

Peugeot setzt Produktion aus

RUSSLAND sda. Immer mehr Autohersteller ziehen Konsequenzen aus dem Absatzrückgang im wirtschaftlich angeschlagenen Russland. Peugeot Citroën und Mitsubishi kündigten gestern an, ihre Produktion in Kaluga südlich von Moskau auszusetzen. Das russische Gemeinschaftsunternehmen der beiden Konzerne, PCMA Rus, teilte zudem mit, 100 Stellen zu streichen. Zwischen Ende April und Mitte Juli werde die Produktion der Modelle Citroën C4 Sedan und Peugeot 408 ausgesetzt.

Auto-Absatz ist eingebrochen

Auch SUV sollten von Anfang April bis Mitte Mai nicht mehr hergestellt werden. Peugeot ist zu 70 Prozent an dem Gemeinschaftsunternehmen beteiligt, Mitsubishi hält 30 Prozent.

Die russische Wirtschaft ächzt unter sinkenden Ölpreisen und westlichen Sanktionen. Der Auto-Absatz ging deutlich zurück, in diesem Jahr könnte er nach Expertenschätzungen bis zu 35 Prozent einbrechen.

Zuletzt hatte Volkswagen erklärt, seine Produktion in seinem Werk in Kaluga zurückzufahren. Auch Opel kündigte an, die Fertigung im Werk von St. Petersburg zur Jahresmitte einzustellen.

Auf Übernahme folgt Sozialplan

SWISSCANTO sda. Für die Mitarbeitenden der von der Zürcher Kantonalbank (ZKB) übernommenen Fondsgesellschaft Swisscanto gibt es im Falle einer Kündigung einen Sozialplan. Die Mitarbeiter haben gemäss Communiqué einem von der Bank und der Personalvertretung ausgehandelten Vorschlag zugestimmt.

Der Sozialplan, der bis Ende 2017 Gültigkeit haben wird, soll den bevorstehenden Stellenabbau bei Swisscanto abfedern: Er sieht längere Kündigungsfristen für alle Mitarbeitenden, Unterstützung bei der Stellensuche und bei Bedarf auch Umschulungsmassnahmen vor.

Zudem geniessen die Mitarbeitenden über 58 Jahre einen Kündigungsschutz, wie der Schweizerische Bankpersonalverband und der Kaufmännische Verband Schweiz am Freitag mitteilten. Wie viele der 400 Arbeitsstellen verloren gehen, ist bislang aber noch nicht bekannt.

Auto AG will weiter expandieren

ROTHENBURG Die Auto AG Group konnte im Jahr 2014 so viele Fahrzeuge verkaufen wie noch nie. Jetzt will die Firma in Rothenburg ausbauen.

BERNARD MARKS
bernard.marks@luzernerzeitung.ch

Rings um den Autobahnanschluss in Rothenburg sind Grundstücke zur Mangelware geworden. Die Lage mit direktem Autobahnanschluss ist beliebt. Zahlreiche KMU haben sich in jüngster Zeit dort niedergelassen oder sind gerade dabei, ihren Firmensitz zu bauen. Das spürt auch die Auto AG Group. Ihr Zentrum für Nutzfahrzeuge (Nufa) steht gerade einmal zwei Jahre in Rothenburg, und schon ist der Platz knapp geworden.

Die derzeit freien Flächen auf dem bestehenden Gelände sollen deshalb in Zukunft besser genutzt werden. «Wir wollen ausbauen», erklärte gestern der Geschäftsführer der Auto AG, Robert Meyer, anlässlich der Präsentationen der Jahreszahlen in Rothenburg. Denn die Geschäfte der zahlreichen Firmen, die sich im Nufa eingemietet haben, laufen gut. Insgesamt habe sich das Konzept des Nufa-Centers bewährt, sagt Meyer weiter. Das spiegelt sich in der Mieterstruktur wider. Seit der Einweihung im Jahr 2012 sind die Mieter geblieben.

In einer ersten Etappe sollen weiter 6000 Quadratmeter Nutzfläche auf dem Gelände des Nufa-Centers entstehen. «Dafür suchen wir mögliche Mieter», sagte Meyer weiter. Eine weitere Baulandreserve von mehr als 13 600 Quadratmetern stehe noch zur Verfügung. Eine begehrte Fläche. «Wenn wir unsere Landreserve zum Verkauf ausschreiben würden, wäre diese sofort vergeben», sagte dazu der Verwaltungsratspräsident Georges Theiler. «Ein Grund mehr, das Grundstück der Auto AG besser zu nutzen», so Theiler weiter.

Durchwachsenes Ergebnis 2014

Das Geschäftsjahr 2014 war für die Auto AG Group allerdings ein durchwachsenes. Zwar erwirtschaftete das Unternehmen einen erfreulichen Umsatz mit dem Verkauf von Nutzfahrzeugen. Hierbei konnte mit 989 verkauften Neufahrzeugen eine neue Rekordmarke erzielt werden. Die Erlöse stiegen um 4,7 Prozent auf 79,9 Millionen Franken. Der Gruppenumsatz steigerte sich ebenfalls auf 97,4 Millionen Franken. Laut Meyer konnte das Unternehmen in den meisten Segmenten Marktanteile hinzu-



Der Geschäftsleiter der Auto AG Group, Robert Meyer, hier im Zentrum für Nutzfahrzeuge (Nufa) in Rothenburg.

Bild Pius Amrein

gewinnen. Doch der Betriebsgewinn (Ebit) und damit die Profitabilität sank von 4 auf 3,5 Millionen Franken. Der Reingewinn ging um ein Viertel auf 2,4 Millionen Franken zurück.

Die Auto AG Group betreibt eine Nutzfahrzeugsparte und eine Sparte öffentlicher Verkehr. Letztere entwickelte sich mit einem Umsatz von 17,5 Millionen Franken stabil. Die Passagierzahlen auf den von der Auto AG Group betriebenen Linien in der Agglomeration Luzern nahmen um 2,7 Prozent auf 6,5 Millionen zu.

Auch hier sei der Kostendruck auf die Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr spürbar. Rückläufig war hingegen der Werkstatt- und Ersatzteilbereich. Der Umsatz sank hier von 30,3 Millionen Franken auf 28 Millionen Franken. Der Grund dafür sei die intensive Erneuerung der Fahrzeugflotten in

den letzten Jahren. Diese habe den Bedarf an Serviceleistungen reduziert. Zudem habe man weniger Ersatzteile ausgeliefert.

Stabile Dividende

Positiv hat sich allerdings die Eigenkapitalquote auf 56,5 Prozent entwickelt. Die Dividende liegt stabil bei 10 Franken pro Anteilsschein.

Die Auto AG Group beschäftigt aktuell 313 Mitarbeiter, davon sind 40 Lernende. Die Firma ist an sechs Standorten tätig. Im öffentlichen Verkehr am Hauptsitz in Rothenburg, im Nutzfahrzeugbereich in Mezzovico TI, in Ur-

tenen-Schönbühl BE, in Utendorf BE und in Zürich sowie im Fahrzeugbau in Rothenburg LU und in Egerkingen SO. Zum laufenden Jahr äussert sich Robert Meyer zurückhaltend. Angesichts der Frankenaufwertung werde es eine grosse

«Wir suchen für unsere neuen Räume mögliche Mieter.»

ROBERT MEYER,
CEO AUTO AG GROUP

Auto AG Group

Beträge in Millionen Fr.	2014	+/- %*
Umsatz	97,4	3,9
Betriebsgewinn (Ebit)	3,5	-12,9
Reingewinn	2,4	-25,4
Mitarbeiter (Zahl)	313	-5,4
- davon Lehrlinge	40	0,0

* Veränderung gegenüber Vorjahr

Herausforderung sein, die geringen Margen mit Mehrleistungen und Kostenmanagement auf dem bisherigen Niveau halten zu können. «Im ersten Quartal verzeichnete das Unternehmen allerdings gute Verkaufszahlen», sagte Meyer, der an der kommenden Generalversammlung in den Verwaltungsrat der Auto AG gewählt werden soll.

Zollfreilager: Dienst ohne Vorschriften für Kunsthandel?

Die Geschäftstätigkeit der zehn Schweizer Zollfreilager scheint sehr erfolgreich. Die Lager sind voll, die Versicherungskapazitäten ausgeschöpft und vor allem: Keiner schaut genau hin. Es stellen sich nämlich ganz grundsätzliche Fragen. Darunter fällt insbesondere diejenige nach der Zweckbestimmung dieser Lager; ihr Zweck ist eindeutig nicht die Dauerlagerung von Waren über Jahrzehnte.

Zollfreilager sind definitionsgemäss Warenlager, in denen unverzollte und unversteuerte Waren zwischengelagert werden. Bei Zollfreilagern steht die internationale beziehungsweise interkontinentale Güterverteilung im Vordergrund. Sie sind kein Safe und kein Ersatz dafür, denn bei einem Safe spielt die Transitfunktion keine Rolle. Eine unbeschränkte und dauernde Lagerung auf unbestimmte Zeit im Zollfreilager ist nicht bestimmungsgemäss, und die entsprechende Nutzung entspricht nicht der Intention des Gesetzgebers.

Als möglicherweise wichtigste Rolle der Schweiz auf dem internationalen Kunstmarkt wird diejenige eines Zwischenlagers für Kunstgegenstände genannt. Die besondere Rolle der Schweiz im Kunsthandel wird durch die Zollfreilager deshalb gekennzeichnet, weil



sie eine vorübergehende Lagerung und Restaurierung von Kunstwerken ohne Besteuerung für Besitzerinnen und Besitzer aus anderen Ländern erlauben

AUSSICHTEN

und den Handel ohne Mehrwertsteuer und Abgaben ermöglichen. Das Zollfreilager Genf ist diesbezüglich besonders engagiert, und ein Blick in die Rhonestadt zeigt Unschönes.

Dass nämlich das Gebot einer nur vorübergehenden Lagerung gar nicht durchgesetzt wird, zeigt sich anhand eines Beispiels unter vielen aus dem Zollfreilager Genf, das auf die Lagerung von Kunst spezialisiert ist. Ein Nutzer ist die Kunsthändlerfamilie Nahmad, die dort seit Jahrzehnten ein Lager im Wert von geschätzten rund 4 Milliarden Dollar unterhält. Bemerkenswert ist, dass das Kunsthaus Zürich von Oktober 2011 bis Januar 2012 rund hundert Werke aus dem Lagerbestand der Nahmad-Familie ausstellte und so tat, wie wenn dies eine private Sammlung wäre. In Tat und Wahrheit handelte es sich um Bestände der Galerie, die gar keine Privatsammlung bildeten und es bis zum heutigen Tag nicht tun. Eine Aus-

stellung in einem öffentlichen Museum ist immer gut: Man spricht davon, dass damit Werke «museal nobilitiert» werden, was deren Wertsteigerung bewirkt. Das Museum ist das jüngste Gericht des Kunstmarkts. Dass ein öffentliches Museum hier mitspielt, ist gelinde gesagt seltsam.

Das Zollfreilager Genf gehört zu 86 Prozent dem Kanton Genf und ist also, obschon an sich eine private Institution, fast eine «öffentliche Einrichtung», die Dauerlagerungen – auch von Kunst – ohne zeitliche Begrenzung zulässt. Wenn die öffentliche Hand Aktionärin ist, so müsste sie speziell daran interessiert sein, dass alles mit rechten Dingen zugeht und dass das Gesetz der Lagerung im Transit im wohlverstandenen Sinne realisiert wird. Die Zeitung «Le Figaro» schrieb, gestützt auf ein ihr vorliegendes vertrauliches Dokument, dass das Zollfreilager und der Freihafen Genf dem Kanton jährlich insgesamt 300 Millionen Franken einbringen würden. Die enge Bindung an den Kanton Genf ergibt sich auch daraus, dass die Angestellten des Zollfreilagers in der öffentlichen Pensionskasse des Kantons versichert sind.

Die Politik müsste sich endlich mit der ganz grundsätzlichen Frage auseinandersetzen, ob eine Dauerlagerung über Jahrzehnte mit dem Zweck des

Zollfreilagers als Institution vereinbar ist. Will man das, so muss das Zollgesetz geändert werden. Ein im Jahr 2014 publizierter Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle hält fest: «Der hauptsächlichste Zweck von Zolllagern war und ist heute noch, im schweizerischen Zollgebiet Waren unter Aussetzung der Einfuhrabgaben zu lagern und dadurch den internationalen Transithandel zu erleichtern.» Es scheint indessen so, dass es für Sammlungen einen Dauerzustand bildet: Es gibt keine Einfuhr und es ist sozusagen ein «Niemandland», in dem Kunst lagert. Das bedeutet nichts anderes, als dass das Gesetz missachtet wird. Das Zollfreilager Genf wurde auch schon als «un musé interdit au public» bezeichnet – ein Museum, zu welchem dem (normalen) Publikum der Zutritt verboten ist.

Man könnte nun bissig behaupten, das mit dem Transit sei doch kein Thema. Wir seien ja letztlich alle nur im Transit und Kunstwerke halt auch. Okay, wenn das so ist: Ich bin dann mal weg und ziehe ins Zollfreilager.

HINWEIS

Monika Roth (63) ist Professorin für Compliance und Finanzmarktrecht an der Hochschule Luzern – Wirtschaft. Anfang Mai dieses Jahres erscheint ihr neues Buch «Wir betreten den Kunstmarkt – Geldwäscherei, Zollfreilager und Interessenkonflikte» im Dike-Verlag Zürich.