

Schweizer Mittelständler unentbehrlich für Konzerne



Nicht alles auf dem Bild steckt tatsächlich im VW Golf. Und nicht alles auf dem Bild ist aus der Schweiz. Und doch: In deutschen Autos steckt mehr Helvetisches, als man glaubt.

FOTO: HO; MONTAGE: MARCO TANCREDI

Viel Schweiz unter der Haube

Die heimische Zulieferindustrie für europäische Autokonzerne ist stark - doch auch sie kämpft mit dem Franken

VON FABIAN HOCK UND MICHAEL WANNER

Auf der Motorhaube prangt das Emblem von Audi, BMW oder Volkswagen, doch darunter steckt sehr viel schweizerische Ingenieurskunst. Tief drin in den deutschen Fahrzeugen ist Technik von Zulieferern aus der Schweiz verbaut, in den Stossdämpfern und den Ölpumpen, im faltbaren Cabriodach und im Porsche-Heckspoiler.

Oder in der Schliessanlage. Die Firma Legic aus Wetzikon im Kanton Zürich ersetzt den Autoschlüssel durch das Smartphone. Der Fahrer öffnet das Fahrzeug per App auf seinem Handy. «Bei der Entwicklung dieser Technologie arbeiten wir eng mit BMW zusammen», sagt Verkaufsleiter Christoph Beckenbauer. Bisher findet sie hauptsächlich beim Carsharing Anwendung. Sämtliche DriveNow-Autos - so nennt BMW sein Carsharing-Angebot - seien bereits mit Legic-Technik ausgestattet. Gleiches gelte für die in der Schweiz bekannten Mobility-Fahrzeuge. Bisher braucht man zur Identifikation noch eine Karte, doch diese wird wohl bald schon überflüssig.

Das neue Konzept präsentiert Legic auf der grössten Automesse Europas, der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt, die seit heute für das Publikum geöffnet ist.

Die Technik selbst sei mehr als nur ein Schlüssel-Ersatz, sagt Beckenbauer. Sobald das Auto den Fahrer anhand seines Handys erkennt, kann dieser kontaktlos aus der Parkgarage fahren, das Auto am Zielort wieder abschliessen und mithilfe der Legic-Software auch gleich noch seine Wohnung abschliessen.

Erfolgsfaktor Digitalisierung

Die Firma Legic zeigt, wie Schweizer Firmen dank technologischer Überlegenheit von der Digitalisierung profitieren können - auch bei der Lieferung von Technik im Automobilbereich. Deshalb spürt das Unternehmen den starken Franken nur am Rande. «Die Frankenstärke macht uns das Leben nicht einfacher, aber mit unserer Kombination aus Software und Hardware, die in dieser Form sonst niemand anbieten kann, sind wir trotzdem überaus konkurrenzfähig», sagt Beckenbauer.

In der Digitalisierung sieht Anja Schulze, Leiterin des Automotive-Forschungsbereichs swiss CAR an der Universität Zürich, «einen Markt, der sich stark entwickelt». Auch für Schweizer Mittelständler. Der grösste Teil der Lieferungen an die europäische Autoindustrie, sagt sie, komme jedoch nach wie vor aus einem anderen Bereich. Etwa dem Bereich von Teilen, die in Motoren benötigt werden und eine hochpräzise Herstellung erfordern.

Die Firma Feintool zum Beispiel, ein Mittelständler aus Lyss BE, produziert Antriebsräder für Ölpumpen und andere Teile für Motoren. «Es gibt vielleicht zwei Wettbewerber in Europa, die unsere Produkte auch anbieten können», sagt Geschäftsführer Edi Güntensperger. Zu den Kunden gehören VW und Daimler. Der Hauptabsatzmarkt ist der Euro-Raum. Entsprechend spürt Feintool den starken Franken: «Der 15. Januar war ein Schock», so Güntensperger.

Das Paradoxe: Durch die gute Wirtschaftslage in Deutschland ist die Nachfrage intakt, die Auftragsbücher sind voll. Nur: Die Aufträge werden in Euro

bezahlt, die Löhne dagegen fallen im teuren Schweizer Franken an.

Die «Nordwestschweiz» hat bei den im Verband Swissmem organisierten Autozulieferern nachgefragt. Vielen geht es ähnlich wie Feintool. Es sind Mittelständler mit Umsätzen im zweistelligen Millionenbereich, die den Produktionsstandort nicht einfach schnell ins Ausland verlegen können. Zwar wird der Materialeinkauf durch den starken Franken billiger, unter dem Strich beklagen jedoch die befragten Firmen starken Druck auf die Margen.

Produktivität erhöhen

Feintool will die Währungseinbussen mit Produktivitätssteigerungen wettmachen. Sprich: Automatisieren, das gleiche Produkt schneller herstellen, mit weniger Arbeitsschritten. Einige der befragten Firmen haben als Sparmassnahmen die Wochenarbeitszeit erhöht oder unbezahlten Zwangsurlaub verordnet.

Neben Effizienzsteigerungen betonen die Firmen, dass sie Technologieführer sein müssen, um mithalten zu können. Dies gelingt häufig nur durch jahrelan-

ge Spezialisierung. Viele Schweizer Firmen produzieren einzelne Komponenten - manche vollziehen nur einen Arbeitsschritt eines Einzelteiles. OWT etwa, ein Mittelständler aus Neuhausen SH, hat sich auf die Veredelung von Stahl spezialisiert und verändert die Oberflächenhärte von Zahnrädern, die in Motoren zum Einsatz kommen. Das klingt unspektakulär. Doch: «Immerhin haben wir es zum zweiten Mal hintereinander geschafft, in einer swiss-CAR-Studie als systemrelevant für die deutsche Autoindustrie eingestuft zu werden», sagt OWT-Chef René Senn.

Andersherum ist die Abhängigkeit indes wesentlich grösser, sagt Anja Schulze von der Uni Zürich. Die spezialisierten Schweizer Firmen hätten sich in den letzten Jahren stark auf die deutschen Autokonzerne fokussiert. In Zeiten des starken Franken könnte das zum Problem werden: «Zwar wechselt man einen Lieferanten nicht von heute auf morgen», sagt Schulze. Doch der Preisdruck, der in der Automobilbranche ohnehin schon hoch ist, werde zusätzlich gesteigert. «Und das spüren die Schweizer Firmen.»

Enge Beziehungen zu den grossen deutschen Autobauern

Partnerschaften Die Belieferung der Fahrzeughersteller ist ein Milliarden-Geschäft

Die grossen deutschen Autobauer arbeiten sehr eng mit Zulieferern aus der Schweiz zusammen. So eng, dass hierzulande ein beachtlicher Markt entstanden ist: 24 000 Beschäftigte arbeiten in dem Sektor. Neun Milliarden Franken Umsatz erwirtschaften die rund 300 beteiligten Schweizer Firmen pro Jahr. Nicht nur durch Aufträge aus Deutschland, wengleich diese den grössten Anteil ausmachen.

Die deutschen Kunden schätzen vor allem die Zuverlässigkeit der Schweizer Lieferanten. Bei Audi etwa heisst es: «In der Auswahl unserer Lieferanten legen wir grundsätzlich Wert auf Wettbewerbsfähigkeit, Qualität, technische Kompetenz und Zuverlässigkeit. Mit unseren in der

300

Firmen in der Schweiz beliefern internationale Autobauer. Die Branche beschäftigt derzeit rund 24 000 Menschen.

Schweiz ansässigen Lieferanten arbeiten wir seit Jahren gut zusammen.» Die Ingolstädter arbeiten nach eigenen Angaben mit rund zehn Zulieferern zusammen, die in der Schweiz produzieren. «Die Bezahlung erfolgt dabei in Euro», teilt Audi mit.

Auch VW unterhält seit Jahren geschäftliche Beziehungen mit der Schweiz - wengleich sie «mit Blick auf das Gesamt-Beschaffungsvolumen des Volkswagen-Konzerns von weltweit 145,5 Milliarden Euro in 2014», eher ein «kleinerer Partner» sei. Aus der Schweiz bezieht VW «Wärmeabschirmbleche, Aluminiumdruckgussteile bis hin zu Dichtmaterial und Klebebändern» von Firmen wie Erling Klinger, EFTEC oder DGS Druckguss Systeme. (FHO)

INSERAT

Hörgeräte mit
100% Rückerstattung

Seit 1929
Beltone
Ihr Partner für gutes Hören

Rechenbeispiel:
zwei Hörgeräte
NovaSense 1200 BTE
1'390.-
- 630.- AHV
Leistung
- 760.- Ausgleich
Beltone
0.- CHF*

Lassen Sie sich einfach und
unverbindlich beraten
0800 123 001
Eine Filiale in Ihrer Nähe
finden Sie unter www.beltone-hoerberatung.com

Unterm Strich zahlen Sie nichts
Mit dem NULL-Tarif von Beltone gibt es
gutes Hören bei voller Kostenerstattung.

* Der reguläre Listenpreis von zwei Geräten NovaSense 1200 BTE liegt inklusive Anpassung bei 1'390 CHF. Sofern Sie einen Sozialversicherungsbeitrag erhalten, ist das Angebot durch den Bezug der AHV/IV-Leistungen kostenlos. Eine mögliche Differenz durch unterschiedliche Modi der Versicherungen AHV/IV wird durch die Beltone Hörberatung AG ausgeglichen. Unsere Aktionen und Rabatte sind nicht kumulierbar.

Gutschein für
einen kostenlosen
Hörtest

In nur 15 Min.
wissen Sie, wie
gut Sie hören.