

Bessere Aussichten für Öko

Ab heute setzt die Autobranche ihre Neuwagen an der IAA in Frankfurt in Szene



INSZENIERT Citroën präsentiert am weltgrössten Autosalon den Revolte. JOHANNES EISELE/REUTERS

Der weltgrösste Autosalon öffnet heute die Türen. Die Hersteller versprechen einmal mehr das Grüne vom Himmel – tatsächlich sind die Aussichten besser als auch schon.

UELI KNEUBÜHLER

Wie immer wenn sich an der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt die Türen öffnen, verkünden die Hersteller Grosses. Mit aufwändigen Präsentationen und vielen Weltneuheiten (rund 100) locken die Autobauer die Besucher an die grösste Automesse der Welt. Schon oft präsentierten Volkswagen (VW) und Co. das vermeintliche grüne Auto der Zukunft. Das ist dieses Jahr nicht anders, die Messe hat sich dem umweltfreundlichen und vor allem elektronischen Auto verschrieben.

VW etwa präsentiert die Studie eines 1-Liter-Autos mit Namen L1. Eine 10-Liter-Tankfüllung reicht für 730 Kilometer. Klingt gut, nur: In Serie geht der Wagen nicht, er die-

ne als Technologieträger, heisst es bei VW. Ab 2013 in Serie gehen soll dagegen das wieder angekündigte VW-Elektroauto E-up. Auch zeigte Europas grösster Autobauer das neue, mit 3 Liter Verbrauch sparsamste Polo-Modell. Auch Audi, BMW, Mercedes oder Ford geben sich dieses Jahr besonders grün.

Politik soll Autos grün machen

Präsentieren die fast 800 Aussteller ihre Autos dieses Jahr also einmal mehr unter dem Deckmäntelchen Ökologie? «Nein», glaubt Ferdinand Dudenhöffer, Professor für Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen. «Dieses Jahr folgen den Ankündigungen auch Taten, die Situation ist günstig.» Dass nun ernsthaft Bewegung in die Entwicklung grüner Autos komme, führt Dudenhöffer auf den politischen Druck zurück. In der EU liegt der CO₂-Grenzwert für Neuwagen ab 2015 neu bei 130 g/km. Wer sich nicht daran hält, der wird bestraft. «Das wirkt Wunder»,

glaubt Dudenhöffer, der schätzt, dass ab 2015 erste Elektrofahrzeuge für den Normalverbraucher zu kaufen sind. So optimistisch ist Willi Diez, Direktor des Institutes für Automobilwirtschaft in Geislingen, nicht. «Die Hersteller versprechen im Moment wohl etwas zu viel. Ich glaube an deren Zukunft, aber erst nach 2020.» Die Zeichen stünden gut, dass es nun vorwärtsgehe, sagt der Experte. Er ortet den entscheidenden Faktor aber nicht in der Politik, sondern im Ölpreis. «Wie sich dieser entwickelt, ist wichtiger als politische Regulierungen.»

Kleine und leichte Autos

In der Politik sieht Lino Guzzella aber eine Chance. «Ein Bonus-Malus-System beim Neukauf eines Autos oder eine CO₂-Abgabe auf Autos, die die vorgeschriebenen Grenzwerte überschreiten, erachte ich als sinnvoll», sagt der ETH-Professor. Er unterstützt damit die Revision des CO₂-Gesetzes von Verkehrsminister Moritz Leuenberger, der, basierend

auf den Regulierungen der EU, eine Strafsteuer bei Nichteinhalten der Vorschriften einführen will.

Im Elektroauto sieht Guzzella allerdings nicht den Heilsbringer. «Um gleich weit zu kommen wie mit einem 50-Liter-Dieseltank, ist ein Elektroauto heute auf eine Batterie mit einem Gewicht von einer Tonne angewiesen. Das macht keinen Sinn.» Er glaubt nicht, dass in den nächsten zehn Jahren Elektroautos in Serie gebaut werden. Die Branche müsse sich vielmehr auf kleine und leichte Autos konzentrieren. «Das ist die günstigste Art, umweltfreundliche Autos zu bauen», sagt Guzzella. Hoffnung setzt er zudem in die neuen Hybridfahrzeuge, die mit Elektroantrieb und kleinem Benzintank fahren. «Mittelfristig werden fast alle Hersteller mit Hybridfahrzeugen auftreten.» Im Gegensatz zu den heutigen Modellen verfügt die neue Generation über die grössere Batterie und kann über Nacht zu Hause an der Steckdose aufgeladen werden.

Gisler



MARKUS GISLER

Der Finma fehlen die Fachleute

SIEBZIG SEITEN umfasst der erste Bericht der Finanzmarktaufsichtsbehörde Finma, der erweiterten Nachfolgeorganisation der Eidgenössischen Bankenkommission. Die lesenswerte Analyse (www.finma.ch) beschäftigt sich essenziell mit der Krise der UBS und ist quasi die staatliche Ergänzung zum UBS-eigenen Bericht über die Umstände, wie die Bank weitgehend durch Selbstverschulden haarscharf am Abgrund vorbeisegelte.

AUCH WENN ihm vielleicht die letzte Objektivität abgeht, so zeigt der Eigenbericht mit Daten und Fakten auf, dass die EBK die Gefahr schon lange vor dem Ausbruch der Krise erkannt und schon damals den Finger auf die wunden Punkte gelegt hatte, insbesondere was die Risiken mit den verbrieften US-Hypotheken (Subprimes) betrifft oder die Doppelspurigkeiten des eigenen Hedge Funds DRCM. Beredtes Beispiel dafür ist eine Sitzung in London vom März 2007, also rund fünf Monate vor Ausbruch der Krise, an der die EBK auf die hohen Subprime-Bestände der UBS aufmerksam machte. Der oberste Risiko-Manager der Bank hatte damals zur Antwort gegeben, die Bestände seien abgesichert und in einer Krise würde die Bank deshalb sogar Geld verdienen. Eine fatale Äusserung, der Risk-Officer war schlicht falsch informiert. Die EBK nahm die Äusserung entgegen, kontrolliert hatte sie die Angaben nicht. Auch wenn nicht explizit ausgeführt, zeigt der Bericht die mangelnde Durchsetzungsfähigkeit der Aufsichtsbehörde deutlich auf. Diese hatte auf teilweise gravierende – Mängel verwiesen, doch dem Regulator fehlte durchsetzungsfähiges Personal. Beispielsweise hatte die EBK der UBS klargemacht, dass ihr Management-Informationssystem viel zu komplex sei und es deswegen zwei Monate dauere, bis ein Bericht fertig gestellt sei. Viel zu lange, um adäquat reagieren zu können.

LETZTLICH ZEIGT der Bericht, dass auch die Finma unter den gleichen Sorgen wie viele Aufsichtsorgane leidet: Es fehlt an hoch qualifizierten Fachleuten, denen auch ein Topbanker einer Grossbank kein X für ein U vormachen kann. Analogien zum Fall Madoff werden wach: Obwohl es Hinweise auf kriminelles Verhalten gab, schickte die amerikanische Aufsichtsbehörde SEC junges angeleitetes Personal, um «der Sache auf den Grund zu gehen».

DIE FINMA SELBER hat schon verschiedentlich darauf hingewiesen, dass sie Mühe hat, die richtigen Spezialisten zu finden. Doch bei der Beratung des Finma-Gesetzes hatte sich das Parlament geweigert, die Finma aus der Besoldungsverordnung zu entlassen, damit sie marktübliche Löhne bezahlen kann. Diese Weigerung hat sich bitter gerächt. Wenigstens jetzt sollte der Finma freie Hand gewährt werden. Es nützt nichts, im Nachhinein über Mängel zu lamentieren. Wenn man zum Schmied geht, muss der Hans in die Hose, nicht der Hansli.

wirtschaft@azag.ch

Toyota und Peugeot sind am «grünsten»

Nachhaltigkeits-Rating der Bank Sarasin – schärfere Umweltauflagen verstärken die Konkurrenz

Die Umweltauflagen für die Automobilindustrie werden strenger. Das trägt zur Verschärfung des Wettbewerbs bei. Im jüngsten Nachhaltigkeitsstest der Bank Sarasin liegen Toyota und Peugeot vorn.

Toyota und Peugeot haben ihre Spitzenposition gehalten, Honda ist nach einer starken Verbesserung auf Rang drei vorgestossen. Im oberen Mittelfeld folgen Volkswagen, dahinter Daimler und BMW, Renault (zurückgestuft) und Ford (aufgerückt). Relativ

unterdurchschnittlich schneiden Fiat, Nissan und General Motors ab. Seit einigen Jahren fühlen Spezialisten der Basler Privatbank den Nachhaltigkeitspuls. Bei diesem Test stehen drei Themen im Zentrum:

- die Klimateffizienz der aktuellen Fahrzeugflotte,
- die Stärke der Unternehmen punkto Entwicklung von emissionsarmen Zukunftstechnologien,
- die Tragfähigkeit der Lieferantenbeziehungen. Dieses Kriterium gewinnt an Gewicht: einerseits wegen der zunehmenden Auslagerung von wichtigen Einzelteilen, andererseits wegen

des Wettrennens um die Führung im Bereich neuer Technologien.

Die Bank Sarasin hat gestern in einer Medienmitteilung daran erinnert, dass die Automobilbranche lange Zeit für nachhaltige Geldanlagen ausgeschlossen war. Mittlerweile habe sich das Umfeld jedoch «deutlich» verändert. «Fortschrittliche Hersteller» hätten erkannt, dass sie mit umwelteffizienten Technologien im Wettbewerb Vorteile erringen könnten. Für nachhaltig orientierte Anleger kämen allerdings momentan einzig die zwei Topklassierten, Toyota und Peugeot, infrage. (RM)

VERKAUFSMINUS GEBREMST

Die Autoverkäufe sind in der Schweiz auch im vergangenen August erneut zurückgegangen. Mit einem Minus von 5,9 Prozent verglichen mit dem Vorjahresmonat verlangsamte sich der Abwärtstrend aber weiter, wie die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (Auto-Schweiz) bekannt gab. Im Juli waren die Verkäufe um 9,0 Prozent zurückgegangen. «Dieses Ergebnis gibt Anlass zur Hoffnung, dass wir vor einem guten Autoherbst stehen», wird Auto-Schweiz-Direktor Andres Burgener in der Mitteilung zitiert. (AP)

Nachrichten

Detailhandel legt im Juli zu

Die Umsätze im Schweizer Detailhandel sind im Juli erneut angestiegen. Die realen Detailhandelsumsätze haben bei gleicher Anzahl Verkaufstage im Vergleich zum Vorjahr um ein Prozent zugenommen, wie das Bundesamt für Statistik mitteilte. Die Umsätze stiegen um 1,1 Prozent an. Die Hauptwarengruppen «Nahrungsmittel, Getränke, Tabak und Raucherwaren» und «Übrige Gruppen» erzielten ein Umsatzwachstum von 2, respektive 1,5 Prozent. (AP)

Japan Drittgrösster Chip-Hersteller entsteht

In Japan entsteht der drittgrösste Chip-Hersteller der Welt. Die beiden Firmen Renesas Technology und NEC Electronics wollen bis April ihre Aktivitäten zusammenlegen. Die Mutterkonzerne der beiden Unternehmen investieren 1,5 Milliarden Euro, wie die Unternehmen mitteilten. Nach Abschluss der Fusion hält NEC 33,4 Prozent der Anteile, Hitachi und Mitsubishi Electric 30,7 bzw. 25,1 Prozent. (AP)

Konjunktur Die Erwartungen haben sich verbessert

Die Konjunkturerwartungen haben sich im September in der Schweiz laut dem Credit-Suisse-Finanzmarkttest weiter aufgehellt. 60 Prozent der Befragten erwarten in den nächsten sechs Monaten eine Verbesserung, über die Hälfte mehr als im August. Die aktuelle Lage wird allerdings von 64 Prozent noch immer als schlecht beurteilt. Der am Mittwoch veröffentlichte Finanzmarkttest von CS und dem Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) widerspiegelt eine deutliche Verbesserung der Konjunkturerwartungen innert Monatsfrist. (AP)

Nationale Suisse Höherer Gewinn im ersten Halbjahr

Die Versicherungsgruppe Nationale Suisse hat die Finanzgemeinde mit einem Gewinnprung von mehr als einem Drittel im ersten Halbjahr 2009 überrascht. Der Versicherer sieht damit eine gute Basis für ein ansprechendes Jahresergebnis gelegt. Auf eine Bekanntgabe von Mittelfristzielen wurde aber verzichtet. Der Halbjahresgewinn stieg im Vorjahresvergleich um 36 Prozent auf 91,1 Millionen Franken, wie das Unternehmen mitteilte. (AP)

INSERAT