

EZB-Nullzins: Ein Angriff auf das deutsche Grundgesetz?

Legalisierter Raub

Die „außergewöhnliche Geldpolitik“ der EZB wirkt sich gemäß verschiedener Studien mit minus 0,4 bis minus 1,3 Prozentpunkten kaum auf den Kapitalmarktzins der Eurozone aus. Für Paul Kirchhof scheint die Sache trotzdem klar: Der EZB-Nullzins schränkt das grundgesetzlich garantierte Freiheits- und Eigentumsrecht ein. Durch ihre Tätigkeit greife die EZB „in einen Kernbereich der Eigentumsgarantie – die Nutzbarkeit des Eigentums – ein“, so der Ex-Bundesverfassungsrichter in der Welt. Doch auch in anderen Bereichen beeinflusst der Staat Preise und Renditen, etwa durch Mieterschutz, Mindestlöhne und Umweltauflagen.

Kirchhof räumt ein, daß die Eigentümerfreiheit die Freiheit zur Nutzung des Eigentums, nicht aber einen bestimmten Nutzungserfolg garantiert. Hinsichtlich der offiziellen Geldwertstabilität kann die EZB eine positive Bilanz vorlegen. Für Deutschland lag die Inflationsrate seit Einführung des Euro 1999 in nur vier Jahren über zwei Prozent. Damit waren Euro-Sparer einer historisch niedrigen Geldentwertung ausgesetzt – das Geldeigentum blieb geschützt. Gleiches gilt für die Freiheit der Kapitalanlage. Allerdings ist mit dieser Freiheit auch das Risiko von Gewinn und Verlust untrennbar verknüpft. So waren die Realzinsen von Spareinlagen mit dreimonatiger Kündigungsfrist, also der Rendite unter Berücksichtigung der Inflation, seit 2010 negativ – ähnlich wie zu D-Mark-Zeiten 1972 bis 1982 und



VON DIRK MEYER

»Negativzinsen auf Girokonten sind als Verbrauchsteuern steuerlich nicht abzugsfähig.«

1991 bis 1994. Würde das Vermögen hingegen in Aktien oder Immobilien angelegt, konnte der Anleger unter Berücksichtigung der Vermögenspreissteigerung hohe Renditen erzielen. Zudem gewannen Kredit-schuldner (Firmen, Häuslebauer, Rentezahler und der Staat/Steuerzahler) Vorteile aus niedrigen Zinsen. Laut DZ Bank verloren deutsche Sparer von 2010 bis 2019 zwar 648 Milliarden Euro an Zinsen – verglichen mit einem „Normalzins“ aus 2007. Dem stehen jedoch Einsparungen bei Schuldnern von 290 Milliarden Euro gegenüber.

Verfassungsrechtliche Relevanz haben zwei Fragestellungen: Da die negativen Realzinsen ertragswirksam besteuert werden, könnte dies im wirtschaftlichen Sinne gegen die Eigentums-garantie verstoßen. Gemäß einer Entscheidung aus dem Jahr 1978 hält das Bundesverfassungsgericht jedoch am zahlenmäßigen nominellen Wert fest.

Und auch die bei kleineren Geldbeträgen drohenden Negativzinsen auf Girokonten sind als

„Verwahrentgelte“ einkommensteuerlich nicht abzugsfähig – Besteuerung bleibt legalisierter Raub. Sodann entscheidet das Bundesverfassungsgericht demnächst über die Frage, ob die zinsenkenden Ankäufe von Staatsanleihen gegen die Unabhängigkeit der EZB und gegen das Verbot der monetären Staatsfinanzierung verstoßen. Die Hoffnung stirbt nie!

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



Parkender eGolf: Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und Entlastung bei straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen?

Ein Golf so billig wie ein Tretroller

Verkehrspolitik: Das gesetzlich geförderte Carsharing rechnet sich bislang nicht / Zu wenige aktive Nutzer

MARC SCHMIDT

Es sollte Teil der „Verkehrswende“ sein, bis zu 2,5 Millionen Privatautos ersetzen, Parkplatzprobleme lösen, der E-Mobilität zum Durchbruch verhelfen, das Image der Autohersteller aufbessern und ihnen neue Geschäfte ermöglichen. Dem Carsharing wurden seitens Politik, Medien und Marketing Wunderkräfte zugeschrieben. Einer Studie der Unternehmensberatung A.T. Kearney zufolge haben in Deutschland nur elf Städte eine für den Betrieb einer Carsharingflotte ausreichende Größe und Bevölkerungsdichte, wobei nur die Zentren von Berlin, Hamburg und München das Potential bieten, Carsharing mit freier Parkplatzwahl profitabel zu betreiben.

Carsharing mit festen Parkplätzen (Stationen) sei in Deutschland generell nicht profitabel. Die Praxis bestätigt die Berater: Mazda stellt sein Carsharingangebot an ausgewählten Großstadtstandorten nach wenigen Monaten zum Jahresende ein. Damit verabschiedet sich nach Citroën (Multicity) der

zweite Hersteller, der markengebunden agierte. Der Imageverlust für die Japaner, deren Angebot kaum bekannt war, ist gering, blamiert durch den Rückzug sind ihre Partner, die wesentlich mehr in das Marketing der nur 330 Autos für ganz Deutschland umfassenden Flotte investiert haben: die Deutsche Bahn AG und Lidl. Beide erhoffen sich durch Flinkster eine höhere Kundenansprache durch die Zusatzleistung abseits des Kerngeschäfts. Sie haben sich noch nicht geäußert, ob sie einen neuen Partner suchen oder das Angebot einstellen.

Die verbleibenden Carsharing-Anbieter mit signifikanter Flottengröße, ShareNow (Notgemeinschaft von Car2go/Mercedes und DriveNow/BMW), WeShare von VW und SIXTshare ohne Markenbindung haben auch nach dem Ausscheiden der Wettbewerber erhebliche Probleme. Durch die Konzentration des Angebots auf die wenigen identifizierten lukrativen Standorte bleibt Carsharing eine Nische, die außerhalb der Metropolen ein ähnlich negativ-yuppieartetes Image aufweist wie Café Sojatlatté oder E-Tretroller. Dies liegt auch an den E-Autos. Diese haben Schwierigkei-

ten, ihre hohen Anschaffungskosten über die kleinen Mietmargen bzw. geringe Zahl der täglichen Fahrten einzuspielen. Hinzu kommen eine unsachgemäße Behandlung der Fahrzeuge, Vermüllung und nicht gemeldete Bagatellschäden mit hohen Versicherungskosten, welche den Kostendruck weiter verstärken. Bei den E-Autos, die VW einsetzt, kommt die Aufladungsproblematik hinzu. Da nur Carsharing ohne fixe Stationen, also mit freier Parkplatzwahl mittelfristig als durchsetzbar gilt, muß Personal vorgehalten werden, das die eGolf nachts an die Ladesäulen fährt oder schlicht von unattraktiven Stellplätzen am Rand des Nutzungsbereichs zurück zu den am meisten frequentierten Punkten bringt.

Ruf nach zusätzlichen Sonderregelungen

VW (WeShare) verlangt für einen eGolf in Berlin derzeit keine Registrierungsgebühr und nur 19 Cent pro Minute – genausoviel wie der E-Scooter-Verleiher TIER Mobility. Allerdings: Bei komplett leergefahrener Batterie werden bei WeShare 50 Euro Strafgebühr und ein Mehrfaches an Abschleppkosten fällig. Gewinn mit Carsharing läßt sich daher nur durch eine verbesserte Auslastung erzielen. Da zwar die Zahl der angemeldeten Nutzer regelmäßig steigt, aber die Zahl der Fahrten kaum, müßte man die Zahl der Fahrzeuge reduzieren. Dies hätte aber zu den Vermietungsstoßzeiten im Berufsverkehr weitere Engpässe zur Folge. Es würde Carsharer verzögern und potentielle Neukunden vergraulen. Traditionelle Autovermieter müssen hingegen immer ein Fahrzeug anbieten – im Zweifel statt eines bezahlten Polos sogar einen Audi rausrücken.

Angesichts dieser Probleme verwundert es, daß die Anbieter am Carsharing festhalten. Ein wesentlicher Punkt hierbei ist der politisch-gesellschaftliche Druck, die gehypte Form der neuen Mo-

bilität anzubieten. Kaum eine Sonntagsrede zum Klimawandel kommt ohne den Hinweis aus, daß die Mobilität der Zukunft ohne Privatautos auskommen soll und muß. Dabei bestätigen diverse Studien: Nur fünf Prozent der Bevölkerung kommen als Nutzer eines Car-sharingmodells in Frage. Würden diese komplett auf Privatautos verzichten, würde dies theoretisch zwei Millionen weniger zugelassene Fahrzeuge unter Gegenrechnung der Carsharing-Kfz bedeuten. Allerdings zeigen die Großstadtbewohner bisher keinerlei Neigung, diese Berechnung umzusetzen. So stieg allein in Hamburg in den vergangenen zehn Jahren die Zahl der Privatfahrzeuge um mehr als zehn Prozent an und damit stärker als die Wohnbevölkerung.

Angesichts dieser Branchenprobleme erfolgt seitens der Anbieter der obligatorische Ruf nach der Politik. ShareNow, die grün-hippe Tochter von BMW und Daimler, fordert für ihr nicht tragfähiges Geschäftsmodell noch stärkere Privilegierungen bei den Carsharing-Parkplätzen, Einfahrt in verkehrsreduzierte Bereiche oder Vorteile bei der Nutzung von Ladesäulen. Nur so ließe sich das Ziel der Zurückdrängung der Privat-Kfz durch Carsharing verwirklichen.

Spricht: Durch zusätzliche Sonderregelungen für eine aktuell 0,4 Prozent der Autofahrer umfassende Minderheit sollen Millionen andere benachteiligt werden. Allerdings könnten sich dafür schnell politische Mehrheiten finden. So verlängerte Wirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) die Kaufprämie für E-Autos um ein weiteres Jahr – ohne zu erklären, warum das 4.000-Euro-Geschenk nach drei Jahren Wirkungslosigkeit nun doch wirken sollte.

„The Demystification of Car Sharing – An in-depth analysis of customer perspective, underlying economics, and secondary effects“; www.atkearney.de/documents/1117166/0/Car+Sharing.pdf

Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main

Spaltungstendenzen

Von Jörg Fischer

Die Spaltung zwischen Arm und Reich, Hell- und Dunkeldeutschland oder West- und Osteuropa ist offensichtlich. Selbst im Automobilbereich klappt zwischen politisch-medialem Wunsch und der Wirklichkeit eine riesige Lücke. So präsentierte VW in Frankfurt am Main stolz seinen Elektrovolkswagen ID.3, und Konzernchef Herbert Diess diskutierte auf Initiative der taz mit Tina Velo, Sprecherin des Autohausserbündnisses „Sand im Getriebe“.

Die CSU verlangt eine stärker am CO₂-Ausstoß ausgerichtete Kfz-Steuer, denn SUV seien häufig stark motorisiert und verbrauchen mehr Kraftstoff, findet Marie-Luise Dört (CDU), umweltpolitische Sprecherin der Unionsfraktion. „Wir brauchen eine Obergrenze für große SUV in den Innenstädten“, meint ihr Parlamentskollege Oliver Krischer, Vizechef der Grünenfraktion. Dabei verursachen PS-starke Limousinen oder Lkw in Berlin mehr Tote als kranke Porsche-Macan-Fahrer. In Bremerhaven blockierten vorigen Samstag

Greenpeace-Aktivistinnen das Ausladen von BMW-„Klimakillern“ aus Spantburg in South Carolina. Die Autoeurope ist offensichtlich. Selbst im Automobilbereich klappt zwischen politisch-medialem Wunsch und der Wirklichkeit eine riesige Lücke. So präsentierte VW in Frankfurt am Main stolz seinen Elektrovolkswagen ID.3, und Konzernchef Herbert Diess diskutierte auf Initiative der taz mit Tina Velo, Sprecherin des Autohausserbündnisses „Sand im Getriebe“.

Die höhere Sitzposition, der bequeme Einstieg und die Innenraumhöhe wird immer mehr geschätzt – und die Konzerne bieten an, was sich verkauft und zugleich mehr Gewinn abwirft, wie die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) zeigt. Und das sind – anders als in den USA, wo Benzin billig und Parkplätze riesig sind – eher kleine und mittlere SUV, die kaum mehr Sprit verbrauchen als die bisherigen Verkaufsschlager der Golf- und Mittelklasse. Daß zwei Dutzend Automarken ihre IAA-Teilnahme abgesagt, liegt am Kosten-Nutzen-Verhältnis. Und selbst wenn die IAA 2021 nicht stattfindet – SUV bleiben beliebter als enge E-Mobile.

Autovermietung und Carsharing

Alamo, Avis, Buchbinder, Budget, Enterprise, Europcar, Global, Hertz, Interrent, Sixt oder Thrifty – einen Mietwagen zu finden ist einfach. Und wer in einer Stadt mit verläßlichem ÖPNV wohnt sowie nur hin und wieder ein Auto braucht, spart so unterm Strich viel Geld, wenn man die Kosten für Neuwagenkauf/Leasing, Kfz-Steuer, Versicherung und Wartung zusammerechnet. Eine politisch geförderte „grüne“ Mischung aus eigenem Auto und Mietwagen ist das Carsharingfahrzeug. Das ist laut dem Gesetz zur Bevorzugung des Carsharing

(CsgG) ein Auto, das von einer bestimmten Anzahl von Fahrern „auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerentgelt oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann“. Und da Carsharingfahrzeuge angeblich „zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs“ und „zu einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen“ beitragen, werden ihnen Privilegien bei der Nutzung des „öffentlichen Straßenraums“ gewährt.

Ihr Bestellschein

JF-Buchdienst - Hohenzollerndamm 27a - 10713 Berlin
Fax: 030-864953-40 • Bestelletelefon: 030-864953-25

Hiermit bestelle ich zur sofortigen Lieferung folgende Titel:

Exempl.	Bestell-Nr.	Autor/Kurztitel	Euro

abschicken, faxen oder gehen Sie online: www.jf-buchdienst.de

Bestelladresse: Kundennummer (falls zur Hand):

Vorname/Name:

Straße/Nr. (Kein Postfach):

PLZ/Ort:

Telefon: E-Mail:

Datum/Unterschrift:

Datenschutzhinweis: Ja, ich bin einverstanden, daß mir schriftlich, per E-Mail oder telefonisch weitere interessante Angebote der JUNGE FREIHEIT Verlag GmbH & Co. KG unterbreitet werden und daß die von mir angegebenen Daten für Beratung, Werbung und zum Zweck der Marktforschung durch den Verlag gespeichert und genutzt werden.

Vertrauensgarantie: Eine Weitergabe meiner Daten an andere Unternehmen erfolgt nicht. Meine Einwilligung kann ich jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finde ich unter jfd.de/datenschutz

Versand: Deutschland: Versandkostenfrei bei Bestellungen ab EUR 50,-. Darunter beträgt der Versandkostenanteil EUR 3,90. Auslandslieferung nur gegen Vorkasse! EU: EUR 12,-. Übriges Europa EUR 14,-. Welt: EUR 18,-. Bücher sind vom Umtausch ausgeschlossen!

JF **BUCHDIENST** gehen Sie online: jfbuchdienst.de

Aaron Koenig

Die dezentrale Revolution
Wie Bitcoin und Blockchain Wirtschaft und Gesellschaft verändern

Bitcoin und die Blockchain-Technologie sind angetreten, die Welt zu verändern. Doch die Vordenker der dezentralen Revolution wollen nicht nur Wirtschaft und Finanzwelt auf den Kopf stellen. Sie träumen von einer freien Gesellschaft ohne Machthaber und zentrale Autoritäten. 224 S., Pb.

Best.-Nr.: 94273



EUR 16,99

Georg Stadler

Digitale Sicherheit
Die praktische Toolbox zum Schutz von E-Mails, Smartphone, PC & Co.

Dieser Guide zeigt Ihnen, wie Sie Ihr Smartphone und Ihren Computer absichern und Ihre Daten im Internet vor unerwünschtem Zugriff schützen. Dazu benötigen Sie weder teure Spezialprogramme noch ein besonderes technisches Wissen. Sie können gleich beim Lesen damit beginnen! 160 S., Pb.

Best.-Nr.: 94214



EUR 9,99

Daniel Goffart

Das Ende der Mittelschicht
Abschied von einem deutschen Erfolgsmodell

Die Mittelschicht muß Abschied nehmen von der Welt, wie wir sie kannten. Die Revolution 4.0 wird zum digitalen Vernichtungsfeldzug auf dem Arbeitsmarkt. Hunderte Berufe verschwinden, und niemand weiß, wie unsere sozialen Sicherungssysteme überleben sollen. 400 S., geb

Best.-Nr.: 94239



EUR 18,99

Anders Indset

Quantenwirtschaft
Was kommt nach der Digitalisierung?

Künstliche Intelligenz, Quantencomputer und die weitere Automatisierung werden massive Auswirkungen auf unsere Zukunft haben. Dennoch kann Technologie allein nicht die Antwort auf alle Herausforderungen sein. Der Autor entwickelt drei Szenarien für die nahe Zukunft. 336 S., geb.

Best.-Nr.: 94310



EUR 22,00

Timo Baudzus

Unsere fetten Jahre sind vorbei
Wie Politiker, Banker und Manager den Wohlstand Deutschlands verspielen

Noch geht es uns wirtschaftlich gut, aber die Gefühlslage in unserem Land ist bedrückend. Fast 90 Prozent aller Deutschen fürchten, daß wir auf einen riesigen Abgrund zulaufen. Aufgrund massiver politischer, ökonomischer und sozialer Fehlentwicklungen ist die Angst berechtigt. 272 S., geb.

Best.-Nr.: 94223



EUR 19,99

Ronald Stöfferle, Rahim Taghizadegan, Gregor Hochreiter

Die Nullzinsfalle
Wie die Wirtschaft zombifiziert und die Gesellschaft gespalten wird

Sehenden Auges sind die Zentralbanken in ihrem Kampf gegen die Folgen der großen Finanzkrise und der Schuldenkrise in die Falle getappt: die Nullzinsfalle. Derzeit versuchen die Zentralbanken verzweifelt, aus dieser Falle zu entkommen, doch es wird ihnen nicht gelingen. 272 S., geb.

Best.-Nr.: 94238



EUR 16,99

Rainer Zitelmann
Die Kunst des erfolgreichen Lebens
Weisheiten aus zwei Jahrtausenden von Konfuzius bis Steve Jobs

Wie lassen sich Weisheiten großer Denker und erfolgreicher Persönlichkeiten im Alltag nutzen, um mehr Erfolg zu haben?



Bestsellerautor Rainer Zitelmann hat über 200 Aphorismen und Zitate aus 2500 Jahren zusammengetragen, kommentiert und mit Handlungsanleitungen versehen. 352 S., geb.

Best.-Nr.: 94328

EUR 24,99