

Die Marktwirtschaft wird unehrlich

Von Gerd Held

Das Treffen der Opel-Führung mit der Bundeskanzlerin hat zwei kluge Festlegungen getroffen. Hilfen für Opel sollen als singulärer Fall behandelt werden und die endgültige Entscheidung über diesen Fall soll erst zum Jahresende getroffen werden. Wie hat sich die Situation geändert: Gerade noch wurde den Banken Arroganz und Rücksichtslosigkeit vorgeworfen, weil sie nicht sofort das Rettungspaket der Bundesregierung in Anspruch nahmen. Inzwischen zögert man selber bei weiteren Schritten staatlicher Einmischung. Das liegt nicht daran, dass die Lage „doch nicht so schlimm“ wäre. Im Gegenteil, sie ist noch ernster. Immer mehr zeigen sich hinter der Bankenkrise realwirtschaftliche Verschiebungen. Der viel beschworene „Vertrauensverlust“ betrifft die zukünftigen Ertragsmöglichkeiten unserer Industrie, er betrifft reale Güter und Produktionsfaktoren.

Gerade weil die Lage so ernst ist, werden die Grenzen des Staates bewusst. Er kann eine deutsche Schlüsselbranche wie die Automobilindustrie nicht insgesamt zu einer Subventionsbranche machen. Auch im Fall Opel geht es nicht nur um eine singuläre „verfehlte Modellpolitik“, die leicht zu beheben wäre. Vielmehr ist Opel nur das Einzelunternehmen, das als erstes die allgemeine Schrumpfung des deutschen und europäischen Automobilmarktes ausbaden muss. Die Absatzkrise in der gehobenen Mittelklasse von Daimler und BMW ist ebenso dramatisch. Dahinter stehen dauerhafte Änderungen in unserer Gesellschaft. Das Automobil, auch als Hybrid- oder Elektromobil, wird vieles sein – aber nicht mehr das Schlüsselgut unseres Landes.

Deshalb ist es ein richtiger Instinkt, der die politische Führung unseres Landes vor

einer schnellen Zusage an Opel zögern lässt. Zu weitreichend sind die Zugzwänge, die dieser erste Zug auslösen würde. Es geht nicht mehr nur um die vielzitierte „Regulation“, bei der man sich das Aufstellen guter Verfahrensregeln vorstellt. Aus Regulation wird hier Subvention. Wo der Staat die Realwirtschaft berührt, sind substanzielle Vermögensübertragungen gefragt. Angesichts der Größe der Automobilbranche wird eine solche Entscheidung die großen Fonds der öffentlichen Hand antasten müssen. Der Staat wird auf die Kassen für Infrastrukturbauten, für innere und äußere Sicherheit sowie für die Sozialversorgung zurückgreifen müssen. Wer jetzt die Nöte der Automobilarbeiter sieht, sollte auch die Brücken, Schienen, Schulen, Krankenhäuser und die Zukunft der Rentenkasse sehen. Wenn wir tatsächlich damit beginnen, das Wirtschaftsleben auf dem Niveau unserer Mittelstandsgesellschaft zu subventionieren, werden wir in einem anderen Land aufwachen. Wem das zu dramatisch klingt, der sollte sich zumindest die klassische Interventionsfrage stellen: Wie kommt der Staat da wieder heraus? Die unendliche Geschichte der Kohlesubventionen ist ja bekannt.

Mit der Automobilkrise kommt unsere Soziale Marktwirtschaft an eine Wegscheide. Dabei ist es der Staat, der durch seine Rollenbestimmung den Weg bestimmt. Mit einer Symbolik des Kümmerns und des guten Willens ist es dabei nicht getan. Es geht um die Verwendung der öffentlichen Mittel, es geht um die Substanz unseres Staatswesens. Die Menschen wollen nicht nur ermutigende Worte und ein aufmunterndes Schulterklopfen, sondern sie wollen wissen, wohin die Reise geht. Auf der einen Seite steht ein neuer, bisher noch nicht gesehener Typ von Sozi-

aler Marktwirtschaft – die staatlich durchkontrollierte und subventionierte soziale Marktwirtschaft. Das wäre eine zunehmend „unehrliche“ Marktwirtschaft, in der die Preise nicht mehr die Wahrheit über die Knappheit der Güter sprechen. Eine Wirtschaft wie eine Gesamtschule, die alle Investitionen nach einem Lehrbuch tätigen soll.

Die Alternative ist auch kein einfaches „weiter so“. Wenn die Marktwirtschaft weniger soziale Versprechen einlösen kann, dann muss der Staat die öffentlichen Güter, für die er die alleinige Verantwortung trägt, besser machen. Für die großen und kleinen Verkehrsnetze, für die öffentliche Sicherheit, für eine nachhaltig abgestufte Versorgung bei Bildung, Gesundheit

und Alter werden Investitionen dringend gebraucht. Wenn die Wirtschaft also Wirtschaft bleiben soll, dann muss der Staat wieder stärker Staat werden. Er muss wieder mehr eigene Substanz gewinnen. Für die Bürger muss er solider und lebensnäher werden. Für diesen Weg einer klareren Trennung von Staat und Wirtschaft gibt es eine symbolische Baustelle – die Deutsche Bahn. Hier könnte der Staat beweisen, dass er eine große, populäre Einrichtung führen und mit Vermögen umgehen kann. An dieser Stelle müsste das bürgerliche Lager die Privatisierung wirklich aufgeben. Ins Milliardengrab des Wirtschaftsinterventionismus kann man dann Herrn Lafontaine gestrost alleine gehen lassen.

(Manuskript vom 18.11.2008, erschienen als Leitartikel in der Tageszeitung „Die Welt“ am 20.11.2008)