

Querdenker

Größere Einigkeit unter Ökonomen als unter Virologen

Eine Eskalation im Streit der Volkswirte vermeldete das Handelsblatt vergangene Woche. Der Grundsatzkonflikt tobe „heftig wie nie“. Dieser Befund überrascht, wurde doch im März ein Rettungsprogramm von Ökonomen und einer Ökonomin präsentiert, die das Handelsblatt in der aktuellen Übersicht ganz unterschiedlichen Denkschulen zurechnet. Von den 17 darin Genannten gab es bisher keine Kritik am Aussetzen der Schuldenbremse und der Höhe des Staatsdefizits. Mit Ausnahme von Hans-Werner Sinn war auch kein negatives Wort zur Krisenpolitik der EZB zu hören.

Bei den seit Krisenbeginn regelmäßig stattfindenden Videokonferenzen des Bundesfinanzministeriums ist von einem tobenden Ökonomenstreit nichts zu bemerken. Die Diskussionen sind sachlich und faktenbezogen. Das schließt nicht aus, dass es unterschiedliche Einschätzungen gibt, beispielsweise über die Dauer der Kurzarbeit.

Der Ökonomenkonsens betrifft nicht nur den Umgang mit Corona. Bei der Klimapolitik sind sich fast alle einig, dass eine Bepreisung von CO₂ durch eine Steuer oder durch CO₂-Zertifikate die beste Lösung darstellt.

Früher ging es da ganz anders zu. In den 1990er-Jahren stritt man sich in Manifesten um das Für und Wider des Euros, in den 2000er-Jahren um Lohnmoderation und „Agenda 2010“, im Jahr 2012 um die europäische Bankenunion. Natürlich gibt es auch heute unterschiedliche Einschätzungen. Aber wird man diesen mit den Etiketten „Ordoliberal“, „Liberale“, „Neoklassiker“ und „Keynesianer“ gerecht, wie sie das Handelsblatt nun verteilt hat?

Kritik am Verschuldungsverbot der Schuldenbremse gilt heute als klares Indiz für Keynesianismus. Doch schon die Reichshaushaltsordnung von 1922 erlaubte es dem Staat, sich für Investitionen zu verschulden. Da wusste selbst Keynes noch nichts vom Keynesianismus. Versteht man unter Keynesianismus, dass staatliche Stabilisierungspolitik erforderlich ist, wenn der Markt Krisen nicht von sich aus bewältigen kann, so wird man unter den als „liberal“ und „ordoliberal“ etikettierten Ökonomen keinen finden, der das anders sehen würde.

Irreführend ist der Begriff „Neoklassiker“, mit dem ich belegt wurde. Das ist keine moderate Version von Keynesianismus, sondern eine auf klassischer Ökonomie basierende Theorierichtung. Sie ist mit den Ideen von Keynes so unvereinbar, dass er die Verwendung seines Namens dafür juristisch untersagen würde, wenn er noch lebte.

Im Kern geht es immer um die Frage, wie man die Steuerungsfunktion des Marktes und die Lenkungs-möglichkeiten der Politik einschätzt. Das zeigt die Diskussion über Industriepolitik. Gelingt es dem Markt, die Zukunftstechnologien zu entwickeln, die unseren Wohlstand sichern? Oder ist eine technologiespezifische Förderung nötig, etwa eine Wasserstoffstrategie? Dass Ökonomen hierüber intensiv diskutieren, ist normal. Anders als die Virologie hat sich die Ökonomie in der Coronakrise bisher gut präsentiert. Die Politik hat deshalb auch ihre Vorschläge weitgehend übernommen. Es scheint gewirkt zu haben.

Peter Bofinger ist Ökonomie-Professor an der Universität Würzburg und war Mitglied des Sachverständigenrats.



SVP

Mittelstand

Verschärfter Jobabbau in der Krise

Die Folgen der Pandemie treffen viele Unternehmen hart – die Mehrzahl plant mit Entlassungen.

Die Coronakrise dürfte sich noch verschärfend auf die Beschäftigung im Mittelstand auswirken. In einer Umfrage des Bundesverbands der Deutschen Industrie unter Firmen unterschiedlicher Branchen gaben 40 Prozent an, dass sie bis Jahresende einen Rückgang der Mitarbeiterzahl um bis zu zehn Prozent im Vergleich zu Ende 2019 erwarten.

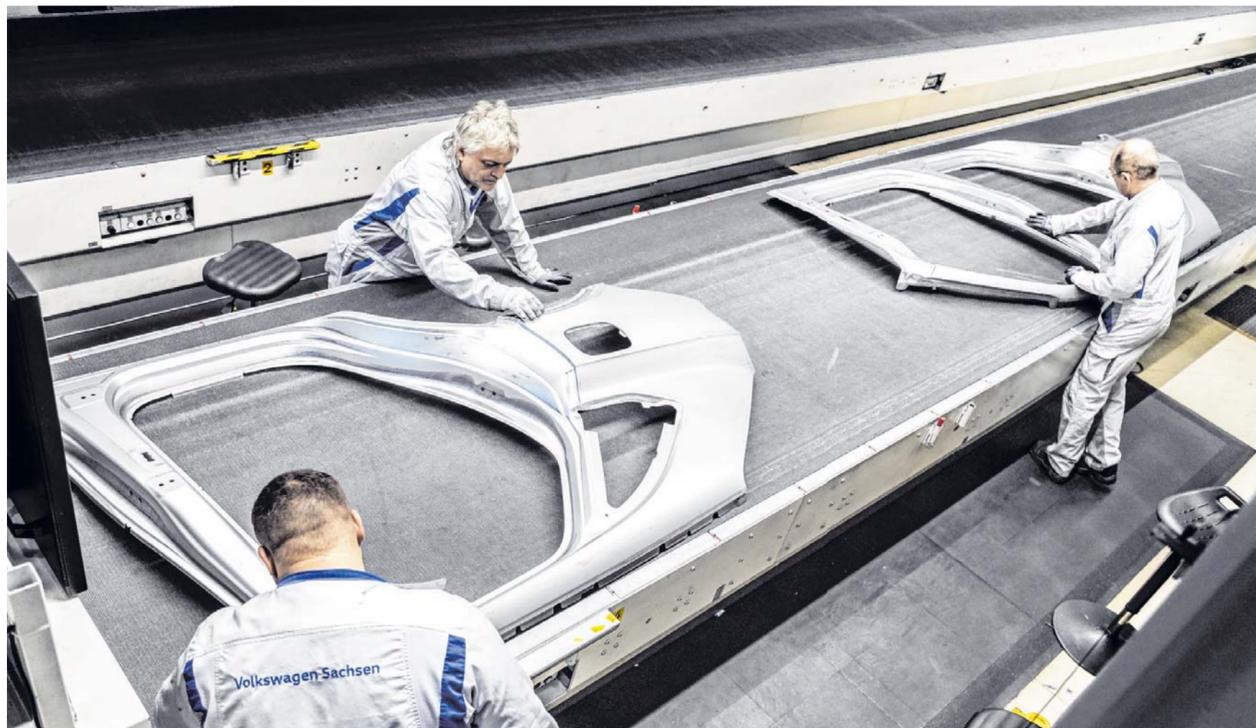
Jeder Fünfte vermutet sogar einen noch weiter gehenden Arbeitsplatzabbau im eigenen Unternehmen. Die Unternehmen versuchen damit, die teils drastischen Umsatzeinbrüche infolge der Pandemie abzufedern. Fast die Hälfte der befragten 92 Firmen erwartet Rückgänge von bis zu 25 Prozent. 27 Prozent stellen sich sogar auf noch größere Einbußen auf der Einnahmenseite ein. Die Umfrageergebnisse lagen dem Handelsblatt vorab vor.

Viele der Unternehmen sparen nicht nur bei den Personalkosten, sondern kürzen auch die Investitionen: Gut 40 Prozent der Befragten gaben an, ihre entsprechenden Ausgaben in Deutschland drosseln zu wollen. Im Ausland fällt der Rückgang deutlich milder aus. In der Folge, warnt der Vorsitzende des BDI-Mittelstandsausschusses, Hans-Toni Junius, drohe das unternehmerische Grundgerüst der Wirtschaft weiter zu erodieren. „Die Politik muss alle Stellschrauben nutzen, um diesen unheilvollen Trend zu drehen“, forderte er.

40

Prozent der befragten Unternehmen gaben an, ihre Investitionsausgaben in Deutschland drosseln zu wollen.

Quelle: BDI



Stone/Getty Images

Produktion des E-Autos ID3 von VW: Nach den EU-Plänen sollen die Grenzwerte für die Autoflotten noch einmal angepasst werden.

EU-Klimapläne

Autoverband warnt vor Jobverlusten

Die deutsche Automobilindustrie will klimaneutral werden – aber technologieoffen und ohne verschärfte Zwischenziele aus Brüssel. VDA-Präsidentin Müller attackiert die EU-Kommission.

Daniel Delhaes Berlin

Die deutsche Automobilindustrie übt Kritik an den Plänen der EU-Kommission, die Klimaziele zu verschärfen, und warnt vor einer Deindustrialisierung Europas. „Europa geht mit diesem neuen Vorhaben, der kurzfristigen massiven Verschärfung der CO₂-Ziele, einen zu risikoreichen Weg“, sagte die Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA), Hildegard Müller, dem Handelsblatt. Die Automobilindustrie strebe die Transformation an. „Aber dirigistische Eingriffe, die die Erreichung von Unternehmenszielen unmöglich machen, gehen nicht ohne zusätzliche, schmerzhaft Arbeitsplatzverluste einher“, sagte Müller. „Darüber muss es eine ehrliche Diskussion geben, dafür trägt dann die Politik die Verantwortung.“

Sie könne nicht erkennen, „wie die EU-Kommission den Kontinent zu einem Leitmarkt entwickeln will, der Klimaschutz und Industriepolitik verbindet“, sagte die Verbandschefin weiter. Wenn die EU sich auf bestimmte Antriebsarten beschränke oder eine Vielzahl von starren Zielvorgaben erlasse, „dann passt die Regulierung irgendwann nicht mehr zusammen und schadet dem Industriestandort massiv.“

An diesem Dienstag wird der Vizepräsident der EU-Kommission, Frans Timmermans, die Klimaschutzpläne der EU-Kommission offiziell im Europäischen Parlament vorstellen. Tags darauf wird Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen ihre Idee vom Green Deal konkretisieren. Er sieht vor, dass die CO₂-Emissionen EU-weit bis 2030 um 55 Prozent sinken. Bisher liegt das Ziel bei einem Minus von 40 Prozent. 2050, so

der Plan, soll Europa der erste klimaneutrale Kontinent sein. Bislang sollten die CO₂-Emission um 80 bis 95 Prozent sinken. Die Verschärfung hat vor allem Folgen für den Verkehrssektor. Diesem fällt es seit Jahren schwer, die absoluten Emissionen angesichts steigender Mobilität zu senken – auch wenn die Energieeffizienz der Fahrzeuge zunimmt. Nun sehen die EU-Pläne vor, die Grenzwerte, die die Hersteller für ihre neu verkauften Autoflotten einhalten müssen, noch einmal anzupassen. So sollen die Emissionen bis 2030 nicht wie bisher geplant um 37,5 Prozent sinken, sondern sogar um die Hälfte im Vergleich zu 2021.

Dies dürfte nur gelingen, wenn die Premiumhersteller vornehmlich Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben verkaufen. Die EU-Kommission spricht von einem „realistischen Szenario“, da die Produktion und der Verkauf von E-Autos zunehmen und Wasserstoff eine Perspektive für schwere Nutzfahrzeuge bietet. Zugleich solle in Bus und Bahn investiert sowie eine Maut auf Straßen fällig werden und smarte Mobilitätsangebote den Umstieg auf klimaneutrale Verkehrsmittel erleichtern. Während Kanzlerin Angela Merkel (CDU) die Pläne der Kommission seit Längerem begrüßt, übte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) Kritik. „Es muss die Balance gehalten werden zwischen Vernunft und Verschärfung“, forderte er. Es brauche ehrgeizige Ziele, weil sie Innovation brächten, aber: „Ich glaube, wenn man jetzt mit überzogenen Werten die falschen Signale in die Welt setzt, würde man Verunsicherung bei der Wirtschaft auslösen.“ Es bringe nichts, „wenn ein Unternehmen die Werkstore schließen und Tausende von Arbeitsplätzen streichen muss.“

Automobil-Präsidentin Müller verwies darauf,

dass die Branche als Leitindustrie bereits „mit sehr ambitionierten Klimazielen in Form der Flottengrenzwerte ausgestattet“ sei. Es gehe nicht darum, die Verantwortung für den Klimaschutz auf andere Wirtschaftssektoren abzuschieben. Doch stellte sie klar: „Es ist bedauerlich, dass die EU-Kommission offenkundig in keiner Weise die verschärfte wirtschaftliche Lage der Industrie in Folge der Coronakrise berücksichtigt.“ Die Krise beanspruche die Wirtschaft enorm, die sich zu dem Ziel bekenne, bis 2050 klimaneutral zu sein. „Aber wir müssen auch verantwortlich über die Fähigkeit der verschiedenen Wirtschaftsbereiche reden“, stellte Müller klar. „Wir können die Klimaziele nicht beliebig verschärfen.“

Vielmehr forderte Müller die Politik auf, ihre eigenen Klimapläne zu untermauern. „Die nationale Politik und die EU-Kommission sind verpflichtet darzulegen, welchen Beitrag sie selbst zum Gelingen der Klimaneutralität leisten.“ So seien etwa im Recovery-Plan der EU-Staaten die Mittel für den Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität noch einmal deutlich reduziert worden. „Ein anderes Beispiel: Die Politik tut sich schwer mit Gesetzen zum Hochlauf der Ladeinfrastruktur im privaten Bereich.“ In der Tat diskutiert die Koalition seit Langem, wie etwa Mieter Anspruch auf eine Ladesäule vorm Haus haben oder das Laden bei Arbeitgeber erleichtert wird. Nicht nur die Wirtschaft müsse liefern, auch die Politik, forderte Müller. „Die Politik tut sich national wie international sichtbar schwer, die Umwelt- und Klimapolitik konsistent umzusetzen.“

Große Sorge bereitet der Automobilindustrie der Umstand, dass sich die Kommission auf den Ausbau der Elektromobilität fokussiert. Es dürfe nicht vergessen werden, „dass es nicht nur bei der Ladeinfrastruktur Engpässe gibt, sondern auch bei den Batteriezellen“, warnte Müller. „Das zeigt: Der politische gewollte Umstieg lässt sich weder technologisch noch mit Blick auf die notwendige Infrastruktur einfach bewältigen.“ Deshalb forderte Müller: „Wir dürfen die Technologieoffenheit nicht aufgeben.“ Wer die Klimaziele erreichen wolle, brauche eine offene Haltung für moderne Verbrennungsmotoren, für Wasserstoff und E-Fuels. Auch mit Erdgas, LNG und anderen Kraftstoffen könnten die CO₂-Bilanzen kurzfristig verbessert werden. Die Pläne der Kommission, den Verkehrssektor in den Emissionshandel einzubeziehen, begrüßte Müller im Grundsatz. „Eine marktwirtschaftliche Lösung schafft die besten Voraussetzungen, die CO₂-Ziele zu erreichen.“

Schulen

Eltern drängen auf die Digitalisierung

Die Deutschen fordern, dass die Defizite der Schulen abgebaut werden. Das Vertrauen ist gering.

Eltern und Nicht-Eltern sind sich einig: Deutschlands Schulen und Lehrer müssten noch in diesem Schuljahr in die Lage versetzt werden, flächendeckend auch im Home-schooling zu unterrichten. Jeder Zweite findet zudem, digitaler Fernunterricht müsse Teil der neuen Normalität werden. Das zeigt eine Umfrage des Branchenverbands Bitkom. Drei Viertel der Eltern wünschen sich außerdem Informatik als Pflichtfach ab der fünften Klasse. Zugleich glaubt kaum jemand daran, dass es dem Schulsystem tatsächlich gelingt, die Defizite schnell abzubauen: Die Vorbereitung auf einen neuen Lockdown – der ja zumindest in einzelnen Schulen oder Klassen schon nötig ist – bewerten vor allem die Eltern mit der Note „mangelhaft“.

Zwei Drittel hoffen darauf, dass der Bund verstärkt eingreift, denn der Föderalismus sei in der Bildungspolitik nicht mehr zeitgemäß, so die Meinung der Befragten. „Die Coronakrise hat unser Bildungssystem vor eine Zerreißprobe gestellt“, sagt Bitkom-Präsident Achim Berg. Bei vielen Bürgern sei Vertrauen verspielt worden, „weil Unterricht zu oft ersatzlos gestrichen wurde und viele Schulen nicht in der Lage waren, die ihnen anvertrauten Schüler auch nur ansatzweise zu betreuen“. Die Verunsicherungen durch Behörden und Datenschutzbeauftragte hätten auch die digitalen Vorreiter unter den Schulen und Lehrkräften ausgebremst. „Corona ist der Startschuss für die Digitalisierung der Schulen. Jetzt heißt es, die Digitalisierung der Schulen von null auf hundert zu beschleunigen, und das von jetzt auf gleich.“ Seit Sommer 2019 hat der Bund fünf Milliarden Euro für den Digitalpakt

zur Verfügung gestellt. Davon ist allerdings erst eine Milliarde bewilligt – und viel weniger „tröpfchenweise“ abgeflossen, so Berg. Die Kultusminister haben das vor allem damit erklärt, dass sie seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie schlicht andere Probleme hatten.

Positiv hebt Berg dabei die Zusatzvereinbarung im Digitalpakt hervor, die im Zuge der Coronakrise beschlossen wurde: „Die Corona-Hilfen für Schülerendgeräte in Höhe von 500 Millionen Euro werden unbürokratisch und direkt von den Ländern an die Schulen verteilt. So einfach sollte es auch beim Digitalpakt laufen.“ Dass hier das Geld wesentlich schneller fließt, hatte die Präsidentin der Kultusministerkonferenz, die rheinland-pfälzische Kultusministerin Stefanie Hubig (SPD), bestätigt. Das liege aber daran, dass es viel leichter sei, die Mittel zu bekommen. Die vom Bitkom ausgezeichneten „Smart Schools“ sollen das Paradebeispiel sein, wie Digitalisierung gelingen kann. Bisher gibt es davon 61 – über alle



Schülerin mit Computer: Es mangelt noch immer an digitaler Ausrüstung.

Schulformen hinweg. „Smart Schools“ zeichnen sich unter anderem durch ein durchdachtes Digitalpaktkonzept aus.

Bundesbildungsministerin Anja Karliczek (CDU) ist der Ansicht, dass es so in allen Schulen aussehen müsse. „Ideal wäre es, wenn es erst ein pädagogisches Konzept gibt, dann die Lehrer dafür ausgebildet werden und schließlich die Infrastruktur bereitgestellt wird“, sagte sie. Wegen Corona verzichtet der Bund allerdings bis auf Weiteres auf die Vorlage von pädagogischen Konzepten: Sie sollen „nachgeliefert werden“.

Auch wenn die Schulen nur mit langsamem Tempo digitalisiert werden: Die finanziellen Mittel des bisherigen Digitalpaktes werden nicht ausreichen, mahnt die grüne Bildungspolitikerin im Bundestag, Margit Stumpff. Um den Schulen eine langfristige Perspektive zu geben, müssten Bund und Länder über einen „Digitalpakt plus“ sprechen. Hilfreich wäre eine „Bundeszentrale für digitale und Medienbildung“, um Lehrer dabei zu unterstützen, digitale Instrumente auch zu nutzen. Diese Zentrale solle vorhandene Materialien bündeln, prüfen und präsentieren – „und so einen niederschweligen Zugang schaffen, schnell und sicher neue Tools im Unterricht, egal ob in der Klasse oder digital, einzusetzen“, so Stumpff.

Bisher arbeiten die Landesinstitute für Lehrerfortbildung weitgehend isoliert voneinander – auch weil die Lehrpläne und Strukturen von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich sind. Hier sei aber in puncto Digitalisierung „viel passiert“ versicherte Hubig. Die Landesinstitute seien dabei, einen „gemeinsamen Arbeitsplan“ zu erstellen. Barbara Gillmann

© Thomas Victor / Agentur Focus