



WIRTSCHAFT

29



In der Schweiz war 2012 für VW das erfolgreichste Jahr aller Zeiten: Auslieferung eines Tiguan in Wolfsburg,

KEYSTONE/JOCHEN LUEBKE

VW sprengt alle Rekorde: Schub für Schweizer Firmen

Autohersteller erzielt historischen Gewinn – Schweizer Zulieferer profitieren

VON BENJAMIN WEINMANN

Am Freitag verkündete Volkswagen einen absoluten Rekordgewinn von rund 22 Milliarden Euro – das beste Ergebnis, das je von einem deutschen Unternehmen ausgewiesen wurde. Auf den ersten Blick erstaunt dies, denn der europäische Automarkt befindet sich in einer Krise. 2012 wurden mit 12,5 Millionen rund 8 Prozent weniger Autos verkauft. Im Januar sanken die Zahlen gar auf den tiefsten Stand seit Beginn der Statistik 1990, wie die «Frankfurter Allgemeine Zeitung» schreibt.

Doch es sind die günstigen Hersteller wie Fiat, Ford, Opel, Peugeot-Citroën und Renault, die darben, Stellen streichen und Werke schliessen. Schuld ist die weitverbreitete Arbeitslosigkeit. Wer keinen Job hat, stellt den Autokauf hinten an und setzt auf den öffentlichen Verkehr oder Carsharing. Die Abwrack-Prämie ist schon längstens Schnee von gestern.

RUND DIE HÄLFTE des VW-Rekordgewinns hat mit dem Buchgewinn der vollzogenen Porsche-Übernahme zu tun. Doch das ist nicht der einzige Grund für die Erfolgsgeschichte. Denn die besser betuchte Kundschaft der etwas teureren VW-, aber auch BMW- oder Daimler-Autos kann sich weiterhin das neuste Modell leisten. Und: Volkswagen ist global aufgestellt und kann deshalb die Euro-Delle ausmerzen, insbesondere in China.

Dazu gehört auch die Schweiz, die in Europa eine Ausnahme bildet. 2012 war das zweitbeste Autojahr mit rund 330 000 Neufahrzeugen, einem Plus von 2,9 Prozent. VW konnte hierzulande gar 9 Prozent mehr Personenwagen verkaufen (siehe Tabelle). «2012 war in der Schweiz das beste VW-Jahr aller Zeiten», sagt Dino Graf, Sprecher des Generalimporteurs Amag. Auch die VW-Töchter Skoda, Seat und die Premiummarke Audi waren so gefragt wie nie zuvor. VW überzeuge mit guten Produkten und Innovationen, wie zum Beispiel kleinen, sparsamen Benzin- und Dieselmotoren, sagt Graf. Der VW Golf sei seit Jahren das meistverkaufte Auto in der Schweiz.

VW kann sich nicht nur auf die Schweizer Kundschaft verlassen, son-

dern auch auf die hiesigen Zulieferer wie Georg Fischer oder Komax. Einige von ihnen mussten zwar Stellen streichen, doch ist VW in dieser schwierigen Konjunkturlage ein Lichtblick. «Wenn es VW gut geht, profitieren auch viele Schweizer Zulieferer», sagt Anja Schulze vom Center for Automotive Research der ETH Zürich. Laut Zahlen der Hochschule setzen diese rund 16 Milliarden Franken um und beschäftigen mehr als 30 000 Angestellte. Ein paar Beispiele:

> **Ems:** Der Bündner Spezialchemiekonzern verkauft VW Hochleistungskunststoffe, zum Beispiel für Strukturbauteile im Innenraum oder im Motorenbereich.

> **Autoneum:** Für die ehemalige Rieter-Automobilsparte beträgt der Umsatz mit VW erst 3 Prozent. Der Konzern rechnet

aber mit steigendem Umsatz in den nächsten Jahren mit Produkten wie zum Beispiel Lärmdämpfungs-komponenten, Hitzeschilder oder Bodenverkleidungen. Diese stellt Autoneum in seinen Werken in Nord- und Südamerika, China, Ost- und Westeuropa sowie Südafrika her.

> **Feintool:** Der Berner Industriekonzern beliefert VW in Deutschland, China und in den USA mit Pressen und Werkzeugen sowie auch mit Feinschneid- und Umformpräzisionsteilen für das Getriebe.

FÜR FERDINAND DUDENHÖFFER, Professor für Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen, ist klar: «Der Mittelpunkt der Autowelt heisst China.» VW erziele bereits heute 37 Prozent des Umsatzes im Reich der Mitte, neuerdings dem weltweit grössten Automarkt. Weil auch die Schweizer Zulieferer global aufgestellt seien und für Qualität ständen, seien sie gute Partner. Das Aufbäumen der asiatischen Auto-branche sei für VW einerseits eine Chance, da eine kaufkräftige Kundschaft heranwache, sagt Dudenhöffer. «Andererseits kommen neue Konkurrenten auf den Markt.»

So werden am Genfer Autosalon übernächste Woche auch chinesische Hersteller wie Qoros präsent sein. Dennoch will VW spätestens 2015 10 Millionen Autos verkaufen. Heute sind es 9,1 Millionen. Und bis 2018 will man General Motors und Toyota überholen und grösster Autokonzern der Welt sein.

IMMATRIKULATIONEN VON PERSONENWAGEN*

	2012	2011	Veränderung in %
Volkswagen	44 258	40 594	+9,0
Audi (VW-Tochter)	22 083	18 502	+19,4
Skoda (VW-Tochter)	19 132	17 470	+9,5
BMW	18 947	17 532	+8,1
Ford	18 179	18 400	-1,2
Renault	17 084	18 323	-6,8
Mercedes	16 638	14 037	+18,5
Opel	15 307	15 978	-4,2
Toyota	13 038	13 335	-2,2
Peugeot	12 298	15 186	-19,0
Citroën	11 678	12 984	-10,1
Hyundai	11 456	9 976	+14,8

* Schweiz und Fürstentum Liechtenstein

Quelle: Auto-Schweiz

@GRÜBEL



Konkurrenzverbot

VON OSWALD GRÜBEL

Wir sind Zeuge der Macht der Transparenz geworden. Ein grosses Schweizer Unternehmen hat auf Druck der Medien – die Medien würden sagen auf Druck der Öffentlichkeit – einen schon gefassten Beschluss des Verwaltungsrates rückgängig gemacht. Das ist nicht gut. Entweder war der VR-Entscheidung von Anfang an falsch, oder das Unternehmen hat eine schwache Führung und lässt sich zu leicht von aussen beeinflussen. Es war einfach festzustellen, dass es nicht um die Sache ging, sondern um den Betrag von über 70 Millionen.

KONKURRENZVERBOTE sind im internationalen Markt üblich, weniger bei uns. Hauptsächlich in den USA, wo ein härteres Konkurrenzklima herrscht, kommen sie oft zur Anwendung. Ohne diese Verträge könnte ein guter CEO mit seinen besten Mitarbeitern zur Konkurrenz wechseln oder ein eigenes Unternehmen aufbauen und seine alte Firma ruinieren. Das ist natürlich unterschiedlich von Branche zu Branche und eher gebräuchlich bei Unternehmen im Technologiesektor.

In der Finanz- und Beratungsbranche haben sich durch die Entwicklung der Technologie in den letzten Jahren die Besten schon längst selbstständig und unabhängig von Unternehmen gemacht. Ob dieses Konkurrenzverbot, mit dem wir uns den besten Teil der Woche genüsslich beschäftigt haben, sinnvoll gewesen wäre, kann nur das Unternehmen selbst, eben der VR, beurteilen.

ANSCHIEINEND WAR ES das nicht, sonst hätte man es nicht so einfach wieder aufgegeben. Schade, denn jetzt wurde der Vox populi wohl Gerechtigkeit getan, aber der Staat ist der Verlierer: keine Einkommenssteuer und keine AHV. Ein stolzer Preis für unsere Belustigung. Zudem wurde der VR des Unternehmens mit 95 Prozent der Aktionärsstimmen entlastet, das sollte unseren Politikern zu denken geben, die sich da gewaltig getäuscht haben. Demokratie ist eben nicht nur, wenn es uns passt.

gruebel@sonntagonline.ch