

Im Fokus: AUTOMOBILZULIEFERER

Die unsichtbare Branche

Die Schweizer Automobilzulieferer werden im Vergleich zu ihrer wirtschaftlichen Bedeutung unterschätzt

In der Schweiz werden zwar keine Autos mehr produziert. Trotzdem fahren unzählige Teile von Schweizer Unternehmen unter den Hauben mit. Damit dies so bleibt, müssen die Unternehmen global noch mehr Präsenz markieren.

Christoph G. Schmutz

Er verbraucht wenig Energie, ist kompakt, leicht, zuverlässig und leise. So stellt sich der Halbleiterhersteller Micronas in seinem neusten Geschäftsbericht den Automotor der Zukunft vor. Diese Attribute treffen allerdings nicht nur auf den Motor, sondern auch auf das Automobil der Zukunft zu, wenn man einer Studie der Beratungsfirma Roland Berger glaubt. Und diese Zukunft ist für Micronas von zentraler Bedeutung, setzt doch das Unternehmen als Zulieferer seit einiger Zeit praktisch ausschliesslich auf die Automobilbranche.

Kaum «reine» Zulieferer

Damit ist Micronas ein untypischer Vertreter der Schweizer Automobilzulieferer. Diese sind gemäss einer Studie der ETH Zürich aus dem Jahre 2008 – eine neuere gibt es nicht – zwar für rund 16 Mrd. Fr. Umsatz in der Schweiz verantwortlich (vgl. Steckbrief), werden aber von der Öffentlichkeit weniger stark wahrgenommen als etwa die Uhrenbranche, welche 2011 Uhren für 19 Mrd. Fr. exportierte. Dies liegt daran, dass es hierzulande nur wenige «reine» Automobilzulieferer-Betriebe wie Micronas gibt. Dazu gezählt werden können etwa noch Autoneum, die ehemalige Autosparte von Rieter, und der Lysser Feinschneider Feintool. Bei der Mehrheit repräsentiert das Geschäft mit der Autobranche lediglich einen mehr oder weniger bedeutenden Teil des Umsatzes. Das Spektrum der Produkte, die an die Automobilindustrie geliefert werden, ist sehr breit. Dazu gehören unter anderem Stromwandler von Lem (8% der Umsätze des letzten Geschäftsjahres), Komponenten für Schliesssysteme von Schaffner (10%), Gussteile wie die Kurbelwelle von Georg Fischer, Feinschneid-Teile beispielsweise fürs

Getriebe von Feintool oder Polymere zum Dichten und Kleben sowie Airbag-Zünder von Ems-Chemie.

Das Schicksal der Zuliefererbranche ist eng verknüpft mit demjenigen der Autohersteller. Letztere sehen sich heute zunehmend mit Problemen auf den entwickelten Märkten Westeuropas, Nordamerikas und Japans konfrontiert. Hier wurden 2010 laut einer Studie von Roland Berger über die Zukunft der Automobilbranche noch 59% der 69 Mio. produzierten Leichtfahrzeuge hergestellt. 2025 soll dieser Wert auf 44% sinken. Gleichzeitig wird die entsprechende Prozentzahl für Brasilien, Russland, Indien und China von 32% im Jahr 2010 auf geschätzte 47% im 2025 steigen.

Expansion nach China

Der Ferne Osten gewinnt also an Bedeutung – nicht nur was die Kundschaft der Autohersteller betrifft, sondern auch was die Hersteller und damit die Zulieferer angeht. Gefragt ist heute eine weltweite Präsenz in den lokalen Märkten, auch «global footprint» genannt. Dieses Zeichen der Zeit scheint von den grösseren Zulieferern in der Schweiz erkannt worden zu sein. So schloss etwa Feintool 2011 den Bau einer Fabrik in der Nähe von Schanghai ab, und Autoneum eröffnete 2011 eine weitere Fabrikationsanlage in China. Von hier aus beliefert das Unternehmen die ausländischen Produzenten mit Hitze- und Lärmsisolations-Komponenten.

Dieser globale Fussabdruck ist auch wichtig, um die frühzeitige Einbindung in die Entwicklung neuer Fahrzeugkomponenten sicherzustellen. Laut Feintool definieren die grossen Autohersteller rund alle acht Jahre neue Getriebe-Generationen. Die zukünftigen Lieferanten werden schon in diesem frühen Entwicklungsstadium bestimmt. Dem Lysser Unternehmen gelangen hier nach eigenen Angaben 2011 Abschlüsse von mehrjährigen Rahmenverträgen über 100 Mio. Fr.

Entscheidend für solche Erfolge sei, dass das Unternehmen vor Ort bei den Kunden in deren Entwicklungsabteilungen mitwirkt, Vorleistungen in Form von Investitionen erbringt, einen hervorragenden Leistungsausweis bei bisherigen Aufträgen hat und neben den passenden Preisen auch «Liefertreue»

bieten kann. Hier sieht denn auch Anja Schulze eine der Stärken der Schweizer Zulieferer. Sie ist Leiterin des Swiss Center for Automotive Research (Swiss CAR) der ETH Zürich und hatte 2008 die erwähnte Studie veröffentlicht, die sie aufgrund des starken Interesses nun neu auflegen will. Eine stabile Produktion, Präzision und Verlässlichkeit seien Verkaufsargumente, welche die asiatischen Konkurrenten nicht ohne weiteres kopieren könnten.

Umstrittene Elektromobilität

Gemäss Roland Berger soll 2025 knapp die Hälfte der Fahrzeuge elektronisch oder mit hybriden Antriebssträngen funktionieren. Schulze von Swiss CAR schätzt den allgemeinen Rummel um Elektromobilität aber eher als Hype ein. Es würden noch Jahrzehnte vergehen, bis Elektroautos im Massenmarkt ankämen. Sie sieht eher einen Trend zur Elektronik im Auto. Hier würden gerade auch im Zusammenhang mit der Sicherheit immer mehr Sensoren – etwa zur Distanzmessung – eingebaut.

Daneben sieht Anja Schulze die Schweizer Autozulieferer heute aber wieder auf dem Niveau von vor der Krise des Jahres 2008. Diese hatte tiefe Spuren in den Büchern der Unternehmen hinterlassen (vgl. Grafiken). Ob das Wachstum in Asien allerdings reichen wird, um die schwierige Marktsituation in Europa aufzufangen, muss sich noch zeigen.

Steckbrief

► **Globaler Markt.** Im Jahr 2011 wurden gemäss der International Organization of Motor Vehicle Manufacturers insgesamt 80,1 Mio. Autos produziert. Laut Roland Berger gab es 2010 weltweit rund 5000 Automobilzulieferer. Verglichen mit dem Jahr 2000 stieg der Umsatz der Branche bis 2011 um 60%. Die durchschnittliche Ebit-Marge lag 2011 bei 5,5%. Der weltweit grösste Zulieferer ist die deutsche Bosch mit einem Umsatz 2011 von 51,4 Mrd. €. Roland Berger identifiziert vier Haupttrends in der Branche. Erstens eine dramatische Verschiebung von Verkäufen und Produktionskapazitäten nach Asien. Zweitens sollen die neuen Technologien die gefragten Produktangebote stark beeinflussen. Drittens besteht ein starker struktureller Druck zu Kostensenkungen. Und viertens verlangen die Automobilhersteller vermehrt signifikante Preisreduktionen, damit sie die Geschäftsbeziehung fortsetzen.

► **Markt Schweiz.** In der Schweiz gibt es gemäss einer Erhebung aus dem Jahr 2008 der ETH Zürich in der Automobilindustrie insgesamt 310 Unternehmen, die 34 000 Mitarbeiter beschäftigen und 16 Mrd. Fr. umsetzen. Die Gesellschaften sind – mit Ausnahme einiger Spezialfahrzeughersteller – als Zulieferer tätig: typischerweise als Lieferanten von Komponenten (Tier 2) und Teilen (Tier 3).