

Büro



Die Milliardenverluste mit Greensill und Archegos zerstören das Vertrauen in die Credit Suisse. Schon auf seiner damaligen Kundenkarte sei die Zukunft phonetisch vorhersehbar gewesen, schreibt **Hans-Peter Holbach**, Herausgeber des «Vertraulichen Schweizer Briefs», eines dreimal monatlich erscheinenden Faltblatts mit Kurzmeldungen aus aller Welt. Holbachs Business Identifier Code (BIC) begann mit CRESCH, was ausgesprochen fast wie Crash tönt. «Kein Aprilscherz! Hat das von den Burschen am Paradeplatz niemand bemerkt?», schreibt Holbach. Er habe schon lange vor Aufblähen der Fälle Greensill und Archegos die Konten bei der Credit Suisse aufgelöst. Allerdings ging auch das nicht reibungslos. «Der Konto- und Depotübertrag auf eine andere Bank kostete noch unverschämte Gebühren.»

Postfinance-Chef **Hansruedi König** hat grosse Hoffnungen: Eine neue App soll dafür sorgen, dass die Kunden trotz den jüngsten Tarifierhöhungen bei der Bank bleiben. Nur: Bei vielen Kunden kommt die neue App schlecht an. Im App-Store erhält die App gerade einmal 2,4 von 5 Sternen. Zum Vergleich: Die CSX-App der Credit Suisse kommt auf 4,6 Sterne. Und die Kunden beschwerten sich reihenweise: «Neu ist nicht automatisch besser!» oder «Gute Funktionen verschwunden» und «Bis jetzt war die E-Finance-App der Post top, nach dem Update nur noch flop», lauten die Kommentare. Die Bedienung sei komplizierter und die App unübersichtlicher, so der Tenor. Postfinance besänftigt die Kunden. Die Funktionen seien nicht weg, sondern nur an einem anderen Ort, und man wolle die App regelmässig weiterentwickeln.

Das zweitgrösste Schweizer Bahnunternehmen BLS macht etwas für die Gesundheit seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es veranstaltete kürzlich eine Schritt-Challenge. Insgesamt 45'811'275 Schritte kamen so zusammen, zu denen



142 Beschäftigte beitrugen. Das teilte das Unternehmen auf dem Karriereportal LinkedIn mit. Ausserordentlich viel lieferte jemand mit einem Tagesschnitt von 21'000 Schritten. Böse Zungen behaupten, dass sie vom ehemaligen Geschäftsführer **Bernard Guillemon** stammten. Er ist wegen des Skandals um Trickereien zum Erhalt von Subventionen in Höhe von 44 Millionen Franken zurückgetreten. Ihm droht noch immer ein Strafverfahren. Guillemon erhält zwar noch bis höchstens September seinen Lohn, hat nun aber alle Zeit der Welt, um zu spazieren.

In der Genfer Luxushotel-Gruppe Kempinski herrscht dicke Luft. Kurz nach der Entlassung ihres Geschäftsführers **Martin Smura** im Februar gab die Hotelkette das Ende der von ihm gestarteten Expansionsprojekte im Lifestyle- und Wellness-Bereich bekannt. Zudem habe Kempinski eine Untersuchung zur Rolle Smuras bei dem Projekt gestartet. Nun wehrt er sich gegen «die Suggestion möglicher Verfehlungen» mit einer Klage. Gegen «rufschädigende Äusserungen werde ich vorgehen», teilte er mit – zusätzlich zu der bereits von ihm eingereichten Klage am Arbeitsgericht in Genf wegen der Entlassung.

Im Skigebiet Andermatt-Sedrun des ägyptischen Unternehmers **Samih Sawiris** wäre es am 26. Dezember 2019 beinahe zur Katastrophe gekommen: Eine Lawine, die sich am Schneehüenerstock löste, verschüttete auf einer Skipiste sechs Menschen. Vier konnten sich aus eigener Kraft befreien, zwei mussten mit leichten Verletzungen ins Spital. Noch immer läuft ein Strafverfahren der Staatsanwaltschaft Uri. Und wegen der Lawinengefahr war die Piste in der heute zu Ende gehenden Saison geschlossen. Die Gefahr habe bisher mit keinen Lawinensprengmassnahmen entschärft werden können, begründet ein Sprecher. Sawiris will nun viel Geld investieren, um die Piste künftig doch noch zu öffnen. Planungsarbeiten für den Bau von Fernsprenganlagen werden geprüft. Bis es so weit ist, müssen Skifahrer, die von Andermatt bis zum Oberalppass fahren wollen, die Gondelbahn «Schneehüenerstock Flyer» benutzen – abwärts.



Foto: Joseph Khakshouri

Kondome, Pneus und Playstations werden Mangelware

Der Suezkanal ist nach der spektakulären Havarie eines Containerschiffs zwar wieder offen. Doch damit ist nicht alles wieder gut. Viele Waren sind in der Schweiz vergriffen – oder teurer



Angelika Gruber

Bis vor einem Jahr konnten Schweizerinnen und Schweizer jederzeit alles kaufen, was das Herz begehrt – das nötige Kleingeld vorausgesetzt. Nun, nach einem Jahr Corona-Krise, sieht die Realität anders aus: Manche Produkte sind derzeit schlichtweg nicht verfügbar, andere deutlich teurer. Die Pandemie hat rund um den Erdball die Lieferketten durcheinandergewirbelt und für Engpässe bei wichtigen Rohstoffen gesorgt.

«Das gab es noch nie in dieser Breite, dass derart viele Rohstoffe und Produkte teurer sind als vor einem Jahr», sagt Claude Maurer, Chefanalyst der Credit Suisse. Abzulesen ist die Entwicklung besonders gut an den seit Monaten steigenden Einkaufspreisen für Industriegüter, die im März auf Rekordwerte geklettert sind.

Die Konsumentinnen und Konsumenten bekommen die Knappheit zu spüren. Im März sind Autos und Computer im Vergleich zum Vormonat teurer geworden. Insgesamt war der Anstieg der Konsumentenpreise mit 0,3 Prozent zwar moderat. Experten erwarten jedoch, dass die Preise weiter zulegen könnten und noch mehr Produkte teurer werden.

Die Produktion in China läuft wieder auf vollen Touren

Analyst Maurer führt die Ausnahmesituation auf zwei Gründe zurück: Weil viele Menschen wegen der Einschränkungen ihre Freizeit nicht wie gewohnt mit Reisen oder Restaurantbesuchen verbringen können, geben sie ihr gespartes Geld für andere Dinge aus. «Plakativ kann man sagen: Man kann nicht ins Restaurant und kauft sich dafür einen grösseren Fernseher – wenn man schon zu Hause bleibt.»

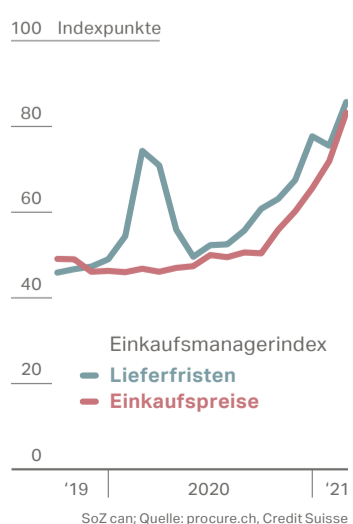
Gleichzeitig ist das Angebot an Konsumgütern knapp. Zwar lau-

fen die Produktionsbänder in China wieder auf vollen Touren. Doch in Teilen Europas und den USA gibt es immer noch Einschränkungen, weil Firmen ihre Kapazitäten in der Krise zurückgefahren haben und wegen Abstandsregeln und anderer Corona-Vorschriften noch nicht voll produzieren können. «Dadurch steigen die Lieferfristen. Die Leute sind ungeduldig. Sie wollen ihre Ware möglichst bald bekommen. Das führt dazu, dass die Preise steigen», fasst Maurer zusammen.

Europäische Firmen stocken ihre Vorräte auf

Hinzu kommen die beschränkten Frachtkapazitäten für Güter auf dem Weg von Asien nach Europa. So haben sich die Preise für den Transport von Waren auf einem Schiffscontainer vervielfacht. Verschärft hat sich die Situation dann auch noch durch die Havarie des riesigen Containerschiffs Ever Given im Suezkanal, das die wichtige Schifffahrtsstrasse zwischen Europa und Asien eine Woche lang blockierte.

Einkaufspreise und Lieferfristen steigen an



Mittlerweile stammt ein Drittel aller weltweit erzeugten Produkte aus Asien, hauptsächlich aus China. Diese Abhängigkeit ist jedoch nicht nur negativ, sagt Credit-Suisse-Ökonom Claude Maurer. «Man kann es auch umdrehen und sagen: Zum Glück kaufen wir viel in Asien, weil sie dort wieder voll produzieren können, während wir immer noch von Einschränkungen betroffen sind.»

Europäische Firmen haben angesichts der Lieferschwierigkeiten Massnahmen getroffen. Sie stocken ihre Vorräte auf, bauen neue Lieferantenbeziehungen auf, setzen für kritische Produkte auf mehrere Zulieferer oder bestellen schlichtweg mehr.

Das geht aus einer Erhebung des österreichischen Einkauferverbands BMÖ, der Unternehmensberatung Stöhr Faktor und der International School of Management unter deutschen und österreichischen Firmen hervor.

Eins der am meisten export- und importabhängigen Länder

In der Schweiz gibt es einige Firmen, die verstärkt in Europa einkaufen wollen. Doch für viele kommt ein solcher Wechsel nicht infrage – schlicht, weil die Preise in Asien tiefer sind.

Und auch die Schweizer Volkswirtschaft ist angewiesen auf einen funktionierenden Gütertausch. «Es gibt viele Produkte, die in der Schweiz gar nicht hergestellt werden, wie Autos, Fernseher oder Elektronikprodukte», sagt Maurer. Schweizer Unternehmen verkaufen im Gegenzug Waren und Dienstleistungen im Umfang der Hälfte der hiesigen Wertschöpfung im Ausland.

«Wir sind sicher eines der am meisten export- und importabhängigen Länder der Welt», sagt Maurer. Daran dürften auch die aktuellen Probleme nichts ändern.

1 Chipmangel betrifft Autos und Spielkonsolen

Wegen des weltweiten Mangels an Computerchips mussten viele grosse Autobauer ihre Produktion drosseln und die Kunden verärgern. Bei VW gab es in den vergangenen Wochen in der Schweiz vereinzelt Lieferverzögerungen bei den Modellen Tiguan, Golf und Touran, wie ein Sprecher sagt. Von den Engpässen betroffen sind auch andere Hersteller wie Mercedes, Renault und einige asiatische Autofirmen.

Zu Beginn der Pandemie haben die Autobauer weniger Chips bestellt, weil die Autoverkäufe einbrachen. Doch bereits ab dem Sommer stiegen die Verkäufe wieder an, und die Kunden griffen verstärkt zu Elektroautos, die noch mehr Chips brauchen.

Auch in anderen Branchen ist die Chipnachfrage hoch: Weil die Menschen mehr Zeit zu Hause verbringen, sind Computer und Videospiele gefragt. Doch nicht alle bekommen, was sie sich wünschen. Playstation-Fans warten bereits seit Monaten auf die neue Version der Spielkonsole. Der Hersteller Sony rechnet damit, dass sich die Liefersituation erst schrittweise im Laufe des Jahres verbessern wird, wie Spartenchef Jim Ryan der «Financial Times» sagte.

Ein weiterer Grund für den Mangel an Chips seien die knappen Produktionskapazitäten, sagt Fondsmanager Brice Prunas, der sich beim Vermögensverwalter ODDO BHF mit dem Halbleitermarkt beschäftigt. Beherrscht wird der weltweite Markt durch zwei Anbieter, TSMC und Samsung Electronics. Das habe Folgen: Die beiden könnten sich ihre Kunden nun aussuchen und die Preise erhöhen.