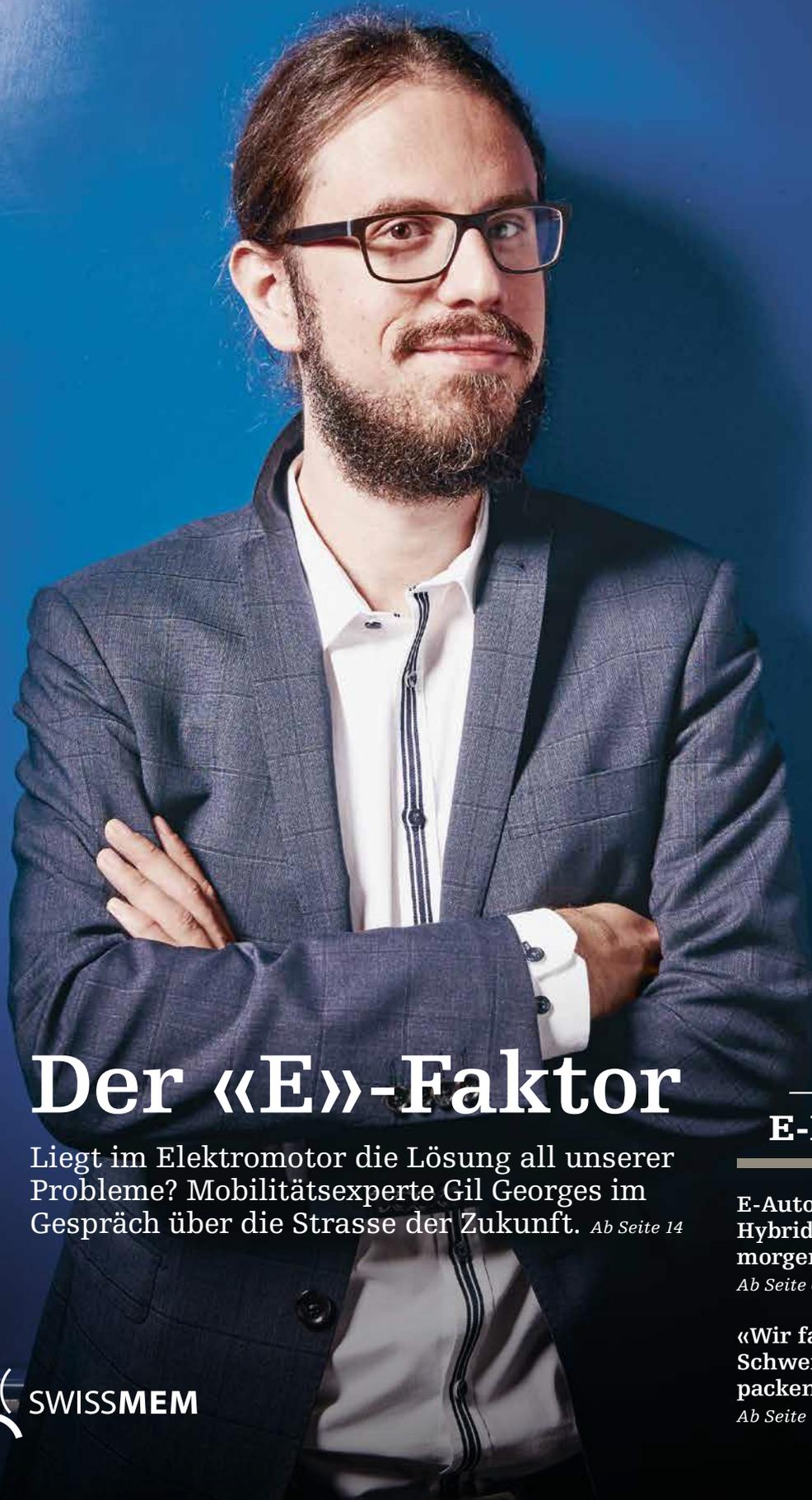


Das Magazin des Werk- und Denkplatzes Schweiz

SWISSMEM NETWORK



4/17 Der «E»-Faktor

Liegt im Elektromotor die Lösung all unserer Probleme? Mobilitätsexperte Gil Georges im Gespräch über die Strasse der Zukunft. *Ab Seite 14*

— Fokus —
E-Mobilität

E-Auto, Wasserstoff, Hybrid: Wie sind wir morgen unterwegs?

Ab Seite 6

«Wir fahren gut»: Zwei Schweizer Unternehmen packen die Chance.

Ab Seite 10

Jean-Philippe Kohl
Vizedirektor Swissmem



Eine Branche im Wandel

Das diesjährige Swissmem Symposium erlebte eine Rekordbeteiligung. Thema war die Elektromobilität. Es wurde viel diskutiert rund um die Konsequenzen der E-Mobilität für unsere Branche. Unter den Nägeln brannten Fragen wie: Haben wir es mit einer revolutionären oder evolutionären Entwicklung zu tun? Welche Technologien werden sich mittel- oder langfristig durchsetzen? Sind die Schweizer Werkzeugmaschinenhersteller und Automobilzulieferer so aufgestellt, dass sie diesen Wandel packen? Oder läuft China Europa den Rang ab? Wir führen das Thema in diesem Magazin weiter.

In der Schweiz entfallen rund 40 Prozent der CO₂-Emissionen und ein Drittel des Energieverbrauchs auf den Mobilitätsbereich. Aus Sicht der Umwelt ist die Elektrifizierung von Fahrzeugen eine positive Entwicklung, sofern der Strom CO₂-arm produziert wird. Für den Käufer ist das vorderhand (noch) nicht der Fall, wie die tiefen Verkaufszahlen belegen.

Die Automobil- und Zulieferindustrie muss sich aber heute schon auf den Umstieg vorbereiten, denn er bringt eine grundlegende Veränderung. Die Elektrifizierung des Antriebsstrangs ist nicht einfach der nächste logische Schritt in der Weiterentwicklung konventioneller Fahrzeuge. Vielmehr müssen unsere Betriebe in einer völlig anderen Technologie fit werden, was die Bereitstellung von Ressourcen und Investitionen verlangt. Gleichzeitig muss man auch im konventionellen Bereich konkurrenzfähig bleiben. Keine leichte Aufgabe. Aber für unsere innovative und leistungsstarke Industrie eine lösbare.

J.-Ph. Kohl

IMPRESSUM

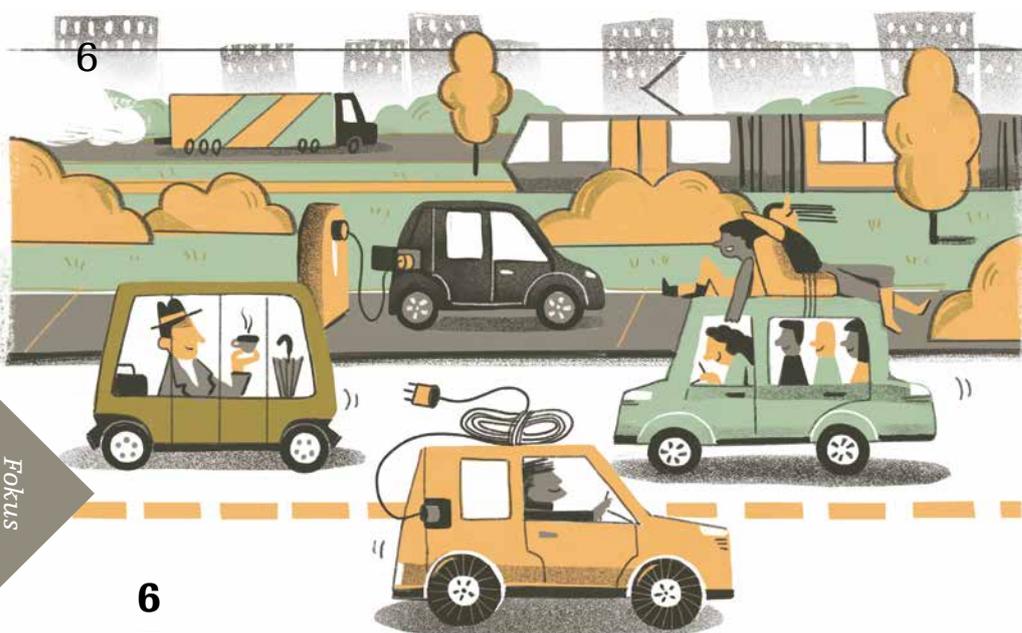
Herausgeberin: Swissmem, Pfingstweidstrasse 102, Postfach 620, CH-8037 Zürich, www.swissmem.ch, info@swissmem.ch – Der Werk- und Denkplatz Schweiz

Verantwortliche Redaktorin: Gabriela Schreiber, Kommunikation Swissmem – **Konzept und Realisation:** Infel Corporate Media, Zürich; Katharina Rilling (Redaktion),

Murielle Drack (Art Direction) – **Druck:** Theiler Druck AG, Wollerau

Mobil in die Zukunft

Kommt jetzt das E-Auto? «Jein», sagen Experten. Fest steht aber: Eine Zeitwende ist in vollem Gange. Und sie wird grosse Auswirkungen auf die Automobilbranche und ihre Zulieferer haben. Was rät die Forschung? Und wie rüsten sich Betroffene, um ihre Chancen zu packen? In dieser Ausgabe wagen wir einen Blick unter die Motorhauben der Zukunft.



6

Fokussiert

Wie sieht sie aus, die Strasse der Zukunft? Oder besser gefragt: Wie sind wir auf ihr unterwegs? Und welche Auswirkungen hat das auf die Automobilbranche?

10

Aus der Praxis

Unternehmen sind zunehmend gezwungen, auch auf alternative Treibstoffe und Antriebe zu setzen. Wir haben zwei herausgepickt:

– Feintool-Chef Bruno Malinek ist sich sicher: In vielen Autos wird weiterhin ein Stück Feintool stecken – auch wenn durch sie kein Benzin mehr fliesst.

– Für Josef Brusa und sein Unternehmen ist Elektromobilität keine Zukunftsmusik, sondern seit über dreissig Jahren Geschäftsmodell.

13

Weiterbildung

Im Swissmem Executive Seminar lernen Leader für den Wandel.

14

Im Gespräch

Energie- und Mobilitätsexperte Gil Georges über den Wettlauf mit den Chinesen, Schweizer Chancen und den Faktor Mensch.

10



Magazin

4 — Facts & Figures

Seit 1990 sind die CO₂-Emissionen der Swissmem-Mitglieder um fast 60 Prozent gesunken.

17 — Agenda & Meinung

Steuervorlage 17: Eine Steuerreform auf dem Buckel der KMU ist für Swissmem inakzeptabel. Wir sehen erheblichen Korrekturbedarf.

18 — Politik

Wer macht sich in Bern stark für die Industrie? Zu wenige. So können Arbeitgeber das Engagement ihrer Angestellten unterstützen.

20 — Good News

Der Aufsteller zum Schluss.

2.

Rang: Diesen Platz bekleidet die Schweiz international, wenn man die Maschinenexporte pro Kopf betrachtet. Sie liegt damit hinter Singapur. Die Kombination aus Innovation, hoher Fertigungsqualität, Effizienz und erstklassigem Service führt dazu, dass sich Schweizer Unternehmen behaupten können. Auch geregelte handelspolitische Beziehungen, ein guter Zugang zu den wichtigsten Absatzmärkten, die Verfügbarkeit von Fachkräften sowie ein innovationsfreundliches Umfeld tragen dazu bei, dass die Schweiz zu den weltweit führenden Maschinenexportländern gehört.

 Mehr dazu in der «Publikation Swissmem Panorama» auf www.swissmem.ch

Und tschüss!

Seit zehn Jahren lernen im Ausland

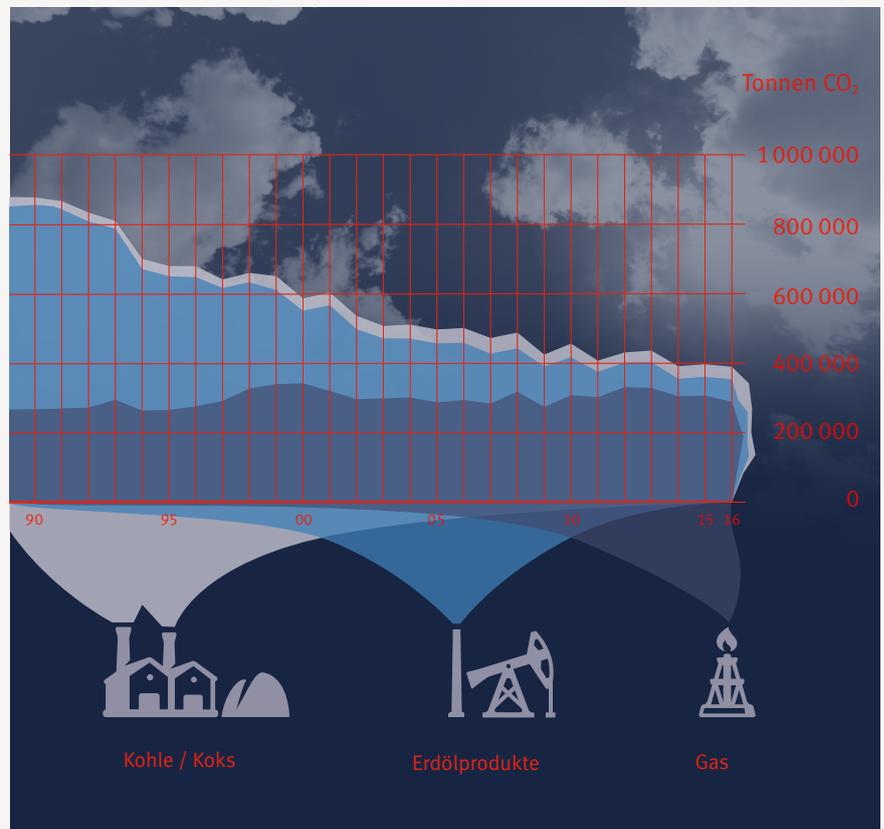
Ob in China, Indien, Südafrika, Brasilien, Grossbritannien, Deutschland oder den USA: Lernende der Firma Bühler können bereits seit zehn Jahren die Welt während ihrer Lehrzeit erkunden. **Bisher 136 Lernende haben im Rahmen dieser Auslandeinsätze mehrere Monate ihrer Berufslehre an einem Bühler-Standort ausserhalb der Schweiz verbracht.** Die Aufenthalte machen die Lernenden fit für das internationale Arbeitsumfeld bei Bühler. In Kombination mit dem Fernunterrichtskonzept Class Unlimited bietet die Firma so eine **weltweit einzigartige Ausbildung.**



Mehr dazu unter www.find-your-future.ch

Emissionen in der Industrie

59 Prozent weniger CO₂



Die Swissmem-Mitgliedsfirmen verbrauchen in der Schweiz immer weniger Energie und emittieren weniger CO₂. Dieser langjährige Trend hat sich 2016 fortgesetzt. Seit 1990 hat der Energiebedarf der Swissmem-Mitgliedsfirmen in der Schweiz um über 45 Prozent abgenommen. Die CO₂-Emissionen sind um rund 59 Prozent gesunken. Die Statistik macht aber deutlich, dass der Rückgang abflacht. Dies deutet darauf hin, dass die einträglichsten Energieeffizienzmassnahmen in vielen Unternehmen bereits umgesetzt sind. Wichtigste Energieträger bleiben Strom und Gas. Sie decken zusammen rund 85 Prozent des Energiebedarfs der MEM-Industrie. Dagegen hat Heizöl massiv an Bedeutung eingebüsst und liegt mittlerweile als viertwichtigster Energieträger hinter Nah- und Fernwärme.

WorldSkills Abu Dhabi

Swissmem-Team brilliert



Grosser Jubel an den WorldSkills in Abu Dhabi: Die beiden Automatiker **Fabien Gyger** und **Cédric Achermann** holen Gold, der Elektroniker **Jannic Schären** Silber und der

Konstrukteur **Roger Krauer** ein Diplom. Die Teilnehmer in den technischen Berufen trugen damit wesentlich bei zur tollen Leistung der Schweizer Delegation: Diese erzielte das beste Resultat in ihrer Geschichte und holte gleich elf Gold-, sechs Silber- und drei Bronzemedailles. **Damit war die Schweiz beste europäische Nation und holte hinter Südkorea Platz 2 in der Nationenwertung.** Paul Hüppi, Projektleiter WorldSkills bei Swissmem: «Neben dem Talent und der Motivation der Kandidaten ist das Engagement der Ausbildungsbetriebe und Experten sehr wichtig. Sie haben alle Grossartiges geleistet!»

Mehr dazu unter www.find-your-future.ch

Swiss Industry 4.0 Award

Müller Martini ausgezeichnet

An der Swiss Industry 4.0 Conference wurde der Zofinger Maschinenbaufrma für ihre **digitalisierte Buchproduktionslinie der Swiss Industry 4.0 Award 2017 verliehen**. Müller Martini passt mit seiner zukunftsweisenden Strategie «Finishing 4.0» seine Systeme an die Anforderungen der zunehmenden Individualisierung und Personalisierung von Printprodukten sowie der Produktion von Kleinstauflagen an. «Eine Druckerei muss heutzutage in der Lage sein, bis zu 10 000 Aufträge pro Tag abzuwickeln», so Volker Leonhardt, Leiter Marketing und Verkauf. «Das funktioniert nur mit einer durchgängigen und berührungslosen Workflowlösung, die den gesamten Prozess steuert.» Das Buchproduktionssystem stellt ohne manuelle Eingriffe und ohne Rüstzeit Bücher in Auflagengrösse 1 her. Swissmem gratuliert Müller Martini ganz herzlich!

 [Weitere Informationen dazu finden Sie auf www.mullermartini.com](http://www.mullermartini.com)

«Deshalb lasse ich mir regelmässig die Bewerbungsstatistik geben und kontrolliere, ob ältere Bewerber auch wirklich genügend berücksichtigt werden bei Stellenbesetzungen. Der Druck muss von ganz oben kommen.»

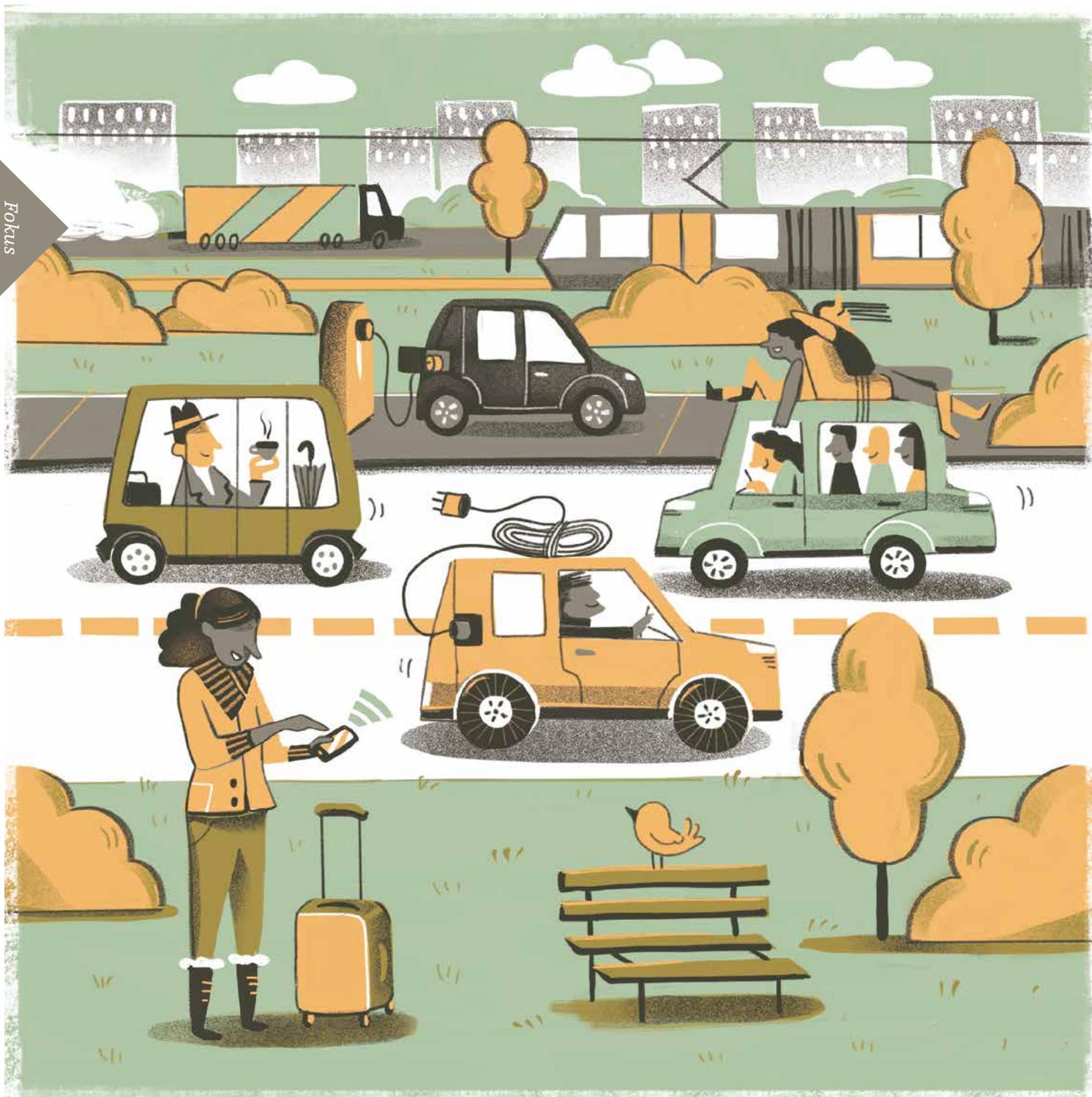
Sigi Gerlach, CEO Siemens Schweiz AG, im Interview mit der «SonntagsZeitung» zum Thema Altersdiskriminierung auf dem Arbeitsmarkt.

QUELLE: SONNTAGSZEITUNG VOM 16. JULI 2017



E-Mobilität – Spagat zwischen Tradition und Innovation

Weniger Benziner, weniger Motorenteile, weniger Jobs? Warum die Schweizer Zulieferer nicht auf der Strecke bleiben müssen, wenn sich unsere Mobilität verändert.



Fokus

Sauber, leise, elektrisch: So die Vision der Strasse von morgen. Dass man dabei eigentlich zurückdenkt, ist vielen nicht bewusst. Die vermeintliche «Technologie der Zukunft», der Elektromotor, hat den Ursprung nämlich in der Mitte des 19. Jahrhunderts, zwischen Dampfkraftwagen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Durchsetzen konnte sich der E-Antrieb auf den Strassen damals nicht. Schafft er es vielleicht heute? Die Zahlen sind ernüchternd: Gemäss Bundesamt für Statistik waren in der Schweiz letztes Jahr gerade mal 10 724 reine Elektroautos unterwegs. Das sind zwar 16-mal mehr als im Jahr 2000, aber im Vergleich zu den über 4,5 Millionen Personenwagen ist das immer noch sehr wenig. Auf den Strassen will das Elektroauto bisher einfach nicht ins Rollen kommen. Die grosse Freiheit, das, was die Faszination des Autos wohl hauptsächlich ausmacht, kann das E-Mobil noch immer nicht bieten: Zu gering die Reichweite, mangelhaft die Infrastruktur, und auch der hohe Preis und die geringe Modellauswahl halten viele vom Kauf ab. Noch.

Denn die Entwicklung hin zu den E-Mobilen ist in vollem Gange: Der Tesla aus dem Silicon Valley wird gerade zum Statussymbol. Die Kosten für Elektroantriebe und Verbrennungsmotoren nähern sich an. Heute ist der Elektroantrieb noch fast doppelt so teuer wie der Verbrennungsmotor. Schon 2025 wird er im Schnitt nur noch knapp 20 Prozent teurer sein, schätzen Experten. Ausserdem brauchen wir das Elektroauto. Die globale Erwärmung ist grösstenteils menschengemacht, der Klimawandel real. In der Politik ist das angekommen: In der EU etwa sollen Autohersteller die CO₂-Emissionen ihrer Neuwagen bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent senken. Die Schweiz

Die Akzeptanz des E-Autos wird weiter steigen.

So könnte die Stadt in naher Zukunft aussehen: Benziner und Elektroautos, eigene und geteilte Fahrzeuge existieren nebeneinander. Per App gebucht, wie das Ticket für den Zug, flitzen nun auch autonome Cubes direkt ans Ziel. Bessere Luft, weniger Stau, mehr Zeit für sich!

muss ihre Treibhausgasemissionen im Inland bis 2020 um 20 Prozent gegenüber 1990 senken. Der Verkehr ist einer der grossen CO₂-Sünder. Das alles wird die Akzeptanz auf dem Markt weiter steigern und das Strassenbild verändern.

Grosses Thema

Die Umstellung auf Elektromobilität wäre aber nicht nur Segen für die Umwelt – vorausgesetzt natürlich, der Strom ist grün –, sondern auch eine grosse Herausforderung. Vor allem für die traditionelle Automobilbranche. Pavel Hora, Professor für virtuelle Produktion und Umformtechnik an der ETH Zürich, erklärt: «Von einem Benziner mit 2400 Teilen bleiben im E-Mobil höchstens 400 Teile übrig. Hinzu kommt, dass wir in Zukunft weniger Autos brauchen, weil man sie sich teilt.»

Hora sitzt in seinem Besprechungsraum und hat zu jeder Interviewfrage eine passende Präsentationsfolie abgelegt. «Das Thema beschäftigt uns derzeit intensivst», sagt er. Hora und sein 20-köpfiges Team entwickeln Lösungen für Zulieferer aus der Autobranche. Lösungen, mit denen sie am Markt bestehen können, falls die Evolution oder sogar Revolution kommt – falls der Benziner schnell und vollständig verdrängt wird. «Die Angst geht um», meint er. «Und sie ist nicht unberechtigt. Experten schätzen, dass in der Schweizer Automobilzulieferbranche sechs von sieben Arbeitsplätzen verschwinden könnten.» Das Know-how, über hundert Jahre lang aufgebaut, drohe verloren zu gehen: «Elektromotoren kann jeder bauen. Sobald die Technologie wechselt, müssen europäische Firmen die Führerschaft vielleicht abgeben. Daher wird das von den Autoherstellern teilweise hinausgezögert, statt in die Zukunft zu denken.»

42%

Prozent nahm die Zahl der reinen E-Autos in der Schweiz 2016 im Vergleich zum Vorjahr zu.

3

Trends sehen Experten:
1. Elektromobilität
2. Autonomes Fahren
3. Carsharing



315

Firmen aus der Schweizer Automobilbranche erwirtschaften in der Schweiz einen jährlichen Umsatz von 9 Mrd. Franken. Rund fünfzehnmal mehr als die schweizerischen Käseereien, fünfmal mehr als die Chocolatiers und immerhin fast die Hälfte der Uhrenindustrie – allesamt Aushängeschilder der Schweiz.

Selbstfahrende Cubes

Dafür streckt Hora seinen Kopf jeden Tag ins Morgen. «Um einen Kollaps der Infrastruktur in den Städten verhindern zu können, arbeiten wir am Projekt iTC – Intelligent Transport Cubes.» Der Professor zeigt eine Folie mit Kabinen, die dereinst autonom und umweltfreundlich fahren sollen. Er glaube übrigens an die Brennstoffzelle, nicht an das Elektroauto. «Ich denke, dass sich die Schweiz im Brennstoffzellenmarkt positionieren könnte. Das, was Tesla mit Elektrofahrzeugen macht, müssten wir mit Wasserstoffzellen schaffen.» Die direkte Verwendung von Wasserstoff in Brennstoffzellen-Fahrzeugen ist verglichen mit batterieelektrischen Fahrzeugen wirkungsgradtechnisch schlechter, man verliert viel Energie – was aber laut Hora nicht dramatisch sei. «Der Antrieb ist trotzdem umweltfreundlicher als E-Motoren, auch wegen der Produktion, allerdings noch teuer», meint er.

«Die grösste Herausforderung für die Zulieferer ist, zu entscheiden, welche Zukunftsszenarien man im Auge behält. Niemand kann sicher sagen, welcher alternative Antrieb sich etablieren wird – auch nicht wann und in welchem Ausmass», so Anja Schulze, Professorin für Technology and Innovation Management am Swiss Center for Automotive Research.

«Den Anschluss nicht verpassen»

Die Zeitwende ist in vollem Gange: Der Dieselmotorkandal hat das Image der Automobilbranche stark beschädigt. Zudem ist die Reduktion der Treibhausgasemissionen dringend notwendig. In der Politik tut sich hier einiges: In Frankreich und Grossbritannien sollen 2040 keine Benzin- und Dieselmotoren mehr zugelassen werden. Und die verschärfte EU-Abgasnorm 2021 wird ebenfalls Konsequenzen haben. Fest steht: Im Verkehr muss und wird massiv an CO₂ eingespart werden. **Die Automobilindustrie wird somit gezwungen, auch auf alternative Betriebsstoffe und Antriebssysteme zu setzen.** Bedeutet dies das Aus für die Schweizer Zulieferer? Wohl kaum.

Benzin, Wasserstoff oder Strom? In China ist die Frage nach der künftigen Energiequelle für das Auto schon beantwortet. Laut einer aktuellen Analyse der Strategieberatung Oliver Wyman will die chinesische Regierung die momentane Orientierungslosigkeit der europäischen Autobranche nutzen, indem sie mit aller Stärke eine auf E-Antriebe ausgerichtete Autoindustrie aufbaut. Den Kauf von E-Autos fördert die Regierung über Zuschüsse und Steuererleichterungen – und über eine Benachteiligung wie Fahrverbote oder Mauten für konventionelle Fahrzeuge im Alltag. Mit Erfolg: 2015 wurden in China mehr E-Autos verkauft als in Europa und Nordamerika zusammen. Zudem macht das Land Tempo beim Aufbau seiner Elektromobilitätsindustrie. «Made in China» verlangt, dass 80 Prozent der verkauften E-Autos im Jahr 2025 aus heimischer Produktion stammen. Das alles wäre in Europa schwer durchsetzbar und auch nicht wünschenswert. Doch wie kann man gegenhalten?

Die grüne Fabrik

Oliver Wyman gibt Empfehlungen ab: «Von Zulieferern erfordert das eine auf Elektromobilität ausgerichtete Produkt- und Markenstrategie sowie neue Kooperationen.» Man müsse bereit sein, sich mit direkten Konkurrenten zu verbünden.

Für die Schweizer MEM-Industrie als Produzent von Komponenten und Subsystemen bedeutet die Elektromobilität zwar grosse Risiken, aber auch Chancen. Leichtbau, Brennstoffzellen-Technologien, Automatisierung und autonomes Fahren verändern das Anforderungsprofil und schaffen neue Felder für die Zulieferer. Da sich die periphere Infrastruktur anpassen muss, eröffnet sich auch hier wieder Neues: in der Energieerzeugung, -übertragung, -bereitstellung und -speicherung. Hinzu kommt: **Die Schweizer MEM-Industrie hat viel Erfahrung darin, neue Situationen zu meistern. Sie orientiert sich stark am Kunden und besitzt eine grosse Nähe zur europäischen Automobilindustrie, sie ist agil und innovativ.** Trotzdem dürfen

Schwächen nicht ausgeklammert werden: Nach der Frankenkrise sind nur teilweise finanzielle Mittel für Investitionen, wenig Risikokapital und wenig Wachstumskredite vorhanden. Zudem wurden die Konsequenzen, die der Wandel mit sich bringen kann, noch nicht überall erkannt. Um den Anschluss nicht zu verlieren, müssen MEM-Firmen aber radikal umdenken und sich aktiv mit der Zukunft auseinandersetzen. Nur so können sie Chancen erkennen und nutzen. Kurz gesagt: Die Transformation birgt Risiken, aber auch enorme Chancen für diejenigen, welche diese sehen und packen.



Hans Hess
Präsident Swissmem

Auch Professor Hora glaubt an Kooperationen und denkt laut: «Warum bauen wir keine grüne Automobilfabrik in der Schweiz? Wir haben die Kompetenzen in Design, betreffend Elektrofahrzeuge, metallische Bipolarplatten, die Software für Karosseriebau und Leichtbauwerkstoffe – wir brauchen nur mutige Pioniere, die das jetzt gemeinsam und koordiniert anpacken.»

Sportlicher Spagat

Auch Forschung und Entwicklung müssen mit höchster Priorität vorangetrieben werden, damit Neues kreiert werden kann – darin sind sich alle einig. Nur so gelingt die Differenzierung. Parallel gilt es für Zulieferer, ihren Marktauftritt zu schärfen und neue Kompetenzfelder zu erschliessen. Die Konkurrenz schläft nicht. «Elektromobilität lockt Start-ups und branchenfremde Unternehmen etwa aus dem Chemiesektor oder der IT und Elektronik an», so Oliver Wyman.

Anja Schulze rechnet für die Schweizer Zulieferer jedoch gute Chancen aus: «Ich denke, dass sich die Verbreitung alternativer Antriebe eher evolutionär als revolutionär entwickelt. Man kann nicht von heute auf morgen komplett umstellen.» Daher könne sich die europäische Autoindustrie überlegt und strategisch ausrichten, in neue Technologien investieren

und neue Marktfelder finden. «In der Schweiz ist die Autoindustrie sehr divers. Die Firmen liefern in aller Regel bereits in verschiedene Industrien. Das erleichtert eine weitere Diversifikation oder einen Shift, weil man seine Kompetenz in einem anderen Sektor anwenden kann.»

Klar ist aber auch für Schulze, dass die neue Mobilität eine grosse Herausforderung ist. «Die Firmen müssen mitgehen. Aber ich bin zuversichtlich und habe den Eindruck, dass man sich intensiv Gedanken macht.»

Der Spagat, den die Branche leisten muss, ist sportlich: Sowohl Hersteller als auch Zulieferer sollten neues Potenzial erschliessen. Sie können sich dabei aber nicht komplett von ihrer bestehenden Infrastruktur lösen, Transformationsprozesse sind nötig. Doch bleibt eine andere Wahl als das Mitgehen, das Weitergehen? «Schon in zwanzig Jahren wird unsere Mobilität völlig anders aussehen», schliesst Pavel Hora. «Bloss, wird sich die Zukunft in Asien oder Europa entscheiden? Das Alte hört auf. Wenn man innoviert, verliert man vielleicht. Wenn man es nicht probiert, hat man schon verloren.»

— Text: Katharina Rilling

«In der Schweiz ist die Autoindustrie sehr divers. Das erleichtert den Shift.»





Feintool ist ein international agierender Technologie- und Marktführer im Feinschneiden. CEO **Bruno Malinek** blickt zuversichtlich in die Zukunft.

Auf der richtigen Spur

Die Automobilbranche wandelt sich – viel wird darüber gesprochen, viel philosophiert. Doch was bewegt sich derweil in der Praxis? Diese zwei Schweizer Unternehmen ergreifen ihre Chance.



Gefragte Präzision: Die Automobilindustrie setzt auf Teile von Feintool. Auf Trends reagiert das Unternehmen schnell.

Feintool International Holding AG: «Keine Angst vor Elektromobilität»

Sicherheitsgurt, Bremse, Getriebe – in vielen Autos steckt ein Stück Feintool. Selbst in Zukunft noch, wenn durch sie kein Benzin mehr fließt.

Die auf das Feinschneiden spezialisierte Feintool International Holding AG ist überall dort präsent, wo präzise gefertigte Metallteile gefragt sind. Und das ist in der Automobilindustrie an vielen Orten, schliesslich ist das moderne Auto eine hochkomplexe Maschine. Eine Maschine, die gerade in Rekordzahlen nachgefragt wird.

Beim Feinschneiden werden Metallteile zunächst vorgespannt und dann hochpräzise geschnitten. Ein weiteres Nachbearbeiten wie das Glätten der Kanten ist häufig nicht nötig. Seine wirtschaftlichen Vorteile spielt das Verfahren bei Stückzahlen ab 30 000 pro Jahr aus. Stückzahlen, die Feintool selber liefern kann; das Unternehmen ist sowohl Pressen- und Werkzeughersteller als auch Teileproduzent.

Volumen macht Feintool hauptsächlich im Automobilbereich – im konventionellen. Die Elektromobilität beeinflusst den Umsatz bis jetzt kaum. Und doch kann und will das Unternehmen den Trend nicht mehr ignorieren, schliesslich vollziehen auch die etablierten Fahrzeughersteller den Wandel. Kein Problem für Feintool: Während Erstausrüster ihre Produktion für mehrere Jahre planen müssen, kann der Feinschneidespezialist innert weniger Monate umstellen.

Das Unternehmen mit Hauptsitz in Lyss hat heute Standorte in Europa, Asien und den USA, den klassischen Automobilmärkten. Dort herrscht zwar Einigkeit darüber, dass in Zukunft elektrisch gefahren wird, nur der Weg dahin wird höchst unterschiedlich skizziert. Während man in Japan die Brennstoffzelle favorisiert, setzen Hersteller in Europa und den USA auf die Batterie. Und auch der totgesagte Dieselantrieb hat noch Potenzial. Mit am interessantesten ist für Feintool die Hybridtechnik: Sie vereint zwei Antriebe, mit entsprechend mehr Teilen.

Doch auch vor rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen hat das Unternehmen keine Angst. Ihre Antriebe mögen weniger komplex sein – bis zu 90 Prozent der Teile eines Verbrennungsmotors entfallen –, doch mit der zunehmenden Entwicklung in Richtung autonomes Fahren steigt die technische Komplexität. Und damit die Nachfrage nach Präzisionsteilen von Feintool.

— Text: Paul Drzimalla

«Bis jetzt ist die neue Autogeneration vergleichsweise wenig verbreitet, und die benötigten Stückzahlen sind noch nicht da, wo sich eine wirtschaftliche Herstellung mittels Feinschneiden voll entfalten kann. Umso wichtiger ist es, dass wir darauf vorbereitet sind, das Wachstum dieser Technologien von Beginn an zu begleiten und uns als bevorzugten Partner zu positionieren.»

Bruno Malinek,
CEO Feintool International Holding AG

200

Bis zu 200 Teile, die direkt von Feintool oder mit Feintool-Werkzeugen hergestellt wurden, stecken in einem Auto.

Brusa Elektronik AG: «Fit für die Massenproduktion»

Josef Brusa ist Pionier. Für ihn und sein Unternehmen ist E-Mobilität kein Zukunftsthema, sondern seit über 30 Jahren Geschäftsmodell.

Das Auto der Zukunft braucht weder Tankdeckel noch Steckdose. Es fährt über eine unsichtbare Bodenplatte, Sensoren helfen beim Ausrichten, teilen mit, ob sich ein Tier unter dem Auto befindet. Der Ladevorgang startet unsichtbar. Das induktive Laden gehört zu den Trends der Elektromobilität und zu den Vorzeigeprojekten von Josef Brusa, Firmengründer und Verwaltungsratspräsident der Brusa Elektronik AG. Deren induktives Ladesystem weist einen Wirkungsgrad von über 90 Prozent

auf – bisher undenkbar. Doch schon bald serienreif: Die Brusa Elektronik AG entwickelt das System im Auftrag von BMW und Daimler.

Bereits in Serienfahrzeugen finden sich der Hybrid-Synchron-Motor oder Schnellladegeräte aus dem Hause Brusa. Das Ostschweizer Unternehmen entwickelt solche Produkte und begleitet sie über die Industrialisierung und Testung bis zur Serienproduktion. Seit 1985, dem Gründungsjahr der Firma. Als Geburtshelferjahre bezeichnet Josef Brusa die ersten 25 Jahre. Er wollte zeigen, dass Elektromobilität funktioniert. Nun will er sie fit für die Massenproduktion machen. Mit Erfolg: Um 50 Prozent ist sein Mitarbeiterbestand 2017 gewachsen – guter Auftragslage sei Dank.

Doch woher nimmt der Elektromobilitätsspezialist seine Innovationskraft? Einerseits aus der Anwendersicht: Viele Mitarbeiter der Brusa Elektronik AG fahren elektrisch. Auch Josef Brusa. Nachteile der aktuellen Technik erkennt er sofort. «Daraus entstehen Bedürfnisse. Und aus Bedürfnissen entsteht Innovation», erklärt er. Gleichzeitig bietet sein Unternehmen sämtliche Komponenten der Leistungselektronik für Elektrofahrzeuge an. Ein System für Mobilität in der Komfortzone.

— Text: Paul Drzimalla



Die Brusa Elektronik AG entwickelt elektrische Antriebe (Motoren, Umrichter), Ladetechnik und DC/DC-Wandler. Am Standort in Sennwald SG arbeiten 190 Fachkräfte. Im Bild: **Josef Brusa**.

«Mobilität ist ein gesellschaftliches Bedürfnis und eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Leider werden dafür fast ausschliesslich fossile Ressourcen verbraucht. Zukünftig führt deshalb kein Weg an erneuerbaren Energien, besserer Effizienz und damit an der Elektromobilität vorbei. In wenigen Jahren wird jedes Auto mit einem Elektromotor angetrieben werden, mindestens hybrid. Wir haben längst bewiesen, dass das elektrische Fahren funktioniert. Jetzt arbeiten wir daran, es wirtschaftlich zu machen.»

Josef Brusa,
Verwaltungsratspräsident,
Brusa Elektronik AG

Swissmem Executive Seminar

Innovation als Leadership-Disziplin

Von der traditionellen zur E-Mobilität: In Zeiten des Wandels ist Innovation zentral, um sich von der Konkurrenz abzuheben. Hier lernen Leader aus allen Branchen, wie sie vorangetrieben werden kann.

Wie vielschichtig und umfassend Innovation verstanden werden muss, wurde den teilnehmenden Führungskräften am letzten Swissmem Executive Seminar aufgezeigt. Es geht keineswegs nur um Produkte und Kreativität – Innovation ist vielmehr eine Leadership-Disziplin, betonte der Referent Jens Maier, Lehrbeauftragter an der Universität St. Gallen. Er stellte zehn Innovationstypen vor und wies darauf hin, dass eine Innovation umso mehr Aussicht auf Erfolg hat, je mehr dieser Typen involviert sind. Keine Innovation ausserhalb der Strategie: Dies war eines der Prinzipien, die Prof. Roman Boutellier präsentierte und mit deren Hilfe sich Innovationen methodisch vorantreiben lassen. Nicht zuletzt ist Erfolg aber auch eine Frage der Energie. Innovationsfreudigen Unternehmen gelingt es gemäss Studien vergleichsweise besser, die produktiven Kräfte der Mitarbeitenden zu mobilisieren.

Das Modell der organisationalen Energie hilft, typische Energiezustände und Energiefallen im Unternehmen zu erfassen. Marc C. Schöning, CEO der e+a Elektromaschinen und Antriebe AG, war einer der Seminarteilnehmer und zog im Anschluss ein positives Fazit: «Das Swissmem Executive Seminar gibt einen Einblick in strategische Führungsthemen, denen man sich im Alltag aus Zeitgründen zu wenig widmet. Die Vorträge sind auf das Publikum abgestimmt, die Kernaussagen werden mit Praxisbeispielen kurz und bündig herausgearbeitet.» Da die Teilnehmer aus der obersten Führungsebene kämen, finde ein Austausch über allgemeine Herausforderungen der Unternehmensführung statt. «An einem Swissmem Executive Seminar werde ich von anderen inspiriert, während ich eigene Ideen mit austauschen kann.»

Dabei sein

Das Swissmem Executive Seminar wird in enger Zusammenarbeit mit der Executive School der Universität St. Gallen (ES-HSG) durchgeführt und findet jeweils an zwei aufeinanderfolgenden Tagen statt. Es wird grosser Wert auf hochkarätige Referenten gelegt, die einen guten Mix von theoretischem und praxisbezogenem Background bieten. Vermittelt werden Instrumente und Modelle auf strategischer Ebene, zugeschnitten auf Führungskräfte der obersten Stufe.

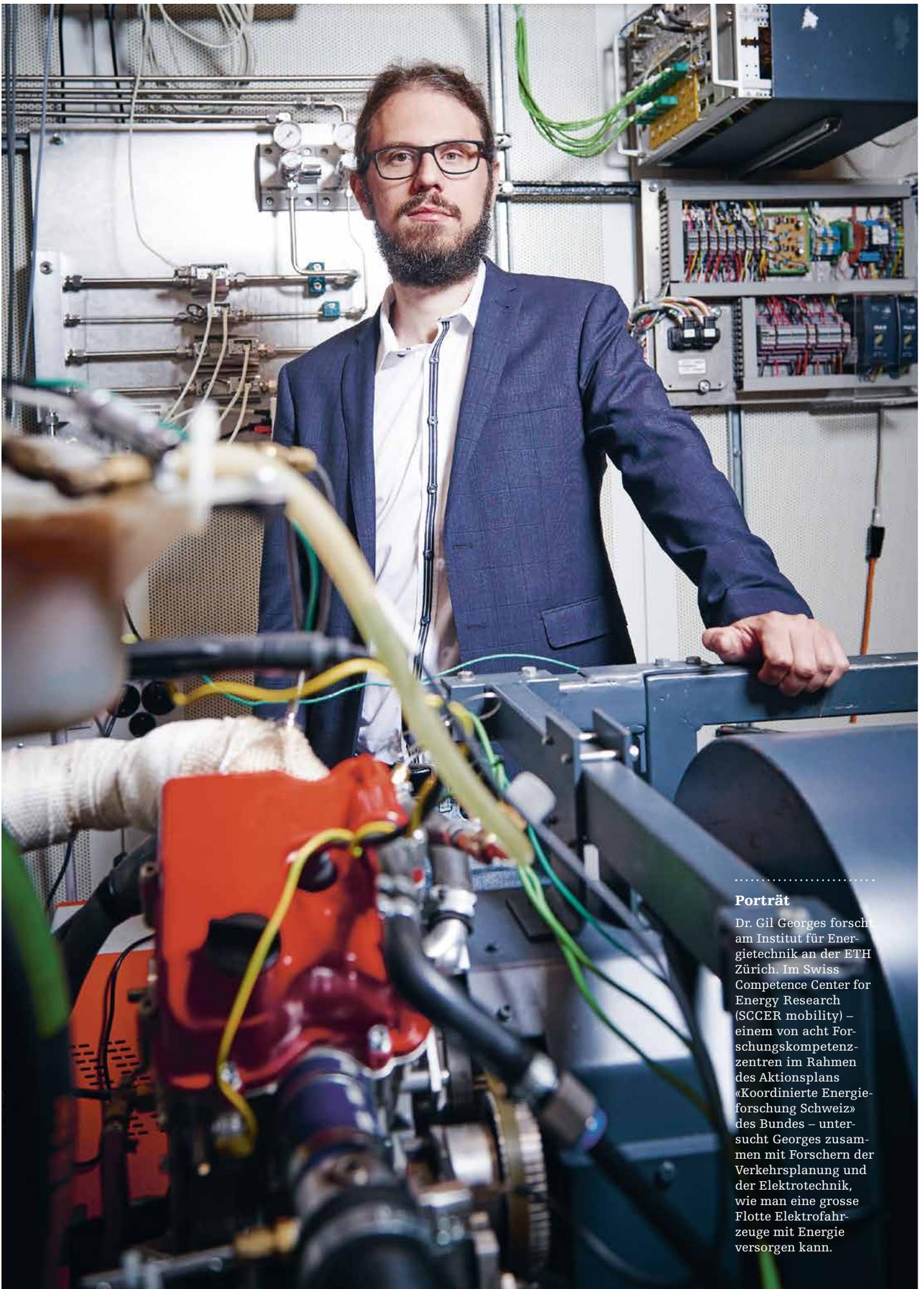
➤ Weitere Informationen und Anmeldung unter:
www.swissmem-academy.ch/executive.



«In den Netzwerkpausen werden die Inhalte mit den Vortragenden und Teilnehmern diskutiert. Das schätze ich besonders: Es ist spannend und lehrreich, zu sehen, wie unterschiedlich die Sichtweisen sind und wie branchenspezifisch das eigene Denken ist. Hier ergeben sich oft unerwartete Anregungen, denen ich im Anschluss an das Seminar nachgehe. Vom Seminar nehme ich vier bis fünf Impulse mit, die ich vertiefe und auf ihre Anwendbarkeit im eigenen Umfeld hin analysiere. Daraus ergeben sich meist ein bis zwei Ideen, die umgesetzt werden, die anderen Anregungen werden in unserem Ideenpool dokumentiert und fliessen in die strategische Planung ein.»

Marc C. Schöning,
CTO e+a Elektromaschinen und
Antriebe AG und Teilnehmer des
Seminars





.....
Porträt

Dr. Gil Georges forscht am Institut für Energietechnik an der ETH Zürich. Im Swiss Competence Center for Energy Research (SCCER mobility) – einem von acht Forschungskompetenzzentren im Rahmen des Aktionsplans «Koordinierte Energieforschung Schweiz» des Bundes – untersucht Georges zusammen mit Forschern der Verkehrsplanung und der Elektrotechnik, wie man eine grosse Flotte Elektrofahrzeuge mit Energie versorgen kann.

Energieexperte **Gil Georges** in den Versuchsräumen der Energietechnik an der ETH Zürich.



«Wir müssen es anpacken»

Einen gigantischen Zuwachs an E-Mobilität sieht Gil Georges auf uns zukommen. Aber auch der Verbrennungsmotor wird bleiben. Erst einmal.

Welches Auto fahren Sie?

Keins. Ich wohne in der Stadt.

Kein Elektroauto?

Nein, wenn ich fahre, sind es eher weite Strecken – das wäre mir zu umständlich.

Viele meinen, dass Benziner aussterben. Aber die Leute kaufen die Elektroautos nicht.

Was war zuerst da: das Huhn oder das Ei? Kaufen die Leute das E-Auto, wenn es eine bessere Infrastruktur gibt? Oder wird diese ausgebaut, wenn die Leute E-Autos kaufen? Aber es geht nicht nur um die künftige Attraktivität der E-Autos. Es geht um Klimapolitik und unsere CO₂-Ziele, die wir erreichen müssen. Daher brauchen wir Elektromobilität, und dazu zähle ich E-Autos, Plug-in-Hybride, Brennstoffzellenautos und synthetische Kraftstoffe. Allerdings: Sie zahlen heute mehr für ein Elektroauto, obwohl es weniger ausstößt. Da werden falsche Signale gesetzt.

Also ist die Politik weiter gefragt?

Wenn man sich entscheidet, auf E-Mobilität umzustellen, muss das zumindest

koordiniert passieren. Es ist komplex: Jedes Auto muss durch ein anderes ersetzt werden – freiwillig. Damit wir unsere CO₂-Ziele erreichen, muss der Strom für die E-Mobilität erneuerbar sein. Man braucht Kraftwerke und Leitungen. Die Zulassungszeit für eine Hochspannungs-Übertragungsleitung beträgt aber derzeit rund 20 Jahre! Im Moment sehe ich die Gangart: «Verkauft das E-Auto – wenn es da ist, stellt sich der Rest schon ein.» Aber man darf nicht nur beim Mobilitätssektor anpacken, sondern auch bei der Elektrizität. Sonst riskiert man, dass der Strom aus Kohlekraftwerken kommt, weil keine andere Lösung parat ist.

«Man riskiert, dass der Strom aus Kohlekraftwerken kommt.»

Wann geht der Schweiz der Strom aus?

Gar nicht. Der Strommarkt ist dynamisch. Klar, wenn wir über Nacht alle Autos ersetzen und sie zur gleichen Zeit an die Steckdose hängen, kommt es zum Blackout. Aber das passiert ja nicht. Der Strommarkt hat Zeit zu reagieren. Spitzen werden heute schon abgefangen, das kann man in Zukunft verstärken.

Wir könnten die Umstellung also schaffen?

Meine Kernbotschaften: Wenn wir wollen, können wir unsere CO₂-Ziele erreichen. Wir müssen es nur anpacken. Und: Die komplette, sofortige Umstellung auf E-Mobilität ist nicht nötig und auch nicht realistisch.

Man könnte manchmal meinen, das E-Mobil sei die Lösung aller Probleme ...

Es herrscht eine Elektro-Euphorie. Die aktuelle Diskussion hat ihren Ursprung im Dieselgate. Man traut dem ganzen System nicht mehr. Einige Länder wollen den Verbrenner nun ganz abschaffen. Aber vielleicht ist das nicht das, worum es gehen sollte.



Sondern?

Die Frage ist doch: Welche Optionen hat man? Technologien müssen sich doch nicht ausschliessen. Es ist unrealistisch, dass man mit nur einer Technologie alle Probleme lösen kann. E-Autos könnten den städtischen Raum abdecken. Mit Wasserstoffautos erlangt man mehr Reichweite. Benziner kann man optimieren. Und so weiter. Warum nutzen wir nicht alle unsere Werkzeuge? Wie das aussehen kann, untersuchen wir im «SCCER mobility».

Der Benziner wird also nicht vollständig verdrängt?

Personen, die täglich viele Kilometer fahren, müssen erst mal weiter auf Benziner zurückgreifen. Mobilität besteht auch nicht nur aus PKWs, sondern auch aus LKWs, Baumaschinen, Traktoren, Schiffen und Flugzeugen. Die sind nicht so einfach zu elektrifizieren.

Wie sieht die Strasse morgen aus?

Wir werden langfristig (nicht kurzfristig) einen gigantischen Zuwachs an E-Mobilität sehen – aber nur dort, wo sie Sinn macht. Im besten Fall haben wir genügend erneuerbare Energie. Zudem lösen wir die Transportprobleme in einer Kombination aus ÖV und Individualverkehr. Und autonomes Fahren wird sehr bald kommen.

Ist der Mensch für all das bereit?

Das ist die grosse Frage. Wir erwarten von einer Technologie, dass sie sich so nutzen lässt wie bisher. Doch vielleicht macht es stattdessen Sinn, unser Verhalten zu ändern? Warum muss ein Auto 1000 km Reichweite haben? Wie oft brauche ich das denn? Wir hatten auch lange das Problem, dass Elektroautos aussahen wie Eier auf Rädern. Man wunderte sich, wenn das jemand kaufte. Das E-Mobil sollte mit der Keule verkauft werden: «Wenn du das nicht nimmst, bringst du deine Enkel um.» Darüber sind wir zum Glück hinweg. Autokäufe sind nicht immer nur vernünftig, es spielen viele andere Faktoren eine Rolle.

Jetzt findet ein Umdenken statt: Man merkt, dass ein E-Mobil Spass machen kann, es wird zum Statussymbol. Und wir sprechen neu sogar über das Abgeben des Autos, nicht nur über seine Antriebsart: Das ist der Sharinggedanke.



«Wir können die beste Batterie der Welt bauen.»

Die autonomen Mobile würden das auf die Spitze treiben: Das Gefährt holt mich ab, ich nutze es nur kurz. Das «SCCER mobility» untersucht die Akzeptanz solcher Modelle, und man sieht, dass es klappen kann – vor allem im städtischen Raum.

China ist in der Elektromobilität schon weiter als wir ...

Die Chinesen fragten sich: «Wie läuft man Europa 100 Jahre Erfahrung in der Verbrennungsmotorentwicklung ab?» Die Antwort war: «Gar nicht!» Sie setzen voll auf den neuen Weg. Ihr Vorteil: Sie können Entscheide umsetzen, ohne zu fragen. Clever ist, dass die Politik Rahmenbedingungen setzt, aber Lösungen in Konkurrenz erarbeiten lässt. Es wird pilotiert und gelernt. So bauen die Chinesen extrem schnell Know-how auf.

Wie kann die Schweiz da mithalten?

Wir können nicht zehnmal mehr oder günstigere Batterien als China bauen. Aber wir können – hoffentlich – die beste Batterie der Welt entwickeln. Das ist unsere Chance.

— Interview: Katharina Rilling

Schlusspunkt. Elektromobilität ...

... kommt. In welchem Ausmass – das weiss heute zwar niemand mit 100%iger Sicherheit zu sagen. Zulieferer müssen sich dennoch neu aufstellen und sogar mit direkten Wettbewerbern kooperieren. Dann bietet die Mobilität der Zukunft viele Chancen.

370 000

Elektroautos wurden 2016 in China verkauft. Das sind fast doppelt so viele wie im Vorjahr. China ist grösster Absatzmarkt für die grünen Mobile.

Li+

Wie viel Lithium der Batterie man recyceln kann, darüber streitet sich die Wissenschaft. Aber: Ressourcenprobleme sind vorprogrammiert, denn Lithium ist endlich und der Abbau nicht umweltfreundlich.

Position Swissmem

Steuervorlage 17 schießt über das Ziel hinaus

Swissmem begrüsst, dass der Bundesrat so rasch eine neue Reform der Unternehmensbesteuerung vorlegt. Die Schweizer MEM-Industrie sieht allerdings erheblichen Korrekturbedarf. Die Steuerbelastung für familien- und inhabergeführte KMU darf nicht erhöht werden, da die Wettbewerbsfähigkeit dieser Industriebetriebe sonst gefährdet wird. Auf die Erhöhung der Familienzulagen muss verzichtet werden.

Swissmem setzt sich für einen attraktiven und wettbewerbsfähigen Steuerrahmen für die Schweizer Industrie ein. Der Verband begrüsst deshalb, dass der Bundesrat schnell eine neue Reformvorlage erarbeitet hat. Der steuerpolitische Handlungsdruck lässt keine Verzögerungen zu, da mit der Ablehnung der USR III die Rechtsunsicherheit für

den Wirtschaftsstandort Schweiz markant gestiegen ist. Die MEM-Industrie unterstützt all jene vorgeschlagenen Massnahmen der Steuervorlage 17 (SV17), die darauf abzielen, die steuerliche Wettbewerbsfähigkeit der von der Abschaffung der Steuerprivilegien betroffenen Unternehmen zu erhalten.

Steuerreform auf dem Buckel der KMU ist inakzeptabel

Insgesamt ist der «Werkzeugkasten» der steuerlichen Ersatzmassnahmen bedeutend schlanker ausgefallen als in der USR III, was vor dem Hintergrund der im Februar 2017 gescheiterten Vorlage politisch nachvollziehbar ist. Unverständlich und sachlich nicht gerechtfertigt ist jedoch, weshalb familien- und inhabergeführte KMU mit der Erhöhung der Dividendenbesteuerung mehr Steuern zahlen sollen.

Hier schießt die SV17 über das Ziel hinaus. Diese Firmen werden heute bereits ordentlich besteuert und sind von der Aufhebung der bisherigen Steuerprivilegien in keiner Weise betroffen. Eine Steuerreform auf dem Buckel der KMU ist für Swissmem inakzeptabel, weil damit die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in einem ohnehin angespannten Marktumfeld zusätzlich geschwächt wird. Die vorgeschlagene Erhöhung der Familienzulagen stellt zudem ein wesensfremdes und rein politisch motiviertes «Zuckerchen» der Steuervorlage dar, weshalb darauf verzichtet werden muss.

— *Jean-Philippe Kohl,*
Vizedirektor und Leiter
Wirtschaftspolitik

F+E-Konferenz Industrie 4.0

Forschungsaktivitäten im Überblick



Am 15. Januar 2018 gibt es eine Fortsetzung der erfolgreichen F+E-Konferenz an der FHNW auf dem Campus Windisch. Mit Kurzreferaten geben Hochschulreferenten eine Übersicht zu ihren Aktivitäten im Bereich Industrie 4.0. Damit erhalten Umsetzer in den Unternehmen die Gelegenheit, sich zum Forschungsstand zu informieren. Weiter haben Industrievertreter die Möglichkeit, über ihre Anforderungen betreffend Entwicklung zu berichten. Die Konzeption und Organisation wird von der Initiative «Industrie 2025» verantwortet. Zu ihren Zielen gehört die Koordination und Vernetzung der Akteure rund um Industrie 4.0.

 *Weitere Angaben zur Konferenz finden Sie unter www.swissmem.ch*

Cafeteria i4.0

Was hat Industrie 4.0 mit Kaffee zu tun?



Mittlerweile gibt es etwa 200 Definitionen von Industrie 4.0. Damit ist vor allem eins klar: Die Sache ist komplex. Wer seinen Mitarbeitenden einen unterhaltsamen Einblick in das Thema gewähren möchte, kann dies mit der interaktiven Wanderausstellung Cafeteria i4.0 tun. Auf Wunsch wird sie mit einer Einführungsveranstaltung begleitet.

 *Weitere Informationen erhalten Sie unter www.cafeteria-i40.ch. Philip Hauri steht Ihnen gerne für Fragen oder Beratung zur Verfügung: philip.hauri@industrie2025.ch.*

Gesucht: Stimmen für die Industrie

Ein politisches Mandat mit einer beruflichen Karriere zu vereinbaren, ist schwierig. Wie können Arbeitgeber der Industrie ihre Mitarbeitenden dabei unterstützen?



Vier von fünf Gemeinderäten sind ehrenamtlich tätig. Ohne engagierte Personen, die freiwillig ein politisches Amt übernehmen, würde die Schweiz nicht funktionieren. Die hiesige Politik basiert auf dem Milizprinzip. Doch haben immer mehr Gemeinwesen Schwierigkeiten, ihre Positionen zu besetzen.

Die Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) Chur hat in einer Studie untersucht, weshalb im Kanton Graubünden auf ein Amt verzichtet wird. Die Belastung und die Problematik der Vereinbarkeit von Beruf, Familie und politischer Tätigkeit schwingen dabei obenaus. Die Studienautoren konstatieren aber auch, dass es ungenutzte Potenziale gerade zur besseren Vereinbarkeit gäbe. Damit würde ein politisches Engagement attraktiver.

Auch in der Industrie, einem wesentlichen Teil der Volkswirtschaft, gibt es Nachholbedarf in Sachen politischer Repräsentation. Grund dafür ist, dass immer weniger Personen in leitender Stellung eine politische Karriere mit ihrer Doppelbelastung auf sich nehmen. Swissmem hat in einer eigenen Untersuchung erhoben, wie viele Personen in kantonalen Parlamenten und in den Parlamenten der grössten Städte in der Industrie arbeiten oder zumindest einen Bezug zu ihr aufweisen. Dies trifft nur auf eine Handvoll Parlamentarier und auf noch weniger Parlamentarierinnen zu. Auf nationaler Ebene zeigt sich das gleiche Bild. Die Industrie ist damit in der Politik weder

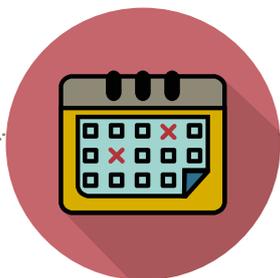
entsprechend ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung noch ihrer Anzahl Arbeitsplätze vertreten.

Wie können Unternehmen ihre Mitarbeitenden also vermehrt unterstützen, wenn es um die Wahrnehmung politischer Mandate geht? Dabei sollte das unternehmerische Bekenntnis für das Milizprinzip im Vordergrund stehen. Grundlegend ist, dass mit einer offenen und wertschätzenden Betriebskultur notwendige Voraussetzung geschaffen werden:



– Offenes, frühes Gespräch

Selbstverständlich müssen die betrieblichen Ansprüche und die Erfordernisse eines Mandats individuell abgesprochen werden. Es ist notwendig, dass beide Seiten frühzeitig Probleme auf den Tisch bringen und ihre Rollen beziehungsweise mögliche Rollenkonflikte klären. Ratsam ist, dies vor einer Kandidatur zu tun, und nicht erst, wenn ein Mandat errungen wurde. An einem engen Austausch führt also kein Weg vorbei.



– Zeitliche Flexibilität

Oft bedingen politische Ambitionen bereits im Wahlkampf eine grössere zeitliche Flexibilität, geschweige denn bei der Amtsführung selbst. Manche Unternehmen stellen eine gewisse Anzahl Tage oder Stunden für die Politik frei zur Verfügung, andere schaffen die nötigen Spielräume für flexibles Arbeiten, etwa mit einer Jahresarbeitszeit. Ebenfalls denkbar ist die Reduktion des Arbeitspensums, wobei die finanzielle Komponente – oft resultiert ungeachtet der Vergütung des Amtes netto ein Lohnausfall – nicht unterschätzt werden sollte. In kleineren Betrieben werden vielfach individuelle Lösungen gesucht, während grosse Betriebe dafür eigene Reglemente erlassen und interne Anlässe für Mandatsträger veranstalten.



– Kostenlose Infrastruktur

Zusätzlich kann die Infrastruktur des Unternehmens zur Verfügung gestellt werden, etwa Sitzungsräume oder die IT.

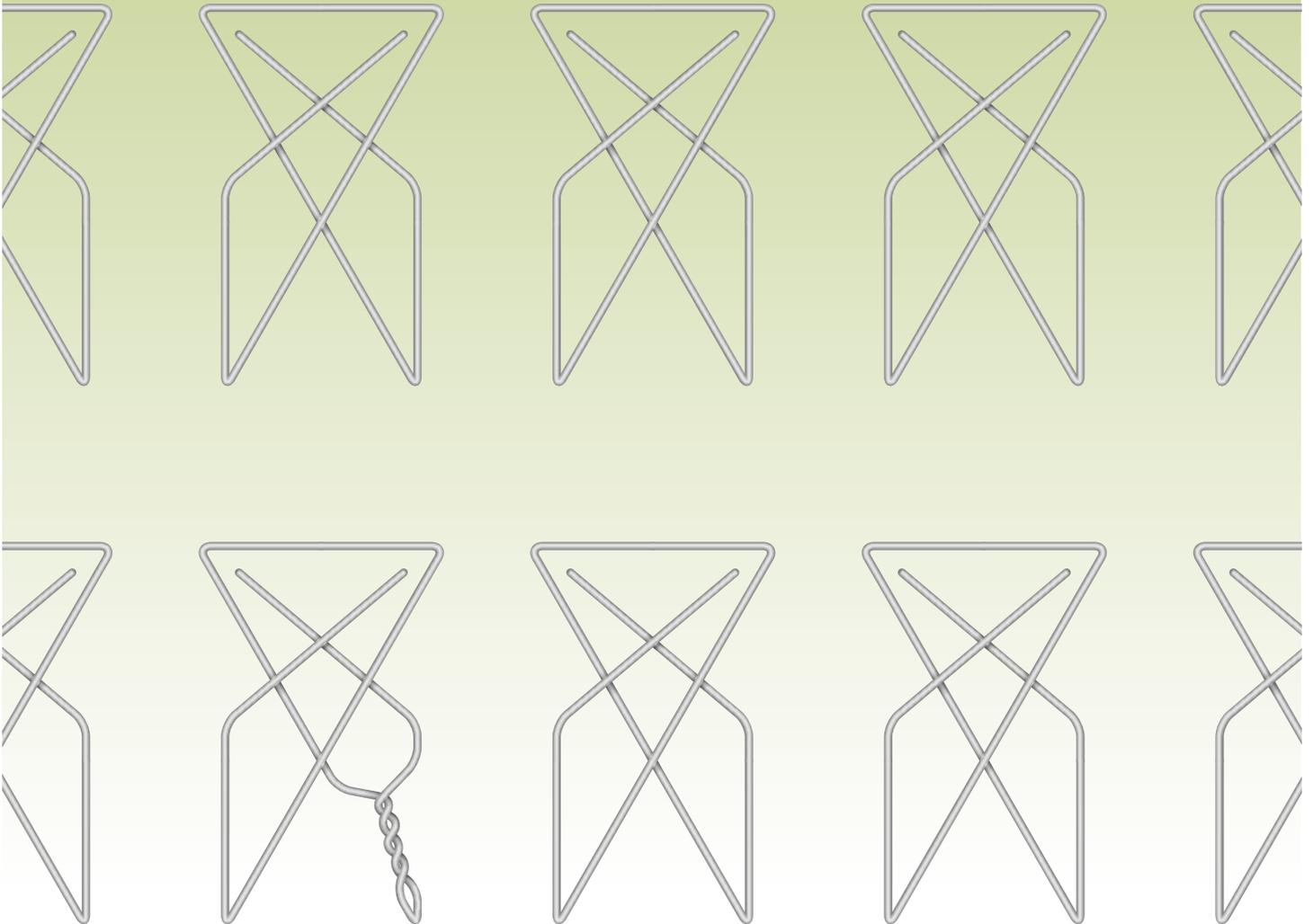
Dass die Vereinbarkeit von Beruf, Politik und Familie eine Herausforderung darstellt, ist in der heutigen Gesellschaft eine Tatsache. Die Unternehmen können jedoch den Mitarbeitenden Steine aus dem Weg räumen. Davon profitieren beide Seiten. Und nicht zuletzt leisten die Arbeitgeber einen wesentlichen Beitrag zum Funktionieren unseres Landes.

— Text: Dominique Zygmont,
Ressortleiter Politik bei Swissmem

Wir unterstützen Sie!

Für Swissmem ist unbestritten: Die Schweizer Politik würde von erfahrenen Persönlichkeiten aus der Industrie profitieren. Deshalb ist es wichtig, dass Betriebe ihre Mitarbeitenden bei einem politischen Engagement unterstützen. Swissmem berät die Mitgliedsfirmen in der arbeitsrechtlichen Ausgestaltung von speziellen Vereinbarungen mit politisch aktiven Mitarbeitenden. Weiter ist Swissmem auch Ansprechpartnerin für politische Themen und Geschäfte, welche die Industrie betreffen.

Good News



Der Verein Compasso informiert Arbeitgeber, unterstützt sie bei der Eingliederung von beeinträchtigten Arbeitnehmenden und hilft ihnen, Leistungs- und Verhaltensveränderungen frühzeitig zu erkennen. Arbeitgeber von über 350 000 Mitarbeitenden engagieren sich bereits bei Compasso. Auch Swissmem freut sich, Mitglied zu sein.