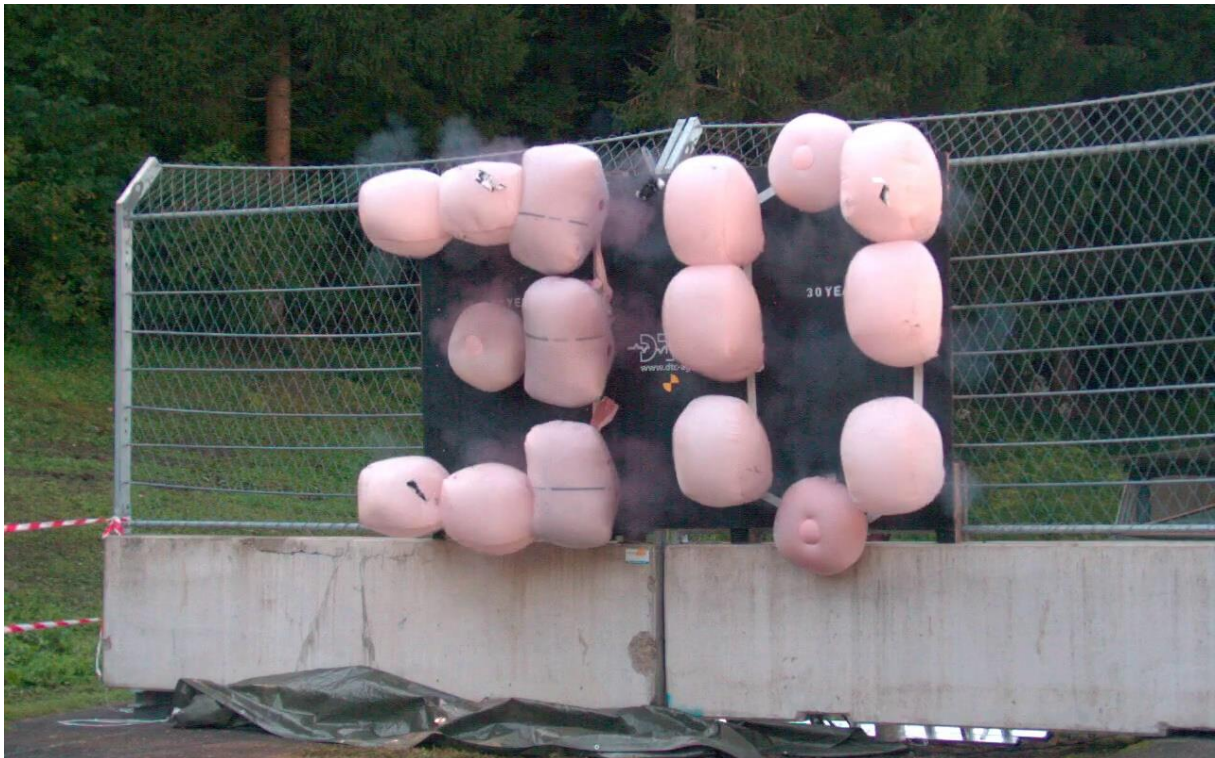


Geschäftsbericht 2024

DTC - 30 Jahre in Bewegung



Vorwort der Geschäftsleitung zum 31. Geschäftsbericht

Mit dem Geschäftsberichtstitel «**DTC – 30 Jahre in Bewegung**» wird das hier erwähnte Geschäftsjahr 2024 treffend umschrieben und ebenfalls auf die immer noch währende, schon fast als normal geltende Volatilität hingewiesen.

Das Personal (siehe **Kap. 1.2**) war von vielen Änderungen betroffen. Krankheitsbedingt musste Renate Giardino die Leiterin der Administration, vorzeitig in den Ruhestand treten. Wir danken Renate herzlich für Ihren langjährigen super Einsatz und wünschen Ihr alles Gute. Wir konnten dank aufwendiger Personalsuche die Administration und die operativen Bereiche wieder mit sehr gutem Fachpersonal besetzen. Zusätzlich wurden Andreas Burgener als Verwaltungsratspräsident sowie Markus Feer als Verwaltungsrat pensioniert. Wir danken Ihnen für Ihren langjährigen Einsatz und gratulieren dem neugewählten VRP Daniel Junker und neuen Mitgliedern Kenneth Lützelshwab und Thomas Rücker.

Trotz des anfangs verhaltenen Starts konnten wir im Geschäftsjahr 2024 über 8 Mio. Umsatz (siehe **Kap. 2**) und somit das drittbeste Jahresergebnis erwirtschaften. Dies ist dem enormen Einsatz aller DTC-Mitarbeitenden und insbesondere den Bereichsleitern mit ihren Stellvertretern zu verdanken, welche mit grosser Erfahrung auf die jeweils flexiblen Marktbedingungen reagierten. Dabei kam zur volatilen Planung der Aufträge noch die Unsicherheit im Markt dazu, welche zuerst zu Verschiebungen und anschliessend zu einer maximalen Auslastung führte.

Die Durchführung des 30 Jahre Jubiläum (siehe **Kap. 3**) stellte auf allen Stufen eine grosse und zusätzliche Herausforderung dar. An unterschiedlichen Standorten und Hallen konnten sich die Besucher über das sehr breite Dienstleistungsangebot informieren, welches mit dem Geschäftsberichtstitel «**DTC - 30 Jahre in Bewegung**» sehr gut zusammenfasst wird. Die ausgeführten Fahrdemonstrationen und Crash-Tests sowie das mediale Echo ergaben überall zufriedene Gesichter und entschädigten ebenfalls die Mitarbeitenden für ihren enormen Einsatz. Besten Dank!

Das bereits im letzten Geschäftsbericht vorgestellte DTC-Bauprojekt (siehe **Kap. 4**) konnte bis zur Baubewilligungseingabe vorbereitet und vom Verwaltungsrat freigegeben werden. Bei der Erstellung dieses Berichts sind die Einsprachefrist und die Vergabeverhandlungen am Laufen.

Die Sanierungsarbeiten des BFH-Gebäudes beeinflussten ebenfalls das Tagesgeschäft. Doch nun liegt ein Mehrwert für die Kunden und Mitarbeiter vor, z.B. mit dem neuen Empfang und der Cafeteria «Garaventa», welche wir ebenfalls benutzen können.

Die Digitalisierung wird stetig in kleinen Schritten weitergeführt. Das Auftragsbuchungsprogramm und die Buchhaltung werden mit den Bankzahlungsdaten automatisiert abgeglichen, damit wir über eine tagesaktuelle Mahnliste verfügen, um allfällige säumige Kunden rechtzeitig zu ermitteln.

Die gemäss dem Managementzyklus ausgeführte Kundenumfrage 2024 ergab erneut positive Rückmeldungen (siehe **Kap. 5**). Die zusätzlich gewonnenen Erkenntnisse respektive Bemerkungen wurden besprochen und in die Prozesse eingearbeitet.

Als Entwicklung für die Zukunft wurden auch in diesem Jahr diverse ASTRA Forschungsprojekte ausgeführt und Vernehmlassungen unterstützt. Dabei wurde ersichtlich, dass die normativen Vorgaben stark ansteigen.

Was der Geschäftsberichtstitel «**DTC - 30 Jahre in Bewegung**» im Zusammenhang mit unseren umfassenden Dienstleistungen bedeuten kann, dürfen Sie gerne diesem Geschäftsbericht entnehmen.

Für die Geschäftsleitung
Marcel Strub

Titelbild: Zündung mehrerer Airbags für das 30-Jahre Jubiläum

Inhaltsverzeichnis:

1	Geschäftsjahr 2024	4
1.1	Verwaltungsrat	4
1.2	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.....	6
1.2.1	Geschäftsleitung.....	7
1.2.2	Aktive Sicherheit.....	8
1.2.3	Passive Sicherheit.....	9
1.2.4	Engineering Services.....	10
1.2.5	DTC Unfallanalyse.....	10
1.2.6	Administration.....	11
1.3	Geschäftsaktivitäten.....	13
1.3.1	Aktive Sicherheit.....	14
1.3.2	Passive Sicherheit.....	17
1.3.3	Engineering Services.....	19
1.3.4	DTC Unfallanalyse.....	21
2	Finanzen	23
2.1	Übersicht Finanzen und Arbeitsaufwand.....	23
2.1.1	Umsatzverteilung.....	24
2.1.2	Arbeitszeitverteilung.....	25
2.2	Bilanz.....	26
2.3	Vergleich Budget – Rechnung 2024 / Budget 2025.....	26
2.4	Prognose 2026 - 2030.....	27
3	Jubiläum 30-Jahre DTC AG	28
4	Erweiterungsbau und Entwicklung DTC AG	30
5	Kundenbefragung 2024	31
6	Organigramm	32
7	Ausblick	33

1 Geschäftsjahr 2024

Im Bericht für das Geschäftsjahr 2024 ist der Verwaltungsrat und dessen Veränderung aufgeführt. Die Geschäftsaktivitäten der operativen Bereiche und die personellen Veränderungen sind den weiteren Unterkapiteln zu entnehmen.

1.1 Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat tauschte sich im Geschäftsjahr 2024 an vier ordentlichen Sitzungen aus, wobei eine Sitzung und die Generalversammlung in den architektonisch perfekt gestalteten Räumlichkeiten des Baloise-Towers in Basel durchgeführt werden konnten. Die restlichen Sitzungen fanden wie gewohnt in Vauffelin statt. Zusätzlich wurde dem VR zu den quartalsweisen Sitzungen die Liquiditätsplanung monatlich zur Verfügung gestellt, damit dieser über weitere Unterlagen für seine statutarischen Aufsichtspflichten verfügte. Damit die VR-Sitzung und die anschliessende GV wiederum am gleichen Tag ausgeführt werden konnte, wurde per Zirkulationsbeschluss vorgängig die Zustimmung zu den Revisionsunterlagen vom VR eingeholt.

Der Fokus der VR-Sitzungen lag in der Entwicklung der Geschäftsfelder sowie der Unterstützung bei der Planung des Ausbaues. Dabei musste der weiterhin volatile Geschäftsgang beachtet und die strategische Entwicklung entsprechend angepasst werden.

Zusätzlich wurde durch die anstehenden Pensionierungen der Verwaltungsrat neu besetzt und ein neuer Präsident gewählt. Nachfolgend ist der Verwaltungsrat vor dem Balosie-Gebäude in der bisherigen Besetzung (siehe **Abb. 1**) und vor den Bauprofilen in Vauffelin mit den neuen Mitgliedern (siehe **Abb. 2**) dargestellt.



Daniel Junker, Marcel Strub, Andreas Burgener (VRP), Christopher Herzog, Markus Feer, Peter Affolter, Manfred Wellauer, Marc Rossier (fehlt)

Abb. 1: Verwaltungsrat DTC AG bis 29.05.2024

Daniel Junker (VRP), Marcel Strub, Peter Affolter, Manfred Wellauer, Kenneth Lützeltschwab, Marc Rossier, Christopher Herzog, Thomas Rucker

Abb. 2: Verwaltungsrat DTC AG ab 29.05.2024

Für die Vertretung der autoschweiz wurde Thomas Rucker neu in den Verwaltungsrat gewählt. Die Vertretung der asa übernahm Kenneth Lützeltschwab. Beide neuen VR-Mitglieder verfügen über sehr hohe Fachkompetenzen und ein einzigartiges Netzwerk.

Der langjährige Verwaltungsrat Daniel Junker (Baloise) wurde zum neuen Verwaltungsratspräsidenten gewählt und wird dabei vom bereits 2022 gewählten Vizepräsidenten Manfred Wellauer unterstützt.

Wir gratulieren zur Wahl in den Verwaltungsrat respektive zur neuen Funktion als Verwaltungsratspräsident und wünschen allen viel Erfolg bei den neuen Herausforderungen.

Dem bisherigen Verwaltungsratspräsidenten Andreas Burgener danken wir für seinen unerermüdlichen Einsatz und jeweils pragmatischen Entscheidungsfindungen.

Ein grosser Dank geht ebenfalls an Makus Feer für seine langjährige und umsichtige Arbeit im DTC Verwaltungsrat.



Abb. 3: Andreas Burgener im DTC-Kombi an der VR-Sitzung

Abb. 4: Markus Feer bei der Geschenkübergabe

Wir wünschen den beiden langjährigen Verwaltungsratsmitgliedern stets gute Gesundheit und viel Erfüllung bei der Ausführung Ihrer zahlreichen Freizeitbeschäftigungen.

Zur Bestimmung der Einflüsse der vorherrschenden volatilen Wirtschaftslage und der mittelfristigen Ausrichtung wurde vorgängig der 3. VR-Sitzung ein Strategie-Workshop inklusive Bereichsleiter und einem externen Moderator abgehalten. Die erarbeiteten Resultate dienen als Basis für die Entscheidungsfindung und werden im aktuellen Geschäftsjahr weiterverfolgt.

1.2 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Belegschaft der DTC AG hat ein wechselhaftes Geschäftsjahr 2024 erlebt und war stets bereit, sehr flexibel auf die Auftragslage einzugehen. Zusätzlich waren neben dem operativen Geschäft Sondereinsätze für die Organisation und Durchführung des anstehenden 30-Jahre Jubiläum (siehe **Kap. 3**), zu leisten.

Der Mitarbeiterbestand per Ende Geschäftsjahr war wiederum durch ein paar Wechsel geprägt und wir konnten alle Abgänge wunschgemäss ersetzen, womit sich die Anzahl der Mitarbeitenden, mit z.T. unterschiedlichen Beschäftigungsgraden, um 2.0 % auf 50 (49 Vorjahr) erhöhte. Die Aufteilung auf die Bereiche ist in der nebenstehenden Grafik (siehe **Abb. 5**) dargestellt und wird detaillierter in den nachfolgenden Unterkapiteln der einzelnen Bereiche erwähnt.

Wir haben die Möglichkeit des «Jobrotation» respektive des Bereichswechsels offengehalten, um weitere Entwicklungsperspektiven aufzuzeigen. So konnten wir die Fachkompetenzen behalten und deutlich kürzere Einarbeitungszeiten erreichen. Durch die eingangs erwähnten Personalfuktuationen mussten wir die Personalressourcen gemäss dem geforderten Bedarf entsprechend ergänzen. Dies wird auch mit den 7 Eintritten gegenüber den 6 Austritten ersichtlich.

Für die Arbeitsplatzsicherheit der Mitarbeitenden und die damit verbundene Stabilität der Firma werden weiterhin zusätzlich Arbeitgeberbeitragsreserven sichergestellt.

Für die DTC AG sind alle Mitarbeitenden gleich und sehr wichtig. Dennoch möchten wir den Frauenanteil, insbesondere in technischen Funktionen, gezielt fördern und die Zweisprachigkeit unterstützen, ohne dabei die anderen Mitarbeitenden zu vernachlässigen. Der Frauenanteil lag bei 14.0 % (12.5%) und der Anteil der Mitarbeitenden mit französischer Muttersprache liegt seit ein paar Jahren im Bereich von 18.0 % (16.7 %).

Der Anteil der Ingenieure ist mit 62.0 % (62.5 %) konstant, was mit den Berufsleuten mit 38.0 % (37.5 %) kongruent ist.

Die Mitarbeitenden sind in der Interaktion mit unseren Kunden das wichtigste Bindeglied, was sich in loyalen Kunden und deren Zufriedenheit (siehe **Kap. 5**) widerspiegelt.

Die nachfolgend aufgeführten Gruppenfotos wurden gemäss dem Mitarbeiterstand anfangs 2025 von den entsprechenden Bereichen erstellt. Dabei können die Mitarbeitenden einen schweizweit einzigartigen Arbeitsplatz repräsentieren.

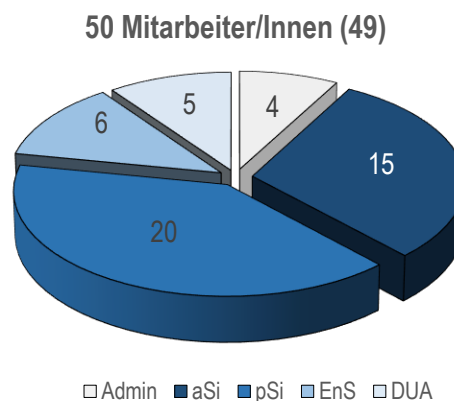


Abb. 5: Mitarbeitende pro Bereich

1.2.1 Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung musste den Rücktritt der langjährigen Bereichsleitung der Administration, Renate Giardino (siehe auch **Kap. 1.2.6**), entgegennehmen. Diese Funktion wurde ab Juni durch Martina Hesse übernommen und die Geschäftsleitung konnte in dieser neuen Besetzung für das Geschäftsjahr 2024 die Verantwortung übernehmen. Wir danken Renate Giardino für den grossen Einsatz und wünschen Ihr für die Zukunft alles Gute. Zusätzlich gratulieren wir Martina Hesse zu Ihrer neuen Funktion und wünschen Ihr viel Erfolg bei der Führung der Administration.

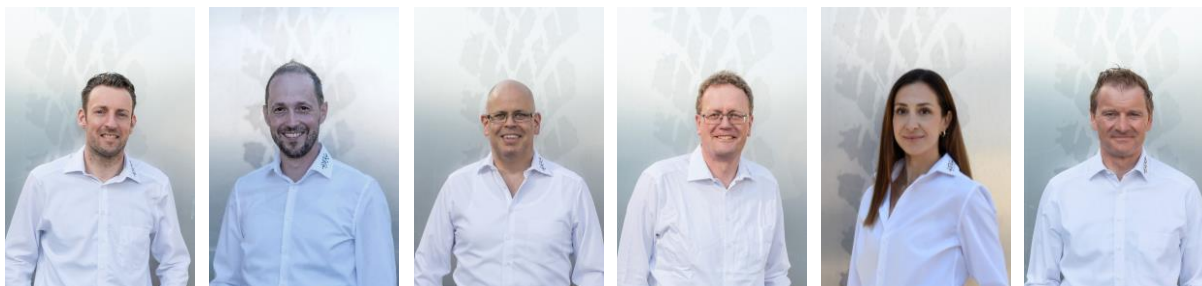
Der Geschäftsführer wird durch den sehr erfahrenen Stellvertreter Heinz Reber und die neue Bereichsleitung der Administration, Martina Hesse, unterstützt. Diese drei Personen stellen ebenfalls die vorberatende Kommission für die BL-Sitzungen dar und erarbeiten Vorschläge für Personalentscheidungen.

Die Bereichsleiter der operativen Bereiche blieben mit Marius Bloch (aktiven Sicherheit), Fabian Aschwanden (passiven Sicherheit), Reto Röthlisberger (Engineering Services) und Heinz Reber (DTC-Unfallanalyse) für das Geschäftsjahr 2024 unverändert.

Die grossen infrastrukturelastigen Bereiche sind redundant aufgebaut und werden bei der Personal- sowie Infrastrukturplanung durch ihre Stellvertreter unterstützt und entlastet.

Die Bereichsleiter Engineering Services und DTC Unfallanalyse sind zusätzlich noch in diversen Forschungs- und Entwicklungsprojekten eingebunden.

Um die vorab erwähnten operativen Bereiche herum ist die Administration von entscheidender Wichtigkeit, die uns in allen Belangen mit viel Engagement unterstützt und administrative Arbeiten abnehmen kann.



Marius Bloch

Fabian Aschwanden

Reto Röthlisberger

Heinz Reber

Martina Hesse

Marcel Strub

Abb. 6: Geschäftsleitung DTC AG (Stand April 2025)

Mit einem durchschnittlichen Dienstalter von 19.0 Jahren weist die DTC AG eine sehr erfahrene Geschäftsleitung aus, wobei auch die neuen Trends und Herausforderungen (siehe auch **Kap. 7**) angegangen respektive rasch auf Veränderungen reagiert wird.

Mit unserer Ausrichtung und den operativen Bereichen sind wir bestrebt, möglichst rasch das Richtige richtig zu machen, damit wir nachhaltig am Markt bestehen und so auch zukünftig dem Geschäftsberichts Titel «**DTC - 30 Jahre in Bewegung**» gerecht werden.

1.2.2 Aktive Sicherheit

Der Mitarbeiterbestand der aktiven Sicherheit konnte mit 15 Mitarbeitenden konstant gehalten werden.

Wir hatten mit Beomjun Chun (per 31.01.2024) und Zara Burri (per 29.02.2024) zwei Abgänge zu verzeichnen, welche nach mehrjährigem Einsatz eine neue Herausforderung suchten. Besten Dank für Deinen Einsatz für die DTC AG.

Als Ersatz konnten wir per 01.06.2024 Tanja Alvarez gewinnen, welche die aktive Sicherheit in administrativen Angelegenheiten unterstützt. Zusätzlich konnte per 01.04.2024 (kein Scherz!) die vakante Stelle als Projektleiter mit Jakob Renz neu besetzt werden. Wir heissen die Beiden in der aktiven Sicherheits- und in der DTC-Familie herzlich willkommen.

Der Bereichsleiter Marius Bloch trägt zusammen mit Jonas Steiner (Stv.) seit mehreren Jahren die Bereichsverantwortung.

Die für die aktive Sicherheit tätigen Mitarbeitenden sind Spezialisten für die Betriebs- und Verkehrssicherheit sowie Entwicklungsprüfungen.

Das Bereichsfoto wurde auf der Teststecke aufgenommen, auf welcher aus Alterungsgründen ein neuer Rutschbelag aufgebracht werden musste.



Abb. 7: Jean Caseiro, Chantal Zwygart, Peter Münger, Simon Chatelain, Claudio Buchs, Jonas Steiner, Marius Bloch, Jakob Renz, Raci Bulakbasi, Andreas Wyss, Martin Iseli, Jan Marti, Oran Emmenegger, Tanja Alvarez (es fehlt Filip Jukic)

1.2.3 Passive Sicherheit

Der Mitarbeiterbestand der passiven Sicherheit beträgt aktuell 20 Mitarbeitende.

Dabei haben uns die beiden Projektleiter Stefan Pfister (per 31.01.2024) sowie Kent Fuchs (per 30.06.2024) verlassen. Wir danken Ihnen für den geleisteten Einsatz und wünschen viel Erfolg bei den neuen Herausforderungen.

Zur Ergänzung konnten zwei neue Projektleiter Marc Neukomm (per 15.05.2024) und Didier Forclaz (per 01.08.2024) verpflichtet werden. Wir heissen die neuen Mitarbeiter in der passiven Sicherheits- und in der DTC-Familie herzlich willkommen.

Die Mitarbeitenden der passiven Sicherheit sind in einem grossen Tätigkeitsbereich aktiv und führen dynamische wie auch statische Prüfungen im Kleinen (z.B. Crash Recorder) wie auch im grossen Massstab (Fahrzeugrückhaltesysteme/Leitplanken Anprallversuche mit LKW) durch.

Das Bereichsfoto wurde am Standort der neuen Halle aufgenommen, wobei im Hintergrund noch die Bauprofile sowie alten Gebäude und Container sichtbar sind.



Abb. 8: Fabian Aschwanden, Beat Breit, Micha Jenny, Marco Stettler, Léonard Aeby, Mattias Haldimann, Patrick Isler, Jérémy Grossenbacher, Didier Forclaz, Patrick Meier, Micha Christiansen, Mirco Dardel, Dominik Breitingen, Ismaël Voutaz, Manuel Siegrist, Marc Neukomm, Rafael Meister (es fehlen: Magali Schaller, Tim Mösch, Lois Wehle)

1.2.4 Engineering Services

Der Mitarbeiterbestand der Engineering Services konnte konstant auf sechs Mitarbeitende gehalten werden.

Der Bereichsleiter Reto Röthlisberger trägt seit mehreren Jahren die Bereichsverantwortung und wird durch Sharona Perrin, eine langjährige Projektingenieurin, als Stellvertreterin unterstützt.

Die Mitarbeitenden der Engineering Services sind Spezialisten für Homologationsunterstützung, Schulungen, Projekte (Entwicklungen, technische Unterstützung, Forschung) und zunehmend gefragten Simulationen. Zusätzlich werden sehr wertvolle Stunden im Zusammenhang mit der Informatik für alle Bereiche geleistet.



*Abb. 9: (oben) Christoph Reichenbach, Alphonse Frésard
(Mitte) Reto Röthlisberger, Patrick Mury
(unten) Felix Iseli, Sharona Perrin*

1.2.5 DTC Unfallanalyse

Der Mitarbeiterbestand 2024 der DTC Unfallanalyse blieb unverändert bei aktuell vier festangestellten Mitarbeitern.

Die Verantwortung des Bereiches trägt der langjährige Bereichsleiter Heinz Reber, welcher durch Stefan Wittwer, ein langjähriger Projektingenieur, als Stellvertreter unterstützt wird.

Die Mitarbeitenden der Unfallanalyse sind die Spezialisten für datenbasierte Berechnungen, 3D-Scannen und komplexe Unfallrekonstruktionen.



Abb. 10: Stefan Wittwer, Heinz Reber, Andreas Wampfler Martial Giobellina (Stand 2025)

1.2.6 Administration

Mit sehr grossem Bedauern mussten wir von Renate Giardino den Wunsch der Pensionierung entgegennehmen, welche sie krankheitsbedingt vorzeitig (per 31.05.2024) antrat. Als langjähriges Mitglied der Geschäftsleitung und Leiterin der Administration war sie der Dreh- und Angelpunkt in allen administrativen Belangen. Ihre Erfahrung und Kenntnisse der DTC-Prozesse waren unerschöpflich, insbesondere diejenigen, welche in keinem Handbuch zu finden waren. Durch den akuten Vorfall war es enorm schwierig diese Lücke zu schliessen, da wir anfänglich gar nicht wussten, was wir nicht wussten und viel Wissen transformiert werden musste.



Abb. 11: Renate beim Foto für den Geschäftsbericht, am Arbeitsplatz und Einsatz fürs 25-Jahre Jubiläum

Wir danken Renate für den vorbildlichen und sehr loyalen Einsatz im Sinne der DTC AG. Das ganze DTC-Team wünscht Renate für die kommenden Zeiten viel Geduld und Zuversicht. Wir freuen uns über den bleibenden Kontakt und gelegentlich bei einem Espresso über die guten alten Zeiten zu plaudern.

Im Jahr 2024 erfolgte ein umfassender Wandel in der administrativen Organisation. So wurde nicht nur ein komplett neues Team aufgebaut, sondern auch der Empfang in die neuen Räumlichkeiten im Neubau der Berner Fachhochschule (BFH) verlegt, wo ein modernes und einladendes Empfangsbüro eingerichtet wurde. Das neu zusammengesetzte Team, bestehend aus drei Mitarbeiterinnen Christina Thomann (per 01.04.2024), Rutaj Al-Jabry (per 01.05.2024) und Martina Hesse (per 10.06.2024) als Leiterin der Administration, konnte erfolgreich eingearbeitet werden und unterstützte bereits nach kurzer Zeit weitere Bereiche in administrativen Aufgaben. Wir heissen die neuen Mitarbeiterinnen in der DTC Administration sowie in der DTC-Familie herzlich willkommen.



Abb. 12: Chantal Zwygart, Christina Thomann, Marcel Strub, Martina Hesse, Rutaj Al-Jabry

Rutaj Al-Jabry wird sich voraussichtlich im Juni 2025 in Mutterschaftsurlaub begeben, und wir freuen uns, dass mit Chantal Zwygart aus der aktiven Sicherheit eine interne Vertretungslösung gefunden werden konnte.

Zusätzlich war bis 31.07.2024 ein Praktikant bei der Administration angegliedert, welcher jedoch in allen operativen Bereichen tätig war.

In der Administration wird die Digitalisierung kontinuierlich vorangetrieben, indem nach und nach Prozesse digitalisiert werden, um Arbeitsabläufe effizienter zu gestalten und optimal auf zukünftige Anforderungen vorzubereiten.

1.3 Geschäftsaktivitäten

Das Geschäftsjahr 2024 war geprägt von zahlreichen Wechsels im Personal sowie den immer noch sehr volatilen Auftragsabwicklungen. Die geopolitische wie auch die wirtschaftliche Lage waren zusätzlich fordernd und trugen ihren Teil zur fehlenden Planungssicherheit wie auch Ungewissheit bei. Gegen Ende des Geschäftsjahres konnten wir hinsichtlich dem Geschäftsgang aufholen, wobei die Interaktionen mit den Kunden deutlich zunahmen. Mit den steigenden Anfragen mussten wir ebenfalls die dazu benötigten Personalressourcen erhöhen, welche wir in den vorgängigen Geschäftsjahren bewusst tief hielten.

Die 2'209 (1'956) Aufträge im Jahr 2024 haben durchschnittlich einen Umsatz von rund CHF 3'667.- (3'873.-) erbracht. Der Betrag ist gegenüber dem Vorjahr mit 5.3 % (0.1%) kleiner geworden und belegt die Tendenz hin zu kleineren Aufträgen.

Die **aktive Sicherheit** konnte grössere Aufträge einzelner Firmen als Entwicklungsprüfungen akquirieren. Erfahrungsgemäss verfügt die aktive Sicherheit über eine stabile Auftragslage, wobei Anfragen und Aufträge im Zusammenhang mit der Elektromobilität und der Automatisierung zunehmen. Dabei werden die Aufträge und die Normen komplexer und werden zukünftig weitere Investitionen erfordern.

In der **passiven Sicherheit** blieb die Aviatik das umsatzstärkste Geschäftsfeld, wobei sehr viele Versuche von Verschiebungen und in dem Zusammenhang unangenehmen Umbuchungen betroffen waren. Die Steinschlagschutzverbauungen konnten vermehrt horizontal bei uns auf dem Gelände getestet werden. Weiter konnten zusätzlich bereichsübergreifende Untersuchungen im Geschäftsfeld der Traktionsbatterie-Untersuchungen (ECE-R 100) mit speziellen Prüfständen, ausgeführt werden.

Bei den **Engineering Services** konnten die Simulationen wie beabsichtigt vorangetrieben und interne als auch externe Aufträge bearbeitet werden. Die Forschungsprojekte für das ASTRA wurden mit zahlreichen Sitzungen abgearbeitet, wobei zusätzliche Anträge im Zusammenhang mit den neuen Homologationsabläufen eingereicht wurden. Diese sind bereichsübergreifend von Interesse, da diese explizit die Prüfstellen betreffen. Die Homologationsaufträge tragen mit z.T. neuen Kunden weiterhin zum regelmässigen Umsatz bei.

Für die **DTC Unfallanalyse** waren die 3D-Scan-Daten am Unfallort sowie die Daten aus Steuergeräten, Kameras, etc. für die Erstellung von verkehrstechnischen Gutachten von zunehmender Wichtigkeit. Zusätzlich hat die Nachfrage nach technischen Gutachten zugenommen.

Der Start ins neue Geschäftsjahr 2025 verlief erfahrungsgemäss im ersten Quartal noch zurückhaltend, wobei wir insbesondere in den letzten beiden Quartalen standardmässig einen guten Geschäftsgang verzeichneten. Die Personalsituation hat sich in den operativen Bereichen wie auch in der Administration normalisiert.

In den meisten Bereichen ist keine Aussage bezüglich den erwarteten Zoll-Einflüsse, respektive deren Auswirkungen möglich. Wir werden die anfallenden Arbeiten mit unseren sehr gut ausgebildeten und hoch motivierten Mitarbeitenden bewältigen und flexibel auf die Marktbedürfnisse eingehen.

Weitere Informationen aus den operativen Bereichen und die wichtigsten Projekte des abgeschlossenen Geschäftsjahres können den nachfolgenden Unterkapiteln entnommen werden.

1.3.1 Aktive Sicherheit

Autor: Marius Bloch (Bereichsleiter)

Im Jahre 2024 konnte die DTC AG erneut ein rundes Jubiläum feiern. Blickt man auf die letzten 30 Jahre zurück, so durften wir zahlreiche spannende Projekte für unsere Kunden realisieren. Oft taucht dabei in Gesprächen früher oder später auch die Frage auf, warum wir seit 30 Jahren das tun, was wir eben tun...

Im Geschäftsfeld der Abänderungsprüfung sind hierzu zu einem grossen Teil Gesetze, Regelungen, Verordnungen und Richtlinien ausschlaggebend. Denn obwohl wir über freundliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen und die Rückmeldungen unserer Kunden durchwegs positiv sind (siehe Kapitel 5 Kundenbefragung), gibt es wohl Kunden, die die Kosten für die notwendigen Prüfungen lieber vermeiden würden...

So bildet beispielsweise das Genfer Übereinkommen vom 20. März 1958 die Grundlage für zahlreiche UNECE-Regelungen, die von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) zur Beseitigung technischer Handelshemmnisse erarbeitet wurden. Die über 60 Vertragsparteien (darunter auch die EU und die Schweiz) anerkennen erteilte UNECE-Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Ausrüstungsgegenstände gegenseitig an. Dadurch können aufwendige Doppelprüfungen vermieden und Kosten gesenkt werden. Für die geprüften Fahrzeugkomponenten oder -systeme kann nach positivem Ergebnis eine Genehmigung beantragt und das Produkt mittels E-Prüfzeichen entsprechend gekennzeichnet werden (**Abb. 13**). Die dem «E» nachfolgende Nummer gibt dabei an, welches Land den Gegenstand genehmigt hat (6: Belgien). Die weiteren Buchstaben und Ziffern geben die zugrunde liegende Regelung bzw. die Typgenehmigungsnummer an (55R: UNECE-R 55 – Verbindungseinrichtungen).



Abb. 13: Kugelkopf mit E-Prüfzeichen

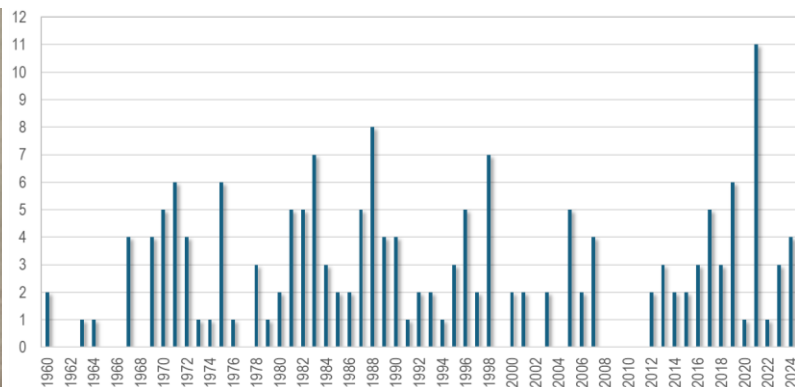


Abb. 14: Anzahl neuer UNECE-Regelungen pro Jahr
(Date of entry into force of original version)

Im Rahmen des World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) werden die UN-Regelungen kontinuierlich an technische Fortschritte in den Bereichen Sicherheit, Umweltschutz, Energieeffizienz und E-Mobilität angepasst. Dadurch soll unter anderem eine schnelle Markteinführung innovativer Fahrzeugtechnologien, die Steigerung der globalen Fahrzeugsicherheit und eine Verringerung von Umweltbelastungen erwirkt werden. **Abb. 14** zeigt die Einführung neuer UNECE-Regelungen seit dem Genfer Übereinkommen von 1958. Die ersichtliche stete Zunahme der Vorschriften führt einerseits für unsere Kunden zu einem Mehraufwand bei der Planung und Umsetzung von Fahrzeugmodifikationen. Andererseits sind auch wir als Testcenter gefordert, indem wir die Einhaltung der geltenden Anforderungen überprüfen müssen. Beispielhaft können im Bereich der Assistenzsysteme die Vorschriften für Notbremsassistentensysteme (UNECE-R 131 und UNECE-R 152) und Spurhaltewarnsysteme (UNECE-R 130) bzw. Spurhalteassistentensysteme (UNECE-R 157) genannt werden.

Um die Funktion des Notbremsassistentensystems für bewegliche Ziele überprüfen zu können, wurde ein schleppbares Fahrzeugtarget beschafft (**Abb. 15**). Dieses wird an flexiblen Schläuchen hinter einem

Fahrzeug nachgezogen und ermöglicht eine gefahrlose Prüfung - auch wenn das Prüffahrzeug aufgrund unzureichender Verzögerung oder zu später Bremsauslösung auf das Target aufprallt (**Abb. 16**).



Abb. 15: Anfahrt auf geschlepptes Soft-Target

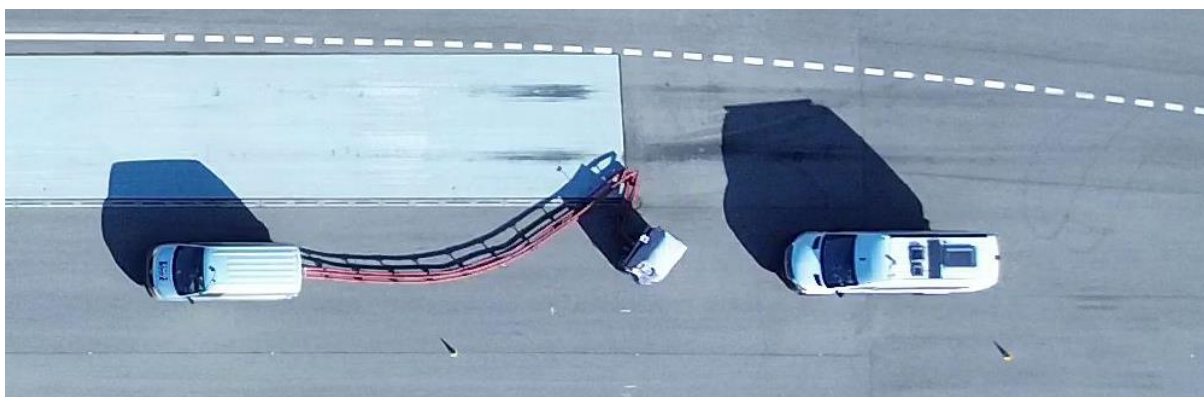


Abb. 16: Soft-Target nach Aufprall

Die verabschiedeten Regelungen werden bei Bedarf periodisch überarbeitet bzw. verschärft. So sind in der vorhergehenden Fassung der UNECE-R 152 „nur“ die Prüfszenarien „Pkw gegen Pkw“ und „Pkw gegen Fußgänger“ aufgeführt. Im aktuellen Änderungsstand wurden die Anforderungen mit dem Szenario „Pkw gegen Fahrrad“ erweitert. Zusätzlich stiegen die Anforderungen hinsichtlich gefordertem Geschwindigkeitsabbau.

Für Prüfungen betreffend Spurhaltesystemen wurden die bestehenden Markierungen auf der Teststrecke erweitert (**Abb. 17**). Die neuen Markierungen ermöglichen Untersuchungen bezüglich Fahrzeugverhalten beim Befahren von leichten Kurven, wie sie auf Autobahnen auftreten können.



Abb. 17: Fahrbahnmarkierungen auf der Teststrecke

Abb. 18: Prüfung Spurhaltewarnsystem

Die Elektrifizierung der Motorfahrzeuge bringt auch neue Themen mit sich. Während die Geräuschvorschriften im Laufe der Jahre verschärft und die Grenzwerte für das Vorbeifahrtsgeräusch gesenkt wurden (**Abb. 19**), weisen Elektrofahrzeuge bei tiefen Geschwindigkeiten oftmals von Natur aus einen zu tiefen Geräuschpegel aus und können im Stadtverkehr von Fußgängern leicht überhört werden.

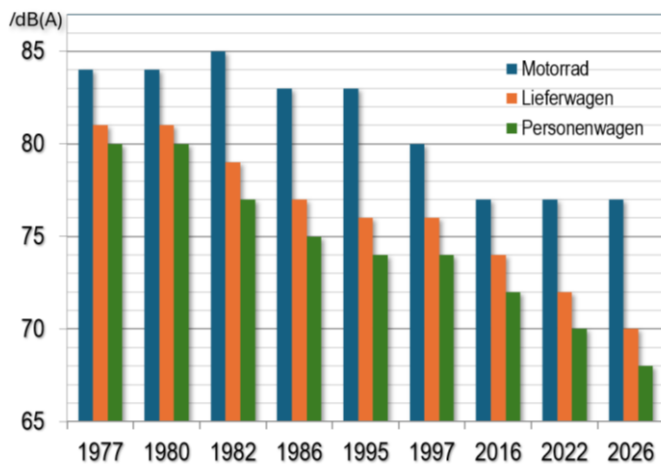


Abb. 19: Entwicklung der Grenzwerte (Vorbeifahrtsgeräusch)



Abb. 20: Verbauter AVAS-Lautsprecher

Die UNECE-Regelung Nr. 138 trägt dieser Problematik Rechnung, indem sie Anforderungen an «geräuscharme Strassenfahrzeuge hinsichtlich ihrer verringerten Hörbarkeit» festlegt. Ziel ist es, bei niedrigen Geschwindigkeiten (< 20 km/h) die fehlende oder verminderte Motorengeräuschkulisse durch ein akustisches System (Acoustic Vehicle Alerting System, kurz AVAS) auszugleichen, wobei das System bei 20 km/h einen Geräuschpegel von mindestens 56 dB(A) erzeugen muss. Eine dynamische Anpassung von Lautstärke und Tonhöhe sorgt dafür, dass die Fahrzeuge auch bei langsamer Fahrt frühzeitig und eindeutig wahrgenommen werden. Durch den kontinuierlich ansteigenden Schalldruck und eine Tonhöhenverschiebung erkennen Fußgänger die Annäherung des Fahrzeugs schneller und können seine Geschwindigkeit intuitiv einschätzen (**Abb. 21**).

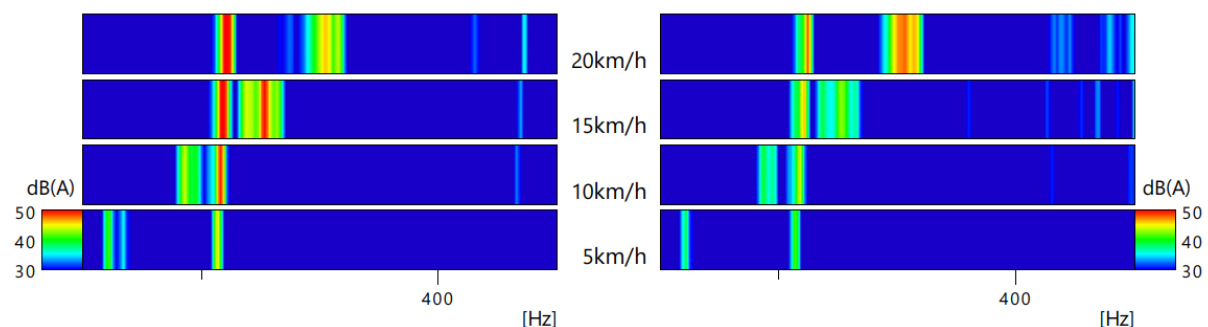


Abb. 21: Frequenzbänder bei unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten (linke und rechte Fahrzeugseite)

Gleichzeitig orientiert sich das akustische Signal an den vertrauten Klangmustern herkömmlicher Motoren, was die Orientierung im Strassenverkehr erleichtert. Da ab etwa 20 km/h ohnehin Abroll- und Windgeräusche dominieren, verhindert die Regelung unnötige Lärmbelastung und sorgt dafür, dass das Warnsignal nur dort hörbar ist, wo es wirklich gebraucht wird.

Die vorab genannten Beispiele sind nur ein kleiner Auszug der stetig wachsenden Prüfaufgaben. Mit drei Jahrzehnten Erfahrung, einem engagierten Team und dem festen Willen zur kontinuierlichen Weiterentwicklung freuen wir uns, gemeinsam mit unseren Kunden und Partnern die nächsten 30 Jahre voller Herausforderungen und Chancen zu gestalten.

1.3.2 Passive Sicherheit

Autorin: Magali Schaller (Projektingenieurin)

Seit 30 Jahren sind wir unterwegs – mit viel Know-how, Neugier und dem Blick nach vorn. Ob Crashversuch oder Materialtest, ob Strasse, Bahn oder Luftfahrt: Unsere statischen und dynamischen Prüfungen sorgen dafür, dass die Mobilität sicherer und besser wird. In diesem Beitragsbeitrag werfen wir einen Blick zurück auf spannende Entwicklungen – und auf das, was noch vor uns liegt.

Bewegung dokumentieren

Wir im Team des Bereichs passive Sicherheit bringen Dinge gezielt ins Rollen – im wahrsten Sinne des Wortes. Mit unseren Crashanlagen lösen wir kontrollierte Kollisionen aus, um reale Szenarien so präzise wie möglich nachzustellen. Highspeed-Kameras halten jede Millisekunde fest, während unsere Messtechnik in Prüfpuppen und an Prüflingen exakt erfassen, was wirklich passiert.

Dabei müssen auch wir stets in Bewegung bleiben und unsere Prüfmittel und die Crashanlagen auf dem neuesten Stand halten. In den letzten 30 Jahren hat sich die Technologie stark weiterentwickelt, und auch wir nutzen dies zu unserem Vorteil. So konnten wir beispielsweise unsere Messtechnik von damals, mit einer Aufzeichnungsdauer von 3.28 s und einer Messauflösung von 12 Bit durch zeitgemässe Datenerfassungsgeräte ersetzen. Diese können Messdaten mit einer Aufzeichnungsdauer von mehr als 60 s aufzeichnen, die Messauflösung liegt dabei bei 16 Bit.

Auch die Ausrüstung zum Aufzeichnen der Highspeed-Videos spielt eine wichtige Rolle, denn das Bewegte soll ja auch fürs Auge festgehalten werden. So haben wir nicht nur in zeitgemässe Highspeed-Kameras investiert, sondern auch die Beleuchtung der Crashhalle angepasst. Die frühere Anlage mit 180 Halogenlampen mit je 1000 W (180 kW elektrische Leistung insgesamt) wurde durch eine LED-Anlage mit einer elektrischen Leistung von 19.2 kW ersetzt, deren Lichtstrom dabei noch grösser ist als früher.



Abb. 22: Crashhalle mit Halogenscheinwerfern (alt)



Abb. 23: Crashhalle mit LED-Scheinwerfern (neu)



Abb. 24: Bildsequenz eines Highspeed-Video von 2005



Abb. 25: Bildsequenz eines Highspeed-Video von 2024

Bewegung erzeugen

Das Herzstück der passiven Sicherheit sind wohl unsere Crashanlagen. Hier ein kurzer Rückblick darauf, was die Crashanlage in den letzten 30 Jahren bewegt hat: Die DTC AG startete mit der Aussenpiste (Piste 1) für Fahrzeugrückhaltesysteme («Leitschranken») – der erste Meilenstein. 1995 kam die

Crashhalle mit eigener Beschleunigungsstrecke (Piste 2) dazu, damals noch ohne gedeckte Beschleunigungsstrecke (Tunnel), aber mit kraftvollem Panzermotor. 2004 wurde die Piste 2 teilweise überdacht, um wetterunabhängiger arbeiten zu können. Ein grosser Sprung folgte 2008: Mit der Piste 3 (auch «Rampe» genannt) entstand eine neue Strecke für besonders schwere Fahrzeuge bis 38 Tonnen oder Prüfungen mit hohen Geschwindigkeiten – dank Hangabtriebskraft und direkter Verbindung zur Crashanlage. 2019 modernisierten wir die Anlagensteuerung und führten eine komfortable Funkbedienung ein. Nun planen wir in der Mitte der Beschleunigungsstrecke eine zweite Crashhalle zu realisieren. Dadurch können wir einerseits die Kapazität bei den Schlittenversuchen steigern und andererseits die Provisorien (Prüfungsdurchführung in Zelten und Büroarbeitsplätze in Containern) aufheben.

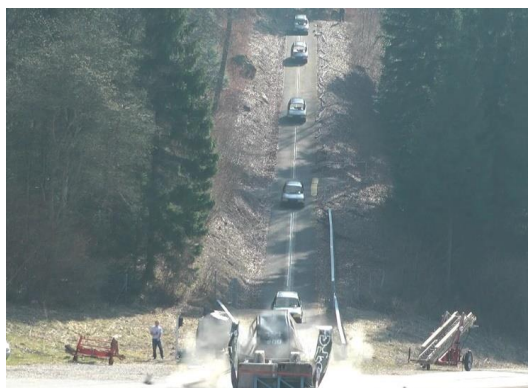


Abb. 26: Bewegungsverlauf Fahrzeug bei Ganzfahrzeugversuch mit hoher Geschwindigkeit auf Piste 3

Je vielfältiger die Mobilität wird, umso anpassungsfähiger und kreativer müssen wir bei der Reproduktion ebendieser sein. Dabei geht es um viel mehr, als Fahrzeuge zu beschleunigen. Auf unserer Anlage können wir eine Vielzahl von Aufbauten anbringen und so unter anderem Fahrräder, Motorräder oder direkt auf einem Prüfschlitten montierte Prüflinge bewegen. Weiter können wir Objekte horizontal abwerfen, wie zum Beispiel Betonblöcke bei Prüfungen von Steinschlagschutznetzen. Auch Prüfpuppen haben wir bereits von der Anlage «abgeworfen», so geschehen bei der Untersuchung von Eishockeybanden oder bei der Prüfung eines Unterfahrschutzes von Fahrzeuggückhaltesystemen.

Die extremsten Bewegungen

Zum Alltag der passiven Sicherheit gehört es, auf Kundenwünsche einzugehen und auch schwierigen Anforderungen gerecht zu werden. Beispielsweise realisierten wir bei Tests von Aviatik-Crashdatenrekordern im Jahre 2019 eine Impaktgeschwindigkeit von 133.3 m/s (480 km/h). Unsere Lösung bestand hier aus einem vielfachen Flaschenzug am Antrieb der Crashanlage. Diese Versuche gehören bis heute zu den schnellsten, die wir je durchgeführt haben.

Demgegenüber steht der wohl langsamste Ganzfahrzeugcrash: Mit einer Geschwindigkeit von 3.9 m/s (14 km/h) sollte ein Fahrzeug frontal an einer starren Wand anprallen (**Abb. 27**). Einer der schnellsten Ganzfahrzeugcrash hingegen zeigt mit klarem Kontrast wie ein Aufprall mit einer Geschwindigkeit von 55.5 m/s (200 km/h) aussieht (**Abb. 28**).



Abb. 27: Aufprall mit 14 km/h gegen eine starre Wand



Abb. 28: Aufprall mit 200 km/h gegen eine starre Wand

Mit Sicherheit wird auch die Zukunft bewegende Herausforderungen mit sich bringen. Wir sind bereit dafür.

1.3.3 Engineering Services

Autor: Reto Röthlisberger (Bereichsleiter)

Feste feiern

Mit einem Tag mehr als Dreiviertel der Jahre, hat das Jahr 2024 die Anlagen dazu, einiges zu bieten. Mehr Zeit, zum Beispiel. Und letztere steht im Zeichen von Kontinuität und Innovation.

In den «altherwürdigen» Einsatzbereichen Seminare und Kurse sowie Homologationsdienstleistungen und Qualitätskontrollen darf zufrieden zusammengefasst werden, was die 366 Tage zu bieten hatten. So kann der erste vierklassige asa-Grundkurs im Schulungs-Container, welcher nebst den Kurstätigkeiten auch für Führungen, Anlässe und Sitzungen genutzt werden kann, abgeschlossen werden. Die drei Klassen des neuen Kurses ab Herbst können bereits den Hauptteil ihrer Ausbildung in den neuen Klassenräumen der BFH absolvieren. Dieses Jahr haben wir diese Kurse innoviert und Selbststudien sowie ein neues Modul eingeführt, das praktische und theoretische Aspekte miteinander verbindet. Dies ist Teil unseres Bestrebens, stets mit der Zeit Schritt zu halten.

Das Gesamtpensum an Homologationsservices nimmt zu und bringt neue Kunden. Der Weltmarktführer in Fahrzeugen mit Elektro- & Hybridantrieb BYD kündigt uns im Herbst an, vor Weihnachten in der Schweiz zu starten, und ein wenig stolz sind wir durchaus, dabei unseren Teil beigetragen zu haben. Die Ablösung von TARGA durch IVITA-S findet über den Jahreswechsel statt, was eine gewisse Spannung offenlässt, wie die Typenprüfgeschäfte im kommenden Jahr weitergehen. Die Erwartungen sind hoch...

Für die Qualitätskontrollen mit Phantomfahrzeug bei den Strassenverkehrsämtern kann der Kanton Zug neu dazugewonnen werden, auch in diesem Jahr sind die Resultate auf gutem Niveau.

Vielspurig unterwegs sind wir in unseren weiteren Kompetenzbereichen, und unser Forschungsprojekt für das ASTRA kann nach erfolgreichen Reviews durch die Begleitkommission sowie formellen Prüfungen zur definitiven Genehmigung gesandt werden. Für bestehende und neue Klienten für Entwicklung/Konstruktion und dynamische Computersimulationen zeichnen und rechnen wir Unterfahrschutzkonstruktionen, Fahrzeugrückhaltesysteme, und ein interessantes Projekt ist ein Helmsimulator für die Zürcher Stadtpolizei. Wir prüfen auf Basis zahlreicher Simulationen-Kontakte, ob spezielle Maßnahmen erforderlich sind, um die Anforderungen zu erfüllen. Als Aktivmitglied von SAAM sind wir zudem am Puls der automatisierten Mobilität.

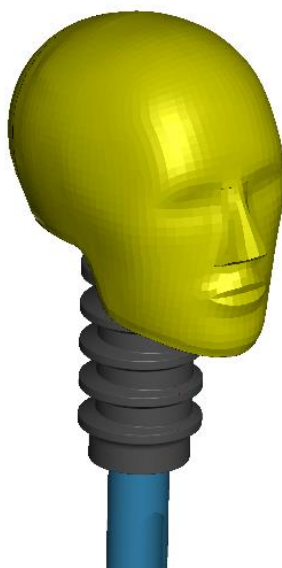


Abb. 29: CAD-Modell des Helmsimulators

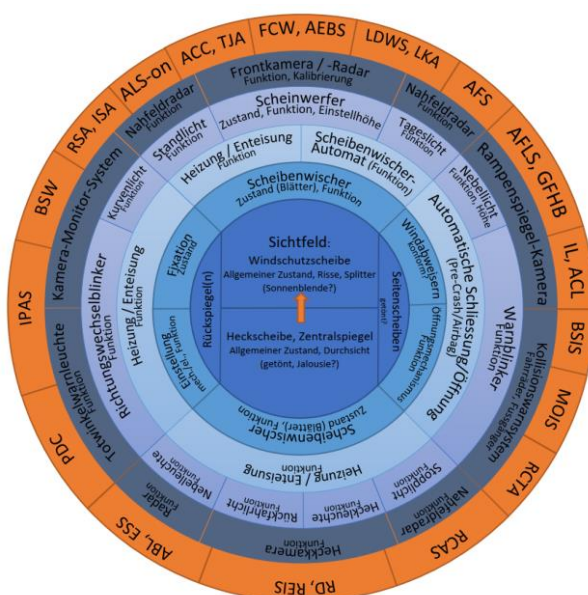


Abb. 30: Komplexitätszunahme «Sichtfeld»

00011110 (→ Zahl 30 im Binärcode)

Im Bereich EnS ist seit einigen Jahren nebst den bekannten Betätigungsfeldern die Informationstechnik / -technologie, kurz IT, zu Hause. Christoph Reichenbach kümmert sich seit Jahren um die IT-Infrastruktur des DTC, mit all seinen Elementen, vom USB-Kabeli bis zum hochkomplexen Backupsystem, aber auch Telefonanlagen, Website und Social-Media gehören in sein Aufgabengebiet (z.B. YouTube-Channel (<https://www.youtube.com/@dynamictestcenter>)). Aktuell sind das neben den zahlreichen Netzwerk-Komponenten, 165 Rechner, davon 91 Desktop-Computer, 74 Notebooks, sowie 118 Monitore beim DTC im Einsatz. Die damit verbundenen vielfältigen Aufgaben und Projekte zu organisieren und durchzuführen, und damit dafür zu sorgen, dass der Betrieb läuft, sind so anspruchsvoll, wie sie als selbstverständlich wahrgenommen werden.



Abb. 31: Server und Netzwerkkomponenten 2025

Gefühlt war das vor 30 Jahren nicht viel anders, denn auch damals gab es Computer, die Bildschirme waren schon in Farbe, man konnte Dokumente ausdrucken, mit E-Mails kommunizieren, und die Telefone waren über eine Zentrale miteinander verbunden. Ein etwas genauerer Rückblick offenbart aber dann doch, dass die Situation völlig anders war, und das in vielerlei Hinsicht.

Die Arbeit musste gestern wie auch heute für die Weitergabe an Kunden gespeichert werden, das Speichermedium hat sich auch mit-entwickelt:



Abb. 32: Datenträger im Wandel der Zeit

1.3.4 DTC Unfallanalyse

Autor: Heinz Reber (Bereichsleiter)

Fast **«30 Jahre in Bewegung»** als Bereichsleiter Unfallanalyse. Für die gesamten 30 Jahre reicht es nicht, ist doch der Autor erst am 01.05.1996 in die DTC AG eingetreten. Im Rückblick auf die lange Firmengeschichte mussten wir in der DTC-Unfallanalyse nicht nur geistig beweglich bleiben. Bewegung ist eine wichtige Grundvoraussetzung für unsere Arbeit, denn ohne Bewegung geschehen keine Unfälle. Dies lässt sich anhand verschiedenster Beispiele darstellen. Doch zurück zu den Wurzeln der Unfallrekonstruktion.

Basis jeder Unfallrekonstruktion ist die Kollisionsanalyse. Diese lässt sich geometrisch (von Hand) realisieren, wenn ein paar wichtige Punkte berücksichtigt werden. Fast jede Kollisionsanalyse zweier Fahrzeuge lässt sich mit dem Impulssatz lösen – eine rein grafische Methode, die jede(r) IngenieurIn beherrschen muss, bevor er/sie sich mit Unfallrekonstruktion befassen kann. Die Studenten der BFH können ein Lied davon singen. Wer dieses Handwerk nicht beherrscht, ist der Anwendung moderner Computerprogramme nicht würdig.

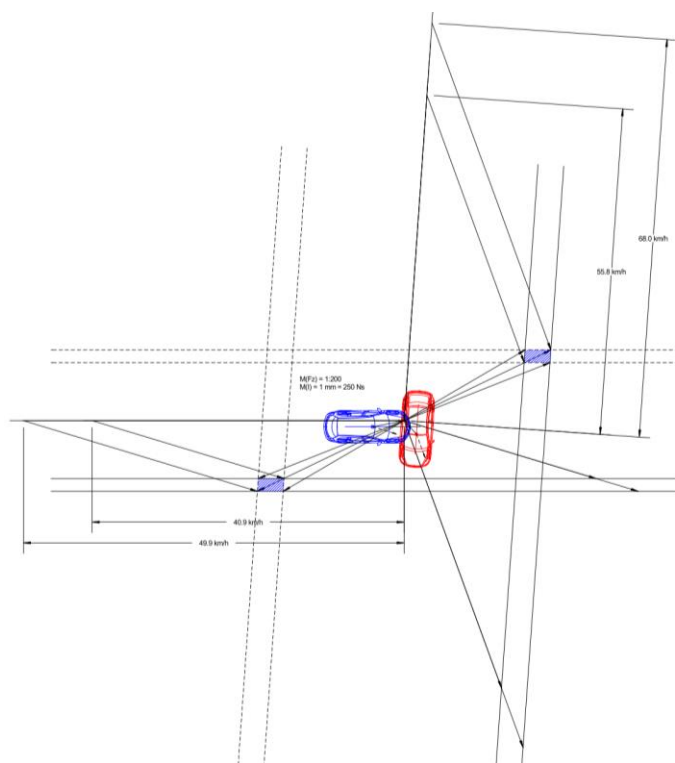


Abb. 33: Grafische Herleitung Kollisionsgeschwindigkeit «Stossantriebs-Balance-Methode» Lösungsfeldern (blau)

Die Impulserhaltung stützt sich auf die Bewegungsrichtung der Fahrzeuge vor der Kollision. Die Auslaufrichtung und Geschwindigkeit müssen mithilfe einer die Auslaufanalyse bestimmt werden. Die Summe der Impulse vor der Kollision ist gleich der Summe der Impulse nach der Kollision.

Wenn man mittels Stossantriebs-Balance-Methode eine grafische Lösung gemäss der nebenstehend dargelegten Situation anstrebt, müssen von den acht Eingangsgrößen deren sechs bekannt sein oder durch Berechnungen eingegrenzt werden können.

Im vorliegenden Fall sind die Einlaufrichtungen bekannt, die Richtungen und die Geschwindigkeiten im Auslauf sind durch die Auslaufanalyse zu bestimmen. Die zu ermittelnde Größen sind demnach die Kollisionsgeschwindigkeit der Fahrzeuge.

Doch genug der grauen Theorie. In der Praxis bewegen wir uns für unsere Kunden und gehen dabei immer wieder an unsere Grenzen. Dies ist an anhand der nachfolgenden Abbildungen ersichtlich. Nach einer Kollision zwischen einem bergabfahrenden Mountainbiker und einem Personenwagen war das Reaktions- und mögliche Bremsverhalten des Mountainbikers zu klären. Um vor Ort möglichst korrekte Messwerte zu erzielen, wurde kein Aufwand gescheut und ein typgleiches Bike in Deutschland erworben, weil in der Schweiz kein entsprechendes Modell mehr aufzutreiben war.

Mit diesem wurden Messungen im Grenzbereich durchgeführt, was anhand des Drifts (**Abb. 34**) bzw. des abgehobenen Hinterrades rechts (**Abb. 35**) kurz vor dem Stillstand des Bikes ersichtlich ist.



Abb. 34: DUA-Ingenieur in Bewegung – Drift

Abb. 35: DUA-Ingenieur in Bewegung – Hinterrad abgehoben

Das Sprichwort «Ein Bild sagt mehr als tausend Worte» trifft auch in der Unfallrekonstruktion zu. Nicht immer können komplexe physikalische Vorgänge und Bewegungsmuster mit Worten ausreichend erklärt werden. Manchmal fehlt uns auch das perspektivische Sehen. An einer Tankstelle trafen sich zwei Gruppen junger Männer, beide mit je einem stilechten Fahrzeug «bewehrt». Offenbar bestanden Meinungsverschiedenheiten zwischen den vier jungen Männern, welche nach einem kurzen, aber intensiven Wortgefecht mit anschließendem Handgemenge darin gipfelten, dass der eine Fahrer seinen Kontrahenten anfuhr und sich «aus dem Staub» machte. Die Szene wurde durch Überwachungskameras aufgezeichnet. Die Fragestellung der Staatsanwaltschaft war nun, inwiefern eine Gefährdung des Lebens vorlag. Zur Ermittlung der seitlichen Abstände zwischen den Fahrzeugen und der gefahrenen Geschwindigkeiten wurde das Ereignis vollständig simuliert. Dazu erstellten wir mittels Laserscanner ein 3D-Modell der Unfallstelle, um das Ereignis anhand der Videoaufnahmen nachzustellen. Im Simulationsprogramm PC-Crash 14.0 wurden Kameras an den gleichen Positionen, wie sich die Überwachungskameras befinden, gesetzt und anschliessend exakt die gleichen Bildausschnitte erstellt.

Weiter wurden der BMW und der Mercedes mittels der zur Verfügung stehenden Referenzen aus den Videodateien im 3D-Modell geometrisch positioniert. Dies ergibt die Fahrlinie. Die Bewegungen wurden anschliessend im Simulationsprogramm eingespielt, so konnten zu jedem Zeitpunkt des Videos die Geschwindigkeiten und die Beschleunigungen ausgelesen werden.

Um den Kollisionspunkt zu definieren, wurden Referenzen aus der Überwachungskamera und aus der Unfallstellenbesichtigung verwendet. Der BMW kollidierte mit seiner rechten Frontpartie mit der rechten Seite des Fussgängers. Von der A-Säule des BMW getroffen, wurde der Fussgänger schliesslich gegen die offene Fahrtür des Mercedes geworfen. Die **Abb. 36** zeigt, wie nahe der Fahrer seinen BMW (rot) am Mercedes (blau) vorbei gelenkt und dabei dessen Fahrer erfasst hat. Der untersuchte Ablauf wurde als Videodatei geliefert. Ohne diese aufwendige Rekonstruktion von Distanzen und Geschwindigkeiten wäre eine qualifizierte Aussage über die Gefährdung des Lebens nicht möglich.

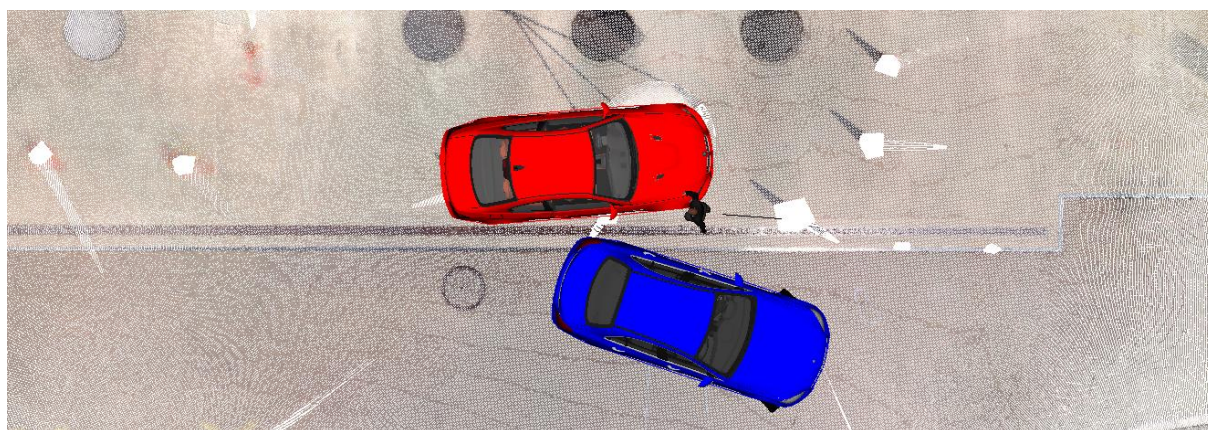


Abb. 36: Seitlicher Abstand der Fahrzeuge BMW (rot) und Mercedes (blau) bei der Kollision

Eines ist sicher. Wir werden uns auch die nächsten 30 Jahre für unsere Kunden bewegen!

2 Finanzen

Die Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 2024 konnte mit einem Umsatz von TCHF 8'101 (Vorjahr 7'575), einem Cashflow von TCHF 1'246 (728) und einem Gewinn von TCHF 203 (146) abgeschlossen werden. Dies entspricht, aufgrund der zurückliegenden Jahre mit der ausserordentlichen Situation sowie dem verhaltenen Start ins Geschäftsjahr, einem sehr guten Ergebnis. Der Umsatz konnte um +6.1 % (+2.4 %) deutlich ausgebaut werden, was wir mit einer im Durchschnitt um 9.3 % (6.0 %) erhöhten Belegschaft (FTE = Full Time Equivalent) sowie geringfügig mehr Arbeitsstunden (siehe Kap. 2.1.2 Arbeitsverteilung) erwirtschaften konnten.

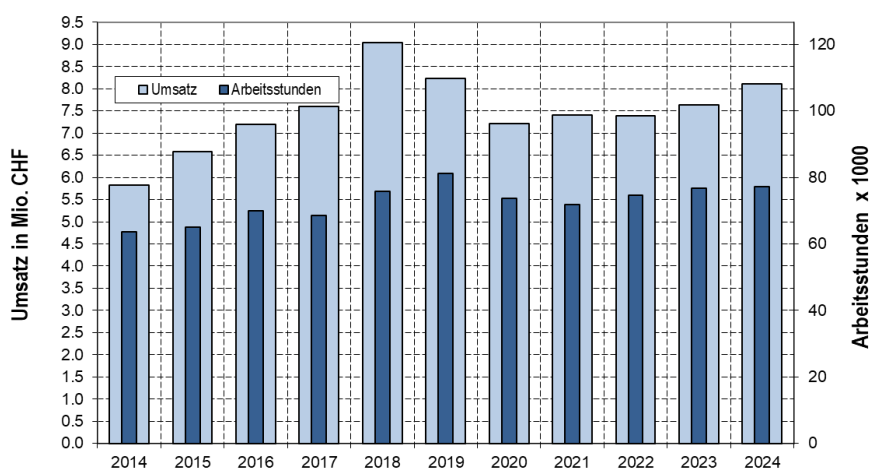


Abb. 37: Entwicklung Jahresumsatz und Arbeitsstunden 2014 - 2024

Die Summe der Bilanz konnte innerhalb des Geschäftsjahres deutlich erhöht werden und hatte TCHF 7'062 (6'493) erreicht. Dabei stehen sich das wiederum, durch die zurückhaltenden Investitionen, konstante Anlagevermögen TCHF 3'414 (3'449) und das dadurch auf TCHF 3'647 (3'044) deutlich erhöhte Umlaufvermögen direkt gegenüber. Weitere Details können **Kap. 2.2** Bilanz entnommen werden.

Die Liquidität per Ende Geschäftsjahr 2024 beläuft sich auf TCHF 1'912 (1'320) und konnte zugunsten der geplanten Bauprojekte auf ein optimales Niveau erhöht werden. Durch die Anpassung des Aktienrechtes (per 01.01.2023) wird der gesetzlichen Gewinnreserve wieder 5.0 % des Jahresgewinnes zugewiesen.

Der seit 2020 ansteigende Trend (siehe **Abb. 37**) konnte für das Jahr 2024 bestätigt werden und sollte sich ähnlich weiterentwickeln. Das aktuell laufende Geschäftsjahr 2025 zeigt uns einen verhaltenen Start, wobei erfahrungsgemäss ein Aufwärtstrend im Verlauf des Geschäftsjahres zu erwarten ist.

Weitere Angaben zu den Finanzzahlen des Jahres 2024 sind den nachfolgenden Unterkapiteln zu entnehmen.

2.1 Übersicht Finanzen und Arbeitsaufwand

Der Umsatz pro Arbeitsstunde betrug CHF 104 (99) was 5.6 % über dem Vorjahreswert liegt. Der Verlauf der produktiven Stunden war rückläufig -2.5 % (+7.3 %), was mit den Aktivitäten für das 30-Jahre Jubiläum zu begründen ist. Die grossvolumigen Projekte laufen stabil weiter, bieten aber stets Potenzial für die Optimierung der Abläufe (siehe stagnierende Produktivität **Abb. 39**).

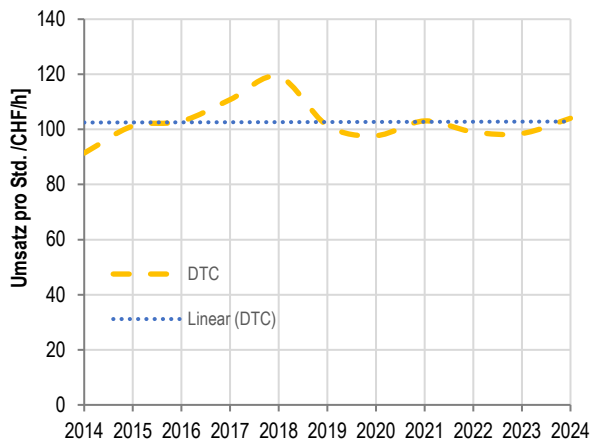


Abb. 38: Entwicklung Umsatz pro Arbeitsstunden

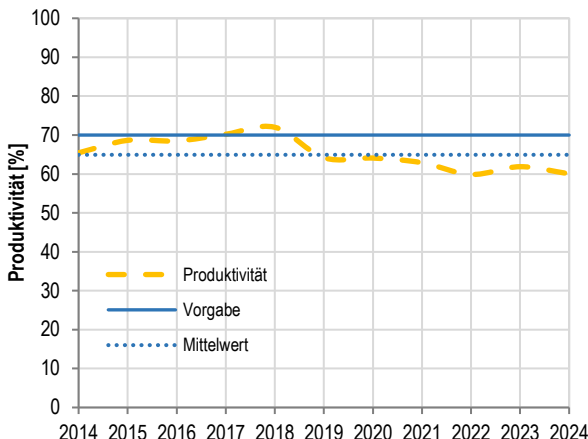


Abb. 39: Entwicklung Produktivität

Die Produktivität insgesamt stagniert bei 60.0 % (61.9 %), womit der in den VR-Vorgaben angestrebte Wert von 70 % nicht erreicht wurde. Zur Erreichung dieses Zielwertes wären 7'753 h (6'302 h) mehr produktive Arbeitsstunden erforderlich gewesen. Dieser Zielwert kann nur bei einer sehr guten wirtschaftlichen Lage und hoher Effizienz erreicht werden, was bislang nur in den Jahren 2017/18 gelang. Die Produktivität der letzten 10 Jahre liegt zwischen 59.9 – 72.0 %, bei einem Mittelwert von 64.9 % (65.4 %).

2.1.1 Umsatzverteilung

Die Aufteilung der Umsätze auf die Bereiche zeigt ein konstant hohes Niveau von 34 % (36 %) bei der aktiven Sicherheit, was auf eine sehr stabile Auftragslage zurückzuführen ist. Die passive Sicherheit, welche in den letzten beiden Geschäftsjahren am meisten von den wirtschaftlichen Einflüssen betroffen war, konnte 4 % zulegen, was sich im Umsatzanstieg auf 48 % (44 %) widerspiegelt. Durch das stagnierende Homologationsgeschäft und dem grossen Aufwand in zukünftige Projekte, ist beim Engineering Services ein anteilmässiger Umsatzrückgang von 1 % zu verzeichnen. Die Unfallanalyse zeigt im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls einen anteilmässigen Umsatzrückgang von 2 %, trotz der verbesserten Auftragslage im zweiten Halbjahr. Bei der Administration ist der Umsatz aufgrund des Wegfalls des drittfinanzierten Personals wie erwartet gering (< 1 %).

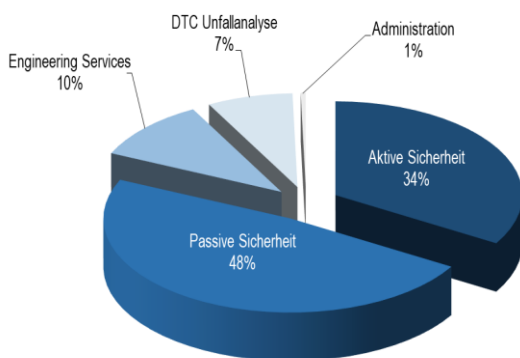


Abb. 40: Aufteilung Umsatz pro Bereich

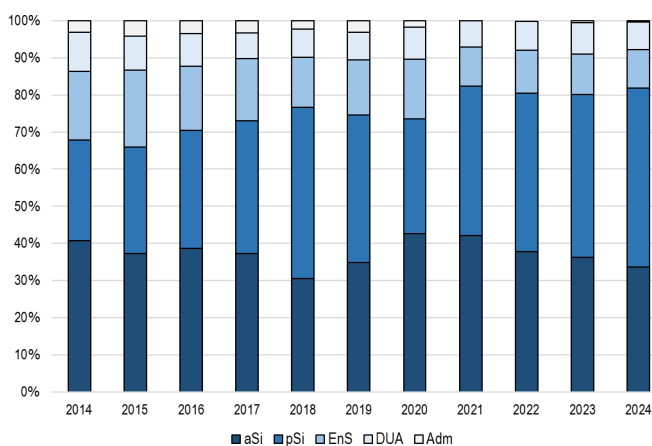


Abb. 41: Entwicklung Umsatzverteilung

Die Entwicklung über die letzten paar Jahre zeigt auf, dass die beiden umsatzstärksten (infrastrukturlastigen) Bereiche stetig zulegen können und ca. 82 % (80 %) des Gesamtumsatzes ausmachen. Die restlichen Bereiche sind auf den verbleibenden 18 % (20 %) ca. zur Hälfte verteilt.

Die hinterste Spalte in **Abb. 41** entspricht der Umsatzverteilung im Kuchendiagramm von **Abb. 40**.

2.1.2 Arbeitszeitverteilung

In der nachfolgend dargestellten Arbeitszeitverteilung für die DTC AG (siehe **Abb. 42**) ist ersichtlich, dass im September bis Oktober max. Stunden gebucht werden konnten. Dem gegenüber wurden über den Jahreswechsel sowie im März am wenigsten Stunden geleistet, was mit den Feiertagen und den Überzeitkompensationen zu begründen ist. Auffallend ist der Anstieg im September und der gleichzeitige Abfall der Produktiven Stunden, was auf die Aktivitäten für das 30-Jahre Jubiläum zurückzuführen ist.

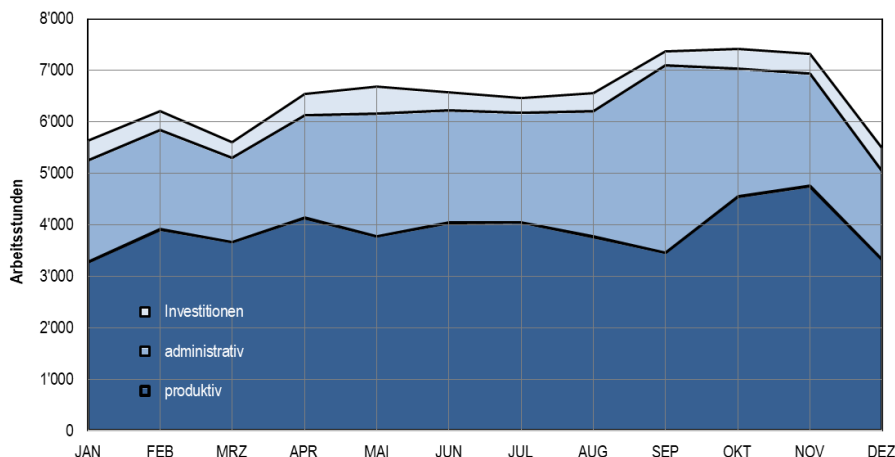


Abb. 42: Entwicklung der Arbeitszeiten 2024

Ansonsten verlaufen die nicht verrechenbaren Stunden gegenüber den Produktiven mehrheitlich proportional und haben einen Einfluss auf die Produktivität (siehe **Abb. 39**).

In der Summe haben die gesamten Arbeitsstunden mit 77'870 h (77'496 h) im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr um +0.5 % (+3.7 %) leicht zugenommen, was mit den leicht angestiegenen durchschnittlichen Arbeitsstellen (FTE) von 48.2 (44.1) zu begründen ist. Die Verteilung der Stunden pro Mitarbeitenden 1'616 h (1'757 h) ist tendenziell fallend (-8.0 %), was auf die durchschnittlich tieferen Beschäftigungsgrade zurückzuführen ist. Die Arbeitszeitverteilung sinkt bei der Aktiven Sicherheit auf 29.0 % (34.0 %) und die Passive Sicherheit bleibt konstant bei 39 %. Die restlichen operativen Bereiche sind gleichmässig verteilt und bleiben konstant.

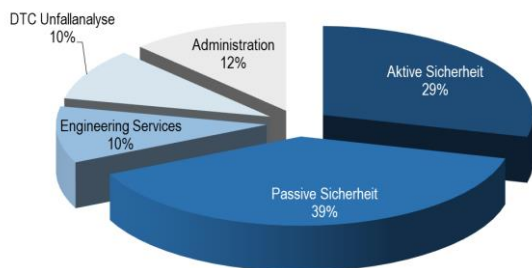


Abb. 43: Arbeitszeitaufteilung pro Bereich

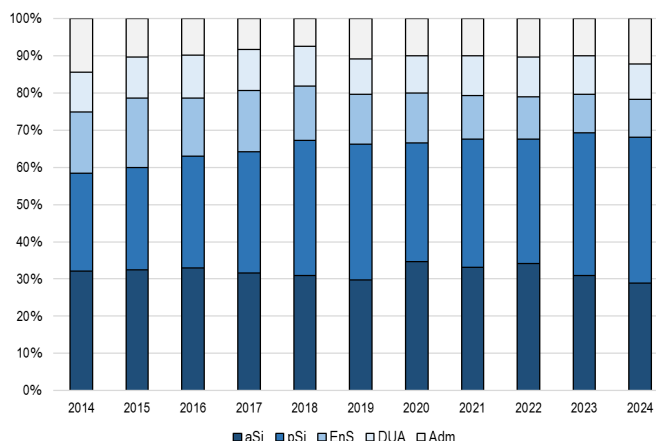


Abb. 44: Entwicklung Arbeitszeitaufteilung pro Bereich

Die Entwicklung der Arbeitszeitverteilung über die letzten paar Jahre zeigt auf, dass die beiden umsatzstärksten Bereiche gut 2/3 ausmachen. Die restlichen Bereiche sind auf dem verbleibenden 1/3 der Arbeitszeiten gleichmässig verteilt.

Die hinterste Spalte in **Abb. 44** entspricht der Arbeitszeitaufteilung im Kuchendiagramm in **Abb. 43**.

2.2 Bilanz

Die Bilanzwerte per 31.12.2024 inklusiv den Veränderungen zum Vorjahr, sind nachfolgend in **Tab. 1** dargestellt.

Aktiven (in TCHF)	per 31.12.2024	per 31.12.2023	Veränderung
Umlaufvermögen	3'647	3'044	603
Anlagevermögen	3'415	3'449	-34
Total Aktiven	7'062	6'493	569

Passiven (in TCHF)	per 31.12.2024	per 31.12.2023	Veränderung
Fremdkapital	2'560	2'194	366
Eigenkapital	4'502	4'299	203
Total Passiven	7'062	6'493	569

Tab. 1: Bilanz per 31.12.2024

2.3 Vergleich Budget – Rechnung 2024 / Budget 2025

Der in **Kap. 2 Finanzen** erwähnte Umsatz für das Geschäftsjahr 2024 lag über dem Budget. Die Vorgaben für den Cashflow und den resultierenden Gewinn konnten ebenfalls übertroffen werden.

Kennzahlen	2023	2024		2025	Veränderung	
	Rechnung	Budget	Rechnung	Budget	2023/2024	2024 B./Rg.
Ertrag	7'575	7'950	8'101	8'360	526	151
Aufwand	6'847	6'872	6'855	7'272	8	-17
Cash-Flow	728	1'078	1'246	1'087	518	168
Abschreibungen	647	792	643	991	-4	-149
Steuern	40	40	50	5	10	10
Gewinn	146	105	203	92	57	98

Tab. 2: Vergleich Budget/Rechnung 2024

2.4 Prognose 2026 - 2030

Erst in der Prognose 2026 - 2030 zeichnet sich ein leichter Anstieg aller Kennzahlen in den nächsten fünf Jahren ab. Dies ist einer erfahrungsgemäss zeitlich versetzten wirtschaftlichen Erholung zuzuschreiben. Die prognostizierte Zuwachsrate des Umsatzes liegt bei 3.6 % pro Jahr, was eine Herausforderung darstellt. Ab 2027 sollten sich die Finanzkennzahlen wieder erholen.

Durch die geplanten Bautätigkeiten und sonstigen Investitionen wird der Cashflow mittelfristig und insbesondere der Gewinn nur moderat ansteigen.

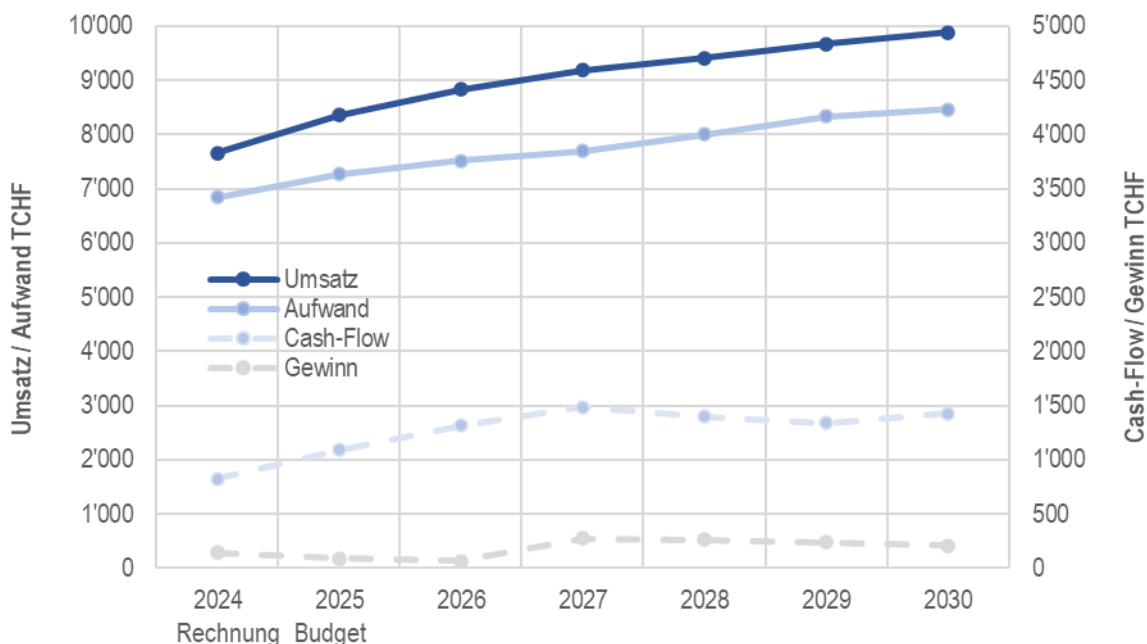


Abb. 45: Prognose 2026 - 2030

Die wichtigsten Kennzahlen sind für die kommenden Geschäftsjahren, inklusive der geplanten Investitionen für Sachanlagen sowie Immobilien und Personalbestand, in **Tab.3** aufgeführt.

Plan-Kennzahlen (in TCHF)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ertrag	8'360	8'846	9'205	9'425	9'675	9'883
Aufwand	7'273	7'526	7'695	8'005	8'299	8'459
Cash-Flow (EBITDA)	1'088	1'320	1'510	1'420	1'377	1'425
Abschreibungen	991	1'242	1'202	1'120	1'075	1'009
Steuern	5	10	15	20	25	25
Gewinn	92	68	96	95	97	205
Investitionen	3'009	3'411	827	538	579	537
Mitarbeitende	45	46	47	49	50	51

Tab. 3: Kennzahlen, Investitionen und Abschreibungen

3 Jubiläum 30-Jahre DTC AG

An einer Verwaltungsratssitzung im Vorjahr wurde beschlossen, das bevorstehende 30 Jahre Jubiläum mit einem Tag der offenen Türe gebührend zu feiern, jedoch mit reduzierten Aufwänden. In dem Zusammenhang wurden die Aktivitäten auf ein Tag reduziert und der Termin anschliessend an den Tech-Day der BFH gelegt, um Synergien zu nutzen und die Kosten für die für beide Institutionen erforderliche Infrastruktur zu verteilen. Mit einem kleinen Planungsteam wurde die Organisation vorbereitet und mit dem Anlass der BFH abgestimmt.

Am Samstag, 21.09.2024 konnte die Veranstaltung bei bester Witterung starten und die Besucher strömten bereits vor der offiziellen Öffnungszeit auf das Gelände. In einem Rundgang konnten die ca. 600 Besucher die Prüfhallen und Stände der operativen Bereiche auf dem ganzen Gelände erkunden und sich ein Bild von unserem breiten Dienstleistungsangebot machen.



Abb. 46: Präsentation Automatisierung (Engineering)



Abb. 47: Präsentation DTC Unfallanalyse

Zusätzlich konnte das nach umfassenden [Sanierungsarbeiten](#) wieder eröffnete BFH-Gebäude in geführten Gruppen besichtigt werden, in welchem wir den Kundenempfang betreuen.

Als Höhepunkt wurde am Vormittag ab der Beschleunigungsrampe ein [Live Crash-Test](#) mit mehreren Fahrzeugen ausgeführt. Dabei war ein Fahrzeug mit einem Notbremsassistenten ausgerüstet und ein Fahrzeug konventionell unterwegs, was beim zweiten Anprall eindrücklich demonstriert werden konnte.



Abb. 48: mehrfach Crashdemonstration (passive Sicherheit)



Abb. 49: Fahrdemonstration AEBS Bremsung (aktive Sicherheit)

Im anschliessenden offiziellen Teil beschrieb Andreas Burgener als ehemaliger Angestellter und langjährigen Verwaltungsratspräsidenten die grosse Entwicklung der DTC AG in den vergangenen 30 Jahren. Der Gemeindepräsident von [Sauge](#), Pierre-Alain Grosjean dankte für die gute Zusammenarbeit und überreichte eine schöne Fahne mit dem Gemeindewappen. Als Abschluss wurden zahlreiche Airbags gleichzeitig gezündet, welche in der Zahl 30 angeordnet waren (siehe Titelbild).

Der Höhepunkt am Nachmittag stellte die zahlreichen [Fahrdemonstrationen](#) auf der Teststrecke dar. Dabei wurde die Entwicklung der Bremssysteme in den letzten 30 Jahre aufgezeigt und die Wirkungsweise moderner Fahrassistenzsysteme Notbremsung LKW (AEPS) resp. Anhänger ESP demonstriert.



Abb. 50: *Fahr demonstration Elektro-Rennfahrzeug BRT*



Abb. 51: *Diskussionen und Verpflegung*

Zusätzlich boten wir dem [Bern Racing Team](#) der BFH eine Plattform, das neueste Elektro-Rennfahrzeug zu präsentieren, da wir sie als Sponsor langjährig unterstützen.

Der wichtige Austausch unter Technikinteressierten und die offerierte Verpflegung konnten witterungsgeschützt eingenommen werden. Am Ende der Veranstaltung konnte jeder Besucher ein Multitool entgegennehmen, damit unser 30 Jahre Jubiläum bei jeder Nutzung in Erinnerung gerufen wird.

Alle DTC-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben einen enormen Zusatzaufwand geleistet und sind am Wochenende geschlossen zu Ihrem Jubiläumseinsatz erschienen, wozu wir uns herzlich bedanken!

Der offizielle Dank wurde in Form eines Helferfestes Mitte Oktober ausgesprochen, bei dem die Bereichsleiter mit ihren Teams sowie die Organisatoren besonders erwähnt wurden.



Abb. 52: *gesamtes DTC-Team im Einsatz für das 30 Jahre Jubiläum*

4 Erweiterungsbau und Entwicklung DTC AG

Für den Erweiterungsbau der DTC AG sind Prüfhallen (aSi und pSi) sowie zusätzliche Büroräumlichkeiten (nur pSi) über der neuen Halle geplant. Das Ziel war, die Voraussetzungen zu schaffen, damit wir für alle Mitarbeiter über zeitgemässe Büroarbeitsplätze sowie ausreichende Arbeitsfläche verfügen, um ein sicheres und effizientes Arbeiten zu ermöglichen. Zusätzlich können die Wartezeiten für Kunden reduziert und neue Tests (z. B. Automatisierung) sowie Prüfstände angeboten werden.

Für den Erweiterungsbau war eine Projektierung am Laufen, welche ebenfalls die Baueingabe inklusive der [Baupublikation](#) bis Ende Geschäftsjahr beinhaltet. Hierzu wurden zahlreiche Sitzungen ausgeführt, um die Bedürfnisse, baulichen Vorgaben und Kosten zu optimieren. Zusätzlich wurden die Tragbarkeit und Finanzierung gesichert sowie per 19.02.2025 die Freigabe durch den Verwaltungsrat eingeholt.

Die beiden Hallen sind nachfolgend dargestellt und orientieren sich an den bestehenden Gebäuden, wobei die Grenzabstände zu den Bauten und dem Wald eingehalten werden konnten. Zusätzlich wurde bei der Planung darauf geachtet, dass ein späterer Anbau sowie eine Aufstockung möglich werden.



Abb. 53: Halle 9/10 und Erweiterungsbau mit Büro (Halle 11) Ansicht aus Richtung Bözingen

Die virtuellen Innenansichten mit dem neuen Platzangebot sind für die beiden neuen Hallen nachfolgend dargestellt. Um den Bauablauf optimal zu gestalten, müssen die pSi-Mitarbeiter temporär in provisorische Büroräumlichkeiten ausweichen.



Abb. 54: Halle 9/10 aktive Sicherheit



Abb. 55: Erweiterungsbau Halle 11 passive Sicherheit

Der voraussichtliche Baustart wird auf anfangs August 2025 und die Inbetriebnahme anfangs 2. Quartal 2026 geplant. Während der Planungs- und Bauphase hat die Aufrechterhaltung des Betriebs max. Priorität.

5 Kundenbefragung 2024

Die Befragung zur Kundenzufriedenheit wird periodisch alle 3 Jahre ausgeführt und fand im Geschäftsjahr 2024 vom 15. Juli bis 15. September statt. Dabei wurde an 1'395 Kunden der letzten 3 Geschäftsjahre (2021 – 2024) per Mail ein Link zum Online-Ausfüllen verschickt. Die 241 Rückmeldungen entsprechen einer Rücklaufquote von 17.3%, welche identisch mit derjenigen der letzten Befragung (2021: 17.4 %) ist. Zur Ermöglichung eines Vergleichs mit den Vorjahren wurden die ersten Fragen (Zahl in der Klammer) gleich belassen. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, weitere Angaben zu machen, welche eine weiterführende Auswertung erlauben. Die Fragen konnten in zwei Stufen positiv oder in zwei Stufen negativ beantwortet werden. In der Mitte befanden sich die neutralen Formulierungen «zufrieden» (Frage 2.1 bis 2.7) bzw. «weiss nicht» (Fragen 4.0 und 6.1 bis 6.3).

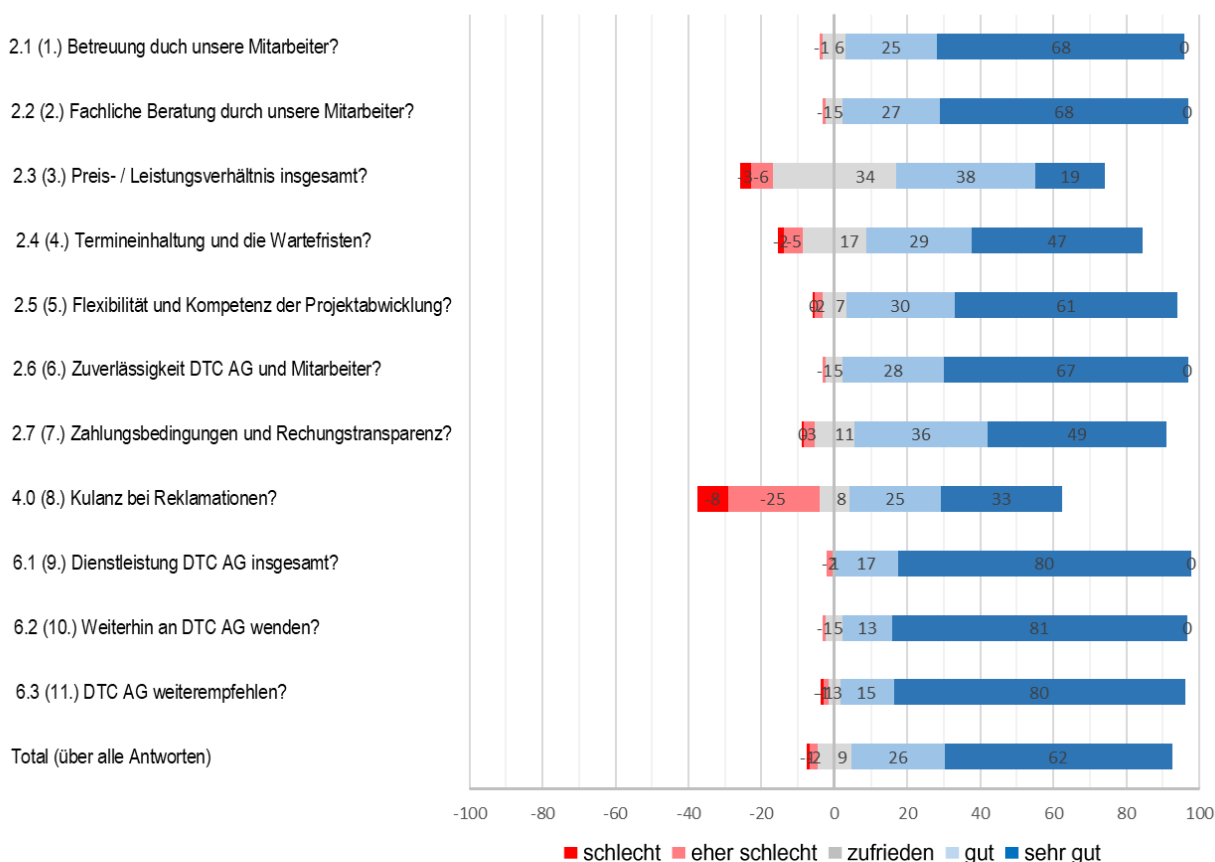


Abb. 56: Auswertung Kundenbefragung 2024

Die Summe aller Antworten ergab mit 62.1% «sehr gut» beantworteten Fragen eine positive Rückmeldung, welche zusätzlich 6.7% (2021: 55.4% sehr gut) vor der letzten Kundenumfrage liegt. Dies ist auf die «2020 Krise» zurückzuführen, welche ein Nachholbedarf bewirkte und oftmals direkt in die Bewertung einfließt. Erfahrungsgemäss schnitt die Frage 2.3 (Preis-/Leistung) und die Frage 4.0 (Kulanz) am schlechtesten ab. Die Reklamationen betrafen nur 12 Rückmeldungen (5.0%), wobei eine schlecht und drei eher schlecht bewertet wurden. Die Verbleibenden 8 konnten gut bis sehr gut bearbeitet werden. Die aufgeführten Bemerkungen wurden geclustert und dienen als Basis für weitere Massnahmen.

Weitere Details sind im zusammenfassenden Bericht der aktuellen Kundenbefragung aufgeführt und werden den Teilnehmern, welche die E-Mail Adresse zusätzlich hinterlegt haben, zur Verfügung gestellt.

6 Organigramm

Das Organigramm der DTC AG (Stand März 2025) wurde mit den neuen Funktionen und deren Stellvertretung ergänzt und sind ebenfalls in den ISO 9001 Unterlagen (MHB 00 03) aktualisiert vorzufinden. Die dazu gehörenden Verantwortlichkeiten sind zusätzlich in einem internen Dokument (RVP 106) dargestellt und geregelt.

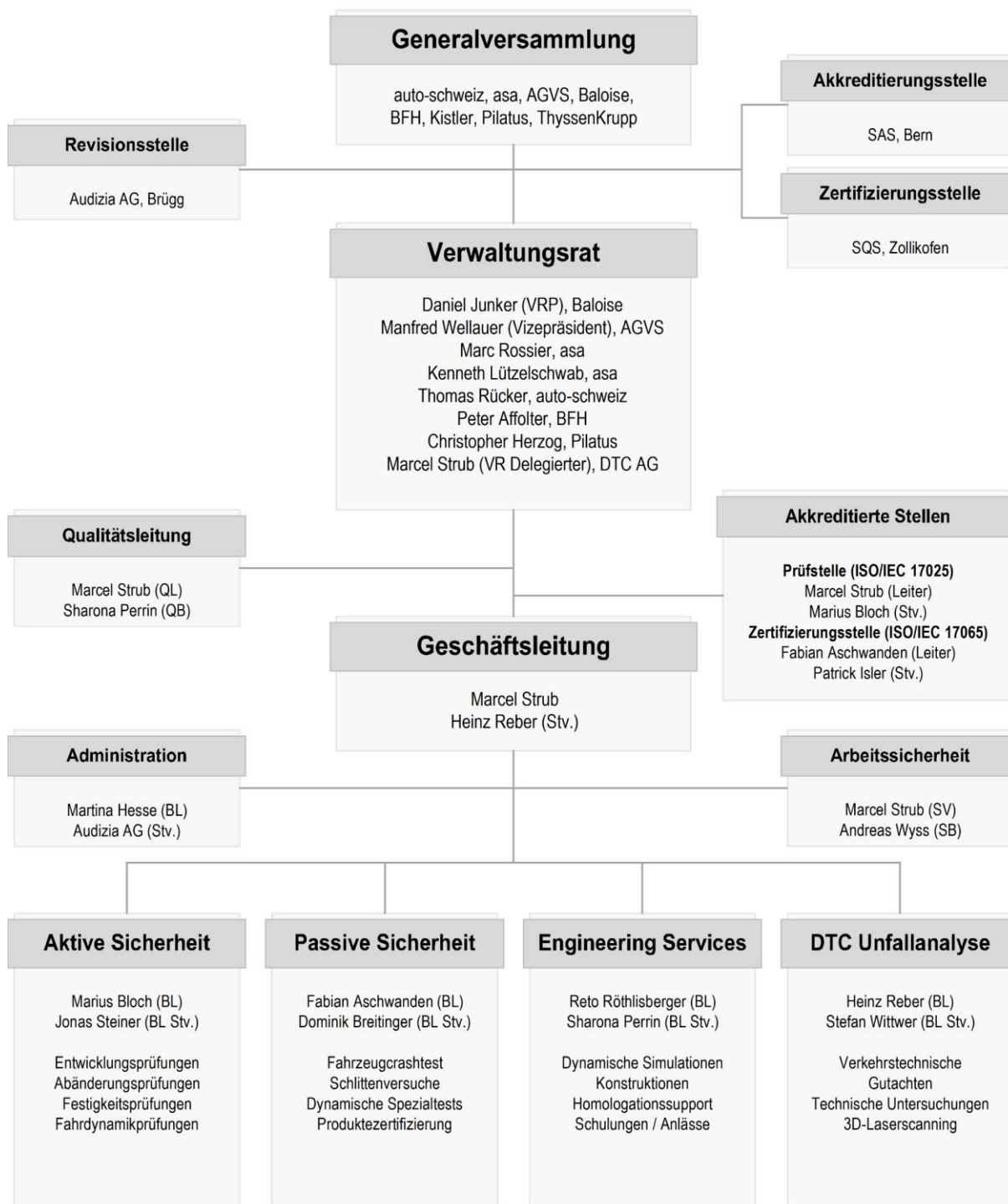


Abb. 57: Organigramm DTC AG

7 Ausblick

Auch für die zukünftigen Geschäftsjahre wollen wir ein moderner und interessanter Arbeitgeber bleiben respektive uns weiterentwickeln. Hierzu sind wir bestrebt, auf allen Stufen entsprechende Strukturen und Voraussetzungen zu schaffen, damit die DTC-Kultur für motivierte und langjährige Mitarbeitende gefördert wird.

Der **Erweiterungsbau** der beiden Hallen (siehe **Kap. 4**) wird uns im Geschäftsjahr 2025 und anfangs 2026 maximal herausfordern. Wir werden Einschränkungen (z.B. Büroraum, Zugänglichkeit) und Auswirkungen (z.B. Baulärm, Wartezeiten) erleben, welche wir nicht gross beeinflussen können. Wir bedanken uns bereits jetzt bei den Kunden und den Mitarbeitenden für ihr diesbezügliches Verständnis.

Die bereits vorherrschende wirtschaftliche **Unsicherheit** hat sich durch die aktuelle Zollpolitik zusätzlich verschlechtert und an Volatilität zu gelegt. Die Auswirkungen und Einflüsse sind zurzeit nicht absehbar und können schon morgen diametral gegenüberstehen. Eine Umfrage der [Bernener Handelskammer](#) hat diese Unsicherheit bestätigt, womit wir als KMU ebenfalls zusätzlich gefordert sind.

Die **Automatisierung** der Fahrzeuge respektive die Ausbreitung von hochautomatisierten Fahrerassistenzsystemen wird verzögert hochgefahren. Aktuell sind nur zwei [SAE-Level 3](#) Systeme ([Mercedes](#) und [BMW](#)) in Deutschland unter klar definierten Vorgaben freigegeben. Das Ausrollen auf weitere Länder mit weniger Vorgaben sowie zusätzlichen Herstellern wird folgen. In diesem Zusammenhang sind neue Prüfverfahren und ein Monitoring gefordert. Im Austausch mit den Behörden (asa, ASTRA) sowie mit der Unterstützung von Forschungsprojekten, wollen wir diese Entwicklung eng begleiten.

Die **Digitalisierung** ist ein stetiger Prozess in kleinen Schritten und hört nie auf. Dabei wollen wir die Daten nur einmal erheben und allen Nutzern digital zugänglich machen, womit wir weniger (kein) Papier, weniger Fehler produzieren und effizienter werden. Dies wird aktuell mit der digitalen Kreditorenerfassung und Rechnungsfreigabe ([Archivar](#)) umgesetzt.

Nur mit allgemeinen Aussagen bezüglich des Vermeidens, Reduzierens und Kompensierens, können wir den Kundenvorgaben von grossen Firmen und Konzernen hinsichtlich der **Nachhaltigkeit** z.T. nicht mehr gerecht werden. Die Nachhaltigkeit mit ihren drei Hauptsäulen (sozial – ökologisch – ökonomisch) bis hin zum Nachhaltigkeitsverantwortlichen wird zukünftig in die Prozesse einfließen.

Aktuell werden unsere Berichte (auch dieser hier) noch ohne **künstliche Intelligenz (KI)** erstellt. Im Alltag sind diese Tools allgegenwärtig, und wir wollen eine sinnvolle Nutzung anstreben. Hierzu müssen wir entsprechende [Vorgaben](#) für unsere Firma erstellen und die Nutzer diesbezüglich schulen.

Die **Arbeitssicherheit** und Prävention wollen wir wieder ausbauen und periodisch schulen, wodurch wir Arbeitsunfälle und Schäden vermeiden sowie Ausfallzeiten reduzieren können.

Am bereits im Geschäftsjahr 2024 durchgeführte **Strategie** Workshop mit externer Moderation, konnten die Top-5-Themen erarbeitet werden, welche in Gruppen von je einem Verwaltungsrat und Bereichsleiter im Jahr 2025 weiterentwickelt werden. Dabei soll mit rasch umsetzbaren Zielen auf andere Geschäftsfelder und neue Technologien fokussiert werden.

Wir sind stolz darauf, dass wir das «**DTC - 30 Jahre in Bewegung**» halten konnten und setzen mit oben aufgeführten Schwerpunkten alles daran, diese Erfolgsgeschichte weiterschreiben zu können.