

Besser, schneller, billiger

Industrie Schweizer Automobilzulieferer trotzen dem teuren Franken und den hohen Löhnen mit beachtlichem Erfolg. Doch die Zukunft wird nicht einfacher

VON DANIEL ZULAUF

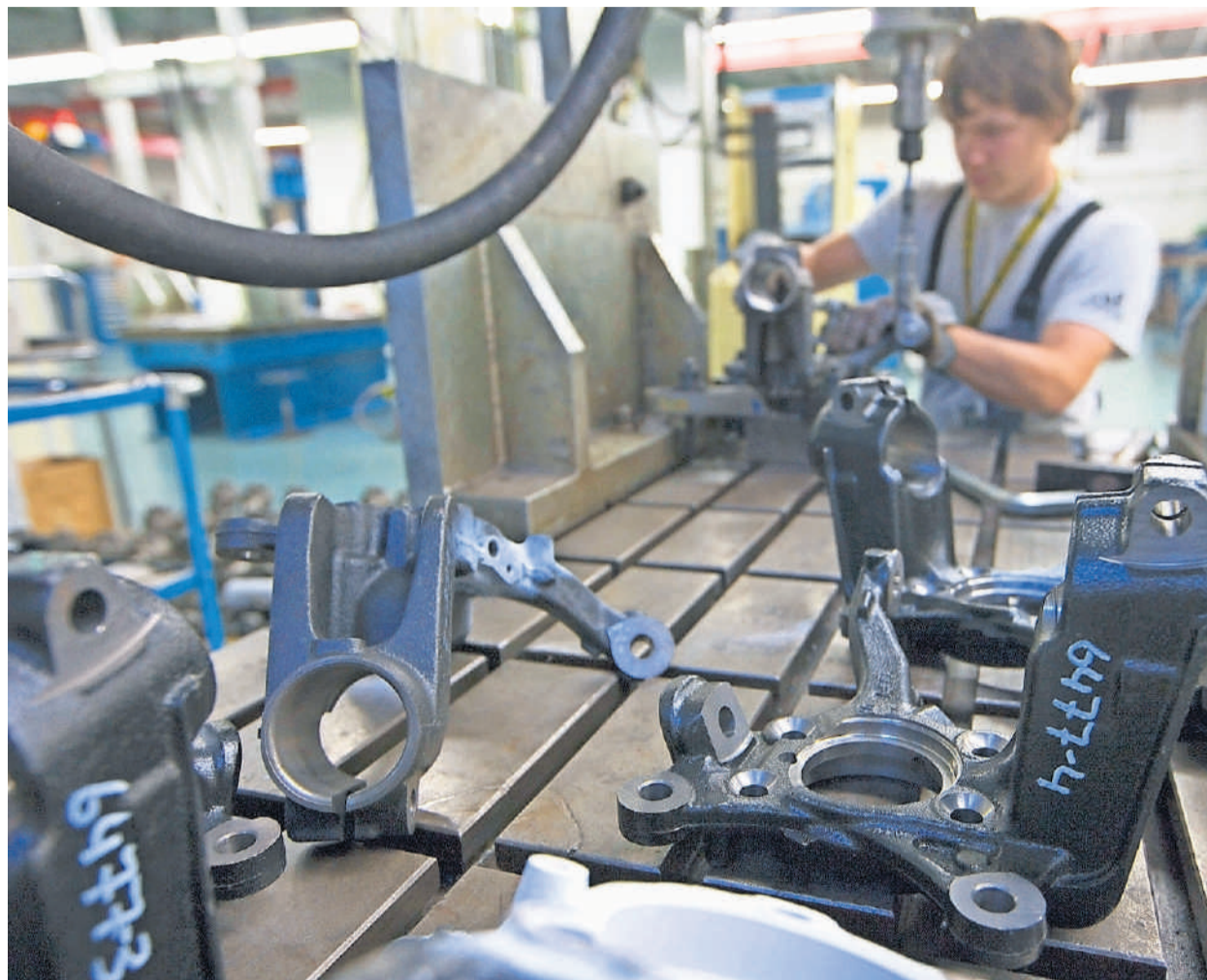
Deutschland ist das Mass aller Dinge in der Automobilindustrie. Ein Unternehmen, das sich als Zulieferer der grossen Automobilhersteller in München, Stuttgart und Wolfsburg behauptet, darf sich getrost mit dem Etikett «wettbewerbsfähig» schmücken. Solche Firmen gibt es etliche in der Schweiz. Die in der vergangenen Woche veröffentlichte Branchenstudie des Swiss Center of Automotive Research der Universität Zürich stellt der hiesigen Industrie ein gutes Zeugnis aus. Obwohl sich der Franken gegenüber dem Euro seit der ersten Studie im Jahr 2008 um fast 30 Prozent verteuert hat und die Löhne in der Schweiz in dieser Zeit deutlich stärker gestiegen sind als in den umliegenden europäischen Ländern, sind die Schweizer Automobilzulieferbetriebe in unverändert grosser Zahl im Land vorhanden, und im Durchschnitt erfreuen sie sich einer guten Gesundheit.

Erstaunlich tiefe Stückpreise

574 Firmen haben die Forscher ausfindig gemacht, die in der Schweiz Bestandteile herstellen und andere Leistungen erbringen, deren Endabnehmer ausländische Automobilhersteller sind. Zusammen bringen die Firmen einen Jahresumsatz von über 12 Milliarden Franken auf die Waage. 34 000 Personen sind in diesen Unternehmen angestellt. Die Branche ist in der Tat ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, der mit seiner klaren Exportorientierung auch einen besonderen Beitrag zum Wohlstand des Landes liefert. Erfreulicherweise hat sie ihre Position in den vergangenen zehn Jahren erfolgreich gehalten. Und das ist nicht selbstverständlich. Erstaunlicherweise produzieren Schweizer Zulieferbetriebe nämlich nicht nur teure Spezialteile, sondern auch grosse Mengen von Bestandteilen mit geringer Komplexität und zu entsprechend tiefen Stückpreisen.

Mit guter Qualität und hoher Zuverlässigkeit allein kommt eine Firma unter den erschwerten Bedingungen in der Schweiz nicht mehr weit. Innovativ müssen die Schweizer Firmen deshalb auch in der Entwicklung von Produktionstechnologien und effizienten Produktionsprozessen sein. Offensichtlich sind bei vielen Betrieben auch nötige Mittel dafür vorhanden. Gemäss der Studie werden diese im Durchschnitt 6,3 Prozent des Umsatzes für Forschung und Entwicklung auf. Nach einem Einbruch im Jahr 2013 (4,7 Prozent) sind sie damit auf das Vorkrisenniveau zurückgekehrt.

Allerdings scheint sich in der Industrie ein Graben aufzutun. Bei einem knappen Drittel der Firmen bewegen sich die Investitionen zwischen null und drei Prozent, während ein Drittel weit über dem Durchschnitt liegende Investitionen von über zehn Prozent des Umsatzes tätigt. Dieser



Bei Georg Fischer in Schaffhausen werden unter anderem Lenker für die Achsen produziert.

MARTIN RÜTSCHI/KEYSTONE

574

Schweizer Firmen beliefern ausländische Automobilhersteller. Zusammen erwirtschaften die Firmen einen Jahresumsatz von über 12 Milliarden Franken. 34 000 Personen sind in diesen Unternehmen angestellt.

Befund deckt sich mit den Erkenntnissen des Verbandes der Schweizerischen Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie (Swissmem), nach denen ein Drittel der Unternehmen im Zug der schockartigen Aufwertungswellen des Frankens in die Verlustzone abgerutscht sind. Viele verfügen kaum mehr über die nötige Substanz, um zukunftsweisende Investitionen finanzieren zu können. Grössere Unternehmen scheinen besser gewappnet, die mit dem Schweizer Produktionsstandort verbundenen Herausforderungen zu meistern. Ein Hinweis darauf gibt die Studie mit der Feststellung, dass die Firmen ihre Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten in der Schweiz zwar kontinuierlich ausbauen, gleichzeitig aber auch stärker internationalisieren. Dieses Privileg bleibt vielen kleinen Firmen vorenthalten. 60 Prozent sind gemäss der Befragung ausschliesslich in der Schweiz tätig.

Geringer Automatisierungsgrad

Ähnlich verhält es sich auch bei der Planung der Produktionskapazitäten. 40 Prozent der befragten Firmen planen in den nächsten fünf Jahren einen Ausbau in der Schweiz. Darunter befinden sich grosse Unternehmen wie der Zürcher Zahnrad-spezialist Reishauer oder der Luzerner

Kabelverarbeitungsmaschinenbauer Komax. Die Investition in den Schweizer Produktionsstandort sind gemäss der Studie oft mit einer Erhöhung der Automatisierung verbunden. Die Mehrzahl der befragten Firmen weist noch einen relativ geringen Automatisierungsgrad von unter 50 Prozent auf. Dass nur rund 50 Prozent die Absicht bekunden, diesen in den nächsten fünf Jahren weiter zu erhöhen, kann ebenfalls als Indiz für den grösser gewordenen Wohlstandsgraben in der Industrie genommen werden.

Herausforderungen nehmen zu

Deren Herausforderungen in der Zukunft werden nicht kleiner, wie die Studie ebenfalls deutlich zeigt. Mit Blick auf den Wandel der Antriebstechnologien bewertet die Hälfte der Firmen ihre Geschäftsaussichten kritisch für den Fall, falls sie sich nicht auf die Veränderungen einstellen. Viele sehen die Zukunft aber auch skeptisch, wenn sie sich aktiv darauf vorbereiten, denn der Spielraum für Anpassungen ist bei Firmen, die sich auf Produkte für Verbrennungsmotoren spezialisiert haben, naturgemäss gering. Immerhin rechnen sich 40 Prozent der Firmen von der Entwicklung der Elektromobilität neue Chancen aus.

NACHGEFRAGT

«Investitionen sind ein grosses Risiko»

DANIEL ZULAUF

Frau Schulze, man sagt doch, wenn Deutschland hustet, hat Europa die Grippe. Sieht das in der Automobilindustrie ähnlich aus?

Anja Schulze: Für die Schweizer Automobilzulieferer ist das Bild sicher zutreffend. Sehr viel von dem, was die Firmen hier produzieren, geht in den Export und das meiste davon nach Deutschland. Dasselbe gilt aber auch für den Einkauf. Die meisten Vorprodukte, welche die Schweizer Automobilzulieferer im Ausland einkaufen, kommen aus Deutschland. Die Schweiz ist also sehr stark in die Wertschöpfungskette der deutschen Automobilindustrie eingebunden.

Wie geht es der deutschen Automobilindustrie?

Technologisch geht es ihr sicher gut, weil sie sich aufgrund ihrer 130-jährigen Tradition auf ein sehr grosses

Know-how abstützen kann. Sie hat das technologische Wissen auch gezielt in die Entwicklung des Premium-Bereichs gelenkt und ihre Position damit gefestigt. Gleichzeitig stelle ich aber auch fest, dass die deutsche Autoindustrie relativ spät auf alternative Antriebssysteme umzuschalten beginnt. Was das für die Zukunft bedeutet, vermag ich nicht zu sagen.

Ist man nervös im Blick auf den technologischen Wandel?

Man ist sich zwar weitgehend einig darüber, dass der Wandel stattfinden wird und neue Antriebssysteme die Mobilität verändern werden. Es gibt auch einen gewissen Konsens darüber, dass diese alternativen Antriebe binnen zehn Jahren etwa ein Viertel des Marktes abdecken könnten. Aber welche Antriebe sich letztlich durchsetzen werden, ist noch ziemlich unklar. Investitionen sind ein grosses Risiko, wenn die Zukunft so schwer zu fassen ist.

Wie gut sind die Schweizer Zulieferer auf den Wandel vorbereitet?

Unterschiedlich. Wir sehen in unserer Studie, dass es viele Firmen gibt, die sagen: wenn wir uns anpassen und richtig in die Zukunft investieren, haben wir eine Chance. Aber es sind noch nicht alle Firmen in dieser Richtung unterwegs. Das hängt auch damit zusammen, dass nicht alle Firmen direkt und im gleichen Mass von diesen Veränderungen betroffen sind. Allerdings sind die Firmen gut beraten, sich nicht allzu leichtfertig in Sicherheit zu wägen.

Wie hat sich der Euro-Kurs auf die Schweizer Autozulieferer ausgewirkt?

Ich möchte die Frage lieber umdrehen und fragen, was der Euro-Mindestkurs der Schweizer Industrie gebracht hat. Und da ist mein Eindruck, dass die Firmen diese Zeit genutzt haben, um sich noch schlanker und effizienter aufzu-

stellen. Wir haben in unserer Studie gefragt, was die Firmen in puncto Forschung und Entwicklung zu tun gedenken und welche Erwartungen sie haben, und da bekommen wir sehr positive Signale. Ich interpretiere das so, dass es der Industrie gut geht. Das ist sicher bemerkenswert, wenn man auf die Verwerfungen der vergangenen zehn Jahre blickt.

ANJA SCHULZE



Anja Schulze ist Professorin für Technologie- und Innovationsmanagement an der Universität Zürich.

NACHRICHTEN

SWISSMEDIC

Heilmittel illegal importieren geht ins Geld

Ein 66-jähriger Schweizer ist für den Import und gewerbsmässigen Handel mit Medikamenten von der Schweiz aus mit dem Ausland verurteilt worden. Er hatte drei Tonnen des anabolen Steroids Androstenedione eingeführt. Das Heilmittelinstitut Swissmedic verurteilte den Mann zu einer Geldstrafe von 180 000 Franken. Sie wurde bedingt auf zwei Jahre ausgesprochen. Dazu kommen eine Verbindungsbusse von 45 000 Franken und eine weitere Busse von 8000 Franken. Ausserdem wurden dem Verurteilten die Verfahrenskosten von über 33 000 Franken auferlegt. Das Urteil ist rechtskräftig. Die direkt vom deutschen Bayer-Konzern ins Genfer Zollfreilager spedierten Medikamente wurden vernichtet. Die Ware war für eine Firma im Waadtland bestimmt. (SDA)

LUFTFAHRT

Germania sichert sich eine Millionen-Finanzspritze

Die Klamme Fluggesellschaft Germania sieht sich finanziell wieder auf einem besseren Weg. «Hinsichtlich unserer Finanzierungsmaßnahmen haben wir eine wichtige Zusage erhalten», sagte Geschäftsführer Karsten Balke. «Insgesamt geht die Unterstützung damit über den angestrebten Betrag von 15 Millionen Euro deutlich hinaus.» Eine genaue Summe nannte das Unternehmen jedoch nicht. In der letzten Woche hatte Germania finanzielle Schwierigkeiten einräumen müssen. Laut dem Luftfahrt-Portal «aerotelegraph.com» soll sogar ein Verkauf der Gesellschaft erwogen worden sein. (SDA)

ZAHLUNGSVERKEHR

Bitcoin boomt im Darknet

Die Schliessung grosser Online-Shops für illegale Waren bremst den Boom der Bezahlung mit Bitcoin im Darknet kaum. In diesem Bereich des Internets, in dem vor allem Drogen und Waffen gehandelt werden, seien 2018 täglich Waren über zwei Millionen Dollar gekauft worden, teilte der Branchendienst Chainalysis mit. Dabei habe das Volumen im Jahresverlauf zugenommen. Anfang letzten Jahres habe der Schnitt lediglich bei etwa einer Million Dollar gelegen, sagte Chainalysis-Volkswirtin Kim Grauer. (SDA)

Lokalwerte

Name	Ankauf	Verkauf
Adev Solarstrom AG	275	380
AEK Energie AG	-	31700
Aluminium Laufen	9700	10800
Aventron AG	8.80	8.90
AZ Medien AG	1400	1500
Bad Schinznach	2250	2400
Bank Leerau	410	450
Clientis Bank Oberaargau AG	360	450
Bern. Oberl.-Bahnen AG	110	200
Biella-Neher AG	3500	3800
BLS AG	0.50	0.55
BV Holding AG	8.75	-
Cendres + Métaux SA	7050	7500
Clientis Bank im Thal	545	850
Clientis Bank Küttigen	1595	1620
Bernerland Bank	450	480
Clientis SK Oftringen	1960	2010
Espace Real Estate	136	140
Flughafen Bern AG	25	40
Grindelwald-Männlichen	125.50	-
Gondrand	640	770
Hypothekbank Lenzburg	4360	4400
Eniwa	820	900
Klinik Linde AG	-	-
Kongress- und Kursaal Bern	460	500
Kongresshaus Zürich AG	1350	1674
Lagerhäuser Zentralschweiz	27 600	-
Lalique Group SA	47	49
Montana Tech Comp AG	10	12
Parkresort Rheinfelden AG	-	-
Patiswiss AG	519	-
Pilatus-Bahnen AG	3005	3100
RegioBank Solothurn	4075	4150
S&L Bucheggberg	5650	5740
Schiffahrt Hallwilersee	3300	-
Schützen Immobilien AG	3100	3700
Schweizer Zucker AG	30.00	32.40
SE Swiss Estates AG	4.01	5.09
Stadtcasino Baden	510	550
Tersa AG Rheinfelden	13 600	16 500
Thermalbad Zurzach	310	320
Triba Partner Bank	-	-
Valiant Holding	111.40	111.60
Warteck Invest AG	1870	1900
Wellinvest AG	4925	4990
WIR Bank	380	385
ZT Medien AG	13 205	14 500
Zoologischer Garten	13 000	-
Zur Rose AG	89.70	90.00
Zürichsee Schifffahrt	150	170

Quelle: Neue Aargauer Bank/Bloomberg
Alle Angaben ohne Gewähr.