#10, 6. März 2020 – CHF 4.90

SCHWEIZER ILLUSTRIERTE

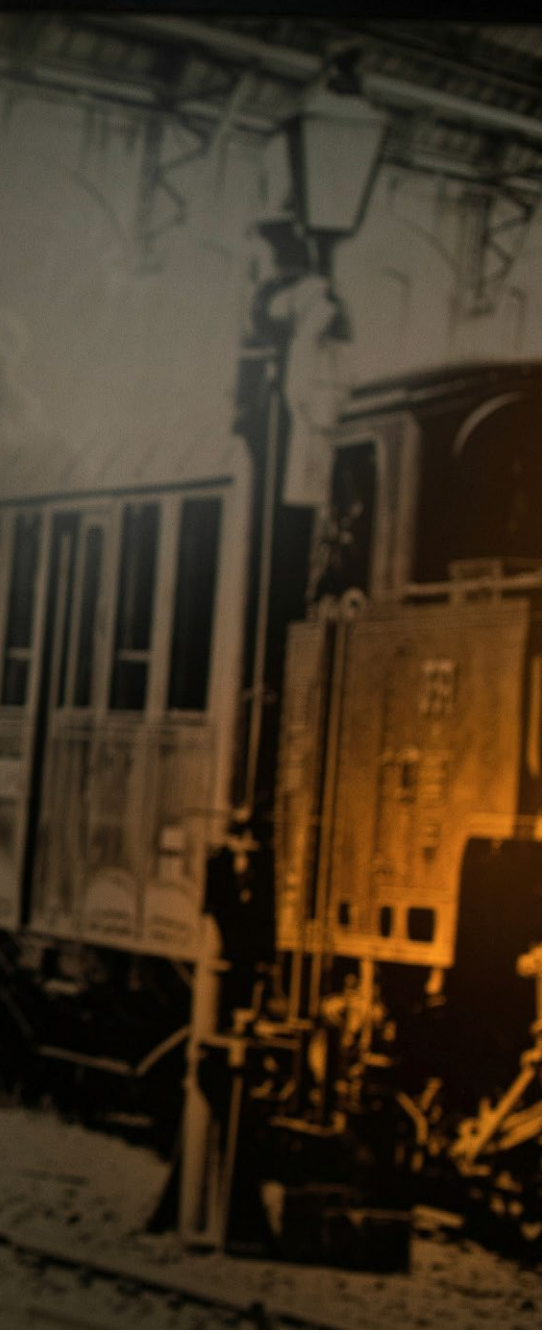
Frauen 2020

20 persönliche Geschichten zum Frauentag

9 770036 736006 10

«Derzeit fahren alle auf Sicht»

Die Schweiz hat eine Autoindustrie. Niemand kennt diese unterschätzte Branche so gut wie **Anja Schulze,** 46. Die Professorin der Uni Zürich über Corona-Folgen, E-Mobilität und darüber, wieso sie selber den ÖV nutzt.



Anja Schulze im St. Galler Kulturzentrum Lokremise. Die Professorin der Uni Zürich lebt im nahen Teufen AR.

fakt.

574
UNTERNEHMEN
zählen laut der dritten Swiss-CAR-Studie von 2018 zur Schweizer Autoindustrie.

34 000
MITARBEITER
leben von der Autoindustrie – wohlgemerkt ohne Autoimporteure oder Garagen gerechnet.

12,3
MILLIARDEN
Franken Umsatz generiert die Schweizer Autoindustrie im Inland.

TEXT TIMOTHY PFANNKUCHEN
FOTOS FABIENNE BÜHLER

Frau Schulze, zurzeit hätte in Genf der Autosalon stattfinden sollen. Er wurde aber wegen des Coronavirus abgesagt. Wie gross ist der Schaden?
Der Salon dient den Autoherstellern dazu, Modelle und sich selbst zu präsentieren. Jetzt bleibt abzuwarten, ob sich der Wechsel vom realen zum virtuellen Salon negativ auf das Kaufverhalten auswirkt. Ich denke aber, das dürfte sich in Grenzen halten.
Wie trifft Corona die Autoindustrie?
Die Absätze in China sind deutlich eingebrochen. Die Frage ist, ob sich die Delle im Absatz ausgleicht, wenn die Menschen ihre Häuser wieder verlassen dürfen – oder bleibt. Das Ganze drückt auf die Kauflaune. Es kommt auch darauf an, ob China in dem Fall mit Subventionen den Absatz ankurbelt. In Europa heisst es abwarten.
Die Schweiz ist ja ein wichtiger Autozulieferer. Gefährdet Corona das?
Das hängt davon ab, wie lange die Krise dauert. Derzeit fahren wegen Corona alle auf Sicht. Für die Schweiz ist die Lieferkette entscheidend. China ist durchaus ein Absatzmarkt, ob direkt oder auf dem Umweg über Deutschland, wo die Produkte in Komponenten einfliessen. Umgekehrt ist China auch ein wichtiger Beschaffungsmarkt. Man sieht hierbei, dass bereits Engpässe auftreten. Neun von zehn Schweizer Betrieben sind KMU, für die Kleinen kann es schneller heikel werden.
Ist die Schweizer Autoindustrie bereits vom Brexit angeschlagen?
Nein, es ist eher so: Hustet Deutschland, hustet die Schweiz mit. Vier Fünftel der Betriebe liefern nach Deutschland. Dahinter folgen Ost- und Westeuropa, China, die USA. Dagegen ist Grossbritannien unbedeutender. Ergo hat der Handelskonflikt USA versus China Auswirkungen, weniger der Brexit.
Bis zu Ihrer ersten Studie 2008 war quasi unbekannt, dass die Schweiz eine namhafte Autoindustrie hat. Haben die Reaktionen überrascht?
Ja, denn das hat schon einiges bewirkt. Überrascht hat das damals viele – auch uns, als bei der Präsentation dieser ersten Studie unser Hörsaal an der ETH Zürich komplett überfüllt war. Ausgerechnet im Jahr nach dieser Veröffentlichung ging es für die Autoindustrie furchtbar in den Keller. Der Bundesrat hat dann Konjunkturprogramme aufgesetzt – darunter eins für die Autoindustrie. Ich könnte mir vorstellen, dass unsere Studie dazu beitrug.
Wieso fristet die Branche öffentlich dennoch ein Schattendasein?
Weil es keinen Schweizer Fahrzeugvolumenhersteller gibt. So ist diese Branche wenig präsent. Zudem sind es meist Zulieferer, was für den Autokäufer unsichtbar bleibt. Da steht ja nicht analog zu «Intel inside» auf dem Computer «Autoneum inside» auf dem Auto, wenn die Akustik- und Wärmedämmung aus Winterthur stammt. Und die Unternehmen sind sehr diversifiziert und liefern in verschiedene Industrien. Georg Fischer oder Sika etwa: Oft ist unbekannt, dass solche Firmen auch eine Autosparte haben.
Wagen wir uns mal ans Klischee: Als Frau in der Autobranche …
… *(lacht)* machte ich persönlich in fast 20 Jahren nie negative Erfahrungen, obschon die Branche eindeutig männerdominiert ist. Das liegt vielleicht auch daran, dass ich nicht aus der Bran-

«Hustet Deutschland, hustet die Schweiz mit. Vier Fünftel der Schweizer Autoindustrie liefern nach Deutschland»

ANJA SCHULZE

che, sondern von der Forschungsseite, also von aussen, komme.

Wieso kamen Sie zur Automobilwirtschaft als Forschungsgebiet?

Ich komme ja aus der Betriebswirtschaftslehre, genauer aus dem Technologie- und Innovationsmanagement, und die Autobranche ist höchst innovativ: Da bewegt sich was. Vor Elektromobilität und autonomem Fahren bekam ich manchmal zu hören, in dieser Branche passiere nicht mehr viel. Heute behauptet das niemand mehr.

Leiden Sie mit, wenn es Ihrem Forschungsobjekt mal schlechter geht?

In erster Linie ist es mein Forschungsfeld als Wissenschaftlerin, aber ich gebe zu: Natürlich leide ich mit.

Fahren Sie selbst eigentlich gerne Auto – und falls ja, was für eins?

Ich habe einen Volvo und bin kein eingeschworener Autofan, aber das Fahren macht mir Spass. In Deutschland auf der Autobahn fahre ich gerne sehr schnell. In der Schweiz fahre ich lieber mit dem ÖV.

Um Bussen zu vermeiden?

Nein, weil der ÖV hier hervorragend ausgebaut ist und ich dann arbeiten kann – bis ich das im selbstfahrenden Auto tun kann, dauert es noch. Wobei mir persönlich schlecht wird, wenn ich beim Mitfahren hinten lese *(lacht)*.

Sie begrüssen autonome Autos?

Es dauert, aber es wird kommen. Es hat ja auch Vorteile, an die man auf den ersten Blick nicht denkt. Im hohen Alter lässt die Aufmerksamkeit nach, da könnten ältere Menschen wieder mobil sein. Die Abnahme der Verkehrstoten hängt auch an Assistenzsystemen.

das ist.

ANJA SCHULZE

Nach dem Diplom (Uni Erlangen-Nürnberg, D) geht die in Dresden geborene Deutsche Anja Schulze, 46, 1999 in die Schweiz, promoviert an der Uni St. Gallen summa cum laude zur Dr. oec. HSG und gründet Swiss CAR (Swiss Center for Automotive Research). An der ETH Zürich habilitiert sie, und seit 2014 ist die Mutter einer Tochter Professorin für Technologie- und Innovations-Management an der Uni Zürich. Die Direktorin von Swiss CAR ist heute Schweizerin und lebt mit ihrem Partner in Teufen AR.

Könnten Sie sich vorstellen, auf ein Elektroauto umzusteigen?

Sicher, zumal ich meist Kurzstrecken fahre. Eine Frage der Gewöhnung: Bald wird man so sicher sein darin, wie weit der Akku reicht, wie man heute weiss, wie weit der Tank reicht. Wir haben eine Solaranlage auf dem Dach, eine Batterie im Keller – warum nicht? Skeptisch macht mich anderes.

Was macht Sie denn skeptisch?

Ich frage mich, warum die Politik zeitweise so stark nur in genau diese Richtung drückt, etwa in China. So stark, dass es aussah, als ob man Wasserstoff den Hahn zudrehen würde, obwohl er ein ideales Speichermedium wäre. Denn bei allen Umwandlungsverlusten könnte zum Beispiel immer noch mehr des im Sommer überschüssigen Stroms aus erneuerbaren Energien sinnvoll genutzt werden. Aber im Moment dreht sich das, der Hahn geht wieder auf. Vielfalt ist der bessere Weg.

Von hiesigen Zulieferern entwickeln und bauen 42 Prozent Antriebsteile. Klappt der Wandel zur E-Mobilität?

Alle schauen, was man im Bereich Elektromobilität machen könnte: 2013 hatten nur sieben Prozent der mit Antrieben beschäftigten Schweizer Unternehmen ihre wichtigsten Produkte dem Elektroantrieb zugeordnet, 2018 schon 19 Prozent. Noch ist es eher eine Evolution statt Revolution. Nach wie vor zieht der Markt für Elektromobilität mässig. Aber klar ist: Business as usual reicht nicht mehr. Im Moment geht es der Schweizer Autoindustrie noch gut. Sie ist innovativ, und die Mittel für den Wandel wären vorhanden. Jetzt bleibt abzuwarten, wie viel dieser Mittel Corona auffrisst.

Sie werden im Abspann des aktuellen Schweizer Kinofilms «Jagdzeit» erwähnt. Wieso denn – lockt es Sie nach Hollywood?

(Lacht.) Nein. In dem sehr eindrücklichen Film über die Schattenseiten der Welt des Managements geht es um eine Autozulieferfirma in der Schweiz. Ich habe hier der Regisseurin Sabine Boss und ihrer Drehbuchautorin bei der Hintergrundrecherche über das Setting und die Industrie Red und Antwort gestanden. ■