

# Plötzlich fehlt es an allem

Baumaterial, Mikrochips, Fahrradersatzteile – die Pandemie sorgt für Engpässe in vielen Bereichen

Von Thomas Klein

Zu Beginn der Coronakrise war man noch erstaunt über die Mangelwirtschaft, die in vielen Supermärkten vorübergehend herrschte: Klopapier, Dosenravioli und Nudeln wurden zu knappen Gütern, die in manchen Läden nur noch in begrenzten Kontingenten an die Haushalte herausgegeben wurden. Die gute Nachricht: Die Toilettenpapierkrise ist längst überwunden. Mit zunehmender Dauer der Pandemie macht sich dafür ein Mangel in vielen anderen Bereichen bemerkbar.

Die Knappheit hat sich in den letzten Monaten spürbar aus den Supermärkten in die Baumärkte verlagert. „Vor allem im Bereich Holz, egal ob Bauholz, Gartenholz oder einfach OSB-Platten, sind die Preise explodiert, teilweise um das Doppelte“, erklärt Malou Schmitt, Geschäftsführerin der drei Bätself-Märkte in Luxemburg. „Aber selbst mit den höheren Preisen ist es teilweise unmöglich, Ware zu besorgen.“ Dabei seien die Nachschubprobleme längst nicht auf Holz begrenzt, sondern beispielsweise auch bei Elektronikgeräten bemerkbar. „Maschinen, die einen Akku brauchen, wie Rasenmäher, sind derzeit auch schwer zu besorgen. Wie fast alles, was aus Fernost kommt.“

Aber die Versorgungslücken bremsen nicht nur Heimwerker aus, die das Geld, das sie im Moment bei Restaurantbesuchen sparen, in die Verschönerung ihrer Wohnung stecken möchten. Besonders hart treffen die Preissteigerungen die Baufirmen im Land. Neben der Knappheit beim Holz zog der Preis für Stahlprodukte in verschiedenen europäischen Märkten zwischen November und März um 70 bis 110 Prozent an, der für Zement um zehn Prozent, Kupfer um 17 Prozent und für Polyethylen-Produkte um über 40 Prozent, meldet der Europäische Verband der Baubranche FIEC. „Bei vielen Produkten teilen uns die Hersteller keine längerfristigen Preise mehr mit, sondern wir zahlen nur noch tagesaktuelle Preise, die manchmal von Woche zu Woche um acht bis zehn Prozent steigen“, sagt Michel Glaesener, der Chef des Baustoffhändlers Glaesener-Betz. Mangel besteht selbst für Plastikbauteile wie Kanalrohre aus Polyurethan, die beispielsweise gebraucht werden, um Toiletten an die Kanalisation anzuschließen. „Viele Lieferanten nehmen derzeit über Monate keine Bestellungen mehr an. Weil die Rohmaterialien so knapp sind, konzentrieren sich viele Hersteller auf höherwertigere Produkte mit höheren Margen. Solche grundlegenden Baumaterialien sind daher kaum noch zu bekommen.“ Durch die Situation verzögern und verteuern sich viele Bauprojekte im Land. Manche Baufirmen wollen sich nicht mehr auf Fixpreise festlegen, weil sie nicht wissen, wie sich die Situation entwickelt.

## Verzögerungen beim Autokauf

Der allgemeine Mangel macht sich auch vielerorts bei Konsumgütern bemerkbar. Da zunehmend Computerchips fehlen, verteuern sich beispielsweise Rechner und Spielkonsolen. Der Engpass bei Halbleitern führt zu massiven Verzögerungen bei der Auslieferung von Automobilen. So meldete die Febiac, der Verband der Automobilhersteller und -importeure, vergangene Woche, dass die Liefertermine vieler Fahr-



Der Mangel an bezahlbarem Baumaterial führt an vielen Baustellen dazu, dass die Arbeiten unterbrochen werden müssen.

Foto: Shutterstock

zeuge, die von Kunden in Luxemburg zu Beginn dieses Jahres bestellt wurden, auf das Jahr 2022 verschoben werden müssen. Zahlreiche Hersteller von Volkswagen bis Renault mussten ihre Produktion infolge des Mangels an Mikrochips entweder zurückfahren oder zeitweise ganz aussetzen. Die Marktforschungsfirma IHS Markit rechnet damit, dass im laufenden Jahr weltweit etwa eine Million Fahrzeuge weniger gebaut werden als geplant.

Neben den vierradrigen betrifft der Mangel auch zweirädrige Fahrzeuge. Verbraucher, die im Lockdown ihre Liebe zum Fahrrad wiederentdeckt haben, müssen teilweise sechs Monate auf bestellte Ware warten. „Ich weiß, dass viele Fahrradhersteller Probleme haben, verschiedene Teile zu beschaffen. Zum Beispiel gibt es bei Shimano Lieferengpässe bei Gangschaltungen“, sagt Benji Kontz, der Geschäftsführer von Cycles Arnold Kontz. „Die Situation unterscheidet sich aber von Hersteller zu Hersteller. Marken, die geringe Lagerbestände haben und erst anfangen zu produzieren, wenn eine Bestellung eingeht, haben jetzt Probleme.“ Sein Betrieb profitiert nun davon, dass er rechtzeitig sein Lager aufgefüllt hat und in erster Linie auf europäische Hersteller setzt, die aktuell weit kürzere Lieferzeiten haben.

## Globales Ungleichgewicht

Die Engpässe in den verschiedenen Bereichen haben unterschiedliche Ursachen, die aber größtenteils mit der Pandemie zusammenhängen. Vielfach liegt es daran, dass die Produktionen von vielen Gütern während des Lockdowns gedrosselt wurden; diese Produktionsrückstände können nun nicht schnell genug aufgeholt werden. Zum anderen lassen staatliche Konjunkturstützen und eine Verschiebung der Konsumausgaben im Lockdown die Nachfrage in bestimmten Bereichen wie im Bausektor förmlich explodieren. Am Beispiel der Holzbranche lässt

sich nachvollziehen, wie die Pandemie den Markt verzerrt hat. „In den ersten Monaten 2020 mussten globale Verarbeitungsbetriebe wie Sägewerke, Plattenwerke oder Möbelfabriken über Wochen oder Monate die Produktion einstellen oder reduzieren. Da vor allem die großen „Player“ bereits zu normalen Zeiten im Mehrschichtbetrieb arbeiten, können verlorene Produktionstage kaum aufgeholt werden“, erklärt Peter Stadler, der langjährige Geschäftsführer des Holzbaustoffherstellers Kronospan Luxemburg, der heute Unternehmen in der Branche berät. „Je nach Kontinent und Land zog die Nachfrage nach Möbeln und Baumaterial ab April 2020 stark an. Vor allem rohstoffschwache Länder wie China aber auch konsumstarke Länder wie die USA importieren größere Mengen an Möbeln, Rohholz und Bauprodukten wie Schnittholz, Leimbinder und Plattenprodukte.“ Hinzu kommt eine künstliche Verknappung des Angebots dadurch, dass Firmen die Rohstoffe nun horten und weit größere Lager aufbauen als zuvor. Die Handelskonflikte zwischen den Wirtschaftsblöcken USA, EU und China der letzten Jahre sowie die damit verbundenen Zollerhöhungen trugen ebenfalls nicht dazu bei, die Lage zu beruhigen.

Zu guter Letzt schossen aber nicht nur die Kosten für die Produkte an sich durch die Decke, sondern auch die Transportkosten. So verdreifachten sich beispielsweise die Kosten für Schiffscontainer Anfang des Jahres innerhalb weniger Wochen. „Was die Logistik nicht mag, ist ein Ungleichge-

wicht. Wenn ein LKW von A nach B fährt, muss er nun mal auch von B nach A zurückfahren oder er fehlt“, erklärt Malik Zeniti, Direktor des Cluster for Logistics Luxembourg. Aber aufgrund der Tatsache, dass die Fabriken in Asien und Europa zu unterschiedlichen Zeitpunkten wieder ihren Betrieb aufnahmen, sei diese Balance durcheinandergeraten. „Die asiatischen Länder haben früher wieder produziert und auch viele Covid-relevante Produkte wie Masken oder Vinyl-Handschuhe nach Europa verschifft. Zur gleichen Zeit gab es aber nichts, was man in diesen Containern wieder aus Europa hätte zurückschicken können.“

## Unsichere Nachfrage

Folglich stapelten sich die Container in europäischen Häfen oder wurden leer zurückgeschickt. „So hat sich über zwölf Monate ein weltweites Ungleichgewicht aufgebaut, was auch die Kosten in die Höhe treibt“, sagt Zeniti. Er rechnet damit, dass die Versorgungsengpässe noch mindestens einige Monate oder sogar bis zu einem Jahr andauern könnten. „Die Logistiker in Unternehmen haben gerade einen extrem schwierigen Job, weil man nicht sicher sagen kann, wie sich die Nachfrage entwickelt. Die Leute haben im letzten Jahr zum Beispiel enorm viele Gartenmöbel gekauft. Man weiß aber nicht, ob es Sinn macht, viel davon im Lager auf Vorrat zu halten, weil die Kunden in diesem Jahr vielleicht eher in den Urlaub fahren“, so der Logistikexperte.

Eine der Lehren, die viele Firmen aus der Krise ziehen werden, ist, dass sie zunehmend von der Strategie der schlanken Lager und der „Just-in-Time“-Lieferung abrücken. „Das Schlimmste, was einem Unternehmen passieren kann, ist, dass es Aufträge hat und sie nicht ausführen kann. Die Einsparung, die sie durch Mindestbestände am Lager erzielen können, stehen in keinem Verhältnis zu diesem potenziellen Umsatzverlust“, so Zeniti.

## Logistiker haben gerade einen extrem schwierigen Job.

Malik Zeniti, Direktor des Cluster for Logistics Luxembourg.