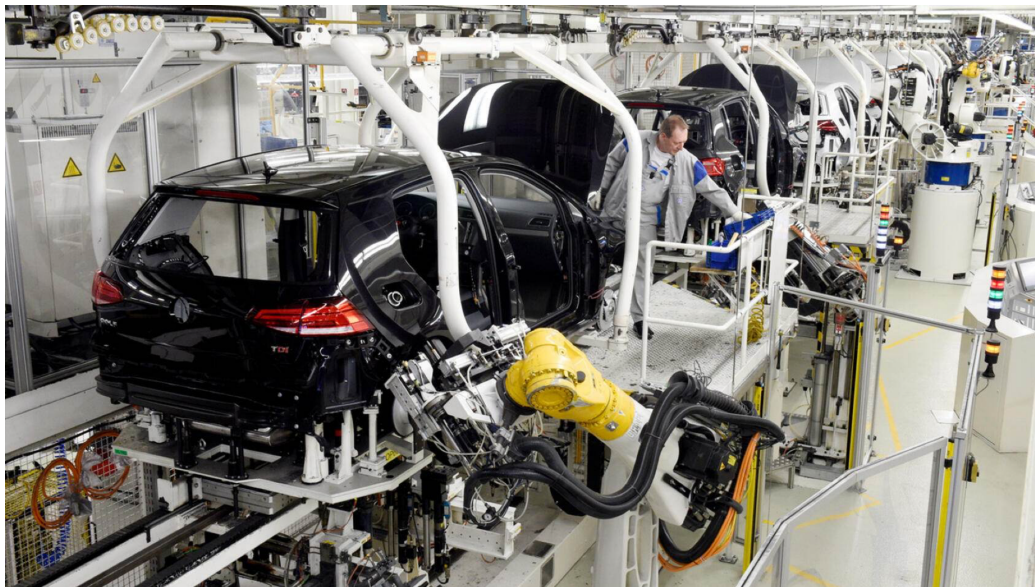


Infektionsgefahr für Autozulieferer

Schweizer Autozulieferer fahren in der Corona-Krise im Nebel. Gute Chancen haben jene, denen es davor noch gut ging.

Von Bernhard Fischer

am 17.03.2020



VW-Produktion: Kommt die Fertigung zum Erliegen, stehen auch Schweizer Zulieferwerke still.

Quelle: Keystone

Die Schweizer Autozulieferer sind alarmiert. Allerdings war die schwierige Lage schon vor dem Ausbruch der Corona-Krise angespannt für die Autozulieferindustrie. Insbesondere in Folge der Handelstreitigkeiten zwischen den USA, China und der EU und dem Preisdruck in der Branche, wovon besonders die [Schweiz](#) betroffen ist. Schweizer Unternehmen liefern viel nach China und in die USA. Die Wachstumsabschwächung in der Automobilindustrie fand schon vorher statt und hat zu einer noch angespannteren Ausgangslage als ohnehin schon geführt.

Lieferkette bedroht

Von den erschwerten Bedingungen im aktuellen Krisenfall betroffen sind in der Schweiz 574 Autozulieferbetriebe, 34000 Mitarbeiter und ein Gesamtumsatz von mehr als zwölf Milliarden Franken. Wie es in den kommenden Monaten für die Branche aussehen wird, hängt davon ab, wie ausgeprägt die Schweiz und andere Länder an einen Punkt kommen, wo sie Werke sperren und Mitarbeiter zu Hause bleiben müssen.

«Wenn zu viele am Produktionsprozess nicht mehr teilnehmen können, dann steht die Lieferkette. Und diese ist eng verzahnt. Das zieht sich dann durch bis zur Absatzseite», sagt [Anja Schulze](#), Leiterin des Swiss Center for Automotive Research (Swiss CAR).

Weder gibt es dann Konsumenten, die Autos kaufen können, noch stehen genügend zum Verkauf, weil kaum noch produziert wird.

Oder noch dramatischer: «Selbst bei optimistischer Einschätzung müssen wir durch den Corona-Schock in Teilen der europäischen Autoindustrie mit einer Schneise der Verwüstung rechnen», sagt Automobilindustrie-Experte [Ferdinand Dudenhöffer](#) von der Uni St. Gallen. Und das in Folge von gleich drei grossen Wellen: «Trumps Zollkriege plus Corona plus Umstieg auf Elektromobilität.» Und alle drei Wellen müssten durchwandert werden.

Problem für Produktentwicklung

Wobei: Das Umdenken in der Autobranche hin zu alternativen Antrieben hat bereits vor dem Ausbruch der Corona-Krise begonnen, so SwissCAR-Leiterin Schulze. Demnach ist nicht mehr nur die Batterie das Allheilmittel in der CO₂-Debatte. Sondern auch moderne Varianten von Brennstoffzellen rücken wieder in den Fokus - sparsamer, umweltschonender und mit neuen Technologien, bis hin zu Wasserstoff.

Dafür braucht es aber mehr denn je Investitionen in Forschung und Entwicklung. Ein Problem hierbei ist, dass die aktuelle Krise das Kapital der überwiegend kleinen und mittelgrossen Unternehmen in diesem Bereich auffressen könnte. Das würde dann zu einer Verlangsamung der F&E-Aktivitäten führen, weil das Geld zum Überleben oder anderswo dringender gebraucht wird.

Mögliche Staatshilfe?

Was der Staat tun kann, ist die Kurzarbeit zu unterstützen und Steuerentlastungen für die betroffenen Unternehmen einzuführen. Der Staat kann helfen, die Liquidität für die Firmen sicherzustellen. Das ist insbesondere für die Zeit danach nötig, wenn der Betrieb wieder hochgefahren und Geld dafür benötigt wird.

Was die Kapitalausstattung und Grössenordnung betrifft, sind die Schweizer Autozulieferer primär als Klein- und Mittelbetriebe organisiert. Vor über einem Jahr sah deren Situation noch recht gut aus. Im vergangenen Jahr war die Lage angespannter. «Die finanziellen Polster der Betriebe sind daher nicht überragend», sagt Schulze.

Allerdings herrscht diesbezüglich auch grosse Intransparenz. «Kaum ein Unternehmen lässt sich in die Kasse schauen, was für uns Ökonomen die kurzfristige Lage-Analyse erschwert.»

Historischer Lichtblick

Was sich sagen lässt: Wenn der Markt stillsteht, also der Absatz wegbricht, Lieferungen in die Hauptmärkte Europa, China und [USA](#) ausgesetzt werden, dann sind Schweizer Zulieferer dem komplett ausgeliefert. «Da kann man nicht viel machen», so Schulze.

Unter anderen Umständen haben jene Firmen, deren Produktportfolio etwas breiter ist, bessere Chancen. Etwa Zulieferer, die ihre Teile nicht nur in die Automobilindustrie, sondern etwa auch in die Medizintechnik-Industrie liefern.

Diese Firmen können Absatzschwankungen leichter kompensieren als sehr spezialisierte Betriebe, die in so einem Fall am Tropf der Autokonzerne hängen. «In Zeiten von Corona sieht dies jedoch etwas anders aus, da ganze Industrien betroffen sind», erklärt Schulze.

Einen Lichtblick könnte die Geschichte liefern: Zur Finanzkrise und nach der Aufhebung des Mindestkurses Euro zu Franken war der Aufschrei gross, aber Schweizer Autozulieferer konnten diese Krise in Summe gut meistern.

Allein deshalb, weil die Branche recht agil ist und sich neuen und widrigen Umständen gut anpassen kann, zum Beispiel bei der Organisation alternativer Beschaffungswege.

Ob es dennoch zu (zahlreichen) Konkursen kommen wird, ist noch zu früh zu sagen. Derzeit gilt: Alle sitzen im gleichen Boot.