

Interview mit Anja Schulze, Direktorin von Swiss Center for Automotive Research (Swiss Car)

«Zu früh für Schlussfolgerungen»

Die Schweizer Autobranche wurde durch die Corona-Krise arg gebeutelt. Doch wie steht es um die Schweizer Autoindustrie? Über 570 Unternehmen mit rund 34 000 Mitarbeitern und einem Umsatz von 12,3 Milliarden Franken sind in diesem Sektor tätig. Droht auch hier wie in Deutschland eine Pleitewelle? AUTOINSIDE hat bei Anja Schulze, Direktorin von Swiss Car und Referentin am «Tag der Schweizer Garagisten» 2021, nachgehakt.

Jürg A. Stettler



Die 46-jährige Professorin der Universität Zürich, Anja Schulze, kennt sich dank ihrer jahrelangen Forschung im Schweizer Auto-Industriesektor aus und weiss, wo aktuell der Schuh drückt. Und sie gehört zu den Referenten des «Tag der Schweizer Garagisten» 2021 in Bern. Quelle: Swiss Car

Frau Schulze, die Corona-Krise hat die Automobil-Verkäufe und den ganzen Sektor mit beispielloser Wucht getroffen, ist die Talsohle schon durchschritten?

Anja Schulze, Professorin an der Universität Zürich und Direktorin von Swiss Car: Die Auto-Industrie ist ein globales Business und vor

allem in Amerika und Südamerika ist Corona noch lange nicht vorbei. Auch bei uns in der Schweiz ist noch nicht abzusehen, ob wir eine zweite Welle erleben werden oder nicht. Solange diese Unsicherheiten bestehen, kann man noch nicht sagen, ob die Talsohle schon durchschritten ist.

Während der Krise war viel die Rede von den Lieferketten. Funktionieren diese schon wieder und warum sind sie in der Autobranche so entscheidend?

Die Autobranche ist eine reife Industrie, die sich über die Jahre immer mehr differenziert hat. Es ist nicht mehr wie zu Zeiten von Henry Ford, als von der Eisengewinnung bis zum Verkauf des fertigen Fahrzeugs alles aus einem Konzern kam. Das Ganze ist heute sehr modular. Ein Grossteil der Wertschöpfung findet bei den Zulieferern statt, der Hersteller verbaut diese Teile dann. Daher sind die Hersteller heute abhängiger von Zulieferern und das Funktionieren der Lieferketten so wichtig. Bei der Autoindustrie handelt es sich zudem um eine Industrie, bei der eine Konsolidierung stattgefunden hat und noch stattfindet. In den 1990er-Jahren kam China als neuer, grosser Markt und mit einer ganzen Reihe neuer Hersteller dazu. Davon abgesehen setzt sich die Konsolidierung weiter fort. Das geht einher mit einem Kostenkampf. Preise werden massiv gedrückt, was wiederum dazu führt, dass vieles nicht mehr lokal, sondern im günstigeren Osteuropa oder China gefertigt wird. Schon hat man wieder diese Abhängigkeit von Lieferketten. Und diese müssen dann auch noch von der Kostenstruktur so aufgesetzt werden, dass sie ökonomisch funktionieren.

Was sind die Konsequenzen? Wieder mehr lokale Produktion?

Den Unterbruch der Lieferketten hat die Autoindustrie unter anderem in Japan bereits durchgespielt. Dort machten Naturkatastrophen wie das Erdbeben 1995 in Kobe ganze Fabriken von einem Tag auf den anderen produktionsunfähig. Die Lehre daraus: eine grössere geografische Verteilung der Produktion, um das Risiko zu verteilen. Nur: Bei Corona ist die ganze Welt betroffen, da hilft auch keine geografische Ausgliederung. Eine lokale Produktion steht zudem nicht von heute auf morgen und am Schluss bleibt auch immer noch die Kostenfrage.

Weltweit müssen alle Hersteller sparen. Gleichzeitig steigen die Ausgaben für die Entwicklungen von alternativen Antriebsarten oder fürs autonome Fahren an...

Nicht nur die Hersteller auch die Zulieferer müssen hier investieren und gleichzeitig verschärft sich der Preiskampf. Dies ist eine sich immer weiter öffnende Schere. Die Kosten bleiben in der Auto-Industrie ein riesiges Thema.

Wie steht es um die Schweizer Automobilzulieferer? Muss man, wie in den letzten Wochen in Deutschland, mit Pleiten und einer Marktberreinigung rechnen?

Im internationalen Verhältnis ist der Schweizer Markt klein. Man produziert nicht per se für die Schweiz. 80 Prozent aller hiesigen Zulieferer liefern nach Deutschland, gefolgt von Frankreich, Italien und dem Rest Europas; dann noch China und die USA. Jetzt schon Schlüsse zu ziehen, wäre zu früh. Aber in der letzten grossen Krise 2008/2009 wurde erwartet, dass es im Zulieferer-Sektor einige Pleiten gibt. Die gab es, aber erfreulicherweise klar weniger als erwartet. Der Grossteil der Schweizer Betriebe hat ein sehr breites, differenziertes Produktportfolio. Sie liefern nicht nur in die Autoindustrie, sondern auch in den Luftfahrtbereich, die Medizintechnik oder die Bauindustrie. «Auto» ist somit nur ein Teil des Gesamtgeschäfts, was das Risiko aufteilt und somit Ausfälle abzufedern hilft. Ausserdem waren die Eigenkapitalraten der Unternehmen gross genug, um die Krise zu bewältigen. Als Nächstes schüttelte der Frankenschock mit der Aufhebung des Euro-Mindestkurses 2015 die Industrie durch. Auch dies haben die Betriebe weggesteckt. Das zeigt: Der Sektor ist recht agil. Das gibt Hoffnung, dass die Schweizer Zulieferer auch Corona bewältigen können, selbst wenn die Portfoliodifferenzierung bei der Pandemie nur bedingt hilfreich ist.

Jeder achte Arbeitsplatz in der Schweiz hängt direkt oder indirekt vom Auto ab. Dennoch ist die Branche politisch nicht enorm präsent – wo sehen Sie Gründe dafür?

Im Vergleich zu Deutschland besitzt die Schweiz keine Volumenhersteller. Dort basiert die Wirtschaft noch stärker auf dem Automobilsektor. Aber der politische Einfluss der Branche wird in der Schweiz manchmal unterschätzt. Denn eines der in der letzten grossen Krise 2008/2009 in Bern geschnürten Konjunkturpakete umfasste neben der Baubranche und Clean-Tech auch die Autobranche. Vielen Leuten ist gar nicht bewusst, dass die Schweiz eine Autoindustrie besitzt! Dass Sika nicht nur ein Bauzulieferer ist, sondern Klebstoffe in Autos liefert, ist oft unbekannt – das trifft noch auf weitere Firmen zu. Über 570 Unternehmen sind in diesem Sektor tätig.

Swiss Center for Automotive Research

Die 46-jährige Anja Schulze gründete 2005 das Swiss Center for Automotive Research, kurz Swiss Car. Die in Dresden geborene Schweizerin promovierte 1999 an der Universität St. Gallen summa cum laude zur Dr. oec. HSG. Mit dem Swiss Car legte sie die Grundlagen für die Durchführung relevanter und empirischer Forschung in diesem Wirtschaftssektor, der oft unterschätzt wird, aber jährlich über 12 Milliarden Franken Umsatz erwirtschaftet. Die Mutter einer Tochter lebt in Teufen AR und ist seit 2014 Professorin für Technologie und Innovationsmanagement an der Universität Zürich. Ihre Forschung und die zuletzt 2018 erschienene Studie zur Schweizer Autoindustrie machen sie zu einer profunden Kennerin und Expertin in diesem Sektor, auf deren Wissen die Industrie, aber auch Politik und diverse Verbände immer wieder zurückgreifen.

Die Industrie forciert aktuell den Elektroantrieb. Macht das Sinn oder ist es schlicht der Versuch, CO₂-Strafen zu verhindern?

Diese Strafen haben das Ziel, klimafreundlichere Fahrzeuge auf die Strassen zu bringen. Von allein geht das nicht. Die Frage ist nur: wie? In den letzten Monaten ist die Politik erfreulicherweise wieder technologieoffener unterwegs. Zuvor hat man stark auf rein batterieelektrische Antriebe fokussiert. Jetzt wird der Blick wieder breiter. Es ist auch wichtig, das Gesamtbild anzuschauen und nicht nur das, was am Auspuff rauskommt. Ein Elektroauto ist auch nicht die goldene Klimailösung. Man muss sich nicht nur fragen: Wie viel CO₂ benötigt die Herstellung einer Batterie? Sondern auch: Wie entsorgt man sie? In welchen Minen werden Rohstoffe abgebaut, die es für die Batterieherstellung braucht? Wer arbeitet dort? Solche Fragestellungen sind wichtig und gehen weit über die CO₂- und Klimathematik hinaus. Dabei bleibt die Frage bestehen, woher der Strom für die E-Mobilität stammt. Klimafreundlichere Mobilität ist für unseren Planeten sicher wichtig. Aber ob diese letztlich auf der E-Mobilität, auf alternativen Treibstoffen oder gar auf einem Mix aus verschiedenen Technologien beruht, lässt sich derzeit noch nicht beantworten. Insofern ist ein enger Fokus auf batterieelektrisch nicht zielführend, man sollte technologieoffener agieren.

Etwas Persönliches, aber welche Beziehung haben Sie zum Auto?

Es muss mich von A nach B bringen, wenn der gut ausgebaute Schweizer ÖV dies nicht tut. Gleichzeitig muss ich zugeben, dass ich die tempobefreite, deutsche Autobahn schätze. (lacht) Ich fahre gerne schnell! Ein technisch gut ausgestattetes und motorisiertes Auto ist dazu nötig. Auch die technische Exzellenz im Bereich Sicherheit muss vorhanden sein.

Zum Schluss noch dies: An welcher Studie arbeiten Sie gerade?

Studien sind enorm aufwendig. Man glaubt es vielleicht nicht, aber wir arbeiten ein komplettes Jahr an einer Studie. Da wir am Swiss Car noch anderes machen, wird die Studie zum Auto-Sektor nur alle fünf Jahre veröffentlicht. Ich überlege mir aktuell, etwas Kleineres zum Technologiewandel, auch im Nachgang zur Corona-Krise, zu realisieren. <

Weitere Infos unter:  swiss-car.ch

 **CORTELLINI & MARCHAND AG**
061 312 40 40
Rheinfelderstrass 6
4127 Birsfelden

Der umfassendste
Auto-Steuergeräte-Reparatur-Service
von Cortellini & Marchand AG.

www.auto-steuergeraete.ch

Sie suchen, wir finden –
Ihr Suchservice für Auto-Occasionsteile

www.gebrauchte-fahrzeugteile.ch