

STANDPUNKT

Von Lothar Fesser

**Detroit sitzt am längeren Hebel**



Kaum haben die Opelener den ersten Schock über den Verbleib bei der ungeliebten Konzernmutter General Motors verdaut und ihrer Wut mit Protestaktionen Luft gemacht, da wedelt der US-Autobauer mit der schwarzen Fahne der Insolvenz: Das Unternehmen kann sich von den Beschäftigten trennen, ohne noch überhaupt irgendwelche Abfindungen zu zahlen.

Und die Herren im hohen Detroit Autoturm sitzen am längeren Hebel. Da können die Ministerpräsidenten der deutschen Opel-Standorte den dortigen Arbeitnehmern noch so viel ihre Solidarität versichern. Da kann der deutsche Außenminister bei seinem US-Antrittsbesuch noch so sehr den Erhalt der Arbeitsplätze in Deutschland einfordern. Welchen Wert man jenseits des großen Teiches auf derartige Befindlichkeiten legt, hat das Spiel mit gezinkten Karten im letzten Jahr gezeigt – keinen. So wird bei allem Trotz die Angst bei der Opel-Belegschaft weiter umgehen. Denn 10 000 von ihnen werden auf alle Fälle gehen müssen.

© l.fesser@lvz.de

KOMMENTAR

Von Maja Zehrt

**Steuersenkung ohne Spielraum**



Für die schwarz-gelbe Regierung ist dies die Woche der Ernüchterung: Erst das Opel-Desaster inklusiv transatlantischer Verstimmung, jetzt die Steuersenkung, jetzt die Steuersenkung. In brutaler

Schlichtheit zeigen die Zahlen, dass die Steuersenkungspläne auf Pump nichts weiter sind als Kamikaze-Politik. Frei nach dem Motto: Ausgeben, was nicht da ist. Selbst wer nur das kleine Einmaleins beherrscht, kann sich ausrechnen, dass die Spielräume für Entlastungsorgien a la FDP gegen null tendieren.

Ein kluger Mann wie Finanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) weiß dies selbstverständlich auch – und hat dem Kabinett nicht umsonst gerade eiserne Spardisziplin verordnet. Der wachsende Realitätssinn einiger Unions-Führungskräfte steht im krassen Gegensatz zum Starsinn unverbesserlicher FDP-Lautsprecher. Wenn FDP-Vize Andreas Pinkwart der Union damit droht, Steuersenkungen zum zentralen Thema bei der Landtagswahl im Mai in NRW zu machen, lehnt er sich verdammt weit aus dem Fenster. Denn außer den Finanzexperten der FDP glauben nicht viele Menschen, dass man nur genug Schulden machen muss, bis sich irgendwann von selbst Wachstum einstellt. Diese Sichtweise beruht nicht auf Erfahrungen, sie ist eine Ideologie. Und die Definition von Ideologie ist: Leugnung der Wirklichkeit zu Gunsten einer Idee.

Die Städte sind bereits mit der Wirklichkeit von Steuerausfällen konfrontiert. Im größten Bundesland NRW stellen die Verwaltungen einiger Gemeinden keine Auszubildenden mehr ein. Der Wähler, der für ein paar Euro Steuerentlastung auf eine funktionierende Infrastruktur, Kinderbetreuung und Bildung verzichtet, existiert nur in der Vorstellung von Pinkwart und anderen liberalen Rechenkünstlern.

© politik@lvz.de

PRESSESCHAU

**Beherrschendes Thema der Kommentatoren ist der gescheiterte Opel-Verkauf.**

Das *Darmstädter Echo* schreibt: „Angela Merkel hat die Opel-Rettung zu ihrem persönlichen Projekt gemacht. Sie ist damit nun auch persönlich gescheitert. Und in Washington regelrecht vorgeführt worden.“

Der *Fränkischer Tag* (Bamberg) meint: „Was soll man sagen, wenn sich monatelange Verhandlungen auf vielen Ebenen und der Einsatz von Milliarden von Euro überraschend als nutzlos erweisen? Vielleicht, dass der Staat letztlich doch an seine Grenzen stößt, wenn er aktiv ins Wirtschaftsgeschehen eingreifen will, statt sich darauf zu beschränken, die Rahmenbedingungen zu setzen.“

Die *Stuttgarter Nachrichten* finden: „Opel wird auf sicher schmerzhaft Weise schrumpfen und viele Jobs verlieren. Doch das hätte die Politik auch mit noch so vielen Steuermilliarden nicht verhindern können.“

Die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* bemerkt: „Wie immer die Opel-Geschichte ausgeht, so ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt festzustellen, dass Bund und beteiligte Länderregierungen mit der alles andere als unstrittigen Rettungsaktion gescheitert sind, auch weil sie nicht alleinige Herren des Verfahrens waren.“

# Gewinner der Einheit

Forscher beobachten Ostdeutsche der Jahrgänge 1972/73 in einer Langzeitstudie

Leipzig. Vor 20 Jahren erfuhr die deutsche Geschichte eine Zäsur. Die Friedliche Revolution in der DDR führte zum Untergang des SED-Regimes. Am 9. November 1989 fiel die Mauer, die Welt blickte auf die zwei deutschen Staaten und verfolgte den Weg zur Wiedervereinigung. In einer Serie erinnern wir an diesen historischen Umbruch und zeigen seine Folgen.

Von ARMIN GÖRTZ

Es ist ein bisschen wie bei den einstigen Kindern von Golzow, die über 46 Jahre von Dokumentarfilmern begleitet wurden. Allerdings bleiben die Beobachtungsobjekte der sächsischen Forscher für die Öffentlichkeit anonym. Seit reichlich zwei Jahrzehnten halten Sozialwissenschaftler Kontakt zu hunderten ehemaligen DDR-Schülern.

1987 hatte Peter Förster, Professor am Zentralinstitut für Jugendforschung in Leipzig, im Bunde mit der Uni Leipzig und der damaligen Pädagogischen Hochschule Zwickau eine vertrauliche Untersuchung gestartet, um zu ergründen, weshalb sich der Nachwuchs immer weniger für den SED-Staat begeistern ließ. 1500 repräsentativ ausgewählte Sachsen der Jahrgänge 1972/1973 wurden befragt.

Das Institut ist längst abgewickelt, doch Förster – heute 76 Jahre alt – macht weiter, auch wenn die Zahl derer, die noch Lust zum Mitmachen haben, auf knapp 400 geschrumpft ist. Sie liefern Jahr für Jahr Angaben zu Lebenslage und Befindlichkeit. „Die Befragung für 2009 läuft gerade“, erklärt der Wissenschaftler. Die Aussagen betrachtet er nach wie vor als repräsentativ. Mit im Boot ist nun die Abteilung für Medizinische Psychologie und Medizinische Soziologie der Uni Leipzig.

Gefördert wird die Studie von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, die der Linkspartei nahe steht. Das Vokabular stammt teilweise aus der SED-Propagandasprache. Da schrumpft die Bundesrepublik zum feindseligen Kürzel BRD, vom realen Kapitalismus ist spitzzünftig die Rede, während der Begriff Diktatur für die DDR vermieden wird. „Ich denke, da müssen in den nächsten Jahren Veränderungen im Sprachdokus stattfinden“, geht Soziologin Yve Stöbel-Richter von der Leipziger Uni auf Distanz zu Projekt-Vater Förster.

Trotz des kritischen Ansatzes fällt die Bilanz in vielen Punkten positiv aus. Rund 70 Prozent der Teilnehmer sind mit ihrer Lebenssituation überwiegend



DDR-Jugendliche bei einem FDJ-Treffen: In einer Langzeitstudie untersuchen Leipziger Forscher, wie sich Ostdeutsche der Jahrgänge 1972/73 im vereinigten Deutschland entwickeln.

zufrieden, fast 90 Prozent sehen ihre Zukunft überwiegend optimistisch. Die Zeit nach 1989 hätten viele als „extreme Unsicherheitsphase“ empfunden, erklärt Stöbel-Richter. Bei vielen sei während der Lehrausbildung der Betrieb zusammengebrochen. Dennoch sind die Teilnehmer heute überdurchschnittlich gut qualifiziert, und fast alle lehnen es ab, sich mit einem Jobverlust abzufinden. Von jenen, die in Ostdeutschland leben, waren während der Befragung im vergangenen Jahr 4,5 Prozent arbeitslos. Bei denen, die in den Westen gezogen sind, betrug dieser Wert null.

Ein Viertel lebt in den alten Bundesländern. „95 Prozent von ihnen planen nicht zurückzukommen“, erklärt die So-

ziologin. Die Abgewanderten hätten sich etabliert, seien mit ihrer finanziellen und familiären Situation, mit Freundeskreis und Freizeitgestaltung zufriedener als die Hiergebliebenen.

Die Mehrzahl aller Teilnehmer entpuppt sich als Multi-Bürger, hat verschiedene Identitäten gleichzeitig. Jeweils 80 Prozent und mehr fühlen sich als Sachsen, ehemalige DDR-Bürger, Ostdeutsche, Bürger der Bundesrepublik und Europäer. 97 Prozent betrachten sich als Deutsche und 54 Prozent zudem als Gewinner der Einheit – ein Wert mit seit Jahren steigender Tendenz.

Förster verweist jedoch darauf, dass die DDR mit wachsendem Abstand aus Sicht der Mitteldreißiger immer besser abschneide. „Je stärker sie bisher von Arbeitslosigkeit betroffen waren, umso größer ist ihre Distanz zur heutigen

Gesellschaft.“ Stöbel-Richter meint hingegen zum Thema Ostalgie: „Die Teilnehmer empfinden bestimmten Seiten der Familien- und Gesundheitspolitik in der DDR als besser, aber wollen trotzdem nicht die DDR zurückhaben.“ Zwei Drittel erklären, es sei 1989 höchste Zeit für die Beseitigung des SED-Regimes gewesen.

BISHER ERSCHIENEN

- ▶ Republikflucht vor dem Fernseher
- ▶ Ein Fest in Marienweiher
- ▶ Mauersturm mit Blasmusik
- ▶ Das ZDF im Erzgebirge
- ▶ Kundgebung auf dem Alex
- ▶ Gewinner der Einheit

Bundesaußenminister Guido Westerwelle auf Antrittsbesuch in Washington

Washington. Das ist wieder einer der Momente, die der neue Außenminister so genießt. Hinter sich die weiße Kuppel des Kapitols, über sich die prächtige Herbstsonne von Washington. Eine wunderbare Gelegenheit für Guido Westerwelle, um bei seinem Antrittsbesuch in Washington zunächst einmal etwas Grundsätzliches zur deutsch-amerikanischen Freundschaft zu sagen. „Die Vereinigten Staaten sind unser wichtigster Verbündeter außerhalb Europas.“

Eben erst war er bei zwei der wichtigsten US-Senatoren im Büro. Gleich danach gibt es einen Termin im Weißen Haus – wenn schon nicht bei Barack Obama, dann doch zumindest bei dessen Sicherheitsberater James Jones. Und dann geht es gleich zur neuen Kollegin Hillary Clinton. Das ist hier das klassische Bundesaußenminister-Programm, wie es auch die Vorgänger kannten.

Dabei verlief der Antrittsbesuch zu Beginn noch ziemlich bescheiden. In Washington war nichts mit rotem Teppich: Auf dem Flughafen Dulles standen neben dem deutschen Botschafter nur einige Vertreter des State Departments.

Aber zwei neue Themen setzte Westerwelle dann doch auf die Agenda. Zum einen drängt Westerwelle darauf, dass die USA ihre letzten Atom-Sprengköpfe aus Deutschland abziehen, die noch im Fliegerhorst Büchel in Rheinland-Pfalz lagern. International gehört das aber nicht zu den allerwichtigsten Fragen.

Zweites neues Thema war der geplante Verkauf von Opel durch die US-Konzernmutter General Motors. Dazu sagte er vor seinen Gesprächen mit Clinton: „Ich treffe ja nicht einen Vorstand von General Motors.“ Er werde aber deutlich machen, dass die von Deutschland gewährten Gelder zurückgezahlt werden müssten.

Christoph Sator, dpa



Guido Westerwelle mit Journalisten vor dem Capitol in Washington.

## Verkehrspolitik gerät ins Schlingern

Neue Debatte um PKW-Maut entfacht

Berlin. Bei den Koalitionsverhandlungen waren die Verkehrspolitiker von Union und FDP vorbildlich: Sie präsentierten den Parteivorsitzenden als erste Arbeitsgruppe Ergebnisse für das neue schwarz-gelbe Bündnis. Doch schon kurz darauf gerät die Verkehrspolitik ins Schlingern – durch vorschnelle Äußerungen des neuen Ressortministers Peter Ramsauer (CSU). In einem Interview mit der Passauer Neuen Presse äußerte er jetzt zunächst Sympathie für eine von ihm, der CSU und der FDP für sinnvoll gehaltenen PKW-Maut: „Wir wollen, dass das Straßennetz stärker durch die Nutzer finanziert wird. Die LKW-Maut war ein Anfang.“ Alle Handlungsoptionen müssten auf den Tisch.

Doch dann im Lärm der Reaktionen von Opposition und Automobilverbänden ein Rückzieher des Ministers, der sich in Wortakrobatik übt: Weil das Thema nicht Teil der Koalitionsvereinbarung sei, stehe es auch „nicht auf der Tagesordnung“ der Politik.

Dort hätte es nach verdeckten Aussagen aus der CSU möglicherweise jedoch noch gestanden, wenn sich Parteichef Horst Seehofer nicht schon vor der Bundestagswahl mit der CDU-Chefin und Bundeskanzlerin Angela Merkel auf friedliche Koexistenz verständigt hätte. Zuvor hatte die CSU über Monate hinweg die größere Schwesterpartei immer wieder mit dem Streitthema Auto-Maut gereizt. Mehrfach hatten der bayerische Ministerpräsident Seehofer und sein Amtsvorgänger Günther Beckstein (CSU) diese Forderung auf den Tisch gebracht – und waren jedesmal kläglich an der CDU gescheitert.



Umstritten: So wie mit dieser LKW-Mautmessstation sollen in Zukunft auch PKW-Gebühren erfasst werden. Foto: dpa

Die Bayern hatten dabei ihre durch Spritsteuern belasteten Pendler im ländlichen Raum im Auge. Tanktourismus über die Grenzen zu billigeren Zapfsäulen nach Österreich oder Tschechien ist längst Alltag. Würde man nun die Energiesteuer (früher Mineralölsteuer) durch die Maut ersetzen, käme es für deutsche Autofahrer nicht zu Mehrbelastungen. Zugleich könnte etwas für die Straßenbau-Kasse des Bundes getan werden: Die ausländischen Fahrzeuge würden mautpflichtig und brächten dem Fiskus „über Nacht 20 Prozent Mehreinnahmen“, wie Baden-Württembergs designierter Ministerpräsident jetzt betonte.

Hat Ramsauer nicht gewusst, was auf ihn zukommt, „wenn er diesen Stein ins Wasser wirft“, hieß es beim Bündnispartner FDP. Dann nämlich heizen jedesmal insbesondere die Automobilclubs das Thema der Autofahrer-Belastung von mehr als 50 Milliarden Euro durch Steuern an – und gebärden sich als das größte Sprachrohr der Deutschen, nämlich von deutlich mehr als 40 Millionen Autofahrern.

Kritik kam gestern auch vom Bund der Steuerzahler, der die mögliche Einführung einer PKW-Maut als „Mogelpackung“ bezeichnete. „Die PKW-Maut ist eine alte Idee, die wiederbelebt wird, um neue Einnahmemöglichkeiten zu schaffen. Der Autofahrer bleibt so die Melkkuh der Finanzminister“, sagte der Geschäftsführer des Steuerzahlerbunds, Reiner Holznagel, dieser Zeitung.

Der Steuerzahler bringe bereits viel Geld für seine Mobilität auf, so dass es nun zu keiner weiteren Zusatzbelastung kommen dürfe. Die Vergangenheit habe gezeigt, dass eine Einführung neuer Steuern oder Abgaben auf der anderen Seite nicht für Steuerentlastung gesorgt habe. Daher sei es auch in diesem Fall zweifelhaft. Holznagel regte an, stattdessen bestehende Steuern und Abgaben zielgerichtet einzusetzen.

Zudem sei große Skepsis angebracht, ob die Maut-einnahmen im Straßenbau landen würden. Zu Beginn der LKW-Maut sei dies ebenfalls besprochen worden, monierte Holznagel und fügte hinzu, die Praxis sehe anders aus.

Wolfgang Bunse, dpa/Olaf Majer



Milchschokolade  
Erfinder: Gottfried Heinrich Jordan und August Friedrich Timaeus  
Deutschland, Dresden, 1839

## Passende Zutaten. Made in Germany. Für den Mittelstand in Mitteldeutschland.

Aus einer genialen Idee und den richtigen Zutaten entstand in Dresden einst die erste Milchschokolade. Für richtige Zutaten bei ganzheitlichen Finanzlösungen sorgt die Sachsen Bank. Als Unternehmen der LBBW-Gruppe bieten wir speziell dem Mittelstand

in unserer Region das umfassende Leistungsspektrum eines erfahrenen, flexiblen Finanzdienstleisters, verbunden mit der individuellen Kundenbetreuung einer eigenständig agierenden Regionalbank. Weitere Informationen unter [www.sachsenbank.de](http://www.sachsenbank.de)

Ein Unternehmen der LBBW-Gruppe

Sachsen Bank