

Wichtiger Plastik

In der Krise ist der verpönte Kunststoff wieder gefragt

Das Schutzmittel — 33

Immunisiert vom Staat

Warum UBS-Chef Sergio Ermotti gut lachen hat

Kredite an KMU — 31



SMI 9452 2,0% SPI 11 562 2,6% EURO STOXX 50 2893 7,6% DAX 10 565 10,4% Dow Jones 23 719 10,8% EUR/CHF 1.06 0,0% USD/CHF 0.97 -0,8% Brentöl 31.80 USD 31,4% Gold Fr./kg 52 503 3,1% (im Wochenvergleich)



Wann die Wirtschaft wieder Fahrt aufnimmt, hängt von vielen Faktoren ab, die Prognostiker zeichnen derzeit ein düsteres Bild der konjunkturellen Entwicklung: Leere Autobahnen wegen des Lockdown in Zürich

Foto: Keystone

Berufseinsteiger werden lebenslänglich bestraft

Die Schätzungen zu den wirtschaftlichen Schäden der Corona-Pandemie werden immer düsterer. Die Krise schlägt bei jungen Arbeitnehmern in kleinen Firmen am stärksten auf die Löhne durch

Armin Müller

Die Corona-Krise entwickelt sich von einer Gesundheitskrise rasant zu einer Wirtschaftskrise. Täglich werden mehr Schäden sichtbar. Die Erläuterungen zu den wichtigsten Szenarien.

Der Weltmarkt bricht ein

Die wichtigsten Handelspartner der Schweiz stürzen wohl in die schwerste Rezession seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Die neuesten Prognosen zeigen überall scharfe Einbrüche für das Jahr 2020. Die Wirtschaft schrumpft in der Eurozone um 12 und in den USA um 8 Prozent, so die am Freitag präsentierte Schätzung des Peterson Institute for International Economics (PIIE).

Noch rechnen die Prognostiker mit einer V-förmigen Rezession:

Die Wirtschaft bricht stark ein, zieht aber 2021 wieder an. Gemäss PIIE sollte die Eurozone dann um 12, die USA um 10 und China um 8 Prozent wachsen. Die Unsicherheit dieser Prognosen ist allerdings hoch. Sollte der Lockdown länger dauern, sind sie Makulatur.

Für die stark exportabhängige Schweizer Konjunktur sind sowohl die Nachfrage als auch die Lieferungen aus der übrigen Welt von grosser Bedeutung. Selbst wenn der Bundesrat für die Schweiz demnächst Lockerungen beschliesst: Weil deutlich mehr als die Hälfte der Kosten auf die wegbrechende Weltkonjunktur zurückzuführen sind, bleiben die wirtschaftlichen Probleme enorm.

In der Schweiz wirds immer düsterer

Jede neue Schätzung zu den wirt-

schaftlichen Schäden der Covid-19-Pandemie bringt höhere Zahlen. Am Dienstag musste die Konjunkturforschungsstelle KOF ihre Szenarien überarbeiten. Sie schätzt die Gesamtkosten des bald einen Monat dauernden Lockdown in ihrem günstigeren Szenario auf 22 Milliarden Franken allein für die Monate März bis Juni, das sind fast 9 Prozent der normalen Wirtschaftsleistung in dieser Periode. Sollte sich das internationale Umfeld stärker abkühlen und der Lockdown auf zwei Monate verlängert werden, steigen die Kosten auf 35 Milliarden Franken oder knapp 15 Prozent der normalen Wertschöpfung.

Über 60 Prozent der Verluste kann die Schweiz dabei nicht beeinflussen: Sie werden verursacht durch die wegbrechende Nachfrage wegen der Rezession bei den

wichtigsten Handelspartnern und durch fehlende Vorprodukte wegen Lieferengpässen. Die Betriebs-schliessungen in der Schweiz machen etwa 30 Prozent der Gesamtkosten aus, die Arbeitsausfälle wegen Covid-19-Erkrankungen und der Quarantänemassnahmen werden auf etwa 8 Prozent geschätzt. Im Szenario einer stärkeren Abschwächung der Weltkonjunktur kostet jede zusätzliche Woche Verlängerung des Lockdown 1,2 Milliarden Franken, schätzt die KOF. Dabei sind die langfristigen Folgekosten durch zusätzliche Firmenpleiten und Arbeitsplatzverluste nicht berücksichtigt.

Am Donnerstag sah sich auch das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) gezwungen, seine Einschätzung mit neuen Negativszenarien zu ergänzen. Wird der Lockdown im Inland Ende Mai ganz aufgeho-

ben, schätzt das Seco die Produktionsverluste auf ein Viertel der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) würde im laufenden Jahr um 7 Prozent schrumpfen. Zum Vergleich: Der Rückgang in der Finanzkrise 2009 betrug 2 Prozent.

Wenn der Stillstand länger dauert und erst ab Juni allmählich gelockert werden kann, kommt es vermehrt zu Betriebsschliessungen und Entlassungen. Das BIP würde dann um rund 10 Prozent schrumpfen. «Es entstehen sehr grosse permanente Wohlstandsverluste», so das Fazit des Seco.

Die Arbeitslosigkeit steigt stark an

Konjunkturreinbrüche schlagen in der Schweiz heute weniger direkt

Fortsetzung — 30



Not macht erfinderisch:
Die Swiss nutzt die Kabine als Frachtraum
Foto: Keystone

Ohne Passagierflüge ist die Post aufgeschmissen

Normalerweise werden Briefe und Päckli nach Übersee, aber auch nach Europa im Bauch von Passagiermaschinen transportiert. Der Reisetopp stellt die Post nun vor Probleme

Laura Frommberg

Ostern ohne Schoggihasen oder Nougateier ist für viele unvorstellbar. Selbst dann, wenn sie in einem Land wohnen, wo man das Fest gar nicht feiert. Zum Glück haben sie Freunde oder Familien, die rechtzeitig vor dem Fest ein Päckli mit den Süßigkeiten zusammenstellen und in die Ferne versenden. Doch dieses Jahr müssen viele ohne die Osterleckereien auskommen.

Es ist kein Logistikproblem und nicht Personalmangel, der dafür sorgt. Der Schweizerischen Post fehlen Flugzeuge. Swiss hat in den letzten Wochen den grössten Teil ihrer Flotte stillgelegt und in Zürich und Dübendorf parkiert. Nur noch 6 ihrer rund 90 Jets sind in der Luft. Und das ist für den gelben Riesen ein grosses Problem. «Als kleines Land mit einem eher

beschränkten internationalen Postaufkommen verfügen wir über keine eigenen Flugzeuge oder eigens für uns reservierte Frachtflugzeuge», erklärt Sprecher Oliver Flüeler. Das heisst: Postsäcke mit Briefen und Päckli fliegen als sogenannte Belly Freight im Bauch von Passagierflugzeugen mit.

Neben den Koffern der Passagiere werden im Frachtraum der Airbus A220, A320 A330 oder Boeing 777 von Swiss auch Gütermitegeführt. Laut Swiss sind das unter normalen Umständen am häufigsten pharmazeutische Produkte und Medikamente, Luxusgüter, Ersatz- sowie Maschinenteile und technologische Komponenten. Rund die Hälfte des gesamten Frachtvolumens weltweit ist Belly Freight, reist also unterhalb der Passagiere im Frachtraum mit. Diese Möglichkeit fehlt jetzt, und das trifft die Schweizer Post hart.

Für 34 Länder hat sie gleich einen Annahmestopp verhängt – darunter etwa Indien, Ghana oder Sri Lanka. Für China, Kanada, die Türkei und die USA gelten starke Einschränkungen. Termine kann die Post da kaum einhalten. Nicht nur ferne Länder sind betroffen. Auch der weitgehende Flugstopp innerhalb Europas trifft die Post. «Was wir können, versuchen wir über die Schiene oder mit Lastwagen zu transportieren», so Sprecher Flüeler. Doch auch da gebe es Grenzen.

Zehn Flüge aus China für die Zürcher Kantonsapotheke

Die Nachfrage nach Fracht existiert trotz Corona-Krise weiterhin. Fluggesellschaften versuchen deshalb, ihre Kapazität zu erhöhen. Die griechische Aegean Airlines beispielsweise baute die Sitze aus einem Airbus A320 aus, um die

Kabine als Frachtraum zu nutzen. Andere transportieren Güter einfach auf den Sitzen von Passagierflugzeugen und machen sie so temporär zu Frachtern. So auch Swiss. «Wir führen neu auch reine Frachtflüge mit unseren Passagiermaschinen durch», erklärt eine Sprecherin. «Gerade für den Transport von Arzneimitteln und medizinischen Produkten, vor allem aus Asien, haben wir eine steigende Nachfrage festgestellt.»

Swiss plant für die kommenden Wochen über 15 Flüge zwischen China und der Schweiz. 10 davon im Auftrag der Zürcher Kantonsapotheke. «Wir evaluieren aber auch zusätzliche Destinationen, um weitere Kundenbedürfnisse zu befriedigen», ergänzt die Sprecherin. Das Konzept und die Anzahl Frachtflüge dürfte daher in den kommenden Wochen erweitert werden. Passagier- in Frachtfleger

umgewandelt hat Swiss bisher noch nicht. Das könnte sich aber ändern. Man prüfe diese Option, so die Sprecherin.

Mehr Frachtflüge und mehr Destinationen – das tönt zunächst nach positiven Nachrichten für die Post. Doch ganz so einfach ist das nicht. Der internationale Postverkehr sei sehr komplex, sagt Sprecher Flüeler. Es gehe um mehr als nur eine einfache Flugverbindung von Stadt X zu Stadt Y. Es gehe um eine Lieferung zu einer spezifischen Adresse. Vom Coronavirus seien die einzelnen Länder ganz unterschiedlich betroffen. Je nach Fallzahlen unterschieden sich die Massnahmen – entsprechend unterschiedlich seien die Postgesellschaften der Länder auch eingeschränkt.

Im internationalen Postversand nutze man zwar auch bestehende Logistik-Netzwerke und deren Ka-

pazitäten auf der Schiene, der Strasse und in der Luft – beispielsweise über die Partner TNT/Fedex oder GLS, so Flüeler. Doch auch diese Firmen seien gerade stark ausgelastet. Die Schweizer Post kann deshalb die reibungslose Auslieferung von Paketen ins Ausland derzeit nicht mehr garantieren.

Was die nahe Zukunft angeht, befindet sich die Post wohl noch eine Weile im Blindflug. Swiss-Mutter Lufthansa arbeitet mit drei Szenarien: einem drei-, einem sechs- und sogar einem zwölfmonatigen Corona-Grounding. Doch der gelbe Riese bleibt optimistisch. «Wir sind Logistiker. Unsere Herausforderung ist es jeden Tag, neue, geeignete Kanäle zu finden», sagt Sprecher Flüeler. Das sei in dieser Extremsituation nicht anders – wenngleich viel herausfordernder.

Fortsetzung Berufseinsteiger werden bestraft

auf die Arbeitslosigkeit durch als früher, weil die Beschäftigung in den wenig konjunktursensiblen Bereichen wie Gesundheitswesen und Bildung in den letzten Jahren stark zugenommen hat. Allerdings trifft die Pandemie beschäftigungsstarke Dienstleistungsbranchen besonders stark: Tourismus, Gastgewerbe, Veranstaltungen.

Obwohl die enorme Ausweitung der Kurzarbeit eine riesige Entlassungswelle verhindern hilft, lassen die Folgen des Lockdown die Arbeitslosigkeit hochschnellen. Der Basler Arbeitsmarktköonom George Sheldon erwartet aufgrund seines Frühindikators, dass sich die Arbeitslosenquote in der Schweiz in den nächsten Monaten rasch Richtung 4 Prozent bewegen

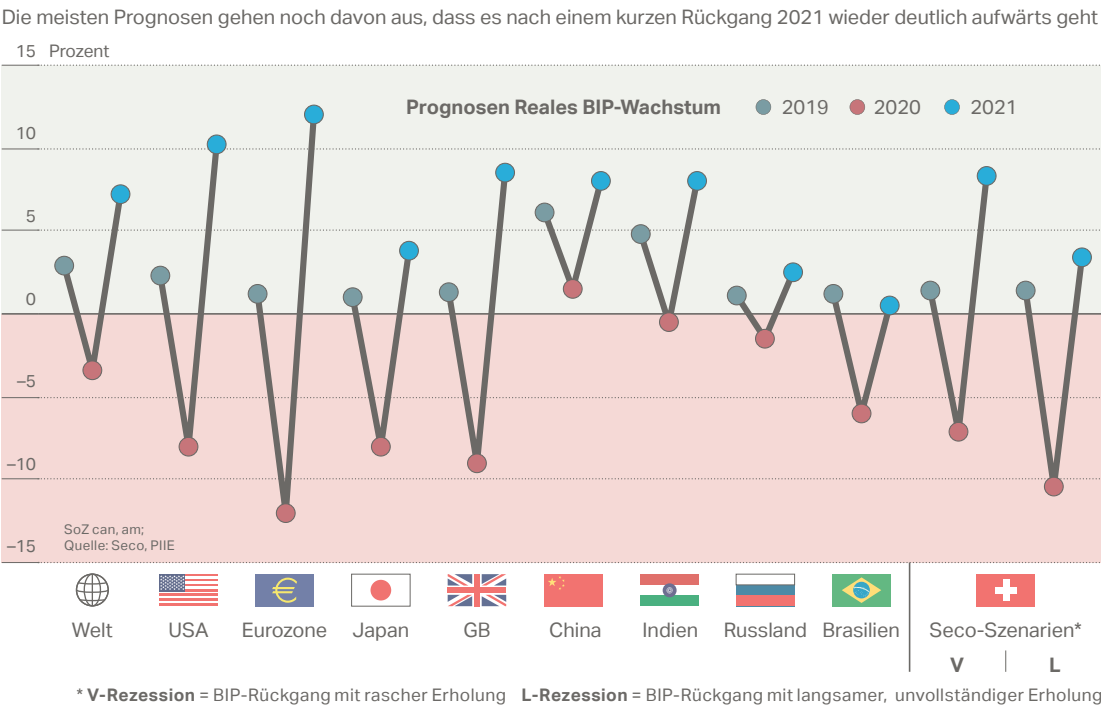
wird. Das gilt allerdings nur, wenn sich die Situation nicht weiter verschlechtert. Im schlechtesten Szenario des Seco steigt die Arbeitslosigkeit von heute 2,9 gegen 7 Prozent im Jahr 2021.

Am stärksten leiden die Jungen

Ökonomen der Universität Stanford in Kalifornien und der King's Business School in London schätzen aufgrund früherer Rezessionen, wie sich die Pandemie auf die Löhne auswirken könnte. Bei einem Rückgang des BIP von 10 Prozent erwarten sie einen Rückgang der realen Löhne um etwa 3,5 Prozent. Allerdings sind die Wirkungen ungleich auf die verschiedenen Beschäftigten verteilt.

Der Verdienst von Arbeitnehmern unter 35 Jahren reagiert am stärksten auf BIP-Einbrüche. Noch wichtiger als das Alter ist die Firmengrösse. Die Löhne in kleinen und mittleren Unternehmen sind

Weltweit kommt es zu einem scharfen Konjunktureenbruch



tendenziell tiefer, in Rezessionen erfahren sie stärkere Einbussen. Jüngere Arbeitnehmer in kleinen Firmen müssen deshalb mit Einkommensverlusten von rund 7 Prozent rechnen, ältere hingegen mit weniger als 2 Prozent.

Historisch wurden die Verdienste von Frauen weniger von Schwankungen des BIP beeinflusst, weil sie weniger in konjunkturabhängigen Branchen wie Bau oder Industrie arbeiten. Das könnte diesmal anders sein: Frauen sind im Gastgewerbe, Detailhandel und Tourismus stark vertreten.

Besonders schlimm sind Krisenzeiten für Berufseinsteiger. Untersuchungen zeigen, dass Jahrgänge, die in Rezessionen auf den Arbeitsmarkt kommen, deutlich schlechter verdienen als vergleichbare Arbeitnehmer, die in guten Zeiten starten konnten. Die Lohnnachteile bildeten sich zwar mit der Zeit zurück, verschwanden aber nicht ganz.