

Gibt es eine echte Corona-Ansteckungsgefahr durch Bargeld?

Scheinheilige Panikmache

In vielen Supermärkten ist noch zu hören: „Liebe Kunden und Kundinnen, um unser Personal und Sie vor Infektionen zu schützen, bitten wir Sie, auf Bargeldzahlung an unseren Kassen zu verzichten.“ Und diese Warnung zeigt Wirkung: Laut einer neuen EZB-Studie zu den Risiken einer Corona-Infektion durch Euro-Scheine und -Münzen bestätigen 38 Prozent der Befragten diese Furcht, die sie zu einer vermehrten Kartenzahlung geführt habe. 33 Prozent führten zudem Risiken durch den Handkontakt beim Kassieren an. So haben seit Pandemieausbruch 39 Prozent das Bargeld für Einkäufe seltener genutzt, 49 Prozent gleich oft. Nur zehn Prozent nutzen Bargeld mehr als 2019.

Allerdings gaben auch 45 Prozent die Bequemlichkeit von bargeldlosen Zahlungen als Grund an. Von daher scheint der Trend zur digitalen Transaktion auch dem Bezahlen per Smartphone oder dem Interneteinkauf geschuldet. Bargeld hat gerade in Krisenzeiten aber auch noch eine andere Funktion. Bargeld ist gegenüber Bankguthaben die liquideste und ausfallsicherste Geldform. Die Bürger haben daher vermehrt Euro-Noten gehortet. Der Bargeldumlauf stieg zwischen 2019 (fünf Prozent) und 2020 (zwölf Prozent) auf mehr als das Doppelte (insgesamt 1.425 Milliarden Euro an). Das sind 20,6 Prozent der EZB-Bilanzsumme. „Geld ist geprägte Freiheit“, schrieb schon Fjodor Dostojewski 1862 in seinen „Aufzeichnungen aus einem Totenhaus“.

Von besonderem Interesse in der EZB-Studie ist jedoch die wissenschaftliche Untersuchung zur Übertragbarkeit des Coronavirus durch Bargeld. In Zusammenarbeit mit der Ruhr-Universität Bochum wurden unter verschiedenen realistischen Rahmenbedingungen eine 10-Euro-Note sowie die verschiedenen

Münzen auf die Überlebensdauer von Sars-CoV-2 hin untersucht. Die Ergebnisse: Eine PVC-Kreditkarte hält das Virus länger auf der Oberfläche als die Banknote. Während die „Austrocknungszeit“ der Banknote bei über 72 Stunden liegt, beträgt sie bei der 1-Euro-Münze 24 Stunden, bei der 10-Cent-Münze sechs Stunden und bei der 5-Cent-Münze nur 30 Minuten. Die Ursache für die Abweichungen sind die unterschiedlichen Materialien, wie das virusabtötende Kupfer der 5-Cent-Münze. Auf Grundlage der Testergebnisse könne „der Schluß gezogen werden, daß das Risiko einer Übertragung über Banknoten und Münzen sehr gering ist und daß Bargeld sicher verwendet werden kann“, schreiben die Studienautoren. Dieser Befund steht im Einklang mit anderen Untersuchungen, beispielsweise der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) mit Sitz in Basel.

Dieses eindeutige Ergebnis widerstrebt jedoch der offiziellen EZB-Politik zur Bargeldbeschränkung (JF 32/21). So wurde die 500-Euro-Banknote letztmalig 2019 ausgeben. In verschiedenen Euro-Ländern bestehen bereits Bargeldobergrenzen bei der Zahlung, und auf EU-Ebene wird eine einheitliche Grenze in Höhe von 10.000 Euro gefordert. Vorseilend hat die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht die Banken angewiesen, ab August Herkunftsnachweise für Einzahlungen über 10.000 Euro zu verlangen. Wohl auch deshalb hat die EZB diese Studie mitten in der Ferienzeit veröffentlicht – obwohl sie bereits für den Juni vorgesehen war. Zudem fehlte die sonst übliche Pressemitteilung. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

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



von
Dirk Meyer

„Das Risiko einer Virenübertragung über Banknoten und Münzen ist praktisch sehr gering.“



BMW-Kühlergrill: Kunden als wahre Entscheider

Joe Bidens Hintertür

Autoindustrie: Hohe Gewinne, doch dem Verbrenner soll es politisch an den Kragen gehen

ELIAS HUBER

Nach dem Corona-Einbruch ziehen die Autokäufe weltweit an, insbesondere in Amerika und Asien. So wurden beispielsweise im ersten Halbjahr in den USA zwei Millionen neue „Compact Crossover“ verkauft. Das sind 37 Prozent mehr SUV à la Toyota RAV4, Ford Kuga/Escape oder Mazda CX-5 als im Vorjahreszeitraum. Sechs Meter lange Pick-ups wie der Chevrolet Silverado mit V8-Benzinmotor legten um elf Prozent auf 1,2 Millionen zu. Davon profitierten auch deutsche Autobauer: Der Absatz des VW Tiguan in der Langversion verbesserte sich um 37 Prozent auf 65.153, der des BMW-SUV X3 um 81 Prozent auf 36.273 und der des renditestarken SUV Audi Q5 um 86 Prozent auf 33.566.

Daimler erwirtschaftete im zweiten Quartal global einen Gewinn vor Steuern und Zinsen von 5,2 Milliarden Euro. Damit übertrafen die Mercedes-Bauer die Erwartungen der Analysten, die im Schnitt bei 4,1 Milliarden Euro gelegen hatten. VW steigerte im ersten Halbjahr den weltweiten Umsatz um knapp 42 Prozent auf 40,7 Milliarden Euro – nach einem schwachen Coronajahr 2020. Laut dem *Handelsblatt* wurden vorrangig margenstarke Premiumfahrzeuge gefertigt, weil Chips fehlten. Das habe die Gewinne befeuert.

Die Stimmung unter Autobauern und Zulieferern hellte sich denn auch auf: Der ifo-Indikator zur Geschäftslage stieg im Juli von 44,9 auf 56,8 Punkte. Das sei der beste Wert seit Juli 2018, teilte das Münchner Wirtschaftsinstitut mit. Auch die Gebrauchtwagenhändler frohlocken. Wer im Juli laut US-Arbeitsministerium einen Pkw aus zweiter Hand kaufte, zahlte 41,7 Prozent mehr als vor einem Jahr (JF 30/21). Der deutsche Autovermieter Sixt erwartet dauerhaft höhere Mietpreise. „Der weltweite Reisemarkt steht an einem Wendepunkt nach anderthalb Jahren Pandemie. Wir alle sehen den Wunsch und das Bedürfnis zu reisen“, sagte der Co-Chef Konstantin Sixt.

Gleichwohl ziehen über dem Pkw-Produktionsstandort Deutschland dunkle Wolken auf. Die Opel-Mutter Stellantis fürchtet, wegen fehlender Elektronikteile in diesem Jahr 1,4 Millionen Fahr-

zeuge nicht herstellen zu können. Laut einer ifo-Umfrage von Juli fehlten 83,4 Prozent der deutschen Autobauer und Zulieferer Vorprodukte – im April waren es noch 64,7 Prozent gewesen. Zudem zieht die EU ihre Klima-Regulierungsschraube weiter an. Das Programm „Fit for 55“ verlangt, daß die Emissionen von Neuwagen bis 2030 auf 55 Prozent des Ausstoßes aus dem Jahr 2021 sinken. Im Jahr 2035 sollen neu zugelassene Pkws und kleine Nutzfahrzeuge „emissionsfrei“ sein.

US-Präsident Joe Biden scheint da etwas realistischer zu sein. Seine „Executive Order on Strengthening American Leadership in Clean Cars and Trucks“ verlangt ab 2030 nur 50 Prozent „emissionsfreie“ Neuwagen. Und Plug-in-Hybride – Benziner oder Diesel, die auch einige Meilen rein elektrisch fahren können – zählen selbstverständlich dazu. Deutsche Autobauer verkündeten dennoch in vorausweisendem Gehorsam, künftig überhaupt keine Verbrenner mehr herstellen zu wollen. Die Daimler-Flotte soll ab 2039 „klimaneutral“ sein – was neue Ökokraftstoffe nicht ausschließt. Bei Audi soll schon 2033 Schluß sein. Aber der US-Verkaufsschlag Q5 wird ohnehin im südostmexikanischen San José Chiapa gefertigt. Weltweit sollen ab 2040 in „Schlüsselmärkten“ fast alle Autos des VW-Markenimperiums „Stromer“ sein.

Unternehmerischer Schrumpfungskurs?

BMW, dessen renditestarke SUV-Modelle ohnehin im Werk Spartanburg in South Carolina vom Band laufen, orientiert sich hingegen eher an Joe Biden. Bis 2030 sollen E-Autos zwar die Hälfte der Flotte ausmachen, aber einen festen Termin für das Verbrenner-Ende nannten die Münchner nicht. Die wahren Entscheider seien die Kunden, erklärte BMW-Chef Oliver Zipse. Wer sich zu schnell komplett vom Verbrenner verabschiede, gerate auf einen „unternehmerischen Schrumpfungskurs“. Diese medial unpopuläre Strategie könnte letztlich Früchte tragen, denn es sind noch einige Jahre hin bis 2035, und die politische Windrichtung könnte sich bis dahin nachhaltig drehen.

Helmut Becker, der 24 Jahre lang Chefvolkswirt bei BMW war, sieht die deutschen Autobauer daher nicht in einer Krise. Zwar hänge Brüssel dem

Irrglauben an, E-Autos wären emissionsfrei, und der EU-Plan „Fit for 55“ (JF 32/21) sei eine „Herausforderung“ für die Autoindustrie weltweit. Aber Daimler & Co. hätten in den vergangenen Jahren globale Marktanteile hinzugewonnen.

Das zeige sich auch in den Bilanzen des ersten Halbjahr. „Die deutsche Autoindustrie ist heute technologisch breiter und vor allem tiefer aufgestellt als der übrige internationale Wettbewerb in toto“, findet Becker. „Nirgendwo auf internationalem Parkett ist ein einzelner Hersteller oder eine nationale Autoindustrie – auch in China nicht – erkennbar, die den deutschen Herstellern technologisch überlegen wäre.“ Das schließt nicht aus, daß einzelne Wettbewerber vorübergehend die Deutschen durch Innovationen in den Bereichen Elektronik und Chemie – etwa im Batteriebau für E-Autos – überholten. Dies werde aber „nicht von Dauer“ sein.

Dennoch gerät der klassische Produktionsstandort Deutschland unter zunehmenden Druck. Zwar ist die Beschäftigung in der Branche zwischen 2010 und 2019 gewachsen, aber die Inlandsproduktion ging zwischen 2016 und 2020 zurück. Laut dem Verband der Automobilindustrie (VDA) sank sie von 5,7 auf 3,5 Millionen Pkw. Das ist ein Minus von 39 Prozent. Weltweit schrumpfte die deutsche Autoproduktion laut Statista-Zahlen im gleichen Zeitraum um lediglich 18 Prozent. Vor allem margenschwache Klein- und Kompaktwagen werden immer weniger hierzulande hergestellt. BMW baut sogar die Limousinen der mittleren 3er-Reihe seit 2019 im neuen Werk im zentralmexikanischen San Luis Potosí.

Das ifo-Institut schätzt, daß der politische forcierte Umbau Richtung E-Mobilität Arbeitsplätze kosten wird. Bis zum Jahr 2025 würden viel mehr Stellen wegfallen, als Beschäftigte in Rente gehen, warnt eine Studie im Auftrag des VDA. Demnach werden bis dahin 180.000 Arbeitsplätze überflüssig, wenn die Produktion von Verbrennern so stark zurückgeht, wie es die Abgasregulierung fordert. In den Ruhestand gehen aber bloß 75.000 Beschäftigte, davon 39.000 im Fahrzeugbau.

Joe Bidens Executive Order zur E-Auto-Quote:
► [whitehouse.gov/briefing-room/presidential-actions/2021/08/05/executive-order-on-strengthening-american-leadership-in-clean-cars-and-trucks](https://www.whitehouse.gov/briefing-room/presidential-actions/2021/08/05/executive-order-on-strengthening-american-leadership-in-clean-cars-and-trucks)
► [carsalesbase.com/car-sales-us-home-main](https://www.carsalesbase.com/car-sales-us-home-main)

Deutsche Staatsbeteiligung an der Lufthansa wird zurückgefahren

Ein einträgliches Geschäft

Von Jörg Fischer

Im Frühjahr 2020 geriet die Lufthansa coronabedingt in eine Existenzkrise: Das Passagieraufkommen brach radikal ein und die boomende Luftfracht konnte die Verluste nicht ausgleichen. Tausende Stellen waren bedroht. Der niedrige Aktienkurs hätte ausländischen Konkurrenten oder Hedgefonds einen billigen Einstieg ermöglicht. Deshalb entschied sich die Bundesregierung – entgegen dem Rat von Marktwirtschaftlern und grünen Klimapanikern – für eine staatliche Rettung durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF): 5,7 Milliarden Euro wurden als stille Einlage gewährt und für 300 Millionen Euro wurden 29,9 Millionen Lufthansa-Aktien erworben.

Die Lufthansa-Töchter Swiss/Edelweiss, AUA und Brussels Airlines erhielten von der Schweiz, Österreich und Belgien Staatshilfen. Auch Air France-KLM, Singapore Airlines, Cathay Pacific (Hongkong), ANA (Japan) sowie das US-Quartett American, Delta, United und Southwest wurden mit staatlichen Milliardenbeträgen gestützt, schließlich sind nationale Luftfahrtgesellschaften systemrelevant. Und anders als beim Einstieg in die Commerzbank 2008/09, wo im Zuge der Weltfinanzkrise und

auch danach Milliarden Euro an Steuergeldern verbrannt wurden, hat sich die Lufthansa-Rettung auch für die Steuerzahler gelohnt: Die 20prozentige WSF-Beteiligung an der Lufthansa ist durch den wieder gestiegenen Flugverkehr inzwischen etwa eine Milliarde Euro wert. Dieser Anteil soll nun in den nächsten Wochen auf 15 Prozent reduziert werden – und das könnte je nach Aktienkurs bis zu 200 Millionen Euro einbringen. Hinzu kommen die – nicht vollständig in Anspruch genommenen – stillen Einlagen des WSF, die bis 2022 mit vier Prozent und danach noch höher verzinst werden.

Die Lufthansa-Beschäftigten und -Aktionäre können aufatmen. Aber wie lange? Die Passagiere sind in Scharen zurückgekommen. Das Corona-Ansteckungsrisiko ist dank klarer Regeln geringer als in überfüllten Bussen oder U-Bahnen. Die Luftfracht wächst weiter. Doch politisch ziehen in Deutschland und der EU dunkle Gewitterwolken auf. Flugzeuge gelten als „Klimasünder“, für manche ist der Luftverkehr sogar der größte „Klimakiller“ – obwohl dieser keine drei Prozent der menschengemachten CO₂-Emissionen ausmacht. Die nächste Lufthansa-Krise ist daher vorprogrammiert.



Deutschland wählt!

Das JF-Aktions-Abo zum Sonderpreis von 32 Euro für 12 Wochen und eine Prämie gratis dazu.

Superwahljahr Wahl-Abo

2021

[jf.de/abo-wahl-2021](https://www.jf.de/abo-wahl-2021)

JF