



Dr. Andreas Dikow

## Lieferschwierigkeiten bei Ersatzteilen trotz Kurzarbeit und Entlassungen

Dr. Andreas Dikow, Chef der automotive Mecklenburg-Vorpommern, ist über die Vorgänge in der Automobilbranche bestens informiert. Er kennt die Hintergründe und Fakten und wird von seinen Mitgliedern über Veränderungen auf dem Markt stets auf dem Laufenden gehalten.

**Wirtschaftsspiegel: Wie ist denn momentan die Automobilindustrie, einschließlich Zulieferindustrie, in Mecklenburg-Vorpommern derzeit aufgestellt?**

**Dikow:** Es gibt etwa 100 Unternehmen mit zirka 5000 Beschäftigten, die in der Automobilindustrie tätig sind. Und zwar alle in der Zulieferindustrie. Es gibt also kein Unternehmen in der Endmontage. Zumindest kein Hersteller von Pkw und bei den Trucks auch kein Hersteller von kompletten Fahrzeugen. All diese Unternehmen sind mittelständisch organisiert. Wobei ein Großteil der Zulieferer auch noch zunehmend andere Sparten bedient. Zum Beispiel Schienenfahrzeugbau oder klassischen Maschinenbau.

**Wirtschaftsspiegel: Wie schlägt sich denn in Ihrem Bundesland die Krise in den Unternehmen nieder?**

**Dikow:** Das geht auch nicht an uns vorbei, wobei die Lage differenziert ist. Regelmäßige Umfragen haben ergeben, dass die Umsätze im Automotiv-Segment im Vergleich zum Vorjahr zwischen fünf und 50 Prozent eingebrochen sind. Wobei die 50 Prozent bei den reinen Automobilzulieferern zu suchen sind, also denen die zu 100 Prozent automotivlastig sind aber

auch bei den Firmen, die im Nutzfahrzeug-Segment, insbesondere als Zulieferer arbeiten. Im Pkw-Zuliefererbereich liegt der Anteil bei fünf bis 25 Prozent. Es gibt einzelne Zulieferer, die durch die Abwrackprämie wieder an Produktion aufgenommen haben, die sogar eine Vollaustlastung haben. An sieben Tagen in der Woche, dreischichtig, mit 100 Prozent. Aber je mehr man ein Zulieferer für den höherwertigen Pkw-Bereich ist, umso größer ist die Auswirkung der Krise. Im Lkw-Bereich ist es zum Teil sogar sehr extrem.

**Wirtschaftsspiegel: Viele Vertriebspartner klagen derzeit, dass Sie nicht rechtzeitig beliefert werden, weil Zulieferer auf Kurzarbeit geschaltet haben oder ihre Mitarbeiter entlassen haben. Stimmt das so?**

**Dikow:** Ich glaube, das ist eine Kette. Im Grunde ist die Fahrzeugindustrie sehr gut organisiert. Mit sehr engen Lieferverpflichtungen und sehr kurzen Lieferzeiten. Das funktioniert aber nur so lange, wie die Planungen vernünftig aufgestellt sind und man eine gewisse Vorplanung hat. Diese ist für 2009 unheimlich schwer. Vom Vertrieb beim Endkunden über die Herstellungsbetriebe bis zum Zulieferer. Und alle haben das Problem, bei einbrechenden Umsätzen, dass die finanziellen Reserven an Grenzen stoßen. Es kann sich niemand einen großen Lagerbestand hinlegen, ohne zu wissen, ob er dann auch verkaufen kann. Die ganze Lieferkette kann wegen beschränkter Lagervorräte sehr lange dauern, bis man ein bestimmtes Bauteil bekommen kann.

Ich glaube nicht, dass die Ursache in der Kurzarbeit liegt. Ich denke, die Ursache liegt in den fehlenden Verfügbarkeiten des Materials. Es gibt im Fahrzeugbereich sehr viele Spezialmaterialien. Wenn man nur mal an Kautschuk denkt, mit den speziellen Mischungsverhältnissen. Das kann man auch nicht lange hinlegen. Diese Mischungen verderben nach sechs bis sieben Monaten, wenn sie nicht verarbeitet werden. Also kann man diese nur bestellen, wenn man sie auch braucht. Oder es gibt hochwertige Metalle, für die es weltweit nur drei bis fünf Hersteller gibt. Wenn bei denen nicht abgerufen wird, wird auch sie sich nichts hinlegen. Insofern brauchen wir wieder, weil es Hersteller aus Übersee sind, mehrere Tage oder Wochen, bis das Material verfügbar ist. Das ist der Hauptgrund, warum die Effektivität verloren geht. Eben weil die Liquidität nicht ausreichend ist, um sich genügend Material auf Vorrat einzulagern. ■