

Spekulationsobjekt Schweizerische Nationalbank

## Liebling der Anleger

In den weniger frequentierten Segmenten der Aktienmärkte finden sich interessante Nebenwerte, deren Existenz überrascht. So ist in Belgien eine Palmölplantage börsennotiert, in den USA eine Firma zur Unterwasser-schatzsuche sowie neuerdings mehrere Marihuanafirmen. In London konnte man jahrelang Aktien eines japanischen „Liebeshotels“ erwerben. Sogar Anteilsscheine von vier Notenbanken sind publikumsnotiert. Die Aktien der Schweizerischen Nationalbank (SNB) sind sogar Liebling der Anleger geworden. Von nicht einmal 1.700 Franken am Jahresbeginn ist der Aktienkurs auf inzwischen über 3.000 Franken gestiegen, wobei es erst im Juli richtig losging.



VON THOMAS KIRCHNER

»Bei der BIZ bekamen die Minderheitsaktionäre eine Prämie von hundert Prozent.«

Getrieben wird diese Hausse von der SNB-Politik, die Fremdwährung gegen Emission neuer Franken aufkauft, um so den Franken schwach zu halten. Die Währungsreserven wiederum hat die SNB nicht wie andere Zentralbanken ausschließlich in Staatsanleihen, sondern teilweise in Aktien investiert, 714 Milliarden Franken beträgt das Portfolio, davon liegen 308 Milliarden in Euros. Durch den vierprozentigen Währungsverfall des Franken gegenüber dem Euro seit Juni ist der Wert dieser Anlagen um zwölf Milliarden Franken gestiegen. Teilweise wurden diese Gewinne durch den noch schwächeren Dollar ausgeglichen – 84 Milliarden Dollar liegen in US-Aktien.

Die Gewinne sollen in diesem Jahr maßgeblich zum Haushaltsüberschuß der Schweiz von 500 Millionen Fran-

ken beitragen. Doch für Anteilseigner ist bisher völlig unklar, ob und wie sie jemals in den Genuß der Gewinne kommen. Die Dividende ist gesetzlich auf sechs Prozent des Aktiennennwerts von 250 Franken begrenzt, also auf 15 Franken pro Jahr, der Rest geht an Bund und Kantone. Bleibt nur die Hoffnung, daß die SNB die Aktien der Minderheitsaktionäre aufkauft. Wie geschehen im Jahr 2000 bei der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) in Basel. Damals bekamen die Minderheitsaktionäre eine Prämie von fast hundert Prozent auf den Aktienkurs. Doch dies wäre eine politische Entscheidung, die im heutigen antikapitalistischen Klima eher unwahrscheinlich ist.

Andere Notenbanken sind derzeit bessere Anlagen. Die griechischen und belgischen Zentralbanken bieten mit je knapp fünf Prozent zehnmal höhere Dividendenrenditen als die Schweizer. Denn Kursphantasien enttäuschen Notenbankaktien häufig. Die Bank von Japan zahlt überhaupt keine Dividende und notiert rund

95 Prozent unter ihrem Höchstkurs aus dem Jahr 1989. Kaum besser ist die Griechische Zentralbank, die 84 Prozent unter ihrem Höchstkurs von 2005 steht, aber immerhin ordentliche Dividenden zahlt. Vergleichsweise gut notiert die Belgische Nationalbank mit 35 Prozent Abschlag vom Höchstkurs von 2010. Aktien der SNB sind also nur etwas für Anleger, die die Hoffnung haben, daß die Schweizer Politik die Minderheitsaktionäre teuer loswerden will.

Merkels Milliardenversprechen soll Diesel-Fahrer beruhigen

## Nach dem Wahlag ist Zahlag

Von Jörg Fischer

Wer glaubt, bei der Diesel-Hatz geht es um die Volksgesundheit und den Umweltschutz, der wählt entweder die Grünen oder freut sich naiv auf Angela Merkels vierte Amtszeit. Es ist auch kein Angriff auf die deutsche Wirtschaft, es geht schlicht ums Geschäft. „Mit Software-Updates allein ist es nicht getan“, erklärte anlässlich des jüngsten Dieselpipfels Handwerkspräsident Hans Peter Wollseifer. Die Autoindustrie solle auch die Hardware der Dieselmotoren auf ihre Kosten austauschen. Warum? Das bringt Zusatzumsatz in vierstelliger Höhe für die Werkstätten – pro Dieselfahrzeug.

Daß letztlich die Bürger zahlen, dafür sorgen gewiefte Konzernlobbyisten. Einen Vorgeschmack lieferte die Zusage der Kanzlerin, den „Mobilitätsfonds“ für die Kommunen auf eine Milliarde Euro zu verdoppeln. Mit Steuergeld sollen Ladestationen für die elektrischen Drittwagen der Besserverdiener finanziert oder Busse und Müllwagen auf alternative Antriebe umgestellt werden. Das freut

die Klientel von Wollseifer und die Autoindustrie. Volkswirtschaftlich ist es aber völliger Irrsinn, funktionierende Fahrzeuge durch teure und unausgereifte Prototypen zu ersetzen.

Schon die Einrichtung der Umweltzonen ab 2008 war kein Diktat aus Brüssel, sondern dies wurde mit Zustimmung der Merkel-Regierung beschlossen. Die Stadtluft in Berlin oder Köln wurde dadurch nicht spürbar besser, aber Privatleute und Firmen mußten ihre Dieselaautos mit Schadstoffgruppe Euro 1 bis 3 durch Neuwagen mit kreativer Abgastech-nik ersetzen – selbstverständlich auf eigene Kosten. Im August ist nun der Absatz von Diesel-Pkw im Jahresvergleich um 14 Prozent eingebrochen, der von Benzinern hat um 15 Prozent zugelegt. Letztere haben aber meistens Direkteinspritzermotoren unter der Haube. Deren Feinstaub-Problem und CO<sub>2</sub>-Ausstoß wird aber erst nach der Bundestagswahl entdeckt. Und wie sagte Angela Merkel kürzlich prophetisch: „Den Diesel wird es noch viele, viele Jahre lang geben.“



Niedersächsischer Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD/M.) übergibt Hybrid-Polizeiauto: Wird die technologische Zukunft weiter offengehalten?

## Der neue Charme staatlicher Regulierung

Autoindustrie: Eine Quote für Elektroantriebe ist eine Innovationsbremse / Roadmap in die Planwirtschaft?

DIRK MEYER

Für die einen scheint die Sachlage klar: Hohe Abgasbelastungen durch den Verkehr sind das Ergebnis eines Marktversagens, weshalb der Staat mit Fahrverboten und einer Neuzulassungsquote für Elektroantriebe drastisch reagieren sollte. Auch für die anderen ist die Position eindeutig: Es muß etwas für den Umweltschutz getan werden – doch mit welcher Technologie bleibt offen. Politisch stehen die Staatslenker damit in einer vorteilhaften Position: Einer scheinbar klaren Problemanalyse folgen konkrete Lösungen.

Ein genaues Hinschauen offenbart jedoch weniger ein Markt- als vielmehr ein Politikversagen: International herrscht beim Umwelt- und Gesundheitsschutz Uneinigkeit. Beim „Dieselgate“ versagte die nationale und die EU-Aufsicht. Die enorme Diskrepanz zwischen Prüfstandsergebnissen und Praxisstet wurde erst durch den Umweltverein International Council on Clean Transportation (ICCT) und die US-Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) publik. In einigen Bereichen sind

die Autobauer allerdings gar nicht so schlecht. So sind die verkehrsbedingten Schadstoff-Emissionen in Deutschland trotz gestiegenen Verkehrsaufkommens von 1995 bis 2014 gesunken: bei Schwefeldioxid um 98 Prozent, bei Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) um 60 Prozent, bei Feinstaub um 72 Prozent und bei Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) um 13 Prozent. Allerdings wurden auch Abgasvorschriften weiter verschärft.

Gegen die Festlegung einer E-Quote sprechen nicht nur die teuren Erfahrungen der Energiewende mit ihren falschen Instrumenten, sondern auch ganz einfache Überlegungen: Eine Politik nach dem Gebotsprinzip fußt auf einer Annahme besseren Wissens. Die Vorgabe einer Technologie setzt vollständige Informationen über zukünftige, unbekannte technologische Möglichkeiten voraus. Informationen über den besten Weg müssen bekannt sein, was bei Vorstößen ins technische Neuland per se nicht möglich ist. Alternative Wege werden von den Firmen ausgeblendet und neue Erkenntnisse können nicht genutzt werden. Das Ergebnis ist eine sozialistische Planwirtschaft im Automobilmob: Die Politik gibt die Technologie vor, die die Unternehmen umsetzen und die Verbraucher nutzen müssen.

Insofern liegt das Fünf-Punkte-Papier von SPD-Kanzlerkandidat Martin Schulz, das eine Elektroautoquote auf EU-Ebene fordert, konzeptionell nahe der angekündigten Acht-Prozent-Quote die in China ab 2018 oder 2019 gelten soll. Die chinesische E-Quote läßt aber sogar Spielräume zu und errechnet sich nach Punkten, die für bestimmte Ziele vergeben werden, wie etwa die Reichweite. Derzeit wäre die E-Quote in China bereits zu sechs Prozent erreicht, da auch Benzinautos, die einige Kilometer rein elektrisch fahren können („Plug-in-Hybride“) dazuzählen.

### Die Kobaltvorräte liegen im Bürgerkriegsland Kongo

Die Euphorie für die E-Mobilität erstaunt um so mehr, da entscheidende Fragen ungelöst sind. Woher kommen die Spezialrohstoffe für die Batterien wie Kobalt, Lithium, Graphit, Nickel, Mangan? Kobalt wird als Nebenprodukt von Nickel und Kupfer gewonnen, so daß das Angebot produktionstechnisch begrenzt ist. Lithium ist derzeit nicht knapp, aber die Ökobilanz ist durch den Verbrauch großer Mengen Grundwassers in den ehemaligen Salzseen im „Lithium-Dreieck“ Argentinien/Bolivien/Chile schlecht. Hinzu kommt eine ungeklärte Entsorgung der Altbatterien. Der Strom für die E-Autos würde derzeit in Deutschland zu 70 Prozent aus Kern- und Kohlekraftwerken kommen.

Auch die „Moralbilanz“ ist angesichts der Arbeitsbedingungen in den Rohstoffminen, wo beispielsweise Kinderarbeit stattfindet, dürftig. Etwa 60 Prozent der Kobaltvorräte liegen zudem im Bürgerkriegsland Kongo. Die EU hat kürzlich eine „Sorgfaltspflicht“ für den Import von Konfliktmineralien beschlossen – mit einer Ausnahme: Kobalt. Schließlich fehlen die wesentlichen Merkmale einer Schlüsseltechnologie: kostengünstige Energiespeichermedien (Kostenanteil am E-Auto etwa 40 Prozent), genügend Reichweite und kurze Akkuladzeiten.

Bei nur 15 Prozent Garagen-Pkw sind die Lademöglichkeiten selbst für Plug-in-Hybride ein ungelöstes Problem.

Nicht Gebote, sondern Verbote drohen im Ausland: So wollen Norwegen ab 2025 sowie Großbritannien und Frankreich ab 2040 keine Autos mit Verbrennungsmotoren mehr zulassen. Auch mehrere US-Bundesstaaten sowie die kanadische Provinz Québec haben ähnliches angekündigt. Aber durch das hier praktizierte Verbotsprinzip wird den Forschern ein wesentlich größerer Freiraum ermöglicht: Erlaubt ist, was nicht verboten ist. Die technologische Zukunft wird offengehalten – etwa für die Brennstoffzelle (Wasserstoff), synthetische Kraftstoffe oder Synthesegas (Power to Liquid/PTL, Wind- und Solargas).

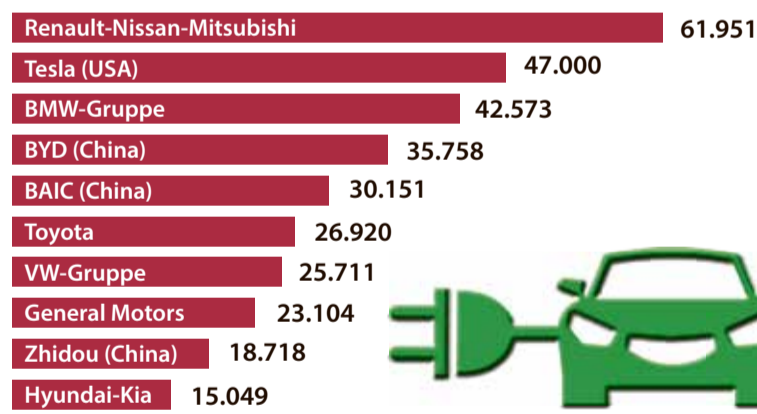
Wesentlich ist die Aufgabenteilung zwischen Staat und Wirtschaft. Dem Staat fällt die Aufgabe zu, unter der Mitwirkung von Naturwissenschaftlern, Ökonomen und Juristen klare Ziele im Sinne von Umwelt- und Gesundheitsstandards zu definieren. Sollte eine globale Steuerung durch Umweltpreise (Stichwort: CO<sub>2</sub>-Abgabe) aufgrund von Kleinteiligkeiten nicht praktikabel sein, wäre ein Herunterbrechen auf Wirtschaftssektoren geboten. Eine preisliche Steuerung von Umweltressourcen ähnlich den Energiepreisen hätte den Vorteil, daß die Einsparung zu den geringsten Vermeidungskosten je eingesparter Tonne NO<sub>x</sub>/CO<sub>2</sub> realisiert würde.

Die Unternehmen würden entsprechend dieser Anreize Vermeidungstechnologien entwickeln und gleichzeitig die Offenheit für zukünftige, noch bessere Lösungen behalten. Insofern gebieten die Mängel einer staatlichen Technologieplanung eine neue Bescheidenheit. Die erfahrungsgemäß bessere Zukunft ist das Ergebnis „menschlichen Handelns, aber nicht menschlichen Entwurfs“, mahnte schon der Wirtschaftsnobelpreisträger Friedrich August von Hayek.

Prof. Dr. Dirk Meyer lehrt Ökonomie an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.

### Absatz von Elektro- und Hybridautos

1. Halbjahr 2017 der zehn größten Hersteller Weltweit 452.329



### Ihr Bestellschein

JF-Buchdienst · Hohenzollernndamm 27a · 10713 Berlin  
Fax: 030-864953-40 · Bestelltelefon: 030-864953-25

Hiermit bestelle ich zur sofortigen Lieferung folgende Titel:

Expl.	Bestell-Nr.	Autor/Kurztitel	Euro

abschicken, faxen oder gehen Sie online: [www.jf-buchdienst.de](http://www.jf-buchdienst.de)

Bestelladresse (Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen) \_\_\_\_\_ Kundennummer (falls zur Hand) \_\_\_\_\_  
 Vorname/Name \_\_\_\_\_  
 Straße/Nr. (kein Postfach) \_\_\_\_\_  
 PLZ/Ort \_\_\_\_\_  
 Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

Datum/Überschrift  
 Deutschland-Versandkostenfrei bei Bestellungen ab EUR 50,-. Bei Bestellungen unter EUR 50,- beträgt der Versandkostenanteil EUR 3,90. Postalisches Ausland: Belieferung nur gegen Vorkasse! Bei Lieferung in die EU-Länder fällt zusätzlich zum Buchpreis eine Versandkostenpauschale von EUR 12,- an. Für alle anderen europäischen Staaten beträgt die Pauschale EUR 14,-. Für außereuropäische Staaten EUR 18,-. Die Bücher sind vom Umtausch ausgeschlossen!

JF BUCHDIENST  
 JUNGE FREIHEIT Medienversand

gehen Sie online:  
[jf-buchdienst.de](http://jf-buchdienst.de)

Andreas Marquart, Philipp Bagus, Roland Tichy  
**Wir schaffen das – alleine!**

Warum kleine Staaten einfach besser sind

„Nur die Vereinigten Staaten von Europa werden im Wettbewerb mit Asien und Amerika bestehen können.“ Dieses EU-Dogma wird von den beiden Bestsellerautoren gründlich auseinandergerissen. Tatsächlich gedeihen in Staatsmoloch nämlich Bevormundung, Korruption und Verschwendung. 160 S., geb.



Best.-Nr.: 93381

EUR 14,90

Peter Seewald, Jakob John Seewald  
**Welt auf der Kippe**

Zu viel, zu laut, zu hoch – macht Schluss mit dem Wahnsinn! Empört euch nicht nur, tut etwas! Peter und Jakob John Seewald machen den Irrsinn unserer Zeit sichtbar. Mit genauen und kritischem Blick zeigen sie Zusammenhänge auf, die uns in der Flut der täglichen Nachrichten verborgen bleiben. Ein aufrüttelnder Appell und Augenöffner! 272 S., Pb.



Best.-Nr.: 93519

EUR 18,99

Frank Hennig  
**Dunkelflaute**

Oder warum Energie sich nicht wenden lässt

Täglich werden wir mit den Begriffen einer als alternativlos gepriesenen Energiewende konfrontiert. Zunehmend gehen Bezeichnungen der allgemeinen Vergrünung in den Alltagsgebrauch über. Frank Hennig greift diese Begriffe auf und kommentiert sie locker und zugespitzt. 272 S., geb.



Best.-Nr.: 93490

EUR 16,99

Roland Springer  
**Spurwechsel**

Wie Flüchtlingspolitik wirklich gelingt  
 Deutschland beschreitet einen Sonderweg: Unter dem Banner humanitärer Hilfe werden Flüchtlinge ohne Begrenzung ins Land gelassen und finanziell versorgt. Professor Springer beschreibt die Probleme der Integration muslimischer Asylbewerber und plädiert für einen Spurwechsel. 176 S., Pb.



Best.-Nr.: 93491

EUR 16,99

Markus Vahlefeld  
**Mal eben kurz die Welt retten**

Die Deutschen zwischen Größenwahn und Selbstverleugnung

Das linke Denken hat in Deutschland zu einer Blase geführt, die langsam aufplatzt. Der Irrsinn hat damit zu tun, dass Deutschland schon immer heiß, eine Sache um ihrer selbst willen zu über-treiben. 244 S., Pb.



Best.-Nr.: 93474

EUR 16,00

William F. Engdahl  
**Geheimakte NGOs**

Wie die Tarnorganisationen der CIA revolutionen, Umstürze und Kriege anzetteln  
 Die Motive der NGOs klingen edel, aber sie bringen Krieg, Gewalt und Terror. William Engdahl zeigt, wer hinter ihnen steckt, wer sie finanziert und wie sie Ukraine-Konflikt, Arabischen Frühling, Syrienkrieg, Flüchtlingskrise und islamischen Terrorismus beeinflusst haben. 268 S., geb.



Best.-Nr.: 93464

EUR 22,95

Thorsten Schulte  
**Kontrollverlust**

Wer uns bedroht und wie wir uns schützen



Die Bundesregierung verstößt gegen Recht und Gesetz, die Brüsseler Technokraten reißen immer mehr Macht an sich; Freiheit, Sicherheit und Wohlstand sind in Gefahr! Es liegt an uns allen, unsere Meinungsvielfalt, Privatsphäre, Rechtsstaatlichkeit und unser Bargeld zu bewahren. 288 S., geb.

Best.-Nr.: 93521

EUR 19,95

Abbildungen können vom Original abweichen!