

Fragen von Dagmar Enkelmann und der Fraktion DIE LINKE zur Zukunft von Opel, 24. März 2009, Plenarprotokoll 16/213

Vizepräsidentin Petra Pau:

...Wir kommen zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Zur Beantwortung der Fragen steht der Parlamentarische Staatssekretär Hartmut Schauerte zur Verfügung.

Ich rufe die Frage 23 der Kollegin Dr. Dagmar Enkelmann auf:

Wie bewertet die Bundesregierung anhaltende Diskussionen um eine mögliche Insolvenz der Adam Opel GmbH angesichts der Tatsache, dass in einem solchen Fall Zulieferunternehmen sofort Vorkasse verlangen können und damit die wirtschaftliche Situation des Autobauers deutlich verschlechtert würde?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Frau Kollegin Enkelmann, die Bundesregierung beteiligt sich nicht an Spekulationen über eine mögliche Insolvenz von Opel. Die Auswirkungen einer öffentlichen Diskussion dieses Themas müssen aber ernst genommen werden. Im Übrigen hat die Bundesregierung keinen Einfluss auf Vertragsgestaltungen zwischen der Automobilindustrie und Zulieferbetrieben.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Wort zur ersten Nachfrage.

Dr. Dagmar Enkelmann (DIE LINKE):

Herr Staatssekretär, meinen Sie nicht auch, dass durch das ziemlich unverantwortliche Gerede von einer möglichen Insolvenz potenzielle Investoren verschreckt werden könnten?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Frau Enkelmann, ich habe ausdrücklich erklärt, dass wir uns an Spekulationen und Bewertungen von Spekulationen nicht beteiligen. Je länger wir jetzt spekulativ über diese Frage diskutieren, desto größer ist die Gefahr, dass wir das von Ihnen angesprochene Problem möglicherweise vergrößern.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Wort zur zweiten Nachfrage.

Dr. Dagmar Enkelmann (DIE LINKE):

Es geht aber immerhin um Äußerungen von Mitgliedern der Bundesregierung. Wir reden hier nicht über irgendwelche Spekulationen in der Presse, sondern über Äußerungen seitens der Bundesregierung. Meinen Sie nicht, dass das fahrlässig ist und dass hier ein Machtwort der Kanzlerin angesagt ist, wonach die Bundesregierung alles tun wird, um eine Insolvenz von Opel zu verhindern?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Nein, ein solches oder ein anderes Wort – egal in welche Richtung – ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt eher schädlich denn nützlich.

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Ein Machtwort der Kanzlerin ist schädlich?)

– Auch ein Machtwort der Kanzlerin zur falschen Zeit kann schädlich sein.

(Jörg-Otto Spiller [SPD]: Nur zur richtigen Zeit!)

Deswegen werden Machtworte nur dann gesprochen, wenn es nötig ist, und nicht früher oder später.

Der Bundesminister für Wirtschaft und Technologie, zu Guttenberg, hat nicht zuletzt auf seiner jüngsten USA-Reise deutlich gemacht, dass für die Bundesregierung eine direkte Beteiligung des Bundes an einer neuen, unabhängigen europäischen Gesellschaft nicht infrage kommt. Über eventuelle sonstige staatliche Hilfen, zum Beispiel Bürgschaften, wird erst nach Vorlage des volkswirtschaftlich, betriebswirtschaftlich und juristisch belastbaren Konzeptes von General Motors bzw. Opel zu entscheiden sein.

Ich habe damit Ihre Frage 24 gleich mit beantwortet. Wir können ja sicherlich im Zusammenhang darüber diskutieren.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Einen kleinen Moment, wir müssen das Ganze erst einmal sortieren, weil mir nicht angekündigt worden war, dass Sie Frage 24 gleich mit beantworten.

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Richtig! Es kann zu Frage 23 noch weitere Nachfragen geben!)

Es gibt zu Frage 23 noch eine Nachfrage aus dem Plenum. Die zwei Nachfragen, die der Kollegin Enkelmann zustehen, sind gestellt. Frau Dückert stellt jetzt erst einmal eine Nachfrage zur Frage 23. Danach klären wir die Nachfragen zur Antwort auf die Frage 24. – Bitte.

Dr. Thea Dückert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Staatssekretär, ist die von Ihnen zitierte Aussage des Wirtschaftsministers, dass eine staatliche Beteiligung an Opel in welcher Form auch immer vonseiten der Bundesregierung nicht geplant und nicht verfolgt wird – ich füge hinzu: zu diesem Zeitpunkt, zu dem man das Konzept, das vorgelegt werden soll, noch nicht beurteilen kann –, innerhalb der Bundesregierung abgestimmt? Ist das die Haltung der Bundesregierung insgesamt?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Frau Kollegin Dückert, Sie haben von einer staatlichen Beteiligung „in welcher Form auch immer“ gesprochen. Das ist der kleine oder auch große Unterschied

zu meiner Aussage. Meine Aussage – sie ist mit der Bundesregierung abgestimmt – war: Gutenberg hat auf dieser Reise eine direkte Beteiligung des Bundes an einer neuen, unabhängigen europäischen Gesellschaft abgelehnt. Darum geht es. Wenn Sie das durch die Worte „in welcher Form auch immer“ ergänzen, dann weiten Sie die Fragestellung in Nebenbereiche aus, die wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beantworten.

(Dr. Thea Dückert [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ist diese Aussage mit der Regierung abgestimmt?)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Recht zu nur einer Nachfrage; tut mir leid.

(Dr. Thea Dückert [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Er hat sie nicht beantwortet!)

Dann kommen wir jetzt zur Frage 24 der Kollegin Dagmar Enkelmann:
Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Forderung des Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen, dass die Adam Opel GmbH für die Anfangszeit staatliche Hilfen benötigt (vergleiche Neue Osnabrücker Zeitung vom 18. März 2009), im Lichte der Feststellung der Parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, laut der die Bundesregierung bei der Adam Opel GmbH „nicht an eine Staatsbeteiligung“ denke (vergleiche Plenarprotokoll 16/210, Seite 22666)?

Herr Staatssekretär hat die Frage schon beantwortet. Wollen Sie gleich die Nachfragen stellen, Frau Enkelmann?

Dr. Dagmar Enkelmann (DIE LINKE):

Frau Präsidentin, vielleicht wäre es interessant, die Antwort noch einmal im Kontext mit meiner Frage zu hören; denn der Kollege Schauerte hat offenkundig versucht, die Frage zu umgehen.

(Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär: Nein!)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Vielleicht können wir uns darauf einigen, Herr Staatssekretär, dass Sie die Antwort auf die Frage 24, die Sie schon gegeben haben, für alle wiederholen. Offensichtlich haben auch die Kolleginnen und Kollegen der anderen Fraktionen die Vermischung der Antwort auf die zweite Nachfrage mit der Beantwortung der Frage 24 nicht ganz nachvollziehen können. Wenn Sie sie noch einmal kurz zusammenfassen, dann haben wir sicherlich alle wieder den roten Faden.

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Ich habe die Frage vorhin schon beantwortet, weil ich davon ausgegangen bin, dass die beiden Fragen zusammen beantwortet werden. Ich wiederhole sie aber gerne.

Die Antwort der Bundesregierung lautet wie folgt: Der Bundesminister für Wirtschaft und Technologie, zu Gutenberg, hat nicht zuletzt auf seiner jüngsten USA-Reise deutlich gemacht, dass für die Bundesregierung eine direkte Beteiligung des Bundes an einer neuen, unabhängigen europäischen Gesellschaft nicht infrage kommt. Über eventuelle sonstige staatliche Hilfen,

zum Beispiel Bürgschaften, wird erst nach Vorlage des volkswirtschaftlich, betriebswirtschaftlich und juristisch belastbaren Konzeptes von General Motors bzw. Opel zu entscheiden sein.

Erlauben Sie mir den Zusatz, dass wir das in allen Fragen in diesem Zusammenhang, die von allen anderen Unternehmen in Zukunft an uns gestellt werden, genauso halten wollen: Zuerst muss ein Konzept vorliegen; erst dann wird die Bundesregierung antworten. Es geht nicht darum, dass die Bundesregierung das Konzept erstellt.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Wort zur ersten Nachfrage.

Dr. Dagmar Enkelmann (DIE LINKE):

Das verlangt auch niemand von Ihnen, zumal wir der Auffassung sind, dass die Bundesregierung das ohnehin nicht kann.

In der vergangenen Sitzungswoche hat Staatssekretärin Dagmar Wöhrl in der Fragestunde auf entsprechende Fragen unsererseits darauf hingewiesen, dass die finanziellen Möglichkeiten sehr beschränkt sind und dass sich schon im März für Opel die Überlebensfrage stellen kann. Minister zu Guttenberg mahnte zur Geduld. Eine Agenturmeldung von heute lautet: Von neueren Entwicklungen in den USA, die die Entscheidung über Staatshilfen für Opel in Deutschland beschleunigen könnten, sei ihm nichts bekannt. Dagegen gibt es neue Aussagen aus den USA, dass führende Gläubiger massive Zweifel an den Sanierungsplänen von GM haben. Müsste das nicht die Bundesregierung dazu bringen, schnellstmöglich über eigene Vorstellungen – beispielsweise über Staatsbürgschaften – ernsthaft nachzudenken?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Nachdenken ist in solchen Fragen immer geboten. Wir sind in enger Abstimmung und im intensiven Gespräch mit Opel, GM Europe und GM Worldwide. Guttenberg hat nicht umsonst eine wichtige Reise in die USA unternommen; er wollte auch mit der amerikanischen Regierung wichtige Fragen in diesem Zusammenhang klären.

Das ist ein ausgesprochen schwieriger Komplex. Ihre Kollegen, die heute Morgen an der Sitzung des Wirtschaftsausschusses teilgenommen haben, können sicherlich bestätigen, wie umfangreich und problematisch diese Fragen sind. Es bleibt bei der Reihenfolge – das ist mit den Beteiligten abgestimmt –: Zuerst müssen die Beteiligten – also das Unternehmen oder der Unternehmensteil –, die staatliche Hilfe haben wollen, ein belastbares Konzept vorlegen; das kann nicht die Regierung sein. Erst wenn ein solches Konzept vorliegt, können wir konkret entscheiden, ob und in welcher Weise der Staat bei der Durchführung des Konzepts hilft. Alles andere ist Spekulation. Jede andere Vorgehensweise wäre nicht verantwortbar.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Frau Enkelmann, Sie haben das Wort zu einer zweiten Nachfrage.

Dr. Dagmar Enkelmann (DIE LINKE):

Zur Reisetätigkeit der Bundesregierung: Es ist uns bekannt geworden, dass die Bundeskanzlerin am 31. März zu Opel nach Rüsselsheim reisen will. Das ist der

letzte Tag, an dem ein Sanierungskonzept für GM vorgelegt werden kann. Können wir die Hoffnung haben, dass die Kanzlerin sozusagen nicht mit leerem Gepäck nach Rüsselsheim reist und dann möglicherweise konkrete Vorstellungen hat, wie die Bundesregierung zum Erhalt von Opel in Rüsselsheim beitragen kann?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Frau Kollegin, ob der 31. März der letzte Tag ist, an dem ein Konzept vorgelegt werden kann, ist diskussionswürdig. Das ist ein Datum, das genannt worden ist. Ob es das letzte ist, kann ich noch nicht endgültig beantworten. Die Bundeskanzlerin hat diesen Termin bereits vor langer Zeit verabredet, losgelöst von der Zuspitzung der Krisensituation. Wir begrüßen sehr, dass sie diesen Termin aufrechterhält und mit der Belegschaft über ihre Sorgen und Fragen spricht. Ob und welche Erklärungen sie abgeben kann, können wir sicherlich erst beurteilen, wenn wir wissen, was bis dahin vorliegt.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Zu einer weiteren Nachfrage hat die Kollegin Dückert das Wort.

Dr. Thea Dückert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Staatssekretär, leider muss ich das knappe Gut der Fragen, die uns als Parlamentarier zur Verfügung stehen, dazu nutzen, eine von mir schon einmal gestellte Frage zu wiederholen. Das ist schade, aber darauf gab es keine Antwort. Um Ihnen mit der Formulierung nicht wieder die Möglichkeit zu geben, zu entweichen, möchte ich folgende Fragen stellen: Ist das von Ihnen vorgetragene Zitat des Ministers zu Guttenberg, der sinngemäß gesagt hat, er schließe eine direkte Beteiligung des Staates an Opel definitiv aus, in der Bundesregierung abgestimmt?

Ist es die abgestimmte Haltung der Bundesregierung, eine direkte Beteiligung des Staates an Opel auszuschließen?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Frau Kollegin Dückert, meine Antwort, die ich hier vorgelesen habe, ist in der Bundesregierung abgestimmt. Wenn Sie sich daran erinnern, wie ich sie vorgetragen haben, dann wissen Sie, was das heißt.

(Dr. Thea Dückert [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Keine Antwort!)

Ich möchte Ihnen gar nicht entweichen.

(Dr. Thea Dückert [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das haben Sie schon!)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Zu einer weiteren Nachfrage hat die Kollegin Dağdelen das Wort.

Sevim Dağdelen (DIE LINKE):

Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Lieber Herr Staatssekretär Schauerte, Sie haben auf die Frage 24 meiner Kollegin Dagmar Enkelmann geantwortet, dass eine direkte Beteiligung des Staates an Opel ausgeschlossen werde und dass

man auf ein Konzept warte. Meine Frage ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass ich selbst Bochumer Abgeordnete bin. Wenn es darum geht, die Arbeitsplätze bei Opel zu retten, dürfte die Regierung doch keine Option ausschließen, auch nicht einen Staatseinstieg. Wäre es nicht unvernünftig und auch verantwortungslos, wenn die Bundesregierung, bevor ein Konzept vorliegt und alle Eventualitäten bekannt sind, von vornherein eine Option ausschließt?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Sie stellen ähnliche Fragen. Ich kann Ihnen – ähnlich wie eine tibetanische Gebetsmühle – nur die gleiche Antwort geben. Der Bundesminister für Wirtschaft und Technologie hat nicht zuletzt in den USA deutlich gemacht, dass für die Bundesregierung eine direkte Beteiligung des Bundes an einer neuen, unabhängigen europäischen Gesellschaft nicht infrage kommt. Genau das bleibt die Aussage. Die Frage der Kollegin Dückert hatte einen weiterführenden Ansatz, wenn ich das feststellen darf. Dazu sage ich: Die Antwort spricht für sich.

(Sevim Dağdelen [DIE LINKE]: Das war nicht meine Frage!)

Es gibt zu diesem Punkt noch keine endgültige abgestimmte Meinung der Bundesregierung. So eindeutig muss man diese Antwort interpretieren.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Zu einer weiteren Nachfrage hat der Kollege Dreibus das Wort.

Werner Dreibus (DIE LINKE):

Vielen Dank. – Herr Staatssekretär, wie erklären Sie sich denn vor dem Hintergrund Ihrer Aussage, dass wichtige Mitglieder der Bundesregierung – ich beginne mit dem Vizekanzler und Bundesaußenminister und führe das fort bis hin zum Bundesminister für Arbeit und Soziales – öffentlich, unter anderem in Rüsselsheim und gestern in Wolfsburg, zu der Notwendigkeit einer staatlichen Beteiligung offensichtlich völlig andere Aussagen machen als Sie als Vertreter der Bundesregierung hier vor dem deutschen Parlament?

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Wort, Herr Staatssekretär.

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Die Äußerungen von Mitgliedern der Bundesregierung in solchen Zusammenhängen bleiben, soweit sie nicht abgestimmt sind und keine Kabinettsreife erlangt haben, Äußerungen der jeweiligen Minister. Ich vertrete hier die Äußerung meines Ministers, der eine klare Position hat. Dass einzelne Mitglieder einer Bundesregierung, insbesondere die einer Großen Koalition, in einer so ausgesprochen schwierigen Frage bis zum endgültigen Entscheidungstag und bis zur endgültigen Kabinettsreife unterschiedliche Positionen haben können, vielleicht sogar im Hinblick auf den Erkenntnisgewinn haben sollten, sollte nicht kritisiert werden.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Die letzte Nachfrage zu Frage 24 stellt der Kollege Ramelow.

Bodo Ramelow (DIE LINKE):

Herr vortragender Staatssekretär, ich habe Sie so verstanden, dass Ihr Minister vortragen lässt, dass keine Beteiligung des Bundes angedacht ist und dass das die im Bundeskabinett vereinbarte Linie sei. Ich frage Sie als Staatssekretär: Wie bewertet Ihr Minister die Beteiligung des Landes Niedersachsen an VW, und wie bewertet Ihr Minister in diesem Zusammenhang das VW-Gesetz und die Auseinandersetzung über das europäische Gemeinschaftsrecht?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Herr fragender Abgeordneter, Sie haben das leicht verfälscht. Ich habe nicht erklärt, dass es im Kabinett abgestimmt sei; ich habe sogar das Gegenteil gesagt – damit nicht etwas Falsches hängenbleibt. Im Übrigen gibt es historisch gewachsene Situationen wie zum Beispiel in Wolfsburg, die man so beurteilen kann, und aktuelle Situationen, die man anders beurteilen kann. Sie wissen, dass es auch in der Bundesregierung durchaus abgestimmte Unterschiede in der Beurteilung einer andauernden Beteiligung an VW gegeben hat. Diese Art von Unterschieden halte ich für im absolut zulässigen Bereich.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Nach unserer Geschäftsordnung fragen die Abgeordneten, und die Mitglieder der Bundesregierung beantworten nach Ermessen und Wissen die Fragen.

Ich rufe jetzt die Frage 25 des Kollegen Bodo Ramelow auf:

Sieht die Bundesregierung Hinderungsgründe vor dem Hintergrund, dass sich die Aussage, die Bundesregierung denke bei der Adam Opel GmbH „nicht an eine Staatsbeteiligung“ (vergleiche Plenarprotokoll 16/210, Seite 22666), auf die Bundesregierung als handelndes Organ bezieht, die die vier Bundesländer bzw. die Landesregierungen von Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Thüringen daran hindern würden, gemeinschaftlich ein Kaufangebot für die Adam Opel GmbH bei der General Motors Corporation rechtswirksam zu hinterlegen?

Der Staatssekretär hat das Wort.

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Der Bundesminister für Wirtschaft und Technologie, zu Guttenberg, hat nicht zuletzt auf seiner jüngsten USA-Reise deutlich gemacht, dass für die Bundesregierung eine direkte Beteiligung des Bundes an einer neuen, unabhängigen europäischen Gesellschaft nicht infrage kommt. Mit dieser Aussage beabsichtigt die Bundesregierung jedoch in keiner Weise, die in der Fragestellung genannten Bundesländer oder andere Parteien hinsichtlich der Art ihrer Unterstützung für Opel zu binden. – Das ist die Antwort auf die Frage 25.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Wort zur ersten Nachfrage.

Bodo Ramelow (DIE LINKE):

Verstehe ich Sie richtig, dass es damit auch nach Meinung der Bundesregierung keine Hinderungsgründe gibt – nach denen habe ich gefragt – und es somit möglich wäre, dass die vier Länder handeln könnten, um analog dem VW-Modell eine 20-prozentige Beteiligung zu erwerben, um damit eine Trennung von GM im Wege des Kaufes zu ermöglichen?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Ich habe dazu vorgetragen: Mit dieser Aussage beabsichtigt die Bundesregierung jedoch in keiner Weise, die in der Fragestellung genannten Bundesländer oder andere Parteien hinsichtlich der Art ihrer Unterstützung für Opel zu binden.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Wort zu einer zweiten Nachfrage.

Bodo Ramelow (DIE LINKE):

Frau Präsidentin, es ist schwierig, einen vortragenden Staatssekretär zu befragen, wenn er auf die Frage: „Sieht die Bundesregierung Hinderungsgründe ...?“ antwortet: Also, die vier Länder können handeln.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Versuchen Sie es einfach noch einmal mit der Formulierung einer Frage.

Bodo Ramelow (DIE LINKE):

Ich gestehe nur meine Hilflosigkeit, da die Frage nicht beantwortet wurde. Ich hatte nach den Hinderungsgründen gefragt.

Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, dass die vier Länder gemeinsam einen Strukturfonds analog dem französischen Beispiel bilden, um das Unternehmen Opel gemeinschaftlich erwerben zu können, das Ganze letztendlich aber auf eine Minderheitsbeteiligung nach dem VW-Modell zu reduzieren?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Rechtliche Hinderungsgründe für eine solche Entscheidung der Länder sind aufgrund ihrer Unabhängigkeit und Souveränität nicht zu erkennen. Ein gesetzliches Verbot der Bundesregierung einer solchen Maßnahme ist auch deswegen nicht zu erwarten. Ob und wie wir das bewerten, können wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beantworten. Kein Hinderungsgrund.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Zu einer Nachfrage hat die Kollegin Dağdelen das Wort.

Sevim Dağdelen (DIE LINKE):

Weil das Stichwort „Kabinett“ gefallen ist, möchte ich Sie gerne fragen, Herr Staatssekretär: Stand das Thema Opel heute auf der Tagesordnung der Kabinettsitzung? Falls ja, in welcher Weise wurde das Thema Opel erörtert?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Frau Kollegin, da muss ich passen. Auf diese Frage bin ich nicht vorbereitet. Ich habe mir die komplette Tagesordnung des Kabinetts in der Vorbereitung auf die Fragestunde nicht angesehen. Ich liefere Ihnen die Antwort gerne nach.

(Sevim Dağdelen [DIE LINKE]: Danke schön! Das ist ein Wort!)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Wir kommen jetzt zur Frage 26 des Kollegen Ramelow:

In welchem Umfang kann die Bundesregierung Mittel aus der Förderung von Forschung und Innovation kurz- und mittelfristig zur Verfügung stellen, um die Adam Opel GmbH zu einem Produzenten und Anwender alternativer Antriebstechnologien und moderner, ökologisch orientierter Fahrzeugkonzepte zu profilieren, und wie bewertet die Bundesregierung die Angabe, dass die Liquidität der Adam Opel GmbH „dank der Umweltprämie bis zum Sommer sichergestellt ist“ (vergleiche Thüringer Allgemeine vom 18. März 2009), entgegen der Auskunft der Parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, dass die Liquidität ein „Überleben bis April“ ermögliche (vergleiche Plenarprotokoll 16/210 vom 18. März 2009)?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Die technologieoffene Innovationsförderung des BMWi ist mittelstandsorientiert. Auch nach der Ausweitung des Zentralen Innovationsprogramms Mittelstand, ZIM, durch das Konjunkturpaket II liegt die Betriebsgröße – jetzt mit einer Grenze von 1 000 Beschäftigten – von Opel über dieser Schwelle. Dagegen besteht jedoch für Opel ebenso wie für alle deutschen Automobilhersteller die Möglichkeit, sich kurzfristig an anwendungsorientierter Forschung im Bereich der Mobilität zu beteiligen, die aus dem Konjunkturpaket II, Ziffer 9, finanziert wird. Mittelfristig kommt gegebenenfalls eine technologiespezifische Förderung alternativer Antriebe im Rahmen des 3. Verkehrsforschungsprogramms infrage. Die von der Parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie gemachten Aussagen basieren auf Informationen – das bezieht sich auf den zweiten Teil der Frage –, die General Motors Europe gegenüber dem Wirtschaftsausschuss des Bundestages gemacht hat. Die Richtigkeit des von der *Thüringer Allgemeinen* am 18. März 2009 aufgezeigten Zusammenhangs zwischen Umweltprämie und der Liquidität der Adam Opel GmbH kann von der Bundesregierung nicht beurteilt werden.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Wie ich sehe, hat Herr Ramelow keine Nachfrage.

Dann kommen wir zur Frage 27 des Kollegen Dreibus:

Unter welchen Bedingungen hält die Bundesregierung die Bildung eines Käuferkonsortiums für die Adam Opel GmbH aus den vier betroffenen Bundesländern Hessen, Thüringen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen sowie unter Einbeziehung der Händlerorganisation, von Zulieferunternehmen und einer Mitarbeiterbeteiligung für umsetzbar, und würde die Bundesregierung ein solches Fondsmodell aktiv in der Weise unterstützen, dass für die gesamte Fondssumme eine Bundesbürgschaft bzw. ein Bundeskredit gewährt wird und damit ein rechtsverbindliches Kaufangebot bei der General Motors Corporation hinterlegt werden kann?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Herr Kollege Dreibus, da Ihre Fraktionskollegen in ihren Fragen immer den gleichen Komplex angesprochen haben, wiederhole ich nicht das, was ich in meinen Antworten bereits mehrfach gesagt habe; was ich also zu Herrn zu Guttenberg gesagt habe, muss ich jetzt nicht noch einmal vorlesen.

Meine weitere Antwort auf Ihre Frage lautet: Die Bundesregierung begrüßt jedoch die eventuelle Bereitschaft der Bundesländer, Händler, Zulieferer und Mitarbeiter, sich aktiv an einer Lösungssuche zu beteiligen. Ob das in der Fragestellung angesprochene Modell ein gangbarer Weg ist, kann von der Bundesregierung erst nach Vorlage eines volkswirtschaftlich, betriebswirtschaftlich und juristisch belastbaren Konzepts von General Motors bzw. Opel beurteilt werden. Wir nähern uns wieder der Antwort auf die erste Frage von Frau Enkelmann.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Herr Dreibus, Sie haben eine Nachfrage.

Werner Dreibus (DIE LINKE):

Vielen Dank. – Darf ich Sie zunächst darauf hinweisen, dass sich meine Frage nicht um direkte Finanzbeteiligungen des Bundes dreht, sondern dass es um die Absicherung möglicher Landesbeteiligungen geht? Darf ich Sie insofern auf den Unterschied zu dem vorhergehenden Fragenkomplex aufmerksam machen? Ich bitte Sie, meine Frage präzise zu beantworten, ob die Bundesregierung im Sinne meiner Frage bereit ist, entsprechende Aktivitäten der vier benannten Landesregierungen durch Bürgschaften und anderes finanziell abzusichern.

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Herr Kollege, Sie wollen sicherlich darauf abstellen, ob die Bundesregierung ein solches Fondsmodell aktiv in der Weise unterstützen würde. Das ist der Punkt. Das Fondsmodell ist eine der Möglichkeiten für ein realitätsnahes Konzept. Darauf habe ich geantwortet: Ob das in der Fragestellung angesprochene Modell, nämlich Ihre Fondslösung, ein gangbarer Weg ist, kann von der Bundesregierung erst nach Vorlage eines geschlossenen Konzepts beurteilt werden. – Wir können nicht ein Modell in die Welt stellen, ohne zu wissen, mit welchen konkreten betriebswirtschaftlichen Maßnahmen es unterfüttert werden soll.

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Es geht um die grundsätzliche Bereitschaft!)

Bei all diesen Anträgen – wir werden das in Deutschland jetzt tausendfach erleben; Mittelständler, große und kleine, werden Bürgschaften, Kredite und Hilfen der öffentlichen Hand zur Vermeidung der negativen Auswirkungen der Krise haben wollen – muss die Regel sein, dass das Unternehmen – das gilt für kleine und erst recht für große Unternehmen – ein wirklich belastbares Konzept

vorstellt, zu dem wir dann sagen können, ob es finanziert werden kann. Umgekehrt läuft der Weg nicht.

Ich darf noch einmal sagen: Wir erwarten ein solches Konzept beim Antrag eines jeden kleinen mittelständischen Unternehmens, und zwar geprüft und ausgereift.

Vorher schaut sich der Staat das überhaupt nicht an. Hier geht es um ein wirklich großes Unternehmen, dem alle Beratungskapazitäten der Welt zur Verfügung stehen. Auch dieses Unternehmen soll dann bitte schön ein Modell entwickeln, das aus unternehmerischer Sicht betriebswirtschaftlich passt. Dann sind wir natürlich bereit, das sehr konstruktiv zu prüfen. Es geht aber nicht umgekehrt, dass wir das Konzept mit aufstellen. Auf bruchstückhafte Konzepte antworten wir nicht mit einer bewilligungsnahen Aussage. Das würde jedes Förderinstrumentarium in Unordnung bringen.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Sie haben eine weitere Nachfrage? – Bitte schön.

Werner Dreibus (DIE LINKE):

Ich darf mir zunächst eine Bemerkung erlauben. Ich habe zunehmend Verständnis dafür, dass Beschäftigte in Unternehmen zunehmend den Eindruck haben: Wenn es um die Rettung von Banken geht, ist die Bundesregierung sehr schnell bei der Hand; wenn es aber um die Rettung von Arbeitsplätzen in Industrieunternehmen geht, ist sie nicht in der Lage, kurzfristig zu handeln oder zumindest eigene Konzepte zu entwickeln.

Ich will aber noch einmal auf Beantwortung meiner Frage bestehen; Sie haben sie nach meiner Auffassung nämlich immer noch nicht beantwortet. Ich habe danach gefragt, ob die Bundesregierung prinzipiell bereit ist, Länder, die sich über ein wie auch immer geartetes Modell – das ist nicht der Kern der Frage – an Opel beteiligen, über eine Bundesbürgschaft bzw. Bundeskredite finanziell abzusichern.

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Ich muss zunächst auf Ihre Bemerkung eingehen. Die Bundesregierung kümmert sich sehr intensiv um industrielle Arbeitsplätze. Zu dem ersten Programm mit einem Volumen von 15 Milliarden Euro, das seit Januar läuft, liegen über 400 Anträge zur Rettung industrieller Arbeitsplätze vor. Eine große Zahl dieser Anträge ist bereits konkret bewilligt. Diese Mittelständler sind mit einem fertigen, sauber durchdachten Konzept an uns herangetreten. Sie haben uns nicht Fragen gestellt, sondern Antworten gegeben, sodass wir sagen konnten: Das scheint vernünftig zu sein. Das scheint plausibel zu sein. Das ist zukunftsfest. Dafür setzen wir das Geld der Steuerzahler ein.

Zur Frage selbst noch einmal: Wir beantworten keine theoretischen, prinzipiellen Fragen von Antragstellern, sondern wir entscheiden konkrete Projektanträge; sonst geraten wir in hypothetische Betrachtungen vielerlei Art und kommen nicht wirklich weiter.

Ich habe hier geantwortet: Die Bundesregierung begrüßt die eventuelle Bereitschaft der Bundesländer, Händler, Zulieferer und Mitarbeiter, sich aktiv an einer Lösungssuche zu beteiligen. – Das ist zunächst einmal eine positive Aussage, der jeder Vernünftige etwas entnehmen kann. Ob das in der Fragestellung angesprochene Modell – Sie haben das Fondsmodell konkret

genannt – ein gangbarer Weg ist, das beurteilen wir, wenn es uns konkret vorgestellt worden ist. Zunächst einmal begrüßen wir alle diese Anstrengungen, aber eine Entscheidung treffen wir erst, wenn wir etwas konkret Belastbares vorliegen haben. Alles andere – ich sage es noch einmal: Wir reden über das Geld der Steuerzahler –

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Ja, eben!) wäre nicht wirklich verantwortbar.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Ich habe noch eine Reihe von Nachfragen zu dieser Frage. Zunächst die von Herrn Ramelow.

Bodo Ramelow (DIE LINKE):

Bei einer Maximalbetrachtung sind in Europa bis zu 400 000 Menschen davon betroffen, ob Opel als industrieller europäischer Partner weiterproduzieren kann oder nicht. Insoweit müssten auch wir an diesen 400 000 Steuerzahlern Interesse haben.

Ich hatte die Antworten der Bundesregierung bisher immer so verstanden, dass zuallererst die europäischen Opelwerke von GM getrennt werden müssten, damit das Geld, das man zur Sanierung bzw. Stabilisierung gibt, nicht nach Amerika abfließt. Wir haben deshalb nachgefragt, ob ein Einstieg der Länder zusammen mit den Händlern, die das öffentlich angeboten haben, und den Mitarbeitern, die sich öffentlich auch dazu bereit erklärt haben, ein gangbarer Weg ist und dazu eine Ausfallbürgschaft für die Händler- und Mitarbeiterbeteiligung gegeben werden kann. Darauf antworten der Bundeswirtschaftsminister bzw. Sie in seinem Auftrag jedes Mal, das werde man entscheiden, wenn etwas vorliegt. Ich frage Sie allen Ernstes: Was ist eigentlich, wenn die von Ihnen erwünschte Vorlage der GM-Manager genau darauf abzielt, dass es nicht zu einer solchen Trennung kommt? Letztendlich hieße das, dass dann die Bundesregierung zuschaut und keine Hilfen für die Entstehung eines europäischen Opelverbundes geben würde.

Deswegen frage ich Sie noch einmal: Ist die Bundesregierung bereit, mit dem Instrumentarium der Bundesbürgschaften Händler- und Mitarbeiterbeteiligungsgesellschaften beizustehen, Ausfallbürgschaften zu geben, damit gemeinsam mit den betroffenen Ländern ein Kaufangebot unterbreitet werden kann, mit dem das Ziel einer Trennung verwirklicht werden kann?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Ich denke, dass es sowohl in Amerika wie in Europa und Deutschland viele Gutwillige in Verantwortung gibt, die an der Lösung dieses Problems arbeiten. Partielle Betrachtungen in der Form: „Was macht ihr, wenn wir dieses oder jenes machen?“ bieten keine Grundlage für ein Vorgehen der Bundesregierung. Eine solche kann nur ein in sich schlüssiges Konzept sein. Alles andere kann unter den Beteiligten ausgehandelt und zu entsprechender Reife getrieben werden. Wenn dann insgesamt eine Konzeption erkennbar ist, ist der Zeitpunkt gekommen, wo wir entscheiden müssen. Die Entscheidung wird in jedem Falle

schwer. Sie hat erhebliche Konsequenzen für die Betroffenen wie für die Steuerzahler und alle anderen, die damit zu tun haben. Wir können jetzt aber nicht kuchenstückweise einzelne Beteiligungsmodelle mit Zusagen der Bundesregierung versehen, wenn nicht klar ist, ob es anschließend gelingt, daraus einen Gesamtkuchen zu machen. Das macht keinen Sinn. Das ist nicht die Vorgehensweise der Bundesregierung.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Die nächste Frage kommt von Frau Dağdelen. – Sie zieht zurück. Dann kommt jetzt die nächste Frage von Frau Enkelmann.

Dr. Dagmar Enkelmann (DIE LINKE):

Herr Staatssekretär, Sie haben hier gesagt, Sie erwarteten konkrete Konzepte. Prinzipiell und ohne vorher konkrete Konzepte einzufordern, war die Bundesregierung allerdings bereit, innerhalb kürzester Zeit einen Rettungsschirm für Banken und Versicherungen in Höhe von immerhin 480 Milliarden Euro bereitzustellen. Warum ist die Bundesregierung so zurückhaltend, zugunsten von Unternehmen, die in der Krise ins Straucheln geraten sind – in diesem Fall geht es wirklich nicht nur um Opel –, Zusagen zu machen oder Staatsbürgschaften für Fondsmodelle zu übernehmen, während sie bei ihren Zusagen für Banken sehr großzügig war?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Ja, das ist schwer zu erklären und, wenn man nicht lange genug darüber nachdenkt, nicht so ohne Weiteres ersichtlich.

(Bodo Ramelow [DIE LINKE]: Die betroffenen Arbeitnehmer werden sich über die Antwort freuen!)

Frau Kollegin, Sie werden mit mir darin übereinstimmen, dass wir bei den Banken damals ein systemisches Risiko in einer Größenordnung hatten, das, wenn wir damals nicht zeitgerecht und schnell darauf reagiert hätten, dazu geführt hätte, dass nicht nur die Banken kaputtgegangen wären, sondern auch das Unternehmen Opel, das Sie gerade retten wollen,

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Wollen Sie Opel nicht retten?)

schon lange kaputt wäre. Der Unterschied ist also: Das eine ist ein systemisches Risiko und zerschlägt alles, wenn man nicht rechtzeitig darauf reagiert; bei dem anderen handelt es sich um Auswirkungen von Unternehmensentwicklungen, und zwar um unterschiedliche Auswirkungen je nach Größe der Unternehmen, die nicht systemisch sind.

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Hunderttausende Beschäftigte!)

Anträge auf Hilfen hierfür müssen nach einer bestimmten Ordnung abgearbeitet werden. Die Zeit für die Abarbeitung ist da. Opel diskutiert darüber mittlerweile seit ungefähr fünf Monaten. Ich bin überrascht, dass nicht schon mehr Konkretes auf dem Tisch liegt. Ich sage noch einmal: Ein großes Unternehmen darf sich nicht darauf verlassen, dass ihm geholfen wird, weil es groß ist,

sondern es muss ebenso Konzepte vorlegen wie jeder kleine Antragsteller mit zehn Mitarbeitern, die ebenfalls arbeitslos werden können, wenn dieser Antragsteller keine Unterstützung bekommt.

Ich bleibe bei meiner Aussage: Unser ordnungspolitischer Ansatz ist, dass wir von einem großen Unternehmen eher mehr an Begründung und Konzeption verlangen als von einem kleinen Unternehmen. Wenn das alle Beteiligten berücksichtigen, sehe ich Chancen, dass hier ein Konzept vorgelegt wird, das – das halten wir für möglich – durchaus positiv beschieden werden kann. Aber solange das nicht geschehen ist, verweigern wir jede weitergehende Aussage. Nur so kommt der nötige Druck zustande, um Klarheit für eine solch wichtige Entscheidung zu erlangen.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Der Kollege Bartsch stellt die nächste Frage.

Dr. Dietmar Bartsch (DIE LINKE):

Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Herr Staatssekretär, ich verstehe Ihre Schwierigkeit, sich auf hypothetische Überlegungen einzulassen und auf hypothetische Szenarien hypothetische Antworten zu geben. Aber ganz grundsätzlich kann ich doch wohl davon ausgehen, dass die Bundesregierung, wenn sie sich, aus welchen Gründen auch immer, generell entschieden hätte, Opel in keiner Weise – ob durch Bürgschaften, mit Krediten oder auf andere Weise – zu helfen, wohl auch nicht die Vorlage von Konzepten verlangen würde.

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Auch das ist eine sehr interessante und hilfreiche Fragestellung. Ich bedanke mich dafür. Vielleicht kann man die Diskussion dadurch abkürzen. Sie haben völlig recht:

Wenn die Bundesregierung die klare Position hätte, Hilfe käme unter keinen Umständen infrage, dann wäre es mehr als grob unbillig, diese Erkenntnis nicht mitzuteilen und von allen Beteiligten Anstrengungen zu verlangen, die von vornherein zum Scheitern verurteilt wären. Das ist in keiner Weise gewollt. Das wäre unredlich im Umgang miteinander.

(Dr. Dietmar Bartsch [DIE LINKE]: Danke!)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Jetzt hat Frau Dağdelen eine Nachfrage zu dieser Frage.

Sevim Dağdelen (DIE LINKE):

Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Herr Staatssekretär Schauerte, Sie haben gerade von systemisch und nichtsystemisch gesprochen, gerade angesichts dessen, dass die Bundesregierung sehr wohl in der Lage war, in kürzester Zeit ein Rettungspaket für die Banken zu schnüren. Deshalb will ich noch einmal nachfragen: Ist die Bundesregierung sich bewusst, dass die Debatte, ob Opel systemisch oder nichtsystemisch und die Rettung deshalb erforderlich oder nicht erforderlich ist, für Zehntausende von Beschäftigten bei Opel, in der Zuliefererindustrie und über die Zuliefererindustrie in den Regionen eigentlich

völlig uninteressant ist und dass sie eher dazu beiträgt, dass die Zukunftsangst und Verunsicherung der Menschen verstärkt werden?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Wir können, egal von welcher Seite wir an dieses Thema herangehen, von unserer Linie aus guten Gründen nicht abweichen. Unsere Sachverständigen sagen uns heute, es könnten 500 000 oder 1 Million Menschen in einem Zeitraum X in Deutschland durch die Krise zusätzlich arbeitslos werden. In einigen Betrieben droht das sehr konkret; in diesen Fällen kann man das mit Namen und Gesichtern versehen. Bei vielen Tausend Industriebetrieben und Unternehmen in Deutschland ist hingegen noch keine konkrete Beschreibung möglich. Ich muss unabhängig von der Größe der Betriebe, unabhängig vom Grad der Bedrohung ein Verfahren wählen, durch das auch die, die in Arbeitslosigkeit fallen, denen nicht geholfen wird, am Ende verstehen, warum es so gekommen ist. Eine Möglichkeit wäre: Bei allen, die in den nächsten neun Monaten arbeitslos werden sollten, bei allen Unternehmen, die in den nächsten Monaten zahlungsunfähig werden, wird generell unterstellt, dass das krisenbedingt ist, und deshalb werden alle gerettet.

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Darum geht es doch gar nicht!)

– Doch. Versetzen Sie sich einmal in die Lage von Mitarbeitern in mittelständischen Unternehmen oder mittelständischen Unternehmern, die zurzeit Tag und Nacht mit der Frage beschäftigt sind, ob ihr Unternehmen kaputtgeht oder nicht. Da erwarte ich von allen Beteiligten – anders geht es nicht, sonst bricht die Finanzierung unseres Staates zusammen –, dass sie sich an bestimmte Regeln halten und jeder seine Hausaufgaben macht. Der Staat stellt den Schutzschirm zur Verfügung. Das tun wir auch für diese Zwecke. Wir schließen niemanden aus, der bestimmte Bedingungen, die einzuhalten sind, erfüllt. Das haben wir gerade noch einmal geklärt. Deswegen können wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine weiter gehende Erklärung abgeben.

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Wo ist Ihr Schutzschirm für die kleinen und mittelständischen Unternehmen? Dann gibt es auch Sicherheit!)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Wir kommen jetzt zur Frage 28 der Kollegin Dağdelen:

Schließt die Bundesregierung grundsätzlich eine staatliche Beteiligung an der Adam Opel GmbH aus, und wenn ja, welches Modell favorisiert die Bundesregierung auf Grundlage der aktuellen Gespräche stattdessen?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Die Antwort auf den ersten Teil der Frage ist die gleiche, wie ich sie vorhin schon gegeben habe. Zum zweiten Teil der Frage – auch darauf gibt es eine ähnliche Antwort wie vorhin –: Über eventuelle sonstige staatliche Hilfen, zum Beispiel Bürgschaften, wird erst nach Vorlage des volkswirtschaftlich, betriebswirtschaftlich und juristisch belastbaren Konzepts von General Motors zu entscheiden sein. Es tut mir leid: Wenn die Fragen inhaltlich so nah

beieinander liegen, müssen auch die Antworten inhaltlich nah beieinander liegen.

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Nein!
Die Bundesregierung hat keine Antwort!)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:
Frau Dağdelen zu einer Nachfrage.

Sevim Dağdelen (DIE LINKE):

Bedauerlicherweise war die Antwort auf meine Frage genauso nichtssagend wie die Antworten zuvor. Deshalb ist es berechtigt, eine solche Frage noch einmal zu stellen.

Herr Staatssekretär, heute haben wir bei der Befragung der Bundesregierung von Vertretern der Bundesregierung gehört, dass die Staatssekretäre die Kabinettsitzungen montags vorbereiten. Auf meine vorangegangene Frage, ob auf der Tagesordnung der heutigen Kabinettsitzung das Thema Opel stand, haben Sie aber geantwortet, dass Sie diese Frage im Moment nicht beantworten können und mir die Antwort nachreichen wollen. Deshalb möchte ich Sie gerne fragen: Sind Sie bereit, sich ernsthaft zu bemühen, dass das Thema Opel auf die Tagesordnung der nächsten Kabinettsitzung kommt, damit eventuell die Bundesregierung mit einer Stimme und nicht mit mehreren Stimmen zu diesem Thema spricht?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Die Festsetzung der Kabinettsitzungsordnung liegt nicht in der Entscheidungsgewalt eines einzelnen Ministers. Wir haben uns in der Vergangenheit mehrfach mit diesem Thema beschäftigt. Es gab Äußerungen von Kabinettsmitgliedern jeder Art dazu.

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Das ist ja das Schlimme!)

Herr zu Guttenberg hat intensive diplomatische und wirtschaftspolitische Gespräche in Amerika geführt. Die Bundesregierung wird dieses Thema sicherlich wieder auf die Tagesordnung setzen, sobald ein konkreter Entscheidungs- und Handlungsbedarf vorliegt.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:
Frau Dağdelen, eine zweite Nachfrage.

Sevim Dağdelen (DIE LINKE):

Herr Schauerte, ich werde in der nächsten Fragestunde nachfragen, ob dies geschehen ist.

Sie hatten vorhin zwischen systemisch und nichtsystemisch unterschieden. Heute gibt es im Tickerdienst eine Meldung, nach der der CSU-Landesgruppenchef Peter Ramsauer sagt, dass man Opel nur unter klaren Vorgaben helfen wolle, jetzt aber das Management am Zuge sei. Teilt die Bundesregierung angesichts der Tatsache, dass das Management sprichwörtlich den Karren an die Wand gefahren hat und dass die Manager eigentlich nicht diejenigen sein dürfen, denen man vertrauen kann, die

Auffassung, dass sie selbst ein Konzept erstellen und sagen sollte, unter welchen Bedingungen es Hilfe geben kann?

Hartmut Schauerte, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Da ein Großteil dessen, was wir gerade erleben, durch die internationale Finanzmarktkrise und sicherlich auch durch die Fehler der Automobilindustrie – sie ist allerdings zugleich Opfer dieser Krise; man weiß nicht, welcher Umstand zu der heutigen Situation mehr beigetragen hat – entstanden ist, akzeptiere ich Ihre erste Bemerkung nicht. Außerdem neige ich zur Differenzierung und würde nicht gleich alle Manager für diese Krise verantwortlich erklären. In Zukunft wird es ohne Management, das seine Hausaufgaben macht, nicht gehen. Möglicherweise kann man den einen oder anderen auswechseln. Aber Unternehmen brauchen ein funktionsfähiges Management, das Anträge stellt, Märkte erobert und Arbeitsplätze sichert. Das soll auch in Zukunft so bleiben. Deswegen bleibe ich bei der Aussage, die auch Peter Ramsauer getroffen hat: Das Management von Opel muss zunächst ein Konzept vorlegen. Das Management muss auch einen Teil der mit den Vereinigten Staaten bestehenden Probleme und die Frage des Standorts der Mutter lösen. Dann wird es einige Fragen geben, die möglicherweise politisch gelöst werden können und müssen, wenn zum Beispiel die beiden Finanzminister miteinander reden müssen; denn der amerikanische Staat ist durch Sicherungsabreden und Ähnliches involviert. Es ist natürlich klar, dass die Bundesregierung ihre Hilfe da anbietet, wo es um klare politische Aufgaben und Fragestellungen geht. Es bleibt aber dabei: Die Unternehmen müssen ganz überwiegend – das würden Sie, Frau Kollegin, heute nicht anders machen wollen – von Managern geführt werden.