

## Staat oder Markt?

In Zeiten der Krise diskutiert die Welt über Sinn und Rechtmäßigkeit staatlicher Beihilfen für Unternehmen.

*Kristina Chmelar/Tim Griebel*



Kristina Chmelar



Tim Griebel

Unternehmen erbitten staatliche Beihilfen, keynesianisch anmutende Konjunkturpakete werden geschnürt, und der Staat steigt ins Bankengeschäft ein, um maroden Geldhäusern aus der Krise zu helfen. Hat die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise den Glauben an die Selbstheilungskräfte des Marktes erschüttert? Sind Deregulierung und Privatisierung aus der Mode gekommen? Oder handelt es sich nur um eine vorübergehende Erscheinung zur Überwindung kurzfristiger Probleme?

Ein Aspekt dieser Debatte ist die Kontroverse um staatliche Beihilfen – dazu zählen auch Garantien und Bürgschaften – für angeschlagene Unternehmen. Die Diskussion über die Rechtmäßigkeit dieser Beihilfen soll hier für die USA und Deutschland nachgezeichnet werden. Von beiden Nationen wird erwartet, dass sie einen Beitrag zur Überwindung der weltweiten Krise leisten.

Die Maßnahmen im Bankensektor sollen hier ausdrücklich nicht im Mittelpunkt stehen. Sie werden in erster Linie durch die besondere Funktion gerechtfertigt, die Banken in der Volkswirtschaft zukommt. Großbanken dürfen nicht Bankrott gehen, das ist weitgehend Konsens. Kontrovers diskutiert wird dagegen über Sinn und Rechtmäßigkeit staatlicher Beihilfen für Unternehmen, die in anderen Sektoren tätig sind. Befürworter argumentieren, dass nicht schlechtes Wirtschaften verantwortlich sei für die negative Lage der Unternehmen, sondern allein die Finanzkrise. Staatliche Hilfen könnten Unternehmenskonkurse verhindern und dadurch Arbeitsplätze und Know-how erhalten. Gegner dieser Beihilfen wissen viele Ökonomen hinter sich. Subventionen und staatliche Eingriffe seien generell keine Lösung. Märkte würden verzerrt und falsche Anreize gesetzt, argumentieren sie. Zudem bestehe die Gefahr, dass Steuergelder für unrentable Unternehmen verwendet würden. Aufgabe des Staates sei nicht der direkte Eingriff in den Markt, sondern das Schaffen stabiler Rahmenbedingungen. Hinzu kommt das politische Argument, es sei ungerecht, Unternehmensverluste in der Krise zu sozialisieren, nachdem sich Anteilseigner und Management jahrelang die Unternehmensgewinne überwiegend unter sich aufteilten.

Wie die Diskussion in den USA und hierzulande verläuft, soll im Folgenden am Beispiel der Automobilbranche gezeigt werden. Im Fokus stehen dabei der

amerikanische Hersteller General Motors (GM) und dessen deutsche Tochterfirma Opel. Augenscheinlich wird auch das globale Ausmaß der Krise.

## Sind die großen US-Autokonzerne noch zu retten?

Nachdem ein 700 Milliarden US-Dollar schweres Rettungspaket für den Finanzsektor geschnürt war, das sogenannte *Troubled Asset Relief Program* (TARP), machte sich die Bush-Administration daran, auch Unternehmen aus anderen Sektoren zu unterstützen. Die prominentesten Subventionsempfänger sind zwei der drei größten Automobilhersteller des Landes: General Motors und Chrysler. Beide haben mit radikalen Absatzeinbrüchen und Kostenproblemen zu kämpfen. Trotz des Widerstandes im Kongress sicherte ihnen die Regierung Finanzhilfen in zweistelliger Milliardenhöhe aus TARP-Mitteln zu. Noch im Dezember 2008 verfügte Präsident George W. Bush die ersten Zahlungen. Er erklärte, es habe keine Alternative zu diesem Schritt gegeben. In Zeiten wie diesen könne man sich nicht auf den Markt verlassen:

“ ‘If we were to allow the free market to take its course now, it would almost certainly lead to disorderly bankruptcy and liquidation for the automakers’, Bush said in the televised message from the White House. ‘Under ordinary economic circumstances, I would say this is the price that failed companies must pay – and I would not favor intervening to prevent the automakers from going out of business. But these are not ordinary circumstances. In the midst of a financial crisis and a recession, allowing the U.S. auto industry to collapse is not a responsible course of action.’ ”

<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2008/12/19/AR2008121900893.html>

Mittlerweile belaufen sich die Hilfszusagen auf 20,9 Milliarden Dollar. Bis zu 13,4 Milliarden fließen direkt an GM. Eine weitere Milliarde erhält das Unternehmen, um einen Schuldenhandel mit dem konzerneigenen Kreditfinanzierer GMAC zu ermöglichen. Zudem erwirbt die Regierung Anteile im Wert von 5 Milliarden Dollar an GMAC. Chrysler erhält 4 Milliarden Dollar aus TARP-Mitteln, sein Finanzierungsarm, Chrysler Financial, weitere 1,5 Milliarden Dollar. Auf staatliche Hilfsleistungen verzichtet hat bislang lediglich Ford.

<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2009/01/16/AR2009011602874.html>

Bushs Bemühungen um staatliche Beihilfen für die Autokonzerne werden vom neuen US-Präsidenten Barack Obama unterstützt. „Wir können nicht einfach daneben stehen und zuschauen, wie die Industrie zusammenbricht“, erklärte er.

<http://www.wiwo.de/unternehmer-maerkte/verhandlungen-ueber-auto-rettungsplan-im-us-senat-gescheitert-381155/>

Genau das wäre laut Automobil-Experte Ferdinand Dudenhöffer ohne Subventionen der Fall gewesen:

„ ‚Es ist schrecklich. Kommt das Paket nicht, gehen Chrysler und GM noch 2008 in Konkurs‘, sagte Dudenhöffer [...]. Im Konkurs würden sich die Auto-Riesen aber nicht erholen.“

[http://www.wirtschaftsblatt.at/home/international/wirtschaftspolitik/354729/index.do?direct=354750&\\_vl\\_backlink=/home/boerse/binternational/354750/index.do&selChannel=&\\_s\\_icmp=MzT](http://www.wirtschaftsblatt.at/home/international/wirtschaftspolitik/354729/index.do?direct=354750&_vl_backlink=/home/boerse/binternational/354750/index.do&selChannel=&_s_icmp=MzT)

Im Gegenzug für die Hilfgelder erhält die Regierung stimmrechtslose Aktien der Unternehmen. Darüber hinaus ist die Gewährleistung der Hilfen an Bedingungen geknüpft wie etwa die Rückzahlung der gewährten Kredite. Weiter sieht der Plan einen Verantwortlichen für die Sanierung der Automobilindustrie vor. Diesem sogenannten „Auto-Zaren“ müssen die Unternehmen bis zum 17. Februar dieses Jahres einen Restrukturierungsplan vorlegen. Ihre Überlebensfähigkeit unter Beweis gestellt haben müssen sie bis zum 31. März. Andernfalls werden die gewährten Kredite dreißig Tage später fällig.

<http://www.treas.gov/initiatives/eesa/docs/Fourth-Tranche-Report.pdf>

Diese Beschlüsse sind nach Ansicht des Kolumnisten Markus Günther ein Bruch mit der jahrzehntelangen Philosophie der amerikanischen Wirtschaftsordnung. (General-Anzeiger vom 11. Dezember 2008):

„Dennoch, der Weg, der hier eingeschlagen wird, widerspricht allen Prinzipien der amerikanischen Wirtschaftsordnung und fordert auch die anderen Teilnehmer am globalen Markt heraus. Denn natürlich ist eine so massive staatliche Subvention auch eine Wettbewerbsverzerrung, die nicht unbeantwortet bleiben wird.“

<http://www.general-anzeiger-bonn.de/index.php?k=news&itemid=10027&detailid=533556>

Senator John Ensign bestreitet zudem, dass der Staat das leisten könne, was die Hersteller bisher nicht geschafft haben – nämlich international konkurrenzfähige Autos zu bauen:

„Es sei sehr zweifelhaft, ob die US-Firmen nach vielen Krisenjahren nun zu den gravierenden Umstrukturierungen bereit seien, die sie konkurrenzfähig gegen die japanischen und deutschen Automobilhersteller machen könnten, meinte Senator John Ensign. ‚Wenn die Autochefs die Umstrukturierung nicht geschafft haben, wie soll das dann ein ‚Auto-Zar‘ bewirken?‘ Ensign warnte vor einer ‚weiteren Sozialisierung unserer Wirtschaft‘.“

<http://www.spiegel.de/dertag/pda/avantgo/artikel/0,1958,595721,00.html>

Wirtschaftsnobelpreisträger Paul Krugman bezweifelt den langfristigen Effekt der Hilfszahlungen. Mit dem Rettungspaket würden wahrscheinlich nur „zwei Monate Zeit gekauft“.

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,594909,00.html>

Nach Schätzung von Mark Zandi, Ökonom bei der Rating-Agentur Moody's, wären bis zu 125 Milliarden Dollar notwendig, um die Konzerne am Leben zu erhalten.

[http://banking.senate.gov/public/\\_files/ZandiSenateBankingCommittee120408.pdf](http://banking.senate.gov/public/_files/ZandiSenateBankingCommittee120408.pdf)

Kritiker wenden zudem ein, dass die Aufwendung von Steuergeldern für Unternehmen, die für ihre strukturellen Probleme selbst verantwortlich seien, nicht gerechtfertigt und mit Blick auf die Zukunft auch nicht zu verantworten sei:

„Der größte Fehler des Plans sei, ‚dass er heute Steuergelder für Reformen von morgen kostet, die vielleicht kommen oder auch nicht‘, meinte der republikanische Minderheitsführer im Senat, Mitch McConnell. Der Plan sichere auf lange Sicht nicht die Überlebensfähigkeit der Autounternehmen.“

<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,595979,00.html>

In einem Leitartikel der Financial Times Deutschland heißt es, die amerikanischen Autokonzerne würden ihr Geschäftsmodell gerade auf den Erhalt von Subventionen zuschneiden, statt die richtigen Modelle zu entwickeln.

<http://www.ftd.de/meinung/kommentare/:Leitartikel-Schamlos-in-Detroit/460104.html>

Auch deshalb verweigerte Senator McConnell dem Rettungspaket seine Zustimmung: „Wir können nicht die amerikanischen Steuerzahler bitten, Misserfolge zu finanzieren“, sagte er.

<http://www.dasjournal.net/news/129/ARTICLE/15374/2008-12-12.html>

Jonathan Macey, Rechtsprofessor an der Yale University, sieht die Staatshilfe ebenso als Geldverschwendung:

„Macey said giving the carmakers any money is burning cash. ‘I’m a big fan of not throwing good money after bad’, he said. ‘The idea that you would enter into a financing relationship like this without any parameters is more evidence of the complete insanity of all this.’ [...]

Macey, author of a book on corporate governance, said it’s too late for Chrysler and GM to solve their problems, including high labor costs and union work rules that hinder competitiveness.”

<http://www.businessweek.com/ap/financialnews/D95IK6R82.htm>

Derweil wächst der Druck auf die Konzernspitzen. Geld alleine werde zur Rettung der Hersteller nicht reichen, so US-Präsident Barack Obama:

„Obama beschuldigte die Auto-Manager, zu lange den ‚Kopf in den Sand‘ gesteckt zu haben. Der Kongress handle genau richtig, wenn er jetzt der Branche ‚Feuer unter dem Hintern‘ mache, sagte Obama in einem NBC-Interview. [...] ‚Wenn das derzeitige Management den Ernst der Lage nicht versteht und nicht willens ist, harte Entscheidungen zu treffen und sich den neuen Umständen anzupassen, muss es gehen.‘“

[http://www.n24.de/news/newsitem\\_4280631.html](http://www.n24.de/news/newsitem_4280631.html)

Der Ansicht, die Schuld liege nur bei den Konzernen, tritt Senator Christopher Dodd entgegen. Man habe es mit einem generellen Absatzproblem zu tun: „You could make a car that could run on air or could fly and people wouldn’t buy it”.

<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2009/01/07/AR2009010703009.html>

Nach Meinung von GM-Vize-Chef Bob Lutz sind auch die politischen Entscheidungsträger in Washington nicht ganz unschuldig an der verfehlten Modellpolitik der Hersteller:

„Nach Bob Lutz’ Lesart konnten die amerikanischen Autobauer gar nicht anders, als große Spritschlucker zu bauen – wegen der niedrigen Benzinpreise und mangelnder staatlicher Unterstützung. Und wenn die Regierung nun ihr Elektroauto haben wolle, müsse sie eben dafür zahlen, am besten 5000 bis 6000 \$ pro Stück.“

<http://www.ftd.de/meinung/kommentare/:Leitartikel-Schamlos-in-Detroit/460104.html>

GM begrüßte selbstverständlich die Beihilfen. Durch sie würden Arbeitsplätze gesichert:

„Dieses Vorgehen hilft viele Jobs zu erhalten und sichert die weitere Arbeit bei GM und den vielen Zulieferern, Händlern und kleinen Firmen im ganzen Land, die von uns abhängig sind.“

<http://www.dw-world.de/dw/article/0,,3889369,00.html>

Edward R. Morrison, Professor für Insolvenzrecht an der New Yorker Columbia University, bezweifelt hingegen, dass Arbeitsplätze erhalten würden:

„Es gibt viele Lösungen für das Arbeitsplatzproblem, aber ein Zombie-Unternehmen aufrechtzuerhalten, zählt bestimmt nicht dazu.“

[http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/general-motors-die-usa-duerfen-kein-zombie-unternehmen-retten\\_aid\\_350790.html](http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/general-motors-die-usa-duerfen-kein-zombie-unternehmen-retten_aid_350790.html)

GM-Chef Rick Wagoner räumte inzwischen ein, Fehler begangen zu haben:

“ ‘We made mistakes,’ Wagoner conceded at a Senate hearing last week. Among the errors, he said, were ‘failing to build sufficient flexibility into our operations and not moving fast enough to invest in smaller, more fuel-efficient vehicles.’ [...]”

He conceded the error of his ways in June, when GM’s board gave the go-ahead to market the electric-powered Chevrolet Volt in 2010. ‘Axing the EV1 electric-car program and not putting the right resources into hybrids,’ Wagoner told Motor Trend magazine, when asked to name his greatest mistake as CEO. ‘It didn’t affect profitability, but it did affect image.’ ”

<http://www.bloomberg.c3om/apps/news?pid=20601170&refer=home&sid=ai5KpbywxqIQ>

Diese Einsicht könnte jedoch zu spät kommen. Ob die Pläne, Elektroautos auf den Markt zu bringen, noch rechtzeitig kommen, bleibt abzuwarten.

## II. Alle für einen? Deutschland diskutiert über eine Opel-Rettung

Für die Automobilindustrie in Deutschland ist die Frage nach der Zukunft der amerikanischen Autohersteller von großer Bedeutung. Existentielle Folgen hat die Krise bei GM womöglich für das deutsche Tochterunternehmen Opel. Zulieferer wie Bosch oder Continental sind durch die negativen Entwicklungen in der Automobilbranche mittelbar betroffen. Rufe nach staatlicher Hilfe werden daher auch hierzulande lauter.

Eine der Antworten darauf ist das Konjunkturpaket II der Bundesregierung, das am 27. Januar 2009 vom Kabinett verabschiedet wurde. Mit 50 Milliarden Euro ist es das größte in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Hinzu kommt ein 100 Milliarden großer Rettungsschirm für Unternehmen, die nicht Teil des Finanzsektors sind. Er geht auf eine Initiative des nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Jürgen Rüttgers zurück. Seine Idee des „Deutschlandfonds“ sieht der CDU-Politiker als eine Art „Marshall-Plan für Unternehmen“.

In einem Interview mit dem SPIEGEL erläuterte er sein Modell. Der Fonds solle strukturelle Schäden vom Industriestandort Deutschland abwenden und Arbeitsplätze erhalten. Einen Widerspruch zu seinen bisherigen Forderungen nach dem Vorrang der privaten Wirtschaft vor dem Staat sieht Rüttgers darin nicht (DER SPIEGEL vom 05.01.2009):

„Rüttgers: Natürlich ist es nicht Aufgabe des Staates, Marktberichtigungen und Kapazitätsanpassungen zu verhindern, aber jetzt sind auch Unternehmen betroffen, die über ein gesundes Geschäftsmodell verfügen und international wettbewerbsfähig sind. [...] Wenn wir nichts unternehmen, wird es eine spürbare De-Industrialisierung unseres Landes geben. [...] Dieses Mal haben wir es nicht mit einer normalen Rezession zu tun, sondern mit einer systemrele-

vanten Krise, die so groß ist und derart strukturverändernde Zerstörungskraft entwickelt, dass man sie nicht einfach laufen lassen kann. Wir wollen Industrieland bleiben, und wir merken jetzt, dass die ganzen Theorien der letzten Jahre ins Elend führen. [...]

Es geht darum, Unternehmen mit tragfähigen Geschäftsmodellen für eine bestimmte Zeit zu schützen, indem Kreditklemmen durch Liquiditätshilfen überbrückt werden. Denkbar ist auch, dass der Fonds vorübergehend Beteiligungen an gefährdeten Unternehmen erwirbt. [...] Ich will, dass der Fonds Unternehmen mit Schlüsselfunktionen für Volkswirtschaft und Arbeitsmark hilft, Kreditklemmen und Krisen zu überleben. Sonst brächen ganze volkswirtschaftliche Produktionsketten zusammen. Voraussetzung für jede Hilfe ist aber, dass die Unternehmen über ein robustes Geschäftsmodell verfügen, über ein starkes Management, und dass sie beschäftigungsrelevant sind.

*SPIEGEL*: Wer soll das überprüfen?

*Rüttgers*: [...] Der Fonds wird notleidende Firmen analysieren müssen und letztlich auch entscheiden, wem man hilft und wem nicht.“

In einem Leitartikel der *Financial Times Deutschland* ist hingegen von einem Paradigmenwechsel innerhalb der Union die Rede:

„Im Eiltempo hat sich die Union in den vergangenen Tagen von Grundsätzen getrennt, Tabus gebrochen und Prinzipien über Bord geworfen, dass vielen Konservativen der Atem stockt. Ob ‚Bad Bank‘ oder Riesenrettungsschirm – an allen Fronten marschieren CDU-Politiker ‚Seit‘ an ‚Seit‘ in eine neue Ära der Staatsintervention. Die Union ist nicht mehr wiederzuerkennen.“

<http://www.ftd.de/politik/deutschland/Agenda-Der-Staat-bin-ich/461060.html>

Wolfgang Franz, Mitglied im Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, kritisiert Rüttgers' Überlegungen. Er warnt vor der Rückkehr des Sozialismus durch die Hintertür und verweist auf schlechte Erfahrungen mit staatlichen Hilfen:

„Davon rate ich dringend ab. Wir haben den Sozialismus – in Ostdeutschland – schon hinter uns. Mit der Beteiligung des Staates an privaten Wirtschaftsunternehmen käme er durch die Hintertür zurück‘ [...]. Die Erfahrung mit dem pleitegegangenen Baukonzern Holzmann, den die frühere Bundesregierung vergeblich versucht habe zu retten, zeige, dass dies ohnehin nicht funktioniere.“

[http://www.welt.de/welt\\_print/article3002417/Der-Traum-vom-allmaechtigen-Retter.html](http://www.welt.de/welt_print/article3002417/Der-Traum-vom-allmaechtigen-Retter.html)

Auch die Ökonomen Roland Döhrn und Christoph M. Schmidt raten von verschwendeten Milliarden ab, mit Verweis auf den begrenzten staatlichen Einfluss in der Wirtschaft. Vor allem aber sei der Staat eben nicht der bessere Unternehmer:

„Wenn die Bundesregierung Unternehmen direkt unterstützen soll, muss sie die Gründe für die Schiefelage der betroffenen Firmen kennen. In der Realität weiß der Staat aber oft nicht, woran es konkret mangelt. [...]

Mit dem Deutschlandfonds oder ähnlichen Vorhaben würde jedoch eine neue Agentur oder Behörde geschaffen werden, die anstelle des Marktes erkennen soll, welche Geschäftsmodelle ‚solide‘ sind und welche Unternehmen über ein ‚starkes Management‘ verfügen. Der Wirtschaftsnobelpreisträger Friedrich August von Hayek kritisierte das als Anmaßung von Wissen. Denn wer soll besser über die Qualität von Unternehmen entscheiden können als aktive Marktteilnehmer?

Wenn die betroffenen Unternehmen in der Tat derart gut ‚aufgestellt‘ sind, dann werden sie bei funktionierenden Finanzmärkten auch Kredite erhalten. Ein Rettungsfonds für notlei-

dende Unternehmen aber steht unweigerlich unter politischem Druck, in zu vielen Fällen positive Entscheidungen für eine Rettung zu treffen.“

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,599900,00.html>

Teil des Konjunkturpakets II ist unter anderem die sogenannte „Abwrack-Prämie“ in Höhe von 2.500 Euro. Gewährt wird sie für die Verschrottung eines Autos, das neun Jahre oder älter ist, wenn „gleichzeitig ein umweltfreundlicher Neu- oder Jahreswagen ab Euro 4 gekauft und zugelassen wird.“

[http://www.bundesregierung.de/nsc\\_true/Content/DE/\\_\\_\\_Anlagen/2009/01/2009-01-13-konjunkturpaket-2-top7,templateld=raw,property=publicationFile.pdf/2009-01-13-konjunkturpaket-2-top7](http://www.bundesregierung.de/nsc_true/Content/DE/___Anlagen/2009/01/2009-01-13-konjunkturpaket-2-top7,templateld=raw,property=publicationFile.pdf/2009-01-13-konjunkturpaket-2-top7)

Das Paket muss aber noch den Gesetzgebungsprozess durchlaufen. Ob es in seiner jetzigen Form umgesetzt wird, entscheidet sich im Februar.

Schon länger zur Diskussion steht die Bitte des Opel-Managements um eine staatliche Bürgschaft in Höhe von einer Milliarde Euro. Käme der Staat dieser Bitte nach, würde jeder Arbeitsplatz bei Opel mit rund 40.000 Euro subventioniert.

[http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/tid-12577/autoindustrie-was-wuerde-opel-mit-einer-milliarde-euro-machen\\_aid\\_349150.html](http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/tid-12577/autoindustrie-was-wuerde-opel-mit-einer-milliarde-euro-machen_aid_349150.html)

Laut Opel-Betriebsratschef Klaus Franz ist die Bürgschaft überlebensnotwendig: „Opel kann am Markt alleine nicht bestehen“.

<http://de.reuters.com/article/companiesNews/idDEBEE50B0IF20090112>

Die Regierung erwägt, der Bitte nachzukommen, entschieden ist aber noch nichts. Jürgen Rüttgers ließ bereits im November 2008 erkennen, dass der Staat dem angeschlagenen Automobilkonzern im Notfall unter die Arme greifen werde. Opel sei nicht selbst für seine gegenwärtige Lage verantwortlich. Vielmehr liege die Schuld bei der amerikanischen Muttergesellschaft GM:

„Wir sind bereit, Opel zu helfen“, sagte Rüttgers am Montag in Berlin. Damit sollen nicht nur Schwierigkeiten bei Opel verhindert werden, sondern auch ein ‚Schneeball-Effekt‘ bei den Zulieferbetrieben. Allerdings sei sicherzustellen, dass keine Bürgschaften ‚später in Amerika landen‘.“

<http://www.merkur-online.de/nachrichten/wirtschaft/ruettgers-wir-sind-bereit-opel-helfen-20465.html>

Wer letztendlich verantwortlich ist für die Lage von Opel, bleibt strittig. Volker Rieble beispielsweise sieht eine Teilschuld bei der deutschen Unternehmensleitung und den Arbeitnehmervertretern:

„Es ist schon bizarr, dass angesichts der massiven Probleme bei Opel niemand die Frage nach einer Mitverantwortung von Gewerkschaft und Betriebsrat stellt“, moniert Volker Rieble, Direktor des Zentrums für Arbeitsbeziehungen und Arbeitsrecht an der Ludwig-Maximilians-Universität München. Es sei zwar geschickt, mit Verweis auf General Motors alle Schuld auf das Management in den USA zu schieben. Berechtigt sei das aber nicht. „Auch bei Opel in Deutschland hat man gravierende Fehlentscheidungen getroffen. Und die Arbeitnehmervertretungen haben diese als Co-Manager begleitet und abgenickt“, so Rieble.“

[http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/opel-verhaengnisvolle-kungelei\\_aid\\_349707.html](http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/opel-verhaengnisvolle-kungelei_aid_349707.html)

Laut Peer Steinbrück (SPD) sind die Unternehmen selbst schuld an ihrer Krise. Staatliche Hilfen lehnt der Finanzminister daher ab:

„Wer seine Defizite selbst zu verantworten hat, sollte nicht auf den Staat als Reparaturbetrieb bauen“, sagte der Finanzminister in der ‚Leipziger Volkszeitung‘ [...]. Der Staat wolle nicht das Risiko ‚einer Bittsteller-Prozession der Branchen‘ übernehmen.“

[http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/tid-12577/autoindustrie-warum-sind-staatliche-hilfen-gefaehrlich\\_aid\\_349133.html](http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/tid-12577/autoindustrie-warum-sind-staatliche-hilfen-gefaehrlich_aid_349133.html)

Wolfgang Meinig, Leiter der Forschungsstelle Automobilwirtschaft (FAW) der Universität Bamberg, macht neben den Herstellern auch die nun zur Hilfe gerufene Politik für die Branchenmisere verantwortlich. Staatliche Beihilfen – und damit auch eine Bürgschaft für Opel – lehnt Meinig mit der Begründung ab, sie widersprechen den Vorstellungen des deutschen Wirtschaftssystems:

„Meinig: Die Krise der Autobranche ist gewissermaßen hausgemacht unter Beteiligung der Politik – das predige ich seit dem Frühjahr. Zunächst einmal wissen die Verbraucher nicht, wie die KFZ-Steuer künftig aussehen wird und in den beteiligten Ministerien herrscht Untätigkeit. Der Schwätzer Gabriel kommt nicht voran, der Dummkopf Glos kommt nicht voran, sie lassen das einfach laufen – doch der Verbraucher will Sicherheit.

Die Zweifel der Autohalter werden zusätzlich dadurch genährt, dass die Industrie nicht die richtigen Fahrzeuge anbietet. [...]

*tagesschau.de*: Die Hersteller tragen also eine erhebliche Mitschuld an der Lage. Jetzt fordert Opel milliardenschwere Staatsbürgschaften. Sollte der Staat für Probleme aufkommen, die von den Unternehmen zu großen Teilen selbst verschuldet worden sind?

*Meinig*: Das ist in unserem Wirtschaftssystem nicht die Aufgabe des Staates. Es kann nicht angehen, dass die Unternehmen Milliardengewinne machen, und nachdem jetzt ein paar Jahre Verluste produziert wurden, bittet man den Staat um Hilfe. Opel musste in der Vergangenheit aufgrund von Verträgen, die der Mutterkonzern GM formuliert hat, Milliarden Dollar an das Unternehmen in die USA schicken, weil das Geld dort gebraucht wurde. Deshalb gab es keine Rücklagen. Das ist nicht die gewollte Systematik unseres Wirtschaftssystems, dass Gewinne privatisiert werden und Verluste sozialisiert werden. Das kann nicht sein.“

<http://www.tagesschau.de/wirtschaft/autoindustrie118.html>

Selbst wenn staatliche Gelder für Opel bereitgestellt würden, ist es unklar, ob der deutsche Autobauer nach einer möglichen Insolvenz von General Motors überhaupt noch zu retten wäre. Für Marktforscher Gunnar Gaedke hängt die Zukunft von Opel vom Willen der politischen Entscheidungsträger ab. Gleichwohl bevorzugt er den Markt als Regulativ:

„Opel bräuchte dann in jedem Fall Kreditgarantien des Staates. Unklar ist aber, wie viel Geld GM Europa insgesamt bräuchte und ob sie selbst mit Finanzspritzen eine Überlebenschance hätten. So hart wie es ist, das Thema sollte man lieber dem Markt als der Politik überlassen.“

<http://www.ftd.de/unternehmen/autoindustrie/:Kampf-ums-%DCberleben-Opel-plant-Zukunft-ohne-General-Motors/451662.html>

Für den Vorrang des Marktes plädiert auch Kai Carstensen, Konjunkturchef des Münchener Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung:

„Ein Eingreifen des Staats bei Opel widerspricht – auch wenn es noch so gut gemeint ist – den fundamentalen Grundsätzen der Marktwirtschaft.“ Dies gelte umso mehr, weil Opel nicht unverschuldet in die Krise geraten sei. „Das Unternehmen leidet wie die ganze Branche unter Absatzeinbrüchen, die zwar durch die Finanzkrise verstärkt, aber auch durch Missmanage-

ment und falsche Produktpolitik verursacht wurden‘, so der Ökonom. ‚Gewährt man einem solchen Konzernen staatliche Hilfen, schafft das nicht unbedingt Anreize beim Management, auf eine Kurskorrektur hinzuarbeiten.‘ [...]

Carstensen plädiert daher für marktkonforme Lösungen ohne Staatsbeteiligung. ‚Die Welt kann durchaus ohne den Fortbestand von Opel leben, auch wenn dies Arbeitsplätze kostet.‘ “

[http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/tid-12577/autoindustrie-darf-man-opel-sterben-lassen\\_aid\\_349091.html](http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/tid-12577/autoindustrie-darf-man-opel-sterben-lassen_aid_349091.html)

Analyst Jürgen Pieper betont die wettbewerbsverzerrende Wirkung einer möglichen Bürgschaft für Opel: „Ein Auto, das Opel verkauft, kann VW diesem Kunden eben nicht mehr verkaufen.“

<http://www.ftd.de/unternehmen/autoindustrie/:Kampf-ums-%DCberleben-Opel-plant-Zukunft-ohne-General-Motors/451662.html>

Opel ist aber nicht das einzige Unternehmen, das von der Krise betroffen ist. Laut Automobil-Experte Meinig besteht daher die Gefahr einer Subventionsspirale:

„Man kann den Zulieferern und Händlern aus politischen Gründen staatliche Leistungen eigentlich nicht verweigern, wenn den großen Konzernen geholfen wird – man will schließlich eine Wahl gewinnen.“

<http://www.tagesschau.de/wirtschaft/autoindustrie118.html>

Dessen ungeachtet stellt sich die Frage, ob das Geld aus der deutschen Staatskasse wirklich bei Opel ankäme oder bei einer Insolvenz von GM letztlich nach Detroit abflösse. Letzteres müsse nach Ansicht von Professor Morrison nicht der Fall sein. Unklar ist aber auch, ob Opel losgelöst von GM überhaupt noch lebensfähig wäre:

„*FOCUS Online*: Zurück zur Frage der Tochterunternehmen. Könnte sich Opel selbst aus dem Konzern herauskaufen?“

*Morrison*: Oh ja. Ein Konkursverfahren von GM wäre unabhängig von den Tochterunternehmen. Sie sind separate Gesellschaften mit einem Eigenleben, auf das der Konkurs der Muttergesellschaft nicht unbedingt einen Einfluss hat. Es ist sogar sehr weit verbreitet, dass Konzernmütter in den Konkurs gehen, ohne dass die Töchter ins Konkursverfahren eintreten – nehmen Sie nur die Lehman Brothers, beispielsweise, wo die Holding zuerst in den Konkurs ging, andere Teile hingegen gar nicht. Aber ich vermute, wenn GM Konkurs anmelden müsste, würde es Opel verkaufen.

*FOCUS Online*: Und der Käufer könnte sogar Opel selbst sein?

*Morrison*: Das könnte jeder sein. Aber der Verkauf müsste vor einem US-Konkursgericht verhandelt werden, und der Konkursrichter müsste dem Verkauf zustimmen. [...]

*FOCUS Online*: Unter welchen Umständen könnte der GM-Konkurs denn Opel in den Abgrund reißen?

*Morrison*: Das könnte passieren, falls Opel irgendwelche Bürgschaften für GM übernommen hat. Es ist nicht unüblich, dass Bankkredite für die Muttergesellschaft durch Bürgschaften der Töchter abgesichert werden. Selbst wenn so eine Tochter dann im Prinzip eine eigenständige Firma wäre, wäre ihr finanzielles Geschick dennoch an GM gebunden.

*FOCUS Online*: Und was würde in so einem Fall mit einer deutschen Regierungsbürgschaft für Opel geschehen? Müsste die dann an GM ‚durchgereicht‘ werden?

*Morrison:* Das könnte sein, aber das kommt darauf an, wie die Kreditverträge abgefasst sind. Es wäre möglich, dass eine deutsche Bank Geld an Opel verleiht und wenigstens eine Zweckbindung für das Geld festschreiben kann. Und selbst wenn es keine Zweckbindung gäbe, dann würde eine deutsche Bank doch zumindest darauf bestehen, dass das Opel-Anlagevermögen als Sicherheitsleistung eingebracht wird. Es gibt viele Wege, wie man verhindern kann, dass Geld, das an Opel verliehen wird, direkt an GM weiterfließt – aber das ist Sache der Banken.“

[http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/general-motors-die-usa-duerfen-kein-zombie-unternehmen-retten\\_aid\\_350790.html](http://www.focus.de/finanzen/boerse/finanzkrise/general-motors-die-usa-duerfen-kein-zombie-unternehmen-retten_aid_350790.html)

Anders als Morrison sieht Wirtschaftsanwalt Stefan Reinhart eine reelle Gefahr darin, dass deutsche Finanzhilfen in die USA abfließen:

„Eine Bürgschaft kann grundsätzlich nur die Zahlungsunfähigkeit eines Unternehmens verhindern. Auf die Frage der Überschuldung hat eine Bürgschaft keine Auswirkungen. Soweit bei Opel daher tatsächlich Forderungen in Milliardenhöhe gegen die Konzernmutter bestünden, die im Falle einer Insolvenz wertberichtigt werden müssen, hängt von der dann notwendig werdenden Wertberichtigung ab, ob eine Überschuldung eintritt. Soweit die notwendige Wertberichtigung zu einer Überschuldung bei Opel führen würde, käme derzeit die Bürgschaft der Bundesregierung einer Wette über die Insolvenz der Muttergesellschaft gleich. Denn bei einer Insolvenz der GM träte dann zwangsläufig Überschuldung ein mit der Folge, dass Opel einen Insolvenzantrag stellen müsste, so dass damit auch der Bürgschaftsfall eintreten würde. Geht GM insolvent, wäre das Geld also weg.“

<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/buergschaft-fuer-opel-ist-hilfe-fuer-gm;2090933>

Die Diskussion ist dynamisch. In den USA wird bereits über weitere Hilfszahlungen für die Automobilindustrie debattiert. Die Lobbyisten bearbeiten Washington weiter. Sie rufen nach zusätzlichen Geldern.

Auch in Deutschland ist ein Ende der Diskussion über staatliche Hilfgelder für die Wirtschaft nicht abzusehen. Während die politischen Entscheidungsträger in Berlin ein Rettungspaket nach dem anderen erwägen, weitet sich das Netz der Subventionsforderungen immer weiter aus. Eine zusätzliche Probe für das Durchhaltevermögen der Politik ist zweifelsohne der parteipolitische Konkurrenzkampf im „Superwahljahr 2009“ – wer Wahlen gewinnen will, wird staatliche Beihilfen ernsthaft in Erwägung ziehen.