

Klodt, Henning

Article — Published Version

Opel: Schützenhilfe aus Brüssel

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Klodt, Henning (2009) : Opel: Schützenhilfe aus Brüssel, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Springer, Heidelberg, Vol. 89, Iss. 12, pp. 781-,  
<https://doi.org/10.1007/s10273-009-1006-8>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/32539>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

## Opel Schützenhilfe aus Brüssel

Ihre segensreichsten Wirkungen entfaltet die Europäische Kommission immer dann, wenn es darum geht, wirtschaftspolitischen Unfug innerhalb der Mitgliedstaaten zu verhindern. Jüngstes Beispiel ist ihr Engagement im Fall Opel/Vauxhall. In bislang beispielloser Offenheit hatte der Mutterkonzern General Motors versucht, die Regierungen der Länder, in denen Opel und Vauxhall Produktionsstandorte unterhalten, gegeneinander auszuspielen, um möglichst hohe Staatszuschüsse zu seinem Restrukturierungsprogramm herauszuholen. Ob es gelungen wäre, diese Erpressungsversuche ohne Unterstützung aus Brüssel erfolgreich abzuwehren, kann durchaus bezweifelt werden.

Als Lehnstuhl-Ökonom hat man es natürlich leicht, auf die Brüchigkeit der volkswirtschaftlichen Logik einer staatsfinanzierten Opel-Rettung hinzuweisen. Denn die Absatzprobleme der Automobilindustrie haben nach durchgängiger Meinung von Branchenexperten eher etwas mit weltweiten Überkapazitäten als mit vorübergehenden, krisenbedingten Nachfrageschwankungen zu tun. Deshalb war eigentlich klar, dass jeder gerettete Arbeitsplatz bei Opel durch den Arbeitsplatzabbau bei anderen Automobilherstellern kompensiert würde. Wenn die Bundesregierung also abzuwägen gehabt hätte, ob sie mit Steuergeldern dafür sorgen soll, dass der Arbeitsplatzabbau lieber bei Opel als bei Ford oder VW erfolgt, dann wäre ihr die Entscheidung für einen Verzicht auf Staatshilfen wohl nicht allzu schwer gefallen. Weil General Motors aber damit drohte, die Beschäftigung an jenen Standorten besonders kräftig herunterzufahren, wo keine Staatshilfen in Aussicht gestellt wurden, geriet die deutsche Regierung in ein klassisches Gefangen-Dilemma gegenüber den Regierungen Großbritanniens, Spaniens, Polens oder Belgiens.

Aus der Spieltheorie ist bekannt, dass man einem Gefangen-Dilemma entkommen kann, wenn man sich untereinander abspricht. Wo das nicht funktioniert, kann man sich einem Koordinator unterwerfen, der das gemeinsame Wohl aller Mitspieler im Auge hat. Genau diese Rolle spielte die EU-Kommission mit ihrer Beihilfenaufsicht. Zwar kam es nicht zu formalen Verfahrenseröffnungen, aber ohne das Aufblinken der Waffen der gemeinschaftlichen Wettbewerbspolitik hätte die Kommission wohl kaum so problemlos einen Konsens unter den Mitgliedstaaten zum Verzicht auf einen Subventionswettlauf erreichen können.

General Motors hat die Hoffnung aber noch nicht aufgegeben. Zu den gesamten Restrukturierungskosten von 3,3 Mrd. Euro will der Konzern aus eigenen Mitteln jetzt nur noch 600 Mio. Euro beisteuern; die restlichen 2,7 Mrd. Euro sollen die europäischen Steuerzahler tragen. Der neue deutsche Wirtschaftsminister hat seine nach wie vor ablehnende Haltung bereits klar ausgedrückt. Um diese ordnungspolitisch vernünftige Position gegenüber den Regierungen der anderen Länder mit Opel-Standorten durchsetzen zu können, wird ihm die Schützenhilfe aus Brüssel sehr willkommen sein.

*Henning Klodt  
Institut für Weltwirtschaft Kiel  
henning.klodt@ifw-kiel.de*

## Solidaritätszuschlag Verfassungswidrig?

Das Niedersächsische Finanzgericht hat jüngst in einem Urteil ernsthafte Bedenken an der Verfassungsmäßigkeit des Solidaritätszuschlags geäußert. Begründet wird dies damit, dass eine Ergänzungsabgabe nur zur Deckung außergewöhnlicher Bedarfsspitzen erhoben werden dürfe und deswegen grundsätzlich zu befristen sei. Da die im Bundeshaushalt aufgetretenen Mehrbelastungen infolge der deutschen Einheit – maßgebliche Begründung für die Wiedereinführung des Solidaritätszuschlags im Jahr 1995 – dauerhaft seien, müssten diese auch aus dem allgemeinen Steueraufkommen gezahlt werden.

Ob diese Argumentation aus juristischer Perspektive tragfähig ist, muss nun das Bundesverfassungsgericht klären. Aus ökonomischer Sicht stehen andere Dinge im Vordergrund. Zunächst muss betont werden, dass es keinerlei Zusammenhang zwischen den Einnahmen aus dem Solidaritätszuschlag (rund 12 Mrd. Euro jährlich) und den Nettozahlungen des Bundes für die neuen Länder (rund 21 Mrd. Euro jährlich) gibt. Dies folgt unmittelbar aus dem Zweckbindungsverbot der öffentlichen Einnahmen nach § 8 Bundeshaushaltsordnung. Dies aber bedeutet: Selbst wenn man den Solidaritätszuschlag abschaffen würde, hätte dies keine Auswirkungen auf die Zahlungen, die der Bund im Rahmen seiner allgemeinen Aufgabenerfüllung bzw. seiner Verpflichtungen aus dem Solidarpakt II für die neuen Länder leistet. Die Aufregung, die das Finanzgerichtsurteil in Ostdeutschland ausgelöst hat, ist insoweit unbegründet. Deshalb sind auch Aussagen, wonach der Zuschlag noch mindestens bis 2019 erhoben werden müsse – dem Zeitpunkt, zu dem der Solidarpakt II ausläuft – nicht nachvollziehbar.