

Wirtschaft Liechtenstein | Werdenberg | Sarganserland regional



Wochenzeitung für regionale Wirtschaft wirtschaftregional.li, wirtschaftregional.ch +423 236 16 16 @wirtschaftregio

Faszination Wasserstoff
Roland A. Jansen möchte die Wasserstofftechnik in Liechtenstein etablieren. 4, 5

Den Markt im Sturm erobert
Ein neues Geschäftsmodell erobert den Fahrzeugmarkt: Auto-Abos werden beliebter. 7

www.salmann.com

SALMANN
INVESTMENT MANAGEMENT



Günstige und schnelle Tests

Die Angebote für Covid-Tests werden immer günstiger. Die zwei Seiten der Medaille. 9, 16



Das steht hinter den Lieferengpässen

Drohen tatsächlich leere Regale in der Schweiz und Liechtenstein?

Die Pandemie brachte die Lieferketten aus dem Gleichgewicht. Die Häfen in China waren gesperrt. Dann stauten sich Frachter in den Häfen Europas und jetzt werden die Containerschiffe knapp. Weil die Menschen weniger Geld für Reisen oder Restaurantbesuche ausgaben, konnten sie sich mehr leisten. Die Folge: Die Nachfrage nach bestimmten Waren stieg sprunghaft an. Nun fürchten einige Händler, die Engpässe könnten sich auf die umsatzstarke Zeit vor Weihnachten auswirken. Digitec Galaxus empfiehlt den Kunden deshalb frühzeitiges Bestellen. Produkte wie Drucker, Babyphone, Staubsauger oder auch Kaffeemaschinen seien von Engpässen betroffen. Migros kämpft mit Wartezeiten für Haushaltswaren, Spielsachen und Textilien.

Bei Kleidung und Schuhen kommt es wohl zu Lücken im Sortiment

Doch ist ein solches Szenario realistisch? «Ob es tatsächlich dazu kommt, dass wir leere Regale wie im Vereinigten Königreich auch in der Schweiz und Mitteleuropa sehen, ist schwer ab-

zuschätzen», sagt Frank Pisch, Wirtschaftsforscher und Experte für globale Lieferketten. Bei langlebigen Konsumgütern wie Autos oder anspruchsvoller IT seien einfach die Lieferzeiten deutlich länger und man bekomme manchmal nur noch abgespeckte Versionen. Diese Einschränkungen sind nicht so deutlich sichtbar. «Ich erwarte aber vor allem, dass sich die derzeitige Energiemangel im Winter noch verschlimmern und zusammen mit anderen Engpässen zu deutlichen Preissprüngen führen wird, die wir Konsumenten dann tatsächlich spüren dürften», sagt der Forscher weiter.

«Aber verderbliche Konsumgüter sollten in Mitteleuropa weiterhin verfügbar sein, da die Schiene und die Binnenschifffahrt als Ersatz zur Strasse durchaus infrage kommt und die Produktion oft regionaler erfolgt», sagt Pisch. Bei Kleidung und Schuhen kann es gemäss dem Experten durchaus um Weihnachten herum zu Lücken im Sortiment kommen. Warum die Logistik im Welthandel aus dem Lot geraten ist, darüber spricht Pisch im Interview. (dal) 3

Reich Transporte: Verkauf ist gescheitert

Weil kein Käufer gefunden werden konnte, steht bald die letzte Fahrt an.

Dorothea Alber

Die pinken Lastwagen der Reich Transporte AG in Eschen werden bald von der Bildfläche verschwinden. Eine Vielzahl an Faktoren hat zu den finanziellen Schwierigkeiten geführt. Die Rahmenbedingungen im Transportgewerbe haben sich in den vergangenen Jahren laufend verschlechtert. Zwar sah es kurzzeitig so aus, als wäre eine Rettung des Liechtensteiner Betriebes in letzter Sekunde möglich. Doch weil – anders als anfangs angenommen – kein Käufer gefunden werden konnte, wird das Unternehmen den Betrieb demnächst einstellen.

«Wir wollten möglichst rasch einen Sanierungsplan erstellen, um aufzuzeigen, wie das Unternehmen die offenen Forderungen in den nächsten zwei Jahren begleichen will», sagt Masseverwalter Manuel Walser. Teil des Rettungsversuchs sollten nicht nur Sparmassnahmen sein, sondern das Unternehmen sollte verkauft werden.

«Wir führten Verkaufsgespräche mit zunächst zehn Interessenten und traten mit vier davon in konkrete Verhandlungen», wie der Rechtsanwalt bestätigt. Einige davon kamen auch aus der unmittelbaren Region. Geplant war ein Komplett-Verkauf, bei dem alle Aktien an den neuen Eigentümer hätten übertragen werden sollen.

Coronakredit erweist sich als Knackpunkt

Der Käufer müsste aber nicht nur die Rechte, sondern auch die Verbindlichkeiten des Unternehmens übernehmen. Genau das erwies sich im Falle der Reich Transporte AG als Knackpunkt. Das Unternehmen war zwar bereits vor Corona überschuldet, doch geriet es angesichts der Pandemie in noch unruhigeres Fahrwasser. Die Inhaber mussten einen höheren Coronakredit aufnehmen, um einen Liquiditätsengpass überbrücken zu können. Im Gegensatz zu anderen Unterstützungsmassnahmen für die Wirtschaft

sind die Kredite keine À-fonds-perdu-Beiträge, dennoch halfen sie vielen Betrieben durch eine schwere Zeit. Keiner der Kaufinteressenten war dennoch bereit, diesen Überbrückungskredit, den Reich Transporte im Zuge der Coronapandemie aufnehmen musste, zu übernehmen. Mit einem Sanierungsplan müsste den Gläubigern laut Gesetz zudem eine Mindestquote von 20 Prozent der offenen Forderungen angeboten werden, welche innert zwei Jahren zu begleichen sind. «Das war nicht realistisch», sagt Walser. Doch wie geht es nun weiter? Da es noch Aufträge gibt, wird der laufende Betrieb zunächst aufrechterhalten und dann geordnet zurückgefahren. Nun versucht der Masseverwalter für alle Mitarbeiter eine Lösung und damit eine neue Stelle zu finden. «Wir sind diesbezüglich sehr zuversichtlich, weil Fahrer derzeit in ganz Europa sehr gefragt sind», sagt Walser. Das Unternehmen zählte vor Kurzem noch 20 Mitarbeiter.

Personalien der Woche

ausgewählt von der Redaktion,
präsentiert von:



WILHELM
COMPETENCE
IN HR SOLUTIONS.
SINCE 1979.



Stephan Häberle ist neu als Verwaltungsratspräsident bei der Phoenix Asset Risk Management AG in Vaduz tätig. Der erfahrene Bankier war vom Frühling 2017 bis Ende 2019 CEO der Bank Alpinum AG, Vaduz, und ist seit Juli 2020 Mitglied der Geschäftsleitung der Zürcher M&Aer Merchant Bank AG. Ausserdem hatte er den CEO-Posten bei der Valartis Group AG, Medi Bank AG und Centrum Bank AG Liechtenstein inne.



Martina Gassner wird ab Dezember die neue Apwirtin der Alp Fursch. Am Flumserberg auf 1800 Meter ü. M. wird Journalistin ihre Gäste bedienen. Die Liechtensteinerin hat für das SRF Radio Virus und SRF digital gearbeitet. Dabei hat sie Game-Reviews gemacht oder in der beliebten Serie «Let's Play» mit Kaya Yanar Geister gejagt. Nun wagt sie gemäss sozialen Medien den Sprung von der digitalen Welt ins kalte Bergwasser.



Patricia Colombini, die etwa zwölf Jahre für die Bank Lombard Odier tätig war, wechselt zur lokalen Konkurrenz. Sie war bei der Genfer Bank im Business Development tätig und trug auch massgeblich zur Lancierung und zur Expansion der EAM-Plattform bei. Nun wechselt sie zur Union Bancaire Privée (UBP). Seit Anfang Oktober dieses Jahres ist sie dort auch im Business Development für das EAM-Geschäft aktiv.



Anela Musat wird neue Leiterin der Rechts- und Compliance-Abteilung von Blue Horizon. Die Zürcher Impact-Investing-Firma investiert in Lebensmittel der Zukunft. Blue Horizon will eine rasche Skalierung ihrer Geschäfte erreichen. Das Unternehmen hat deshalb die langjährige Juristin an Bord geholt. Musat war zuvor für CMS Cameron McKenna und Partners Group in London tätig.

Kennen Sie Ihre Kunden und Geschäftspartner?

Wirtschaftswissen kompakt

FIRMENSÜCHE.LI

Impressum

Herausgeber: Vaduzer Medienhaus AG

Geschäftsführer: Daniel Bargetze

Chefredaktorin: Dorothea Alber (da)

Redaktion: Dunja Goop (dg), Elias Quaderer (equ)

Druck: Somedia Partner AG, 9469 Haag

Adressen:

Vaduzer Medienhaus AG, Postfach 884, 9490 Vaduz

Tel. +423 236 16 16, Fax +423 236 16 17

Redaktion: Tel. +423 236 16 89, E-Mail: redaktion@wirtschaftsregional.li

Inserate: Tel. +423 236 16 72, Tristan Gabathuler, tgabathuler@medienhaus.li

Abonnementdienst: Tel. +423 236 16 61, E-Mail: abo@vaterland.li

Internet: www.wirtschaftsregional.li

Wirtschaftsregional

Gastkommentar

«Eine Revolution der Glaubwürdigkeit»

Wie wirkt sich die Schule auf das spätere Einkommen aus? Solch schwierige Fragen lassen sich glaubwürdig beantworten – dank der Methoden, die die diesjährigen Nobelpreisträger, David Card, Joshua Angrist und Guido Imbens, entwickelt haben.

Statistische Zusammenhänge können trügerisch sein. Es sterben weniger Menschen auf dem Motorrad als im Bett. Sind Betten also gefährlich? Während es bei diesem Beispiel noch leicht gelingt, den Durchblick zu behalten, ist es schon etwas schwieriger beim nächsten. «Unser Kind soll aufs Gymnasium, dann hat es bessere Berufsaussichten.» Selbst wenn die Absolventen eines Gymnasiums deutlich mehr verdienen würden als die Absolventen einer anderen Schule, so ist die Kausalität hier noch lange nicht geklärt. Kinder an unterschiedlichen Schulen unterscheiden sich in vielerlei Hinsicht und können nicht direkt miteinander verglichen werden.

Solche Probleme der Kausalanalyse stellen sich in den Sozialwissenschaften immer wieder. Mit einem Experiment, das zufällig bestimmt, wer ins Gymnasium muss und wer in eine andere Schule, könnte der Einfluss der Schule bestimmt werden. Doch ein solches Experiment ist schon aus ethischen Gründen häufig unmöglich. Die diesjährigen Nobelpreisträger David Card, Joshua Angrist und Guido Imbens haben alternative Techniken entwickelt, mit denen sich solch schwierige Fragen trotzdem beantworten lassen. Dazu braucht es Klarheit, unter welchen Bedingungen (insbesondere bezüglich des menschlichen Verhaltens) welche Schlüsse gezogen werden können, und Kreativität in der Suche nach geeigneten Daten. Als Ersatz für echte, von Forscherinnen und Forschern durchgeführte Experimente fanden sie nämlich sogenannte «natürliche Experimente». In diesen führen zum Beispiel institutionelle Regeln oder exogene Veränderungen zu vergleichbaren Gruppen von Kindern in unterschiedlichen Schulsystemen, um beim oben genannten Fall zu bleiben. Das kann etwa über eine Bildungsreform geschehen, die die Länge der Schulpflicht und somit die Häufigkeit eines höheren Bildungsabschlusses erhöht. Aus der Sicht zweier benachbarter und deshalb vergleichbarer Jahrgänge von Kindern, von denen das jüngere der Reform unterworfen ist, aber das ältere noch nicht, ist diese bildungspolitische Veränderung unbeeinflussbar. Somit existiert ähnlich wie in einem Experiment ein vermeintliches (politisches) Zufallselement, das die Bildungswege der Kinder beeinflusst und für die Analyse der Effekte der Bildungsreform genutzt werden kann. Mit dieser Methodik der natürlichen Experimente haben die Nobelpreisträger wichtige Fragen der Arbeitsmarktökonomik beleuchtet und sind Vorreiter für die Anwendung von Kausalanalysen in Volkswirtschaftslehre, aber auch in der Politikwissenschaft und der Soziologie geworden.

David Card wurde für seine methodisch innovativen und gesellschaftspolitisch hochrelevanten Beiträge in der empirischen Arbeitsmarktökonomie ausgezeichnet. Neben dem Effekt von Bildung auf Einkommen untersuchte er insbesondere auch den Effekt von Mindestlöhnen auf die Beschäftigung und von Einwanderung auf den lokalen Arbeitsmarkt. Joshua Angrist und Guido Imbens wurden für ihre herausragenden Leistungen bei der Entwicklung von datenbasierten Methoden zur Analyse von kausalen Zusammenhängen gewürdigt. Dabei geht es insbesondere darum, die Wirkung einer bestimmten Massnahme (hier: Bildung) auf ein interessierendes Ergebnis (hier: das Einkommen) möglichst unverfälscht zu messen.



Der Wirtschaftsnobelpreis geht heuer an die drei Forscher Joshua Angrist (Foto), David Card und Guido W. Imbens.
Bild: Keystone

Die drei Forscher gehören mit zu den wichtigsten Initianten und Treibern der sogenannten «credibility revolution» in der Ökonomie und anderen Sozialwissenschaften, die zu einem Quantensprung in der Qualität und somit eben auch in der Glaubwürdigkeit von Kausalanalysen geführt hat. Dieser basiert auf der Kombination einer verbesserten Datenlage mit immer ausgereifteren statistischen Verfahren. Die Erhöhung der Glaubwürdigkeit begründet sich auch darin, dass die statistischen Annahmen über das menschliche Verhalten offengelegt werden und deren Plausibilität kritisch hinterfragt wird. Dies deckt blinde Flecken der Analyse auf und diszipliniert das Schlussfolgern.

«Die drei Forscher gehören mit zu den wichtigsten Initianten und Treibern der sogenannten «credibility revolution» in der Ökonomie.»

Die statistischen Verfahren mit so klingenden Namen wie «Matching», «Instrumentenvariablen», «Differenz-in-Differenzen» oder «Regressionsdiskontinuität» kommen nicht nur in der Arbeitsmarktökonomie (einem Hauptforschungsfeld aller drei Preisträger) zum Einsatz, sondern in allen Bereichen der datenbasierten Politikevaluation. Dazu gehören die Gesundheits-, Sozial-, Bildungs- und Steuerpolitik. Immer häufiger werden diese Methoden auch in privaten Firmen und insbesondere in grossen Tech-Konzernen (wo mittlerweile etliche ehemalige Schüler und Schülerinnen der Preisträger beschäftigt sind) genutzt, z. B. zur Evaluation von Preispolitiken oder von Marketingkampagnen.

Ein Ende der «credibility revolution» ist im Zeitalter von Big Data und Digitalisierung noch nicht in Sicht. In der Tat werden zurzeit eine Vielzahl neuer Methoden entwickelt, die die Techniken der Kausal-

analyse mit dem sogenannten maschinellen Lernen (einem Teilbereich der künstlichen Intelligenz) kombinieren, um die Qualität von datenbasierten Evaluationen weiter zu steigern. Vor dem Hintergrund dieses im Entstehen begriffenen «kausalen maschinellen Lernens» werden die wissenschaftlichen Errungenschaften der diesjährigen Wirtschaftsnobelpreisträger noch länger brandaktuell bleiben.

Sowohl Joshua Angrist als auch Guido Imbens erhielten die Ehrendoktorwürde der Universität St. Gallen in den Jahren 2007 bzw. 2014. Auch David Card weilte bereits in der Schweiz und arbeitet an einem gemeinsamen Forschungsprojekt mit der Universität Lausanne. Joshua Angrist kommt sogar regelmässig in die Schweiz, um am «Ski and Labor Seminar» der alpenländischen Arbeitsmarkt-Ökonomen und -Ökonominen teilzunehmen. Wie der Name des Seminars verrät, kommt neben der Forschung auch das Soziale wie das gemeinsame Skifahren nicht zu kurz, was insbesondere auch Nachwuchsforscherinnen und Nachwuchsforschern die Möglichkeit eröffnet, ihre Forschungsideen mit Joshua Angrist in ungezwungener Atmosphäre zu diskutieren.

Alle drei Nobelpreisträger sind noch vergleichsweise jung und wissenschaftlich aktiv. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass nur maximal drei Ökonomen gleichzeitig ausgezeichnet werden können, erscheint die Frage interessant, ob David Card den Preis womöglich mit seinem ehemaligen Koautor Alan Krueger geteilt hätte, wenn dieser nicht vor zwei Jahren verstorben wäre. Zur Beantwortung dieser Fragestellung ist uns jedoch keine Kausalanalyse bekannt.

Über die Autoren

Berno Büchel, Professor für Volkswirtschaftslehre, Lehrstuhl für Mikroökonomie, an der Universität Fribourg.

Martin Huber, Professor für Volkswirtschaftslehre, Lehrstuhl für Angewandte Ökonometrie und Politikevaluation, an der Universität Fribourg. 2011/2012 besuchte er als Gastforscher Guido Imbens an der Harvard University.



Berno Büchel



Martin Huber



Stau im Hafen

Corona hat die Logistik im Welthandel aus dem Gleichgewicht gebracht. Zuerst herrschte ein Containerstau, jetzt fehlen Frachtschiffe. Wann beruhigt sich die Lage wieder?

Anfangs brachte die Pandemie die Lieferketten aus dem Gleichgewicht. Dann waren die Häfen in China gesperrt. Jetzt stauen sich Frachter und die Containerschiffe werden knapp.

Bild: Keystone

Interview: Dorothea Alber

Containerschiffe stauen sich in den Häfen Europas. Drohen nun Engpässe? **Frank Pisch** vom Schweizerischen Institut für Aussenwirtschaft und Angewandte Wirtschaftsforschung an der HSG forscht über Lieferketten und erklärt, wann der Welthandel wieder Fahrt aufnimmt.

Herr Pisch, in Rotterdam und Hamburg stapeln sich die Container in den Häfen. Wie kommt es zu diesem Stau?

Frank Pisch: Die Gründe sind tatsächlich vielfältig. Schon vor der Pandemie gab es durch eine stetig wachsende Nachfrage nach Gütern auf der einen Seite und eine träge Infrastruktur auf der anderen immer längere Verzögerungen an Knotenpunkten.

Corona hat die Situation verschlimmert?

Ja, durch coronabedingte Hafenschliessungen Chinas und enorme Fluktuationen im Konsum wurden diese Probleme verstärkt, sodass Güter, Container und Schiffe im Moment nicht dort sind, wo sie gebraucht werden. Dabei ist anzumerken, dass ein grosser Teil unserer globalen Logistik noch in den Kinderschuhen der Digitalisierung steckt, und solche Probleme daher nur schwer überwunden werden können.

Nun kommt zum Containerstau noch ein Mangel an Frachtern hinzu. Wie wirkt sich das derzeit auf Unternehmen in Europa und auf die Importe aus?

Wir sehen natürlich massive Lieferkettenschwierigkeiten, sodass die Produktion vieler Industriebetriebe gedrosselt oder sogar nur zeitweise läuft – dies trifft insbesondere auf die Automobilbranche, auf Hersteller von Haushaltsgeräten, die Möbelindustrie und Handelsunternehmen zu. Insgesamt ist der Aussenhandel aber auf einem guten Weg, was in der Entwicklung in China und Asien allgemein sowie im doch eher geringen Kaufkraft-

verlust der Konsumenten in Europa begründet liegt.

Wie reagieren Unternehmen auf die anhaltenden Engpässe bzw. werden Lieferketten wieder regionaler?

Wir Ökonomen würden die aktuellen Verwerfungen auf der Angebotsseite als gesamtwirtschaftlich bezeichnen: praktisch alle Unternehmen bekommen beispielsweise den Halbleitermangel zu spüren, da es mehrere Jahre dauert, neue Fabriken zu errichten und hochzufahren. Kurzfristig müssen sich unsere Betriebe also in Geduld üben, auch wenn es natürlich gewisse regionale Kapazitäten gibt. Mittel- und langfristig hängt die Struktur der globalen Lieferketten meines Erachtens vor allem davon ab, wie sich der Konflikt zwischen China und den USA entwickelt und wie sehr sich Europa im Zuge des klimaorientierten Umbaus der Wirtschaft von anderen Regionen entkoppeln will.

bleibt den Unternehmen im Moment nichts anderes übrig, als die Preiserhöhungen an die Konsumenten weiterzugeben?

Nein, oder zumindest nicht bei den typischerweise dominierenden Unternehmen in den jeweiligen Industrien:

Einen Teil der gestiegenen Kosten könnten sie ohne Probleme in ihre Gewinne absorbieren. Da wir in den meisten Branchen jedoch hohe Marktkonzentration und damit Marktmacht haben – denken Sie nur an den Automarkt oder Hausgerätehersteller – sehen wir nichtsdestotrotz eine Weitergabe dieser Kostensteigerungen an die Verbraucher.

Welche weiteren Folgen hat das? Wird die Inflation steigen?

Die Engpässe tragen schon heute zu hohen Inflationsraten in manchen Güterkategorien bei. Da ich in den nächsten zwei Jahren eine Normalisierung in diesem Bereich erwarte, glaube ich nicht, dass Schwierigkeiten in Lieferketten eine grosse Rolle spielen werden. Vielmehr wird sich der klimaorientierte Umbau unserer Wirtschaft auch in den Preisen unserer Güter und Dienstleistungen widerspiegeln, insbesondere getrieben durch den Energie-Input.

Birgt die derzeitige Situation auch Vorteile und ergeben sich durch die gestörten Lieferketten auch Chancen?

Wir stehen mit dem klimaorientierten Umbau unserer Wirtschaft vor einer vielleicht nie dagewesenen Herausforderung für den Staat, für die Privatun-

ternehmen und für uns Konsumenten. Eine so fundamentale Infragestellung und damit verbundene Restrukturierung von Lieferketten, wie wir sie jetzt infolge der Pandemie beobachten, ist eine ganz unverhoffte Gelegenheit, zielgerichteter und schneller zu agieren.

Experten kritisieren den Schlankheitswahn der Lieferketten, «Just-in-Time», der sich nun rächt. Gibt es Nachholbedarf in Bezug auf die Robustheit und Widerstandsfähigkeit der Lieferketten von europäischen Unternehmen?

Die Pandemie hatte und hat massive Auswirkungen auf unsere internationalen Produktionsnetzwerke, und es wäre wohl kaum unternehmerisch ratsam, mit Lagerhaltung gegen solche Schocks vorzugehen. Des Weiteren ist es teuer, mehrere Zulieferer insbesondere im hochpreisigen Europa für das gleiche Zwischenprodukt vorzuhalten, da so wichtige Skaleneffekte und damit Produktivität verloren gehen. Ich glaube jedoch auch, dass durch die starke Auslagerung von Produktion insbesondere nach China viel Wissen und schöpferische Kraft «verloren» gegangen ist, die wir in Krisensituationen brauchen. In der Pandemie haben wir beispielsweise gesehen, wie die

«Wir sehen massive Lieferkettenprobleme, sodass die Produktion vieler Industriebetriebe gedrosselt oder sogar nur zeitweise läuft.»



Frank Pisch
Assistenzprofessor und
Wirtschaftsforscher

wenigen verbliebenen Ostschweizer Textilunternehmen von heute auf morgen medizinische und andere Masken produziert oder darbenende herstellende Betriebe in Grossbritannien ohne jede Erfahrung auf die Produktion von Beatmungsgeräten umgestellt haben. Diese Flexibilität gilt es im volkswirtschaftlichen Kalkül zu berücksichtigen.

Wann wird sich die Lage wieder normalisieren bzw. was ist Ihre Prognose, wann enden die Staus?

Wir sehen derzeit noch viel Unsicherheit, denn die Pandemie ist – vielleicht entgegen dem mehrheitlichen Gefühl – noch nicht überstanden; hunderttausende akute Coronafälle bedeuten ebenso viele Möglichkeiten für eine gefährliche Mutation und eine brenzlige Lage vor allem in Entwicklungsländern. Dennoch ist unter der Führung Europas, Chinas und den USA davon auszugehen, dass sich die Lieferengpässe im Laufe des nächsten Jahres entspannen und ab 2023 wieder eine Art Normalität herrschen wird. Dies immer unter der Voraussetzung jedoch, dass der Sino-Amerikanische Konflikt nicht (weiter) eskaliert.

Lkw-Fahrer fehlen in ganz Europa

In Grossbritannien spitzte sich die Situation mit Versorgungsengpässen zuletzt zu. Das wird dem Mangel an Lkw-Fahrern auf der Insel zugeschrieben. Die britische Marktforschungsfirma TI schätzt, dass in Europa – inklusive Grossbritannien – derzeit etwa 400 000 Fahrer fehlen. Noch stärker als England ist Polen betroffen mit fast 124 000 offenen Stellen. Andere Quellen machen einen Bericht der «NZZ» zufolge etwas abweichende Schätzungen, aber in der Tendenz seien sich alle einig. Schon vor der Pande-

mie fiel es Transportunternehmen in Europa schwer, Fahrer zu finden. Die Situation ist auch in der Region ein Thema. «Chauffeure fehlen überall und daher auch in Liechtenstein», sagt Anton Wohlwend, der im Vorstand der Sektion Transporte, Spedition und Logistik der Wirtschaftskammer sitzt. Das höhere Lohnniveau verschaffe den Transportunternehmen in Liechtenstein noch einen kleinen Vorteil gegenüber der EU und daher ginge es derzeit noch, doch «in Zukunft wird das sicher ein Problem werden», be-

tont Wohlwend auf Anfrage. Der Beruf des Chauffeurs sei gerade jetzt in der Coronapandemie systemrelevant. Die Ausgangslage wäre laut Wohlwend mit einer Berufslehre gut. Doch diese Lehre zum Strassentransportfachmann oder zur -fachfrau schliessen pro Jahr nur 300 Jugendliche in der Schweiz ab. «Der Beruf stösst nicht auf grosses Interesse, weil in der öffentlichen Wahrnehmung ein falsches Bild herrscht», ist Wohlwend, der ein gleichnamiges Transportunternehmen in Liechtenstein führt, überzeugt. (dal)

«Sobald ich im Land tanken kann, steige ich um auf Wasserstoffauto»

Die erste Wasserstoff-Tankstelle des Landes, Pläne für ein grünes Wasserstoff-Kompetenzzentrum und ein Wasserkraftwerk im Rhein: Der Präsident des Vereins H2-Liechtenstein Roland A. Jansen (71) will die Wasserstofftechnik im grossen Stil in Liechtenstein etablieren.

Interview: Dunja Goop

Herr Jansen, was hat Wasserstoff mit Transport zu tun?

Roland A. Jansen: Sehr viel. Blicken wir zum Beispiel in die Schweiz. Dort gibt es derzeit eine fantastische Entwicklung. Grosse Supermärkte wie Migros, Coop oder Landi haben zusammen mit grossen Transportunternehmen wie Galliker AG, G. Leclerc Transport AG, Christian Cavegn AG einen Verein gegründet, mit dem Ziel einen Weg zu finden, die CO₂-Emissionen der beteiligten Unternehmen zu reduzieren. Dies geschieht unter anderem durch den Einsatz von Lastwagen mit Wasserstoffantrieb.

Wie viele dieser wasserstoffbetriebenen Lastwagen fahren derzeit auf Schweizer Strassen?

Bis Jahresende sind es bereits 200 Wasserstoff-Lastwagen und in drei Jahren sollen es schätzungsweise gar 1600 sein. Der koreanische Fahrzeughersteller Hyundai produziert diese Wasserstoff-Lastwagen und bietet sie zum Leasing-Tarif eines Diesel-Lastwagens an. Das brachte den Durchbruch. Seither werden immer mehr Wasserstoff-Lastwagen in die Schweiz importiert.

Welche Vorteile haben diese Wasserstoff-Lkw gegenüber herkömmlichen Diesel-Fahrzeugen?

Die CO₂-Emissionen sind null. Um es konkret zu machen: Ein mit Dieseltreibstoff betriebener

Lastwagen produziert pro Jahr 70 Tonnen CO₂, ein wasserstoffbetriebener Lastwagen hat keine CO₂-Emissionen. Zudem fällt die Kraftfahrzeugsteuer für emissionsfreie Wasserstoff-Lkw weg, was schnell eine Einsparung von 100 000 Franken pro Fahrzeug ausmachen kann. Im Vergleich zu Elektroautos werden zudem weder Lithium noch seltene Metalle für die Batterieproduktion benötigt. Ein weiterer Vorteil besteht übrigens darin, dass ein Wasserstoff-Lkw innerhalb von nur 5 bis 10 Minuten aufgetankt ist und dann wieder 500 Kilometer fahren kann. Bei Elektroautos kann das Auftanken länger dauern.

Trotzdem: Der öffentliche Diskurs zu Mobilität wird heute fast ausschliesslich vom Thema Elektroantrieb bestimmt.

Ich will gar nicht behaupten, dass Wasserstoff das Nonplusultra ist. Die Lösung des Energieproblems muss man sich als Mosaik an Massnahmen vorstellen. Eine davon ist Wasserstoff, der als Energiequelle nachhaltig und lokal produziert werden kann und zudem als Stromspeicher dient. Nichtsdestotrotz kann Elektromobilität durchaus kritisch betrachtet werden – etwa indem man sich die Fragen stellt: Woher kommt der Strom für die Lithium-Batterien? Ist der Strom nachhaltig produziert oder nicht? Wie lange waren die Transportwege? Wird der Strom aus Atomkraft produziert oder mit Erdgas erzeugt? 40 Prozent des Erdgases stammt nämlich aus Russland. Auch bei den Plug-in-Hybrid- und E-Autos zur Herstellung der Batterien wird Kobalt und Lithium benötigt. Ein häufig unterschätzter Nachteil von Lithium-Batterien ist das Problem der Tiefenentladung: Durch die vollständige Entladung des Akkus kann es zur Umpolung und weiteren irreparablen Schäden in den Lithiumzellen kommen, welche die Batterien vollständig zerstören können. Durch beispielsweise mechanische Einwirkung, Kurzschluss, Überladung, Tiefenentladung oder Überhitzung kann es auch zum Brand oder gar zur Explosion kommen.

Welches sind denn Ihre Hauptargumente für Wasserstoff?

Die CO₂-Emissionen sind gleich null und Wasserstoff kann lokal produziert sowie gelagert werden. Wasserstoff kommt in der Natur nur in geringsten Konzentrationen als reines Gas vor, wohl aber ist er im Wasser und auch in beinahe allen organischen Verbindungen als Bindungspartner vorhanden. Wasserstoff muss also zuerst erzeugt werden, um für die Nutzung als Energieträger

verfügbar zu sein. Wasserstoff muss aus einem in grosser Menge verfügbaren Rohstoff stammen und dieser Rohstoff ist Wasser. Da auch das Reaktionsprodukt nach der Verwendung als Brennstoff wiederum das reine Wasser ist, ist der Kreislauf geschlossen und neutral in dessen Auswirkung auf Klima, Umwelt und Ressourcenverbrauch. Es werden also keine Schadstoffe produziert und in die Umwelt abgegeben. Die einzigen Emissionen sind Wasser und Wärme.

Wie sieht es mit der Infrastruktur aus? Sprich wie gut ist das Tankstellennetz ausgebaut?

Mittlerweile gibt es zwischen Genf und St. Gallen acht Wasserstoff-Tankstellen. In Graubünden engagieren sich derzeit die grossen Stomversorger, um Wasserstoff zu produzieren und zwei entsprechende Tankstellen in Ilanz und Cazis zu bauen. In Deutschland werden zurzeit 500 Wasserstoff-tankstellen gebaut.

Wie sieht es mit Wasserstoff als Treibstoff für Pkw aus?

Am 13. Oktober hat Hyundai angekündigt, zwei Fabriken zur Herstellung von Brennstoffzellen zu bauen. Das Investitionsvolumen beträgt zwei Milliarden Dollar. Damit wird das Angebot von Wasserstoff-Pkw erheblich vergrössert werden. Zurzeit bieten Toyota und Nissan entsprechende Fahrzeuge an.

Gibt es auch in Liechtenstein Wasserstoff-Pkw?

Noch nicht. Aber wir wollen diesem Ziel etwa durch den Bau einer Wasserstofftankstelle näherkommen. Daher habe ich diese Woche einen Antrag bei der Regierung eingereicht, um auf dem Grundstück neben der ehemaligen Erdgastankstelle in Vaduz ein Zentrum für grünen Wasserstoff einzurichten.

Wie genau soll ein solches Wasserstoff-Kompetenzzentrum aussehen?

In einem solchen Kompetenzzentrum könnten die Informationen, welche zum Thema Wasserstoff nach Liechtenstein fliessen, gebündelt werden. Ebenfalls könnte ich mir eine Zusammenarbeit mit den bestehenden Fakultäten an der Hochschule für Technik Rapperswil und der Fachhochschule Graubünden oder auch mit führenden Wasserstoffbetrieben wie Linde, Siemens und Volkswagen vorstellen. Wer an der Idee eines Wasserstoffzentrums interessiert ist, kann sich gerne an unseren Verein wenden.

«Wir wollen neben der ehemaligen Erdgastankstelle ein Zentrum für grünen Wasserstoff errichten.»



Eines Ihrer Ziele ist es, Wasserstoff in Liechtenstein zu produzieren. Woher wollen Sie den «inländischen» Wasserstoff denn beziehen?

Eine gute Frage. Wasserstoff kann aus Solarstrom, Wasser-, Windkraft und Abfallverwertung hergestellt und gespeichert werden. Sämtliche Regierungsgebäude sowie auch die Gebäude von Feuerwehren, Polizei, Liemobil, Post und vor allem Landtagsgebäude könnten mit Fotovoltaikanlagen ausgerüstet werden. Der erzeugte Strom könnte im neuen Wasserstoffzentrum mittels Elektrolyse zu Wasserstoff umgewandelt und gelagert werden. Beim Wasserkraftwerk Samina könnte ebenfalls ein Elektrolyseur installiert werden. Mit Stromanbietern in Grau-

H2-Liechtenstein

Wasserstoff (H₂) wird zur Lösung der globalen Energie- und Umweltprobleme beitragen, davon ist der 2018 von Kurt Ilg gegründete Verein H2-Liechtenstein überzeugt. Die Mitglieder des in Triesen ansässigen Vereins wollen der kontinuierlichen Zerstörung der Erde als Lebensraum nicht tatenlos zusehen und setzen sich daher für Wasserstoff als Energieträger ein. Mehr Informationen unter www.h2-liechtenstein.org.



Roland A. Jansen sieht in wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen eine echte Alternative zur Elektromobilität.

Bild: Tatjana Schnalzger

bünden müssten zudem Lieferungsverträge für Wasserstoff abgeschlossen werden.

Wollen Sie auch ein Wasserkraftwerk im Rhein bauen?

Warum nicht? Ich würde gerne mithelfen, ein solches Projekt zu realisieren.

Noch einmal zu Ihrer Idee für ein Wasserstoff-Kompetenzzentrum: Können Sie uns hierzu eine Investitionssumme nennen?

Das hängt davon ab, wie gross ein potenzielles Wasserstoffzentrum sein wird. Wenn damit die ganze Versorgung von Liechtenstein gemeint ist, von Schaanwald bis Balzers, denke ich, dass eine Investition über circa 100 Millionen Franken benötigt wird.

Wer soll das finanzieren?

Es gibt verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten, beispielsweise können sogenannte «Green Bonds», also grüne Anleihen, emittiert werden, welche von jedem Liechtensteiner oder der Pensionskasse gekauft werden könnten. Die Finanzierung ist aus meiner Sicht das kleinste Problem.

In den vergangenen Monaten ist der Ölpreis kontinuierlich angestiegen. Stellt Wasserstoff auch vor diesem Hintergrund eine Alternative zu den immer teurer werdenden fossilen Treibstoffen dar?

Ja, unbedingt. Wasserstoff, der lokal produziert wird, bleibt stabil im Preis und korreliert nicht mit steigenden Öl- und Erdgaspreisen.

Welches sind die Nachteile der Wasserstoff-Technologie?

Nachteile sind hier Vorurteile. Früher war die Qualität der Wasserstofftanks nicht so gut. Die Menschen denken mitunter, dass Wasserstoff gefährlich ist. Soweit ich orientiert bin, gibt es keine Nachteile, auch da die Wasserstofftechnologie in

«Es werden mit Wasserstoff keine Schadstoffe produziert und in die Umwelt abgegeben.»

den letzten zwanzig Jahren sehr viele Fortschritte gemacht hat.

Apropos gefährlich: Sind hier eventuell noch die Bilder der Hindenburg-Katastrophe in den Köpfen der Menschen?

Die Geschichte des Luftschiffs kennt wohl jeder. Die Hindenburg-Katastrophe von 1937 könnte aber heute nicht mehr passieren. Die Wasserstofftanks sind heute aus Kevlar gebaut. Beispielsweise hat die japanische Armee ein Experiment durchgeführt und mit scharfer Munition auf Kevlar-Tanks geschossen, die mit Wasserstoff gefüllt waren. Dabei ist nichts passiert – die Tanks haben die Prüfung bestanden. Diese sind heutzutage besser und sicherer als je zuvor. Wasserstoff ist 14 Mal leichter als Luft und steigt vertikal auf, wenn die Tankventile geöffnet werden.

Welches Fahrzeug fahren Sie privat?

Ein Hybridauto und ein Elektrobike. Sobald im Land eine Wasserstofftankstelle gebaut ist, steige ich um auf ein Wasserstoffauto.

US-Präsident Joe Biden hat grosse Pläne mit Wasserstoff und hat unlängst Gelder in Höhe von acht Milliarden Dollar für den Aufbau einer Versorgung mit klimafreundlichem Wasserstoff genehmigt. Ein Teil des Wasserstoffs soll jedoch so genannter «blauer Wasserstoff» sein, der aus fossilen Brennstoffen

wie etwa Erdgas hergestellt wird. Einer Studie zufolge soll dieser das Klima jedoch mehr schädigen, als das Erdgas direkt zu verbrennen. Wie lautet hierzu Ihre Einschätzung?

Blauer Wasserstoff resultiert aus der Dampfreduzierung von Erdgas. Das Erdgas wird dabei in Wasserstoff und CO₂ gespalten. Das Kohlenstoffdioxid wird bei diesem Verfahren der Dampfreformierung aber nicht in die Atmosphäre ausgestossen, sondern gespeichert oder industriell weiterverarbeitet. In Liechtenstein haben wir zu wenig Industrie, um grosse Mengen von blauen Wasserstoff abzunehmen. Ich bin nicht für diese Art von Wasserstoff. Gerade wenn wir jetzt über eine bessere Alternative verfügen und es von null aufbauen, müssen wir das Beste nehmen. Und das ist der grüne Wasserstoff – dieser wird wie schon gesagt aus Wasserkraft, Windkraft, Solarenergie und Abfallverwertung gewonnen.

Zur Person:

Roland A. Jansen (71) ist Präsident des Vereins H2-Liechtenstein. Er absolvierte ein Betriebswirtschaftsstudium an der Universität St. Gallen. Nach beruflichen Stationen bei Merrill Lynch, Cargill und Coutts Bank arbeitete der Fund Manager bei der Liechtensteinischen Landesbank. Der Fachbuchautor, Gastdozent und Konsultant ist verheiratet und Vater von zwei Kindern. Er lebt in Triesen.

Gastkommentar

Lohnverhandlungen stehen unter besonderen Vorzeichen

Der Streit zwischen der Deutschen Bahn und der Lokführergewerkschaft über das Ausmass von Lohnanpassungen und die Streiks der Lokführer zur Untermauerung ihrer Forderungen kündigten an, dass nun überall die Frage nach Lohnerhöhungen akut wird. Im Herbst jeweils treffen die Forderungen der Arbeitnehmerseite auf die Angebote der Arbeitgeber. Dass zwischen Forderungen und Angeboten meistens eine Lücke klafft, liegt in der Natur der Sache. In den Verhandlungen versuchen die Sozialpartner, die sich ihrer Verantwortung um das Wohl des Landes, der Wirtschaft sowie der Arbeitnehmer und Arbeitgeber bewusst sind, diese Lücke zu schliessen. Wenn sich die Verhandlungspartner einigen, liegt zumeist ein Kompromiss vor, mit dem beide Seiten leben können.

Dieses Jahr stehen die Lohnverhandlungen unter besonderen Vorzeichen, geprägt durch die anhaltende Pandemiesituation. Gesamthaft gesehen, ist die Wirtschaft bisher gut über die Runden gekommen, womit Verständnis für die Forderung nach Lohnerhöhungen aufgebracht werden kann. Allerdings zeigen sich Unterschiede in den verschiedenen Branchen, was bei den Verhandlungen berücksichtigt werden muss. Allgemein gültige Forderungen über alle Branchen hinweg sind daher nicht realistisch, sondern notwendig ist eine differenzierte Betrachtungsweise. Zudem darf nicht vergessen werden, dass die Pandemie noch nicht beendet ist, sondern auf absehbare Zeit immer wieder mit Einschränkungen für Wirtschaft und Gesellschaft gerechnet werden muss. Solche Unwägbarkeiten müssen bei den Verhandlungen miteingerechnet werden. Auch wenn Verständnis für Lohnanpassungen und den Ausgleich der leicht angezogenen Teuerung aufgebracht werden kann, nicht alle Branchen befinden sich schon auf dem Niveau wie vor der Pandemie.

Die Gewerkschaften in der Schweiz haben bereits argumentiert, die Arbeitnehmer müssten mit

«Die Unternehmen dürfen nicht zu stark gefordert werden, weil sonst die Gefahr von Insolvenzen oder Geschäftsaufgaben droht.»

Martin Meyer
Präsident der Wirtschaftskammer Liechtenstein

Lohnerhöhungen und Teuerungsausgleich am Wirtschaftsaufschwung beteiligt werden. Wenn die Lohnempfänger mehr Geld zur Verfügung hätten, werde die Kaufkraft gestärkt, womit die Krise schneller bewältigt werden könne. Auch wenn dieser Argumentation eine gewisse Logik nicht abgesprochen werden kann, lässt sie doch etwas Entscheidendes auf der Seite: Der Aufschwung ist noch nicht gefestigt, Rückschläge aufgrund von Covid-Mutationen sind durchaus möglich. Vorsicht ist also angebracht, die Unternehmen dürfen nicht zu stark gefordert werden, weil sonst die Gefahr von Insolvenzen oder Geschäftsaufgaben droht.

Bei den Lohnverhandlungen für 2022 wird vor allem im Mittelpunkt stehen, was den Unternehmen in der aktuell immer noch unsicheren Zeit zugemutet werden kann und welche Ansprüche der Arbeitnehmer gerechtfertigt sind. Angesichts

der Situation, dass nicht alle Branchen mit den gleichen Problemen zu kämpfen haben und nicht alle Unternehmen innerhalb der Branchen vor vergleichbaren Herausforderungen stehen, braucht es von beiden Seiten eine pragmatische Flexibilität. Das Gewerbe ist sich bewusst, dass für gute und zuverlässige Arbeit eine entsprechende Entlohnung gerechtfertigt ist. Dieses Bewusstsein kommt insbesondere zum Ausdruck bei den stetigen Bemühungen, jegliches Lohndumping zu unterbinden. Gleichzeitig kann aus diesem Bewusstsein und aufgrund der speziellen Covid-Situation abgeleitet werden, dass individuelle Lohnanpassungen zielführender als generelle Erhöhungen sein werden. Ein Grundkonsens für solche Lösungen liegt bereits mit den zahlreichen Gesamtarbeitsverträgen vor, die zwischen den Sozialpartnern zum gegenseitigen Vorteil abgeschlossen wurden und die sich in der Vergangenheit bewährt haben.

Wie Beispiele aus anderen Ländern immer wieder zeigen, führen extreme Positionen selten zum erhofften Erfolg, sondern bereiten den Weg vor für Verhärtungen bei anstehenden Verhandlungen. Die Wirtschaftskammer schätzt den sozialen Frieden in unserem Land als bedeutende Errungenschaft aus der Vergangenheit ein. Diese Errungenschaft und das Zusammenspiel der Sozialpartner, die bei Verhandlungen um eine ausgewogene und beide Seiten zufriedenstellende Lösung ringen, gilt es bei den Lohnverhandlungen für 2022 und selbstverständlich auch für die weitere Zukunft zu bewahren und zu verteidigen.



Martin Meyer
Präsident
der Wirtschaftskammer

Börsenkommentar

Reaktionen

Die Börsen seien 90 Prozent der Zeit effizient, auf die restlichen 10 Prozent komme es an, sagte Warren Buffett. Diese 10 Prozent sind klassisches Behavioral Finance Territorium. Es geht um die in der Behavioral Finance Literatur umfassend behandelte Thematik von Über- und Unterreaktionen.

Ein Crash stellt eine Überreaktion auf ein unerwartetes exogenes Ereignis dar, wie zum Beispiel der Ausbruch der Covid-Pandemie letztes Jahr. Ein Crash ist kurzlebig.

Warum weiss man, dass es ein Crash und kein Bärenmarkt ist? Weil einem Crash nicht jene endogenen Prozesse vorangegangen sind, die typischerweise einem Bärenmarkt vorangehen. Ein Bärenmarkt ist nicht kurzlebig, sondern dauert rund zwei Jahre und kostet 50 bis 60 Prozent vom Höchst eines Indexes.

Unterreaktion beschreibt einen schleichenden Prozess während dem Informationsfluss, die im Widerspruch zu eindrücklichen alten Erfahrungen stehen, tröpfchenweise in des Erwartungskonstrukt übernommen werden. Wie beispielsweise hohe Bewertungen. Seit Jahren ein Thema, bislang aber verdrängt.

Woran erkennt man, dass verdrängte Informationen beginnen, eine Rolle zu spielen? An der schrumpfenden Marktbreite, der Abnahme des Momentums und der Zunahme der Volatilität. Kritisch wird es, wenn alle drei Elemente kumulativ auftreten, nachdem ein Trend schon lang bestanden hat.

Marktbreite und Momentum nehmen seit einigen Wochen in allen Sektoren ab. Die Volatilität hat ganz leicht angezogen. Wie reagiert man darauf? Sicher nicht mit einer Überreaktion auf die Überschrift zu einem Beitrag der NZZ auf der Frontseite der Ausgabe vom 13. Oktober: «Evergrande wird zum globalen Risiko».

Das Problem Evergrande wird so behandelt werden wie die kommunistische Partei Chinas es behandelt haben will. Wir können darüber spekulieren, haben aber im Grunde genommen keine Ahnung, wie sie es handhaben werden. Evergrande ist gar kein Thema mehr für die Börse. Thema wird sein, wie die KP Chinas das Problem aus der Welt schafft. Das Wie könnte ein exogenes Ereignis sein, das einen Crash auslöst. Beim Crash sollte man nicht verkaufen. Wenn die Stimmung rabenschwarz ist, sollte man kaufen. Zu Stimmungen ein anderes Mal.

Wie man mit dem möglichen Effekt eines schleichenden Einbaus von Bewertungen ins Erwartungskonstrukt umgehen soll, was mit der Zeit in einen Bärenmarkt münden könnte, liegt auf der Hand: Indem die Volatilitätstoleranz reduziert wird. Dazu bieten sich Standardabweichungen an, am besten in Form von Bollinger-Bändern. Sie sind dem jeweiligen Index aufgrund seiner Handelshistorie anzupassen und müssen ignoriert werden, wenn ein Kursschock auf eine konkrete Meldung zurückgeführt werden kann.



Alfons Cortés
Börsenexperte

Nach 74 Jahren hob Alitalia gestern zum letzten Mal ab



Alitalia galt einst als das Nationalsymbol Italiens. Nun hat sie den seit Jahren andauernden Kampf ums wirtschaftliche Überleben verloren. Damit beginnt ein neues Kapitel in Italiens Luftfahrt. Heute wird die neue Staatsairline Italia Trasporto Aereo (Ita) zum ersten Mal abheben.

Bild: Keystone

Mit dem Auto-Abo fährt man günstiger

Ein neues Geschäftsmodell erobert den Fahrzeugmarkt. Auch Liechtensteiner können ein Auto-Abo lösen, doch nicht bei allen Anbietern.

Manuela Schädler

Schon heute nutzen mehr als 45 Prozent aller Menschen Abo-Modelle wie Spotify oder Netflix. Warum also nicht auch ein Abo für das Auto? Dies schreibt das Schweizer Start-up Carify auf seiner Homepage. Es ist einer der Unternehmen, die Langzeitmieten für Autos anbieten. Das Prinzip: Statt ein Auto zu leasen oder zu kaufen, kann es je nach Anbieter monatlich, halbjährlich oder auch länger gemietet werden. Während der Laufzeit sind alle Kosten ausser des Benzins inklusive: Service und Wartung, Fahrzeugsteuern, Reifenwechsel und die Versicherung.

Den Markt im Sturm erobert

Seit rund drei Jahren erobern Unternehmen mit dem neuen Geschäftsmodell, welches seinen Ursprung in den USA hat, den Schweizer Markt. Mit Erfolg. Gemäss diversen Studien soll es schnell an Marktanteilen gewinnen und bis 2030 zirka 40 Prozent der Neuzulassungen ausmachen.

«Die Nachfrage steigt von Monat zu Monat weiter an», sagt Sergio Studer, Co-Founder von Carify. Gestartet ist das Start-up 2019. Im vergangenen Jahr konnte Carify bereits über zweitausend Autos als Abo vermieten. Zum einen habe die Coronakrise gezeigt, dass die Menschen in unsicheren Zeiten auf flexible Nutzungsmodelle wechseln und sich nicht langfristig binden wollen. Zum anderen seien besonders Elektroautos gefragt. «Das Abo ist die ideale Lösung, um diese neue Technologie kennenzulernen und verschiedene Modelle zu testen», so Studer.

Und ein weiterer Punkt spricht für das Auto-Abo: In den meisten Vergleichen schneidet das Modell günstiger ab als Leasing-Angebote.

Das Konsumenten-Magazin «Saldo» hat beispielsweise die Abo-Kosten vom grössten Schweizer Anbieter Carvolution mit dem Kauf, Leasing und Kredit verglichen. Das Fazit: Innerhalb von drei Jahren können 22 300 Franken gespart werden. Untersucht wurden die Gesamtkosten. Die Leasingrate alleine ist oft günstiger als ein Abo. Ein Vergleich mit einem Autokauf ist jedoch weniger eindeutig. Je nach Dauer des Autobesitzes ist der Kauf häufig die



Das Auto-Abo ist eine gute Alternative zum Leasingmodell. Vergleiche zeigen, dass das Fahren im Abo günstiger ist, da die Nebenkosten wie Service, Fahrzeugsteuern und Reifenwechsel inklusive sind.

Bild: Keystone

günstigere Variante. Allerdings ermöglicht ein Abo mehr Flexibilität.

Nachfrage steigt auch in Liechtenstein

Die meisten Autoanbieter besitzen eine eigene Flotte, die vermietet wird. Bei Carvolution kann beispielsweise aus 37 verschiedenen Modellen ausgesucht werden. Kunden haben die Möglichkeit, nach abgelaufener Mietdauer das Auto zu wechseln. So kann im Sommer ein Cabriolet und im Winter ein SUV gefahren werden.

Dies ist auch beim Start-up Carify möglich. Allerdings besitzt das Unternehmen keine eigene Flotte, sondern setzt auf die Zusammenarbeit mit über 250 Partnergaragen schweizweit. «Das Modell hat sich sehr bewährt, da es klar die nachhaltigste Lösung ist», hält Studer fest. Ausserdem kann das Unternehmen so eine grosse Auswahl an Automodellen anbieten. Mit der

Max Heidegger AG aus Triesen befindet sich eine Partnergarage auch in

Liechtenstein. «Weitere Autogaragen aus Liechtenstein werden hoffentlich

bald dazukommen», sagt Sergio Studer. Bei Carify können Liechtensteiner Kunden aber auch ein Auto aller Partnergaragen aus der Schweiz im Abo fahren.

Auf Wunsch wird das Auto bis vor die Haustüre geliefert. Dies ist möglich, da das Unternehmen eng mit der Zürich Versicherung zusammenarbeitet, die auch in Liechtenstein vertreten ist. Die Kunden können sogar ein Kennzeichen aus Liechtenstein montieren. Das Angebot kommt an: «Wir haben immer mehr Kunden aus Liechtenstein», so Studer.

Rechtliche Hürde in Liechtenstein

Allerdings können Personen mit Wohnsitz in Liechtenstein nicht alle Aboangebote nutzen. Arval Schweiz teilt mit, dass das Fahrzeug bei einer Standortadresse in der Schweiz eingelöst werden muss, da Arval nach rechtlichen Bestimmungen nicht als Halter in Liechtenstein auftreten darf. Auch Carvolution kann aktuell keine Kunden aus Liechtenstein aufnehmen, da der Anbieter keinen Sitz im Land hat.

Einige Liechtensteiner Kunden würden zwar momentan noch mit einer Ausnahmeregelung mit AI-Schildern ein Abo-Auto fahren. «Obwohl wir diese Möglichkeit sehr gerne weiter anbieten würden, dürfen wir es leider nicht», schreibt das Unternehmen auf Anfrage. Doch da die Nachfrage aus Liechtenstein gross sei, werde man sich des Themas annehmen.

Auto-Abos im Vergleich

Anbieter	Modelle	Monatsgebühr	Mindestlaufzeit	Abo in Liechtenstein möglich
Carify	36 Marken	ab 389.-	1-18 Monate	Ja
Upto	27	ab 599.-	12-48 Monate	Ja
Clyde	38	ab 399.-	1-12 Monate	Ja
Flatdrive	27	ab 380.-	3-36 Monate	Ja
Carvolution	37	ab 380.-	3-48 Monate	Nein
Arval	12	ab 399.-	36-38 Monate	Nein

*arbeitet mit 250 Garagen zusammen

Quelle: Websites der Anbieter Grafik: Stefan Aebi



Intermodal Verkehr

Internationale und nationale Transporte

Weil Qualität entscheidet!

Eberle Transport
FL-9497 Triesenberg CH-9470 Buchs

www.eberle-transport.com

Fachkommentar

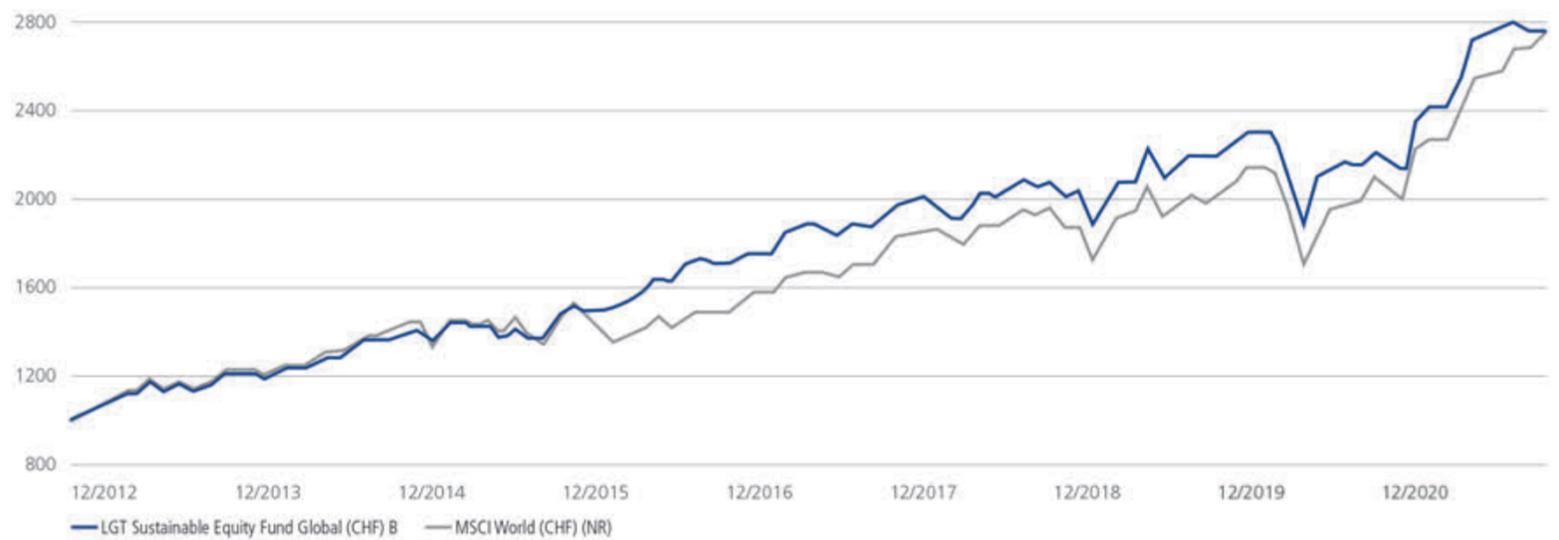
Investieren im Einklang mit den eigenen Werten

Das Thema Nachhaltigkeit hat längst alle Lebensbereiche erfasst. Sei es beim Kauf von Lebensmitteln, bei der Wahl des Fortbewegungsmittels oder bei der Renovation bzw. dem Neubau eines Hauses – Entscheidungen werden immer öfter mit nachhaltigen Hintergedanken im Kopf getroffen: Was wäre am ressourcenschonendsten, womit wird die Umwelt am wenigsten belastet?

Dieses nachhaltige Bewusstsein hat längst auch in der Finanzbranche Fuss gefasst. Immer mehr Anleger wollen mit ihrem Geld – nebst der Erzielung einer Wertvermehrung – Gutes bewirken. Die LGT kann dabei auf eine reiche und langjährige Erfahrung im Bereich nachhaltige Anlagen zurückblicken. Dabei hat sich über die Jahre gezeigt, dass Investoren vorwiegend drei Hauptmotive haben, sich nachhaltig zu engagieren: das eigene Wertebild, der Wunsch nach einer positiven Wirkung und eine ansprechende finanzielle Performance.

Dabei handelt es sich nicht wie gemeinhin angenommen um Gegensätze. Nachhaltige Anlagen sind auch für Investoren interessant, die langfristig eine gute Performance anstreben. Diverse Studien zeigen auf, wie die Risiken durch nachhaltige Geschäftsmodelle vermieden bzw. geschmälert werden können. Gleichzeitig bietet sich die Chance, Investitionsentscheidungen im Einklang mit den eigenen Werten zu treffen. Wer zu Hause auf Sonnenenergie setzt, wird beispielsweise kaum Anlagen in Kohlekraftwerke tätigen. Um mit gutem Gewissen anlegen zu können, braucht es deshalb die nötige Transparenz. Und nicht zuletzt beobachten wir immer öfter, dass Anleger mit ihren Investitionen auch Druck auf Unternehmen ausüben möchten, um nachhaltiger zu werden.

Wertentwicklung des LGT Sustainable Equity Fund Global (CHF) B – Kumulierte Renditen (17. Dezember 2012 – 31. August 2021)



Um all diesen Erwartungen gerecht zu werden, hat die LGT eine umfassende Expertise innerhalb des Hauses aufgebaut, um Kunden optimal auf ihre individuellen Bedürfnisse und Werte zu beraten. Einen wichtigen Teil bei vielen langfristig ausgerichteten Kunden nimmt dabei die Palette der nachhaltigen LGT-Anlagefonds ein. Diese umfasst neben reinen Geldmarkt- und Anleihen-Produkten gemischte Strategiefonds sowie aktiv verwaltete Aktienportfolios in verschiedenen Währungen, die primär in weltweit tätige Unternehmen investieren.

Die Philosophie der Anlagen beinhaltet nebst einem positiven Renditegedanken die Berücksichtigung der langfristigen Wertschöpfung und die Erhöhung des menschlichen Wohlbefindens. Die gesamte, nachhaltig ausgerichtete Fondspalette wird aktiv verwaltet und investiert weltweit breit

diversifiziert in Geldmarktinstrumente, Anleihen mit gutem Rating von privaten sowie öffentlich-rechtlichen Schuldern sowie Aktien und alternative Anlageklassen.

Durch die aktive Steuerung der Asset-Allokation wird ein attraktives Rendite-Risiko-Verhältnis angestrebt – passend zum jeweils zugrunde liegenden Risikoprofil der Fondsstrategie. Das Anlageziel besteht einerseits darin, nachhaltig zu investieren, und andererseits, die Wertentwicklung der Benchmark zu übertreffen.

Dass Renditeerzielung und nachhaltige Vermögensallokation einander nicht ausschliessen, lässt sich an einigen Zahlen verdeutlichen. Die nachhaltige Fondspalette des Vermögensverwalters LGT Capital Partners umfasst ein Anlagevolumen von knapp USD 14 Mrd., was das Unter-

nehmen als Vermögensverwalter deutlich auszeichnet. Die einzelnen Strategien haben sich bisher als erfolgreich herausgestellt und wurden im Schnitt vor mehr als zehn Jahren lanciert – worauf die LGT besonders stolz ist, da sich unsere Pionierarbeit im nachhaltigen Bereich auch auszahlt hat. Ein Beispiel hierfür sind die Aktienvehikel: Sie konnten seit ihrer Auflegung im Vergleich zu ihrer zugrunde liegenden Benchmark (nach Kosten) eine absolut adäquate Wertentwicklung erzielen, was die Grafik sehr schön verdeutlicht.

Der wichtigste Grundsatzpunkt in der Beratungstätigkeit ist es aber, eine massgeschneiderte, auf das jeweilige Rendite-Risikoprofil des Kunden zugeschnittene Anlagestrategie zu finden. Bei der Erstellung einer Lösung steht den Kunden ihr LGT-Berater gerne zur Verfügung. (Anzeige)

Disclaimer

Die Entwicklung in der Vergangenheit ist weder eine Garantie noch ein Indikator für aktuelle oder zukünftige Performance. Es besteht die Gefahr, dass die Anleger nicht den vollen Betrag zurückerhalten, den sie ursprünglich investiert haben. Renditen können aufgrund von Währungsschwankungen steigen oder fallen.



Stephan Schraner, LGT Bank AG
E-Mail: stephan.schraner@lgt.com
Telefon: +423 235 17 40

The Green Mountain

Wie bei Oma – «The Green Mountain» setzt auf das vegane Schnitzel

Der frisch gekürte «Swiss Vegan Award»-Gewinner und «Newcomer des Jahres» bringt das neue vegane Schnitzel auf die Teller. 100 Prozent pflanzlich und ohne Gentechnik. Und vermutlich bald ein kulinarischer Mythos. Für viele ist das Schnitzel eine Art Heiliger Gral. Da sollte die «The Green Mountain»-Veggie-Variante schon echt was können.

Das Schnitzel aus «Pflanzenfleisch» überrascht mit einer kurzen Zutatenliste. Die Neuheit ist nicht nur für Veganer geeignet, sondern richtet sich an alle Feinschmecker. Das neue «The Green Mountain»-Schnitzel überzeugt die Augen, die Nase und den Gaumen.

Innen zart und saftig und aussen richtig schön knusprig kross

Beim Thema veganes Schnitzel werden alle hellhörig, auch Veganer und Flexitarier. Schnitzel stehen nicht ohne Grund auf der Top 10 der beliebtesten Leibspeisen. Denn wenn man ehrlich ist: In knusprige Panade gehüllt, schmeckt einfach alles besser. Ein gutes veganes Schnitzel ist doch was Feines.

Innen zart und saftig und aussen richtig schön knusprig kross angebraten in einer würzigen Panade. «Freu-

dich wie ein Schnitzel. Unser neuer veganes Schnitzel-Klassiker sorgt für übertrieben guten Geschmack, ganz ohne Schweinerei. Jetzt wird gegessen und nicht geklopft. Statt Fleisch verwenden wir Soja- und Weizenprotein sowie eine kleine Menge hochwertiges Rapsöl und Vitamin B 12», betont «The Green Mountain»-Chef Werner Ott.

Zum Leckerschmecken geeignet

Dass veganes Essen vermeintlich Verzicht bedeutet, stört immer mehr Genussmenschen. Ein Grund mehr für die «The Green Mountain»-Manufaktur, die Angebotspalette auf rein pflanzlicher Basis neu zu erfinden. In einer beispiellosen Pionierleistung ersetzen die innovativen Männer und Frauen aus den «Schweizer Bergen» die traditionell fleischlastigen Speisen sukzessive durch ihre vegane «Sehnsuchtsküche».

Vom einmaligen Fleischkäse, dem besonderen Steak, dem ausgezeichneten Burger, dem lässigen Wurstangebot, dem feinen Gehackten bis aktuell zum neuen Schnitzel. Die vegane Küche soll gesunden Genuss und nicht dogmatischen Verzicht darstellen. Zum Leckerschmecken sind die vega-



Fleischlos überzeugend: Ein veganes Schnitzel aus dem Hause «The Green Mountain».

Bild: pd

nen Schnitzel wirklich gut geeignet. Easy peasy! «Ein grosser Vorteil der veganen Küche ist zudem, dass Sie sich durch den Verzicht auf Tierisches auch die grossen Mengen an Antibiotika und Hormonen sparen, mit denen die Tiere aufgezogen werden. Sie er-

nähren sich somit also viel gesünder. Da lohnt es sich doch, einmal ein Schnitzel zu braten, das nur aus pflanzlichen Bestandteilen besteht und dennoch super schmeckt», erläutert Kevin Y. Thoma, Brand Manager der Manufaktur. (Anzeige)

Kontakt

Hilcona Taste Factory
Riedlöserstrasse 7, Landquart
Telefon: 058 895 95 95
Website: www.thegreenmountain.ch
E-Mail: info@thegreenmountain.ch

Unternehmen können selbst testen

Arno und Nathalie Gassner haben eine Möglichkeit gefunden, wie Unternehmen Corona-Schnelltests selbst durchführen und Zertifikate ausstellen können – für unter zehn Franken pro Stück. Die Lösung wäre mit unter zehn Franken kostengünstig. Wie geht das?

Daniel Bargetze

Nur noch diesen Monat übernimmt das Land Liechtenstein die Kosten für PCR- und Antigen-Schnelltests, um eine Ansteckung mit dem Coronavirus festzustellen. Danach kann es für ungeimpfte Arbeitnehmer oder deren Arbeitgeber umständlich und teuer werden, falls eine Zertifikatspflicht im Unternehmen oder extern (für den Aussendienst beispielsweise) besteht.

Arno und Nathalie Gassner wollen das Testen für Unternehmen in Liechtenstein und der Schweiz so einfach und günstig wie möglich machen. Sie vertreiben dazu ein Produkt einer Schweizer Firma, die für Unternehmen ein digitales Antigen-Schnelltestmanagement und Zertifizierungssystem anbietet. Die Vorteile gegenüber externen Teststrassen liegen auf der Hand: Die Mitarbeiter müssen keine Umwege auf sich nehmen, da sich die Tests direkt in der Firma machen lassen. Mit 9.90 Franken pro Test ist die Lösung zudem kostengünstig. In der Schweiz, wo seit vergangener Woche der Staat die Testkosten nicht mehr übernimmt, kosten die Schnelltests in der Regel zwischen 47 und 54 Franken.

Geschulte Mitarbeiter testen

Die Unternehmen müssen eine Person schulen lassen, welche die Nasenabstrich-Tests im Betrieb vornimmt. Dabei gelten die gleichen Schutzbestimmungen (Schutzbekleidung für Tester, Kontrollen durch Ärzte) wie an privaten oder öffentlichen Teststationen.



Die Unternehmen müssten eine Person schulen lassen, welche die Nasenabstrich-Tests im Betrieb vornimmt. Bild: Keystone

Das Testergebnis wird via App erfasst und innerhalb weniger Minuten erhält der Mitarbeiter das Ergebnis inklusive Zertifikat auf sein Smartphone. Allerdings ist dabei die deutsche Corona-Warn-App zu nutzen. Eine Anbindung an die eID in Liechtenstein wäre technisch umsetzbar. Ein Selbsttest zeigt, wie reibungslos der Ablauf ist: Innert Kürze kommt das Zertifikat auf dem Smartphone und per E-Mail an und kann mit der Schweizer Covid-Certificate-Check-App kontrolliert werden. Das Zertifikat ist EU-weit gültig. Eigentlich wollten Gassners die Teste-

rei noch einfacher machen. Im Gegensatz zu Liechtenstein können Arbeitnehmer in Deutschland den Test selbst durchführen; eine geschulte Person muss lediglich den Test beaufsichtigen und administrieren, damit ein Zertifikat ausgestellt wird.

«Damit würde der Test kontakt- und kontaminierungsfrei ablaufen, was wir für sicherer halten», sagt Arno Gassner. Die Behörden in Liechtenstein stellten die Unternehmenstests jedoch mit den privaten und öffentlichen Teststationen gleich. «Wir bedauern das sehr», sagt Nathalie Gass-



Arno und Nathalie Gassner von der A&P Lifestyle Establishment wollen Tests für Unternehmen so einfach und günstig wie möglich machen. Bild: pd

ner, «denn wir sind überzeugt, dass die Bedeutung der Tests aufgrund Impfdurchbrüchen und der kalten Jahreszeiten weiterhin zunehmen wird, und je einfacher und günstiger die Tests durchzuführen sind, desto besser für alle».

Dabei wollen sie die Impfstrategie der Regierung nicht untergraben: «Uns geht es vor allem um die Verhinderung der weiteren Aufspaltung der Gesellschaft und die Ausgrenzung der Menschen im öffentlichen sowie sozialen Bereich. Mit diesem Lösungsansatz sind wir der Meinung, einen

weiteren Weg gefunden zu haben, um so rasch als möglich wieder zur Normalität zurück zu kehren», sagt Gassner.

Sie würden sich wünschen, dass die Regierung die Bestimmungen für ihr Produkt anders als private oder öffentliche Teststationen beurteilt und im Sinne einer landesweiten Teststrategie prüft, ob die geringen Kosten ganz oder teilweise vom Land übernommen werden könnten – so wie dies bei den wöchentlichen Corona-Spucktests in Schulen und Betrieben der Fall ist, die seit Mai 2021 laufen.



Die Bartholet-Gondelbahn auf den Moskauer Sperlingsbergen. Rechts im Bild das Luschniki-Stadion, wo die Talstation steht. Bild: pd

Eine Seilbahn für Moskau

Den Hang hinunterwedeln in Moskau: Die Ostschweizer Firma Bartholet macht es möglich.

Der Ostschweizer Seilbahnhersteller Bartholet baut eine weitere urbane Seilbahnanlage in Moskau. Der Sessellift verläuft parallel zur bestehenden Gondelbahn und wird Skifahrerinnen und Snowboarder den Hang der Sperlingsberge hinauf transportieren. Im Gebiet Vorobyovy Gory (Sperlingsberge) in der russischen Hauptstadt Moskau steht eine historische Skistation. 2018 hat dort der Flumser Seilbahnhersteller Bartholet bereits eine urbane Kombianlage mit 8er-Gondeln und, in der zweiten Sektion der Anlage während der Wintersaison, mit 4er-Sesseln installiert. Nun wollen die Betreiber die Anlage erweitern. Dazu baut Bartholet gegenwärtig parallel zur Gondelbahn einen neuen kuppelbaren 6er-Sessellift. Dieser wird mit 14 Sesseln und einer Geschwindigkeit von drei Metern pro Sekunde eine Kapazität von 1000 Fahrgästen pro Stunde

erreichen. Die neue Sessellift am Hang der Sperlingsberge ist 290 Meter lang und überwindet eine Höhe von 54 Metern. Die Bauarbeiten in Moskau seien in vollem Gang, und die Bahn soll Ende 2021 eröffnet werden, wie Bartholet schreibt. Das Wintersportgebiet bietet 600 Meter Pisten und erreicht den höchsten Punkt auf 193 Metern über Meer. Laut den Angaben planen die Moskauer Stadtverwaltung und die Investoren am Ort den Bau einer grossen Sportanlage. Das Gebiet liegt mitten in einem Touristenquartier. Der Sportkomplex verfüge neben Bartholets Seilbahnen für den Skibetrieb auch über FIS-taugliche Grosssprungschanzen. Das Ski-gebiet werde in der Lage sein, nationale und internationale Wettkämpfe zu veranstalten.

Thomas Griesser Kym

Bühler baut Hafermühle in Finnland

Der Verbrauch von Haferprodukten steigt kontinuierlich. An der finnischen Westküste an einem Tiefseecontainerhafen errichtet Bühler eine Hafermühle.

Um 3,5 Prozent nimmt der weltweite Verbrauch von Haferprodukten jährlich zu. Dahinter stecken laut Bühler eine steigende Kaufkraft, ein höheres Bildungsniveau und ein zunehmendes Gesundheitsbewusstsein vieler Konsumentinnen und Konsumenten. Mit anderen Worten: Immer mehr Menschen erkennen Hafer als gesundes Lebensmittel und können es sich leisten. Zudem, so Bühler, spielen Haferprodukte eine wichtige Rolle im Kampf gegen die Klimaerwärmung, da ihre Erzeugung weniger CO₂-intensiv ist als die Fleisch- oder Milchwirtschaft. Der steigenden Hafernachfrage trägt nun Suomen Viljava Rechnung. Das Unternehmen, mit 60 Mitarbeitenden und 20 Millionen Euro Umsatz laut eigenen Angaben der führende finnische Getreidelogistiker, hat am Hafen von Rauma schon länger eine Hafermühle geplant. Diese wird nun von Bühler gebaut, soll ab September 2022 installiert und 2023 unter der Firma Oat Mill Finland Oy in Betrieb genommen werden. Über das Auftragsvolumen hat Bühler mit Suomen Viljava Stillschweigen vereinbart, wie Bühler-Sprecher Markus Reber sagt.

Direkte Exportwege Richtung Osten und bis nach China

Laut den Angaben wird die Mühle an einem strategisch günstigen Standort im Hafen von Rauma an der Westküste Finnlands errichtet, einem Tiefsee-



Der Standort von Bühlers Hafermühle am westfinnischen Tiefseecontainerhafen von Rauma. Bild: pd

containerhafen mit guter internationaler Anbindung für Schiffsexporte und direkter Eisenbahnverbindung in Richtung Osten und nach China. Neben Hafergrütze und -flocken wird die Mühle auch Haferspelzpellets für die Futtermittel- und Biotreibstoffmärkte der Ostseeanrainerstaaten herstellen. Bühler werde Suomen Viljava ein komplettes Paket liefern. Dieses umfasst die Reinigung, das Schälen, Darren, Schneiden, Flockieren, Absacken und Verladen des Hafers. Beim Darren wird der ungeschälte Hafer erwärmt und getrocknet, und seine Aromen können sich entfalten. Die gesamte

Anlage wird von einem Produktionssystem Bühlers gesteuert. Das soll auch die Produktivität erhöhen und die Betriebskosten senken. Mathias Hannsbauer, Leiter der Geschäftseinheit Hafer bei Bühler, spricht von einer «einmaligen Gelegenheit, eine massgeschneiderte und hocheffiziente Lösung für die neue Anlage von Viljava zu entwickeln». Zudem installiere Bühler die Mühle in einem bestehenden Gebäude und nutze die bereits vorhandene Infrastruktur, was Ressourcen spare.

Thomas Griesser Kym

Ospelt-Gruppe

Ministerpräsident Ramelow besucht Ospelt-Werke in Apolda

Der Verwaltungsratspräsident der Ospelt-Gruppe, Alexander Ospelt, liess es sich nicht nehmen, den thüringischen Ministerpräsidenten Bodo Ramelow persönlich bei Ospelt Food in Apolda zu begrüssen. Der Gastgeber wurde dabei von seiner Frau Hedy und von Sohn Philipp Ospelt, Head of Marketing der Ospelt-Gruppe, begleitet. Ospelt äusserte bei der Begrüssung seine grosse Freude über den hohen Besuch, der aufgrund der Pandemie bereits zweimal verschoben werden musste. «Ihre Anwesenheit ist uns eine grosse Ehre. Ich weiss Ihr Interesse an der Wirtschaft und der Leistungsbereitschaft der Unternehmen sehr zu schätzen», so der Vorsitzende des international tätigen Familienunternehmens Ospelt.

Vorstellung Unternehmensgruppe und der Standorte

In einer Präsentation stellte Alexander Ospelt erst die gesamte Unternehmensgruppe anhand der Standorte und Produkte vor, um dann den Fokus auf die zwei Werke in Apolda zu richten. Während im Werk der Ospelt Food Tiefkühlpizzen für ganz Europa produziert werden, ist es im Werk von Ospelt Petfood Heimtierernahrung für Katzen und Hunde. Nach der theoretischen Einführung konnte sich Ministerpräsident Ramelow bei einem Rundgang durch die Produktion selbst ein Bild von der Herstellung sowie vom Unternehmensalltag machen. Er zeigte sich dabei beeindruckt von den modernen Anlagen und dem Output von bis zu 1,5 Mio. Pizzen pro Tag. Selbstverständlich durfte auch die Verkostung nicht fehlen. Bei der anschliessenden Degustation konnte sich der Ministerpräsident von der Qualität und der Vielfalt der Produkte überzeugen. «Bei uns dreht sich alles um Ernährung», führte dabei Alexander Os-



Alexander Ospelt führte den thüringischen Ministerpräsidenten Bodo Ramelow durch den Standort Ospelt Food in Apolda. Begleitet wurden sie durch Hedy und Philipp Ospelt. Bild: pd

pelt, getreu dem Leitsatz der Ospelt-Gruppe, aus: «Food Matters.»

Ministerpräsident zeigt sich interessiert

«Wir haben seit der Übernahme der Pizzafabrik im Jahr 1999 und der Errichtung des Petfood-Werks 2012 konsequent in den Standort Apolda investiert und bei allen Ankündigungen Wort gehalten», so der Liechtensteiner Unternehmer. Er zeigte sich erfreut über das Interesse und die Fragen des Ministerpräsidenten, die Ausdruck eines wertvollen Austauschs gewesen seien. Verwaltungsratspräsident Ospelt brachte ausserdem seine positive Haltung zum Standort in Thüringen deutlich zum Ausdruck: «Unsere Heimat ist Liechtenstein, wir fühlen uns aber auch in Thüringen sehr willkommen und zu

Hause. Wir glauben an beide Standorte.»

Ministerpräsident Ramelow sagte anlässlich des Unternehmensbesuchs: «Die Firma Ospelt und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können stolz darauf sein, was sie im Werk täglich gemeinsam leisten. Ihr Einsatz ist ein wesentlicher Grund für das sehr erfolgreiche Bestehen im internationalen Wettbewerb. Ich habe keinen Zweifel, dass Ospelt auch in Zukunft mit seiner hohen Innovationsfähigkeit den Herausforderungen des Marktes gewachsen sein wird.» (Anzeige)

Kontakt

Herbert Ospelt Anstalt
Schaanerstrasse 79, Bendorf
Telefon: 058 377 10 00
Website: www.ospelt.com

IFA Liechtenstein

Stiftungen als Königsweg der Nachfolge- und Vermögensplanung

Es gibt mehrere Sichtweisen auf Liechtensteinische Stiftungen und Holdinggesellschaften. Im nächsten hochkarätigen Fachsymposium beleuchtet die Steuervereinigung IFA Liechtenstein das Thema aus dem Blickwinkel der Nachfolge- und Vermögensplanung und zeigt explizite Lösungen für Schweizer Unternehmerinnen und Unternehmer sowie Familien auf. Auch dieses Symposium wird als virtueller Livestream durchgeführt.

Während die Universität Liechtenstein am letzten Stiftungsrechtstag Ende September schwerpunktmässig regulatorische Hintergründe analysiert hat, wenden sich die Referenten des IFA-Symposiums nun konkreten Gestaltungs- und Strukturierungsmöglichkeiten zu. Dabei kommen Chancen wie Risiken gleichsam zur Sprache und zeigen auf, warum liechtensteinische Stiftungen mit guten Gründen unverändert über Generationen hinweg als Königsinstrument der Vermögensplanung und -sicherung bezeichnet werden können.

Mit dem Thema befasst sich ein wie immer ausgewiesenes Expertinnen-Team und stellt sich anschliessend im Rahmen einer moderierten Paneldiskussion den Fragen der IFA Liechtenstein und der Teilnehmenden.

Hochkarätige Referentinnen und Referenten

Die komplexe Thematik wird von fünf Experten behandelt und in folgenden Referaten bzw. im Panel diskutiert:

- Nathalie Peter, Partner Blum & Grob Rechtsanwälte, mit dem Referat: «Nachfolgeplanung mit Liechtensteiner Stiftungen – Teil 1», Die Schweizer Perspektive
- Priska Rösli, Partner Red Leafs Tax

Advisory AG, mit dem Referat: «Nachfolgeplanung mit Liechtensteiner Stiftungen – Teil 2», Die Liechtensteiner Perspektive

- Martin A. Meyer, Managing Partner Wetrust Group, und Martina Walt, Leiterin Steuern PwC Liechtenstein, mit dem Referat: «Liechtensteiner Holdinggesellschaften/Stiftungen für Schweizer Unternehmer», Interessante Beispiele aus der Praxis

Die Moderation übernimmt IFA-Vorstandsmitglied Martina Walt. Das Fachsymposium vom 20. Oktober dauert von 15.30 bis 18 Uhr und wird ausschliesslich virtuell durchgeführt. (Anzeige)

IFA Fachsymposium

Mittwoch, 20. Oktober

Thema: Liechtensteiner Stiftungen und Holdinggesellschaften als Königsinstrument der Nachfolge- und Vermögensplanung – Lösungen für Schweizer Unternehmerinnen und Familien
Ort: Livestream aus dem SAL
Zeit: 15.30 bis 18 Uhr

Anmeldeschluss: 18. Oktober
Informationen und Anmeldung:

- Symposium: www.ifa-fl.li
- Mitgliedschaft: www.ifa-fl.li/mitgliedschaft



Marcello Scarnato
Vorstandsmitglied und
Generalsekretär der IFA Liechtenstein.

PUBLIREPORTAGE

Start-ups am Investor Summit Liechtenstein am 31. November:

Aequitec

Aequitec digitalisiert Aktien, sodass Unternehmen ihren Corporate-Governance-Prozess einfach und papierlos verwalten können. Was tun Sie? Aequitec ist die erste Plattform, mit welcher Gesellschaften zusätzlich tokenisierte Aktien ausgeben können. Mit Hilfe der digitalen Aktienregisterlösung können sowohl intermediär gehandelte Aktien als auch tokenisierte Aktien verwahrt werden. Ganz im Sinne einer modernen Corporate Governance können Unternehmen entlang der Corporate-Actions geführt werden, zum Beispiel durch vollelektronische Generalversammlungen oder Kapitalerhöhungen.

Welches Problem lösen Sie? Die Dokumentation von nicht börsennotierten Aktientransaktionen ist papierbasiert, zeitaufwendig und fehleranfällig. Aequitec digitalisiert Aktien, sodass diese ohne Vertragsunterzeichnung übertragen und im Bankdepot der Aktionäre hinterlegt werden können.

Wer sind Sie? Wir sind drei Gründer, welche das Unternehmen gemeinsam leiten. Wir haben alle fundierte Ausbildungen und langjährige Berufserfahrung im Finanzbereich. Johannes Schneebacher als ehemaliger Geschäftsführer einer Regionalbank, Christian Wilk als Experte für Corporate Governance

und Patrick Mukherjee als Plattformentwickler bringen fachliches, regulatorisches und technisches Expertenwissen in eine moderne Software-Applikation.

Welchen Bezug haben Sie zu Liechtenstein?

Bereits heute arbeiten wir mit den Liechtensteiner Banken

vertrauensvoll in der Wertschriftenabwicklung zusammen, um die Aktien von nicht-börsennotierten Gesellschaften in die Bankdepots einzubuchen. Dies bringt den Liechtensteiner Asset Managern neue Investment-Opportunitäten im Private-Equity-Segment.



Die drei Aequitec-Gründer beim Notartermin im Januar 2020.



Wirtschaft^{regional}

stellt in einer Serie die Start-ups am Investor Summit Liechtenstein vor.

Warum nehmen Sie am Investor Summit Liechtenstein teil?

Als einer der grossen Investoren-Standorte ist es für uns wichtig, Aequitec als Marke und Produkt in Liechtenstein einzuführen.

Infos und Tickets unter www.investorsummit.li

Website:
www.aequitec.ch

Gründung:
Februar 2020

Gründer:
Johannes Schneebacher (CEO), Christian Wilk (CPO), Patrick Mukherjee (CTO)

Firmensitz:
Zürich

Anzahl Mitarbeitende: 4

Umsatzziel 2022:
0,6 Millionen Franken

Gesamtkapitalbedarf:
1,0 Millionen Franken

Interview: Patrick Stahl

Herr Maschmeyer, Sie waren selbst erfolgreicher Unternehmer und haben dann auf die Investoreseite gewechselt. Wie ist es dazu gekommen, dass Sie selbst in Start-ups investieren?

Carsten Maschmeyer: Vor über 30 Jahren war ich selbst Gründer eines Start-ups – auch wenn man das damals nicht so bezeichnet hat. Ich habe die unabhängige Finanzberatung erfunden, ein Unternehmen mit 10 000 Mitarbeitern aufgebaut, an die Börse gebracht und dann 2007 an den grössten Schweizer Lebensversicherer verkauft. Danach hatte ich zugegebenermassen viel Freizeit, aber das wurde mir nach wenigen Wochen zu langweilig. Ich hatte den Drang, diese jahrzehntelange Unternehmer-Erfahrung an die nächste Generation weiterzugeben. Denn Erfolg ist für mich auch, wenn andere Erfolg haben und ich dazu etwas beitragen kann. So bin ich mit jungen Gründern und Start-ups intensiver in Berührung gekommen, habe begonnen zu investieren und den Gründern als Mentor und Coach zur Seite zu stehen. Das fasziniert und motiviert mich bis heute jeden Tag.

In wie viele Start-ups haben Sie aktuell investiert und mit welchem Fokus?

Aktuell ungefähr 120. Wir investieren in viele unterschiedliche Branchen und der Fokus liegt auf Technologieunternehmen mit digitalen Geschäftsmodellen: künstliche Intelligenz, Mobility, Big Data, Cyber & Data Security, Fintech, Insurtech, PropTech. Unser regionaler Fokus ist Deutschland, Europa und USA. Die Start-ups sind aufgeteilt auf unsere Wachstumsfinanzierer Alstin Family und Alstin Capital, unseren Frühphaseninvestor seed+speed ventures und unser US-Venture-Investment-Unternehmen Maschmeyer Group Ventures.

Wie gehen Sie bei der Auswahl konkret vor? Verfolgen Sie eine spezielle Investmentphilosophie?

Meine Überzeugung ist: Es gibt keine guten Unternehmen, es gibt nur gute Unternehmerinnen und Unternehmer! Bei mir kommen Gründer immer vor dem Produkt. Ideal ist, wenn das Gründerteam komplementär ist: Wenn sich drei junge Leute vorstellen und alle waren auf derselben Uni, bei denselben Professoren, sage ich denen: «Das sind zwei zu viel und gleichzeitig zwei zu wenig.» Denn ich brauche ein Team mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Erfahrungen. Und mittlerweile gibt es noch ein weiteres Kriterium, die Coro-

Stargast am Investor Summit Liechtenstein

Der Investor Summit Liechtenstein vernetzt seit über zehn Jahren Investoren und Entscheidungsträger mit innovativen Start-ups und Wachstumsunternehmen. Die nächste Ausgabe am 30. November 2021 im Saal am Lindaplatz (SAL) in Schaan bietet zwei Top-Speaker: Der bekannte Investor Carsten Maschmeyer, Geschäftsführer der Maschmeyer Group und Mentor in der TV-Sendung «Höhle der Löwen», und S.D. Prinz Max von und zu Liechtenstein, CEO der LGT Group, geben exklusive Einblicke in ihre Investmenttätigkeit. Moderatorin ist Sunnie Groeneveld. Im Zentrum der Veranstaltung stehen die Pitches ausgewählter Start-ups und Wachstumsfirmen auf der Hauptbühne. Sieben ausgewählte Start-ups und KMU präsentieren sich vor Entscheidungsträgern und Investoren.

Infos und Tickets
www.investorsummit.li



«Ich möchte jungen Gründern helfen»

Carsten Maschmeyer ist der bekannteste Start-up-Investor Deutschlands und aktuell an ungefähr 120 Start-ups beteiligt. Der Mentor der TV-Sendung «Die Höhle der Löwen» spricht am Investor Summit Liechtenstein am 30. November über seine Erfahrungen und seine Investmentphilosophie.

natauglichkeit: Wird das Produkt oder die Dienstleistung auch während und nach der Pandemie gebraucht?

«Die Politik muss Anreize schaffen, damit mehr privates Kapital in Venture Capital fliesst, anstatt selbst noch stärker als VC-Investor auf dem Markt aufzutreten.»

Sie sind Mentor in der TV-Show «Die Höhle der Löwen». In solchen Fernsehformaten sieht der Abschluss eines Investments oft sehr pragmatisch und leicht aus. Wie sieht dies in der Realität aus?

Die «Höhle der Löwen» ist schon sehr nah an der Realität. Klar, der Pitch kann bei der Aufzeichnung bis zu zwei Stunden dauern, der Sender «VOX» schneidet das dann zuschauergerecht zusammen. Die eigentliche Arbeit beginnt aber erst nach dem Handschlag in der Sendung. Mein Investmentteam und ich treffen uns mit den Gründerinnen und Gründern, besprechen die nächsten Schritte, optimieren die Strategie, erstellen die Beteiligungsverträge. Auch stellen wir unsere Kontakte zur Verfügung und helfen im Sales, vor allem b2b. Das ist eine sehr arbeitsintensive und zugleich sehr spannende Zeit.

Wie gehen Investoren wie Sie mit Schwierigkeiten bei Start-ups um? Mein Team und ich sind immer für

die Gründerinnen und Gründer da und unterstützen, wo wir können. Meine Rolle ist formal der Investor. Tatsächlich bin ich auch Mentor, Unterstützer, Sparringspartner. Und ja, während Corona war ich für einige Gründer auch Seelsorger, Motivator und Krisenmanager. An einem Tag hatte ich fast 100 Telefonate mit Gründern, Investoren, meinem Team. Da werden Lösungen gesucht, Ideen entwickelt, Erfahrungen ausgetauscht, Gründer vernetzt.

Was raten Sie Start-ups? Wie sollen Start-ups vor allem in Krisenzeiten mit Umsatzeinbussen umgehen?

Natürlich muss in Sondersituationen wie während einer Pandemie alles auf den Prüfstand. Da heisst es erstmal Kosten senken und die Liquidität sichern. Gründerinnen und Gründer sollten dann auch schnellstmöglich nach ergänzenden und alternativen Erlösquellen suchen. Und beim Vertrieb ist dann Kreativität gefragt. Denn Sales ist gerade in Sondersituationen alles!

Wie können Regierungen generell die Start-up-Szene bzw. das Venture-Capital-Ökosystem besser unterstützen, um die digitale Transformation des Wirtschaftsstandortes zu beschleunigen?

Die Politik muss Anreize schaffen, damit mehr privates Kapital in Venture Capital fliesst, anstatt selbst noch stärker als VC-Investor auf dem Markt aufzutreten. Das führt dann nur zu Wettbewerb und treibt die Bewertungen in die Höhe. Wir brauchen auch bessere Möglichkeiten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Start-ups zu Mitunternehmern zu machen.

In Deutschland tut sich da gerade etwas, um durch steuerlich begünstigte Mitarbeiterbeteiligungen eine stärkere Bindung ans Unternehmen zu erreichen und sie besser am Unternehmenserfolg teilhaben zu lassen. Ausserdem ist es wichtig, dass für Start-ups der Zugang zur Börse leichter gemacht wird.

Europa scheint in der Digitalisierung im Zweikampf zwischen den USA und China zerrieben zu werden. Teilen Sie diese Ansicht?

Grösstenteils ja. Um nicht in der Bedeutungslosigkeit zu verschwinden, brauchen wir in Europa einen massiven Bewusstseins-Shift bei der Frage, wie viel in Zukunftsfelder wie künstliche Intelligenz (KI) investiert werden soll. Die Budgets im Vergleich zu China und den USA sind geradezu lächerlich. Mehr als 150 Milliarden Dollar will die Volksrepublik bis 2030 in die Erforschung der KI investieren. In den USA wurde kürzlich ein 190-Milliarden-Dollar-Programm für Forschung und Entwicklung im Senat verabschiedet, ein riesiger Teil davon wird zur Förderung künstlicher Intelligenz verwendet. Die komplette EU bringt nur rund 20 Milliarden auf,

«Für mich ist das Silicon Valley nicht nur eine Region, sondern ein Ort voll kreativer Fantasie und positiver Lebenseinstellung.»

Deutschland selbst hat nur fünf Milliarden eingeplant. Das ist ganz klar zu wenig, um mitzuhalten.

Sie sind auch im Silicon Valley tätig. Welche Unterschiede bemerken Sie zum Umfeld in Europa?

Für mich ist das Silicon Valley nicht nur eine Region, sondern ein Ort voll kreativer Fantasie und positiver Lebenseinstellung. Hier spielen sich Eliteuniversitäten, Tech-Giganten und Investoren gegenseitig die Bälle zu. Ein einmaliges Ökosystem, das so auch nicht kopierbar ist. Kein Wunder, dass hier alle grossen VC-Fonds der Welt sitzen. Auch ich habe seit 2017 ein Team in der Bay Area. Ausserdem ist die Deal-Time viel kürzer: Vom ersten Treffen bis zum Investment dauert es oft nur einige Tage. Und auch die Gründerinnen und Gründer treten ganz anders auf. Die Pitches sind ausgerichtet auf Wachstum. Die Gründer nehmen Misserfolg als Auszeichnung und sagen mir: «Carsten, ich habe schon zwei Firmen gegründet und bin pleite gegangen. Jetzt weiss ich, wie es funktioniert, und hier sind meine Learnings.» In Deutschland würde diese Zeit als Sabbatical im Lebenslauf getarnt werden. Die Kultur ist schon eine ganz andere.

Sie kommen zum Investor Summit nach Liechtenstein. Mit welchen Erwartungen kommen Sie zu diesem Event?

Das Summit ist exzellent vorbereitet und geplant, jetzt freue ich mich, bald dabei zu sein. Ein ideales Format, wo sich Investoren, Unternehmer und Politiker austauschen, um gemeinsam über unsere Zukunft zu diskutieren. Ich bin mir sicher, dass von diesem Tag kreative Impulse ausgehen, die weit über das Fürstentum hinausreichen.

Aktien aus der Region

VAT-Aktie legt wieder zu



Top 3



Flop 3



	aktueller Kurs (in CHF)	Kurs Vorwoche (in CHF)	Kurs 4.1.21 (in CHF)	Veränderung seit Vorwoche (in %)	Veränderung seit YTD (in %)
VAT Group	403	370.20	220.80	+8.86	+82.52
Inficon Holding	1166	1096	808	+6.39	+44.31
VP Bank	98.40	94.20	112	+4.46	-12.14

	aktueller Kurs (in CHF)	Kurs Vorwoche (in CHF)	Kurs 4.1.21 (in CHF)	Veränderung seit Vorwoche (in %)	Veränderung seit YTD (in %)
Coltene Holding	112.60	118.80	86	-5.22	+30.93
Bank Linth LLB	505	515	5050	-1.94	0.00
OC Oerlikon	10.06	10.24	9.15	-1.76	+9.95

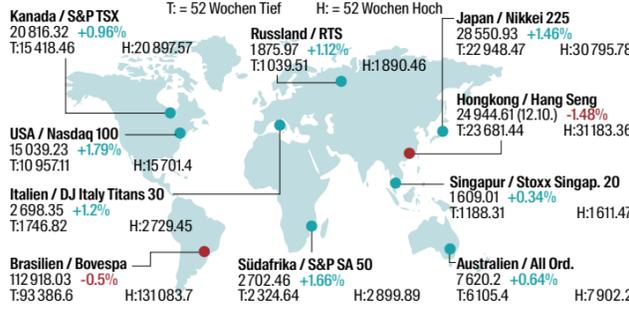
Alle Angaben ohne Gewähr

Stoxx Europe 50 3603.67 +1.41% ATX 3750.52 +0.71% CAC 40 6685.21 +1.33% DAX 15462.72 +1.40% S&P UK 14370.2 +0.91%

Schweizer Aktien

SMI	11892.52	+0.66%		
52 Wochen Hoch	1410.	1310.		
52 Wochen Tief	1410.	1310.		
278	159	Komax Hold. N	238.2	+1.62
5.21	3	Kurdelski	3.91	+0.26
364.6	181.2	Kühne & Nagel N°	294.7	-0.37
81.15	49.08	Landis+Gyr	60.45	+1.51
46.6	15.1	lastminute	41.2	+0.98
2535	1596	Lem Hold. N	2285	+6.28
62.4	31.2	Leonteq	62.2	+5.42
116200	77100	Lindt & Spr.°	112300	+0.72
11190	7130	Lindt&Sprungli PS°	111000	+0.27
455.5	384.5	Luzerner KB N	417.5	-1.07
15.3	10.75	MCH Group N	13.15	-0.38
156	75.5	Medacta Gr.	150.2	+2.04
135	43	Medartis	107.4	+0.19
20.3	8.92	Meier Tobl.	18.5	+0.54
2250	1095	Mettall Zug N	1975	-0.25
0.59	0.22	Meyer Burger N	0.46	+1.26
8.28	4.65	Mikron Hold. N	7.8	-2.5
13.28	8.33	Mobilzone N	12.86	-1.83
336.5	255	Mobimo N	312.5	-0.16
28.7	14.54	Molecular Partn.	18.46	-1.39
3.07	1.65	Newron Pharmac. N	1.93	-5.39
11.29	6.19	OC Oerlikon N	10.06	+1.67
13.36	7.53	Oroscrom N	11.2	+0.54
94.7	65.7	Orior	92	+0.55
502	370	Phoenix Mecano I	435	-0.91
147.4	62.5	PolyPeptide	121.2	+1.68
127.3	106.5	PSP Swiss Prop. N°	115.4	+0.35
240.5	73.9	Rieter N	197.4	+0.2
318	185.5	Schaffner Hold. N	286	-0.35
306.6	231.8	Schindler Hold. N°	252	+0.04
294.2	229.4	Schindler N°	244.6	+0.33
1690	1206	Schweitzer Tech.	1370	+1.63
5500	4300	Schweitzer NB N	5120	-0.39
131.4	47.1	Sensirion	130.2	+2.68
943.5	565	Siegfried N	864	+1.23
30.15	19.78	SoftwareONE	21.55	+2.86
389.7	214	Sonova Hold. N°	358.4	+0.9
1947	892.6	Straumann N°	1785	+1.83
97	41.72	Sulzer N	88.4	+1.84
64.3	36.8	Swatch Gr. N	49.42	+2.4
333.9	190.85	Swatch I°	250.3	+2.2
99.9	73.9	Swiss Pr. Site N°	93.05	+0.38
0.49	0.17	Swiss Steel H.	0.38	+0.93
188.6	69.5	Swissquote Gr. N	182.2	+1.22
602	357	Tecan N°	539	+1.89
154	96.42	Temenos N°	133.55	-1.07
8.3	3.59	Tornos Hold. N	7.8	-0.13
164	63	TX Group	152.8	-0.78
79.35	43.8	u-blox Hold. N	63.65	+1.35
103.4	71.7	Valiant Hold. N	90.1	-1.21
234	129.4	Valora Hold. N	184	+1.88
502	432	Vaudoise N	447	-0.22
64.9	48.95	Vetropack	58.2	+0.69
112	0.62	Von Roll I	111	+1.37
89.7	55.1	Vontobel N	82.3	+1.04
94.9	73.9	VZ Hold. N	92	0
109	100	Walliser KB N	102.5	-0.49
3.47	0.93	Wisekey	1.16	+1.32
162.8	112.4	Ypsomed N	153.4	+1.72
108.6	42	Zehnder Gr. N	100.4	+1.41
29.8	25	Züblin Immob. N	27	-1.46
7000	6180	Zuger KB I	6640	-1.19

Aktienindizes



SMI

52 Wochen Hoch	52 Wochen Tief	Div.	Kurs 14.10.	+/- % 13.10.	+/- % 04.01.21	MKP in Mio.
34.79	21.85	ABB N	0.8	31.68	+1.12	65 043.74
80.52	51.2	Alcon N	0.1	72.62	-0.52	36 288.21
13.5	8.5	Credit Suisse N	0.1	9.61	+1.29	25 468.38
780	515.2	Geberit N	11.4	700.8	+0.4	25 140.73
4 683	3 401	Givaudan N	64	4 227	-0.38	39 030.37
58.46	38	Höclicm N	2	44.32	+0.39	27 297.98
124.9	67.7	Logitech N	0.87	82.84	-0.05	14 340.15
785.4	516.2	Lonza Group N	3	719.2	+0	53 557.93
117.44	95	Nestlé N	2.75	114.42	+0.97	322 092.3
86.92	70.42	Novartis N	3	76.46	-0.05	186 135.82
1 650	808	Partners Group	27.5	1 519	+2.46	40 557.3
119	56.2	Richemont	2	108.6	+4.12	56 689.2
374.7	290.55	Roche Hold. GS	9.1	357.15	+0.01	250 920.27
2 951	2 253	SGS N	80	2 760	+0.55	20 686.29
336.1	221.7	Sika N	2.5	308.2	-0.13	43 696.95
494.7	299.9	Swiss Life N	21	478.2	+1.23	15 076.96
94.96	62.22	Swiss Re N	5.9	80.38	+0.85	25 520.43
562.4	456.3	Swisscom N	22	542.6	-0.26	28 107.73
15.81	10.38	UBS Group N	0.34	15.78	+1.94	58 424.23
411.3	297.8	Zurich Insur. Grp	20	390.4	+4.19	58 739.65

Ausländische Aktien

52 Wochen Hoch	52 Wochen Tief	Kurse in €	Kurs 14.10.	+/- % 13.10.
4350	3900	Euro Stoxx 50	4149.06	+1.61%
65.86	43.87	AB Inbev	48.7	+1.37
336.25	252.05	Adidas N	267	+1.58
2808	1430	Adyen	2611	+4.42
29.46	21.5	Ahold Delhaize	27.89	+0.81
153.26	123.6	Air Liquide	142.46	+1.42
121	59.28	Airbus	113.36	+0.91
223.5	148.6	Allianz vN	196.4	+0.68
764.4	304.5	ASML Hold.	666.2	+3.85
24.45	13.34	AXA	23.7	+0.83
3.51	1.5	Banco Santander	3.28	+0.15
72.88	45.92	BASF N	65.09	+0.29
57.73	39.91	Bayer N	47.78	+1.48
6.08	2.21	BBVA	5.64	-0.93
96.39	57.25	BMW St	86.36	+0.63
57.92	28.79	BNP Paribas	56.63	+0.48
45.96	28.55	CRH	40.1	+1.16
83.26	43.12	Daimler N	83.22	+2.04
65.3	46.03	Danone	58.12	+1.56
61.38	37.67	Deutsche Post N	52.78	-0.04
152.65	124.85	Dt. Börse N	145.7	-1.02
18.92	12.59	Dt. Telekom N	16.53	+0.92
9.05	6.55	Enel	6.94	+1.61
12.07	5.73	Eni	11.98	+1.34
174.28	103.05	Essilor-Luxottica	160.84	-0.05
198.6	134.1	Flutter Entertain.	169.45	-0.82
12.39	8.59	Iberdrola	9.59	+1.16
32.85	20.86	Inditex	30.38	-0.07
38.5	23.38	Infineon N	36.95	+2.7
12.88	5.65	ING Groep	12.74	+1.29
2.53	1.38	Intesa Sanpaolo	2.52	+1.14
798	510.4	Kering	662.1	+2.76
76.04	58.2	Kone Corp.	59.22	-0.07
406.25	275.1	L'Oréal	369.95	+2.08
271.55	183.15	Linde PLC	265.25	+2.2
716.6	396.3	LVMH	667.2	+2.03
269.3	194.1	Münch. Rück vN	241.8	+1.11
199.9	136.15	Permud Ricard	198.55	-0.13
50.98	36.18	Philips Elec.	37.9	+0.44
110	65.71	Prosus	72.03	+1.19
127.4	85.64	Safran	113.92	+1.05
9114	74.92	Sanofi S.A.	84.13	+0.72
134.34	89.93	SAP	124.96	+2.85
159.3	101.25	Schneider Electr.	144.16	+3.55
151.86	98.5	Siemens N	141.06	+2.05
18.74	5.92	Stellantis	17.03	+1.18
44.29	24.51	TotalEnergies	43.8	+1.21
26.45	22.55	Universal Music Gr.	24.77	+1.5
96.95	64.86	Vinci	89.46	+0.34
252.2	122.96	Volkswagen Vz.	196.06	+1.35
61.66	48.57	Vonovia N	52.98	+1.57

60.27	35.28	Cisco Systems	55.81	+2.17
57.56	47.3	Coca-Cola	54.66	+0.77
203.02	117.23	Disney Co.	174.47	+0.87
71.38	44.36	Dow Inc.	58.59	+2.95
420.76	185.52	Goldman Sachs	389.37	+0.79
345.69	246.59	Home Depot	343.11	+1.43
236.86	159.42	Honeywell	218.54	+1.37
152.84	105.92	IBM	143.79	+2.15
68.49	43.61	Intel	53.91	+3.16
179.92	133.65	Johnson&Johns.	160.35	+0.72
171.51	95.24	JP Morgan Chase	163.16	+1.34
249.95	202.73	McDonald's	244.43	+0.73
84.56	68.38	Merck & Co.	78.38	-0.72
305.84	199.62	Microsoft	302.1	+1.95
174.38	118.8	Nike	157.27	+0.62
147.23	121.54	Procter & Gamble	144.09	+1.16
290.16	201.51	Salesforce.com	289.7	+1.86
163.29	111.69	Travelers Comp.	156.98	+0.38
433.5	299.6	UnitedHealth	419.96	+4.07
61.95	50.86	Verizon	51.84	+0.94
252.67	179.23	VISA Inc.	224.89	+1.09
57.05	33.36	Walgreens Boots	50.98	+7.86
153.66	126.28	Walmart Inc.	139.85	+1.07

Währungen



14.10.	Ankauf	Verkauf
1 Australischer Dollar	0.64	0.72
1 Britisches Pfund	1.19	1.34
100 Dänische Kronen	13.55	15.3
1 Euro	1.04	1.1
100 Hongkong-Dollar	11.3	13.1
100 Japanische Yen	0.77	0.86
1 Kanadischer Dollar	0.71	0.78
1 Neuseeländischer Dollar	0.61	0.7
100 Norwegische Kronen	10.2	11.8

Pendler bekommen bald neuen Swisspass

Auf die rote Karte dürfte auch die Junior-Karte integriert werden. In ersten Hotels dient sie als Zimmerschlüssel.

Stefan Ehrbar

Der Swisspass ist der «Schlüssel zu Mobilität und Freizeit». Seit 2015 sind die Karten im Einsatz. Auf ihnen werden Halbtax- und Generalabos sowie Verbunds- und Ausflugsabos gespeichert. Zudem kann die Karte, die von der ÖV-Branchenorganisation Alliance Swisspass herausgegeben wird, für den Zugang zum Carsharing-Dienst Mobility oder zum Leihvelo-Anbieter Publi-bike genutzt werden.

Nun kommt eine neue Generation. Derzeit testen rund 300 Mitarbeitende des öffentlichen Verkehrs eine neue Version der Karte, welche per Anfang 2022 für alle Kunden eingeführt werden soll. Das bestätigt Thomas Ammann, Sprecher der Alliance Swisspass. Die neue Karte, die unter dem Arbeitstitel «Swisspass next Generation» beschafft wird, werde ein leicht verändertes Aussehen haben.

Der Swisspass gilt auch in Parkhäusern

Gerüchteweise soll mit der neuen Version auch die Junior-Karte auf den Swisspass geladen werden können. Die Billette für Kinder und Jugendliche im Alter zwischen 6 und 16 Jahren müssen derzeit am Bahnschalter gekauft werden und werden als eigene Karte ausgegeben. Auf eine baldige In-



Hat bald ausgedient: Die aktuelle Generation des Swisspass wird 2022 abgelöst.

Bild: Keystone

tegration der Junior-Karte in den Swisspass deutet auch eine Antwort in der SBB-Community im Internet hin. Dort schrieb ein Bahnmitarbeiter im Mai, noch dieses Jahr solle die Junior-karte auf dem Swisspass funktionieren. Nun könnte es 2022 werden.

Möglich wäre zudem, dass die Generalabos für Mitarbeitende des öffentlichen Verkehrs und ihre Angehörigen, die sogenannten GA-FVP,

ebenfalls auf den Swisspass integriert werden. Noch werden diese als eigene Karte ausgegeben.

Die Alliance Swisspass will sich noch nicht in die Karten blicken lassen. Sie werde Mitte November genauer informieren, sagt Sprecher Thomas Ammann. Er kündigt aber an, dass der Swisspass über «einige neue Funktionen» verfügen werde.

In den vergangenen Monaten wur-

den die Funktionalitäten des Swisspass weiter ausgebaut. In Hotels, etwa dem Seehotel in Kastanienbaum LU, dem Walliserhof in Saas Fee oder dem Hotel Schweizerhof in Basel, kann der Swisspass auch als Zimmerkarte verwendet werden. Zudem können mit dem Swisspass Parkhäuser benutzt werden, ohne ein Parkticket entwerfen zu müssen. Diese Funktion ist etwa beim Immotelli in Aarau, beim

SBB-Parkhaus in Basel oder beim Zürcher Einkaufszentrum Sihlcity nutzbar.

Die neue Karte wird weniger schweizerisch als die bisherige. Sie wird erstmals nicht mehr im Aargau bei der Firma Gemalto produziert, sondern in Deutschland. Darüber hatte zuerst die «NZZ am Sonntag» berichtet.

Die Firma TCS Cards & Services GmbH aus Bamberg hat sich den Auftrag für die Produktion sowie das Schnittstellenmanagement mit der ÖV-Branche und die Einbindung von Drittanbietern für die nächsten fünf Jahre geschnappt. Dafür wird sie mit 6,58 Millionen Euro (umgerechnet 7,06 Millionen Franken) entlohnt. Im Rennen waren auch zwei Schweizer Unternehmen, doch TCS habe die Zuschlagskriterien am besten erfüllt, sagte Swisspass-Sprecher Thomas Ammann damals.

Auf Besserungen hoffen dürfen Kunden, die den Swisspass als Skiticket benutzen. Immer wieder komme es zu Rissen oder Brüchen des Swisspass, welche dazu führten, dass Skifahrer ihre Karte in den Berggebieten nicht mehr nutzen können, berichtete SRF letztes Jahr. Die Alliance Swisspass stellte Verbesserungen der Stabilität mit der neuen Generation in Aussicht.

Umfassend persönlich betreut.

Sandro Zweifel, Mandatsleiter
schreibermaronsprenger.li

| schreiber maron sprenger
Versicherungsbroker

seit 35 Jahren



Marktkommentar von Salmann Investment Management

Herbstmelancholie

Die Meteorologen hätten ihre helle Freude an diesem Schulbuchverlauf: Einem sommerlichen Hochdruckgebiet folgte zu Beginn des Herbstes eine Kaltfront samt Tiefdruckzone. An den Finanzmärkten lief es im dritten Quartal jedenfalls genauso ab, womit der September seinem Ruf, historisch der schlechteste Börsenmonat des Jahres zu sein, erneut gerecht geworden ist. Im Jahresverlauf dominiert indes nach wie vor der Sonnenschein mit einer zumeist zweistelligen Performance bei den Aktien, einer flachen Entwicklung bei den Obligationen und negativen Vorzeichen beim Gold.

Die Abkühlung kommt nicht von ungefähr. Die Aktienmärkte waren im Sommer schlicht von einer zu guten Stimmung geprägt, und die fundamentalen Bewertungen hatten die Komfortzone nach oben verlassen. Im September folgte dann eine Ernüchterung, und die Argumente gegen den ungestümen Gipfelsturm der Aktien fanden wieder mehr Beachtung.

Das gilt zum Beispiel mit Blick auf Pandemie und Inflation. Die gestiegene Zahl der Covid-Fälle sowie Knappheitssymptome bei Rohstoffen, Materialien, Transportkapazitäten und Arbeitskräften unter gleichzeitigem Preisaufrtrieb haben Unternehmen und Konsumenten erschreckt. Vor allem in den USA hat das die Inflation kräftig angeheizt und die Teuerungsrate auf ein Mehrjahreshoch getrieben.

Stellt die Inflation jetzt nur ein vorübergehendes Phänomen oder ein dauerhaftes dar? Darüber streiten sich die Geister. Der Blick auf die Konsensschätzungen indiziert indes, dass die Auguren die Teuerung zurzeit primär als amerikanisches Ereignis einstufen.

Und selbst dort geht die Mehrheit davon aus, dass der Druck im kommenden Jahr wieder nachlassen dürfte. Ausserhalb Amerikas scheint die Inflation – von kurzfristigen Ausreissern abgesehen – vorerst sowieso nicht bedrohlich zu sein.

Nicht vom Tisch ist die Furcht vor steigenden Zinsen. Die Renditen der 10-jährigen Staatsanleihen haben im laufenden Jahr überall angezogen. Mit 1,6% Verzinsung liegen die USA auch in diesem Vergleich an der Spitze der Industrienationen, aber das Ende der Fahnenstange scheint damit noch nicht erreicht zu sein. Das unabhängige Research-Haus «Bank Credit Analyst» (BCA) findet, dass dieser Satz schon heute eher bei 2% liegen sollte, um dem Konjunkturverlauf gerecht zu werden, und dass im kommenden Jahr etwa 2,15% in den Karten stehen.

Auch die US-Notenbank hat die Tonalität geändert. Jetzt wird deutlicher als zuvor davon gesprochen, dass die Anleihenkäufe zurückgefahren werden sollen, und dass 2022 mit Erhöhungen des kurzfristigen Leitzinssatzes (Fed Funds) gerechnet werden muss. Der Markt erwartet, dass das Fed frühestens in der zweiten Jahreshälfte an der Zinsschraube drehen wird.

In den USA scheint der Höhepunkt der Wachstumsdynamik überschritten zu sein. Das Wachstum der Industrie-Produktion hat sich verlangsamt, verschiedene Indizes des Konsumenten-Vertrauens sind gefallen. Ein Einbremsen ist auch in den Einkaufsmanager-Indizes zu beobachten. Hier manifestierte sich im September vor allem in Europa eine Abschwächung, wogegen dieses

Barometer in den USA nochmals gestiegen ist. In China ist der Einkaufsmanager-Index unter die Wachstumsschwelle von 50 Punkten gerutscht.

Apropos China: Das Reich der Mitte hat die Investoren jüngst auch mit heftigen Erschütterungen in der Unternehmenswelt in Atem gehalten. Staatliche Massnahmen, welche auf eine Abkühlung der exzessiven Kreditvergabe und der Spekulationswut zielen, haben dazu beigetragen, den hochverschuldeten chinesischen Immobilien-giganten Evergrande ins Wanken zu bringen.

Bisweilen geisterte in diesem Zusammenhang gar das Schreckgespenst einer neuen globalen Finanzkrise durch die Börsensäle, doch scheint es so weit nicht zu kommen. Dies ist jedenfalls die Einschätzung des «Bank Credit Analyst», welcher die Schuldenproblematik von Evergrande und anderen chinesischen Immobilien-Entwicklern zwar als gravierend, letztlich aber doch als mehrheitlich chinesisches Problem einstufen. Zumindest für den Moment.

Um das Mass voll zu machen, sorgt China auch noch mit einer Energiekrise für Schlagzeilen. So ist es jüngst zu Stromausfällen und -rationierungen gekommen. Das hat mehrere Ursachen. Einerseits liegt das Reich der Mitte mit seinem wichtigen Kohlelieferanten Australien im Clinch und lässt aus «Down Under» keine Kohle mehr ins Land. Auf der anderen Seite – offenbar viel wichtiger – sind die Strompreise vom Staat gedeckelt, so dass die Produktion mittels dieses jüngst stark verteuerten Brennstoffs für die Elektrizitätswerke ein Verlustgeschäft ist.

Dass die Energienachfrage zudem aus konjunkturellen und klimatischen Gründen besonders hoch ist und Chinas Regierung trotz allem auch gewisse CO₂-Ziele erreichen will, kommt noch dazu. Alles in allem trifft die Stromkrise Private und Industrie, was wiederum die globale Knappheit an gewissen Halb- und Fertigfabrikaten verschärfen könnte. Dies ist ein Problem, das sich unter Umständen auch in Grossbritannien noch akzentuieren könnte. Dort sorgt eine Versorgungslücke mit Benzin und Diesel für Unmut. Derweil wird der europäische Kontinent auf den Winter hin möglicherweise mit einem Mangel und/oder höheren Preisen beim Erdgas zu kämpfen haben.

Trotz der Abkühlung der konjunkturellen Dynamik rechnen wir mit weiterhin expandierenden Volkswirtschaften. Die Politik der Notenbanken dürfte sich nur langsam in Richtung einer etwas restriktiveren Haltung ändern, sodass die Aktien gegenüber den Obligationen weiterhin zu bevorzugen sind. Dementsprechend sind wir in ausgewogenen Portfolios in Aktien weiterhin über- und in Obligationen untergewichtet. Alternative Investments halten wir unverändert neutral gewichtet, das Gold übergewichtet.



Alfred Ernst, Direktor und Kundenbetreuer bei Salmann Investment Management, Vaduz

Bitcoin-Schürfer wandern in die USA ab

Beim lukrativen Berechnen der Kryptowährung Bitcoin haben die USA erstmals China als weltweiten Marktführer abgelöst. Das geht aus den aktuellen Zahlen des Centre for Alternative Finance der Universität Cambridge hervor. Über ein Drittel der Leistung für das sogenannte Bitcoin-Mining kommt inzwischen aus den USA, während China in der Statistik auf einen nicht mehr messbaren Anteil zurückgefallen ist. Deutschland steht mit einem Marktanteil von knapp 4,5 Prozent weltweit auf Platz 7.

Die Bitcoin-Schürfer in China absolvierten vor einem Jahr noch rund Dreiviertel aller Bitcoin-Transaktionen, die viel Energie verschlingen. Vor einem Monat erliess die chinesische Regierung angesichts der Energieengpässe ein landesweites Verbot für das Krypto-Mining. Bei diesem «Schürfen» stellen Nutzer die Kapazitäten ihrer Computer für die Prüfung und Verschlüsselung von Transaktionen zur Verfügung und werden dafür in der jeweiligen Kryptowährung entlohnt. Bereits im Frühjahr war Peking mit Razzien gegen Krypto-Miner vorgegangen. Daraufhin begannen die Schürfer massenhaft aus China zu fliehen und machten sich auf den Weg zu den billigsten Energiequellen der Welt. «Das ganze Narrativ, dass China den Bitcoin kontrolliert, ist nun komplett hinfällig», sagte Boaz Sobrado, ein in London ansässiger Fintech-Datenanalyst dem TV-Sender CNBC. Die USA erfüllten viele Anforderungen für Bitcoin-Schürfer auf der Suche nach einer neuen Heimat. So seien in Bundesstaaten wie Texas die Energiepreise im weltweiten Vergleich sehr niedrig. «Das ist ein grosser Anreiz für die Miner, die in einer Branche mit geringen Gewinnspannen konkurrieren.» Die USA seien aber auch reich an erneuerbaren Energiequellen.

Am Donnerstag lag der Umtauschkurs des Bitcoin bei rund 57 600 US-Dollar. (awp)

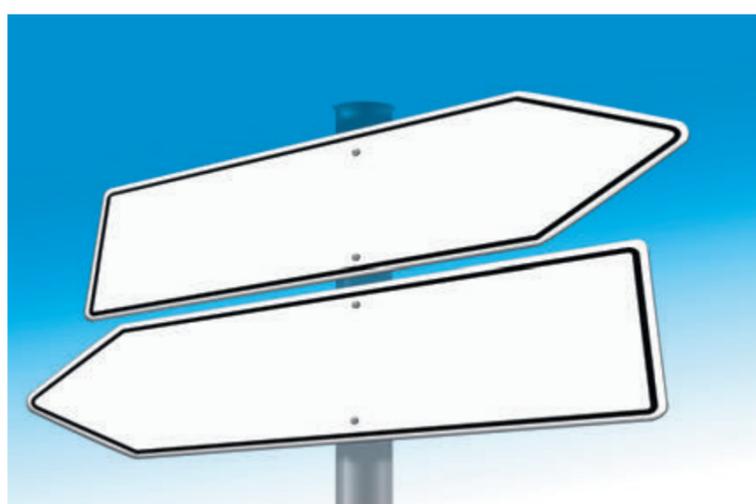
Liechtenstein Finance

Wirtschaftsprüfung am Scheideweg der Digitalisierung

Umbruchprozesse, getrieben durch die Digitalisierung sämtlicher Lebensbereiche, beschäftigen auch die Branche der Wirtschaftsprüfer. Der Umbruch ist tiefgreifend, wie dies in Fachpublikationen oft zu lesen ist: «Die Wirtschaftsprüfer werden ihre Prüfungsansätze überdenken müssen, wenn nicht gar ihr gesamtes Berufsbild.» Es steht nicht nur die technologiegetriebene Ära von audit 4.0 an, sondern Änderungen des Altbekanntes, um weiterhin den volkswirtschaftlichen Auftrag der Wirtschaftsprüfung nachhaltig im Sinne aller Anspruchsgruppen wahrnehmen zu können.

Druck von vielen Seiten

Anpassungsdruck: Neue Technologien bedeuten ein verändertes handwerkliches Grundrüstzeug für die Prüfer. Fähigkeiten in der Datenanalyse und der Umgang mit sehr grossen Datenmengen und Algorithmen, die menschliche Entscheidungen ersetzen und sekundenschnell Tausende von wirtschaftlichen Transaktionen abzuwickeln im Stande sind, prägen die Welt der Wirtschaftsprüfung. Das Entdecken von Mustern in komplexen Systemen und das Ableiten von vertieften Prüfungshandlungen löst viele der klassischen Prüfroutinen ab. Auguren zufolge kann Wirtschaftsprüfung mit Fortschreiten der Blockchain-Technologie in naher



Wirtschaftsprüfer haben sich neuen Druckkräften zu stellen und erfinden sich zum Wohle von Wirtschaft und Gesellschaft laufend neu. Bild: pd

Zukunft sogar zu grossen Teilen automatisiert werden.

Erwartungsdruck: Die Wirtschaftsprüfung war schon immer ein zentraler Kontrollmechanismus der Wirtschaft im Sinne von Gläubiger- und Aktionärsschutz. Die Erwartungslücke als bedeutende Abweichung zwischen dem, was Wirtschaftsprüfung für Wirtschaft und Gesellschaft zu leisten im Stande ist, und dem, was sich die verschiedenen Anspruchsgruppen davon erwarten, klappt seit jeher ausei-

inander. Die fortschreitende Digitalisierung kann einen Beitrag zur nachhaltigen Verkleinerung der Erwartungslücke beitragen, da dem Prüfer eine viel breitere digitale Datenbasis zu einer systematischen und informatikgestützten Auswertung – auch unter Beihilfe von künstlicher Intelligenz – vorliegt.

Kostendruck & Personalbedarf: Höhere Haftungsrisiken, mehr Überwachungsprozesse und Compliance Monitoring erhöhen die Kosten für die

herkömmliche Prüfungsarbeit massiv. Auch die Systeme, welche die Auswertung der digitalen Datenbasis erst ermöglichen, und die Fachkräfte, welche diese Systeme bedienen können, gleichen gewonnene Effizienz- und Kostenvorteile der digitalen Datenauswertungen oft wieder aus. Gleichzeitig herrscht in der Wirtschaftsprüfung seit jeher ein Kampf um qualifizierte Mitarbeiter, was sich durch die Digitalisierung um ein weiteres Kapitel ausgedehnt hat.

Regularisierungsdruck: Von internationalen Institutionen, Regelungen der EU bis hin zu nationalen Behörden wie der FMA zieht sich die steigende Anzahl von neuen und zusätzlichen Vorschriften wie ein roter Faden durch den Alltag der Marktteilnehmer und damit auch durch den des Wirtschaftsprüfers. Die Halbwertszeit des Wissens wird immer kürzer resp. die Geschwindigkeit von neuen Regulierungen immer höher, womit die Anforderungen an die laufende Aus- und Weiterbildung und an die Spezialisierung einzelner Mitarbeiter sich ebenfalls grundlegend verändert.

Die Wirtschaftsprüfer haben sich diesen Druckkräften zu stellen und erfinden sich zum Wohle von Wirtschaft und Gesellschaft laufend neu. Die Wirtschaftsprüfung soll sich weiterhin als wichtige Kontrollinstitution einer modernen Volkswirtschaft etablieren

und zur Sicherheit des Wirtschaftssystems auch im Umfeld der laufenden Digitalisierung nachhaltig ihren Beitrag leisten. (Anzeiger)



Thomas Rügsegger
Geschäftsführer Liechtensteinische Wirtschaftsprüfer-Vereinigung (WPV)

Hinweis

Liechtenstein Finance e. V. ist ein privatrechtlich organisierter Verein, dessen Mitglieder die Regierung des Fürstentums Liechtenstein und die Finanzplatzverbände sind. Zweck des Vereins ist es, das Profil des Finanzplatzes im In- und Ausland durch Informationsarbeit zu den Besonderheiten und Stärken des Standorts zu schärfen.

London will «intensive Gespräche»

Der Streit um die Brexit-Regeln für Nordirland zwischen Grossbritannien und der europäischen Union geht in die nächste Runde.

Nach Vorstellung eines ganzen Pakets an Vorschlägen aus Brüssel zur Lösung des Streits um die Brexit-Regeln für Nordirland hat die Regierung in London «intensive Gespräche» mit EU-Vertretern angekündigt. Gleichzeitig erneuerte ein Regierungssprecher aber auch die Kritik Londons am Europäischen Gerichtshof als Kontrollinstanz zur Einhaltung des sogenannten Nordirland-Protokolls – und erntete prompt Gegenwind von EU-Seite.

Der EU-Brexit-Beauftragte Maros Sefcovic hatte am Mittwochabend erhebliche Erleichterungen für den Warenverkehr zwischen Grossbritannien und Nordirland in Aussicht gestellt. Die Checks zu Qualitätsstandards bei Lebensmitteln und andere Waren sollen dadurch um bis zu 80 Prozent verringert werden. Medikamente sollen ohne Einschränkungen in die britische Provinz gelangen können. Zollforma-

litäten sollen um die Hälfte verringert werden. Für landestypische Produkte wie Würstchen soll es Ausnahmen geben.

Das zum Vereinigten Königreich gehörende Nordirland hat durch das Brexit-Abkommen einen Sonderstatus erhalten. Anders als England, Schottland und Wales unterliegt die Provinz weiterhin den Regeln des europäischen Binnenmarkts und der Zollunion. Hintergrund ist, dass die Grenze zum EU-Mitglied Republik Irland offen bleiben soll, um einen neuerlichen Ausbruch des gewalttätigen Konflikts zwischen Befürwortern einer Wiedervereinigung der beiden Teile Irlands und den Anhängern der Union Nordirlands mit Grossbritannien zu verhindern.

Weil die britische Regierung sich aber von EU-Standards lösen und neue Handelsabkommen in aller Welt



Maros Sefcovic, der EU-Brexit-Beauftragte.

Bild: Keystone

schliessen will, wurden Warenkontrollen zwischen Grossbritannien und Nordirland vereinbart. Das führte teilweise zu Schwierigkeiten im innerbritischen Handel. London erklärte das

Protokoll daher für gescheitert und verlangte eine Neuverhandlung.

Die EU-Kommission sei mit ihren Vorschlägen einen Schritt weitergegangen als bisher und habe «nie dage-

wesene» Massnahmen ergriffen, um den durch den Brexit entstandenen Problemen in Nordirland zu begegnen, sagte der EU-Botschafter in London, Joao Vale de Almeida.

Die Kritik der britischen Regierung an der Rolle des Europäischen Gerichtshofs wies Almeida jedoch zurück. Die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs sei eine Grundvoraussetzung für den Zugang Nordirlands zum Europäischen Binnenmarkt. «Ohne Europäischen Gerichtshof gibt es keinen Binnenmarkt», erklärte der Diplomat.

Ob die britische Seite es tatsächlich ernst meint, wurde am Donnerstag erneut in Zweifel gezogen: Premierminister Boris Johnson habe bereits vor Unterzeichnung des Nordirland-Protokolls deutlich gemacht, dass er sich nicht daran halten wolle, berichtete ein nordirischer DUP-Abgeordneter im Gespräch mit der BBC. (awp)

Funk Insurance Brokers AG

Risiken aktiv angehen – die optimale Vorbereitung für die Zukunft

Neue Technologien bringen neben vielen Chancen auch neue Risiken. Der gegenwärtige digitale Wandel bringt jedoch derart tiefe Veränderungen mit sich, dass auch im Risikomanagement die bewährten Standards auf dem Prüfstand stehen. Funk sieht zwei essenzielle Neuausrichtungen: Neue digitale Risiken müssen gemanagt werden und auch das Risikomanagement selbst lässt sich teilweise digitalisieren.

Neue Risiken ernst nehmen

Die Risiken der Digitalisierung liegen einerseits im Verpassen des Anschlusses an die neue Welt und andererseits in der Verwundbarkeit der neuen digitalen Prozesse und Produkte. Auch ein nachlässiger Umgang mit Kundendaten setzt das Vertrauen der Kunden und die eigene Reputation aufs Spiel.

Digital gestütztes Risikomanagement

Das klassische Risikomanagement ist – je nach Reifegrad – sehr personalintensiv organisiert. Stundenlange Risikoworkshops, Überarbeiten der letztjäh-



Martin Ritter hat den passenden Rettungsring für mittelständische Unternehmen bereit. Bild: pd

rigen Risikolisten, Nachverfolgen definierter Bewältigungsmassnahmen und vieles mehr. Die Möglichkeiten der Digitalisierung erlauben es, diese Kosten gezielt zu reduzieren und das Risikomanagement effektiver und effizienter zu gestalten, wie auch den

Mehrwert dieses Instruments messbar zu machen.

Umgang mit Risiken

Viele Unternehmen überdenken aktuell ihren Risikomanagement-Ansatz

auch aufgrund der Erfahrungen und Erkenntnisse aus der Coronakrise. Richtig vorbereitet zu sein, wenn eine neue Welle kommt, und den Rettungsring eines vertrauten Partners zu haben, welcher das Unternehmen in- und auswendig kennt, das lässt einem in der zunehmend komplexeren Welt nicht untergehen. (Anzeige)

Hinweis

Ein Video zum Funk-Rettungsring und weitere Informationen gibt es unter: funk-gruppe.li/de/rettungsring



Nicht verpassen

Cyber Security Lunch am 21. Oktober in Vaduz Programm und Anmeldung unter: funk-gruppe.li

Kontakt

Funk Insurance Brokers AG
Äulestrasse 56, 9490 Vaduz
Telefon: +423 262 99 00

Hundert Millionen Euro für Start-ups

Zur Förderung von Innovationen investiert die EU-Kommission Hunderte Millionen Euro in Start-ups. Man werde in den Bereichen Gesundheit, Umwelt und Gesellschaftspolitik investieren, teilte die für Innovationen zuständige EU-Kommissarin Marija Gabriel am Donnerstag in Brüssel mit.

365 Millionen Euro für 65 Unternehmen

Der EU-Kommission zufolge sollen insgesamt 65 Start-ups sowie kleine und mittlere Unternehmen aus 16 Ländern 365 Millionen Euro bekommen – jedes von ihnen bis 17 Millionen Euro. Ausgewählt wurden die Unternehmen vom Juni 2020 eingerichteten Europäischen Innovationsrat.

Nicht die erste Finanzspritze für innovative Betriebe

Es ist nicht die erste Investition der EU-Kommission für Start-ups in diesem Jahr: Im Rahmen des Projekts wurde in der ersten Jahreshälfte bereits zweimal Geld investiert. Dabei erhielten den Angaben zufolge 111 Unternehmen mehr als 500 Millionen Euro. (awp)

Wirtschaft regional informiert:

Top 5 Neugründungen Liechtenstein

AFS Advanced Financial Solutions AG, Poststrasse 2, Schaan
Zweck der Gesellschaft ist die Beantragung und Erlangung einer Bewilligung zum Betrieb einer Bank oder Wertpapierfirma in Liechtenstein.

ONCE ILT Anstalt, Landstrasse 14, Balzers
Anstaltszweck ist die Erbringung von Dienstleistungen im IT-Bereich, die Entwicklung von Soft- und Hardware mit Waren des Informatikbereichs.

hofer powertrain AG, Wirtschaftspark 51, Eschen
Zweck der Gesellschaft ist die Entwicklung, Herstellung, der Vertrieb und Handel von elektrischen und elektronischen Produkten, Bauteilen und Systemkomponenten für Fahrzeuge aller Art.

Hudson Sky International SA, Schiffplände 2, Balzers
Die Gesellschaft bezweckt die internationale Vermittlung von Versicherungen aller Art.

GLOBUS INTERNATIONAL TRAVEL AG, Marktgass 11, Vaduz
Zweck der Gesellschaft sind Handelsgeschäfte aller Art.

Top 5 Neugründungen St. Gallen

Gavric Bau, Baggastiel 46, Sevelen
Zweck der Gesellschaft ist u. a. die Erbringung von Arbeiten im Baubereich, insbesondere Erdsondenbohrungen oder Plattenlegerarbeiten.

Putzperle Ostschweiz KLG, Paradiesstrasse 8, Flums
Die Gesellschaft bezweckt die Erbringen von Reinigungsarbeiten, damit verbunden Dienstleistungen sowie Handel mit Produkten aller Art.

Hinterberg GmbH, Löwenstrasse 6, Grabs
Zweck der Gesellschaft ist u. a. der Erwerb, die Veräusserung, Vermietung sowie Verwaltung von Wohn-, Geschäfts- und Industrieimmobilien.

Tecido Schweiz GmbH, Kirchgasse 15, Bad Ragaz
Zweck der Gesellschaft ist die Herstellung und der Vertrieb von Waren aller Art, insbesondere im Textilbereich.

Gagica Bau GmbH, Rheinstrasse 5a, St. Margrethen
Zweck der Gesellschaft ist die Ausführungen von Bauarbeiten aller Art.

RedLeafsTAX
we manage your taxes

Die Übergangsfrist zur Verschärfung der Beteiligungsfreistellung läuft Ende Jahr aus!

Ohne Nachweis werden **ab 01.01.2022 Ausschüttungen und Kapitalgewinne mit 12.5% besteuert.**

Prüfen Sie noch heute, ob Sie von der Gesetzesänderung betroffen sind.
Wir unterstützen Sie gerne mit einer Analyse und Handlungsempfehlung.

innovativ - engagiert - nachhaltig
#wemanageyourtaxes

Red Leafs Tax AG
Drescheweg 1 | 9490 Vaduz | Liechtenstein
info@redleafstax.com | www.redleafstax.com

Privatanbieter locken mit Dumpingpreisen

Der Ansturm auf Schnelltests in der Ostschweiz ist bisher überschaubar. Die Preise unterscheiden sich teils stark.

Alain Rutishauser, Judith Schuck und Silvan Meile

Das BAG hat die Kosten für Schnelltests auf 47 Franken berechnet. Seit Montag sind sie nun kostenpflichtig. Apotheken und Privatanbieter können die Preise allerdings selbst bestimmen. Die Apotheken halten sich meist an den Richtwert des Bundes, bei anderen Anbietern kommt es teils zu Dumpingpreisen. So kann beispielsweise bei einem privaten Anbieter mit zwei Standorten in der Stadt St. Gallen ein Schnelltest-Abo ab 11 Franken pro Test gelöst werden.

Auch an der Olma ist ein Schnelltest vergleichsweise günstig. In den drei Testcentern im Breitfeld, am Bahnhof St. Fiden und vor dem Olma-Gelände kostet er lediglich 26.50 Franken. Wie schafft es die Olma, solch tiefe Preise für Schnelltests anbieten zu können? «Ein Partner betreibt die Testzentren an der Olma und führt die Antigen-Schnelltests durch. Aufgrund des grossen antizipierten Testvolumens hat er uns für die Olma diesen Preis gemacht», erklärt Olma-Mediensprecher Nico Canori. Täglich werden in den drei Testzentren gut 1000 Tests durchgeführt. «Wir waren überrascht, denn der grosse Andrang auf Schnelltests blieb aus – auch schon vergangene Woche, als die Tests noch gratis waren.»

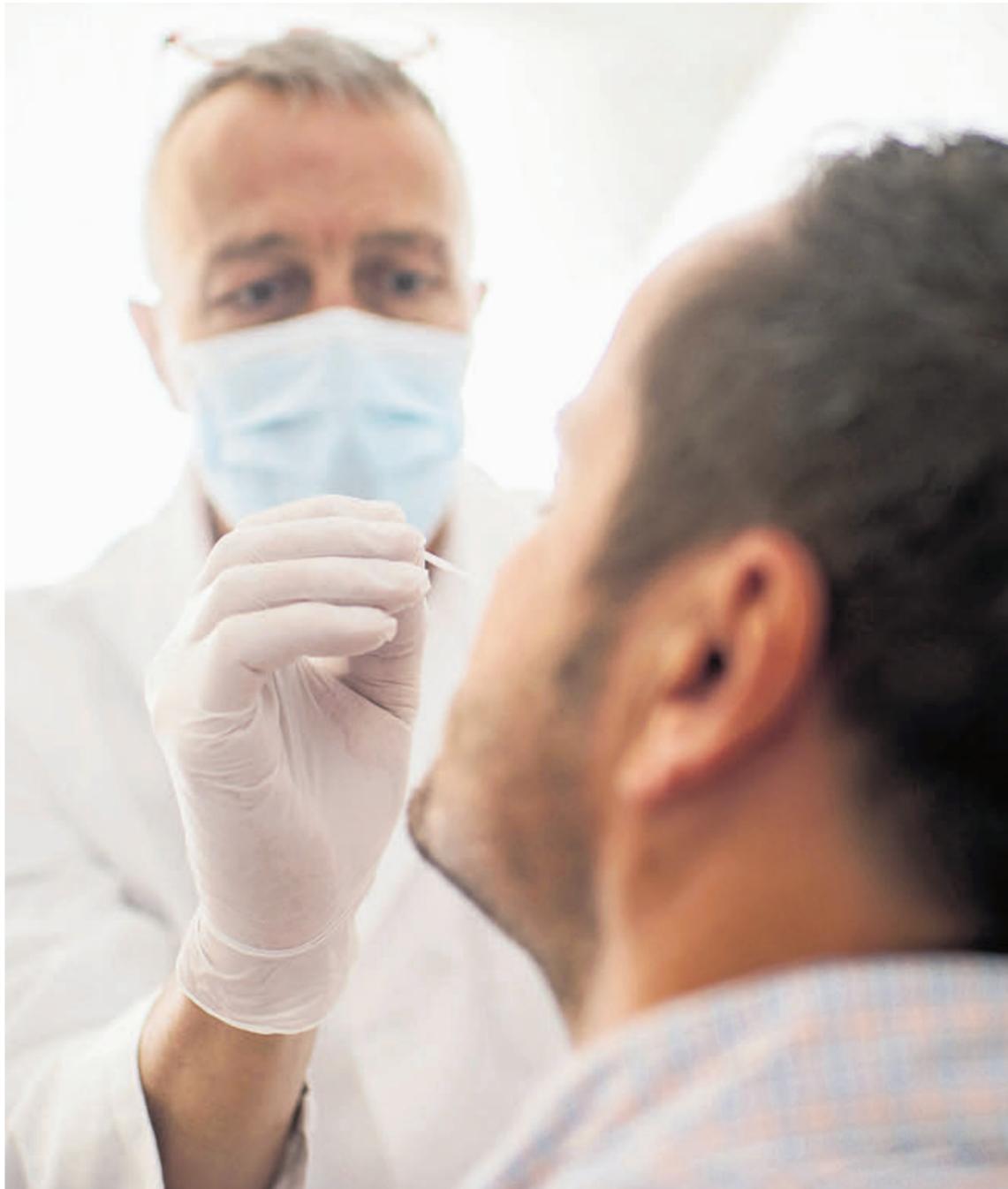
Apothekerverband verlangt hartes Durchgreifen

Claudia Meier-Uffer ist Inhaberin der Rotpunkt Apotheke in Gossau und Präsidentin des Apothekerverbandes St. Gallen/Appenzell. Am Montag hat sie eine leichte Abnahme an Terminen um rund zehn Prozent festgestellt. «Darüber sind wir aber eigentlich nicht traurig, denn so können wir uns wieder ein Stück mehr auf unsere Kernkompetenz als Apotheke konzentrieren», sagt Meier-Uffer. Beim Preis für den Selbsttest hält sie sich an die Berechnung des Bundes. Die Apotheke kann deshalb nicht mit den Dumpingpreisen mithalten. «Doch unser Personal ist meist besser ausgebildet und verdient daher auch mehr. Ausserdem stellen Apotheken die Infrastruktur zur Verfügung», sagt Meier-Uffer. Ihr sei es ein grosses Anliegen, dass bei privaten Anbietern die Qualität leide und dies zu Lasten des Kunden gehe. «Ich verlange deshalb von der Regierung, dass sie den Privatanbietern genau auf die Finger schaut und die gleich hohen Massstäbe setzt, wie er es bei uns Apotheken tut.» Falls Mängel festgestellt würden, solle die Regierung dann auch hart durchgreifen und die Zelte schliessen. Denn eine kranke Person, die sich nach einem mangelhaften Schnelltest unter das Volk mische, helfe niemandem weiter.

Weniger Schnelltest-Termine in Apotheken

In der Medbase Apotheke in Wittenbach hingegen wurde kein Rückgang an Schnelltest-Terminen festgestellt. Die kommenden Tage und Wochen seien weiterhin ausgebucht, wie eine Mitarbeiterin auf Anfrage verrät. In der Ameisen Apotheke in Flawil ist der Wechsel auf die Kostenpflicht hingegen spürbar: «Wir haben seit Montag bis zu 20 Prozent weniger Termine für Schnelltests», sagt Dominique Bätcher, Inhaberin der Apotheke.

Noch stärker spürbar macht sich der Wechsel zu kostenpflichtigen Schnelltests in der Bruggen Apotheke in St. Gallen. «Wir haben rund ein Drittel weniger Anmeldungen, seit die Schnelltests kostenpflichtig sind», sagt Inhaber



Schnelltests sind seit Montag kostenpflichtig.

Bild: Ennio Leanza/Keystone

Matthias Kramer. Es zeichne sich ab, dass zumindest in seiner Apotheke die Nachfrage abnehme. Davor war auch die Bruggen Apotheke jeweils ausgebucht. Für einen Schnelltest verlangt Kramer 50 Franken. «Das Personal braucht Kurse, es sind Beratungsge-

sprache nötig, und auch Test und Zertifikat kosten», sagt Kramer. All dies rechtfertige den Preis, denn gerade hier sei eine gute Betreuung wichtig. Kramer sagt: «Es ist jedem freigestellt, sich für einen günstigeren Schnelltest zwischen Stühlen und Bänken zu entschei-

den. Dort kann es allerdings Abstriche in Sachen Qualität geben.»

Bislang kein Preiskampf im Thurgau

Im Kanton Thurgau hat die Einführung der Kostenpflicht für Covid-Tests

dazu geführt, dass der Regierungsrat die Kapazität fast verdreifacht – auf bis zu 3200 Tests pro Tag. Laut dem Thurgauer Gesundheitsdirektor Urs Martin wären die Kapazitäten der Apotheken einem Ansturm nicht gewachsen. Die Kapazitäten der bisherigen rund zwei Dutzend Anbieter wie Arztpraxen, Apotheken und privaten Testcenter werden deshalb ergänzt durch zwei grosse Testcenter des Frauenfelder Telemedizinunternehmens Misanto AG.

Beide neuen Testcenter bieten eine Tageskapazität von je 1000 Tests; jenes in Frauenfeld ist bereits in Betrieb. Martin ist bestrebt, das Angebot an der Nachfrage zu orientieren. Je nach Bedürfnis lassen sich die Kapazitäten im Rahmen der Vereinbarungen erhöhen oder reduzieren. Die privaten Anbieter sind frei in ihrer Angebotsgestaltung.

Ein Preiskampf unter den Thurgauer Anbietern hat sich bislang nicht entwickelt. Die Preise für den Schnelltest bewegen sich meist im Bereich von etwa 47 Franken (Richtwert des Bundes) bis 54 Franken. Sowohl tiefere als auch höhere Preise sind möglich, da es keine Preisbindung gibt. Eine Übersicht aller öffentlichen Testanbieter mit Angebot und Öffnungszeiten im Kanton Thurgau findet sich auf der Website www.gesundheit.tg.ch. Die Preise sind dort allerdings nicht aufgeführt und müssen erfragt werden.

Ungeachtet des Preises müssen die Testanbieter vorgegebenen Qualitätsstandards genügen. In der jüngeren Vergangenheit ist es im Thurgau vorgekommen, dass Testzentren geschlossen werden mussten, weil sie nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprachen.

Rückgang kann auch mit den Ferien zusammenhängen

Die Misanto AG, ein Frauenfelder Start-up im Bereich Telemedizin, steht mit beiden Beinen fest im Test-Geschäft. Zum kantonalen Testzentrum in der Alten Post Frauenfeld kommt am 25. Oktober eines in Amriswil hinzu.

Seit Montag nimmt das Unternehmen indes einen leichten Rückgang wahr. Die Testbereitschaft sei aber weiterhin da, sagt Thomas Krech. «Wir sind gewohnt, dass diese Pandemie in Wellen verläuft», sagt der CEO. «Manchmal testen wir plötzlich nur halb so viel, dann ist wieder viel los.» Phasenweise komme es auch zu Überlastungen. Dass momentan weniger Leute kämen, könne auch mit den Ferien zusammenhängen. Die meisten seien wohl schon verreist.

Bei der City Apotheke in Amriswil spürt man in dieser Woche keinen Rückgang der Nachfrage nach Tests. «Unsere Termine der nächsten Tage sind ausgebucht», sagt Patricia Lehner. Ein Rückgang aufgrund der Kosten, die nun für Personen ohne Symptome anfallen, sei nicht spürbar. Gemäss Website kostet ein PCR-Test 149 Franken, einen Antigen-Schnelltest gibt es für 49 Franken.

Bei den Preisen für die Tests richtet sich Misanto nach den Empfehlungen des Bundes. Ein Schnelltest für den Selbstzahler mit 48 Stunden Gültigkeit kostet 47 Franken. Der PCR-Test dient 72 Stunden als Nachweis und kostet 112 Franken. Wer ein Zertifikat benötigt, zahlt hierfür jeweils fünf Franken zusätzlich. Krech betont: «Wir heben uns von den anderen Testzentren darin ab, dass wir ein eigenes Labor haben.» Einen Konkurrenzkampf spüre er bisher nicht. «Druck haben wir keinen, aber immer viel zu tun.»

Ostschweizer Kantone sind skeptisch

Keine Impfpromie von 50 Franken, dafür eine Impfwache, mehr mobile Impfequipen und Impfberater. Obwohl der Bundesrat auf den im Vorfeld meistkritisierten Anreiz verzichtet, stösst der jüngste Entscheid der Landesregierung in der Ostschweiz auf Skepsis. Zwar begrüsst etwa der Ausserrhoder Gesundheitsdirektor Yves Noël Balmer den zusätzlichen Effort des Bundes, um die in der Schweiz vergleichbar tiefe Impfquote auf das Niveau der Nachbarländer anzuheben. Dennoch: «Wir machen bereits jetzt alles, was wir können.»

Bereits während der Vernehmlassung hatten sich die Ostschweizer Kantone kritisch zum Vorschlag des Bundes geäussert, zusätzliche mobile Impfeinheiten einzusetzen oder das Informationsangebot zu erweitern. Beide Massnahmen würden heute schon ausgeschöpft. Balmer nennt ein Beispiel: So

sei das mobile Impfteam auch schon für weniger als zehn Personen ausgerückt – «das ist nicht zielführend». Er sieht eine weitere Knacknuss: Der Bund spricht für die angekündigten Massnahmen zwar maximal 96,2 Millionen Franken, die Umsetzung liegt aber bei den Kantonen. «Das Geld ist nicht das Problem, es mangelt an Personal», sagt Balmer. Trotz dieser Bedenken werde man die zusätzlichen Massnahmen nun prüfen.

Im Thurgau fehlt die Nachfrage

Das Personal für Impfkantone könnte man im Thurgau organisieren, sagt Gesundheitsdirektor Urs Martin. Dennoch teilt er die Skepsis seines Ausserrhoder Amtskollegen. Die Auslastung der beiden Impfbusse, die im Thurgau derzeit im Einsatz stehen, sinke. Er ist überzeugt: «Die breite Bevölkerung hat

sich ihre Meinung zum Thema Impfen mittlerweile gebildet.» Auch eine Impfoffensive könne einen überzeugten Impfgegner nicht umstimmen.

Auch im Thurgau ist noch nichts entschieden, man werde die Massnahmen nun analysieren. Erste Vorbereitungen für die Impfwache vom 8. bis zum 14. November seien bereits in Gang. Appenzell Innerrhoden will nun ebenfalls prüfen, welche zusätzlichen Massnahmen umgesetzt werden. Beim Gesundheitsdepartement des Kantons St. Gallen heisst es auf Anfrage nur: «Der Kanton hat bereits erste Planungsschritte zur Umsetzung der Impfoffensive unternommen. Nun, da der Bundesratsentscheid definitiv ist, werden diese Planungen weiter vorangetrieben.»

Noemi Heule

Stadler steht wohl auf verlorenem Posten

Im Kampf um den ÖBB-Milliardenauftrag dürfte laut einem Rechtsexperten kaum ein Weg an einer Neuausschreibung vorbeiführen.

Thomas Griesser Kym

Mitte Jahr gab es bei Stadler Grund zum Feiern: Die ÖBB hatten dem Ostschweizer Schienenfahrzeugbauer den Zuschlag zur Lieferung von bis zu 186 elektrischen Doppelstöckern im Wert von mindestens zwei Milliarden Euro erteilt. Doch am 10. September folgte die Ernüchterung: Das Bundesverwaltungsgericht erklärte den Zuschlagsentscheid für nichtig. Stadler habe sein Angebot mit einer nicht EU-konformen elektronischen Signatur unterzeichnet und damit eine «unbedingte Ausschreibungsbedingung» der ÖBB verletzt.

Gegen diesen Gerichtsentscheid hat Stadler Revision angekündigt, während sich die ÖBB vorerst alle Optionen offenhielten. Doch vor einer Woche haben sie entschieden: Die Beschaffung der Doppelstöcker wird neu ausgeschrieben – sehr zum Ärger Stadlers.

Eine Revision kann sich jahrelang hinziehen

Was hat die ÖBB zu ihrem Entscheid bewogen? Mediensprecher Bernhard Rieder sagt: «Für die ÖBB geht es darum, die neuen Fahrzeuge so rasch als möglich beschaffen zu können.» Und: «Für uns ist eine Neuausschreibung der schnellstmögliche und sicherste Weg dahin.» Bis zu einem neuerlichen Vergabeentscheid dürfte dann knapp ein Jahr vergehen. Weiter will sich Rieder nicht äussern.

Günther Gast ist Advokat in der Kanzlei Czernich Haidlen Gast & Partner Rechtsanwälte GmbH in Innsbruck und Experte für das österreichische Vergaberecht. Er äussert Verständnis für das Vorgehen der ÖBB. Diese könnten zwar gegen den Gerichtsentscheid ebenfalls rekurrieren, «aber eine solche Revision dauert normalerweise sechs Monate bis zwei Jahre» – wobei Gast auch schon einmal ein siebenjähriges Verfahren begleitet hat. Dies immer verbunden mit dem Risiko, dass der Verwaltungsgerichtshof als oberste Instanz die Revision abschmettert und dann doch eine Neuausschreibung erforderlich wird. Gast sagt: «So lange können die ÖBB nicht



Beim gewichtigen ÖBB-Auftrag droht Stadler die Rückstufung auf Feld eins.

Bild: Gian Ehrenzeller, KEY (Bussnang, 5. März 2020)

warten.» In der Tat benötigen die Bundesbahnen die Züge dringend für den S-Bahn- und Regionalverkehr in Niederösterreich und Wien. Der ursprüngliche Fahrplan sieht vor, das neue Rollmaterial bis Mitte Dezember 2024 auf die Schienen zu bringen.

«Sehr formaljuristischer Entscheid»

Wie beurteilt Gast den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts, den Zuschlagsentscheid der ÖBB für Stadler wegen des angeblichen Formfehlers bei der Signatur für nichtig zu erklären? Gast spricht von einem «sehr formaljuristischen Entscheid» und sagt: «Der Richter hat die Nadel im Heuhaufen gesucht und glaubt, sie gefunden zu haben.»

Stadler hat mutmasslich eine elektronische Schweizer Signatur verwendet. Praktisch gesehen sei diese wohl gleichwertig mit der EU-Signatur, sagt Gast. Die mutmassliche Verwendung einer falschen Signatur sei in diesem Fall «kein grober Fehler».

Dennoch macht er Stadler kaum Hoffnung auf Erfolg mit der angekündigten Revision gegen den Gerichtsentscheid. Denn eine falsche Signatur bedeute, das Angebot sei «nicht rechtsgültig eingegangen». Auch eine nachträgliche Korrektur der Signatur, wie Stadler sie angeregt hat, hält Gast für unmöglich:

«Es handelt sich hier um einen klassischen unbeheblichen Mangel.»

Was wäre ein behebbbarer Mangel? Als Beispiel nennt Gast das Fehlen verlangter Nachweise, etwa den Strafrechtsgestaltungsausgang einer Geschäftsführerin. «Den kann man nachträglich einreichen, selbstverständlich versehen mit

Das ist bisher geschehen

Das österreichische Bundesverwaltungsgericht hat den Zuschlagsentscheid der ÖBB, einen milliarden schweren Auftrag zur Beschaffung von Doppelstockzügen an Stadler vergeben zu wollen, für nichtig erklärt. Aktiv geworden war das Gericht aufgrund eines Nachprüfungsantrags von Alstom.

Hauptgrund laut Gericht: Stadler habe sein elektronisches Angebot mit einer nicht EU-konformen elektronischen Signatur unterzeichnet. Stadler

bestreitet das und will gegen den Gerichtsentscheid Revision an den Verwaltungsgerichtshof einlegen.

Die ÖBB aber wollen wegen des Gerichtsentscheids das Vergabeverfahren widerrufen und den Auftrag neu ausschreiben. Gegen diesen ÖBB-Entscheid will Stadler einen Nachprüfungsantrag einbringen und argumentiert in diesem Kontext, sollte die Signatur tatsächlich mangelhaft gewesen sein, hätte dieser Mangel nachträglich beseitigt werden können. (T.G.)

einem Datum vor Ablauf der Angebotsfrist.»

Die ÖBB dürften kurzen Prozess machen

Bleiben noch die angekündigten juristischen Schritte Stadlers. Auch hier sieht Gast kaum Chancen. Selbst falls das Unternehmen von Patron Peter Spuhler vor dem Verwaltungsgerichtshof mit einer Revision gegen die Nichtigkeitserklärung des Zuschlagsentscheids Erfolg haben sollte, wäre dies laut Gast mehr oder weniger lediglich «ein Sieg auf dem Papier». Denn: «Ein solcher Sieg bringt noch keinen Auftrag.»

Der Grund: Stadler droht von den ÖBB überholt zu werden. Denn die Bundesbahnen müssen nicht abwarten, bis der Verwaltungsgerichtshof über Stadlers Revision befunden hat. Gast skizziert das weitere Vorgehen: «Aufgrund der Ankündigung der Neuausschreibung der Zugbeschaffung werden die ÖBB wahrscheinlich Stadler wegen der mutmasslich fehlerhaften Signatur aus dem ursprünglichen Vergabeverfahren ausscheiden und dann dieses widerrufen und neu ausschreiben.»

Eine Sache von Wochen und Monaten

Für allfällige Einsprachen gegen diese Entscheide sind die Entscheidungsfristen deutlich kürzer als bei einer Revision an den Verwaltungsgerichtshof und Gast räumt ihnen wenig Aussicht auf Erfolg ein. Schon zehn Tage nach der Ausscheidung Stadlers und dem Widerruf des Vergabeverfahrens könnten die ÖBB die Neuausschreibung starten, sagt Gast.

Falls gegen diese Schritte der ÖBB Stadler noch einen Nachprüfungsantrag erhebt, ist darüber binnen sechs Monaten zu entscheiden. Sodann kann eine Neuausschreibung innert zwei Monaten erfolgen. An dieser dürfen sich dann wieder alle Schienenfahrzeughersteller beteiligen, die glauben, die Anforderungen zu erfüllen. Also zum Beispiel auch die französische Alstom, die von den ÖBB während der ersten Ausschreibung ausgeschlossen worden war.

Stadler will sich «aufgrund der laufenden Verfahren nicht weiter dazu äussern».

Stellenmarkt



KANTON
APPENZEL AUSSER RHODEN

Gesundheits- und Sozialdepartement

Die kantonale Verwaltung Appenzel A.Rh. beschäftigt – verteilt auf sieben Departemente – rund 240 Angestellte. In diesem überschaubaren Umfeld mit kurzen Wegen bieten wir kompetenten, engagierten und kundenorientierten Berufsleuten verschiedenster Fachrichtungen abwechslungsreiche und spannende Arbeitsplätze. Ein leistungsförderndes Arbeitsklima, ein zeitgemässes Personalrecht und marktgerechte Arbeitsbedingungen sind weitere gute Gründe, um in der Innerrhoder Verwaltung mitzuarbeiten und Verantwortung zu übernehmen.

Die Berufsbeistandschaft Appenzel des Kantons Appenzel Aargau sucht per 1. Dezember 2021 oder nach Vereinbarung eine oder einen

Berufsbeiständin oder Berufsbeistand

60% Pensum

Sind Sie interessiert, diese verantwortungsvolle Herausforderung anzunehmen? Dann besuchen Sie uns unter www.ai.ch/jobs und sehen sich das komplette Inserat an.

Schlachtbetrieb St. Gallen AG



Die Schlachtbetrieb St. Gallen AG ist ein Gemeinschaftsunternehmen der fleischverarbeitenden Betriebe der Ostschweiz unter Beteiligung der Ernst Sutter AG, Micarna SA, Gustav Spiess AG, Rudolf Schär AG und der Genossenschaft Metzgermeister St. Gallen und Umgebung. Wir betreiben in St. Gallen einen Rinder-Schlachtbetrieb und in Bazenheid einen Schweine-Schlachtbetrieb.

Zur Verstärkung unseres Teams in Bazenheid suchen wir einen

motivierten Nachfolger für unseren Leiter Spedition.

Ihre Aufgabe:

- Bereitstellen und Spedieren unserer Erzeugnisse (Schlachtetierkörper/Nebenprodukte).

Ihr Profil:

- Gute Deutschkenntnisse.
- Gute Informatikkenntnisse (ERP-Systeme/Office).
- Bereitschaft, Frühschicht zu leisten.
- Selbständige Arbeitsweise.
- Berufsausbildung als Fleischfachmann von Vorteil.

Wir bieten Ihnen die Chance, eine verantwortungsvolle Aufgabe in einem überaus vielseitigen Arbeitsgebiet zu übernehmen.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Schlachtbetrieb St. Gallen AG
Herr Kurt Widmer
Schlachthofstrasse 24
9015 St. Gallen
kurt.widmer@sbag-sg.ch
Tel.-Nr.: 071 314 12

Job gefunden?

Nein? Dann suchen Sie
online und erstellen
Sie kostenlos Ihr Jobabo.

Liechtensteinjobs.li
Arbeiten in Liechtenstein



Probleme? RUF AN!

Gratisnummern:

1 4 7

oder +423 233 31 31

Sorgentelefon

für Kinder & Jugendliche in Liechtenstein



Auf 1. März 2022 suchen wir eine dienstfreundliche und teamfähige Fachperson für den

Sport- und Freizeitpark Blumenau

100 %, Ersatzanstellung, m/w

Basierend auf einer handwerklichen Ausbildung weisen Sie fundierte Berufserfahrungen in Umgebungs- bzw. Platzpflege und/oder im Gebäudeunterhalt aus. Sie haben Freude an einem saisonalen, sportbezogenen Betrieb und bringen die Bereitschaft mit zu flexiblen Arbeits- und Wochenendeinsätzen.

Die vollständige Stellenausschreibung mit weiteren Angaben finden Sie auf unserer Homepage www.triesen.li. Eingabeschluss ist der 31. Oktober 2021.

Gemeindevorsteherin Triesen
Daniela Wellenzohn-Erne



Brachot is a leading global producer and wholesaler of natural stone, ceramics and composite.

From tracing the most qualitative stone to quarrying, finishing and delivering: with over 100 years of experience and knowhow, we have all the knowledge "in-house", and we are proud of it.

We combine technology and expertise at every stage of the process. Within the Brachot group you can see and feel the power of nature. Our various collections and products are more than a choice. It is an experience.

To support our team in Triesenberg we are looking for an experienced

Purchase officer (80% - 100%)

You will join a team that is responsible for trading worldwide, as well as the entire logistic organisation involved, while ensuring accurate and correct administrative follow-up.

In each area of your responsibility, you will demonstrate accuracy, attention to detail and commercial flair to maintain customer and supplier satisfaction, as well as the best financial result.

You will report to the Group Chief Purchase Officer.

Key Tasks and responsibilities

Your responsibility lies in 3 main areas:

Worldwide trade

- Establish professional relationships with vendors, suppliers, and clients
- Negotiate state of the art agreements including competitive pricing (both buying and selling prices), and contractual conditions.
- Ensure quality of products is in line with requirements
- Follow-up and reporting on ongoing actions

Logistics

- Worldwide planning of shipment/transport of the purchased or sold goods mainly via sea freight, container, and bulk shipment
- Correct administration regarding both the legally required documents and the internal tracking and follow-up of shipments

Claim management

- Processing claims ensuring accurate administrative registration and follow-up
- Investigate and give advice on legitimacy, approach, solutions for claims received
- Negotiate settlements with either clients or suppliers
- Liaise with insurance companies where needed
- Where possible propose improvements

Skills

- Commercially oriented, and a talent in negotiations and networking
- Good organizational and time management skills
- Administratively strong with a high level of accuracy
- Highly independent and flexible, enabling worldwide trading
- Excellent knowledge of English (both spoken and written), any other language is an asset
- Proficient knowledge MS-Office (Word, Excel, Outlook)
- Experienced in ERP packages

We are looking forward to receiving your application.

GST General Stone Trading Ltd. | z.Hd. Frau Sabrina Schweigler
Hofstrasse 26 | 9497 Triesenberg, Liechtenstein
Tel: 00423 388 24 37 | Mail: s.schweigler@generalstonetrading.com



TVO - das Ostschweizer Fernsehen ist seit 1999 auf Sendung und versorgt die Kantone St. Gallen, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden sowie Teile des Kantons Thurgau mit Nachrichten, Talks und Unterhaltung zu Themen, welche die Ostschweiz interessieren. CH Media erbringt Technik-, Produktions-, Vermarktungs-, und Management-Leistungen für TVO.

Redaktionsleiter TVO 80 - 100 % (a)

Ihre Aufgaben

- Verantwortung für den operativen TV-Bereich und Mitverantwortung bei der Sicherstellung der Konvergenz zwischen TV, Online und Radio
- Koordination und Qualitätssicherung im redaktionellen Alltag
- Planung, Leitung und Durchführung von grösseren Spezialereignissen (Abstimmungs- und Wahlsonntag etc.)
- Weiterentwicklung des Bereichs TV sowie aktive Mitarbeit im redaktionellen Tagesgeschäft
- Fachliche und personelle Führung sowie Aus- und Weiterbildung der Redaktionsmitarbeitenden im Bereich TV

Ihr Profil

- Mehrere Jahre journalistische Erfahrung, hohe Affinität zu den elektronischen Medien und spezifische Fachkenntnisse des TV-Handwerks
- Stilsicherer Umgang mit der deutschen Sprache (Hochdeutsch und Mundart)
- Offene und kommunikative Persönlichkeit mit Bezug zur Ostschweiz
- Führungserfahrung von Vorteil
- Organisatorisches und konzeptionelles Flair

TVO, FMIToday und Radio FMI arbeiten in einer konvergenten Redaktion und produzieren redaktionelle Inhalte für alle Marken. Wir sind ein junges, ambitioniertes Team. In Ihrer Funktion sind Sie direkt dem Chefredaktor der konvergenten Redaktion unterstellt. Es erwartet Sie ein moderner Arbeitsplatz und eine verantwortungsvolle und vielseitige Aufgabe.

Warum bei uns ein (a) im Stellentitel steht? Weil bei uns die Bewerbungen aller Menschen willkommen sind, die Lust darauf haben, uns mit ihren vielfältigen Talenten weiterzubringen. Das alleine zählt - und nicht Alter oder Geschlecht, Herkunft, Religion oder sexuelle Orientierung.

Arbeitsort

Fürstenlandstrasse 122, St. Gallen, Schweiz

Ihr nächster Schritt

Haben wir Sie neugierig gemacht? Isabela Juric, HR Manager, freut sich auf Ihre Online-Bewerbung.

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Dumeni Casaulta, Redaktionsleiter elektronische Medien St. Gallen, unter +41 71 272 22 37 gerne zur Verfügung.

Alle offenen Stellen und Online-Bewerbung auf: chmedia.ch/jobs

Journalismus, der orientiert.

Unterhaltung, die bewegt.

Medien, die verbinden.



Die Partnerin für Dienstleistungen rund um Energie, Trinkwasser und Telekommunikation im mittleren Thurtal.

Für die Nachfolge im Team des Technischen Büros suchen wir eine/n

Bauleiter/Techniker Tiefbau/Ingenieur FH (m/w)

Das wird dein Job

- Bauleitung von vielschichtigen Tiefbauprojekten (z.B. innovative Wärmeprojekte) mit Fokus Werkleitungsbau
- Projektierung von der Budgetierung bis zur Realisierung
- Erstellen der Projekte mit CAD (AutoCAD)
- Erarbeitung von Submissionsunterlagen bis zum Vergabeantrag
- Betreuung Vertragswesen Dienstbarkeiten

Du bringst mit

- Technische Grundausbildung
- Weiterbildung als Bauingenieur, Bauleiter oder Techniker
- Bauleitungserfahrung Tiefbau
- Verhandlungs- und Organisationsgeschick
- Durchsetzungsvermögen
- Führerausweis Kategorie B

Fünf unserer Topvorteile

- Zusätzliche Familienzulage zu Kinder- oder Ausbildungszulagen
- Grosszügige interne und externe Weiterbildungsmöglichkeiten
- zusätzliche Ferien- und Brückentage
- SBB-Halbtaxabo
- Übernahme der Prämien für Nichtberufsunfall und Krankentaggeld

Werde Teil unseres Teams – bewerbe dich!

Sende deine Unterlagen an:

Anita Läubli
Technische Betriebe Weinfelden AG
Weststrasse 8, 8570 Weinfelden
anita.laeubli@tbweinfelden.ch

fachliche Fragen beantwortet dir:

Erich Gehrig
Verantwortlicher Tiefbau
Tel. 071 626 82 81
erich.gehrig@tbweinfelden.ch

Kanton St.Gallen Bildungsdepartement



Rektor/in

Berufs- und Weiterbildungszentrum Buchs Sargans

Pensum: 100%; Arbeitsort: Buchs/Sargans; Eintritt: 1. August 2022

Sie leiten die neue Gesamtschule, die durch den Zusammenschluss der beiden Berufs- und Weiterbildungszentren Buchs (bzb) und Sarganserland (BZSL) per Sommer 2022 entsteht.

Weitere Informationen zu dieser und anderen Stellen unter: www.stellen.sg.ch



Gläubigeraufrufe im Liechtensteiner Vaterland vom 15.10.2021

OLDARI TRUST REG., Vaduz

Durch Beschluss des Inhabers der Treugeberrechte vom 04.10.2021 tritt die Gesellschaft in Liquidation. Allfällige Gläubiger werden hierdurch aufgefordert, ihre Ansprüche sofort beim Liquidator anzumelden.

Der Liquidator

HeiTec Int. AG, Ruggell

Laut Protokoll der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 13.09.2021 ist unsere Firma in Liquidation getreten. Allfällige Gläubiger werden hiermit aufgefordert ihre Ansprüche beim Liquidator unverzüglich anzumelden.

Der Liquidator

GASENZA-TRUST REG., VADUZ

Laut Beschluss des Treugebers vom 30. September 2021 ist das Treuunternehmen in Liquidation getreten. Allfällige Gläubiger werden hiermit aufgefordert, ihre eventuellen Forderungen beim Liquidator anzumelden.

Der Liquidator

TTA Administer Trust reg., Balzers

Durch Beschluss der Inhaberin der Gründerrechte vom 30.09.2021 ist unser Treuunternehmen in Liquidation getreten. Allfällige Gläubiger werden aufgefordert, ihre Ansprüche umgehend bei der Liquidatorin anzumelden.

30.09.2021
Der Liquidator

Q.V.J.T. ESTABLISHMENT, Vaduz

Laut Beschluss des Inhabers der Gründerrechte vom 1. Oktober 2021 ist die Firma in Liquidation getreten. Allfällige Gläubiger werden aufgefordert, ihre Ansprüche unverzüglich beim Liquidator anzumelden.

Triesen, 8. Oktober 2021
Der Liquidator

Vida Holding Establish- ment (in Liquidation), Vaduz

Laut Beschluss vom 28. September 2021 ist die Vida Holding Establishment (in Liquidation) in Liquidation getreten. Allfällige Gläubiger werden hiermit ersucht, ihre Ansprüche unverzüglich beim Liquidator anzumelden.

Der Liquidator

Fajon International Esta- blishment, Vaduz

Laut Beschluss vom 30.09.2021 ist die Firma Fajon International Establishment, Vaduz in Liquidation getreten. Allfällige Gläubiger werden hiermit ersucht, ihre Ansprüche unverzüglich beim Liquidator anzumelden.

Dr. Roman Keckeis
Der Liquidator

Du wirst gesucht...

Bist du zwischen 40 und 80 Jahren, seriös und charaktervoll?

Wir begleiten dich gerne persönlich und diskret

Harmony, die Partner- und Freundschaftsvermittlung in GR, der ganzen Ostschweiz, Lichtenstein und dem oberen Zürichsee.

harmonypartnervermittlung.ch

Eine Familiengeschichte, seit mehr als 30 Jahren



Sandra und Marc Häberlin
079 634 79 00

Theres Membrini
079 907 93 02

GOLDHAUS

seit 25 Jahren

Ankauf von
Goldschmuck,
Goldmünzen,
Altgold,
Markenuhren und
Tafelsilber

Bahnhofstrasse 2, St. Gallen
Tel. 071 222 15 21
Barauszahlung!

27 000 Leser

Ihre ideale Werbeplattform.
Jeden Dienstag Grossauflage.

internationales musikfestival — inspiration folklore

heiden festival

www.heiden-festival.ch

Take five
29. - 31.10.'21
tanz am Festival!

Dodo Hug & Band
Bergmusik-Trio Sulp urtönig
Kapelle Pfauenhalde
Lochus Alphorn-Quartett
Hanikani GRO
Altfrentsch
Die Hoameligen
Duo Flückiger-Räss
bärde
Töbi Tobler & Patrick Sommer
Gruber Stegreifer
Sol do
Zéphyr Combo
Maestrале
BFE-BalFolk Experience
tanzillus

«ICH HABE DIE OSTSCHWEIZ IM SACK.»

Sandra, 36, Buchs (SG)



JETZT APP
DOWNLOADEN

Mehr News. Mehr Unterhaltung. Mehr Services.

FM1
TODAY



«Lkw-Fahrerin zu sein, war ein Abenteuer»

Leslie Schädler steigt beruflich und privat auf die öffentlichen Verkehrsmittel um. Nebenher lernt sie Klavierspielen oder ist gerne im Wald.

Sandra A. Frommelt

Die Triesenbergerin **Leslie Schädler** hat während ihres kaufmännischen Berufes nebenbei am Wochenende Busfahrten unternommen. Sie war mit ihren damals 22 Jahren die jüngste Frau Liechtensteins, die einen Reisedar fahren durfte. Wenige Jahre später – 2016 – absolvierte sie dann die Lkw-Fahrprüfung und arbeitete bis vor zwei Jahren als Fahrerin bei der Firma Käppeli Logistik AG.

Frau Schädler, Sie sind nicht mehr bei Ihrem Vater in der Philipp Schädler Anstalt – Bus- und Taxiunternehmen angestellt. Wo arbeiten Sie jetzt?

Leslie Schädler: Seit 2019 war ich 60 Prozent im Büro meines Vaters tätig und 40 Prozent als Buschauffeurin. Seit September dieses Jahres bin ich bei der Bus Ostschweiz AG in Altstätten und werde dort zur Fahrdienstleiterin ausgebildet. Ab Dezember 2021 arbeite ich dann für die BOS PS Anstalt, die gemeinsam von der Bus Ost und PS Anstalt gegründet wurde. Sie betreibt das Hauptliniennetz des öffentlichen Busverkehrs in Liechtenstein im Auftrag von Liemobil. Das klingt kompliziert, aber einfach gesagt: Die Liemobil gibt uns den Rahmen vor und wir führen den Auftrag aus.

Weshalb der Wechsel?

Als das Projekt ausgeschrieben war und die PS Anstalt und die Bus Ostschweiz AG in der Planungsphase waren, habe ich bereits vieles mitbekom-

men. Bei der Umsetzung bin ich dann dazugestossen und habe so im Projekt mitgewirkt. Dazu kam, dass ich in meiner Weiterbildung – Nachdiplomstudium in Unternehmensführung – meine Diplomarbeit über das Projekt schrieb. Ich brauche es, immer wieder aufs Neue gefordert zu werden. Wenn ich nach ein paar Jahren im gleichen Beruf tätig bin und bereits alle nötigen Aufgaben kann, suche ich mir eine neue Herausforderung. Der Wechsel war für mich also eine gute Gelegenheit.

Welche Aufgaben haben Sie dann als Fahrdienstleiterin?

Wir sind vier Fahrdienstleiterinnen beziehungsweise Fahrdienstleiter. Jede Leiterin hat circa 20 bis 25 Busfahrer unter sich. Dazu wird jeder ein Ressort zugewiesen, für das sie dann verantwortlich ist – wie beispielsweise Personaleinsatzplanung oder Busreinigung.

Also fällt bei Ihnen das Busfahren nun weg?

Nein, es ist auch Ziel, dass die Fahrdienstleiter noch weiterhin fahren. Bei Mehr- oder Zusatzverkehr für Gruppen werden mehr Fahrer benötigt und Beiwagen kommen zum Einsatz – wie beim Staatsfeiertag zum Beispiel.

Sind Sie schon vorher Linienbus gefahren?

Ja, dadurch dass die Linien 22, 40 und 44 von der PS Anstalt oder in Zusammenarbeit mit Bus Ostschweiz betrieben werden, bin ich auch schon Linienbus gefahren – Reisebus aber deutlich mehr.

Haben Sie eine besonders schöne Fahrt in Erinnerung?

Ja, als ich als Lkw-Fahrerin nach Schweden ein Militärfahrzeug ausliefern musste für den sogenannten «Elchtest». Mit einem Freund von mir habe ich mich auf den Weg gemacht und nach der Lieferung noch Ferien angehängt. Wir sind bis zum Polarkreis gefahren. Was für uns ein wenig unspektakulär war – aber mit dem Lkw auf einer Fähre zu sein, dann die kerzgeraden, breiten Strassen und die Landschaft haben mir gefallen.

«Ich brauche es, immer wieder aufs Neue gefordert zu werden.»

Leslie Schädler

ist eine der zuständigen Fahrdienstleiterinnen für das Liemobil-Busnetz.

Als Lastwagenchauffeurin haben Sie sicher lange Strecken zurückgelegt. Welche Musik oder Hörbücher begleiteten Sie auf dem Weg?

Ich war meistens in der Schweiz unterwegs. So lange waren die Strecken dann doch nicht, aber man ist die ganze Woche unterwegs, liefert aus und schläft dann im Lastwagen. Was Musik anbelangt, höre ich querbeet wirklich alles gerne. Aber da ich oft in die Westschweiz ausgeliefert habe, habe ich mir, um die Sprache zu lernen, eine CD gekauft. Diese habe ich dann gehört, um besser mit den Romands kommunizieren zu können.

In einem Lkw alleine als Frau auf einer Raststätte zu schlafen – hatten Sie da nie Angst?

Nein, ich hatte auch sonst nie das Gefühl, in meiner Tätigkeit als Frau benachteiligt zu sein.

Eine Woche fern von allem und jedem – fehlen einem die sozialen Kontakte dann nicht?

Lkw-Fahrerin zu sein, war ein Abenteuer, dass ich schön fand, aber nun vorbei ist. Ich freue mich jetzt auf meinen neuen Job und auch wieder einmal regelmässige Arbeitszeiten zu haben. Ich merke einfach, man ist auch viel aufnahmefähiger.

Das hilft sicher auch, Freizeitbeschäftigungen nachzugehen. Wo sind Sie nun anzutreffen?

Ich halte mich gerne nach einem langen Arbeitstag im Triesenberger Wald auf. Beim Spazieren kann ich runter-

fahren und einfach in der Natur sein. Vor zwei Jahren habe ich angefangen Klavier zu spielen, was mein einziger fixer Termin in der Woche ist. Je nach dem spiele ich auch mal Tennis, gehe ins Fitboxen oder mache Yoga.

Was war ihr Lieblingsnack für unterwegs?

«Schokki». In einem Lastwagen hat man meist einen Kühlschrank in der Mitte der Fahrerkabine, gleich neben sich. Den Vorrat an Schokolade habe ich jeweils weiter weg verstaut, um nicht immer in Versuchung zu kommen. Aber ein wenig Schokolade hatte ich immer in Greifnähe.

Wie schneiden die Liechtensteiner Autofahrer Ihrer Ansicht nach ab?

Ja, blinken tun sie nicht (*lacht*) – ansonsten ganz gut.

Und was halten Sie von unserem öffentlichen Verkehr (ÖV)?

Bevor ich beruflich mit dem ÖV zu tun hatte, war ich bequem und habe eher das Auto genommen. Aber jetzt fahre ich täglich mit dem Bus zur Arbeit nach Altstätten. Seit dem realisiere ich erst, wie gut unser Liniennetz ausgebaut ist und die Verbindungen funktionieren.

Unterscheidet sich Bus und Lkw fahren sehr? Was ist Ihnen lieber?

Ja, wenn man Leute transportiert statt einer Warenladung, ist das schon ein Unterschied. Als ich hauptberuflich Laster fuhr, hätte ich noch Lkw gesagt, aber mittlerweile gefällt mir Busfahren mehr.