommt die Industrie unter Druck. [Abo-Modelle](#), wie sie von beispielsweise Volvo oder Sixt angeboten werden, scheinen ein Trend zu sein, der immer mehr Kunden anzieht. Der zum chinesischen Geely-Konzern gehörende schwedische Hersteller verkauft schon jetzt mehr als zehn Prozent seiner Fahrzeuge in einem Abonnement. Die Abo-Modelle verlangen der Industrie aber auch deutlich mehr Flexibilität ab.

Lest auch



Während Leasing-Fahrzeuge meist mindestens zwei Jahren beim Kunden waren, können diese bei einem Abo ihr Auto theoretisch mehrfach im Jahr austauschen. Das erhöht die Kosten für die Logistik und Aufbewahrung der Fahrzeuge erheblich. Sixt hat dafür die Lösung gefunden, indem Rückläufer, die nicht sofort einen neuen Abnehmer finden, in die Carsharing-Flotte überführt. An einer solchen Möglichkeit mangelt es vielen Herstellern jedoch.

Es braucht nicht mal Verbote

Dass die Autobranche sich nur schwerfällig auf die neuen E-Autos umstellen kann, ist schon problematisch genug. Viel fataler ist allerdings, dass das Produkt an sich einem fundamentalen Wandel unterliegt. Die Digitalisierung führt dazu, dass die Kunden mehr Flexibilität verlangen und das Auto ist wie viele andere Produkte austauschbar geworden, weil ihm ein Alleinstellungsmerkmal fehlt. Damit verlieren die Hersteller ihr jahrzehntelanges Verkaufsargument.

Was sich da zusammenbraut ist ein perfekter Sturm aus Lieferengpässen, globalen Problemen und einer rasend voranschreitenden Digitalisierung, die vor allem die Mobilität erfasst. Es müssen nicht mal die Städte sein, die Autos verbieten. Selbst wenn dies nicht der Fall wäre, stehen die Hersteller vor schwierigen Zeiten. Die werden noch größer werden, sollten Anbieter wie Mobileye, Tesla und Google die Städte mit ihren autonomen Taxis überfluten und konkurrenzlos günstige Fahrten anbieten können. Die Krise der Autoindustrie wird sehr lange andauern.

Don Dahmann ist seit über 25 Jahren Journalist und seit über zehn Jahren in der Automobilbranche unterwegs. Jeden Montag lest Ihr hier seine Kolumne „Drehmoment“, die einen kritischen Blick auf die Mobility-Branche wirft.

Dieser Text erschien zuerst am 16. Oktober 2021 und hat besonders viele Leserinnen und Leser interessiert.