

Rezessionsängste treiben auch die Schweiz um

Zurückhaltende Konsumenten, zaghafte Investitionen sowie deutlich weniger Aufträge in der MEM-Industrie verheissen nichts Gutes

Das Staatssekretariat für Wirtschaft sieht derzeit keine Anzeichen für eine Krise. Andere Ökonomen weisen warnend darauf hin, dass der Schweiz und anderen Industrieländern eine längere Abwärtsphase bevorstehen könnte.

NICOLE RÜTTI, BERN

Eine Rezession will man beim Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) nicht heraufbeschwören. Es gebe keine Anzeichen für eine Krise, erklärte der Chefökonom Eric Scheidegger an einer Pressekonferenz in Bern. Gleichwohl lasse sich in der Schweiz bereits eine deutliche konjunkturelle Verlangsamung feststellen. Laut Scheidegger halten sich die Konsumenten mit grösseren Anschaffungen zurück, die Investitionen der Unternehmen fallen verhalten aus, und klammert man die Ausfuhr der dynamischen Pharmabranche aus, so verliefen die Exporte seit Mitte 2018 seitwärts. Auch hinterlässt die konjunkturelle Abkühlung in der beschäftigungsintensiven Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie (MEM-Industrie) deutliche Brems Spuren.



Die Pharmabranche stemmt sich dank starken Exporten gegen den Trend. Das Bild zeigt ein Labor von Roche in Basel. A. BAER / NZZ

Schrumpfende Industrie

Laut den jüngsten Zahlen des Branchenverbands ist der Auftragseingang der MEM-Industrie im zweiten Quartal dieses Jahres gegenüber dem Vorjahreszeitraum um einen Fünftel eingebrochen. Seit einem Jahr sinken die Bestellungen in diesem bedeutenden Industriesektor ununterbrochen. Besonders problematisch ist die Situation für die Automobilzulieferer der Schweiz, die den Grossteil ihrer Produkte in Deutschland absetzen (siehe Text unten). Der stets um seine Mitglieder besorgte Swissmem-Präsident Hans Hess weist warnend darauf hin, dass angesichts der jüngsten Erstarbung des Frankens auf unter € 1.10 für viele Betriebe die «Schmerzgrenze»

wieder erreicht sei. Folgt man dem Einkaufsmanagerindex, befindet sich die Industrie in einer Schrumpffphase.

Der starke Franken dürfte in den kommenden Monaten auch die Tourismusbranche und den Detailhandel unter Druck setzen. Infolge der erstarkten Währung sieht sich zugleich die Schweizerische Nationalbank (SNB) zum Handeln veranlasst. Betrachte man die Zahlen zu den wöchentlichen Veränderungen der Sichtguthaben der Banken bei der SNB, intervenierten die Währungshüter derzeit ähnlich stark wie 2017, hält man bei der UBS fest. Damals trieben die bevorstehenden Präsidentschaftswahlen in Frankreich und die zuneh-

mende Angst vor einem Sieg Marine Le Pens vom rechtsextremen Front national den Frankenkurs in die Höhe.

Dennoch ist die Stimmung unter Anlegern und Unternehmen derzeit schlechter, als die Fakten erwarten lassen. Die Zahl der Erwerbstätigen hat im zweiten Quartal erneut zugelegt, und die Industrieproduktion ist im selben Zeitraum weiter gewachsen. Die breit diversifizierte Exportwirtschaft hat sich in der Vergangenheit auch in turbulenten Phasen behauptet – so auch in der Finanz- und Wirtschaftskrise von 2008.

Die meisten Ökonomen erwarten derzeit denn auch keine Rezession. Sie rechnen damit, dass die Schweizer Wirt-

schaft im laufenden Jahr um rund 1% zulegen dürfte – was nach dem starken Wachstum des Bruttoinlandsproduktes im Jahr 2018 von 2,8% gleichwohl einer deutlichen Abschwächung gleichkäme. Die Hoffnungen ruhen dabei einmal mehr auf der tatkräftigen Unterstützung der Notenbanken, die weitere Zinssenkungen in Aussicht gestellt und dabei weitere Anleihekäufe nicht ausgeschlossen haben.

Ausserdem herrscht die Hoffnung, dass sich der Handelskonflikt zwischen China, der EU und den USA mit dem fortschreitenden Präsidentschaftswahlkampf in den USA entschärfen wird. US-Präsident Trump möchte wieder-

gewählt werden und habe somit ein Interesse daran, dass die Wirtschaft gut laufe, erklärt der Chefökonom Martin Eichler von der Konjunkturforschungsstelle BAK Economics. Aber aufgrund des erratischen Verhaltens des Präsidenten sei es eine besondere Herausforderung, verlässliche Prognosen zu erstellen.

Instabile Lage

Pessimistisch gestimmt sind derzeit Peter Meier und Josua Burkart von dem Prognosen-Unternehmen «hpo forecasting». Die beiden Berater sind der Ansicht, dass den Industrieländern eine längere wirtschaftliche Abwärtsphase bevorstehen könnte.

Gestützt auf ihr makroökonomisches Modell, hatten sie bereits vor einem Jahr prognostiziert, dass der Industriezyklus in den Industrieländern im Jahr 2019 einen Scheitelpunkt erreicht haben dürfte. Grundlage ihres Konstruktes ist die Erkenntnis, dass die treibenden Kräfte eines Konjunkturzyklus die Industrieproduktion sowie die damit verbundenen Investitionen sind. Brechen diese ein und lässt gleichzeitig die Nachfrage nach dauerhaften Konsum-

Die Zeichen stehen auf Sturm

Kommentar auf Seite 11

gütern nach, führt dies zu einer grossen Verunsicherung mit Potenzial für einen Dominoeffekt. In den vergangenen fünfzig Jahren liess sich laut dem Prognostiker Meier eine derartige Konstellation fünf Mal beobachten, und jedes Mal folgte darauf eine Wirtschaftskrise.

Gegen eine baldige Rezession spricht allerdings die Tatsache, dass sich derzeit sowohl die Aktienmärkte als auch der Konsum (noch) robust behaupten. Letzterer dürfte jedoch im Urteil von Meier und Burkart seinen Höhepunkt erreicht haben. Die wirtschaftliche Situation sei jedenfalls instabil, erklärt Meier.

Die Krisenzeichen mehren sich

Bei den deutschen Autozulieferern drohen Kurzarbeit, weitere Stellenstreichungen und Werkschliessungen

MICHAEL RASCH, FRANKFURT

«Gewinnwarnung» heisst das Wort der Stunde in der deutschen Automobilindustrie. Das betrifft nicht nur Hersteller wie BMW oder Daimler, sondern vor allem die grossen, mittleren und kleinen Zulieferer wie Conti, Schaeffler, Dürr, Leoni und viele mehr. Besserung ist vorerst nicht in Sicht. Beobachter haben die Hoffnung auf eine Erholung im zweiten Halbjahr aufgegeben und rechnen mit einem anhaltend herausfordernden Umfeld. Bei einigen Vertretern kommt es zu Kurzarbeit, ein Unternehmen musste bereits Insolvenz anmelden.

Spürbare Handelshürden

Im ersten Halbjahr ist das weltweite Produktionsvolumen in der Autobranche im Vorjahresvergleich um 5% auf 46 Mio. Einheiten gesunken. Besonders stark war der Einbruch in China, dem mit Abstand wichtigsten Automobilmarkt der Welt. Die Experten der Investmentbank Lazard und der Unternehmensberatung Roland Berger kamen in einer Studie jüngst zu der Erwartung, dass die Profitabilität der globalen Zulieferer gemessen am Gewinn vor Steuern und Zinsen (Ebit) 2019 nur noch gut 6% betragen dürfte. Das wäre der schlechteste Wert seit 2012. Im Vorjahr waren es noch 7,2%. Die Verschlechterung hatte bereits 2018 begonnen. Die Produktion sank im Vergleich zum Vor-

jahr in der Region Japan - Korea um 1%, in Nordamerika und in Europa um 2% und in China um satte 7%. Nur Südamerika verzeichnete noch Zuwächse.

Auf den deutschen Autoherstellern und vor allem den Zulieferern lasten zunehmende Handelshemmnisse, da Zölle die Produkte im Vergleich zur lokalen Konkurrenz verteuern und sie weniger wettbewerbsfähig machen. Der Handelsstreit zwischen den USA und China zeitigt seine hässlichen Folgen in den Geschäftszahlen der Autobranche. Hinzu kommt die globale Abkühlung der Konjunktur sowie in Europa die Angst vor den Folgen eines ungeordneten Brexits.

Der Dieselskandal führte zudem zu einem massiven Rückgang der Dieserverkäufe in der EU und in Indien. Ferner belastet die Klimaschutzpolitik in Deutschland mit ihren strengen Vorgaben die Hersteller. Bernd Osterloh, der wortgewaltige Gesamtbetriebsratsvorsitzende von Volkswagen, meinte jüngst in einem Interview mit der «FAZ», die Klimaschutzpolitik der Bundesregierung gefährde den Industriestandort Deutschland. Verbrennungsmotoren würden zu schnell abgeschafft, während die Politik den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektroautos vernachlässige.

Branchenprimus Bosch rechnet zwar noch mit einem stabilen Umsatz, erwartet jedoch eine sinkende Rendite. Dies dürfte auch Auswirkungen auf die Mitarbeiter haben, vor allem in den Die-

sel-Werken. Die Stuttgarter beschäftigen in Deutschland noch 15 000 Personen im Bereich der Diesel-Technologie. Continental hat jüngst eine Gewinnwarnung herausgegeben und sortiert seine Optionen für die Ausgliederung der Sparte Powertrain (Antriebsstrang) neu. Da der geplante Teilbörsengang offenbar immer schwieriger wird, erwägt Conti nun die vollständige Abspaltung. Der fränkische Zulieferer Schaeffler, ein Spezialist für Präzisionsmechanik, wollte dem Abschwung bis vor kurzem noch mit punktuellen Werksferien begegnen, um zum einen Überstunden und Ferientage abzubauen und zum anderen Kurzarbeit und Entlassungen zu vermeiden. Doch diese Strategie wa-

ckelt. Ähnlich sieht es bei ZF Friedrichshafen aus, dem Zulieferer sowie Antriebs- und Fahrwerksspezialisten vom Bodensee.

Eisenmann ist insolvent

Bei kleineren Zulieferern stehen die Alarmsignale bereits auf Rot. Es kommt zu Werkschliessungen und dem Abbau von Stellen. Leoni befindet sich in einer veritablen Krise. Der Hersteller von Kabel- und Bordnetzsystemen will laut Medienberichten 2000 Stellen abbauen, nachdem sich die Schulden in den vergangenen zwölf Monaten verdoppelt hätten. Der Aktienkurs ist im Sinkflug. Der Komponenten- und Systemhersteller Mahle plant die Schliessung eines Werks mit 240 Beschäftigten und den Abbau von 380 Stellen in der Stuttgarter Zentrale. Der Pressenhersteller Schule wiederum will 500 Arbeitsplätze streichen.

Am härtesten hat es bisher wohl die Firma Eisenmann getroffen, einen Spezialisten für Lackierstrassen. Das Unternehmen meldete im Sommer Insolvenz an, womit weltweit rund 3000 Jobs zur Disposition stehen. Eisenmann will nun im Insolvenzverfahren eine strategische Neuausrichtung angehen und sich auf sein Kerngeschäft fokussieren.

Eine unangenehme Entwicklung ist für die Zulieferer ferner, dass der Zugang zum Kapitalmarkt laut Beobachtern schwieriger wird. Investoren wür-

Sinkende Marge bei Autozulieferern

Profitabilität gemessen am Gewinn vor Steuern und Zinsen (Ebit), in %

