

FRAGE

Angesichts des Absatzeinbruchs bei Autoherstellern durch die Corona-Krise wird über staatliche Hilfen für die Autobranche diskutiert, insbesondere über die Frage, ob es erneut Kaufanreize für Autos geben sollte wie während der Finanzkrise. Ihr Kommentar:

Prof. Dr. Wilfried Fuhrmann Lehrstuhl für Makroökonomische Theorie und Politik, Universität Potsdam:

Die Autoindustrie ist keine Schlüsselindustrie, dann würde sie es alleine schaffen, sie ist ein Schwamm mit starker Lobbyarbeit! Langsam reicht es! Der Lufthansa muss (ohne Staatsbeteiligung!) geholfen werden. Der sich abzeichnende langsame Aufbau einer Staatswirtschaft ist systemwidrig und kontraproduktiv. Eine EU-Industriepolitik schadet, statt zu fördern.

Prof. Dr. Thomas Gries Lehrstuhl für Internationale Wachstums- und Konjunkturtheorie, Universität Paderborn:

Konjunkturprogramme haben den Zweck, dass in dem Moment, in dem die Nachfrage ausfällt, ein Nachfrageanreiz diese ausgefallene Nachfrage wieder in Gang setzt. Dadurch soll einem noch schlimmeren Nachfrage- und Einkommensrückgang entgegengewirkt werden. Wenn also (wie in der letzten Krise) „nur“ ein Vorziehen der Käufe auf den richtigen Zeitpunkt erfolgt ist das bereits ein positiver Impuls. Bleibt die Frage, ob es effizientere Maßnahmen gibt. – Billige Kredite sind es jedenfalls nicht.

Prof. Dr. Juergen von Hagen Lehrstuhl am Institut für International Wirtschaftspolitik, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn:

Die Vorstellung, dass der Staat alles retten kann, ist ein fataler Irrtum. Wo aber will man dann Grenzen ziehen und mit wecher Berechtigung die Autobranche vorziehen.

Dr. Daniel Hartmann Chefvolkswirt, Bantleon AG:

Wenn die Konsumnachfrage angekurbelt werden soll, sollte man es über „branchenneutrale“ Konsumschecks machen.

Prof. Dr. Horst Schellhaaß em. Professor, Universität zu Köln:

Die Autokäufe sind zum größten Teil nur aufgeschoben, aber nicht aufgehoben.

Prof. Dr. Juergen B. Donges Emeritus am Institut für Wirtschaftspolitik, Universität zu Köln:

Selektive Subventionen zugunsten einer einzelner Branche bedeuten eine Diskriminierung aller anderen, die ebenfalls viele Arbeitsplätze bereitstellen und einen wesentlichen Beitrag zur allgemeinen Wirtschaftsleistung erbringen. Das ist aus deren Sicht ungerecht. Gesamtwirtschaftlich sind gezielte staatliche Hilfen problematisch, weil sie den Wettbewerb verzerren und Ineffizienzen in der Faktorallokation verursachen. Übrigens war die deutsche Automobilindustrie bereits vor dem Ausbruch der Corona-Krise durch die sattsam bekannten Fehler ihres Managements in eine Schiefelage geraten.

Carsten Brzeski ING, Chefvolkswirt Deutschland:

Die Bundesregierung sollte mit der nächsten Welle von Stützungsmaßnahmen die Weichen für die zukünftige Wirtschaftsstruktur des Landes stellen.

Prof. Dr. Till Requate Lehrstuhl für Innovations-, Wettbewerbs- und Institutionenökonomik, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel:

Es gibt Branchen, den es viel schlechter geht, und die im Aggregat auch ein erhebliches Beschäftigungspotential haben, aber keine so starke Lobby wie die Autoindustrie. Verzerrende Preise sind im Übrigen immer abzulehnen!

Prof. Dr. Jan C. Fransoo Operations Management & Logistics, Kühne Logistics University:

Die Subventionen sollten nur die Elektrifizierung unterstützen. Die Gesamtauswirkungen auf die Autoindustrie sollten ansonsten nicht zu groß sein, während die Branche mit einem großen Rückstand arbeitet, der als Puffer dienen kann, und die Barreserven ebenfalls reichlich vorhanden sind.

Prof. Dr. Karl Mosler Lehrstuhl für Statistik und Ökonometrie, Universität zu Köln:

Es sollte weder Kauf- noch Abwrackprämien geben. Beide sind teure Subventionen des Konsums. Kaufprämien für Neuwagen haben zudem unerwünschte Verteilungswirkungen, Abwrackprämien kamen in der Vergangenheit eher dem Import zugute. Der Staat sollte ausschließlich in Forschung und Entwicklung zukunftsfähiger Fahrzeuge investieren, sowie in Energiespeichertechniken und die Versorgungsinfrastruktur.

Prof. Dr. Bruno Schönfelder Lehrstuhl für Allgemeine VWL, TU Bergakademie Freiberg:

die Politik hat der Automobilindustrie schon vor der Krise massiv geschadet und muss dafür kompensieren.

Prof. Dr. Klaus-Dirk Henke Lehrstuhl für Finanzwissenschaft und Gesundheitsökonomie, Technische Universität Berlin:

Lufthansa ja Automobilbranche eher nein

Prof. Dr. Andreas Ziegler Lehrstuhl für Empirische Wirtschaftsforschung, Universität Kassel:

Bei staatlichen Hilfen, die mit immensen Ausgaben und damit einer hohen Verschuldung einhergehen, sollte nicht nur die Corona-Krise, sondern auch die Klimakrise adressiert werden, die in der Zukunft noch viel drastischer sein könnte. Dies gilt insbesondere für die Autobranche, aber auch für andere Industrien.

Prof. Dr. Dr. h.c. Franz Peter Lang Univ.-Prof. i.R., FOM - Hochschule für Oekonomie und Management:

Durch die zahlreichen, wenig koordinierten und in keiner Weise abgesicherten Zahlungsverpflichtungen von Bund und Ländern im Zusammenhang mit der „Corona-Hysterie“ sind bereits Zukunftslasten programmiert, die nicht weiter erhöht werden dürfen. Da die Corona-Rezession ja weitgehend alle autoproduzierenden Volkswirtschaften erfasst hat, dürften die relativen Wettbewerbspositionen der Autobauer dieselben wie vor der Krise geblieben sein. Wie andere Industrien, sollten sich die Autobauer bei ihren Wiederbelebungsmaßnahmen darum auch weitgehend auf ihre eigenen Kräfte stützen.

Uwe Burkert LBBW, Chefvolkswirt:

Wäre für allgemeine Mehrwertsteuersenkung, wenn Kaufanreize, dann mit Optionsrechten auf Bezug alternativer Antriebe in der Zukunft

Prof. Thomas Gehrig, Ph.D. Leiter des Instituts für Finanzwirtschaft, Universität Wien:

Der Wechsel zu alternativen Antrieben sollte begleitet werden mit einer (europaweiten) Investitions-offensive in Ladeinfrastrukturen. Bspw. könnten Ladestationen in Parkgaragen installiert werden. Dadurch wird schneller kritische Masse erreicht und somit ein weiterer Kaufanreiz zum Systemwechsel. Solche Infrastrukturinvestitionen würden idealerweise in mobilitätsarmen Zeiten durchgeführt (also möglichst noch während der Lockdown-Phase...).

Prof. Dr. Siegfried F. Franke Professur für Wirtschaftspolitik, Andrassy Universität Budapest:

In Frankreich bläst von der einen Seite der Wind vom Atlantik, von der anderen Seite der des Mittelmeeres. Mit Feinstaub hat es wohl nicht so viel zu tun wie etwa Stuttgart. Kein Wunder, dass es fleißig für immer niedrigere Abgaswerte stimmt. Das mutet mich an wie ein verdeckter Wirtschaftskrieg. Trockene Antwort eines französischen Diplomaten im Gespräch mit mir: „Das ist auch so.“ Kein weiterer Kommentar.

Dr. Manfred Schveren Vorstand, PRIVALOR Vermögens-Management AG:

Die Förderung (deutsche Steuergelder) sollte so gewählt werden, dass ausschließlich das Inland einen Nutzen hat.

FRAGE

In der Finanzkrise 2009 hatte es schon einmal eine „Abwrackprämie“ von 2.500 Euro gegeben. Die Bundesregierung steckte fünf Milliarden Euro in das Programm, die Zahl der Neuzulassungen stieg 2009 auf den Rekordwert von 3,8 Millionen Fahrzeugen, allerdings gab es dabei auch Vorzieheffekte.

War die Abwrackprämie von 2009 aus Ihrer Sicht eine richtige wirtschaftspolitische Maßnahme?

Ist die damalige Ausgestaltung ein Vorbild für aktuelle Hilfen für die Autoindustrie in der Corona-Krise?

Prof. Dr. Wilfried Fuhrmann Lehrstuhl für Makroökonomische Theorie und Politik, Universität Potsdam:

Die Autoindustrie ist vor Corona durch eigenes Fehlverhalten in die Krise gerutscht, sie hat kein tragfähiges Geschäftsmodell, (weder für Verbrenner noch für E-Autos). Die Schrumpfung ist notwendig und hat unaufhaltsam begonnen.

Prof. Dr. Juergen B. Donges Emeritus am Institut für Wirtschaftspolitik, Universität zu Köln:

Auch jetzt wären die Mitnahmeeffekte hoch, der Kauf von nur in Deutschland hergestellten Autos nicht garantiert, und die Gebrauchtwagenhändler müssten mit empfindlichen Umsatzeinbußen rechnen.

Carsten Brzeski ING, Chefvolkswirt Deutschland:

Eine neue Hilfe für die Autoindustrie sollte besser in das Erreichen der Klimaziele passen

Prof. Dr. Till Requate Lehrstuhl für Innovations-, Wettbewerbs- und Institutionenökonomik, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel:

Es gibt Branchen, den es viel schlechter geht, und die im Aggregat auch ein erhebliches Beschäftigungspotential haben, aber keine so starke Lobby wie die Autoindustrie. Verzerrende Preise sind im Übrigen immer abzulehnen!

Dr. habil. Markus Brandenburg Logistik und Supply Chain Management, Hochschule Flensburg :

Kurzarbeitsgesetz war hilfreich und könnte es wieder sein

Prof. Dr. Karl Mosler Lehrstuhl für Statistik und Ökonometrie, Universität zu Köln:

Die Abwrackprämie von 2009 war für den deutschen Staat teuer und hat in erster Linie den Import von Automobilen subventioniert.

Prof. Dr. Günter Franke Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre insbesondere Internationales Finanzmanagement, Universität Konstanz:

Klimaschutz zu berücksichtigen

Prof. Dr. Bruno Schönfelder Lehrstuhl für Allgemeine VWL, TU Bergakademie Freiberg:

Das Abwracken ist falsch, weil es nur einfach Zerstörung ist, Wertevernichtung. Diese Autos sind noch etwas wert und sollten genutzt werden können.

Prof. Dr. Andreas Ziegler Lehrstuhl für Empirische Wirtschaftsforschung, Universität Kassel:

Eine Subventionierung von umweltschädlichen Produkten, die zudem in der Zukunft nicht mehr wettbewerbsfähig sind, macht keinen Sinn.

Prof. Dr. Dr. h.c. Franz Peter Lang Univ.-Prof. i.R., FOM - Hochschule für Oekonomie und Management:

Solche Maßnahmen nehmen ganz nebenbei den Innovationsdruck und verzerren den Wettbewerb.

Uwe Burkert LBBW, Chefvolkswirt:

Ökologischer Aspekt, Transformation steht heute stärker im Vordergrund

Prof. Thomas Gehrig, Ph.D. Leiter des Instituts für Finanzwirtschaft, Universität Wien:

Die damalige Lösung ist im Nachhinein ja schon alleine an den Investitionen der Autobauer in Abschaltvorrichtungen anstelle von intendierten umweltschonenden Antrieben gescheitert. Der vermeintliche Umstieg auf umweltfreundliche Modelle hat sich im Nachhinein für viele Kunden als Chimäre erwiesen. Nicht zu wiederholen!

Prof. Dr. Oliver Landmann Direktor der Abteilung für Wirtschaftstheorie, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg:

Die Abwrackprämie war damals zwar von begrenzter Effektivität, aber als freundnachbarliche Hilfestellung für europäische Kleinwagenhersteller zu rechtfertigen. Der oft als Kritik angeführte Vorzieheffekt war kein Bug, sondern ein Feature.

Prof. Dr. Siegfried F. Franke Professur für Wirtschaftspolitik, Andrassy Universität Budapest:

Damals ging es ja im Wesentlichen um ein „Weiter so!“ Jetzt droht ja neben nicht wirklich hilfreichen Kaufprämien ein zu befürchtender kompletter Umbau der Automobilindustrie - und anderer Branchen.

Prof. Dr. Susanne Soretz Professur für Allgemeine Volkswirtschaftslehre sowie Wachstum, Strukturwandel und Handel, Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald:

In der Finanzkrise ging es wesentlich darum, dass pessimistische Zukunftserwartungen sich nicht selbst erfüllen sollten. Da ist eine plakative Maßnahme wie die Abwrackprämie gut geeignet, die Erwartungen aller zu beeinflussen. Jetzt sind die Erwartungen nicht besonders pessimistisch, das Plakative ist folglich kein für sich stehendes Argument und Einzelmaßnahmen für Sektoren, die von den Auswirkungen der Kontaktsperre nicht einmal überdurchschnittlich betroffen sind, sind unbedingt zu vermeiden.

Dr. Dirk Ehnts Dozent, TU Chemnitz:

Der Klimawandel kann nur aufgehalten werden, wenn im Bereich Transport endlich Vernunft einkehrt. Die Emissionen müssen endlich sinken, und zwar absolut. Es ist Zeit, jetzt umzusteuern und



die Verbrenner in Ruhestand zu schicken. Dies sollte die Politik den Unternehmen sehr deutlich sagen und keine Förderung für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren gewähren.

FRAGE

Die Lufthansa hat durch die Corona-Krise einen massiven Nachfrageeinbruch erlitten, der Airline droht ohne staatliche Hilfen die Zahlungsunfähigkeit. Welche staatlichen Maßnahmen halten Sie für richtig?

Prof. Dr. Wilfried Fuhrmann Lehrstuhl für Makroökonomische Theorie und Politik, Universität Potsdam:

Keinen staatlichen Einfluss und keine Stimmrechte im Vorstand und im Verwaltungsrat! Der Staat als aktiver Anteilseigner ist keine Hilfe, sondern eine zusätzliche Belastung, wir benötigen keine staatlichen Versorgungsposten.

Prof. Dr. Thomas Gries Lehrstuhl für Internationale Wachstums- und Konjunkturtheorie, Universität Paderborn:

Die Lufthansa ist durch direkten Staatseingriff (staatliche Mobilitätsbeschränkung) in die aktuelle Lage geraten. Daher muss der Staat auch dafür sorgen, dass ein solches Unternehmen wieder im Markt erfolgreich starten kann. Dies darf jedoch auch nicht zu einem staatlich abgesicherten Freifahrtschein für alle Unternehmenspolitiken führen.

Prof. Dr. Harald Hagemann Lehrstuhl für Wirtschaftstheorie, Universität Hohenheim:

Ähnlich wie bei Air France sollten Inlandsflüge abgeschafft werden, wenn eine schnelle Zugverbindung unter 2,5 Stunden Fahrtzeit existiert, wie z.B. von Stuttgart oder Köln/Düsseldorf nach Frankfurt- Flughafen.

Dr. Daniel Hartmann Chefvolkswirt, Bantleon AG:

Die Lufthansa war bis Anfang 2020 solide aufgestellt und ist nicht durch eigenes Verschulden in die Krise gestürzt, sondern durch staatlich angeordnete Beschränkungen. Eine stille Beteiligung des Staates für eine begrenzte Zeit scheint daher angemessen.

Prof. Dr. Horst Schellhaaß em. Professor, Universität zu Köln:

Die Probleme der Lufthansa sind nicht durch Managementversagen entstanden, so dass eine teilweise Kompensation der Verluste gerechtfertigt ist.

Prof. Dr. Juergen B. Donges Emeritus am Institut für Wirtschaftspolitik, Universität zu Köln:

Der Staat ist keine guter Wirtschaftsakteur. Das weiß er auch, aber wenn die Lufthansa auf direkte Staatshilfen in Form einer Kapitalbeteiligung drängt, wird die Bundesregierung Stimmrecht und Einflussmöglichkeiten auf unternehmerische Entscheidungen beanspruchen.

Prof. Dr. Till Requate Lehrstuhl für Innovations-, Wettbewerbs- und Institutionenökonomik, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel:

Normalerweise wäre auch eine Insolvenz hinnehmbar. Das Problem ist, dass auch andere Staaten ihren Airlines helfen und wir uns in einem Subventionswettbewerb befinden.

Prof. Dr. Bruno Schönfelder Lehrstuhl für Allgemeine VWL, TU Bergakademie Freiberg:

gerade in seinem politisierten Markt wie der Luftfahrt ist politische Einflussnahme verheerend und kostet uns allen viel. Es muss also eine Hilfe ohne jegliche politische Einflussmöglichkeit sein.

Prof. Dr. Dr. h.c. Franz Peter Lang Univ.-Prof. i.R., FOM - Hochschule für Oekonomie und Management:

Hier geht es um die Erhaltung einer national bedeutenden Industrie, die für eine global orientierte Volkswirtschaft mittel- und langfristig von hoher Bedeutung ist. Zudem gilt es, diese im internationalen Vergleich durchaus wettbewerbsfähige Unternehmung durch weitere Modernisierungen und Straffungen für die digitalisierte Zukunft fit zu machen und sie nicht bürokratischen Interessen staatlicher Kontrolle auszuliefern.

Uwe Burkert LBBW, Chefvolkswirt:

Einschränkungen sind nicht freiwillig, sondern staatlich gewollt. Dafür braucht es einen Ausgleich

Prof. Thomas Gehrig, Ph.D. Leiter des Instituts für Finanzwirtschaft, Universität Wien:

Eine Zwangskapitalisierung bedeutet Risikoübernahme und impliziert daher zwangsläufig auch Mitspracherechte. Weiterhin werden Managementanreize zur schnellen Gesundung geschaffen, so dass die staatlichen Anteile möglichst schnell wieder ertragsbringend am Markt verkauft werden können. Als Beispiel mag die Zwangskapitalisierung der US-Banken in der GFC von 2007/8 dienen (oder die UBS in der Schweiz); die damaligen zwangsweise eingebrachten Aktienanteile sind mittlerweile am Markt ertragreich für den Fiskus veräußert worden.

Dr. Manfred Schweren Vorstand, PRIVALOR Vermögens-Management AG:

der Staat ist der schlechteste Unternehmer, deshalb in jedem Fall ohne Einfluss des Staates

Dr. Dirk Ehnts Dozent, TU Chemnitz :

Ebenso wie die Automobilindustrie steht die Luftverkehrsbranche vor einem Umbruch. Ähnlich wie in Frankreich bei Air France sollte es Geld nur gegen Klimaziele geben. Wenn diese privatwirtschaftlich nicht erfüllt werden können, sollte der Staat das Unternehmen in öffentlichen Besitz überführen. Die Deutsche Bahn zeigt, dass dies unproblematisch möglich ist.

FRAGE

Der Staat hat sich bereits bei der Finanzkrise 2008 bei der Commerzbank mit einem Aktienpaket von heute 16 Prozent beteiligt, das sich noch immer in Staats-hand befindet. Sollte es bei einer Staatsbeteiligung an der Lufthansa einen klar definierten Zeitplan zum Ausstieg geben (z. B. Maximaldauer der Staatsbeteiligung fünf Jahre)?

Mit welchen sonstigen Auflagen sollten staatliche gestützte Unternehmen (z.B. auch durch KfW-Kredite oder mit Kurzarbeit) für die Dauer der staatlichen Unterstützung belegt werden?

Prof. Dr. Wilfried Fuhrmann Lehrstuhl für Makroökonomische Theorie und Politik, Universität Potsdam:

Der Staat hat die Commerzbank nicht gerettet, sondern wollte die Versicherungswirtschaft schützen (Dresdner Bank usw.). Die Commerzbank ist durch die Staatsbeteiligung ein Übernahmekandidat geworden und die Lufthansa wird dann ein Fusionspartner (für einen EU-Champion?). Auflagen und Regulierungen belasten die Unternehmen zusätzlich!

Prof. Dr. Andreas Freytag Lehrstuhl für Wirtschaftspolitik, Friedrich-Schiller-Universität Jena:

Es sollte während der Zeit der Staatsbeteiligung für die Vorstände eine Gehaltsobergrenze von 5000.000 Euro p.a. geben.

Prof. Dr. Thiess Büttner Lehrstuhl für Finanzwissenschaften, Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg:

Keine Aktienrückkäufe

Prof. Dr. Jan C. Fransoo Operations Management & Logistics, Kühne Logistics University:

Keine Dividende, bis ein bestimmter Teil der Finanzierung zurückgezahlt wurde

Prof. Dr. Christian Schwens Betriebswirtschaftslehre, Universität zu Köln:

Beschränkung/Deckelung von Aktienrückkäufen; diese erfolgen häufig mit dem Ziel der Steigerung des Aktienkurses und damit der Erhöhung der individueller Bonuszahlungen; nicht selten sind Aktienrückkäufe kreditfinanziert. Ein Unding für Unternehmen, die gleichzeitig staatliche Hilfen empfangen (noch schlimmer als Dividendenzahlungen).

Prof. Dr. David Stadelmann Professur für Volkswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Entwicklungsökonomik, Universität Bayreuth:

Da streitet sich die Politik intensiv, ob Firmen mit Kurzarbeit Dividenden bezahlen dürfen. Dabei ist es doch so, dass es für die Aktionäre nicht drauf an kommt, weil die nicht ausgeschütteten Gewinne ja in der Firma bleiben und den Aktienwert treiben. Hingegen ist es gesellschaftlich problematisch, weil dann das Eigenkapital für die neuen Firmen fehlt, weil es in alten eingeschlossen bleibt. Die Manager der alten Firmen hingegen dürften sich freuen, weil ihr Kapitalpolster zwangserhöht wird.



Prof. Dr. Dr. h.c. Franz Peter Lang Univ.-Prof. i.R., FOM - Hochschule für Oekonomie und Management:

Kürzungen von Dividenden vertreiben private Investoren, Deckelung der Vorstandsgehälter sollte den Unternehmen selbst vorbehalten sein und ein genereller Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen würde Maßnahmen einer zukunftssichernden Modernisierung behindern.

Prof. Thomas Gehrig, Ph.D. Leiter des Instituts für Finanzwirtschaft, Universität Wien:

Entwicklung einer Strategie zur Wiedergewinnung von Resilienz unter Berücksichtigung zwingend nötiger Strukturmaßnahmen und deren regelmäßige datenbasierte Überprüfung.

Prof. Dr. Siegfried F. Franke Professur für Wirtschaftspolitik, Andrassy Universität Budapest:

Lässt sich pauschal kaum sagen. Auf jeden Fall besteht die Gefahr, dass - offen oder verdeckt - ideologische Ziele mit einfließen.

Dr. Manfred Schweren Vorstand, PRIVALOR Vermögens-Management AG:

das betriebswirtschaftliche Repertoire muss auch für die Geschäftsleitung eines Unternehmens mit Staatsbeteiligung erhalten bleiben.

Dr. Dirk Ehnts Dozent, TU Chemnitz :

Dauerhafte Rückführung aller Nutzung von Steueroasen.

FRAGE

Das Bundesverfassungsgericht hat jüngst zur EZB-Geldpolitik geurteilt. Die Karlsruher Richter beschränken die Befugnisse der Bundesbank zur Teilnahme an der EZB-Politik. Expecten Sie durch dieses Urteil eine Änderung der Geldpolitik in Bezug auf die angekündigten geldpolitischen Stabilisierungsmaßnahmen (Pandemic Emergency Purchase Program, PEPP)?

Prof. Dr. Wilfried Fuhrmann Lehrstuhl für Makroökonomische Theorie und Politik, Universität Potsdam:

Natürlich hat Karlsruhe das Recht zu prüfen, ob die Geldpolitik den Grundlagen/Bedingungen der Delegation der Geldpolitik seitens der B.reg. und Bundesbank an die EZB entspricht. Die EU und die EZB werden es mit allen Mitteln „unterlaufen“.

Prof. Dr. Ludovic Subran Allianz, Chefvolkswirt und Leiter von Allianz Group Economic Research:

Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts bietet eine gute Grundlage dafür, als nächstes PEPP anzufechten. Das könnte die Glaubwürdigkeit des Programms schwächen. Angesichts dieses Risikos könnte die EZB zukünftig vorsichtiger agieren und sich bei den Anleihekäufen unter PEPP stärker an den selbstaufgelegten Limits orientieren. Als Resultat könnte die Geldpolitik im Euroraum weniger akkommodierend ausfallen als angemessen während der größten Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit.

Prof. Dr. Thomas Gries Lehrstuhl für Internationale Wachstums- und Konjunkturtheorie, Universität Paderborn:

Die „Kauf-Programme“ der Zentralbank waren und sind leider wenig wirkungsvoll. Daher sollte das Gesamtkonzept von Zentralbankpolitiken und effektiven Wirkungskanälen ganz neu diskutiert werden. Alte Begrifflichkeiten von Fiskal- versus Geldpolitik sollten in einer neuen Debatte neu mit den heutigen Erfahrungen und Erkenntnissen diskutiert werden. Dogmenartige Lehrsätze von vor 50 Jahren sollten neu auf ihre Sinnhaftigkeit geprüft werden.

Prof. Dr. Harald Hagemann Lehrstuhl für Wirtschaftstheorie, Universität Hohenheim:

Angemessen

Prof. Dr. Juergen von Hagen Lehrstuhl am Institut für International Wirtschaftspolitik, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn:

Das Urteil ist gut und richtig. Es wird die Praxis der Geldpolitik nicht ändern, fordert aber mehr Transparenz. zugleich weist es den anmaßenden Machtanspruch des EuGH gegenüber nationalem Recht zurück.

Dr. Daniel Hartmann Chefvolkswirt, Bantleon AG:

Das BVerfG hat nur zum PSPP und nicht zum PEPP geurteilt. Es dürfte der EZB am Ende aber auch gelingen, das PEPP als „regelgebundenes“ QE-Programm zu verkaufen. Schließlich verzichtet sie nicht auf jegliche Leitplanken, sondern will die aktuellen Regeln (wie das 33%-Kriterium) nur flexibel auslegen.

Prof. Dr. Horst Schellhaaß em. Professor, Universität zu Köln:

Dieses Urteil wird zu intensiven Diskussionen in der Eurozone führen.

Prof. Dr. Juergen B. Donges Emeritus am Institut für Wirtschaftspolitik, Universität zu Köln:

Wenn sich die EZB nach Draghis „whatever it takes“-Ankündigung in die Nähe der monetären Staatsfinanzierung begeben hat, kann man erwarten, dass sie bei ihrem großen Anleihenkaufprogramm die möglichen unerwünschten Nebenwirkungen sorgfältig analysiert und öffentlich begründet, warum diese in Kauf zu nehmen sind. Nichts anderes hat das Bundesverfassungsgericht angeordnet. Das Pandemieprogramm ist von dem Urteil nicht betroffen.

Carsten Brzeski ING, Chefvolkswirt Deutschland:

Beim PEPP sollte es angesichts der Tatsache, dass wir in der schwersten Wirtschaftskrise seit Jahrzehnten sind, keine Probleme mit der Proportionalität geben. Schwieriger wird es in der nächsten Phase der Krise. Wenn PEPP nicht mehr vertretbar ist, PSPP der Konjunktur aber noch weiterhin notwendigen Rückenwind geben sollte. Das Urteil des BVerG wird aber weitreichende Folgen haben. Hinsichtlich des immer noch schwellenden Streits zwischen europäischen und nationalen Gesetzen und Verantwortungen. Dieser Streit wird jetzt über den Rücken von EZB oder noch besser Bundesbank ausgetragen.

Prof. Dr. Till Requate Lehrstuhl für Innovations-, Wettbewerbs- und Institutionenökonomik, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel:

Es wäre besser gewesen, das Gericht hätte sich nicht zuständig erklärt und auf das Subsidiaritätsprinzip verwiesen.

Prof. Dr. Andreas Freytag Lehrstuhl für Wirtschaftspolitik, Friedrich-Schiller-Universität Jena:

Das Urteil bietet der EZB die Chance, sich wieder auf Geldpolitik zu konzentrieren, die Monetisierung der Staatsschulden zu beenden und so die Regierungen der Eurozone dazu zu veranlassen, die Angebotsseite zu stärken. Es ist unwahrscheinlich, dass die EZB diese Chance nutzt.

Prof. Dr. Friedrich Heinemann Leiter des Forschungsbereichs Unternehmensbesteuerung und Öffentliche Finanzwirtschaft und außerplanmäßiger Professor für Volkswirtschaftslehre, Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung Mannheim:

Das Urteil macht es weniger wahrscheinlich, dass PEPP zu einer Dauer-Einrichtung wird. Es stärkt der Bundesbank den Rücken in künftigen Verhandlungen im EZB-Rat über einen Exit aus den Anleihekäufen. Der Bundesbank-Präsident kann jetzt glaubwürdig mit einem Ausstieg seiner Zentralbank aus Anleihenkaufprogrammen drohen, die nicht mehr nachvollziehbar geldpolitisch begründet sind. Das hilft, wenn es zur Insolvenz Italiens kommt und damit zum Druck auf einen Bailout durch die EZB.

Prof. Dr. Günter Franke Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre insbesondere Internationales Finanzmanagement, Universität Konstanz:

Proportionalitätserfordernis zu vage



Prof. Dr. Dr. h.c. Franz Peter Lang Univ.-Prof. i.R., FOM - Hochschule für Oekonomie und Management:

"Geldmengenfinanzierte Budgetpolitik" ist seit Jahrzehnten in der Wissenschaft verpönt und dennoch über Jahre auf den beanstandeten Wegen betrieben worden. Ich gehe davon aus, dass sich deshalb daran bestenfalls gewissen Wege ändern werden.

Prof. Thomas Gehrig, Ph.D. Leiter des Instituts für Finanzwirtschaft, Universität Wien:

Die EZB wird ihre Maßnahmen insbesondere bzgl. Fristigkeiten, Milestones und Risiken besser erklären müssen wenn sie die Brüche innerhalb der Eurozone nicht weiter vertiefen möchte. Sie wird dadurch implizit stärker zur Rechenschaft gezwungen.

Prof. Dr. Bernd Raffelhüschen Leiter des Instituts für Finanzwissenschaft I, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg:

Wir werden in drei Monaten etwas Sand ins Getriebe streuen.

Prof. Dr. Oliver Landmann Direktor der Abteilung für Wirtschaftstheorie, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg:

Die Urteilsbegründung ist ein ökonomischer Albtraum. Neue Klagen gegen PEPP sind so sicher wie das Amen in der Kirche.

Prof. Dr. Siegfried F. Franke Professur für Wirtschaftspolitik, Andrassy Universität Budapest:

Findige Juristen werden schon die passenden Begründungen liefern, damit dem von Karlsruhe geforderten Verhältnismäßigkeitsprinzip Genüge getan wird. Trotzdem ist das Urteil ein wohlthuender Schuss vor den Bug des EuGH. Es bleibt zu hoffen, dass er sich künftig etwas zurückhält.

Dr. Dirk Ehnts Dozent, TU Chemnitz :

Das PEPP ist erstmal unberührt, allerdings haben wir eine juristische Frage, die beantwortet werden muss und die potentiell die EU und auch die Eurozone sprengen kann: Stehen supranationale Institutionen Europas über dem Grundgesetz? Ist das nicht der Fall, müssen wir die Institutionen Europas anders denken. Das muss kein Nachteil sein, wäre aber sicherlich eine Herausforderung.

FRAGE

Hat sich Ihre Einschätzung der konjunkturellen Lage im letzten Monat verändert?

Prof. Dr. Walter Assenmacher Universitätsprofessor i.R., Universität Duisburg-Essen:

geringfügig

Prof. Dr. Wilfried Fuhrmann Lehrstuhl für Makroökonomische Theorie und Politik, Universität Potsdam:

Der Staat kann nach dem ("politischen") Shutdown die Nachfrage nicht lange „finanzieren“, die öffentliche Haushalte brechen ein (Steuereinnahmen sinken drastisch) und auch Teile des Angebotes.

Prof. Dr. Ludovic Subran Allianz, Chefvolkswirt und Leiter von Allianz Group Economic Research:

"Nein. 1) Gegenwärtig wird ein trauriger Wirtschaftsrekord nach dem anderen gebrochen. Die aktuellen deutschen Wirtschaftsdaten und Umfrageergebnisse sind schlichtweg katastrophal. Das passt zu unserer Annahme, dass im Monat April rund 30% der deutschen Wirtschaft stillgelegt waren. Doch es gibt Licht am Ende des Tunnels. Bereits ab Mai dürfte es einhergehend mit der schrittweisen Lockerung der Eindämmungsmaßnahmen wieder aufwärts gehen. Experimentelle Wirtschaftsdaten wie etwa der Elektrizitätsverbrauch weisen bereits auf eine leichte Wiederaufnahme der Wirtschaftsaktivitäten hin. Doch es wird vermutlich bis Anfang 2021 dauern bis die deutsche Wirtschaft wieder volle Fahrt aufnimmt. Sicherlich wird es kurzfristig Nachholeffekte geben, doch zunächst dürften Wirtschaftsakteure noch mit Vorsicht konsumieren und investieren und einige Restriktionen werden in den kommenden Monaten weiterhin aufrecht erhalten werden."

Prof. Dr. Thomas Gries Lehrstuhl für Internationale Wachstums- und Konjunkturtheorie, Universität Paderborn:

nein

Volker Hofmann Direktor, Wirtschaftspolitik und internationale Beziehungen, Bundesverband deutscher Banken:

Erwartungen leicht reduziert

Prof. Dr. Harald Hagemann Lehrstuhl für Wirtschaftstheorie, Universität Hohenheim:

Nein

Prof. Dr. Juergen von Hagen Lehrstuhl am Institut für International Wirtschaftspolitik, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn:

Ja

Dr. Daniel Hartmann Chefvolkswirt, Bantleon AG:

Nein, das 2. Quartal wird einen riesigen BIP-Rückgang mit sich bringen, dürfte aber zugleich der Tiefpunkt der Rezession sein.



Prof. Dr. Horst Schellhaaß em. Professor, Universität zu Köln:

verschlechtert

Prof. Dr. Juergen B. Donges Emeritus am Institut für Wirtschaftspolitik, Universität zu Köln:

Ja, abwärtsgerichtet wegen der großen Unwägbarkeiten der Corona-Krise

Dr. Sebastian Goerg Economics, Technische Universität München :

Nein,

Carsten Brzeski ING, Chefvolkswirt Deutschland:

In einem Wort: dramatisch. Wir sehen jetzt, wie stark die Folgen einer fast kompletten Ausbremsung der Wirtschaft sind.

Prof. Dr. Dirk Sauerland Lehrstuhl für Institutionenökonomik und Gesundheitssystemmanagement, Universität Witten-Herdecke:

nein

Prof. Dr. Ralf Fendel Lehrstuhl für Monetäre Ökonomik, WHU – Otto Beisheim School of Management:

Nein

Dr. Jochen Intelmann Chefvolkswirt, Hamburger Sparkasse Private Banking/Analyse:

ja

Prof. Dr. Thiess Büttner Lehrstuhl für Finanzwissenschaften, Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg:

verschlechtert

Prof. Dr. Jan C. Fransoo Operations Management & Logistics, Kühne Logistics University:

Ich erwarte das wir ab Q3 eine Verbesserung sehen werden

Dr. habil. Markus Brandenburg Logistik und Supply Chain Management, Hochschule Flensburg :

Ja

Prof. Dr. Björn Frank Lehrstuhl für Mikroökonomik, Universität Kassel:

ja

Prof. Dr. Fred Wagner Institut für Versicherungslehre, Universität Leipzig:

Ja, ich bin pessimistischer.



Prof. Dr. Friedrich Heinemann Leiter des Forschungsbereichs Unternehmensbesteuerung und Öffentliche Finanzwirtschaft und außerplanmäßiger Professor für Volkswirtschaftslehre, Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung Mannheim:

Ja. Die Corona-Folgen sind ökonomisch schlimmer als gedacht.

Prof. Dr. Thomas Apolte Lehrstuhl für Wirtschaftspolitik am Institut für Ökonomische Bildung, Westfälische Wilhelms-Universität Münster:

Ja

Dr. Boris Augurzky Kompetenzbereichsleiter Gesundheit, Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.:

Nein

Prof. Dr. Günter Franke Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre insbesondere Internationales Finanzmanagement, Universität Konstanz:

von Tag zu Tag

Prof. Dr. Manfred Königstein Lehrstuhl für Angewandte Mikroökonomik, Universität Erfurt:

Ja. Verschlechterung infolge der Corona-Krise.

Prof. Dr. Bruno Schönfelder Lehrstuhl für Allgemeine VWL, TU Bergakademie Freiberg:

nein. Ich sah die Lage schon vor einem Monat rabenschwarz

Prof. Dr. Xenia Matschke Lehrstuhl für Internationale Wirtschaftspolitik, Universität Trier:

nein

Prof. Dr. Klaus-Dirk Henke Lehrstuhl für Finanzwissenschaft und Gesundheitsökonomie, Technische Universität Berlin:

ja, es geht weiter „nach unten“

Prof. Dr. David Stadelmann Professur für Volkswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Entwicklungsökonomik, Universität Bayreuth:

ja

Prof. Dr. Dr. h.c. Franz Peter Lang Univ.-Prof. i.R., FOM - Hochschule für Oekonomie und Management:

ja, die offenkundige Ideen- und Hilflosigkeit der politischen Garde stimmt mich sehr pessimistisch

Uwe Burkert LBBW, Chefvolkswirt:

Ja



Prof. Thomas Gehrig, Ph.D. Leiter des Instituts für Finanzwirtschaft, Universität Wien:

Ja.

Prof. Dr. Oliver Landmann Direktor der Abteilung für Wirtschaftstheorie, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg:

dramatisch nach unten

Prof. Dr. Siegfried F. Franke Professur für Wirtschaftspolitik, Andrassy Universität Budapest:

Ja.

Prof. Dr. Justus Haucap Lehrstuhl für Volkswirtschaftslehre insbesondere Wettbewerbstheorie und -politik und Gründungsdirektor, Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE), Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf:

ja

Dr. Manfred Schweren Vorstand, PRIVALOR Vermögens-Management AG:

ja, coronabedingt

Prof. Dr. Tamás Bauer Lehrstuhl für Volkswirtschaftslehre, insb. Vergleich und Transformation von Wirtschaftssystemen, Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main:

ja

Dr. Dirk Ehnts Dozent, TU Chemnitz :

Ja.

Prof. Dr. Vincenz Timmermann Lehrstuhl für Volkswirtschaftslehre II, insb. Geldtheorie, Universität Hamburg:

Ja

Prof. Dr. Matthias Wrede Lehrstuhl für Sozialpolitik, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg:

Ja