

Daimler trifft die Chipkrise härter als die Konkurrenz

BMW kann in den ersten neun Monaten den Absatz in Deutschland leicht steigern, bei der Marke mit dem Stern werden dagegen 20 Prozent weniger Fahrzeuge verkauft, bei Audi sind es sieben Prozent weniger.

VON MARKUS GRABITZ

STUTTGART. Von den Premiumherstellern hat die Chipkrise offensichtlich Daimler am heftigsten getroffen. Nach Angaben eines Konzernsprechers brach der Pkw-Absatz der Marke mit dem Stern in Deutschland von Januar bis September von knapp 191 000 Stück im Vorjahr auf rund 153 000 Stück in diesem Jahr ein. Das ist ein Rückgang um 20 Prozent. BMW, Daimlers Hauptkonkurrent, konnte dagegen den Absatz in den ersten drei Quartalen in Deutschland sogar leicht steigern: BMW legte auf dem heimischen Markt um 1,4 Prozent auf 204 842 Einheiten zu. Trotz der Versorgungsunsicherheit habe BMW den Marktanteil „weiter ausbauen können“, hieß es aus München.

Auch bei Audi waren die Einbußen nicht so hoch wie bei Daimler: Hier sank der Absatz von Januar bis September um knapp sieben Prozent auf etwa 143 000 Fahrzeuge.

Der Neuwagenhandel klagt, dass die Lieferzusagen seitens der Hersteller völlig unberechenbar geworden seien. Lieferfristen betrügen je nach Modell zwischen sechs und

„Es gibt so gut wie keine finanzielle Unterstützung vonseiten der Hersteller für das Händlernetz. Die Gewinne schießen in die Höhe, während viele Händler um die nackte Existenz fürchten.“

Michael Ziegler,
Präsident des Kfz-Verbandes
im Südwesten



Foto: Lichtgut/
Max Kovalenko

24 Monaten. Der nicht abgearbeitete Auftragsbestand sei etwa drei bis vier Mal so hoch wie in normalen Zeiten.

Der Präsident des Kfz-Verbandes im Südwesten, Michael Ziegler, macht den Konzernen Vorwürfe: „Die Krise im Neuwagen-geschäft durch den Chipmangel wird auf dem Rücken des Handels ausgetragen.“ Die Hersteller ließen den Handel mit den massiven Einbrüchen bei den Auslieferungen und dem Ärger der Kunden allein.

„Es gibt so gut wie keine finanzielle Unterstützung vonseiten der Hersteller für das Händlernetz“, sagt Ziegler. Der Beigeschmack der Krise sei schal: „Die Gewinne der Hersteller schießen in die Höhe, während viele Händler um die nackte Existenz fürchten.“

Viele in der Branche mutmaßen, dass die Hersteller gezielt in Deutschland das staatliche Kurzarbeitergeld abgreifen: Die Bänder laufen in den Ländern, in denen es die Unterstützung vom Staat nicht gibt. Ausgeliefert werden die Autos dann vor allem auf den Märkten, wo die Margen am höchsten sind – in China und den USA zum Beispiel.

Kommentar

Kreative Kurzarbeit-Taktik

Es ist ärgerlich, wenn Autohersteller Belegschaften in Kurzarbeit schicken, aber Rekordgewinne vermelden.

VON MARKUS GRABITZ

Der Chipengpass hat die deutschen Autohersteller kalt erwischt. Es ist wie im Sozialismus: In der Mangelwirtschaft sind besondere Managementqualitäten gefragt. Schon aus Verantwortung gegenüber den Aktionären müssen sie die Produktion so steuern, dass sich die Auswirkungen der Misere auf den Ertrag in Grenzen halten.

Auch wenn kein Hersteller offen Auskunft gibt, die Prioritäten sind klar: Innerhalb des Konzerns geht der Chip eher an das renditestarke Premiumfahrzeug als in den Wagen im Volumensegment. Die Vermutung liegt nahe, dass auch eine Priorisierung der Märkte hier eine Rolle spielt. Da werden sicherlich die Luxusmodelle, bei denen die Gewinne eben auch besonders hoch sind, vornehmlich in die Märkte geschoben, in denen der Preis am besten ist. Sie landen dann in China und den USA.

Es wäre aber eine Frechheit, wenn die Hersteller kreativ mit dem Kurzarbeitergeld umgingen: Finanziell lukrativ dürfte es aus Sicht der Konzerne sein, die Belegschaften eher in Deutschland in Kurzarbeit zu schicken als in der Slowakei oder in den USA. Gezielt die Bänder in Deutschland zu stoppen, wo Beitragszahler und Steuerzahler Milliarden für das Kurzarbeitergeld aufbringen, und die Autos – der hohen Gewinne wegen – nach China und in die USA zu schicken, diese Lastenverteilung wäre nicht hinnehmbar. Trittbrettfahrerei bei Sozialleistungen ist kein Kavaliersdelikt.

Böblinger Bote

Amtsblatt für den Kreis Böblingen
Heimatzeitung für Böblingen, Sindelfingen, Herrenberg, Schönbuch und Gäu

