

Ausblick: Australien, USA und EU verharren im Keller

Japanische Zinsen drohen

Wenn Donald J. Trump in Sachen Zinsen huster, dann bekommt der Chef der amerikanischen Zentralbank (FED) Schnupfen und bei der Europäischen Zentralbank (EZB) legen sie sich ins Bett.

Aber dieses Mal kommt die Epidemie aus Australien. Dort hat die Zentralbank die Leitzinsen um ein Viertelprozent auf 1,25 Prozent gesenkt, was für Australien ein Tiefstwert ist. Der Grund ist: Die Australier blicken der ersten Rezession seit 1991 ins Auge, und die wollen sie mit einer Erhöhung der umlaufenden Geldmenge und Quantitative Easing, also einer Lockerung der Geldpolitik, abfedern.

Auch Jerome Powell, der FED-Vorsitzende, hat signalisiert, daß er für weitere Zinssenkungen offen wäre. In den USA liegt die Sache allerdings anders – die amerikanische Wirtschaft läuft auf Hochtouren. Von einem Abschwung kann keine Rede sein.

Aber Powell hat Angst, daß Trumps Handelskrieg mit China und Mexiko sich negativ auf die amerikanische Wirtschaft auswirken könnte, also verkündet er vorab, daß er zinspolitisch Gewehr bei Fuß stehe.

Der Dritte im Bunde, der die Zinsen zwar nicht senken kann, (was bei null Prozent ohnehin nicht möglich wäre), sie aber zumindest bis Mitte 2020 tief halten will, ist EZB-Chef Mario Draghi. Die Schritte der australischen und der amerikanischen Notenbank sind nachvollziehbar. Sie folgen einem Axiom des Monetarismus, das besagt: Wenn eine Rezession droht, dann Zinsen senken und Geldmenge ausweiten, um die Wirtschaft wieder anzukurbeln.

In der EU steht ein Konjunkturabschwung bevor, auch wenn heute noch keiner weiß, wie heftig der ausfallen wird. Er läßt sich mit den Instrumenten der Geldpolitik nicht mehr bekämpfen. Eine Verschärfung des Strafzins für Bankeinlagen oder die Wiederaufnahme des umstrittenen Kaufprogramms für Staatsanleihen hilfsbedürftiger EU-Länder – Maßnahmen, von denen Draghi stets raunt – werden die EU aus ihrer Dauerrezession nicht herausreißen.

Jetzt zeigt sich, daß die Nullzinspolitik der EZB zur Rettung der EU-Südländer das Drehen an der Zinsschraube, die einst mächtigste Waffe des Monetarismus, stumpf gemacht hat. Die EZB, da sie keine anderen Mittel mehr hat, wird den Leitzins lange – vielleicht gar Jahrzehnte – um die null Prozent halten. Wer das nicht glaubt, der schaue nach Japan, wo der Leitzins der Bank of Japan seit

1995 unter einem Prozent liegt. Für Deutschland bedeutet dies, daß die Bauzinsen niedrig und die Immobilienpreise hoch bleiben werden. Der Euro wird auf seinem niedrigen Niveau gegenüber dem US-Dollar noch jahrelang verharren. Sparbücher und Festgeldanlagen werden auch weiterhin so gut wie nichts einbringen – nur die Aktienmärkte werden, nach Korrekturen, auch weiterhin auf hohem Niveau rangieren.



VON
MARKUS
BRANDSTETTER

»Die Nullzinspolitik zur Rettung der Südländer hat das Schwert stumpf gemacht.«

1995 unter einem Prozent liegt. Für Deutschland bedeutet dies, daß die Bauzinsen niedrig und die Immobilienpreise hoch bleiben werden. Der Euro wird auf seinem niedrigen Niveau gegenüber dem US-Dollar noch jahrelang verharren. Sparbücher und Festgeldanlagen werden auch weiterhin so gut wie nichts einbringen – nur die Aktienmärkte werden, nach Korrekturen, auch weiterhin auf hohem Niveau rangieren.

Verbote: Einwegkaffeebecher und Amazon-Retouren

Richtig, aber falsch

Von Mathias Pellack

Getreu dem Motto „Ein blindes Huhn findet auch mal ein Korn“ fordern Grüne regelmäßig neue Verbote. Nachdem sie es mit Motorrollern, Limonaden an Schulen und Osterfeuern versucht haben, schlägt Grünen-Fraktionschefin Katrin Göring-Eckardt nun vor, den Versandhandel zu sanktionieren.

Das erkannte Problem ist: Versandunternehmen wie Amazon vernichten regelmäßig Retouren, weil etwa Instandsetzung, Rückversand an den Hersteller und Fehlerprüfung zusammengekommen teurer wären, als das Gerät zu ersetzen. Göring-Eckardt konstatiert gegenüber den Funke-Medien richtig: „Wir erleben eine Perversion der Wegwerfgesellschaft.“

Sie fordert daher „Erstens: Dem Online-Handel wird verboten, neuwertige Produkte, die zurückkommen, zu vernichten.“ Zweitens müßten die Rohstoffe zurück in den Kreislauf. Und drittens sollten zurückgeschickte Produkte, die nicht mehr in den Verkauf können, verschenkt werden.

Wer kurz die Hoffnung hegte, die Grünen wollten unsere „Wegwerfgesellschaft“ tatsächlich auf den Müllhaufen der Geschichte befördern, wird hier eines Besseren belehrt. Unternehmen regulieren, die billige Produkte massenhaft auf den Markt werfen, will offenbar niemand. Ressourcenschonend ist das nicht.

Bei so viel Engagement versucht auch der zweite Fraktionsvorsitzende der Grünen im Bundestag, Anton Hofreiter, nicht zurückzustehen. Den Einwegkaffeebecher, so verlangte er in der *Bild am Sonntag*, solle „die Bundesregierung konsequent und noch in diesem Jahr durch ein bundesweites Pfandsystem für Mehrwegkaffeebecher“ ersetzen. Der stehe „exemplarisch für den Müllwahnsinn in Deutschland“.

Die Lösung indes ist schlecht, da Mehrwegbecher die grundlegende Funktion des Einwegbechers nicht erfüllen können. Statt einfach zum nächsten Mülleimer müssen sie zu einem Händler getragen werden, der womöglich ganz woanders ist.

Radikal, sofort – und koste es, was es wolle

Elektromobilität: Eine Milliardenwette auf die Zukunft / Politische Zurückhaltung wäre angebracht

DIRK MEYER

Das Dieseldiesel von VW ist das Fukushima der Autoindustrie. Getrieben von schlechtem Gewissen, gesellschaftlichem Druck, aktivistischen Umweltschützern und neuen EU-Abgasnormen, wird ein begründetes Anliegen – die Eindämmung von Treibhausgasen – in einer kopflosen, jakobinischen Revolution umgesetzt: Die Elektromobilität – radikal, sofort, alternativlos, koste es, was es wolle. Begleitet von der Einordnung als „gut“ (neue Benziner) und „schlecht“ (Diesel), werden Widersprüche und Nebenwirkungen gelehrt, symbolische Ersatzhandlungen (Innenstadtfahrverbote) vorgenommen und ein sozialer Ausgleich für die hohen E-Kosten gefordert.

Strommix für die Batterieherstellung

Batterieelektrische Motoren, so der Fachausdruck, gelten als emissionsfrei und senken im Neuwagenmix den durchschnittlichen Ausstoß der Fahrzeugflotte. Nach den Abgasskandalen geht es hier aber um eine weitere, diesmal EU-behörliche Irreführung der Verbraucher. Es bedarf keiner Fachkunde, um sowohl bei der Produktion der Batterien wie auch beim Ladestrom einen nicht unerheblichen Ausstoß an CO₂ und andere Umweltlasten zu vermuten. Während Verbrennungsmotoren zirka 80 Prozent der Treibhausgas-Emissionen im Betrieb verursachen, entsteht bei einem E-Pkw durch die Produktion der Batterie ein „CO₂-Rucksack“ von über 30 Prozent. Knapp 70 Prozent entfallen auf die Strombereitstellung.

Untersuchungen zur relativen Vorteilhaftigkeit des CO₂-Ausstoßes kommen aufgrund unterschiedlicher Annahmen zu abweichenden Ergebnissen (JF 18/19). Entscheidender Einflußfaktor für den Vorteil der E-Mobilität ist der Strommix für die Batterieherstellung und für den Ladestrom. Da ein Großteil der Batterien in China (37 Prozent), Südkorea (10 Prozent) sowie Polen und Ungarn (10 Prozent) produziert wird, kommen hier deutlich mehr Kohlekraftwerke zum Einsatz als in Deutschland. Einige Studien belegen die Vorteilhaftigkeit des E-Pkw, indem sie Anleihen auf die Zukunft nehmen und den Anteil der regenerierbaren Energien in Deutschland von derzeit 35 Prozent einfach höher ansetzen. Aufgrund der größeren Batterie sind E-Pkw mit großer Reichweite generell umweltbelastender. Hier liegt die Grenze ihres Vorteils derzeit bei etwa 400 Kilometer. Schließ-



Neuer VW ID.3: Unterschiedliche Interessenten brauchen verschiedene Mobilitätskonzepte

lich beeinflusst eine eventuelle Weiterverwendung der Batterie als stationärer Energiespeicher nach 200.000 Kilometer bei noch etwa 60 bis 70 Prozent Speicherkapazität die CO₂-Vorteilhaftigkeit.

Jedoch werden wesentliche Aspekte der E-Mobilität bei der Konzentration auf die Treibhausgasausgeblender. Was nützt eine wenig praktikable Reichweite eines gegebenenfalls unweilteffizienten VW e-up! (147 km) oder eines VW E-Golfs (228 km)? Der aus der Fliegerei bekannte „Point of no Return“ bekommt neue Anwendungsgebiete. Er halbiert die Reichweite mangels Ladestrom am Zielort oder des Verzichts auf einen unkomfortablen Zwischenstopp. Sollte der Aufbau der Schnellladestationen auf Raststätten dem Zuwachs bei E-Pkw (2017: 53.861; 2018: 83.175 Stück) zeitnah folgen, so bleibt das Problem der Stromladestellen in den Innenstädten. Es besteht nicht nur ein Platzproblem in den Anwohnerstraßen. Hinzu kommt ein Netzproblem, denn die Stromversorgung ist für diese Last derzeit weder in den Tiefgaragen noch in den Straßen ausgelegt. Was passiert im Falle eines mehrtägigen Stromausfalles? Ein Ersatzkanister hilft hier nicht mehr weiter, und das Notstromaggregat für die Pumpen der Zapfsäulen gibt es irgendwann nicht mehr. Sollte der Lkw-An-

lieferverkehr dann auch auf E-Mobilität umgestellt sein, drohen einschneidende Versorgungsengpässe.

Die Anschaffungskosten steigen mit der Reichweite überproportional. Selbst unter Berücksichtigung des 4.000-Euro-Bonus ist der VW e-up! ca. 50 Prozent teurer als der Benziner. Auch in der Kompaktklasse ist der Listenpreis des VW e-Golf um 30 Prozent höher. Erst nach zehn Jahren gleichen sich die Gesamtkosten bei angenommenen 150.000 Kilometer aufgrund der geringeren Betriebskosten des E-Pkw (kein Ölwechsel, geringere Stromkosten) in etwa an. Und das bei einer vier- bis fünffach höheren Reichweite und einer wesentlich höheren Höchstgeschwindigkeit des Verbrenners.

Reichweite treibt bei E-Autos den Preis in die Höhe

Dies erklärt die derzeit geringe Kaufneigung trotz Umweltbonus und einer zehnjährigen Kfz-Steuerbefreiung. Hinzu kommt die soziale Komponente. Welcher Haushalt mit niedrigem Einkommen kann sich die E-Mobilität leisten? Die französischen Gelbwesten begannen ihre Proteste wegen einer Benzinpreiserhöhung. Verständlich, daß sich VW zum Anwalt der Geringverdiener macht: Erhöhung des Umweltbonus für

die Kleinwagen-Klasse und staatlich-kostenfreier Ladestrom für Geringverdiener finanziert durch Bund, die Hersteller und Stromkonzerne.

Der Volkswirtschaft droht mit der E-Mobilität bis 2030 ein unumkehrbarer Strukturwandel und ein Verlust von netto 100.000 Arbeitsplätzen. Dabei entfällt ein erheblicher Teil auf die Zulieferindustrie (Kurbelwelle, Lüfter, Motorsteuerung, Vergaser, Tank, Getriebe, Zündung). Die staatlich initiierte Vorfestlegung auf die E-Technologie ist eine Anmaßung von Wissen über die vermeintlich beste Technik. Als Autoindustrie mit weltweitem Absatz müssen unterschiedliche Mobilitätslösungen für China (Städte), die USA (weite Entfernungen) und Deutschland (Stadt- und Langstrecke) angeboten werden.

Neue Dieseldieseltechnologie, Plug-in-Hybrid, Methangas, Brennstoffzelle und andere Technologien sollten diskriminierungsfreien Zugang im Wettbewerb finden. Hinzu kommen neue Möglichkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Politik hat im Zusammenspiel mit Naturwissenschaftlern lediglich die anspruchsvolle Aufgabe, die Höhe der klimaschädlichen Umweltnutzungen festzulegen. Den Rest erledigen Zertifikatehandel und Knappheitspreise. Damit würde allerdings nicht verhindert, daß das in Europa eingesparte Öl durch die Verweigerung des Pariser Klimaabkommens (USA, Brasilien) günstig verbraucht wird. Dies setzt die Einhaltung weltweiter Rahmenabkommen voraus.

Prof. Dr. Dirk Meyer lehrt Ökonomie an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg. IAB Forschungsbericht, Elektromobilität 2035 – Effekte auf Wirtschaft und Erwerbstätigkeit durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs von Personenkraftwagen: doku.iab.de/forschungsbericht/2018/fb0818.pdf

Modell	VW e-up!	VW up! TSI OPF	VW E-Golf	VW TSI ACT	Tesla Model S Long Range	Porsche Panamera 4S
Klasse (KBA)	Kleinwagen	Kleinwagen	Kompaktklasse	Kompaktklasse	Oberklasse	Oberklasse
Leistung in KW (PS)	60 (82)	66 (90)	100(136)	96 (130)	310 (422)	324 (440)
Höchstgeschwindigkeit	130	185	150	210	250	289
Reichweite (in km)	147	722	228	909	632	847
Bauzeitraum seit	Okt. 2013	Sept. 2016	Februar 2017	Juni 2017	Jan. 2017	März 2019
Listenpreis	24.354 €	13.675 €	37.599 €	26.300 €	91.279 €	120.530 €
Umweltbonus	-4.000 €	0 €	-4.000 €	0 €	0 €	0 €
Listenpreis abzüglich Bonus	20.354 €	13.675 €	33.599 €	26.300 €	91.279 €	120.530 €
Unterhaltungskosten pro Jahr	1.300 €	2.068 €	1.825 €	2.522 €	4.584 €	5.688 €
Gesamtkosten nach 5 Jahren	26.855 €	24.017 €	42.725 €	38.909 €	114.197 €	148.970 €
Gesamtkosten nach 10 Jahren	33.356 €	34.359 €	51.851 €	51.517 €	137.116 €	177.409 €

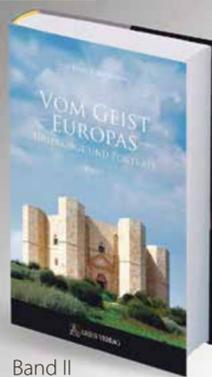
Große Biographien

Werner Olles
Grenzgänger des Geistes
Vergessene, verkannte und verfemte Schriftsteller des 20. Jahrhunderts



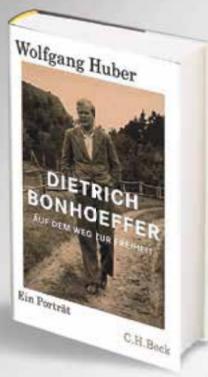
Band I
329 S., Pb.
Best.-Nr. 94234
EUR 19,80

Gerd-Klaus Kaltenbrunner
Vom Geist Europas
Ursprünge und Porträts



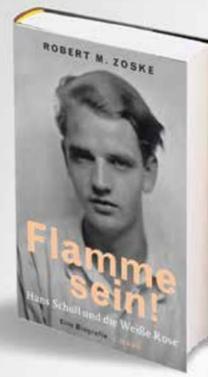
Band II
384 S., geb.
Best.-Nr. 94182
EUR 29,90

Wolfgang Huber
Dietrich Bonhoeffer
Auf dem Weg zur Freiheit



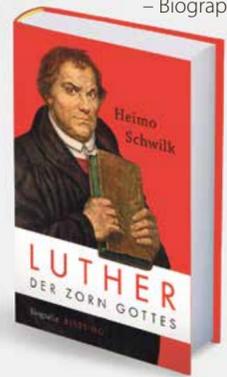
336 S., Abb., geb.
Best.-Nr. 94179
EUR 26,95

Robert M. Zoske
Flamme sein!
Hans Scholl und die Weiße Rose



368 S., Abb., geb.
Best.-Nr. 93774
EUR 26,95

Heimo Schwilk
Luther
Der Zorn Gottes – Biographie



464 S., Abb., geb.
Best.-Nr. 93365
EUR 24,99