

Knorr, Andreas; Schomaker, Rahel; Bellmann, Jörg

**Article — Published Version**

## Airbus-Subventionen: Lösung in weiter Ferne

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Knorr, Andreas; Schomaker, Rahel; Bellmann, Jörg (2009) : Airbus-Subventionen: Lösung in weiter Ferne, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 89, Iss. 11, pp. 714-, <https://doi.org/10.1007/s10273-009-0994-8>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/65571>

**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.*

---

**Deutscher Bundestag**
**Zu wenig Wirtschaftsexperten?**


---

Schon im 19. Jahrhundert klagte man, unter den Abgeordneten gäbe es zu viele Staatsbeamte, Juristen und Journalisten. Bis heute ist das so. Der Grund? Wer ins Parlament will, muss von einer Partei nominiert werden; das gelingt meist nur langjährigen Parteiaktivisten; und ein solcher kann nur sein, wer recht frei über große Teile seiner Arbeitszeit verfügen kann und jahrelang „vor Ort“ präsent ist. Im Honoratiorenparlamentarismus des 19. Jahrhunderts konnten Mittelständler nebenbei Parlamentarier sein; im Landtag geht das vereinzelt heute noch. Doch moderne Präsenz- und Professionalitätsanforderungen an Abgeordnete durch Parteien und Medien machen die Politik zum Mittelpunkt des Lebens.

Das aber kann sich kein Selbständiger leisten, und auch größere Firmen erwarten von tüchtigen Angestellten vorrangigen Einsatz für das Unternehmen. Dass man Mitarbeiter außerhalb von Wahlkampfzeiten für politisches Engagement freistellt, gibt es kaum. Also muss man sich entscheiden, entweder in die Wirtschaft oder in die Politik zu gehen. Zwar schließen sich einer erfolgreichen politischen Laufbahn manchmal Führungsverwendungen in der Wirtschaft an; der umgekehrte Weg ist aber selten. Auch ist die Bezahlung von Abgeordneten nicht attraktiv für Leute, die es zum Direktor einer Bank oder zum Geschäftsführer eines mittelständischen Unternehmens bringen können. Zwar verdient ein Parlamentarier nicht schlecht, zumal im Vergleich mit Facharbeitern oder Lehrern. Doch Politikern werden Gehalt und Sozialstatus in der Öffentlichkeit nicht wirklich gegönnt. Solchen Neid aber wollen sich viele nicht antun, vor allem nicht angesichts jener Häufigkeit und Schärfe von Kritik, der Politiker ausgesetzt sind.

Also ist es nicht verwunderlich, dass aus eigener Berufstätigkeit stammende Wirtschaftskompetenz in den Parlamenten eher selten ist. Das ist zwar schade, weil unsere Wirtschaft wohl besser geregelt wäre, wenn die politische Klasse mehr von ihr verstünde. Doch verlangt der Beruf des Politikers vor allem politische Kompetenz. Die läuft selbst dann nicht einfach auf Wirtschaftskompetenz hinaus, wenn vor allem Wirtschaftsprobleme zu lösen sind. Parlamente und Ministerien können sich im Einzelfall ja leicht Informationen und Ratschläge aus der Wirtschaft beschaffen. Doch Interessen zusammenzuführen, Mehrheiten zu schmieden und unpopuläre Entscheidungen verständ-

lich zu erklären: Das ist eine ganz andere, nämlich speziell politische Leistung. An ihr scheiterte schon mancher Wirtschaftsführer, der in die Politik ging. Zu Wort aber melden sich Wirtschaftsführer und Wirtschaftsexperten ohnehin, wenn Wirtschaftsprobleme im Mittelpunkt der öffentlichen Debatte stehen. Solange dann die politische Klasse willens und fähig ist, deren Argumente zu verstehen und abzuwägen, gibt es keinen Grund für Alarmismus. Allerdings spricht es Bände, wenn sich selbst das Wirtschafts- oder Finanzministerium komplexe Gesetzestexte von externen Beratern aufsetzen lassen.

*Werner J. Patzelt  
Technische Universität Dresden  
werner.patzelt@tu-dresden.de*

---

**Bankenaufsicht**
**Konzentration bei der Bundesbank**


---

Die Regierungsparteien haben vereinbart, dass die Bankenaufsicht künftig ausschließlich von der Bundesbank wahrgenommen werden soll. Die neue Organisationsform ersetzt die bisherige Arbeitsteilung zwischen der Bundesanstalt für die Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und der Bundesbank, die in der Aufsichtsrichtlinie verankert ist. Demnach ist die Bundesbank vor allem zuständig für die Sachverhaltsaufklärung, hierzu gehören die Durchführung bankgeschäftlicher Prüfungen in den Instituten, die Auswertung der Berichte der Jahresabschlussprüfer, die Entgegennahme von Meldungen der Kreditinstitute sowie die Erstellung eines Risikoprofils über jede Bank. Die BaFin beurteilt das Risikoprofil abschließend und nimmt die Risikoklassifizierung eines Instituts in Abstimmung mit der Bundesbank vor. Der BaFin obliegt es, aufsichtliche Maßnahmen wie z.B. die Durchführung von Sonderprüfungen oder die Abberufung von Geschäftsleitern anzuordnen. Darüber hinaus ist die BaFin die entscheidende Instanz, wenn es um die Auslegung aufsichtlicher Vorschriften geht.

Wenn auch zwischen beiden Institutionen eine gewisse Rivalität besteht, so gibt es dennoch keine Anhaltspunkte dafür, dass die Arbeitsteilung nicht funktioniert hat oder gar ursächlich ist dafür, dass die Finanzmarktkrise nicht verhindert wurde. Insofern ist auch nicht erkennbar, warum die alleinige Zuständigkeit der Bundesbank die Bankenaufsicht verbessern soll, zumal eventuelle Fehler, die die Bankenaufsicht in der Vergangenheit gemacht hat, beiden Institutionen anzulasten wären. Wichtiger als die Frage, wer die Bankenaufsicht durchführen soll, ist deren Unab-

hängigkeit. Da der Staat in Krisen mit massiven Mitteln eingreifen muss, hat er ein berechtigtes Interesse daran, auf die Bankenaufsicht einwirken zu können. Er sollte davon sparsamer als in der Vergangenheit Gebrauch machen, denn der öffentliche Sektor ist zugleich auch Eigentümer eines Drittels unserer Banken, Interessenkonflikte sind somit vorprogrammiert. Die Bankenaufsicht muss aber nicht nur vor zu viel staatlicher Einflussnahme geschützt werden, geschützt werden müssen auch die Banken vor einer allmächtigen Bankenaufsicht. Wie hier die Machtbalance künftig austariert werden soll, ist noch völlig offen. Hilfreich könnte eine Bankenkommission sein, die ähnlich der Monopolkommission die Arbeit der Bankenaufsicht wissenschaftlich begutachtet.

Eine andere Frage ist, ob der Zeitpunkt für die Umstrukturierung der Bankenaufsicht günstig gewählt ist. Viele Banken befinden sich noch in einer labilen Verfassung, gleichzeitig laufen die Bemühungen um eine Verbesserung der Bankenaufsicht in den europäischen und internationalen Gremien auf Hochtouren. Dabei wird nicht nur um eine bessere Regulierung, sondern auch um nationale Interessen gerungen. Ob wir gut beraten sind, dort mit einer Bankenaufsicht anzutreten, die zum Auslaufmodell erklärt worden ist, erscheint mehr als fraglich.

*Thomas Hartmann-Wendels  
Universität zu Köln  
hartmann-wendels@wiso.uni-koeln.de*

---

### Airbus-Subventionen

## Lösung in weiter Ferne

---

Fünf Jahre nach dem Beginn der WTO-Verhandlungen über staatliche Beihilfen für Flugzeughersteller wurde im September 2009 den beteiligten Parteien ein Zwischenbericht zugestellt. Im Mittelpunkt des Berichts stehen die zu besonders günstigen Konditionen gewährten Kredite zur Entwicklung neuer Modelle, wie etwa der A380. Auch gilt es über den durch Steuergelder finanzierten Ausbau von Straßen und Airbus-Produktionsanlagen zu entscheiden. Die Bewertung des vorliegenden Berichts fällt auf beiden Seiten des Atlantiks unterschiedlich aus. Auf Seiten der USA, als Klägerin gegen die EU, wird das vorläufige Urteil als Bestätigung der eigenen Position gesehen, befindet

doch der Bericht die europäische Forschungs- und Entwicklungsfinanzierung als unvereinbar mit WTO-Recht. Grundsätzlich sei die öffentliche Anschubfinanzierung erlaubt, hieß es hingegen aus Kreisen der EU. Allein die gewährten Konditionen geben Anlass zu Bedenken. Als direkte Antwort auf die US-Klage hatte die EU vor der WTO gegen die Forschungs- und Rüstungsprogramme der NASA und des Verteidigungsministeriums sowie die Beihilfen einzelner Bundesstaaten zum Ausbau der Boeing-Fertigungsanlagen geklagt. Hier wird Anfang 2010 ein Zwischenbericht vorliegen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass auch die US-Regierung der Gewährung unerlaubter Hilfen überführt werden wird.

Das vorläufige Urteil weist Parallelen zu dem Fall der Hersteller von kleineren Regionalflugzeugen Bombardier und Embraer auf. In dieser Auseinandersetzung zwischen Kanada und Brasilien beschuldigten sich die Parteien gegenseitig, ihre nationalen Flugzeugbauer regelwidrig durch Entwicklungskredite und Exportbeihilfen zu unterstützen. Beide Streitparteien wurden durch die ergangenen WTO-Urteile in ihren Ansichten bestätigt und feierten sich als Sieger. An der Vergabepaxis von Beihilfen änderte sich jedoch de facto nichts. Der Bombardier-Embraer-Fall zeigt, dass voraussichtlich weder Airbus noch Boeing als klare Gewinner aus den Auseinandersetzungen hervorgehen werden, zumal die Streitfälle an der Realität des modernen Flugzeugbaus vorbeigehen: Sämtliche Flugzeughersteller haben ihren Status als nationale Unternehmen verloren und weite Teile der Produktion an ausländische Zulieferer vergeben. Für Boeing und Airbus macht es keinen Unterschied, ob sie von den USA bzw. den europäischen Staaten unterstützt werden, oder ob ihnen indirekte Förderung durch die öffentliche Unterstützung ihrer in Drittstaaten ansässigen Zulieferer zuteil wird. Die europäische Kritik an der staatlichen Forschungs- und Entwicklungsfinanzierung japanischer Boeing-Zulieferer belegt dies deutlich. Kurzfristig profitieren beide Hersteller von diesen Maßnahmen. Nicht ausgeschlossen ist jedoch, dass die jetzigen Zulieferer mittelfristig zu neuen Konkurrenten heranwachsen und die Dominanz von Airbus und Boeing streitig machen könnten.

*Andreas Knorr, Rahel Schomaker, Jörg Bellmann  
Deutsche Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer  
knorr@foev-speyer.de*

Literatur und Links zu diesen und anderen aktuellen wirtschaftspolitischen Themen finden Sie auf der Website der ZBW unter ECONIS Select [www.zbw.eu/dienstleistungen/econis\\_select.htm](http://www.zbw.eu/dienstleistungen/econis_select.htm)