

SCHULDENKRISE

„Wir sitzen so oder so in der Falle“

Ifo-Präsident Hans-Werner Sinn, 63, über die Rolle Deutschlands in der Europäischen Zentralbank (EZB)

SPIEGEL: Die Deutschen haben in der EZB vergangene Woche den wichtigen Posten des Chefvolkswirts verloren. Ist das der endgültige Abschied von hiesigen Stabilitätsträumen?

Sinn: Dass wir weder den Posten des Präsidenten noch den des Chefvolkswirts besetzen konnten, zeigt nur noch deutlicher, dass Deutschland in der EZB an den Rand gedrängt wird. Es wird seit Mai 2010 bei den wichtigen Entscheidungen regelmäßig überstimmt. All die schönen Sprüche, dass die EZB nach dem Modell der Bundesbank funktionieren würde und

Deutschland als größtes Land eine Sonderrolle behalte, erweisen sich als Schall und Rauch.

SPIEGEL: Was halten Sie generell von der EZB-Spitze unter dem neuen Präsidenten Mario Draghi?

Sinn: Sie ist personell durchaus vertretbar. Der Belgier Peter Praet ist als Chefvolkswirt sehr gut geeignet, und der Deutsche Jörg Asmussen ist ein guter Diplomat für die Vorbereitung der EU-Aktivitäten der EZB.

SPIEGEL: Bundesbankpräsident Jens Weidmann gilt in der EZB als letzter geldpolitischer Hardliner. Kann er mit Schützenhilfe von Asmussen rechnen?

Sinn: Asmussen wird sich permanent genötigt sehen, weiteren Rettungsprogrammen der Staatengemeinschaft zuzustimmen. Insofern sehe ich schwarz für allzu viel Schützenhilfe.

SPIEGEL: Der politische Druck auf die EZB wächst, als „Geldgeber letzter Instanz“ im großen Stil Anleihen von Krisenstaaten aufzukaufen. Wann knickt Draghi ein?

Sinn: Statt einzuknicken wird Draghi vermutlich den Druck auf die Staatengemeinschaft erhöhen, die Staatspapiere über den Luxemburger Rettungsfonds ESM zu kaufen. Das ist zwar weniger schlimm, als wenn die EZB kauft, aber schlimm genug, weil Deutschland auch damit zu einem Gläubiger der Südländer wird. Wir sitzen so oder so in der Falle.



TIMUR EMEK / DAPD

Sinn

MARKUS SCHREIBER / AP



LUFTFAHRT

Arabische Nächte billig wie selten

Der geplante Einstieg der arabischen Fluglinie Etihad bei Air Berlin verschärft schon jetzt den Wettbewerb auf vielen Langstreckenverbindungen. Ab Sonntag dieser Woche fliegt Air Berlin viermal täglich von der Bundeshauptstadt zum Drehkreuz seines neuen Partners nach Abu Dhabi, und das schon ab 199 Euro für den Hin- und Rückflug in der Economy-Class. Vor dort aus können die Passagiere günstig zu über 80 Zielen in Afrika, Asien oder Australien abheben. Dabei hat Etihad seine Beteiligung an Deutschlands zweitgrößter Airline bislang noch gar nicht offiziell aufgestockt. Das frühzeitige Schnäppchenangebot der Berliner hat zahlreiche Wettbewerber mit zeitlich befristeten Sonderaktionen auf den Plan gerufen, darunter vor allem die Etihad-Rivalen Emirates und Qatar. Deren Verkehrsdrehscheiben liegen nur wenige hundert Kilometer von Abu Dhabi entfernt. Auch sie werben um Deutschland mit extrem günstigen Tarifen für ihre Fernverbindungen in alle Welt. Nach Afrika geht es mit Emirates über Dubai schon für knapp 500 Euro. Der Trip nach Singapur mit Qatar über Doha kostet nur 100 Euro mehr. Auch die Lufthansa mischt im Preiskampf mit – und bietet etwa die Strecke München–Singapur schon ab 599 Euro an.

KARTELLE

Bahn attackiert Thyssen

Zwischen der Deutschen Bahn (DB) und dem ThyssenKrupp-Konzern gibt es Streit über angebliche Schadensersatzverhandlungen wegen des sogenannten Schienenkartells. Hintergrund: Eine Thyssen-Tochter soll mit drei weiteren Firmen jahrelang illegale Preisabsprachen bei Gleisen getroffen



Gleisanlagen in Leipzig

haben. Dies soll zu einem Preisaufschlag für die Bahn von bis zu 30 Prozent geführt haben – bei einem Liefervolumen von über einer Milliarde Euro. Staatsanwaltschaft und Kartellamt ermitteln. Bei Thyssen heißt es, man habe schon im Dezember 2011 mit der DB Infrastruktur intensive Gespräche zum Thema Schadensersatz geführt. Auch der Technikvorstand der DB AG sei an den Verhandlungen beteiligt gewesen. Als Ergebnis habe sich Thyssen schriftlich zum Schadensausgleich bekannt und eine Vereinbarung zum Verjährungsverzicht mit der DB abgeschlossen. Ein konkreter Schadensersatz sei bislang kein Thema gewesen, sagt dagegen der Rechtsvorstand der Bahn, Gerd Becht: „Bei der DB hat niemand mit ThyssenKrupp Vergleichsverhandlungen über den Ersatz des Kartellschadens geführt – auch nicht Volker Kefer, unser Technik-Vorstand.“ Mit einer ersten Schätzung über die tatsächliche Höhe des Schadens sei frühestens im Frühjahr zu rechnen. Vergleichsverhandlungen seien vorher gar nicht möglich.

SEYBOLD-PRESS / ULLSTEIN BILD