

Harte Auseinandersetzung zur Vollgeldinitiative

Im Juni kommt die Geldreform zur Abstimmung. Eine Tagung dazu zeigt, was zu erwarten ist.

Markus Diem Meier

Was die Vollgeldinitiative attraktiv macht, ist ihre Fundamentalkritik am gegenwärtigen Finanzsystem. Das hat sich jüngst an einer hochkarätig besetzten Tagung am Gottlieb-Duttweiler-Institut (GDI) gezeigt. Deutlich wurde dort aber auch: Diese Kritik ist nicht mit einer Zustimmung zur Initiative gleichzusetzen.

Die Initianten wollen das Bankensystem in der Schweiz grundlegend umpflegen. Im Kern der Initiative steht eine Umwandlung der Einlagen von Kunden bei Banken in Geld, das direkt von der Schweizerischen Nationalbank herausgegeben wird. Das wäre dann das Vollgeld. Jetzt entsteht der grösste Teil des Buchgeldes durch die Kreditschöpfung der Banken. Aus dem so geschaffenen Geld bestehen auch die Bankeinlagen. Mit der Initiative soll den Banken diese Geldschöpfung verunmöglicht werden. Sie dürfen dann nur noch Kredite mit Notenbankgeld vergeben, das ihnen zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt wird. Die Initianten versprechen sich von der Initiative nicht nur ein stabileres Finanzsystem insgesamt, ganz generell soll es dadurch weniger zu Wirtschaftskrisen kommen.

An der Tagung des GDI war unbestritten, dass die Banken darin eingeschränkt werden müssen, zu viel Geld für gefährliche Spekulationen zu schaffen, deren Risiko am Ende die Allgemeinheit zu tragen hat. Auch eine überbordende Verschuldung wurde auf das

Finanzsystem zurückgeführt. Mehrere Redner wiesen darauf hin, dass die Verschuldung - eine der Ursachen der Finanzkrise von 2008 - seit dieser Krise weiter zugenommen hat. Wie Martin Wolf, Chefökonom der britischen «Financial Times», ausführte, kam es nur zu einer Verschiebung der Schulden vom Privatsektor an die Öffentlichkeit. Grund dafür seien aber nicht in erster Linie die Finanzspritzen der Länder an das Finanzsystem, sondern vielmehr die Ausgaben für die Stützung der Konjunktur gewesen, da sonst die Realwirtschaft noch viel stärker abgestürzt wäre.

Einig nur bei der Systemkritik

Doch bei der Frage, wie den Systemmängeln am besten begegnet werden soll, war es mit der Einigkeit vorbei. William White, unter anderem einstiger Chefökonom der Bank für internationalen Zahlungsausgleich, zeigte in seinem Referat wenig Vertrauen in die Regeln von Basel III, die den Banken Eigenkapitalquoten gemessen an ihren risikogewichteten Anlagen vorschreiben, um sie so beim Eingehen von Risiken einzuschränken. Die sogenannte Leverage-Ratio, also die Mindestquote für das Eigenkapital gemessen an den gesamten Anlagen der Banken, findet er zwar besser, doch die Quoten müssten deutlich höher liegen, sagte er im Gespräch am Rande der Veranstaltung. Auf eine konkrete Zahl wollte er sich aber nicht festlegen.

Gegenüber der Vollgeldinitiative zeigte sich White dagegen zurückhaltend. Er warnte vor unbeabsichtigten

Folgen: etwa bei der Wirkung auf den Wechselkurs oder auf die Zinsen. Es brauche mehr Forschung dazu und weitere Lösungen, ausserdem sei ein Alleingang der Schweiz nicht zu empfehlen. Der US-Ökonom Laurence Kotlikoff widersprach White. Seiner Ansicht nach kann man mit fundamentalen Reformen nicht mehr weiter zuwarten.

«Alle Systeme haben Mängel. Scheinbar sicherere Lösungen führen in die Diktatur oder zu Armut.»

Ruedi Noser, Ständerat Kanton Zürich

Eher aggressiv wurde die Stimmung an der Tagung, als die Vollgeldinitiative direkt zur Debatte stand. Ausserst hart ins Gericht mit ihr ging der Basler Wirtschaftspraxisprofessor Aleksander Berentsen. Seine Ausführungen blieben nicht ohne Zwischenrufe aus dem der Initiative mehrheitlich zugeneigten Publikum. Indem die Nationalbank gemäss Initiativtext Geld ohne Gegenleistung, also schuldfrei an die öffentliche Hand oder die Bevölkerung direkt vergeben würde, gebe sie die Möglichkeit aus der Hand, die Geldmenge auch wieder einzuschränken. Das mache die Geldpolitik unmöglich. Ausserdem wecke diese Art von Geldabgabe an den Staat Begehrlichkeiten und führe zu höheren Inflationserwartungen. «Die Initiative ist völ-

liger Mist», schloss Berentsen seine Ausführungen, was deutlichen Protest im Publikum provozierte.

Diktatur oder Verarmung

Nicht viel zimperlicher ging Ruedi Noser, Ständerat aus Zürich, mit der Initiative ins Gericht. Mit Verweis auf entsprechende Aussagen in internationalen Foren und die ausländischen Gäste meinte er, die direkte Demokratie sei nicht für Experimente wie eben das Vollgeld da. Irrationale Entwicklungen, die zu Krisen führen, können seiner Ansicht nach nicht über ein neues Geldsystem verunmöglicht werden. «Alle Systeme haben Mängel, scheinbar 100 Prozent sichere Lösungen führen in die Diktatur oder zu Armut», sagte Noser an die Adresse der Initianten.

Wie White warnte er ausserdem vor Folgen für den Schweizer Franken. Eine zu geringe Geldversorgung könnte den Frankenwert explodieren lassen oder die Unsicherheit zum neuen System ihn massiv schwächen. Spekulanten könnten auf beides spekulieren, meinte er.

Die Initianten, ebenfalls eine Reihe von Universitätsprofessoren, warfen den Kritikern darauf vor, von ihrem Anliegen zu wenig zu verstehen und den Initiativtext falsch auszulegen. Nicht nur würde die Umsetzung ihrer Initiative das gesamte Finanz- und Wirtschaftssystem stabiler machen, weil die Spekulation eingeschränkt wäre, es würde auch ein nachhaltigeres Wirtschaftswachstum daraus resultieren und damit ein besserer Umgang mit der Umwelt.



Bookmark

Wo unsere Kleider entstehen

Dass in der Textilindustrie miserable Arbeitsverhältnisse herrschen, weiss man spätestens seit der Fabrikkatastrophe in Bangladesh 2013, bei der über 1000 Arbeitende den Tod fanden. Doch noch immer verblasst dieses Wissen, wenn wir beim Kleiderkauf nur auf Design, die Marke und vor allem auf die Preisetikette starren. Ausgeblendet wird, was sich in den Fabriken in Asien abspielt.

Die deutsche Autorin Imke Müller-Hellmann entschloss sich zu einem unorthodoxen Schritt, zog ihre Lieblingskleider aus dem Schrank und machte sich auf nach Asien. Sie wollte mit eigenen Augen sehen, wo ihre Fleecejacke hergestellt wird, wer die Wolle ihrer Wandersocken gesponnen hat. Ihre Reise führt zuerst in die Schwäbische Alb, wo ihr Slip genäht wird - unter geradezu idyllischen Bedingungen. Sie lässt den dortigen Textilveredler reden. Der Mann ist stolz auf seinen Beruf, den er seit 35 Jahren macht.

Und so etwas wie Stolz spricht auch aus zwei chinesischen Arbeiterinnen, die 300 Boxershorts pro Stunde schaffen. Sie würden keine Pause machen, obwohl sie alle zwei Stunden zehn Minuten machen dürften. Logisch, denn die beiden Arbeiterinnen werden pro Stück und nicht pro Stunde bezahlt. Nach zwei Jahren fahren die Näherinnen in ihr Heimatdorf zurück und bauen dort Häuser mit dem Geld aus der Fabrik.

Diese Verhältnisse treffen auf Millionen andere Textilarbeiterinnen in Vietnam, China, und Bangladesh zu. Zwölfstundentag, teilweise Siebentageweche, Rückenschmerzen, absolut monotone Arbeit: Das ist der Preis, den die Menschen beispielsweise in einer vietnamesischen Fabrik bezahlen, damit jeden Tag bis zu 11 000 Jeans hergestellt werden können.

Geschockt berichtet die Autorin vom Fluss Buriganga in Bangladesh, in den sich die Abwässer von 3000 bis 4000 Fabriken aus der Textilindustrie ergiesen. Das Wasser ist schwarz und voller Plastik, das Ufer säumen Müllberge, auf denen Menschen leben.


Soll der Konsument also die Ware aus Bangladesh boykottieren? Das wäre keine Lösung, glaubt Imke Müller-Hellmann, würde man den Menschen ja ihre Existenzgrundlage entziehen. 80 Prozent der Exporte aus Bangladesh bestehen aus Textilien. Stattdessen verweist sie auf drei Gütesiegel, die ihr am vertrauenswürdigsten erscheinen und an denen sich die westlichen Kunden orientieren könnten: Fair-Wear-Foundation, IVN best und GOTS.

Das Buch ist wohlthuend unaufgeregt. Die Autorin lässt Markenverantwortliche, Zulieferer, Arbeiter und Gewerkschaften zu Wort kommen. Es sind Schilderungen und keine Predigten. «Ich habe ein literarisches Sachbuch geschrieben», beschreibt sie ihren Stil. Man kommt den Menschen nahe. Die Begegnungen mit ihnen sind berührend, manchmal absurd, jedoch immer sehr informativ.

Rita Flubacher

Imke Müller-Hellmann: Leute machen Kleider. Osburg-Verlag 284 S., ca. 29 Fr.

Originalität	●●●●●
Verständlichkeit	●●●●●
Lerneffekt	●●●●●
Lesegenuss	●●●●●
Relevanz	●●●●●

 **Bookmark** Hier finden Sie alle Texte dieser Rubrik
bookmark.tagesanzeiger.ch

Die Nachfrage nach neuen Flugzeugen ist kaum mehr zu bewältigen

Die Flugzeughersteller Airbus und Boeing wollen die Produktion noch stärker als geplant ausweiten. Das ist gar nicht so einfach.

Jens Flottau

Dass Eric Schulz es nicht leicht haben würde, dem mutmasslich erfolgreichsten Flugzeugverkäufer aller Zeiten nachzufolgen, war sowieso klar. Schliesslich hat John Leahy in 23 Jahren entscheidend dazu beigetragen, dass aus dem kleinen Nischenanbieter Airbus ein Weltkonzern wurde. Und Leahy hatte nicht nur Erfolg, sondern war auch noch exzentrisch, manchmal arrogant, sehr schlaue, vor allem aber immer unterhaltsam. Sein Nachfolger Eric Schulz dagegen hat in Sachen Entertainment noch Luft nach oben.

Sein erster grosser Auftritt als Airbus-Verkaufschef fand letzte Woche bei der Luftfahrtmesse in Singapur statt, dem ersten wichtigen Treffen der Branche in einem Jahr, das sich als wegweisend herausstellen könnte. Rückblickend könnte 2018 das Jahr gewesen sein, in dem Airbus und Boeing beschlossen haben, die Produktion der Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge in ungekannte Höhen hochzuschrauben. Oder das Jahr, in dem Airbus die Übernahme des Bombardier-C-Serie-Programms vollendet und Boeing sich am drittgrössten Flugzeugbauer Embraer beteiligt hat. Das Jahr, in dem Boeing Investitionen in zweistellige Milliardenhöhe in ein neues Flugzeugprogramm beschloss, das zwischen der 737-Baureihe und den Langstreckenjets wie den 777 und 787 angesiedelt ist und für Airbus zum Problem werden könnte. Oder alles zusammen.

Der Boom hält an

Der neue Airbus-Verkaufschef Schulz, bisher für die zivilen Flugmotoren bei Rolls-Royce verantwortlich, startet seinen Job inmitten eines lang anhaltenden Booms. «2017 war das achte Jahr in Folge, in dem die Nachfrage im Luftverkehr stärker als prognostiziert gewachsen ist, und auch stärker als die Kapazität», sagt auch Randy Tinseth, Marketing-Chef in der Boeing-Zivilsparte. 2018



46 Maschinen des Typs A320 produzierte allein Airbus im letzten Jahr durchschnittlich pro Monat. Foto: Sean Gallup (Getty Images)

soll der Markt erneut um rund sechs Prozent wachsen, auch das lange schwächelnde Frachtgeschäft hat wieder merklich angezogen.

Airbus und Boeing befinden sich schon jetzt auf ambitioniertem Wachstumskurs. In Toulouse und Hamburg rollten 2017 pro Monat im Durchschnitt insgesamt 46 Maschinen der A320/A320neo-Baureihe aus den Montagehallen. In Renton bei Seattle waren es 47 737-Jets monatlich. Langsam gelangen beide Hersteller zu der Erkenntnis, dass die hohen Produktionsraten nicht ausreichen könnten, um die Nachfrage zu befriedigen. Die Airbus-Kunden warten auf 6000 Flugzeuge - selbst wenn ab sofort kein neuer Auftrag mehr eingehen würde, brauchte Airbus acht Jahre, um die Aufträge abzuarbeiten. Bei Boeing ist die Lage ähnlich.

«Der Erfolg unserer Produkte zwingt uns dazu, über zusätzliche Schritte nachzudenken», sagt Schulz. Vorgänger Leahy hatte intern schon lange darauf gedrängt, endlich mehr Flugzeuge zu bauen, er hätte nach eigenem Dafürhalten schon längst noch viel mehr verkaufen können.

Engpässe bei den Lieferanten

Um die Ursache des Booms zu begreifen, genügt ein Blick zum Flughafen Changi, der an das Messegelände angrenzt. Noch 2005 betrieben die asiatischen Fluggesellschaften mehr Langstreckenflugzeuge als Kurzstreckenjets. 13 Jahre später sind es doppelt so viele 737 und A320 wie Grossraumflugzeuge, vor allem deshalb, weil die Billigfluggesellschaften auch in Asien scheinbar unaufhaltsam wachsen.

Eine der grossen Fragen ist, ob die Lieferanten mithalten können, wenn die Produktion immer weiter ausgeweitet wird. «Diese Diskussion muss die Branche führen», sagt Michael Schreyögg, Vorstand Motorenprogramme beim Triebwerkhersteller MTU Aero Engines. «Wir müssen dieses Wachstum verantwortungsvoll steuern.» Schreyögg machen nicht so sehr die Kapazitäten in seiner eigenen Firma oder deren Partnern Sorgen, er verweist darauf, dass Rohmaterialien, auf die sich oft nur wenige Produzenten spezialisiert haben, knapp werden könnten, vor allem Faserverbundwerkstoffe. Trotzdem glaubt Schreyögg, dass Airbus schon im zweiten Quartal 2018 entscheiden wird, noch mehr Flugzeuge zu bauen. Der Neue, Eric Schulz, wird sie dann verkaufen müssen.