

Türkische Goldhändler unter Druck

Rekordpreis des Edelmetalls würgt den Handel am Basar fast vollständig ab



Nur schauen, nicht kaufen. Die Kunden im Grossen Basar von Istanbul halten sich derzeit mit Goldkäufen zurück. Foto Look-Foto

CARSTEN HOFFMANN, DPA

Viele Türken sparen schon traditionell in Gold und kaufen nun nicht mehr dazu. Im Handel geht kaum noch etwas, seit die Preise durch die Decke geschossen sind.

Sabahattin Bas sitzt auf mehr als 300 Kilogramm Gold und kann sich über den in die Höhe geschossenen Kurs nicht freuen. Bei ihm und den anderen Goldhändlern im Grossen Basar von Istanbul gibt es lange Gesichter. Während Gold in

Deutschland schon mancherorts knapp ist, geht in den Geschäften am grossen, alten Goldhandelsplatz Istanbul kaum noch etwas.

«Abgesehen vom Export haben wir hier zwei Sorten Kunden. Es gibt die Schmuckkäufer und die Sparer», sagt Bas. Doch angesichts des Goldpreises, der am vergangenen Montag ein neues Rekordhoch von 1262,30 Dollar je Feinunze (31,1 Gramm) erreicht hatte, halten sich türkische Käufer

zurück. Viele Familien halten traditionell Gold und haben schon gekauft, als Sparen in Gold in Mitteleuropa und Übersee noch verlacht wurde.

SPEKULATION. Viele Türken spekulieren auf weiter steigende Preise und verkaufen auch nicht. «Wir sind sehr betrübt über den hohen Goldpreis», sagt Bas. «Der mögliche Spekulationsgewinn der eigenen Bestände ist für uns nicht so wichtig. Denken sie nicht in

Euro, denken sie in Kilogramm. Nur das zählt für uns.»

Kleine Geschäfte in dem Basar haben etwa 50 Kilogramm Gold auf Lager. Die Grossen halten Schmuck, Münzen und Barren von insgesamt bis zu einer halben Tonne. In den Auslagen strahlen Brautschmuck, traditionelle Armreifen, Ringe und auch das Gold des «kleinen Mannes», eine Ceyrek («Viertel») genannte dünne Medaille, die derzeit für umgerechnet etwa 53 Euro

über den Tisch geht. Händler wie Ali Sözen sind auf dieses Geschäft spezialisiert.

Der Ceyrek wird mit einer kleinen, roten Schleife versehen und traditionell als Geschenk verkauft. Gleichzeitig kauft Sözen Altgold an. Für ein solches Geschäft braucht man nur zwei bis drei Quadratmeter, eine Waage und einen Tresen. «Der private Handel ist fast zum Erliegen gekommen. Niemand kauft und jeder hält sein Gold», sagt er. «Die meisten Menschen erwarten höhere Preise, sind sich aber auch nicht sicher.»

TOURISTEN STÖREN. Fieberhaft wird der aktuelle Istanbul-Goldpreis am Rande des Grossen Basars bestimmt. In der dunkel wirkenden Nebenstrasse schiebt man seine Geldbörse unwillkürlich etwas tiefer in die Hosentasche. Etwa 20 Händler stehen zusammen und rufen ihre Preise, während sie mit drei oder vier Mobiltelefonen gleichzeitig jonglieren. Touristen verirren sich nicht so oft in diese Ecke, werden aber auch als störend empfunden.

«Am Telefon habe ich mein Büro. Dort werden internationale Nachrichten und Wirtschaftsagenturen verfolgt», sagt Händler Atilla Kapikaya. Weltweit drehen Investoren und Nationalbanken das Rad. Grosse Länder wie China stocken ihre Goldreserven angesichts der Unsicherheiten in der Finanz- und Schuldenkrise auf. «Das Gold steht hier gerade bei 1229 US-Dollar pro Unze», sagt Kapikaya. «Ich meine, es geht nun erstmal weiter auf und ab.»

Denner plant 50 neue Läden

Ausbau auf 800 Filialen

Denner will in den nächsten Jahren bis zu 50 neue Läden eröffnen. Zurzeit hat die zur Migros gehörende Kette 750 Läden.

«Wir streben total 800 Filialen an», kündigte Denner-Chef Peter Bamert am Wochenende an. «Wir sind in den Quartieren und in Einkaufszentren präsent. Trotzdem gibt es noch ein paar weisse Flecken», sagte er im Interview mit den Zeitungen «Sonntag» sowie «Zentralschweiz am Sonntag». Alleine dieses Jahr eröffne der Discounter darum 10 bis 15 neue Filialen und Satellitenläden.

Auch plane Denner einen höheren Anteil Eigenmarken. Den Kampf mit den Konkurrenten Aldi und Lidl will Bamert aber unter anderem mit dem Weingeschäft und dem Frischsortiment gewinnen. «Das bringt neue Kunden in unsere Läden.» Der Preis alleine sei nicht alles.

MEHR PARALLELIMPORTE. Nachdem sich Denner vor Gericht das Recht erstritten hat, die Zahnpastamarke Elmex an den offiziellen Kanälen vorbei direkt zu tieferen Preisen zu importieren, will Bamert diesen sogenannten Parallelimport nun noch verstärken. Konkret sollen künftig auch Deoroller von Rexona, Nivea-Creme und die Bodymilk von Dove über Parallelimporte günstiger beschafft werden.

Angesprochen auf den tiefen Eurokurs, der die Preise eigentlich sinken lassen müsste, sagte Bamert mit Bezug auf den Wein Bordeaux: «Da muss ich Sie leider enttäuschen. Den Jahrgang 2008, der im Herbst in die Läden kommt, haben wir bereits im Jahr nach der Ernte bezahlt.»

Mit dem Geschäft im ersten Halbjahr 2010 sei er zufrieden. Denner hat im vergangenen Jahr den Umsatz um 2,6 Prozent auf 3,02 Milliarden Franken erhöht. Damit wurde erstmals die Drei-Milliarden-Marke überschritten. SDA/dan

der baz-gast

Tempo 30: Wenn es denn sein muss – aber bitte ohne Bussen-Unsinn

REINER EICHENBERGER*



Wundern Sie sich auch darüber, wie in der Schweiz Tempo 30 eingeführt wird? Zumeist bedeutet es sehr teure bauliche Massnahmen wie Schwellen und Hindernisse, die die Technik der Autos und das Leben der Velofahrer bedrohen. Das Prinzip der Verkehrsplaner scheint klar: Je gefährlicher die Strasse, desto langsamer wird gefahren. Zudem werden Überschreitungen drakonisch bestraft. Wer sich mit den bis vor Kurzem erlaubten gut 50 bewegt – etwa wenn er nach einem Zwischenhalt vergessen hat, dass er in der 30er-Zone ist – verliert leicht den Fahrausweis und kassiert unglaublich hohe, einkommensabhängige Bussen, die schnell mehrere Tausend oder Zehntausend Franken betragen können. Ganz anders im Ausland: Da wird Tempo 30 oft nur einfach signalisiert, und die Bussen sind viel kleiner. Trotzdem scheinen sich die Autofahrer genau so gut oder gar besser an die Limiten zu halten. Weshalb das? Die Erklärung ist recht einfach: Wir haben ein völlig entgleistes Verkehrsbusenregime.

KAUM ABSCHRECKUNGSWIRKUNG. Die Bussen für manche Übertretungen – insbesondere dem Fahren mit der ansonsten für die Umstände normalen statt der durch Verwaltungsentscheid reduzierten Geschwindigkeit – sind viel zu hoch. So kann dann schon eine Geschwindigkeit, die vor Kurzem gleicherorts völlig normal war und anderenorts unter vergleichbaren Umständen noch üblich ist, wesentlich härter bestraft werden als etwa ein durchschnittlicher Einbruch. Wenn aber die Strafen so überhöht sind, kann das

Temporegime nicht konsequent überwacht werden. Denn sonst würden insbesondere die Anwohner von Wohnstrassen und ihre Besucher ihre Fahrausweise verlieren, was der für die Kontrolle der Geschwindigkeit auf Gemeindestrassen zuständigen Gemeindepolizei natürlich nicht recht wäre. Denn immerhin sind Anwohner ja auch Steuerzahler und die eigentlichen Chefs der Gemeindepolizei. Wenn aber die Kontrollintensität tief ist, wird einerseits trotzdem oft zu schnell gefahren, andererseits erscheinen die hohen Bussen dann als ungerecht. Es wird reiner Zufall, ob man bei einer versehentlichen Schnelfahrt erwischt wird oder nicht. Solche hohen Zufallsstrafen haben aber

Die volkswirtschaftlichen und persönlichen Kosten der heutigen Regelung dürften riesig sein.

kaum Abschreckungswirkung, und sie unterwandern die Motivation der Bürger, sich freiwillig an die Gesetze zu halten. Deshalb müssen dann die Strassen so verengt und gefährlich gemacht werden, dass möglichst alle Autofahrer zu Tempo 30 gezwungen werden und Tempo-50-Fahrer als wahre Sünder dastehen. Die volkswirtschaftlichen und persönlichen Kosten der heutigen Regelung dürften riesig sein, auch wenn die zuständigen Ämter die Kosten in Form von baulichen Massnahmen, Unfällen wegen gefährlichen Hindernissen und unübersichtlichen Stellen, der Kriminalisierung der Autofahrer, sowie der Zerstörung ihrer

Bereitschaft, sich freiwillig an Verkehrsnormen zu halten, nicht richtig erfassen und veröffentlichen. Was also tun? Wie so oft ist die Lösung einfach: Die Strafen müssen gesenkt, aber die Kontrollintensität muss erhöht werden. In der Theorie der Kriminalität besteht mittlerweile Konsens, dass die reine Strafhöhe kaum abschreckenden Charakter hat und oft negative Reaktionen hervorruft.

SCHNELLE DURCHSETZUNG. Eine grosse Abschreckungswirkung haben hingegen hauptsächlich eine hohe Strafwahrscheinlichkeit sowie eine schnelle Durchsetzung der Strafe. Dank tieferen Strafen und höherer Kontrollintensität würden die Verkehrsünder ihre Busse als weniger zufällig und damit als gerechter empfinden. Dank höherer Kontrollintensität könnten auch regelmässige Schnelfahrer – die die heutigen seltenen Kontrollen dank modernen Informationssystemen und Radiomeldungen leicht erkennen können – besser erfasst und gezielt bestraft werden. Schliesslich würden die Autofahrer aufmerksamer, und unbeabsichtigtes Schnelfahren hätte keine so dramatischen Konsequenzen mehr. Deshalb könnte dann auch auf die aufwendigen und oft gefährlichen Baumassnahmen verzichtet werden, und Tempo 30 einfach nur noch – gut sichtbar dank Tafel und grosser 30 auf der Strasse – signalisiert werden. Meine Prognose ist, dass so viel Geld gespart werden könnte, die Geschwindigkeitsvorschriften besser eingehalten würden, anständige Autofahrer weniger kriminalisiert würden, und ihre Bereitschaft, sich freiwillig an all die anderen Verkehrsvorschriften zu halten, gestärkt würde.

* Reiner Eichenberger ist Professor für Finanzwissenschaft an der Universität Fribourg

Toyota Lexus verliert Benzin bei Crash-Test

Autobauer ruft Tausende Autos zurück



Rückruf. Das neue Hybrid-Luxusauto Lexus HS 250h von Toyota hat Probleme mit der Treibstoffleitung. Foto Keystone

Der japanische Autohersteller Toyota hat in den USA eine neue Rückrufaktion gestartet. Betroffen sind 17000 Fahrzeuge vom Typ Lexus, genauer das diesjährige Hybridmodell HS 250h, berichtet CNN.

Bei einem Crashtest der US-Verkehrssicherheitsbehörde hat das neueste Modell des Toyota Lexus mehr Sprit verloren als zulässig. Grund sollen Probleme mit der Treibstoffleitung sein. Davon betroffen ist die neue Hybrid-Luxuslimousine Lexus HS 250h. Am Freitag rief Toyota in den USA deshalb vorsorglich 17000 Fahrzeuge zurück.

Eine Lösung für das Problem hat der Autohersteller aber noch nicht parat. In eigenen Tests blieb der Lexus unauffällig. Auch auf der Strasse ist Toyota nichts von Problemen bekannt.

BRANCHE NERVÖS. Die gesamte Autoindustrie reagiert seit dem Rückruf-Debakel bei Toyota

höchst nervös auf technische Pannen. In den vergangenen Wochen haben sich die Warnungen der Hersteller auffällig gehäuft.

Toyota musste wegen klemmender Gaspedale, rutschender Fussmatten und kurzzeitig aussetzender Bremsen rund 8,5 Millionen Autos zurückrufen. Der Imageschaden war enorm. Der Autohersteller musste die Rekordstrafe von 16,4 Millionen Dollar zahlen, weil er die Behörden auf dem wichtigen US-Markt nicht rechtzeitig informiert hatte.

DOPPELT PEINLICH. Der neue Rückruf ist nun doppelt peinlich: Zum einen handelt es sich um einen Hybridwagen – die Vorzeigetechnik der Japaner. Zum anderen ist Lexus die Nobelmarke des Konzerns. Besonders in den USA ist Lexus sehr beliebt. Von den Stückzahlen her liegt die Marke hier auf Augenhöhe mit BMW oder Mercedes.

Doch die Qualität leidet unter dem raschen Wachstum, wie jüngst eine Studie der Marktforscher von JD Power gezeigt hatte. Diese hatten die Fehlerhäufigkeit bei Neuwagen untersucht. Der langjährige Sieger Lexus rutschte auf Rang vier ab hinter Porsche, die Honda-Nobelmarke Acura und Mercedes.

Lexus hatte bereits im April schwer gepatzt. Der Geländewagen GX 460 drohte bei Ausweichmanövern oder in zu schnell gefahrenen Kurven umzukippen. Toyota bekam das Problem mit einer Neuprogrammierung des elektronischen Stabilitätsprogramms in den Griff. SDA/DPA