

Geld & Geist Tobias Straumann



Obwohl sie wie eine Bombe einschlug, gibt die IMF-Prognose Anlass zu Zuversicht

Die Konjunkturprognostiker sind nicht zu beneiden. Sie müssen mitten im Nebel die Richtung der Wirtschaftsentwicklung voraussagen und ihre Vermutung erst noch mit einer genauen Zahl untermauern. Der Internationale Währungsfonds (IMF) ist vor zehn Tagen tapfer vorangegangen, indem er im laufenden Jahr einen Einbruch von 3,0 Prozent für die Weltwirtschaft prognostizierte. Gleichzeitig stellte er fest: «Dies ist die schlimmste Rezession seit der Grossen Depression der 1930er Jahre, und sie ist viel schlimmer als die globale Finanzkrise von 2008/09.»

Viele Analysten haben daraufhin einen alarmistischen Ton angeschlagen, wie wenn eine Bombe eingeschlagen hätte. Eine Schrumpfung von 3,0 Prozent statt des ursprünglich erwarteten Wachstums von 3,3 Prozent ist tatsächlich furchterregend: eine Differenz von 6,3 Prozentpunkten! Aber wenn man die IMF-Prognose etwas genauer anschaut, ist sie recht optimistisch ausgefallen. Sie geht nämlich davon aus, dass sich die Weltwirtschaft bereits im dritten Quartal kräftig erholt, so dass sie im Laufe des nächsten Jahres das Vorkrisenniveau erreichen wird. Gemäss IMF kommen wir also mit einem blauen Auge davon.

Auch der Verweis auf die Grosse Depression der 1930er Jahre hört sich viel weniger dramatisch an, sobald man die Verlautbarungen des Währungsfonds etwas genauer liest. Mit dem Verweis auf die grösste wirtschaftliche Katastrophe des 20. Jahrhunderts wollte man nur signalisieren, dass das Ausmass der gegenwärtigen Rezession histori-

sche Dimensionen hat, aber keineswegs behaupten, dass wir auf einen Abgrund wie in den 1930er Jahren zusteuern. Die Unterschiede könnten in der Tat nicht grösser sein. Vor neunzig Jahren betrieben die Zentralbanken eine verheerende Geld- und Währungspolitik, weil sie die Regeln des Goldstandards einhalten mussten. Als Folge davon befand sich die Weltwirtschaft während vier Jahren in einem Schrumpfungsprozess, während wir heute nur von einem einzigen negativen Quartal reden.

Was ist von der IMF-Prognose zu halten? Nimmt man die Fehler des Währungsfonds während der Finanzkrise zum Massstab, so können wir ziemlich beruhigt sein, denn als die Krise im Frühling 2009 ihren Höhepunkt erreichte, fiel seine Prognose viel zu pessimistisch aus. Dies könnte auch dieses Mal der Fall sein, da der IMF in der Krise darauf aus ist, Regierungen und Zentralbanken zu einer aktiven Wirtschaftspolitik zu ermutigen, um einen möglichen weiteren Einbruch der Wirtschaft zu verhindern. Die Devise in der Zentrale in Washington lautet: Lieber übertreiben als sich den Vorwurf einhandeln, man habe zu wenig vor den Risiken gewarnt. In der Ökonomie dominieren in Krisensituationen ähnliche Anreize wie in der Epidemiologie.

Es gibt noch einen zweiten Grund, warum der IMF im Frühling 2009 zu pessimistisch war: Er unterschätzte die Regenerationskraft der Privatwirtschaft. Der Einbruch zwischen Herbst 2008 und Frühling 2009 war so dramatisch (Reduktion des Bruttoinlandsprodukts von 10 Prozent), dass sich das Gefühl breitmachte, es sei so viel kaputtgegangen, dass die Reparatur ausserordentlich viel Zeit

“
Lieber übertreiben als sich den Vorwurf einhandeln, man habe zu wenig vor den Risiken gewarnt. In der Ökonomie dominieren in der Krise ähnliche Anreize wie in der Epidemiologie.

in Anspruch nehmen würde. Stattdessen erholte sich die Realwirtschaft recht schnell, weil die globalen Lieferketten trotz einem mehrmonatigen Unterbruch wieder in Gang gesetzt werden konnten. 2009 schrumpfte das globale Bruttoinlandsprodukt nur um 0,5 Prozent (statt der prognostizierten 1,3 Prozent), 2010 wuchs es um 5 Prozent (statt der prognostizierten 1,9 Prozent).

Auch die amerikanischen Behörden erwiesen sich bei ihren Aufräumarbeiten als viel effektiver, als die Pessimisten vom Internationalen Währungsfonds es erwartet hatten, weil sie sich vom primitiven Gezänk in Washington zu stark beeinflussen liessen.

Die Fehlinterpretation der amerikanischen Streitkultur hat Geschichte. So rechnete auch nach dem Zweiten Weltkrieg niemand damit, dass die angeschlagene Truman-Administration dem darbenenden Westeuropa unter die Arme greifen würde. Der Kongress befand sich fest in der Hand der Republikaner, die sich aus Europa zurückziehen wollten, weil das Land unter einem hohen Schuldenberg litt und die Wirtschaft 1945 um mehr als 10 Prozent geschrumpft war. Dennoch flossen gerade noch rechtzeitig die Milliarden nach Westeuropa, nachdem die US-Politiker zwei Jahre lang übereinander hergefallen waren, und der ungeliebte demokratische Präsident Harry S. Truman schaffte 1948 völlig überraschend die Wiederwahl.

Winston Churchill hatte recht, als er sagte: Man kann sich bei den Amerikanern immer darauf verlassen, dass sie das Richtige tun, nachdem sie alles andere ausprobiert haben.

Tobias Straumann ist Wirtschaftshistoriker an der Universität Zürich.

Personen und Unternehmen

Coop. Der Grossverteiler rüstet sich für einen Ansturm auf seine Baumärkte und Gartencenter, die morgen Montag wieder öffnen. «Für nächste Woche haben wir die doppelten Mengen zur Verfügung», sagte Coop-Chef Joos Sutter der «Schweiz am Wochenende». Das Personal sei bezüglich Schutz vorbereitet, erklärte er, so stünden genügend Masken zur Verfügung. (bis.)

Boeing/Embraer. Der amerikanische Flugzeughersteller hat die 4,2 Mrd. \$ schwere Übernahme der Verkehrsflugzeugsparte von Embraer abgesagt. Boeing erklärte am Samstag, dass der brasilianische Hersteller bestimmte Bedingungen des Übernahmeabkommens nicht erfüllt habe. Embraer lehnte eine Stellungnahme ab. Branchenexperten führen den Rückzug Boeings auch auf die finanziellen Folgen des 737-Max-Groundings und der Corona-Pandemie zurück. (Reuters)

Severin Schwan. Der sonst diskrete Roche-Chef zeigt in der Corona-Krise Kante - und überbringt den Briten eine unbequeme Wahrheit: Das Land hinke in der Bekämpfung des Virus nach, weil es zu wenig in das Gesundheitswesen investiert habe, sagte Schwan der «Financial Times». «Wenn eine Krise wie diese kommt und man nicht über die Infrastruktur verfügt, darf man sich nicht wundern, wenn man sich in einer schwierigeren Situation wiederfindet.» (bis.)



Elektroautos sind viel sauberer

Batteriefahrzeuge verursachen schon jetzt zwei Drittel weniger CO₂ als Benzin- und Dieselfahrzeuge

Jürg Meier

Es ist eine Diskussion, die schon manchen Stammtisch befeuert und die eine oder andere Männerfreundschaft ins Wanken gebracht hat: Sind Batterieautos tatsächlich sauberer als Benzin- und Dieselfahrzeuge? Oder ist das eine von Tesla-Jüngern und Ökofreaks befeuerte Illusion?

Es gibt zu diesem Thema eine Reihe von sich teilweise widersprechenden Studien. Die europäische Nichtregierungsorganisation Transport & Environment (T&E) hat nun in einer grossen Untersuchung sämtliche aktuellen Daten gesammelt und ausgewertet. Ihre Studie kommt zu einem eindeutigen Resultat: Ein neues, durchschnittliches europäisches Elektroauto verursacht heute nur rund ein Drittel des CO₂-Ausstosses eines neuen Diesel- oder Benzinfahrzeugs.

Selbst in Polen sauberer

Das Elektroauto ist bereits heute in jedem EU-Land die sauberste Alternative. Dies gilt selbst für Polen, wo der Anteil an Kohlestrom im Netz noch immer bedeutend ist. Doch auch dort ist das Elektroauto fast 30% sauberer als die fossil betriebenen Alternativen (siehe Grafik).

Die Schweiz ist in der Statistik zwar nicht vertreten. Doch weil Schweden einen sehr ähnlichen Strommix hat, lassen sich die Resultate der beiden Länder vergleichen. In Schweden stammt der für das Fahren verbrauchte Strom auch grösstenteils aus Wasser- und Kernkraft. Elektroautos sind dort fast 80% sauberer als Benzin- und Dieselfahrzeuge. Für die Schweiz dürfte ein annähernd gleicher Wert gelten.

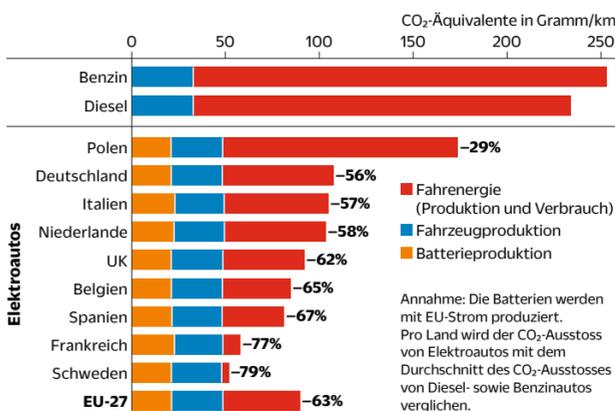
Wer bei uns also keinen Benzin- oder Dieselfahrer kauft, sondern ein Elektro-



Ladestation in Deutschland: Elektroautos sind laut einer Studie tatsächlich viel grüner als Benzin- und Dieselfahrzeuge.

Bereits heute deutlich umweltfreundlicher

CO₂-Ausstoss von Elektroautos über den gesamten Lebenszyklus im Vergleich mit Benzin- und Dieselfahrzeugen



auto der gleichen Klasse, verringert seinen CO₂-Ausstoss schon heute massiv. Dieser Umstand ist ein wichtiges Signal an die Politik: Eine Untersuchung des Beratungsunternehmens Ernst Basler & Partner zeigte kürzlich auf, dass die Schweiz ihre CO₂-Emissionen im Verkehr rasch massiv senken muss, wenn sie die Ziele des Pariser Klimaabkommens erreichen will. Batterieautos sind hierfür die zentrale Lösung.

Im Durchschnitt erreicht ein Elektroauto nach ein bis zwei Jahren (oder nach rund 23 000 gefahrenen Kilometern) die CO₂-Parität: Ab diesem Punkt ist es sauberer unterwegs als die fossile Konkurrenz. Werden in Zukunft Elektroautos mit Strom aus erneuerbaren Quellen hergestellt und geladen, reduziert sich diese Zeit auf unter ein Jahr.

Die Grafik unten basiert auf der Annahme, dass die Batterien der Elektroautos in Europa produziert werden. Das ist heute noch nicht so: Sie stammen meist aus China, wo viel Kohlestrom eingesetzt wird. Verschiedene Firmen planen mit Unterstützung der EU aber einen massiven Kapazitätsausbau. «In wenigen Jahren wird der grösste Teil der Batterien für den europäischen Markt darum in Europa hergestellt», sagt Experte Lucien Mathieu von T&E.

Ein gleichzeitig mit der Publikation der Studie aufgeschaltetes Onlinetool erlaubt es, die Vergleiche der verschiedenen Fahrzeugtypen auch mit Batterien *made in China* durchzuspielen. Insgesamt ändern sich die Resultate nicht grundlegend: Auch Elektroautos mit Batterien aus Asien sind schon viel sauberer als die fossilen Alternativen.

T&E bezog für den Vergleich verschiedene oftmals übersehene Faktoren ein. So wurde einberechnet, dass die Stromproduktion in Europa immer grüner werden wird, denn die EU-Staaten bauen die Ökostromproduktion in den nächsten Jahren massiv aus. T&E nutzte zudem die aktuellsten verfügbaren Studien über den CO₂-Ausstoss bei der Batterieproduktion und zog den tatsächlich auf der Strasse gemessenen Spritverbrauch der konventionellen Autos heran - und nicht unrealistische Laborwerte.

Laut der Studie werden die Elektroautos ihren ökologischen Vorsprung noch ausbauen. «Die CO₂-Emissionen von Elektroautos, die 2030 in den Verkauf gehen, werden wesentlich tiefer sein als heute», heisst es dazu. Die Studie geht von einer Reduktion von weiteren 40% aus. Grund sind technische Fortschritte etwa in der Batterie-

produktion sowie eine immer grössere Menge von ökologisch produziertem Strom. Auch Benzin- und Dieselfahrzeuge werden ihre Effizienz noch erhöhen - aber nicht im gleichen Ausmass.

Das Studienresultat überzeugt die Fachleute. Auke Hoekstra, Forscher an der Technischen Universität Eindhoven und ein führender Experte für die Berechnung von Umweltauswirkungen, fällt ein klares Urteil: Es handle sich um die beste Studie zum Thema, die momentan weltweit erhältlich sei, sagt er.

Batterierecycling fehlt

Trotzdem hat auch die Untersuchung von T&E noch Lücken. Sie bezieht zwar alle Treibhausgasemissionen bei der Batterieproduktion ein - etwa bei der Rohstoffgewinnung -, nicht aber jene beim Batterierecycling. Der Grund: Es gibt praktisch keine Erkenntnisse darüber, weil noch kaum solche Batterien wiederverwertet werden. Die Einberechnung des Recyclings dürfte keine grundlegend anderen Resultate zutage bringen, weil bereits an umweltfreundlichen Methoden geforscht wird.

Mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellenautos sind bisher nicht in der Studie vertreten. Diese sollen in späteren Ausgaben dazukommen. «Doch heute ist das Elektroauto die beste Alternative, um den Individualverkehr zu dekarbonisieren», sagt T&E-Experte Mathieu. Wasserstoffautos seien zwar auch umweltfreundlich, aber viel weniger effizient als Batterieautos: Sie benötigen für die gleiche Strecke dreimal mehr erneuerbare Energie. Der Ökostrom muss zuerst in Wasserstoff verwandelt werden und danach in der Brennstoffzelle wieder in Transportenergie.