

Wirtschaft

4400 Stellen

will der deutsche Softwareriesen SAP weltweit abbauen, um fit für den Wettbewerb im Cloud-Geschäft zu werden, wie das Unternehmen gestern mitteilte. Betroffen werde der Abbau vor allem Deutschland und die USA. Die Auswirkungen auf die Schweiz sind noch nicht klar. (sda)

Aktien Top

Airopack Tec N	0.71	+31%
CI Com S.A.	2.3	+9.52%
Bq. Prof. de G. I	3.3	+5.77%

Aktien Flop

Arundel N	2.18	-9.17%
ObsEva SA	12.75	-8.93%
u-blox N	83.05	-4.54%

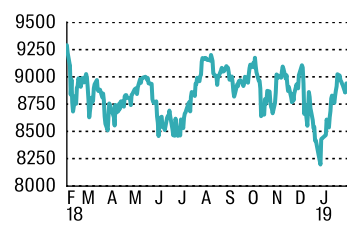
Devisen und Gold

Dollar in Franken	0.9953	+0.37%
Euro in Franken	1.1371	+0.34%
Gold in Fr. pro kg	41481	+0.59%

Zinssätze in %

Geldmarkt	28.01.	Vortag
Fr-Libor 3 Mt.	-0.7004	-0.6988
Fr-Libor 6 Mt.	-0.6412	-0.6424

SMI +0.93%
8940.52



Angaben ohne Gewähr. Quelle: vwd 30012019

Melanie Winiger wirbt nicht mehr für Öko-Kleider von Coop.

Die langjährige Werbetascherin und der Detailhandelsriese gehen getrennte Wege. 11



Implenia untergräbt Bauhierarchie

Grand Paris Express Die französische Hauptstadt will verkehrstechnisch die Nummer eins Europas werden – auch dank Schweizer Know-how im Tunnelbau.

Peter Hummel, Paris

Schon «die Vergabe eines ersten und bald darauf eines zweiten Loses von Grand Paris Express an die Arbeitsgemeinschaft Avenir mit Implenia hat in Paris einen Tsunami ausgelöst». Das sagt Olivier Böckli, Generaldirektor von Implenia France. Und soeben hat Avenir ein drittes Los erhalten. Bis 2014 sei Frankreich ein geschützter Markt gewesen, und der Einstieg für eine nichtfranzösische Baufirma darum ein Ding der Unmöglichkeit, sagt Böckli. Der Markt sei von den drei heimischen Grossen beherrscht worden: Vinci, Bouygues und Eiffage. Wegen der Grösse des Projekts Grand Paris Express (GPE) und der Anforderungen habe die Bauherrin, die Société du Grand Paris, aber erkannt, dass zusätzliches Know-how nötig sei. So kam der grösste Schweizer Baukonzern Implenia ins Spiel, dank Referenzen wie der Gotthard-Basistunnel und Kraftwerksbauten wie Nant de Drance.

Das Projekt GPE ist in der Tat eine Herkulesaufgabe: Innert 15 Jahren sollen mit Investitionen von 35 Milliarden Euro gut 200 Kilometer Metrolinien mit 68 Bahnhöfen neu gebaut werden. Das bedeutet praktisch eine Verdoppelung des gegenwärtigen Netzes der 118 Jahre alten Pariser Metro. GPE ist auf Jahre hinaus das mit Abstand grösste Infrastrukturprojekt in Europa.

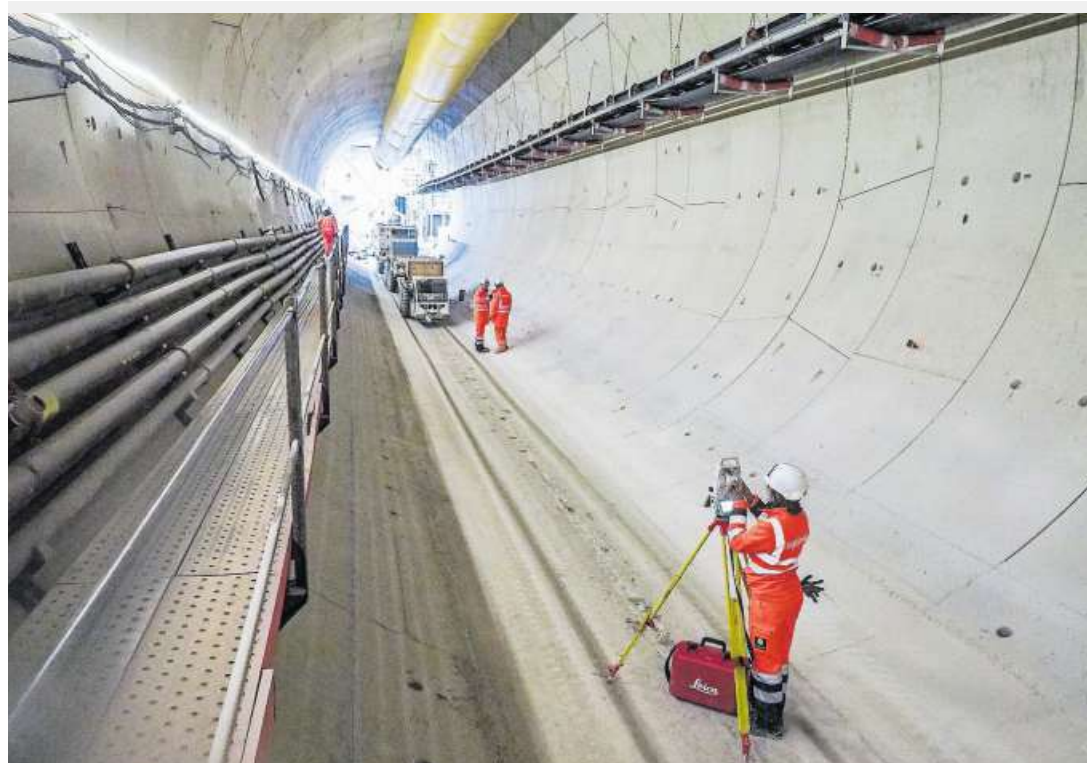
Im Ring herum statt mit zentralistischer Spitzkehre

Der Traum eines Grand Paris wird schon lange geträumt. Den Anstoss gab der frühere Staatspräsident Nicolas Sarkozy, der 2007 einen internationalen Architektenwettbewerb initiierte. Die Stadt solle sich fit machen für die Zukunft, sich vermehrt als Grossraum definieren, mit den Vorstädten stärker zusammenwachsen und das Nahverkehrsnetz den modernen Anforderungen anpassen. Die Banlieues liegen zwar räumlich nah an der Stadt, doch dazwischen liegen Welten – versinnbildlicht durch die hässliche Schneise des Autobahnringes «Périphérique»: Hier die prosperierende Metropole, dort oft Hoffnungslosigkeit und Tristesse. Während die gut zwei Millionen Bewohner der 18 Pariser Arrondissements über die traditionellen Metrolinien bestens mit öffentlichem Nahverkehr versorgt sind, ist die Fortbewegung für die über acht Millionen Einwohner des restlichen Grand Pa-



Montage der zweiten Tunnelbohrmaschine auf der Linie 15 Süd Los T2C.

Bild: Hansjörg Egger/PD



Der erste Tunnelkilometer im Los der Linie 15 Süd, der erstellt wurde.

Bild: Peter Hummel

ris oft mühselig: Weil per Schiene Ringverbindungen fehlen, muss bisher erst in die Cité fahren, wer von einem Vorort in einen anderen gelangen will.

GPE soll nun mit zweieinhalb ineinander übergreifenden Metroringen die Nachteile der traditionell zentralistisch ausgerichteten Verkehrsstruktur eliminieren und Paris verkehrstechnisch und womöglich wirtschaftlich wieder zu Europas führender Metropole machen. Die Spitzenposition hat längst London übernommen, wo es bereits tangentielle Bahnverbindungen gibt.

Zeitlicher Treiber für das Jahrhundertprojekt sind die Olympischen Spiele 2024 in Paris: Bis dahin soll die erste Etappe eröffnet werden, mit der erstmaligen Anbindung des Business-Airports Le Bourget und einer direkten Linie vom Flughafen Orly zum olympischen Gelände. In einer weiteren Tranche soll 2027 das Gebiet von Paris-Saclay im Südwesten verbunden werden – ein künftiges «Silicon Valley» mit 19 technischen Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Universitäten. In einer nächsten Hauptetappe bis 2030 werden

auch der Flughafen Charles de Gaulle sowie das Messe- und Kongresszentrum Villepinte angeschlossen.

Fliegende Konservendosen und Molotowcocktails

Mit Inbetriebnahme der zweiten Tunnelbohrmaschine von Herrenknecht nahm Implenia vergangenen November das Los T2C der Linie 15 Süd in Angriff. Auf allen GPE-Baustellen sind seit diesem Jahr insgesamt nicht weniger als 21 Bohrmaschinen gleichzeitig im Einsatz. Die Einzelteile für diese Jumbobohrer

Grand Paris Express

Grand Paris Express (GPE) ergänzt das Netz der 14 Pariser Metrolinien um die vier neuen Linien 15 bis 18; dazu werden die beiden Linien 11 und 14 verlängert und verknüpft. Auf den neuen Linien wird eine neue Generation fahrerloser und computergesteuerter U-Bahn-Züge verkehren. Nur so ist es möglich, zu den Stosszeiten ein Zugintervall von 90 Sekunden einzuhalten, was nötig ist, um die täglich erwarteten zwei Millionen Fahrgäste auf diesem neuen Netz zu befördern. Vorgesehen ist die Bestellung von 183 Zügen beim Hersteller Alstom. Dank GPE wird das Pariser Metronetz auf 425 Kilometer Länge verdoppelt. (h+h)

mitten durch den Grossstadtverkehr an Ort und Stelle zu bugisieren, das allein ist schon eine logistische Generalstabsübung. Aber auch der Bau im dicht besiedelten urbanen Gebiet sei eine grosse Herausforderung, sagt Böckli. Zu den anspruchsvollen Baustellensicherungen kämen hier noch ungewohnte Erschwernisse wie Belästigungen durch Anwohner aus den unmittelbar angrenzenden Sozialblöcken, die von Würfen von Konservendosen bis zu Molotowcocktails reichen.

Kehrseite der Medaille ist eben eine unvermeidliche Gentrifizierung: Die gegenwärtig ansässigen ärmeren Bevölkerungsgruppen haben zwar die Baupmissionen zu ertragen, können aber von den besseren Verbindungen gar nicht profitieren, weil sie in den nächsten Jahren zunehmend durch wohlhabendere Schichten verdrängt werden dürften. Die neuen Bahnhöfe werden ihre Strahlkraft kaum verfehlen: Wenn die Pendelzeit um durchschnittlich die Hälfte verkürzt wird, werden hier begehrte neue Quartiere entstehen.

Bei aller soziokulturellen Problematik hat diese Entwicklung aber schon positive Aspekte: Durch all die neuen Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe sollen in den Banlieues bis 2030 gegen eine Viertelmillion neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Dazu ebenso viele neue Wohnungen – und zwar nicht nur erschwinglich für besser verdienende Yuppies, sondern auch für die Classes moyennes und Classes populaires, Mittelschicht und Arbeiterklasse. Das ist zumindest die Hoffnung.

50 Personen verlieren Job bei Thurgauer Denipro

Standortschliessung Die Auftragslage beim Förder- und Verteilsystemproduzenten Denipro ist schlecht. Deshalb wird der Thurgauer Standort aufgegeben, die Kräfte werden am Hauptsitz in Hinwil gebündelt. Nach über 30 Jahren ist dies das Ende für die Denipro AG in Weinfelden. Am Dienstagmorgen informierte Verwaltungsratspräsident Ralph Bouvard die Belegschaft über die geplante Betriebsaufgabe.

Vom Entscheid per Ende April betroffen sind 50 Mitarbeiter. 13 von ihnen können am Standort des Mutterhauses Ferag AG in Hinwil weiterarbeiten, dem Grossteil der Belegschaft wird jedoch gekündigt, für sie gibt es einen Sozialplan. «Die Mitarbeitenden haben nun zwei Wochen Zeit, um im Konsultationsverfahren noch Vorschläge zum Sozialplan einzubringen», sagt Bouvard. Im Herbst sei er noch davon überzeugt gewesen, den Weinfelder Betrieb halten zu können. «Aus wirtschaftlicher Sicht ist es nicht mehr möglich. In den letzten Wochen kamen kaum noch Aufträge rein.»

Teilweise erwartet, dennoch ein Schock

Die Beschäftigten haben den Entscheid enttäuscht zur Kenntnis genommen. «Wir hatten diese Entwicklung fast ein wenig erwartet. Bei der Bekanntgabe war es dann aber doch ein Schock», sagt ein langjähriger Mitarbeiter. «Es gibt einige, die das sehr hart trifft.» Bereits im vergangenen Oktober waren bei der Denipro schrittweise 30 Stellen abgebaut worden. Das Geschäft der Intra-logistik wurde in Hinwil zentralisiert. Damit war für Weinfelden vorderhand noch die Produktion von Massenteilen verblieben, also Klammern und Ketten von Förder- und Sortieranlagen für die grafische Industrie. (mt)

Huber+Suhner gibt Entwarnung

Ladestationen Der Ostschweizer Technologiekonzern Huber+Suhner (H+S) hat gestern bekräftigt, dass seine gekühlten Kabel alle Sicherheitsstandards erfüllen. Die Kabel dienen zum schnellen Laden von Elektroautos. H+S hatte vorsorglich eine Überprüfung eingeleitet, nachdem auf einem Testgelände ein Kurzschluss auftrat. Laut Branchenportal «Electrive» nehmen nun auch die Infrastrukturanbieter die Ladestationen wieder für ihre Kunden in Betrieb. (T.F.)