



Weiterhin Halbleiter Knappheit

- zusätzliche Kurzarbeit notwendig -

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

den Start in das Jahr 2021 hatten wir uns alle sicherlich anders vorgestellt. Während uns über die Feiertage der verschärfte Lockdown und entsprechende Auswirkungen der teils geschlossenen Händlerbetriebe beschäftigte, schien eine mögliche Halbleiterknappheit noch lange nicht greifbar.

Dies änderte sich jedoch unmittelbar nach Wiederanlauf am 11. Januar 2021 schlagartig und die weltweit wirkende Corona Pandemie rückte für uns für einen Moment in den Hintergrund. Grund hierfür war die Produktionsumstellung führender Halbleiterhersteller auf andere Abnehmerbranchen. Fehlerhafte Annahmen bei der Entwicklung des Absatzmarktes führten und führen zu einem weltweiten Engpass und zu massiven Störungen in den Zulieferketten der gesamten Automobilindustrie.

Während die Thematik bereits Anfang Dezember vereinzelt in der Presse publiziert wurde, traf sie Ford und andere Automobilhersteller scheinbar „wie aus dem Nichts“.

Da es sich bei den Halbleiterherstellern nicht um direkte Lieferanten, sondern um sogenannte Unterlieferanten für verschiedenste Modulhersteller handelt, waren die globalen Auswirkungen für Ford und für unseren Standort in Saarlouis lange nicht genau abzuschätzen.

Die Folge war, dass wir erst am Donnerstag, den 14. Januar 2021, die Thematik im Betriebsrat beraten und die bekannte Kurzarbeitsvereinbarung für Januar und Februar beschließen konnten.

Was sind Halbleiter?

Halbleiter sind Microchips, die mittlerweile in nahezu jedem elektronischen Gerät stecken. Somit auch in zahlreichen Kontroll- und Steuerungsmodulen im Fahrzeug. Durch den Beginn der Corona Pandemie Anfang 2020 haben sich die Produktionszahlen in der Automobilindustrie stark verringert. Aus diesem Grund haben die weltweit führenden fünf größten Chiphersteller entschieden, ihre Produktionskapazitäten vermehrt auf Unterhaltungselektronik umzustellen. Dadurch konnte auf die zwischenzeitliche Erholung der Märkte, innerhalb der Automobilindustrie nicht mehr mit zusätzlicher Produktion reagiert werden. Die Folge daraus war, dass viele Werke unterschiedlichster Automobilhersteller (Daimler, Audi, VW, Ford etc.) in Produktionsschwierigkeiten kamen. Kurzfristig lässt sich an dieser Situation auch wenig ändern, da ein solcher Chip eine Produktionsdauer von mehreren Wochen bis Monate hat. Dies liegt an einer sehr engmaschigen Zuliefererkette innerhalb des Herstellungsprozesses.

Was wurde bisher unternommen?

Eine kurzfristige Erhöhung der Produktionskapazitäten und damit eine größere Verfügbarkeit dieser, für die Fahrzeugfertigung notwendigen Bauteile ist nicht möglich. Der Ford Einkauf hat nach Bekanntwerden der Situation die Verhandlungen mit den entsprechenden Lieferanten und Sublieferanten aufgenommen, um die Versorgungssituation wieder zu stabilisieren. Ebenso wurden staatliche Stellen um Unterstützung gebeten. Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier kündigte Anfang Februar hieraufhin an, die Abhängigkeit der Industrie von ausländischen Halbleiterherstellern verringern zu wollen. Konkret soll ein europäisches Förderprogramm angeschoben werden, mit dessen Milliarden man die Entwicklung, das Design und die Produktion von Chips in Europa ansiedeln möchte.

Wie geht es jetzt weiter?

Da die Fertigung von Mikrochips auf der Basis von Halbleitern eine Gesamtfertigungszeit von 12 bis 20 Wochen hat, ist allerdings erst nach einer deutlichen Verzögerung wieder mit einer stabilen Lieferlage zu rechnen. Erst für das 2. Quartal kann daher frühestens mit einer Entspannung und Verbesserung der Störungen gerechnet werden. Sicher ist dies jedoch noch nicht. Aus diesen Gründen ergeben sich somit leider weiter Kurzarbeitstage.

Umfang und zeitliche Lage der Kurzarbeit Februar und März

FEBRUAR:

Montag, den 22.02.2021
sowie am

MÄRZ:

Freitag, den 05.03.2021

Donnerstag, den 11.03.2021

Freitag, den 12.03.2021

Donnerstag, den 18.03.2021

Freitag, den 19.03.2021

Donnerstag, den 25.03.2021

Freitag, den 26.03.2021

Montag, den 29.03.2021

Dienstag, den 30.03.2021

Mittwoch, den 31.03.2021

Aussicht April

Am Donnerstag, den **01.04.2021** soll keine Produktion stattfinden. Ob dieser Tag mit Kurzarbeit oder mit einem Nichtproduktionstag belegt wird, hängt von der weiteren Teileverfügbarkeit bzw. der wiederum daraus resultierenden Planung für den **06. und 07. April** ab. Auch hier könnte Kurzarbeit möglich sein. Die Entscheidung hierzu wird im März getroffen.

Wie ihr der Kalenderübersicht auf der Rückseite ebenfalls entnehmen könnt, entfällt nach der aktuellen Planung die bisher geplante, aber noch nicht vereinbarte Kurzarbeit im April, Mai und Oktober.

Sowohl für die vereinbarte Kurzarbeit im Januar, als auch im Februar und März wird die bisher in der Corona Pandemie gültige **Aufzahlung auf 80 %** umgesetzt werden.

Warum ist Saarlouis stärker betroffen als andere Ford-Standorte?

Zum einen sind nicht alle dieser Chips gleich, da es verschiedene Größen für unterschiedliche Bauteile gibt. Die Größen orientieren sich unter anderem an der Plattform und der Technologie des Fahrzeugs. Die C-Plattform und insbesondere unser Focus mit seinen zahlreichen Assistenzsystemen ist dabei besonders betroffen. Doch auch der CO₂ Flottendurchschnitt wird bei der Verteilung der verbleibenden Halbleiter auf die jeweiligen Fahrzeuge mit betrachtet. Hinzu kommt, dass andere Standorte bereits entsprechende Kurzarbeit in ihrer Jahresplanung für das erste Quartal vorgesehen hatten. So ist in der Kölner Fiesta-Fertigung nahezu durchgehend eine 4 Tage-Woche für das gesamte Jahr 2021 vorgesehen.

Wie müssen die Konsequenzen jetzt aussehen?

Heutige Halbleiter werden in vielen komplexen Arbeitsschritten, an unterschiedlichsten Orten, von den verschiedensten Unternehmen hergestellt. Hier sind wir von komplexen Lieferbeziehungen abhängig. Insbesondere das Ziehen der Halbleiterkristalle, welches die Grundlage der Halbleiterherstellung bildet, findet aktuell ausschließlich in Asien statt. Damit besteht für die Automobilindustrie eine Abhängigkeit, auf welche man nur begrenzt Einfluss nehmen kann. Hier muss zwingend umgedacht werden, um die Lieferbeziehungen auf transparente und stabile Prozesse umzustellen.

Wenn auch der technische Fortschritt innerhalb der Automobilindustrie seines dazu beigetragen hat, eins wollen wir an dieser Stelle klar sagen:

Ob man es hätte ändern können, beispielsweise durch vorausschauendes Managementhandeln, früheres Erkennen und Eingreifen, oder nicht - bleibt an dieser Stelle schwer zu sagen. Dies zeigt ja auch die Tatsache, dass viele Automobilhersteller gleichzeitig betroffen sind.

Und letztendlich sind die entsprechenden Begründungen für die Produktionsstillstände auch geliefert worden und in der Endkonsequenz haben die Betriebsräte in der Automobil- und Zulieferindustrie der jeweiligen Kurzarbeit auf Basis dieser Information auch zugestimmt. Die Arbeitsagenturen werden dies jetzt sicher ebenfalls zu prüfen haben, damit die Firmen dann die entsprechenden Kurzarbeitergeldzahlungen für die Belegschaften erhalten können und somit nicht selbst zahlen müssen.

Die Beschäftigten in den einzelnen Betrieben stehen aber, wie so oft, am Ende der Kette und müssen für solche Planungsfehler oder mangelnde Weitsicht zunächst einmal die Zeche zahlen - ebenso der Steuerzahler - denn Kurzarbeit zahlen alle.

Inwiefern die betroffenen Firmen ihre Produktionsausfälle durch geltend machen von Schadensersatz gegen Zulieferer wieder reinbekommen, wissen wir nicht.

Nur eines muss sicher sein:

Die Belegschaften, egal ob bei Ford in Saarlouis oder anderswo, dürfen für solche kapitalen Fehler nicht zusätzlich zur Ader gelassen werden, denn die Beschäftigten haben zu allerletzt hier die Verantwortung zu tragen. Es genügt, wenn die Auswirkungen solcher Planungen und Abhängigkeiten in Kurzarbeit münden.



M. Thal
BR-Vorsitzender
S/B1-1246

