

Wirtschaft

Börse

SMI
11168 Punkte

+0.4%



Die Besten

Zürich Ins. N	+1.1%
Roche GS	+0.8%
Givaudan N	+0.8%

Die Schlechtesten

Sika N	-0.5%
SGSN	-0.5%
Richemont N	-0.4%

Dow Jones Ind. geschlossen	Nasdaq Comp. geschlossen
----------------------------	--------------------------

Euro in Franken	1.063	-0.09%
Dollar in Franken	0.981	-0.05%
Euro in Dollar	1.084	-0.04%
GB-Pfund in Franken	1.277	-0.15%
Öl (Nordsee Brent) in Dollar	57.26	0.4%
Gold (Unze) in Dollar	1582.60	0.0%
Silber (Unze) in Dollar	17.72	0.7%

Nachrichten

Klimaaktivisten besetzten Büros

Rohstoffhandel Mitglieder der Klimabewegung Extinction Rebellion haben gestern die Büros von Rohstoffhandelsunternehmen in Genf und Lausanne besetzt. Sie beschuldigen die Branche, «mit undurchsichtigen Geschäften die massive Abholzung, die intensive Landwirtschaft und eine zunehmend invasive Rohstoffausbeutung» zu fördern. (sda)

Junge Sparer setzen auf Kryptowährungen

Umfrage Vor allem junge Sparer wagen sich vermehrt an digitales Geld, wie eine Umfrage im Auftrag der Migros-Bank ergeben hat. Derzeit setzen demnach 7 Prozent der Sparer zwischen 18 und 55 Jahren bei ihren Investitionen auf Kryptowährungen. Bei den Befragten zwischen 18 und 29 Jahren gaben 13 Prozent an, dass Bitcoins und andere digitale Währungen künftig für sie wichtiger werden. (sda)

Jägermeister-Logo verletzt Christen nicht

Gerichtsurteil Kräuterlikör-Hersteller Jägermeister darf in der Schweiz sein Hirschlogo mit dem Kreuz zwischen dem Geweih auch für andere Produkte verwenden. «Die religiösen Gefühle durchschnittlicher Christen» würden durch die Bildmarke nicht verletzt, urteilte gestern das Schweizer Bundesverwaltungsgericht und gab einer Beschwerde von Jägermeister gegen die Verweigerung des Schutzes durch das Institut für Geistiges Eigentum statt. (Reuters)

Grönland will Schmelzwasser nutzen

Wasserwirtschaft Grönland will das durch den Klimawandel hervorgebrachte Schmelzwasser verkaufen. «Uns ist klar, dass der Klimawandel zum Schmelzen des Eises beiträgt», sagte Grönlands Energieminister Jess Svane dem Berliner «Tagesspiegel» vom Montag. «Aber er sorgt auch dafür, dass die Wasserknappheit auf der Welt zunehmen wird.» Die grönländische Regierung habe erkannt, «dass wir daraus ein marktfähiges Produkt machen können, das anderswo fehlt». Bisher gebe es neun Projekte, die Lizenzen zum Export von Wasser erhalten hätten. (sda)

Tiefere Heizkosten dank Coronavirus

Energie Die Epidemie lässt in China die Nachfrage nach Rohöl zusammenbrechen. Schweizer Hausbesitzer und Mieter können davon profitieren.

Jorgos Brouzos

Seit Jahresbeginn zeigten die Weltmarktpreise für Rohöl fast nur in eine Richtung: nach unten. Der Ausbruch des Coronavirus in China führte zeitweise zu einem dramatischen Preiseinbruch. Kostete ein Fass Rohöl der Sorte Brent Anfang Januar noch fast 70 Dollar, notierte der Preis zuletzt bei knapp über 50 Dollar.

Diesen Rückgang spüren viele Schweizer bereits im Portemonnaie. «Die Heizölpreise sind in der Schweiz seit Anfang Januar gesunken – je nach Region von rund 91 Franken je 100 Liter auf derzeit rund 79 Franken», sagt Daniel Schindler, Sprecher von Avenegy Suisse, der ehemaligen Erdölvereinigung.

In erster Linie profitieren davon jene Hausbesitzer, die nun ihre Öltanks füllen. In zweiter Linie können die Mieter auf tiefere Nebenkosten hoffen.

An den Tankstellen spürt man davon jedoch wenig. «Starke Preisschwankungen an den Schweizer Zapfsäulen gibt es selbst bei internationalen Krisen in den Erdölfördergebieten kaum», sagt Schindler. Dies auch, weil der Benzinpreis in der Schweiz nur zu einem geringen Teil vom Rohölpreis bestimmt wird. Wichtiger sind die Mineralölsteuer, der Mineralölsteuergzuschlag und die Importabgaben. Die staatlichen Abgaben machen mehr als die Hälfte des Benzinpreises aus.

Der chinesische Bedarf ist stark gesunken

Bei den Produzenten und Händlern schlagen die Folgen des Coronavirus aber durch. Dabei sah es zu Beginn des Jahres noch anders aus. Damals sorgte die Eskalation im Konflikt zwischen den USA und dem Iran für einen steigenden Erdölpreis. Ein Fass Öl der Sorte Brent kostete plötzlich fast 10 Prozent mehr.

Nun ist das Virus nicht nur eine Bedrohung für die Gesundheit, sondern auch ein Dämpfer für die chinesische Wirtschaft. Dadurch lässt es die Nachfrage nach Rohöl zusammenbrechen – als Folge davon sind die Preise im Keller. Der chinesische Bedarf ist um zwei bis drei Millionen Fass pro Tag gesunken.

Die Analysten der Investmentbank Goldman Sachs haben ihre Preisprognosen für die europä-



Rohöl ist markant billiger geworden, was sich auf die Wohnnebenkosten auswirken sollte. Foto: Keystone

sche Rohölsorte Brent deshalb um 10 Dollar nach unten angepasst. Statt der bisher erwarteten 63 Dollar für Brent im ersten Quartal sieht die Bank den Durchschnittspreis nun bei 53 Dollar. Sie rechnet allerdings mit einer anschließenden Erholung auf 57 Dollar.

Das Ölkartell Opec will wegen des sinkenden Verbrauchs die Ölproduktion um 600 000 Fass pro

Tag kürzen, um so den Preis zu schützen. Er soll so bei mehr als 60 Dollar für das Fass Rohöl gehalten werden. Doch sind sich die Opec-Staaten nicht einig. Saudiarabien drängt auf einen schnellen Schnitt, doch ist sich Russland unsicher, ob es die Förderung weiter drosseln will. Das Zögern der Russen kommt laut Medienberichten bei den anderen Opec-Mitgliedern schlecht an.

Wichtige Ölhändler versuchen sich derweil gegen die tiefen Preise abzusichern. So heuern etwa das Genfer Unternehmen Vitol, aber auch Royal Dutch Shell und Litasco laut der Nachrichtenagentur Bloomberg Tanker an, mit denen sie das Öl auf hoher See lagern können. Die Schiffe sind dann so lange unterwegs, bis die Preise sich wieder erholen.

Rohöl ist seit Anfang Jahr deutlich billiger geworden

Preis pro Fass der Sorte Brent, in Franken



Grafik: mrue/Quelle: Finanzen.net

Die Kosten für einen grossen Ölfrachter mit der Kapazität von 2 Millionen Barrel liegen laut Bloomberg bei rund 30 000 Dollar pro Tag. Das ist zwar teuer; einen Teil des Verlusts können die Händler aber über höhere Verkaufspreise wieder ausgleichen. Vitol beantwortet eine Anfrage dazu nicht.

Umweltschutz treibt die Nachfrage nach Erdöl

Die Containerschifffahrt ist vom Ausbruch des Coronavirus stark betroffen. Der Branche entstehen durch die tieferen Frachtvolumen Kosten von 350 Millionen Dollar pro Woche, hat die dänische Analysefirma Sea-Intelligence errechnet. Weltweit sind auf den Seerouten deutlich weniger Container unterwegs als üblich.

Die Ölindustrie wurde von der Krise auf dem falschen Fuss erwischt. Dabei sollte die Nachfrage eigentlich steigen. Denn trotz grösserem Umweltbewusstsein in der westlichen Welt nimmt der Verbrauch von Erdöl weltweit zu. Laut der Internationalen Energieagentur stieg in den vergangenen zehn Jahren der tägliche Bedarf an Öl von 85 Millionen auf 101 Millionen Fass.

Ein Teil des grösseren Verbrauchs in diesem Jahr wird laut der Energieagentur paradoxerweise durch strengere Umweltschutzmassnahmen entstehen. Weil Frachtschiffe ab diesem Jahr als Treibstoff Öl verwenden müssen, das weniger Schwefel enthält als früher, brauchen sie mehr davon. Das grosse Wachstum kommt aus China und Indien. Durch die wirtschaftliche Entwicklung stieg der Bedarf rasant – nur um jetzt, im Fall von China, innert kürzester Zeit zusammenzubrechen.

Kantone rechnen nicht mit der Schliessung von Strecken

Regionalverkehr Trotz defizitärem Nahverkehr: Selbst bürgerliche Verkehrspolitiker wollen keinen Kahlschlag.

Der Regionalverkehr schreibt tiefrote Zahlen. Nur 18 von 1422 Strecken decken ihre Kosten. Bund und Kantone übernehmen die Defizite, allein der Bund mit rund einer Milliarde Franken pro Jahr. 33 Linien sind sogar gefährdet. Ihr Kostendeckungsgrad liegt unter zehn Prozent oder unter zwanzig Prozent in Städten und Agglomerationen. Dort könnte sich der Bund aus der Finanzierung zurückziehen.

Hans-Peter Wessels, Basler Verkehrsdirektor und Präsident der Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektoren, rechnet al-

lerdings nicht damit: «Der Bund hat sich bis jetzt noch nie von einer Strecke zurückgezogen.» Die Statistik sei nicht neu, und die Zahlen würden von den Kantonen sehr genau angeschaut. «In der Regel wird der Entscheid, eine Strecke zu schliessen, vom Kantonsparlament oder an der Urne korrigiert», sagt Wessels. Die Bürger wollten eine gute Verkehrsanbindung und seien bereit, dafür zu bezahlen.

Kritischer werden die erstmals veröffentlichten Zahlen im Parlament betrachtet. «Die Statistik zeigt, was für eine Versor-

gung wir uns leisten», sagt der Zürcher SVP-Nationalrat und Verkehrspolitiker Gregor Rutz. Die gute Verkehrsanbindung habe einen Preis, der «ausgerechnet von jenen bezahlt wird, die den öffentlichen Verkehr gar nicht benutzen». Eine Erhöhung der Billettpreise sei bis jetzt ein Tabu, die Statistik zeige, «dass man auch darüber reden sollte».

Ähnlich argumentiert der Berner FDP-Nationalrat Christian Wasserfallen: «Es liegt nun schwarz auf weiss auf dem Tisch, dass der öffentliche Verkehr seine Kosten nicht selber trägt und

die Steuerzahler das Angebot finanzieren.» Die Kostenwahrheit im öffentlichen Verkehr sei sehr gering, die vorliegende Kostentransparenz deshalb wichtig. Allerdings habe er Verständnis dafür, dass auch unrentable Strecken in Randgebieten betrieben würden. «Aber wenn wichtige Strecken in Städten und Agglomerationen stark defizitär sind, dann stimmt etwas nicht.»

Ganz anders tönt es bei der SP. «Es ist richtig, dass der Bund auch Strecken fördert, die nicht rentabel sind. Er hat das Klimaabkommen unterzeichnet und

will eine nachhaltige Verkehrspolitik», sagt der Berner SP-Verkehrspolitiker Matthias Aebischer. Es sei wichtig, in Randregionen zu zeigen, dass man sich auch dort ökologisch nachhaltig fortbewegen könne. Aebischer stört sich an der Statistik. «Sie bildet nur den Regionalverkehr ab und nicht die hochrentablen Strecken wie die Intercity zwischen Zürich, Basel und Bern.» Allein dieser Fernverkehr werfe jährlich 300 Millionen Franken Gewinn ab.

Dominik Feusi