



Poker-Queen Annie Duke
«Wer mit mir ins Bett will,
den nehm ich aus» | 24



ROBERT SHILLER
Starprofessor: «Die USA
könnten die Welt in eine
Rezession stürzen» | 28

SULZER UND CO.
Diese Männer stecken
hinter den heiklen
Optionendeals | 3

MIGROS DENNER
Die Lieferanten
meckern – aber nur
anonym | 6

Zug statt Flug: Manager entdecken die Bahn

TEST Ob Frankfurt, Paris, Mailand oder Genf: Der Kluge reist wieder im Zuge.

Der Zug holt auf: Ein CASH-Test zeigt, dass die Bahn auf kürzeren Strecken fast genauso schnell ist wie der Flug – und erst noch bequemer. Immer mehr Geschäftsreisende steigen um.

VON RENÉ SOLLBERGER

Zeit und Geld spielen bei Geschäftsreisen eine wichtige Rolle. Deshalb reist der Kluge bei Distanzen bis zu etwa 600 Kilometern immer öfter im Zug. CASH wollte es genau wissen und reiste ab Zürich nach Frankfurt, Paris, Mailand und Genf. Alle Reisen fanden am gleichen Tag und zur gleichen Zeit statt. Am Morgen hin,

am Abend zurück. Die Preise waren schnell verglichen: Die Flüge kosteten mit gut 1000 Franken ein Mehrfaches des Bahnbillets 1. Klasse.

Erstaunlich war, dass die Reise mit dem Zug insgesamt – also bis in das jeweilige Kongresshotel in der Zielstadt – nur ein paar Minuten länger dauerte als mit dem Flieger. Denn die Transfers vom Flughafen in die City dauern oft länger als der Flug selbst. «Wer gerne lange Bus fährt, dem sei der Flug empfohlen», spottete eine der Testpersonen.

Wer Geschäftsreisen organisiert, stellt einen klaren Trend fest: «Der Zug wird immer interessanter und bewährt sich», sagt Walter Ruggli. Der Schweiz-Chef des Geschäftsreiseanbieters Carlson Wagonlit Travel

Flug: Zeitgewinn ist minim

ab Zürich	mit Flug*	Zeitgewinn
Paris**	4h 47min	3 Minuten
Genf	2h 33min	21 Minuten
Frankfurt	3h 44min	38 Minuten
Mailand	3h 29min	44 Minuten

* gesamte Reisezeit ab Zürich HB bis ins Zielhotel
** mit dem TGV Est ab 10. Juni 2007 möglich

(CWT) muss es wissen, den CWT ist die Nummer 2 in der Schweiz. Und er spricht aus eigener Erfahrung. Auf der Strecke Zürich-Genf ist er auf die Bahn umgestiegen. Früher wählte er regelmässig den Flug.

Es sind vor allem die lästigen und zeitraubenden Sicherheitskontrollen, die viele Geschäftsreisende vom Fliegen abhalten. «Da ist immer die

Ungewissheit, wie lange es dauert», sagt Ruggli. Der Zug sei verlässlicher und verkehre im Stundentakt.

Auch Hogg Robinson (HRG), der Schweizer Marktführer, erkennt «in einigen Regionen einen Trend in Richtung Zug». Als grösste Vorteile nennt HRG die zentrale Lage der Bahnhöfe und die Möglichkeiten, im Zug ungestört zu arbeiten.

Es wird immer besser, denn die Bahn rüstet auf: Ab 10. Juni verkürzt der neue TGV die Fahrzeit von Zürich nach Paris auf viereinhalb Stunden. Und ab Dezember rücken mit dem neuen Lötschbergtunnel auch das Wallis und der Süden näher.

GESCHÄFTSREISE-TEST Der Flieger kommt immer weniger zum Zug | 8



UMFRAGE

Die Schweizer Topmanager wollen keineswegs ein AKW in ihrer Wohngemeinde. Dagegen wollen die, die schon eins haben, noch mehr.

Im Kern der Frage

Die Schweizer Wirtschaft ist offiziell eindeutig für die Atomkraftenergie. Sowohl die Wirtschaftspartei FDP als auch der Verband Economiesuisse haben sich unmissverständlich für den Bau neuer Kernkraftwerke ausgesprochen. Jetzt zeigt eine CASH-Umfrage unter Schweizer Spitzenmanagern jedoch, dass sich die Elite der Wirtschaft längst nicht so einig ist in der Kernfrage. Auf die Frage «Befürworten Sie den Bau neuer Kernkraftwerke in der Schweiz?» antworten zwar 44 Prozent mit einem Ja, genauso viele Topmanager lehnen die Atomenergie jedoch ab. Damit unterscheiden sich die Schweizer Führungskräfte in ihrer Haltung gegenüber der Atomenergie gar nicht so sehr von der allgemeinen Bevölkerung, wie die offiziellen Verlautbarungen glauben machen. In der Umfrage schwankte der Anteil der AKW-Befürworter in der Bevölkerung zwischen 23 und 27 Prozent.

Weiter zeigt die von CASH und dem deutschen Beratungsunternehmen Droege in Auftrag gegebene Umfrage unter 111 Topmanagern, dass die Unternehmensführer in ihrer eigenen Wohngemeinde den Bau neuer Kernkraftwerke strikt ablehnen. Gut 60 Prozent wollen von Kernkraftwerken in ihrer nächsten Wohnumgebung nichts wissen. Damit sind die Manager deutlich skeptischer als die Bewohner der Gemeinden Gösigen und Beznau. Dort hat man bereits Kernkraftwerke und hätte gern noch mehr davon. Beide Gemeinden sind im Gespräch mit den beiden Stromherstellern Axpo und Atel über den Bau neuer Atomkraftwerke. Die finanziellen Aussichten sind verlockend.

UMFRAGE Was die Topmanager von der Kernenergie halten | 16

AUSWANDERN | VIVE LA FRANCE



LYON SCHLÄGT ALLE Die meisten Schweizer, die sich ins Ausland absetzen, wählen einen Wohnort rund um die französische Stadt Lyon | 39 und 53

Fusionsfieber stützt die Aktienkurse

BÖRSEN Experten sehen noch keine Anzeichen, dass die Firmen zu teuer einkaufen.

Firmenübernahmen werden derzeit im Takt angekündigt. Bei den Fusionen und Übernahmen sei aber noch kein gefährliches Fieber ausgebrochen, sagt Roger Kunz, Chefstrategie der Bank Clariden Leu. Seine Worte sind gute Nachrichten für die Anleger. Denn wenn Firmenchefs weiter shoppen gehen, treibt das die Kurse der Objekte der Begierde in die Höhe. Besonders in der europäischen Banken- und Versicherungsbranche steckt noch Konsolidierungs- und damit Aufwärtspotenzial für die Aktienkurse. «Überall, wo die Bewertungen nach wie vor günstig sind, zum Beispiel auch in Europas Energiesektor, wird weiter eingekauft werden», sagt Philipp Bärtschi, Aktienstrategie der Bank Sarasin.

Die Spekulationen um Firmenübernahmen und natürlich auch die abgeschlossenen Deals gehören derzeit zu den wichtigsten Treibern der Börsen. Weltweit sind seit Anfang Jahr 10 000 Mergers & Acquisi-

tions beschlossen worden. Das Volumen der Transaktionen beträgt 2000 Milliarden Dollar. Ein Wert, der im Vorjahr erst Ende Juli erreicht worden ist. 3500 der im laufenden Jahr getätigten Deals und ein Volumen von 1000 Milliarden Dollar handelten europäische Firmen aus.

Trotz des Booms sind die Übernahmeziele in der Regel noch fair bewertet, und es bleibt für Private und Firmen attraktiv, zu investieren. Als Privatanleger vom Kurssprung eines Übernahmekandidaten zu profitieren, ist allerdings reine Glückssache. Private kommen in der Regel gar nicht oder viel zu spät an die dafür nötigen Insiderinformationen. Statt auf einzelne Titel zu setzen, ist es daher sinnvoller, diversifiziert auf dem europäischen Aktienmarkt anzulegen und investiert zu bleiben.

ÜBERNAHMEN Das Firmen-Shoppen geht weiter | 33

PARIS IM ZUG KANN MAN KONZENTRIERT ARBEITEN



«Im Roissybus war es sehr eng, sodass nicht alle Fahrgäste einen Sitzplatz fanden. Zudem gab es auf der Autobahn Stau: Der Bus stand oft still oder kam nur mit Tempo 20 voran. Auch die Taxis standen im Stau. Beim Erstellen des Protokolls ist mir dann klar geworden, wie viel Zeit man in den Flughäfen verschwendet. Darum ist für mich Paris per Bahn sinnvoller: ein Ziel, ein Verkehrsmittel, vom Zentrum Zürichs direkt ins Zentrum von Paris, was will man mehr? Vor allem die gedankliche Arbeit rund ums Fliegen – wann muss ich wo sein? – fällt im Zug weg. Dort kann man sich während der ganzen Reise ohne Unterbruch auf die Arbeit konzentrieren.»
ISO AMBÜHL

Hinweg: 4 Stunden 50 Minuten*
Rückweg: 4 Stunden 52 Minuten*
⊕ ohne Umsteigen von Zürich nach Paris*
⊖ nichts, solange Tempo 320 nicht stört*
Kosten: 428 Franken*

* ab 10. Juni mit TGV 9294 (07.02–11.34) / TGV 9295 (17.54–22.28)

Bemerkung: Diese Reise konnten wir nicht testen, weil sie erst ab dem 10. Juni 2007 möglich ist. Dann nämlich kehrt der neue TGV Est ab Zürich via Basel nach Paris, Gare de l'Est. Die Zeitangaben für den gesamten Hin- und Rückweg sind daher Schätzungen. Der TGV schafft die Strecke Zürich–Paris in 4 Stunden 30 Minuten, genauso wie die Strecke Bern–Paris. Und Basel–Paris dauert nur 3 Stunden 30 Minuten, was für den Billigflieger Easyjet Grund genug ist, die Verbindung Basel–Paris einzustellen. Der – relativ hohe – Preis von 428 Franken gilt bei kurzfristiger Buchung ohne jegliche Vergünstigungen (ausser Halbtax-Abonnement in der Schweiz).
RENÉ SOLLBERGER

Hinweg: 4 Stunden 47 Minuten
Rückweg: 4 Stunden 36 Minuten
⊕ kurzer, angenehmer Flug
⊖ viele Transfers, Kontrollen
Kosten: 1057.50 Franken

Cityjet Air France/KLM AF 5101 (10.15–11.40) / AF 5108 (18.55–20.20)



Der Flieger kommt immer weniger zum Zug

Wer Zug fährt, ist auf der Überholspur. Wer fliegt, steckt in der Warteschlange. Das zeigt der grosse CASH-Test. Ob Frankfurt, Paris, Mailand oder Genf: Mit dem Flug gewinnt man nur ein paar Minuten. Während der Fluggast von Posten zu Posten hetzt oder wartet, kann der Bahnreisende in Ruhe arbeiten.

VON RENÉ SOLLBERGER

Der Kluge reist im Zuge, der Klugere nimmt die Flugere, spotteten in den Achtzigerjahren die Neunmalklugen. Damals galt die Bahn als rückständig und veraltet, das Flugzeug als fortschrittlich und neu. Inzwischen sind alle «kluger» geworden – und lassen den zweiten Teil des Spruchs weg. Auch andere uralte und überhaupt nicht lustige Slogans der Bahn tauchen aus der Erinnerung auf: «Zug um Zug in die Zukunft.» Als ob die Werber schon immer gewusst hätten, dass die Bahn nie altern würde. Heute sind es längst nicht mehr nur Leute mit Flugangst oder solche, die

knapp bei Kasse sind, die lieber Bahn fahren statt fliegen. Auf Distanzen bis zu etwa 600 Kilometer steigen zunehmend auch Manager um.

«Zug und Flug zu vergleichen, liegt im Trend», bestätigt denn auch Daniel Wittwer vom Geschäftsreisepezialisten Finass Reisen AG. Die Gründe liegen auf der Hand: Auf kürzere und mittlere Distanzen wird die Bahn immer schneller, während beim Fliegen das Drumherum immer länger dauert: «Viele Unternehmen prüfen den Zug als Alternative, vor allem wegen der Kontrollen an den Flughäfen.»

Auch Europas grosse Geschäftsreiseveranstalter spüren das Umdenken. Hogg Robinson (HRG), der Schweizer Marktführer, erkennt «in einigen

STIMMEN SIE AB

www.cash.ch/umfrage

Fliegen wird immer nerviger, während die Bahn immer **schneller** wird. Wie würden Sie nach Frankfurt, Paris, Mailand oder Genf reisen?

Die Ergebnisse der Umfrage lesen Sie in der nächsten CASH-Ausgabe.

Regionen einen klaren Trend in Richtung Zug». Als grösste Vorteile nennt HRG die zentrale Lage der Bahnhöfe und die Möglichkeiten, im Zug ungestört zu arbeiten. Auch die Nummer 2 in der Schweiz, Carlson Wagonlit Travel (CWT), beobachtet den Siegeszug der Eisenbahn. «Der Zug wird immer interessanter», sagt CWT-Schweizer-Chef Walter Ruggli. Er selbst ist früher regelmässig von Zürich nach Genf geflogen. «Heute fahre ich im Zug. Er hat sich bewährt und ist verlässlicher.» Ruggli verweist auf den Taktfahrplan mit stündlichen oder gar halbstündlichen Zugverbindungen.

Die Erfahrungen der Profis haben sich im grossen CASH-Test bestätigt. Egal, ob Genf, Paris, Frankfurt oder Mailand: Die fliegenden Tester klag-

ten allesamt über die mühsamen Transfers vor und nach dem Flug. Umgekehrt lobten die Bahnreisenden den Komfort sowie die Ruhe ohne Unterbrechung.

Die Bahn hat ihre Vorteile erkannt und baut massiv aus: Paris ist ab dem 10. Juni mit dem neuen TGV Est ab Basel in dreieinhalb Stunden zu erreichen, ab Zürich in viereinhalb. Und ab Dezember rückt mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels das Wallis massiv näher an Bern und Zürich. Wenn in rund zehn Jahren auch der Gotthard-Basistunnel öffnet, dann verkürzt sich die Fahrzeit von Zürich nach Mailand um eine Stunde auf rund zweieinhalb Stunden.

Die Offensive der Bahn zeigt bei einigen Fluggesellschaften bereits Wirkung. Vor allem die Billigflieger mit nur wenigen täglichen Verbindungen geraten unter Druck. So ist die Auslastung aller Grossen – Easyjet, Ryanair und Air Berlin – im April gesunken. Billigflug-Pionier Easyjet streicht jetzt sogar die Verbindung Basel–Paris. Der neue TGV ist offenbar besser, billiger und schneller als der Flieger.

TEST MIT STOPPUHR

Am **Donnerstag, 3. Mai**, schwärmten die CASH-Macher in alle vier Himmelsrichtungen aus – die einen mit der Bahn, die andern mit dem Flugzeug. Sie alle hatten eine **Stoppuhr** dabei. Ausgangspunkt der simulierten eintägigen Geschäftsreise war die Zürcher Innenstadt. Ziel je ein bekanntes Kongresshotel in **Frankfurt, Paris, Genf** und **Mailand**.

Die Tickets wurden **kurz vor der Reise** gebucht und gekauft, zum jeweils günstigsten Tarif (Flugreisen umbuchbar in der **Economy-Klasse**, Bahnreisen in der **1. Klasse mit Halbtax-Abo**). Der Preis beinhaltet allfällige Buchungsgebühren, Taxen und Zuschläge, nicht aber die **Transferkosten** (Taxi, U-Bahn, S-Bahn, Bus) in den Städten.

GENF DER ZEITGEWINN MI



Hinweg: 2 Stunden 54 Minuten
Rückweg: 2 Stunden 57 Minuten
⊕ ungestörte Reise im Ruhewagen
⊖ auf dem Hotel-Lageplan fehlt der Bahnhof
Kosten: 90 Franken (Tageskarte)

Intercity IC 712 (08.32–11.15) / IC 739 (17.45–20.28)

«Dank dem Ruhewagen hatte ich eine sehr angenehme und absolut ungestörte Fahrt. Da ich nie umsteigen musste, konnte ich die fast drei Stunden reine Fahrzeit effizient zum Arbeiten nutzen. Der Zug hätte auch einen Speisewagen gehabt, in dem ich hätte essen können. Am Ziel hätte ich eigentlich zu Fuss zum Hotel gehen sollen, wahrscheinlich wäre ich schneller gewesen als mit dem Bus (zwei Haltestellen). Aber auf dem Situationsplan mit Kartenausschnitt auf der Internetseite des Hotels ist der Bahnhof leider nicht eingezeichnet, obwohl er in unmittelbarer Nähe ist. Fazit der Reise auf salopp Französisch: Genève à train, ça marche.»
LUCIA THEILER



FRANKFURT «DARF ICH IHNEN EIN EIS ANBIETEN?»



«Das Check-in wollte ich bequem am Vorabend zu Hause machen. Aber bei einem Lufthansa-Flug geht das nicht. Und dann, am Flughafen, funktionierte auch das Check-in nicht: Der Automat gab keine Bordkarten aus. Also musste ich beim Self-service-Helpdesk anstehen. Endlich hatte ich die Bordkarte, und auch gleich diejenige für den Rückflug. Der Flug selber verlief einwandfrei und war auch pünktlich. Zum Hotel fuhr ich für 3.55 Euro mit der S-Bahn, die etwa 10 Minuten brauchte. Ein Taxi für 25 Euro hätte doppelt so lange gebraucht. Die Rückreise ging schneller, weil ich die Bordkarte schon hatte. Wir erreichten Zürich mit ein paar Minuten Verspätung.» LINDA DIMINO

Hinweg: 4 Stunden 22 Minuten
Rückweg: 4 Stunden 33 Minuten
⊕ komfortabel von Zentrum zu Zentrum
⊖ Rückreise will und will nicht enden
Kosten: 292 Franken

Intercity Express ICE 76 (8.02–11.53) / ICE 79 (18.05–21.58)

«Darf ich Ihnen ein Eis anbieten?» So tönte es eine halbe Stunde vor Ankunft. Tatsächlich ist in Mannheim ein Eisverkäufer zugestiegen und versucht, uns Reisende kurz vor Mittag in Versuchung zu bringen. Zu Beginn zu zweit und dann ab Basel zu viert im Abteil 1. Klasse reist es sich komfortabel, mit ausreichend Beinfreiheit und Ablageflächen. Auch der Handyempfang ist gut. Die Zeit verfliegt im Nu. Auf dem Rückweg bestelle ich ein warmes Essen: In der 1. Klasse wird dies auch im Abteil serviert. Die Bedienung ist sehr freundlich, die Qualität des Essens überrascht mich positiv. Aber die Fahrt ist lang. Pünktlich um 21.58 Uhr ist der Zug am Ziel.» SUSI DIMINO

Hinweg: 3 Stunden 44 Minuten
Rückweg: 2 Stunden 47 Minuten
⊕ am Abend schnelle Rückreise
⊖ Quick-Check-in-Automat geht nicht
Kosten: 1092.50 Franken

Lufthansa LH 3721 (09.10–10.15) / LH3734 (18.45–19.35)



T DEM FLUG IST ZU KLEIN

«Besonders gefreut hat mich die Dame am Check-in. Sie war überaus freundlich und hat gleich beide Bordkarten ausgestellt, was die Rückreise kürzer machte. Ärgerlich war dagegen die Sicherheitskontrolle in Zürich. Ich musste in einem Séparée zwischen Vorhängen die Arme in die Höhe strecken und mich von einem Mann von oben bis unten abtasten lassen. Das mag wohl nötig sein, ist aber unangenehm. Beim Rückflug sah ich mich gezwungen, der ohne Unterbruch geführten Unterhaltung der Passagiere hinter mir zu folgen. Sie war schlicht zu laut, um weghören zu können. Thema: Macht man die Strecke Zürich–Genf besser mit dem Zug oder per Flugzeug?» ANDREAS KOHLI

Hinweg: 2 Stunden 33 Minuten
Rückweg: 2 Stunden 55 Minuten
⊕ relativ kurzer Transfer in die City
⊖ ständig von Station zu Station hetzen
Kosten: 440 Franken

Swiss LX 2804 (09.45–10.30) / LX 2817 (18.15–19.05), Umbuchen: 100 Franken



MAILAND DIE BUSFAHRT DAUERTE LÄNGER ALS DER FLUG



«Ich muss zugeben: Ich hasse Reisebusse. Es hat weder Platz zum Arbeiten noch für das Gepäck oder die Beine, die Luft ist schlecht und die Sitze sind unbequem. Und hätte ich gewusst, dass ich allein auf dem Hinweg meiner Flugreise nach Mailand während 1 Stunde und 18 Minuten in einem Reisebus sitzen würde, ich hätte wohl ab Zürich den Zug genommen. Jedenfalls: Die morgendliche Frische, die ich bis zur Ankunft auf dem Flughafen Malpensa noch problemlos bewahren konnte, war nach 70 Minuten Autobahn und Stau endgültig verfliegen. Statt eines Business-Termins hätte ich – endlich am Ziel angekommen – eine Massage brauchen können.» LUKAS HADORN

Hinweg: 4 Stunden 13 Minuten
Rückweg: 3 Stunden 47 Minuten
⊕ nirgendwo warten, ruhiger Sitzplatz
⊖ mit Kreditkarte bezahlen erst ab 15 Euro
Kosten: 182 Franken

Cisalpino CIS 151 (07.09–10.47) / CIS 152 (17.38–21.25)

«Nach Mailand fahre ich künftig nur noch per Zug. Pünktlich verlässt der Cisalpino den Zürcher Hauptbahnhof. Obwohl ich das Billett in letzter Minute gelöst habe, wird mir ein komfortabler Einzelsitz zugeteilt. Es gibt ausreichend Platz für Gepäck und Mantel und einen grossen Tisch, auf dem der Laptop bestens Platz findet. Gleich nach der Abfahrt werden Zeitungen verteilt. Die Minibar fährt mehrmals vor, Becher und Servietten werden nachher wieder abgeräumt – allerdings kann nur bar bezahlt werden. Zwar ist die Reisedauer relativ lang, doch zählt die Strecke zu den schönsten im Land. Zudem ist es sehr ruhig, und das Arbeiten fällt leicht.» ZOÉ BACHES

Hinweg: 3 Stunden 29 Minuten
Rückweg: 3 Stunden 49 Minuten
⊕ Swiss-Schöggeli an Bord
⊖ mühsamer Transfer ins Stadtzentrum
Kosten: 1002.50 Franken

Swiss LX 1612 (07.30–08.25) / LX 1623 (18.20–19.15)

