

DIE ZAHL

80

Millionen Franken investieren die SBB zur Aufrüstung und Revision ihrer 19 Pendolino-Neigzüge des Typs ETR 610. Dabei werden auch die sieben Züge der ersten Serie hinsichtlich Komfort und Technik an die



zwölf Züge der zweiten Serie angehängt. Konkret bedeutet das in den älteren Zügen grössere Gepäckablagen, eine Familienzone, modernere Toiletten und eine Brandunterdrückungsanlage. Die Ausrüstung vereinheitlicht somit die ganze ETR-610-Flotte, und alle Züge sollen bessere Mobilfunkservices erhalten. Durchgeführt werden die Arbeiten ab 2017 bis 2020 im piemontesischen Werk Savigliano des französischen Herstellers Alstom. Die ETR 610 verbinden die Schweiz via Gottard und Simplon mit Mailand. Sie sind der Ersatz für die pannenanfälligen und unpünktlichen Cisalpino ETR 470. (T.G.)

Petition für Werk von EgoKiefer

VILLENEUVE. Der Widerstand gegen die Verlagerung eines Grossteils der Schweizer Fensterproduktion der AFG-Arbonia-Forster-Tochter EgoKiefer in die Slowakei hält an. Die Belegschaft des Werks im waadtländischen Villeneuve hat nun eine Petition mit 1500 Unterschriften eingereicht. Diese verlangt, dass der Entscheid zur Verlagerung nochmals überdacht wird. Die angekündigte Schliessung des Werks Villeneuve würde 90 Stellen kosten. Die Personalkommission und die Gewerkschaft Unia argumentieren mit der Lebensdauer der Anlagen vor Ort, in die EgoKiefer Millionen investiert hat, mit den sozialen Kosten einer Verlagerung und mit den ökologischen Auswirkungen des Transports der Fenster aus slowakischer Produktion in die Schweiz. (sda)

Schaffner-Möbel für Designpreis nominiert

MÜLLHEIM. Zwei Produkte der Schaffner AG im thurgauischen Müllheim, die Gartenmöbel herstellt, sind für den German Design Award 2016 nominiert. Es sind dies die Liege «Säntis» und der Stuhl «Lamello». Der von Martin Schaffner geleitete Familienbetrieb produziert seit über 60 Jahren in der Schweiz. (red.)

Anzeige

Privatklinik **HOHENEGG**
Burnout Depression Psychosomatik
«Ich habe meine Grenzen erreicht!»
Wir helfen Ihnen, das Burnout zu überwinden.
8706 Meilen am Zürichsee
Telefon +41 (0)44 925 12 12
www.hohenegg.ch
Member of The Swiss Leading Hospitals

Zulieferer zeigen sich gelassen

Je nach Entwicklung des Abgas-Skandals bei Dieselaautos könnten dem Volkswagen-Konzern Absatzeinbrüche drohen. Ostschweizer Autozulieferer sind dennoch kaum beunruhigt, dank breiter Kundenbasis und zukunftsfähiger Produkte.

THOMAS GRIESSER KYM

Gerade in der Ostschweiz tummeln sich zahlreiche Autozulieferer. Ein Cluster befindet sich im Rheintal. In Sevelen zum Beispiel steht das einzige Schweizer Werk von Autoneum, das früher ein Teil von Rieter war. 400 Mitarbeitende entwickeln und fertigen dort Produkte zum Schutz vor Lärm und Hitze. Die Palette Autoneums erstreckt sich von Fussmatten über Teppiche und Unterbodenverkleidungen bis zu Hitzeschildern. Firmensprecherin Anahid Rickmann zeigt sich, gefragt nach möglichen Folgen des VW-Skandals für ihr Unternehmen, entspannt: «Zu unseren Kunden zählen praktisch alle Autohersteller weltweit.» In der Tat listet Autoneum auf seiner Homepage 53 Automarken auf, darunter auch VW, Audi, Seat und Skoda, die alle dem Volkswagen-Konzern gehören. «Volkswagen ist keiner unserer Hauptkunden», sagt Rickmann. Mit dem Konzern habe Autoneum vergangenes Semester 3% des Gesamtumsatzes erarbeitet, wobei der grösste Anteil auf Audi entfalle. «Selbst bei einem starken Einbruch der Nachfrage nach Autos von Volkswagen wären wir nur marginal betroffen», sagt Rickmann. Und für das Werk Sevelen sei Volkswagen noch weniger bedeutend als Produktionsstätten Autoneums in Polen, Südafrika und den USA.

Leichter und sicherer

Auch die Romanshorner Ems-Chemie-Tochter Efec mit Spezialkunststoffen und -chemikalien sowie der Sika-Konzern zählen praktisch alle Autohersteller zu ihren Kunden. Sika liefert einerseits Klebstoffe, andererseits Schalldämpf- und Verstärkungselemente für Karosseriestrukturen. Diese Elemente werden von Sika Automotive im Werk Romanshorn mit gut 200 Beschäftigten im Mehrkomponenten-Spritzgussverfahren hergestellt. Sika-Sprecher Dominik Slappnig sagt, kein Kunde habe mehr als 1,5% Anteil am Konzernumsatz. Zudem gewinne Sika Marktanteile im Neugeschäft. «Früher waren Autos aus Stahl und wurden geschweisst. Heute wird immer mehr geblebt, auch um Materialien wie Aluminium und Karbon miteinander zu ver-



Herstellung von Unterbodenverkleidungen im Autoneum-Werk in Sevelen.

binden.» Das macht die Autos leichter, was Treibstoff spart. Und die Kunststoffteile aus Romanshorn machen Autos sicherer. Slappnigs Fazit: «In den Autos steckt immer mehr von den Sika-Produkten drin.»

«Nicht mehr so stark abhängig»

Die DGS Druckguss Systeme AG mit Hauptsitz in St. Gallen erarbeitet laut Firmenchef Andreas Müller etwa 20% ihres globalen Umsatzes mit Audi und VW, wobei von den beiden Marken Audi der grössere Kunde sei. «Wir sind von VW nicht mehr so stark abhängig wie früher», sagt Müller. Zudem seien in den Premiumfahrzeugen wie Audi A8, TT oder R8, die DGS bediene, eher nicht die betroffenen Dieselmotoren verbaut. Derzeit laufe das Geschäft mit den beiden Autobauern im gewohnten Rahmen. «In den kommenden Wochen und Monaten wird sich konkretisieren, ob die Nachfrage bei Volkswagen empfindlich einbricht und wie sich das auf unser Geschäft auswirkt», sagt Müller.

«Ein Klumpenrisiko»

24 000 Beschäftigte, 300 Betriebe, 9 Mrd. Fr. Umsatz – das sind Eckwerte des Industriezweigs der Schweizer Autozulieferer. Ermittelt hat diese Daten das Swiss Center for Automotive Research (Swiss CAR) an der Universität Zürich in einer Studie, die im vergangenen Jahr publiziert worden ist. «Die Zahlen sind im wesentlichen noch immer gültig», sagt Swiss-CAR-Direktorin Anja Schulze.

Momentan keine Sorgen

Sorgen um die hiesige Zulieferbranche wegen des VW-Skandals macht sich die Professorin momentan nicht: «Wer an VW liefert, der beliefert auch viele andere Hersteller.» Insofern sei «die breite Diversifizierung des Kundenportfolios ein Vorteil», sagt Schulze. Zwar könnte Volkswagen als Folge des Skandals Marktanteile verlieren, die Kunden würden aber auf Marken anderer Hersteller ausweichen.

«Es ist ja nicht so, dass alle Menschen plötzlich nur noch den öffentlichen Verkehr benutzen.»

«Dann hätten wir ein Problem»

Allerdings: «Falls sich herausstellen sollte, dass auch die anderen deutschen Autohersteller betroffen haben, dann hätten wir ein Problem», sagt Schulze. Die Expertin hat schon vor gut drei Jahren darauf hingewiesen, dass sich die Schweizer Zulieferer von der serbelnden französischen Autoindustrie vermehrt ab- und den deutschen Autobauern zuwenden. Mit Abstand wichtigster Endkunde sei Ford mit drei deutschen Standorten, gefolgt von Mercedes, BMW, Audi und VW. Der Fokus auf Deutschland sei «ein Klumpenrisiko», sagt Schulze. Gestern aber haben BMW, die Opel-Mutter General Motors, Mercedes-Hersteller Daimler sowie die italienische Fiat vorerst versichert, mit ihren Abgaswerten sei alles in Ordnung. (T.G.)

DGS hat an ihren drei Standorten St. Gallen, Liberec in Tschechien und China 900 Mitarbeitende. In St. Gallen mit 400 Angestellten werden unter anderem Leichtmetall-Karosserieteile gefertigt.

Systemlieferanten als Kunden

Die Rheintaler SFS Group machte 2014 mit der Autoindustrie 24% des Konzernumsatzes. Firmensprecher Claude Stadler sagt: «Die Kunden sind typischerweise nicht die Autobauer, sondern die Systemlieferanten.» Diese verbauen die Präzisionskomponenten der SFS und beliefern dann die Autobauer. Auch Stadler sagt, allfällige rückläufige Verkäufe bei VW dürften durch stärkere Absätze anderer Hersteller kompensiert werden, und SFS arbeite mit zahlreichen, führenden Systemlieferanten. «Deshalb erwarten wir keine negativen Auswirkungen.» Hinzu komme, dass gerade die SFS-Werke in der Schweiz von vielen Neuprojekten profitieren, die über die nächsten Jahre Wachstumsimpulse liefern, wie Stadler sagt.

Es dürfte richtig teuer werden

Auf Volkswagen kommen wegen des Abgas-Skandals immense Kosten zu. Dem Konzern drohen Bussgelder, Strafzahlungen und private Sammelklagen.

JOHN DYER

WASHINGTON. Martin Winterkorns Nachfolger als Chef von Volkswagen (VW) steht ein schwerer Gang bevor. Er muss mit der US-Regierung wegen der Verstösse bei Abgaswerten verhandeln. Die grosse Frage: Wie viel muss der Autobauer zahlen? Umwelt- und Verkehrsbehörden werden festlegen, ob der Konzern zivilrechtlich belangt wird. Daneben entscheidet das Justizministerium über eine strafrechtliche Verfolgung, was Firmen in einer solchen Situation häufig dazu bewegt, eine Einigung anzustreben. Das Vorgehen der Behörden kann wiederum Privaten die Grundlage für Klagen gegen VW in die Hand geben. Anwaltskanzleien bringen sich bereits in Stellung. Die Umweltschutzbehörde EPA hatte ursprünglich erklärt,

VW habe die Technologie zur Verschleierung der Abgaswerte in 482 000 Autos eingebaut. Pro Auto kann die EPA eine Busse von bis zu 37 500 \$ verhängen, was total 18 Mrd. \$ ergäbe. Doch mittlerweile spricht VW von elf Millionen betroffenen Fahrzeugen. Sollten mehr als 482 000 in den USA unterwegs sein, könnte die Strafe noch steigen.

«Eine angemessene Strafe»

Es gilt allerdings als unwahrscheinlich, dass VW die Höchststrafe erhalten wird. «Das Maximum wurde fast noch nie verhängt», sagt Umwelthanwalt Michael Steel. «Die EPA wird eine angemessene Strafe festlegen, durch die der Verstoß keinen finanziellen Vorteil mehr bringt.» Dazu wird die EPA den Gewinn analysieren, den VW eingefahren hat – sowohl im Hinblick auf höhere Verkaufspreise als auch

auf den Nutzen durch die Vermarktung eines grünen Images. VW hat bereits angekündigt, 6,5 Mrd. € zurückzustellen.

Strafverfahren denkbar

Steel rechnet damit, dass VW auf zivilrechtlicher Ebene zu einer Zahlung von 1 Mrd. \$ verurteilt werden könnte. Oder mehr, falls die Behörden in Kalifornien darauf drängen. Zivilrechtliche Strafen sind in den USA meist nur der Anfang. So könnte VW angehalten werden, die interne Überwachung zu verbessern oder für wissenschaftliche Studien über die Folgen verschleierter Abgaswerte zu bezahlen. Die Strafjustiz könnte VW aber auch vor Gericht ziehen, so wie es dem Ölkonzern BP vor zwei Jahren wegen der Explosion der Bohrsinsel Deepwater Horizon im Golf von Mexiko mit elf Toten und einer Ölpest ergangen war.

Schweizer Reisende beleben Tourismus in Deutschland

BERN. Deutschland wird als Reiseziel immer beliebter. Der Tourismus ist auf dem Weg zum sechsten Rekordjahr in Folge. Der Blick in die Statistik zeigt: Touristen aus der Schweiz sind massgeblich am Boom beteiligt.

Von Januar bis Juli zählten deutsche Hoteliers 3,6 Millionen Übernachtungen von Gästen aus der Schweiz, wie jüngste Zahlen des Statistischen Bundesamts in Deutschland zeigen. Die Schweizer sind damit nach den Niederländern hinsichtlich Übernachtungen die zweitgrösste ausländische Touristengruppe in Deutschland. Insgesamt übernachteten europäische Gäste von Januar bis Juli 33 Millionen Mal in deutschen Hotelbetten.

Der Süden, Berlin und Hamburg

Deutschland ist vor Frankreich, Italien und Spanien das beliebteste Reiseziel der Schweizer. Zuoberst in der Gunst stehen

Destinationen in Baden-Württemberg mit einem Anteil von 36%, gefolgt von Bayern (23%) und Berlin (10%). Die beliebtesten Städtereisen führen nach Berlin, München und Hamburg. Im Schnitt verbringen Schweizer 4,5 Nächte in Deutschland und geben pro Tag 140 € aus.

Was Schweizer anlockt

Laut einer Umfrage der Deutschen Zentrale für Tourismus schätzen Schweizer am Reiseziel Deutschland vor allem die schnelle Erreichbarkeit, die historischen Sehenswürdigkeiten sowie das Kultur- und Veranstaltungsangebot. Ferner geschätzt werden demnach das qualitativ hochwertige Angebot, die sehr gute Infrastruktur und ein hervorragendes Preis-Leistungsverhältnis. Zudem habe die jüngste Frankenaufwertung die Kaufkraft der Schweizer in Deutschland erhöht. (sda)