

Julius Bär will sparen

Kundenaktivitäten lassen nach

Zürich. Die Julius Bär Gruppe hat im dritten Quartal 2018 die schwierigen Marktverhältnisse zu spüren bekommen. Die Kundenaktivitäten liessen sich noch ausgeprägter nach als im ersten Halbjahr, was sich negativ auf die Margen auswirkte. Die Bank plant nun zusätzliche Sparmassnahmen.

Ende Oktober 2018 verwaltete Julius Bär Vermögen (AuM) im Umfang von 395 Milliarden Franken, wie das Institut gestern mitteilte. Seit Jahresbeginn entspricht dies immerhin einer Zunahme von zwei Prozent. Allerdings hatte die Bank Mitte Jahr noch AuM in der Höhe von 400 Milliarden ausgewiesen. Geschuldet ist der Rückgang gegenüber Juni der ungünstigen Marktentwicklung, insbesondere den Kurskorrekturen an den Aktienmärkten im Oktober. Der negative Performancebeitrag machte laut den Angaben denn auch den positiven Beitrag zunichte, den der «robuste» Netto-Neugeldzufluss, die im Juni erfolgte Akquisition der Reliance Gruppe in Brasilien sowie ein leicht positiver Währungseffekt leisteten.

Massnahmen eingeleitet

Der annualisierte Netto-Neugeldzufluss sei bei «nahezu fünf Prozent» gelegen und damit knapp unter der Mitte des mittelfristigen Zielbereichs von vier bis sechs Prozent, betonte Julius Bär weiter. Alle Regionen verbuchten Zuflüsse neuer Kundengelder, wobei die Beiträge von Kunden mit Domizil Asien, Grossbritannien und Deutschland besonders hoch ausfielen. Mit Engagements hielten sich die Kunden aufgrund der schwierigen Marktbedingungen aber zurück. Das Nachlassen der Kundenaktivität im dritten Quartal fiel dabei ausgeprägter aus als noch Mitte Jahr erwartet. Damit verdiente das Institut auf die verwalteten Vermögen weniger. Die Bruttomarge verringerte sich auf 87 Basispunkte (BP), verglichen mit noch 91 BP im ersten Semester 2018.

Um die Auswirkungen der marktbedingten Ertragsschwankungen abzuschwächen, hat die Bank nun weitere, nicht näher definierte Massnahmen zur Senkung der Ausgaben und zur Steigerung der Effizienz eingeleitet. Damit glaubt sie, die Zielvorgabe 2019 erfüllen zu können. Der Markt nahm die Angaben nicht gut auf, da sie die Erwartungen der Analysten nicht erfüllten. Die Aktien von Julius Bär verloren bis 11.30 Uhr 5,2 Prozent auf 41.27 Franken. SDA

Steuerdoping für Basel-Stadt

Der Kanton dürfte für Firmen bald attraktiver sein als Zürich



Schöne Aussicht. Wenn die geplante «Steuervorlage 17» vom Volk angenommen wird, dann dürfte der Kanton Basel-Stadt im Standortvergleich einen deutlichen Sprung nach vorne machen. Foto Keystone

Von Christoph Hirter

Zürich. Basel ist nicht dafür bekannt, dass sich Firmen zwecks Steueroptimierung hier ansiedeln. Im Gegenteil: Die Stadt hält hartnäckig den Ruf einer Steuerhölle. Nun belegt auch eine neue Studie der Credit Suisse, dass in keinem anderen Kanton die Unternehmenssteuern höher liegen. Die gute Nachricht für gebeutelte Firmen: Das dürfte sich bald ändern.

In der Studie zur Standortqualität erhält der Kanton insgesamt sehr gute Noten. «Abgesehen von den Gewinn- und Kapitalsteuern für Firmen schneidet Basel heute gut ab», sagt Studienautor Jan Schüpbach. Über den Flughafen ist die Stadt aus der ganzen Welt erreichbar, Arbeitskräfte sind schnell

verfügbar und die Steuerbelastung der Einwohner liegt im Schweizer Mittelfeld. Im aktuellen Jahr liegt Basel im Schweizer Standortvergleich auf dem vierten Rang, wie schon im Vorjahr. Die Kantone Zug, Zürich und Aargau sind bei Firmen noch beliebter.

Roche und Novartis betroffen

Doch Basel startet zur Aufholjagd auf das Spitzen-Trio. Schüpbach erwartet, dass die Stadt zu den grossen Gewinnern der «Steuervorlage 17» zählt. Sie dürfte die heute noch offene fiskalische Flanke des Kantons schliessen: Nach der Umsetzung soll Basel bis im Jahr 2025 der zweitbeste Schweizer Standort für Unternehmen sein – hinter dem Kanton Zug. Vor dem Kanton Zürich, der im Zukunftsranking Platz drei belegt.

Für die Stadt sind das ausgezeichnete Prognosen. Denn wer sich im harten Schweizer Standortvergleich durchsetzen kann, der hat bekanntlich auch im internationalen Wettbewerb gute Karten.

Dass Basel heute noch die höchste Steuerbelastung für Firmen hat, liegt daran, dass die Unternehmenssteuerreform III im Februar 2017 vom Schweizer Stimmvolk verworfen wurde. Weil dieser Plan scheiterte, wurde danach zackig vom Bundesrat die Steuervorlage 17 ausgearbeitet. Es ist der zweite Anlauf, um die Schweiz aus dem Schussfeld der Kritiker zu nehmen. Seit über zehn Jahren wird moniert, dass Firmen, die ihren Hauptsitz in der Schweiz haben und vor allem im Ausland tätig sind, spezielle

Steuerdeals geniessen. Betroffen sind etwa die Pharmariesen Roche und Novartis. In der Vorlage sind nun harmonisierte Steuersätze vorgesehen, die alle Firmen gleich behandeln – vom KMU bis zum internationalen Grosskonzern. In Basel sollen unter anderem die Gewinnsteuern von 22 auf 13 Prozent gesenkt werden. So drastisch senkt kein anderer Kanton seine Firmensteuern.

Die Logik hinter der Senkung ist, dass die bisher privilegierten Firmen nicht mit zu hohen Steuersätzen vergahrt werden, wenn sie fortan den Einheitsatz bezahlen müssen. Ein Schlupfloch bleiben allerdings Abzüge für Forschung. Die betroffenen Konzerne haben in Basel-Stadt eine grosse fiskalische und volkswirtschaftliche Bedeutung. Sie tragen rund 60 Prozent an die Einnahmen des Kantons aus der Gewinn- und Kapitalsteuer bei, die sich insgesamt auf rund 500 Millionen Franken belaufen. Die betroffenen Firmen bieten rund 32 000 Vollzeitstellen im Kanton an. Aus der Verwaltung ist zu hören, dass diese Firmen künftig sogar etwas höhere Steuern bezahlen müssen als heute. Konkrete Zahlen, die das belegen, dürfen allerdings nicht veröffentlicht werden. Steuergeheimnis. Klar ist aber, dass Basler KMU mit der Vorlage entlastet werden.

Keine Rückkehr der Industrie

Wird das Steuerdoping neue Firmen nach Basel locken? Studienautor Schüpbach rechnet damit, dass die Stadt vor allem für KMU interessanter wird. Für die Diversifikation des Wirtschaftsraums habe das einen positiven Nebeneffekt. Die neu angesiedelten Unternehmen dürften dabei helfen, das Klumpenrisiko der Pharmaindustrie leicht zu reduzieren. Dass die Industrie oder das verarbeitende Gewerbe nun aber zurück in die Stadt kommt, glaubt Schüpbach nicht. «In diesem Sektor werden die Standorte nach anderen Kriterien ausgewählt.» Der Ökonom rechnet damit, dass Unternehmen aus dem Dienstleistungsbereich angezogen werden.

In Basel muss die Stimmbewölkerung am 10. Februar über die kantonale Umsetzung der Steuervorlage 17 abstimmen. Die BastA!, Juso und Gewerkschaften haben das Referendum gegen die kantonale Vorlage zur Steuervorlage 17 eingereicht.

«Der Verbrennungsmotor hat auf jeden Fall eine Zukunft»

Andreas Welter erforscht für BMW die Zukunft der Mobilität. Er erwartet, dass E-Fahrzeuge vor allem in den Städten triumphieren werden

Von Christoph Hirter

BaZ: Herr Welter, weltweit wächst die Bevölkerung. Gleichzeitig nehmen die Menschen längere Arbeitswege in Kauf und reisen mehr.



Andreas Welter: Ich rechne nicht damit, dass immer längere Arbeitswege in Kauf genommen werden. Denn der Städtebau hat die Aufgabe, dafür zu sorgen,

dass man die Mobilität reduzieren kann. Das heisst, Wohnen, Arbeiten und in gewissem Masse auch die Freizeitbeschäftigung müssen räumlich zusammengeführt werden. Das liefert einen wesentlichen Beitrag an die Lebensqualität. Dennoch wird viel Mobilität übrig bleiben.

Wie werden sich die Menschen in Zukunft fortbewegen?

Es bleiben auf der einen Seite sicher die etablierten Verkehrssysteme. Vom Individualverkehr bis hin zum öffentlichen Verkehr, der den Bereich von der Strassenbahn bis zum Flugverkehr abdeckt. Was sich ändern wird, ist, dass bedarfsgesteuerte Modelle hinzukommen, wie On-Demand-Mobilität, Sharing- und Pooling-Konzepte. Zudem dürften einige Fahrzeuge autonom gesteuert werden. Bei den eingesetzten Verkehrsmitteln wird die Bandbreite nach unten erweitert. Für die urbanen Kurz-

strecken ist bereits heute ein Trend zu neuartigen, platzsparenden sogenannten Micro Mobility Vehicles zu erkennen.

Wann wird es so weit sein?

Es geht schon los. Wir, aber auch unsere Mitbewerber, haben bereits Angebote auf dem Markt. Die Entwicklung wird natürlich beeinflusst von den Kosten und Regulierungen, wie etwa eine Verknappung der Parkplätze in Innenstädten. Das kann die Nachfrage nach Sharing-Konzepten erhöhen.

Autofahren war bisher Ausdruck von Freiheit, Unabhängigkeit, Wohlstand, aber auch Individualität. Werden diese Werte in der Mobilität der Zukunft ebenfalls noch eine Rolle spielen?

Die Freiheit nimmt durch Sharing-Produkte zu. An jedem Ort finden Sie das Fahrzeug, das Sie gerade benötigen.

Aber das Auto als Statussymbol hat ausgedient?

Nicht unbedingt. Es gibt ohne Weiteres Situationen, in denen Sie das Fahrzeug beschaffen können, das gerade der Situation angemessen ist. Sie können sich etwa bei Bedarf mit einem Rolls-Royce vor die Oper fahren lassen. Das ist etwas, auf das Sie normalerweise keinen Zugriff haben. Die Automobilindustrie hat sich im Vergleich zur Computerindustrie in den letzten hundert Jahren kaum entwickelt. Der Verbrennungsmotor ist nach wie vor dominierend. Wird er auch noch in der Zukunft unsere Mobilität prägen?

Er hat in jedem Fall eine Zukunft. Jedoch wird die E-Mobilität in der Stadt ihren Siegeszug antreten. Dort bietet sie ausschliesslich Vorteile: Sie ist leise, emissionsfrei und verfügt über den Leistungscharakter, den man benötigt. Auf der Mittel- und Langstrecke wird der Verbrennungsmotor hingegen weiterhin relevant bleiben. Denn mit E-Fahrzeugen sind grosse Reichweiten heute teuer. Und bis die flächendeckende Versorgung der Ladeinfrastruktur gewährleistet ist, wird es noch eine Zeit dauern.

«Auf der Langstrecke bleibt die Batterie in absehbarer Zeit gross, schwer und teuer.»

Batterien sind heute die Schwachstelle der E-Mobilität. Ein lösbares Problem?

Die Evolution wird sicher noch lange andauern. Wichtige Entwicklungen sind unterwegs. Aber an die Energiedichte eines Kraftstofftanks wird man nach heutigem Stand nicht kommen. Auf der Langstrecke bleibt die Batterie in absehbarer Zeit gross, schwer und teuer.

Wie reagiert der BMW-Konzern, der heute vor allem im motorisierten Individualverkehr tätig ist, auf diese Entwicklungen?

Auf der einen Seite investieren wir viel Geld in die Weiterentwicklung der E-Mobilität. Da sind wir Pionier

und gehören zu den Marktführern. Ein zweites grosses Feld ist das autonome Fahren, eine revolutionäre Technik mit viel Potenzial, deren Umsetzung aber auch mit viel Aufwand verbunden ist. Daneben investieren wir auch in die Sharing-Mobilität und leisten einen Beitrag zum Aufbau der Ladeinfrastruktur. Denn ohne sie wird es keine E-Mobilität geben.

Ihre Konkurrenten sind nicht mehr nur Automobilkonzerne, sondern auch Tech-Firmen aus dem Silicon Valley. Wie kann der BMW-Konzern sicherstellen, dass man den nächsten Megatrend nicht verpasst?

Beim autonomen Fahren hilft es uns, dass wir sind schon lange und intensiv im Automobil-Geschäft unterwegs sind. Wir verfügen über viel Know-how bei der Frage, wie man Sensorik integriert, kombiniert, auswertet und wie eine smarte Fahrstrategie aussieht. Da sind wir ganz optimistisch, dass wir in der ersten Reihe mitspielen können. Aber klar, die Wettbewerber sind ernst zu nehmen. Sie sind mit viel Geld und grossem Aufwand engagiert und machen einen tollen Job.

Neue Verkehrskonzepte bedingen immer auch umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur. Für Carsharing-Konzepte braucht es etwa neue Parkplätze in den Städten. Sind diese politisch durchsetzbar?

Viele Infrastruktur-Veränderungen sind schwierig umsetzbar. Man tut

sich immer dann am leichtesten, wenn man keine neue Infrastruktur benötigt. So wird es beispielsweise beim Parken von Carsharing-Fahrzeugen in der Regel keine zusätzlichen Parkplätze geben. Schon die Umwidmung traditioneller Parkplätze in privilegierten Parkraum für Sharing- und Elektrofahrzeuge ist nicht einfach umzusetzen. Da muss man sehr intensiv in die Diskussion mit den Betroffenen gehen, um klarzumachen, dass unter dem Strich Vorteile für alle Betroffenen entstehen. Richtig schwierig wird es, wenn es um Grossprojekte wie neue S-Bahn-Linien oder Flughäfen im urbanen Bereich geht.

Andreas Welter ist Leiter Mobilitäts-Projekte bei BMW. Seine Aufgabe besteht darin, Prognosen für die Mobilität ab dem Jahr 2030 zu erstellen.

Veranstaltungshinweis

Basel. Am Freitag tritt Andreas Welter am Basel Economic Forum auf. Am Anlass nehmen Entscheidungssträger aus Wirtschaft und Politik teil, die Denkanstösse und Lösungsvorschläge zum Thema «Stadt und Region der Zukunft» liefern. Die Veranstaltung findet im Hyperion Hotel statt. Die Basler Zeitung verlost 10 Gratistickets zur Teilnahme. Interessierte senden ihren Namen, Vornamen und Telefonnummer an exklusiv@baz.ch.