

Fortsetzung: Frömmigkeit und Reichtum

Die Reichen sollen weder stolz sein noch auf den unsicheren Reichtum hoffen. Auch eine noch so gute Altersversorgung ist unsicher. Statt dessen sollen die Reichen auf Gott hoffen, der uns alles zum Genuss reichlich darbietet. Der Reiche darf also sich und seinen Angehörigen Urlaub und ansprechende Wohnung gönnen. Allerdings soll er auch Gutes tun, reich an guten Werken werden sowie freigebig und hilfsbereit sein. So gehen Reiche mit ihrem Reichtum richtig um und ergreifen das ihnen geschenkte wahre Leben.

Prof. Dr. Reinhart Renschler

Literatur

H. Bürki, Der erste Brief des Paulus an Timotheus, Wuppertal 1974

F. Gikmeig, Erster Timotheus-Brief, B 18, Neuhausen-Stuttgart 1990

D. Mann, Das Neue Testament verstehen, bkg 19, 1984

H. Merkel Die Pastoralbriefe, NTD 9/1, 13.A. 1991

Fortsetzung Rezension: Globalisierung...

Neben diesem engagierten Beitrag zu mehr Wettbewerb in Europa behandelt Rüdiger Pohl die Perspektiven Osteuropas. Er spricht sich unter anderem für eine rasche Integration aus, weil es keine Alternative zur Osterweiterung gibt, aber warnt vor wirtschaftspolitischen Fehlentscheidungen, insbesondere davor, daß Mitgliedsstaaten für falsche Wirtschaftspolitik in Haftung genommen werden.

Hans-Jürgen Krupp referiert über die Zukunftschancen des teils beitrags- teils steuerfinanzierten Sozialstaats. Zwei Grundanschauungen ringen um einen Gesellschaftspolitischen Konsens, die staatlich organisierte Eigenvorsorge durch Versicherung wichtiger Lebensrisiken und die direkte Produktion von Sicherheit als öffentlichem Gut, wobei letztere weniger starke gesellschaftliche Unterstützung erfährt. Er kritisiert, daß das sozial Sicherungssystem Deutschlands nach einem überholten Leitbild ausgerichtet ist und betont die Pflicht zur Eigenvorsorge als auch die Notwendigkeit der staatlichen Produktion von sozialer Sicherheit. So referiert er auch über die Bedeutung der Umverteilung, die die Beitragsequivalenz verletzt. Unter dem Gesichtspunkt des Abgabewiderstandes könnte man eine starke Beitragsfinanzierung und weniger staatliche Zuschüsse erwarten. Die geringe Rendite der staatlichen Rentenversicherung und ihre Finanzierungsprobleme lassen allerdings daran zweifeln, ob die Bevölkerung weiterhin bereit sein wird,

dem Rentensystem zu vertrauen, so daß demnach ein höherer Steueranteil notwendig wäre, insbesondere für die Umverteilungsaufgaben in der Sozialversicherung. Auch Probleme der Kindererziehung werden angeschnitten.

Weitere Beiträge gehen auf die Beschäftigungseffekte alternativer Finanzierungsreformen der sozialen Sicherung ein, die eine Ergänzung des Umlageverfahrens durch Kapitalstockdeckung fordern. Joachim Singelmann und Marlene A. Lee behandeln das Thema „Von Wohlfahrt zur Arbeit: Wie realistisch ist die neue Wohlfahrtsgesetzgebung in den USA?“ und diskutieren Mythos und Realität der Wohlfahrt und die Konsequenzen der Wohlfahrtsreform von 1996. Den Abschluss des Bändchens bilden zwei theoretische Beiträge von „Normen in Verhandlungsexperimenten“ (Marlies Ahlert) und von Alois Wenig zum Thema „Globalisierung, Verhaltensnormen und wirtschaftlicher Wohlstand“.

Die Beiträge sind allgemeinverständlich geschrieben. Sehr engagiert ist der Beitrag von Herrn Berthold, der allerdings manchmal wiederholend wirkt. Die anderen Beiträge sind nicht zu tiefgründig. Sie erlauben aber einen Überblick über einige wichtige gesellschaftliche Fragen und Entwicklungen der deutschen Wirtschaftspolitik im Rahmen zunehmender Globalisierung.

Prof. Werner Lachmann, Ph.D.

GWE-Fachtagung: Noch Plätze frei

Vom 8. bis 11. November 2001 in Bad Blankenburg

Die Terror-Anschläge am und nach dem 11. September in den USA haben viele Menschen verunsichert. Der Fokus der politischen Debatte in den Industrienationen hat sich verlagert. Ging es vorher vor allem um die Reform der Sozialversicherungssysteme und eine Verbesserung der Standortfaktoren, so stehen derzeit die Fragen der Inneren und Äußeren Sicherheit ganz oben auf der politischen Agenda. Gelöst ist aber keines der grundlegenden Probleme in Deutschland: Die hohe Arbeitslosigkeit entfernt sich immer weiter von der angestrebten Höchstmarke der Schröder-Regierung von 3,5 Millionen, Milliardendefizite im Gesundheitswesen werden kurzfristig nur durch kräftige Steigerung der Versicherungsbeiträge auszugleichen sein und über all dem beginnt im kommenden Jahr die konkrete Umsetzung einer staatlich geförderten privaten Altersvorsorge

in Deutschland, die sogenannte Riester-Rente. Ob diese in Zukunft in der Lage ist, in einer Rentnergesellschaft einen angemessenen Lebensstandard zu sichern, ist umstritten.

Die GWE möchte in Zusammenarbeit mit der Studiengemeinschaft Wort und Wissen einen Beitrag dazu leisten, nachhaltig gute Lösungen für die drängenden Reformfragen zu finden. Daher ist die diesjährige Tagung dem Thema „Lang leben und verarmen? - Wirtschaftswissenschaftliche und ethische Aspekte der Altersversorgung im 21. Jahrhundert für Jung und Alt“ gewidmet. Namhafte Experten werden in Plenarvorträgen und Workshops die Fragen einer zukunftsweisenden Altersversorgung ausloten. Anmeldungen sind für Kurzentschlossene noch möglich bei:

Christa Habith, GWE-Sekretariat, Tel./Fax (+43/3136/52930).

Über die GWE

Das Ziel

Die GWE ist ein Verein zur Förderung von Forschung und Lehre in den Wirtschaftswissenschaften auf der Grundlage einer Ethik, die auf dem biblischen Welt- und Menschenbild beruht.

Die Arbeit

Wir regen Forschung zu wirtschaftsethischen Fragestellungen an und unterstützen diese, führen Fachtagungen durch und geben den halbjährlichen Informationsdienst „Wirtschaft und Ethik“ heraus. Zu den Themen Wirtschaftsethik, Entwicklungspolitik und ökologischer Wirtschaftspolitik bereiten wir wissenschaftliche Publikationen vor und geben sie heraus.

Die Partner

Bei unserer Tätigkeit arbeiten wir mit dem Lehrstuhl für VWL, insb. Wirtschafts- und Entwicklungspolitik der Universität Nürnberg-Erlangen, Prof. Dr. h.c. Werner Lachmann, Ph.D. sowie Prof. Dr. Karl Farmer, Institut für Volkswirtschaftspolitik der Universität Graz zusammen.

Fortsetzung Neuerscheinungen

Spier, Raymond: Ethics, Tools, and the Engineer. CRC Press 2001. XIV; 306 S. ISBN 0-8493-3740-2

Spanisch

Echevarría, Santiago García: Ética del marketing. Universidad de Alcalá 1999. 19 S.

Impressum „Wirtschaft und Ethik“

Herausgeber:

Gesellschaft zur Förderung von
Wirtschaftswissenschaften und Ethik
e. V. (GWE),
Unterberg 31/6,
A-8143 Dobl

Tel./Fax: +43/3136/52930 Bürozeit:

Di: 9-11 Uhr, außerhalb AB/Fax

E-Mail: habith.dobl@netway.at

Die GWE im Internet:

<http://www.gwe-ev.de>

Bankverbindung:

Sparda-Bank Nürnberg e.G.,
BLZ 760 905 00
Kto.-Nr. 102 10 60

Satz: Matthias Vollbracht

Druck: Layout & Satz GmbH, Dobl

WIRTSCHAFT UND ETHIK

Mitteilungen der Gesellschaft zur Förderung von Wirtschaftswissenschaften und Ethik e.V.

Liebe Interessenten, liebe Freunde,

glaubt man dem Credo führender Wirtschaftsfunktionäre, dann ist Wirtschaftsethik „in“. Sieht man das moralische Versagen der Führungskräfte, dann scheint sie auch notwendig. Doch trotz aller Bekenntnisse zur Moral und zum Wettbewerb: Beide haben abgenommen.

Die Gefährdungen sind nicht neu. Aus Brechts Drei-Groschen-Oper klingt es: „Erst kommt das Fressen, dann kommt die Moral!“ Schon seit Beginn der Menschheit scheint die Moral einen schweren Stand zu haben. Sie ist notwendig aber stets gefährdet, insbesondere durch die institutionellen Regelungen einer Gesellschaft.

Ohne Subventionen gäbe es keinen Subventionsbetrug, ohne die hohe steuerliche Belastung und gewisse Ungerechtigkeiten gäbe es kaum Steuerbetrug, ohne staatlich verordnete Preise und Eingriffe gäbe es weniger Betrug im Gesundheitswesen, gäbe es kaum Knappheiten und Überschüsse. Obgleich eine Wettbewerbsordnung die Moral in einer Gesellschaft schützt, wird dennoch der Markt ethisch abgewertet. Globalisierungsgegner behaupten, der Markt fördere unethisches Verhalten.

Roepke hat darauf hingewiesen, daß jenseits von Markt und Nachfrage die moralischen Spielregeln angesiedelt sind, die Gruppensolidarität stiften. Dadurch entstehen stabile Handlungserwartungen und gegenseitiges Vertrauen. Wird jedoch der Bürger wie ein unmündiges Kind behandelt, wird er sich bald auch so verhalten.

Daher ist es wichtig, die ethische Bedeutung des Wettbewerbs wieder neu zu betonen. Insbesondere in der Sozialpolitik vermisst man Wettbewerbselemente. Folglich sind dort die gesellschaftlichen Probleme am größten. Auf der diesjährigen Tagung in Bad Blankenburg werden wir uns mit den wirtschaftlichen und ethischen Aspekten der Altersvorsorge beschäftigen. Trotz einer gewissen Berechtigung staatlicher Rahmenbedingungen für die Altersvorsorge, hat der Staat sich übernommen, waren die Regelungen nicht politikimmun, so daß die Alterssicherung für die nächste Generation auf äußerst schwachen Füßen steht.

Trotz aller Rahmenbedingungen sollten Christen anders verankert sein. In Kol. 3,23 heißt es: Was immer ihr tut, tut es für Gott und nicht für Menschen. Wenn wir so handeln, dann können wir davon ausgehen, daß gilt was in 1. Korinther 15,58 steht: Daß unsere Arbeit nicht vergeblich ist in dem Herrn.

In diesem Sinne verbleibe ich mit allen guten Segenswünschen Ihr

Prof. Dr. h.c. Werner Lachmann, (Ph. D., Rutgers University) Vorsitzender

Grundfragen der Wirtschaftsethik:

Ethik der Regierungstätigkeit: Zum Verhältnis von Ordnung und Freiheit

Die unterschiedlichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen in Europa, Russland und China belegen die große Bedeutung des Staates für ein friedliches Zusammenleben in einem Gemeinwesen bei hohem Wohlstand und sozialer Gerechtigkeit. Die Aufgaben und Tätigkeitsbereiche des Staates sind in den letzten 3000 Jahren von Philosophen und Ethikern kontrovers diskutiert worden. Auf der einen Seite steht die liberale Sicht der zufolge der Staat sich weitestgehend aus der Gesellschaft zurückziehen habe. Er ist nur der Garant von Eigentumsrechten. Es wird in diesem Zusammenhang von einem Nachtwächterstaat gesprochen, da er insbesondere nicht wirtschaftspolitisch gestaltend in die Wirtschaft eingreifen soll. Konträr dazu

sind sozialistische Vorstellungen, die den Staat als Garanten des Gemeinwohls ansehen und das Individuum der Gemeinschaft unterordnen und zur Sicherung der sozialen Gerechtigkeit dem Staat hohe Einflussmöglichkeiten in der Gesellschaft zubilligen.

Die soziale Marktwirtschaft übernimmt wirtschaftspolitische Vorstellungen der Orderliberalen und erwartet vom Staat vornehmlich ordnungspolitisches Handeln. Er muß nicht nur die liberalen Funktionen (Sicherheit nach innen und außen) übernehmen, sondern auch den Wettbewerb in einer Gesellschaft bewahren und für soziale Sicherheit sorgen. Während des Merkantilismus hat der langfristig planende Staat (Pionierstaat) die wirt-

Fortsetzung auf Seite 8

I N H A L T

Grundfragen der Wirtschaftsethik XIV:

Ethik der Regierungstätigkeit -

Zum Verhältnis von Ordnung und Freiheit 1

Positionen:

Straßenbenutzungsgebühren: moderne Wegelagererei
oder volkswirtschaftliche Notwendigkeit 2

Adam Smiths Gottesverständnis und
anthropologische Konsequenzen 6

Buchvorstellungen und Rezensionen: 2, 11

Neuerscheinungen zur Wirtschaftsethik 11

Impressum / Über die GWE 12

Staubenbenutzungsgebühren: moderne Wegelagerei oder volkswirtschaftliche Notwendigkeit?

Ein Weg zu nachhaltiger Verkehrspolitik und Umweltnutzung - von Karl Farmer

Nach den jüngsten Verkehrsprognosen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2001) in Brüssel droht Kontinentaleuropa bis zum Ende dieses Jahrzehnts der Verkehrsinfarkt, wenn nicht bald gegengesteuert wird. Schon heute kommt es in und rund um Ballungsräumen, an den Landesgrenzen und auf Transitrouten regelmäßig zu mehr oder weniger ausgedehnten Staus.

Diese Entwicklung wird durch die bevorstehende EU-Osterweiterung, besonders an den bisherigen Außengrenzen der EU, zum Teil bedrohliche Ausmaße annehmen (für Österreich: Puwein 2001). Verstopfte Straßen werden nicht nur die Mobilität des Individualverkehrs massiv einschränken, sondern auch die Produktion von verkehrintensiven Gütern und Dienstleistungen behindern. Die Wohlfahrtsgewinne, die man sich von der Integration Osteuropas in die EU erwartet, werden unrealisiert bleiben, wenn es nicht gelingt, den integrationsbedingten Verkehrszuwachs effizient zu steuern. Zusätzlich wird in diesem Fall die größere wirtschaftliche Integration Europas von einer sehr ungleichen räumlichen Verteilung der verkehrsbedingten Integrationskosten begleitet. Ohne verkehrspolitisches Gegensteuern stehen Effizienz und

faire Lastenverteilung gleichermaßen in Frage.

Die Regierungen in Deutschland, Österreich und der Schweiz sehen in der Einführung einer kilometerbezogenen LKW-Maut zur Finanzierung eines nunmehr gleich starken Ausbaus von Schiene und Straße die Hauptantwort auf diese Frage. Während in der Schweiz seit 1. Januar 2001 die LKW-Maut bereits Wirklichkeit ist, ist für Deutschland und Österreich die Einführung für 2003 geplant. Die Autofahrerclubs befürchten, dass mit der LKW-Maut der Einstieg in die Straßenbenutzungsgebühren auch für die PKWs erfolgt, und das nicht nur auf Autobahnen, sondern auf allen Straßen. Zu der ohnehin bereits hohen Mineralölsteuer und den KFZ-spezifischen Steuern würden dann noch Straßenbenutzungsgebühren kommen. Da stellt sich dann die Frage, ob Straßenbenutzungsgebühren volkswirtschaftlich wirklich gerechtfertigt und nicht bloß eine moderne Form der altbekannten Wegelagerei sind.

Dazu wird in der Folge dargelegt, wodurch sich die geplante LKW-Maut von der Gebühr für die bisherige LKW-Jahresvignette unterscheidet, welche ökonomischen Ursachen die Überlastungen der Verkehrsinfrastruktur haben und welche unterschiedlichen Begründungen für Straßenbenutzungsge-

bühren („Road Pricing“) in der Fachliteratur angeboten werden. Die Schlußfolgerung wird sein, dass Straßenbenutzungsgebühren als Teil einer Verkehrsordnungspolitik volkswirtschaftlich notwendig und nicht moderne Wegelagerei sind.

LKW-Maut, Straßenabnutzung und LKWs auf die Schiene

Wie gesagt, die rot-grüne deutsche Bundesregierung plant in 2003 die Einführung einer kilometerbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für alle in Deutschland fahrenden LKWs (LKW-Maut). Von einer Expertenkommission beim Verkehrsministerium (Pällman-Kommission) wurden 25 Pfennig pro Kilometer vorgeschlagen, etwa zehnmal mehr als für einen Lasterkilometer zur Zeit gezahlt werden müssen. Die zwei Pfennig pro Kilometer ergeben sich, wenn man die einmalige Jahresgebühr der jetzt gültigen LKW-Vignette von DM 2500,- auf 120.000 km pro Jahr eines Schwertransporters umlegt.

Das Hauptargument für die Einführung der LKW-Maut ist die ungleich höhere Straßenabnutzung durch den Schwerverkehr im Vergleich zu den PKWs. „Ein einziger 40-Tonner verschleißt während seiner Lebensdauer den Asphalt ebenso stark wie 160.000 Autos“ (Vor-

holz, 2000). Auf Bundesstrassen ist die Abnutzung noch wesentlich höher, 85 Pfennig pro Kilometer im Unterschied zu den 25 Pfennig auf Autobahnen wären da angemessen. Das ist mit ein Grund, warum Umweltverbände, Bahnvorstände und Kommunalpolitiker die geplante LKW-Maut auf Autobahnen gerne auf das ganze Straßennetz ausgedehnt sähen. Außerdem wird mit dem zu erwartenden Ausweichen der Brummis auf die Bundes- und Landesstraßen, zumindest dort wo sie parallel zu Autobahnen verlaufen, ein weiteres Ansteigen der Umweltbelastung durch LKWs befürchtet.

Die Ausweitung der LKW-Maut auf alle Straßen wird in Deutschland eine Zeit lang wohl noch Wunschtraum bleiben, nicht zuletzt weil das EU-Recht Gebühren nur für die Autobahnbenutzung erlaubt. In der Schweiz wurde dieser Wunschtraum der Bahn, der Umweltschützer und der Kommunalpolitiker mit Beginn dieses Jahres bereits Wirklichkeit. Für LKWs mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen muss auf allen Straßen eine Kilometergebühr bezahlt werden. Pro Kilometer sind im Durchschnitt mehr als 50 Pfennig vorgesehen. Bis 2008 soll die „Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe“ sogar nochmals verdoppelt werden. Mit den Einnahmen aus dieser Abgabe, die mittels Chipkarten berechnet und eingetrieben wird, wollen die Schweizer Politiker in erster Linie ihre Schieneninfrastruktur modernisieren, um in Hinkunft die LKWs im Huckepack auf der Eisenbahn befördern zu können.

Verkehrsintensität und Wirtschaftsentwicklung

Der moderne Lebensstil ist durch hohe Mobilität der Konsumenten und verkehr-intensive Produktionsmethoden gekennzeichnet. Die heutige Industrieproduktion kennt vielfach keine oder nur geringe Lagerhaltung (Just-in-time Produktion). Produktionswachstum bewirkt unter diesen Umständen ein überproportional steigendes Verkehrswachstum. Wie in den Unternehmen, wird auch in den Haushalten kaum noch Vorratshaltung betrieben. Man kann sich ja rund um die Uhr und sieben Tage in der Woche mit allem Lebensnotwendigen ver-

Rezension: Internationaler Wettbewerb - nationale Sozialpolitik?

Ein Werk zum aktuellen Stand der Diskussion - von Werner Lachmann

Auferheide, Detlev und Martin Dabrowski (Hg.): *Internationaler Wettbewerb - nationale Sozialpolitik? Wirtschaftsethische und moralökonomische Perspektiven der Globalisierung*, Berlin 2000 (Dunker & Humblot), 300 S. DM 112,- bzw. öS 818,-.

Die zunehmende Globalisierung führt zu einem international verschärfenden Wettbewerb um Arbeitsplätze, wodurch die soziale Sicherheit der einzelnen Individuen verstärkt gefährdet werden. Zur Sicherung der sozialpolitischen Erregenschaften ist es deshalb notwendig, die Globalisierungsbemühungen zu vermindern und

sozialpolitisch international abzufedern. Nur bei fairem Wettbewerb, d.h. ähnlichen Vorschriften zum Umweltschutz und zur sozialen Sicherheit etc. lässt sich internationaler Wettbewerb weiter durchführen. So ist es das Bestreben der Interessengruppen in den Industriestaaten, die wesentlich billigere Konkurrenz der Arbeitnehmer in Entwicklungsländern teurer zu machen.

Die hohe soziale Absicherung in Industrieländern mit der Inflexibilität ihrer Arbeitsmärkte gefährdet die internationale Wettbewerbsfähigkeit von Nationen. Zunehmende Globalisierung führt zu einem Systemwettbewerb um günstigere Standortbedingungen für internatio-

nal mobiles Kapital. Dies kann zu einer Reduzierung der sozialpolitischen Absicherung (race to the bottom) führen, da die sozialstaatlichen Wohltaten nicht mehr finanzierbar sind. Allerdings ermöglicht die Globalisierung eine stärkere Zurückdrängung des Staates aus der Wirtschaft und erhöht somit die Chancen weiterer Wohlstandsvermehrung.

Diese unterschiedlichen Argumentationsketten werden ökonomisch und wirtschaftsethisch in den Beiträgen, die seit 1996 in einem zweijährlichen Rhythmus von der Akademie Franz Hitze Haus und dem Lehrstuhl für Volkswirt-

Fortsetzung auf Seite 10

Fortsetzung: Straßenbenutzungsgebühren

sorgen. Die Kehrseite davon ist vermehrter Verkehr, lokal und überregional.

Die Verkehrsintensität der Produktion und die Mobilität der Konsumenten sind wesentlich durch den Entwicklungsgrad einer Volkswirtschaft, gemessen am Pro-Kopf-Einkommen bestimmt. So nimmt die Anzahl der Autos in der Volkswirtschaft proportional mit dem Volkseinkommen zu. Zusätzlich sind die Treibstoffkosten der KFZs real gerechnet heute um die Hälfte geringer als vor dem ersten Erdölpreisschock 1973/74. Für ein Liter Treibstoff erhielt man Anfang der Siebzigerjahre ein Kilo Brot, heute nur mehr die Hälfte (VCÖ 2000).

Der Widerstand gegen neue Straßenprojekte infolge des höheren Umweltbewußtseins, die leeren öffentlichen Kassen und parteipolitische Zwickigkeiten um verkehrspolitische Prestigeprojekte lassen die öffentlichen Investitionen in Straßenbauten seit geraumer Zeit langsamer wachsen als das Sozialprodukt. So mußte es über kurz oder lang zu einem Nachfrageüberhang kommen, der sich in Staus auf den Straßen äußert.

Mit massiven Staus und spektakulären Verkehrsunfällen wegen Überfüllung der Straßen verlieren neuerdings die ökologischen Bedenken gegen einen forcierten Straßenausbau im politischen Kalkül an Bedeutung. Die Finanzminister sind eher bereit, die eiserne Budgetdisziplin zu lockern oder Budgetmittel von anderen Ressorts umzuverteilen. Dennoch werden die Maßnahmen zur Steigerung des Angebots an Straßenbenutzungsmöglichkeiten nicht ausreichen, um die weiterhin schneller wachsende Nachfrage zu befriedigen. Sollen die Verkehrsstaus nicht zu einer Bremse für das Wirtschaftswachstum werden, führt kein Weg um eine Rationierung der Nachfrage vorbei. In einem funktionierenden marktwirtschaftlichen System sind Preise für die Straßenbenutzung am ehesten geeignet, das Verkehrs- und das Wirtschaftswachstum zu entkoppeln. Ist das nur ein frommer liberaler Wunsch oder steckt mehr dahinter?

Individuellrationale Straßenbenutzung und gesellschaftliches Optimum

Der typische Produzent oder Konsument vergleicht die Kosten einer Einheit der Verkehrsdienste mit

ihrem zusätzlichen Produktions- oder Konsumnutzen. Dabei sind Schnelligkeit der Lieferung bzw. Bequemlichkeit des Transports wichtige Bestimmungsfaktoren dieser Nutzen. Sind die zusätzlichen Kosten im Verhältnis zum Nutzenzuwachs einer weiteren Verkehrsdienstleistung zu gering, dann ist es individuell rational, verkehrssensiver zu produzieren bzw. zu konsumieren. Die kommerziellen und die privaten Verkehrsteilnehmer werden die Verkehrsintensität von Produktion und Konsum soweit erhöhen, bis der zusätzliche Nutzen

(Grenznutzen) einer weiteren Einheit den zusätzlichen Kosten (Grenzkosten) entspricht. Dieses tausendfache individuelle Optimieren bewirkt insgesamt aber Staus und Verkehrsüberlastung. Individuelles Optimieren sichert nicht mehr ein gesellschaftliches Optimum, wie die Theorie der Marktwirtschaft bei vollkommenen Wettbewerb auf allen Märkten behauptet. Nach dieser Theorie müsste bei Staus, wenn die Nachfrage größer als das Angebot ist, der Preis der Straßennutzung so lange zunehmen, bis individuelles und gesellschaftliches Optimum übereinstimmen. So gesehen stellt sich die Frage, warum die Preise der Straßenbenutzung nicht spontan, d. h. ohne staatliche Intervention, zunehmen, wie sie dies bei Übernachfrage auf Märkten für andere tägliche Gebrauchsgüter wie Lebensmittel oder Autos tun. Die ökonomische Theorie bietet dazu zwei unterschiedliche Antworten an.

Keine Kostenwahrheit im Verkehr

Die erste wurde vor mehr als 80 Jahren vom Engländer A. C. Pigou (1920) entwickelt und besagt, dass

die sogenannten externen Kosten des Verkehrs in den Preisen der Verkehrsdienstleistungen, die der einzelne zu bezahlen hat, nicht enthalten sind. Die Marktpreise der Verkehrsdienstleistungen sind im Vergleich zu ihrem gesellschaftlich optimalen Niveau zu niedrig. Es herrscht demnach keine „Kostenwahrheit“ im Verkehr.

Zu den externen Kosten im Individualverkehr zählen Kosten für die anderen Verkehrsteilnehmer und für alle anderen Gesellschaftsmitglieder, die von der betrachteten Verkehrsaktivität indirekt betroffen

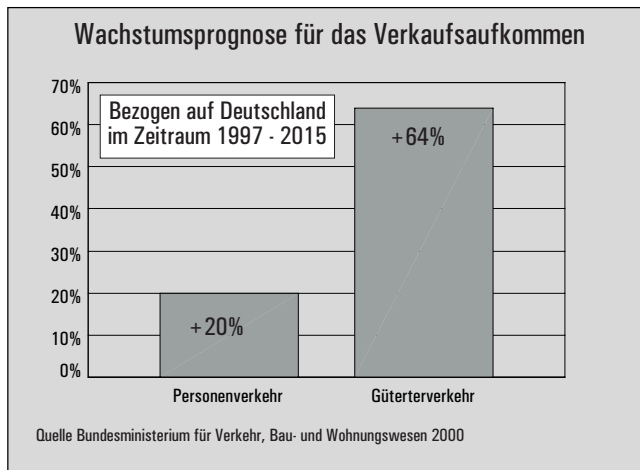
se der Verkehrsdienstleistungen regen nutzen- und gewinnmaximierende Wirtschaftssubjekte an, eine „zu“ hohe Verkehrsintensität zu wählen, die Verstopfung und Staus bewirkt.

Straßen im öffentlichen Eigentum

Die andere Ursachenerklärung (Block 1990, 281) führt Verkehrsstaus darauf zurück, dass Straßen im öffentlichen Eigentum sind und die staatlichen Betreibergesellschaften von der Politik verpflichtet werden, aus sozialen Gründen die Straßenbenutzung praktisch zum Nulltarif (trotz Vignette) anzubieten. Ohne Zweifel sind die Straßen für den einzelnen Verkehrsteilnehmer oder die einzelne Verkehrsteilnehmerin nützlich. Daher ist zu erwarten, dass die öffentlichen Straßen umso mehr genutzt werden, je weniger die Nutzung kostet. Kostet die Nutzung nichts oder kilometerbezogen fast nichts, wird bei einem Preis von (praktisch) Null die Nachfrage das Angebot mehr und minder weit übersteigen. Der Nachfrageüberhang äußert sich im Stau: mehr Autos wollen bei einem Preis von Null die Straße benutzen als zu diesem Preis möglich ist.

Hinter diesen Überlegungen steht die Vorstellung, dass die Straßenbenutzung ein Gut wie Haarschneiden oder Mittagessen im Restaurant ist, fachlich gesprochen ein so genanntes privates Gut mit Rivalität im Konsum und der Möglichkeit des Nutzungsausschlusses Zahlungsunwilliger. In der Tat: verstopfte Straßen haben diese Eigenschaft. Auf wenig befahrenen Straßen jedoch gibt es keine Rivalität im Konsum mit der Konsequenz, dass ein Preis von Null (keine Straßenbenutzungsgebühr) gesellschaftlich optimal ist. Steuer- und staatliche Kreditfinanzierung des Straßenausbau und der Straßenerhaltung müssen dann die kostenlose Straßenbenutzung finanziell alimentieren.

Der Widerstand der Steuerzahler gegen weitere Steuererhöhungen und internationale Vereinbarungen zur Staatsschuldenreduktion legen diese Finanzierungsquelle für neue Straßenbauten zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage zum Nulltarif aber weitgehend trocken. Die Beteiligung der Straßennutzer an der Finanzierung der Straßenerhaltung und der Errichtung neuer Straßen



sind, aber dafür keine Ausgleichszahlung von den Verkehrsteilnehmern erhalten. Externe Kosten für andere Verkehrsteilnehmer entstehen primär im Verkehrsstau und bei Verkehrsunfällen. Im Stau sind die sogenannten sozialen Grenzkosten eines einzelnen Verkehrsteilnehmers (Zeitverluste, Unbequemlichkeit) höher als seine privaten Grenzkosten (z. B. Treibstoffkosten). Externe Kosten für nicht direkt am Verkehr Beteiligte (z. B. Anrainer) sind die Kosten des Verkehrslärms, Kosten der Schadstoffemissionen der Fahrzeuge, durch Versicherungen nicht gedeckte Kosten der Verkehrsunfälle und anderes mehr.

Wie bereits festgestellt, externe Kosten der ersten und der zweiten Art nimmt der einzelne Verkehrsteilnehmer oder die einzelne Verkehrsteilnehmerin nicht über die Marktpreise der Verkehrsdienstleistungen wahr. Marktpreise ohne staatliche Intervention spiegeln immer nur die privaten („internen“) Grenzkosten wider. Je billiger nun eine nützliche Dienstleistung ist, desto mehr wird sie genutzt. Die im Vergleich zu den sozialen Grenzkosten zu geringen privaten Grenzkosten und Prei-

Fortsetzung: Straßenbenutzungsgebühren

wird unumgänglich. Die schon bestehende kilometerunabhängige Jahresvignette ist ein erster Schritt dazu. Der nächste Schritt sind kilometerbezogene Straßengebühren, für deren Höhe Pigous Wohlfahrtstheorie ein Richtmaß angibt: die sozialen Zusatzkosten eines gefahrenen Kilometers.

Soziale Zusatzkosten als Straßenbenutzungsgebühr

Um ein gesellschaftliches Optimum (Firstbest) im Bereich der Straßennutzung herzustellen, müssen die privaten (Grenz-) Kosten der Straßenbenützung um die sozialen Zusatzkosten, die der Differenz zwischen den sozialen und privaten Grenzkosten entsprechen, erhöht werden. Die sozialen Grenzkosten müssen „internalisiert“ werden, d. h. in den Marktpreisen der Verkehrsdienstleistungen zum Ausdruck kommen. Nach der Pigouschen Wohlfahrtstheorie sind die politischen Entscheidungsträger verpflichtet, den Preis für die Straßenbenützung („Road Pricing“) den sozialen Zusatzkosten gleichzusetzen. Theoretisch zählen dazu nicht nur die staubedingten Nutzenverluste der Verkehrsteilnehmer, sondern auch die Kosten der Umweltschäden und der sozialen Verluste, die der Verkehr verursacht.

Gibt man die privaten Grenzkosten des individuellen Automobilverkehrs mit etwa 0,3 EURO pro gefahrenen Kilometer an, sind für die sozialen (externen) Grenzkosten nochmals etwa 0,2 EURO pro Kilometer zu addieren. Sehr vereinfacht ausgedrückt kostet derzeit jeder gefahrene Kilometer die Volkswirtschaft etwa einen halben EURO. Trotz einer Mineralölsteuer, die bis zu 70% des Treibstoffpreises ausmacht, machen die Treibstoffkosten zur Zeit davon nur ein Fünftel aus. Wollte man die gesamten externen Kosten des Automobilverkehrs internalisieren, müsste man die jetzt bereits sehr hohe Mineralölsteuer nochmals verdreifachen. Das ist politisch sicher nicht durchsetzbar, auch dann nicht, wenn es der Europäischen Kommission unter dem Deckmantel „Steuerharmonisierung“ gelingt, positive Stimmung für eine Erhöhung der Mineralölsteuer in einigen Mitgliedsländern zu erzeugen. Die vorgesehene LKW-Maut auf Autobahnen deckt nur etwa ein Fünftel der volkswirtschaftlichen Kosten eines KFZ-Kilometers.

Man sieht, dass die LKW-Maut zwar ein Schritt in die richtige Richtung ist, aber sie wird die behauptete Lenkungsfunktion nur sehr begrenzt ausüben können. Im Kern wird unter dem Titel der Fairness zwischen LKW und PKW in punkto Straßenabnutzung eine branchenbezogene Steuererhöhung vorgenommen. Das Transportgewerbe hat diese Kostenerhöhung bereits weitgehend akzeptiert, nicht



Prof. Dr. Karl Farmer
Universität Graz

zuletzt deshalb, weil damit auch die Konkurrenz aus den Billig-Lohnländern getroffen wird.

Straßenbenutzungsgebühr als Spitzenlastpreis

Folgt man der zweiten Ursachenerklärung, muss der Preis der Straßenbenützung so lange angehoben werden, bis die Übernachfrage, sprich der Stau verschwindet. Staus sind in der Regel jedoch kein permanentes, sondern ein temporäres, in bestimmten Zeitabständen wiederkehrendes Phänomen. Außerdem ist die Straßenbenützung eine Dienstleistung, die nicht lagerfähig ist. Eine Unterauslastung von Straßen außerhalb der Stoßzeiten verschafft nicht mehr Benutzungs-kapazität in der Stoßzeit. Daraus folgt logisch zwingend, dass Straßenbenutzungsgebühren, die Staus abbauen sollen, über die Zeit nicht gleich hoch sein dürfen. In Stoßzeiten müssen sie höher als außerhalb der Stoßzeit sein. Nur solche zeitlich differenzierten Preise sind in der Lage, den Verkehrsfluß im Zeitablauf den vorhandenen Kapazitäten anzupassen und gleichzeitig genügend Einnahmen zur Abdeckung der Infrastrukturkosten bereitzustellen.

Diese Argumentation unterstellt, dass der Straßenbetreiber das Recht hat, die Straßenbenutzungsgebühr

seinem Eigeninteresse entsprechend festzulegen, andererseits aber auch für die Straßenerhaltung und den Straßenbau verantwortlich ist, d. h. keine allgemeinen Steuermittel erhält. Subventionierung des Straßenbetreibers aus Steuermitteln ist in diesem Zusammenhang nur zulässig, wenn trotz Festlegung optimaler, zeitlich differenzierter Straßenbenutzungsgebühren die langfristigen Stückkosten nicht gedeckt werden können.

Straßenbenutzungsgebühren vs. allgemeine Verkehrssteuern

Straßenbenutzungsgebühren sind keineswegs nur ein neuer Schrei der anglo-amerikanischen Privatisierungs- und Deregulierungsdiskussion der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Tatsächlich waren im England des siebzehnten und des achtzehnten Jahrhunderts und zu Beginn des 19. Jahrhunderts in den USA viele Hauptstraßen „tumpikes“, für welche die Reisenden eine Gebühr für die Benutzungserlaubnis zu zahlen hatten. Die Gebühren wurden zur Erhaltung der Straßenoberfläche verwendet (Viton 1995, 261). Erst im Laufe des zwanzigsten Jahrhunderts wurde der Straßenbau und die Straßenerhaltung praktisch nur mehr über allgemeine Steuern ohne Zweckbindung finanziert. Damit wurde das Äquivalenzprinzip, das eine Übereinstimmung zwischen dem zusätzlichen Wert des staatlichen Angebots an Infrastruktur und dem Zusatznutzen für die Straßenbenutzer fordert, sukzessive außer Kraft gesetzt. Dem einzelnen Straßenbenutzer erscheint die Straßenbenützung als freies Gut, auf dessen kostenlose Nutzung sie oder er einen Rechtsanspruch hat. Bei hohem wirtschaftlichem Entwicklungsgrad und knappen Raum läßt sich diese politische Fiktion volkswirtschaftlich nicht mehr aufrechterhalten. Den einzelnen Straßenbenutzern muß die Knappheit des Straßenraums über ein positiven Preis signalisiert werden. Grundsätzlich ist dafür ein politisch oder ein im Marktwettbewerb festgelegter („ökonomischer“) Preis geeignet. Die beabsichtigte Konsequenz, nämlich weniger Verkehrsnachfrage, tritt in beiden Fällen nur ein, wenn die Nachfrage nach Straßennutzung nicht völlig unelastisch ist. Das ist auch tatsächlich der Fall. In empirischen Untersuchungen wird für die Preiselastizität

der Nachfrage ein Wert von - 0,3 bis - 0,6 angegeben. Das bedeutet, dass bei einer Preissteigerung um 10% die Nachfrage nach Straßenbenützung um 3 - 6% zurückgeht. Dieser Wert ist nicht hoch, aber wesentlich höher als die Nachfrageelastizität gegenüber Erhöhungen allgemeiner Treibstoffsteuern.

Steuerungsprobleme politischer Preise

Vor allem das Diktat der leeren öffentlichen Kassen hat seit Mitte der neunziger Jahre einen nationalen und internationalen Meinungsumschwung zugunsten von Straßenbenutzungsgebühren, insbesondere für den Schwerverkehr, gebracht. Die Festlegung der Höhe der Straßenbenutzungsgebühren und die Wahl der Technologien zum Ausschluß Zahlungsunwilliger sowie zur Gebühreneintreibung wird dabei weiterhin als ausschließliche Staatsaufgabe gesehen. Diese Sichtweise ist nicht unproblematisch. Preise, die eine ökonomische Verknappung den millionenfachen Nutzern signalisieren sollen, werden von politischen Instanzen festgelegt und von Verwaltungsbehörden umgesetzt. Straßenbenutzungsgebühren werden demnach als politische Preise gedacht.

Seit der Debatte um die Unmöglichkeit sozialistischer Preisrechnung in den dreißiger Jahren sind die Zweifel gewachsen, ob das politisch-administrative System ohne die Entdeckungsfunktion des Marktwettbewerbs (Hayek 1968) nutzen zu können, Preise volkswirtschaftlich korrekt setzen kann. Diese Zweifel wurden nicht nur vom „erzliberalen“ Hayek artikuliert. Ihnen begegnet man auch in der neueren soziologischen Systemtheorie (Luhmann 1988), für die Markt und Staat soziale Systeme sind, die relativ autonom und unempfindlich gegenüber Fremdsteuerung sind und ihre eigene Sprache entwickeln. Zwischen den beiden Systemen bestehen schwer zu überwindende Kommunikationsprobleme. „Die Politik kann Kommunikationsergebnisse der Wirtschaft nicht verstehen, weil sie deren Sprachcode nicht verwendet. Umgekehrt kann die Ökonomie die von der Politik ausgehenden Signale nicht unmittelbar verstehen. Dazu bedarf es erst Übersetzungsleistungen, die systemfremde Signale in systeminterne transformieren, was in der Regel einen Informationsverlust

Fortsetzung: Straßenbenutzungsgebühren

zur Folge hat“ (Wegner 1993, 274). Am Beispiel politisch festgelegter Straßenbenutzungsgebühren, wie der geplanten LKW-Maut illustriert bedeutet dies: Straßenbenutzungsgebühren, die exakt den geschätzten sozialen Zusatzkosten entsprechen, dürften nicht 25 Pfennig, sondern müssten mindestens das Dreifache betragen und das - wenn auch in unterschiedlicher Höhe - für alle Fahrzeuge und nicht nur für LKWs, um die notwendige Lenkungswirkungen zu entfalten. Die Spielregeln des politischen Systems lassen die ökonomisch korrekte Straßenbenutzungsgebühr nicht zu, denn jeder Politiker, der sie vorschlägt, würde sofort abgewählt oder zumindest milde belächelt. Die automobilen Wählermehrheit und ihre Interessenvertreter sorgen dafür. Von den Straßenbenutzungsgebühren, die mit den Spielregeln des politischen Systems vereinbar sind, gehen keine Lenkungswirkungen aus, weil die Preiselastizität der Nachfrage zu gering ist.

Private Straßen als Ausweg

Libertäre Ökonomen wie M. Rothbard (1982) haben daher schon vor längerer Zeit die vollständige Privatisierung der öffentlichen Infrastruktur und die Ausstattung der privaten Betreibergesellschaften mit dem Recht, auf ihren Straßen Benutzungsgebühren nach rein ökonomischen Kalkül einzuheben, als Ausweg aus den Steuerungsdefiziten politisch fixierter Gebühren vorgeschlagen. Dem naheliegenden Einwand, dass dabei die Internalisierung ökologischer Zusatzkosten auf der Strecke bleibt, begegnet Rothbard mit der Forderung, die privaten Betreiber müssten gleichzeitig einer strengen, privatrechtlichen Schadenshaftung unterworfen werden. Für alle Schäden, die durch den Straßenbetrieb den Anrainern entstehen, sind die Betreiber haftbar, sogar dann, wenn sie sich keinem eigenen Vergehen schuldig gemacht haben. Dies bedeutet, dass sie auch für die nachgewiesenen Schäden aus den Emissionen der Fahrzeuge der Straßenbenutzer haftbar sind. Um für eventuelle Schadensersatzklagen finanziell gerüstet zu sein, werden sich die Betreiber versichern und die Versicherungsprämien in den Straßenbenutzungsgebühren unterzubringen versuchen. So würden ohne direkten Eingriff des politisch-administrativen Systems auch

ökologische externe Effekte, soweit sie von den Anrainern als Belästigung wahrgenommen und von den Gerichten anerkannt werden, internalisiert.

Markt oder Staat?

Nachdem inzwischen auch in Österreich die staatlichen Monopole bei leitungsgebundenen Versorgungsdiensten wie Elektrizität und Telefon gefallen sind und der Betrieb der Autobahnen aus dem Bundesbudget ausgegliedert und einer Aktiengesellschaft mit staatlicher Mehrheit übertragen wurde, erscheint Rothbards Idee heutzutage nicht mehr ganz so utopisch wie vor 20 Jahren. Sogar die Europäische Kommission sieht in ihrem jüngsten Verkehrsweissbuch private Betreibergesellschaften für ausgewählte Straßenzüge vor. Dennoch ist die Frage, Markt oder Staat? falsch gestellt. In Frage steht das rechte Sowohl als Auch. Den Verkauf der öffentlichen Straßen und die Zulassung privater Betreiber hat der Staat zu besorgen. Dasselbe gilt für die exakte Spezifikation und personelle Zuordnung privater Betreiberrechte und Betreiberpflichten. Aber selbst dann, wenn die Straßen privat betrieben werden, ist der Staat nicht aus der Pflicht entlassen. Die Produktion von Infrastrukturdienstleistungen ist mit „Bündelungsvorteilen und irreversiblen Kosten“ (Knieps 1997, 57) verbunden, die eingesessenen Firmen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber neu in den Markt eintretenden Firmen verschaffen. Es besteht die Tendenz zu natürlichen privaten Monopolen. Auch wenn diese wegen des Gewinnmotivs effizienter wirtschaften als staatliche Monopole, besteht die Gefahr, dass die Straßenbenutzer über Gebühr ausgebeutet werden. Staatliche Regulierung privater Marktmacht wird erforderlich. Die andere Gefahr ist, dass die Regulierer im Dienste am Gemeinwohl zu Opfern der Regulierten werden. Zwischen diesen beiden Extremen hat die staatliche Ordnungspolitik einen guten Mittelweg zu finden.

Intelligente

Ausschlusstechnologie

In der Diskussion um das Für und Wider Straßenbenutzungsgebühren spielt die Technologie, mittels der die Betreiber Zahlungsunwillige von der Straßenbenutzung ausschließen können, eine wichtige Rolle.

Seit der informationstechnologischen Revolution der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts stehen „intelligente Ausschlusstechnologien“ im Mittelpunkt des Interesses. Gemeint sind damit elektronische Systeme, die den Verkehrsfluss möglichst nicht behindern, aber dennoch eine exakte Berechnung der individuellen Straßenbenutzungsgebühren erlauben (Phang und Toh 1997, 101). Im Vergleich zu Mautbauten und dem erforderlichen Bedienungspersonal können die beiden Ziele mit virtuellen Portalen sicher besser erreicht werden. Das Problem der intelligenten Systeme ist der Schutz der Anonymität der Nutzer oder Nutzerinnen. Elektronische Fahrtenbücher, wie sie für den Schwerverkehr vorgesehen sind, sind für private PKWs viel schwerer zu akzeptieren. Der gläserne Automobilist darf nicht ein Beiprodukt einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik werden. Gibt man als Norm die Anonymität der Nutzer oder Nutzerinnen von Staats wegen vor, darf man die Suche nach der besten intelligenten Ausschlusstechnologie getrost dem Wettbewerb der privaten Straßenbetreiber überlassen.

Fazit

Die bevorstehende Einführung einer kilometerabhängigen LKW-Maut auf Autobahnen in Deutschland und Österreich wurde in diesem Beitrag zum Anlass genommen, die grundsätzliche volkswirtschaftliche Berechtigung von Straßenbenutzungsgebühren für alle und auf allen Straßen zu diskutieren. Als Fazit der Überlegungen lässt sich festhalten, dass im künftigen größeren Europa deutlich spürbare Straßenbenutzungsgebühren pro gefahrenen Kilometer zur Vermeidung des drohenden Verkehrsinfarakts volkswirtschaftlich notwendig sind. Zu bedenken ist dabei jedoch, dass die gegenwärtig vorherrschende Sicht, Straßenbenutzungsgebühren nur als politische Preise, genauer als Zwangsabgaben für das Transportgewerbe zu verstehen, ordnungspolitisch problematisch ist. Bezieht man diese Problematik in die Betrachtung mit ein, gewinnen „Straßenbenutzungsgebühren“, die von privaten Betreibern entsprechend ihrem Eigeninteresse im Rahmen verschärfter privater Schadenshaftung und unter der Aufsicht staatlicher Regulatoren gesetzt werden, an Bedeutung.

Die Suche nach intelligenten Ausschlusstechnologien unter der Beschränkung der Anonymität der Nutzer oder Nutzerinnen wird am besten dem Wettbewerb privater Straßenbetreiber überlassen.

Prof. Dr. Karl Farmer

Literatur

- Block, W. E. (1990), Environmental Problems, Private Property Rights Solutions, in: Block, W. E. (ed.), Economics and the Environment, Vancouver: The Frazer Institute, 281 - 332.
- Hayek, F. A. (1968), Der Wettbewerb als Entdeckungsverfahren, Kieler Studien, Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- Knieps, G. (1997), Wettbewerbspolitik, in: Hagen, v. J., P. J. J. Wellens, A. Börsch-Supan (Hrsg.), Springers Handbuch der Volkswirtschaftslehre 2 (Wirtschaftspolitik und Weltwirtschaft), 39 - 79.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2001), Weissbuch: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010, Brüssel.
- Luhmann, N. (1988), Die Gesellschaft der Wirtschaft, Frankfurt/Main: Suhrkamp.
- Phang, S.-Y., Toh, R. S. (1997), From Manual to Electronic Road Congestion Pricing: The Singapore Experience and Experiment, in: Transportation Research E 33, 97 - 106.
- Pigou A. C. (1920), The Economics of Welfare, London: Macmillan.
- Puwein, W. (2001), Auswirkungen der EU-Erweiterung auf den Verkehr in Österreich, in: Monatsberichte des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung 8, 513 - 525.
- Rothbard, M. N. (1990), Law, Property Rights and Air Pollution, in: Block, W. E. (ed.), Economics and the Environment, Vancouver: The Frazer Institute, 233 - 279.
- Vorholz, F. (2000), Kampf um den Asphalt, in: Die Zeit 30.
- VCÖ (2000, Hrsg.), LKW-Maut und Straßengebühren - Profit für Wirtschaft und Umwelt, Wien.
- Viton, P. A. (1995), Private Roads, in: Journal of Urban Economics 37, 260 - 289.
- Wegner, G. (1993), Kontextsteuerung - Alternative zu Dirigismus und Laissez-Faire?, in: ORDO 44, 271 - 290.

Adam Smiths Gottesverständnis und anthropologische Konsequenzen

Hintergründe des Konzepts der Marktwirtschaftlichen Ordnung, die in VWL Lehrbüchern außen vor bleiben - Otto Hass

Keine ethische Betrachtung der marktwirtschaftlichen Ordnung wird an der Moralphilosophie von Adam Smith vorbegehen können. Ist man insbesondere an einer christlichen Wirtschaftsethik interessiert, muß der Blick auf die religiösen Vorstellungen dieses Theoretikers der Marktwirtschaft fallen.

Adam Smith wurde am 5.6.1723 in Kircaldy (Schottland) getauft; sein genaues Geburtsdatum ist unbekannt. 1737 bis 1740 studierte er in Glasgow. Dort hörte er den Moralphilosophen Francis Hutcheson, der großen Einfluß auf sein späteres Denken nahm. Von 1740 bis 1746 war er Stipendiat in Oxford. Als Privatdozent hielt er von 1748/49 bis 1750/51 Vorlesungen über englische Literatur und Rhetorik in Edinburgh, die auf die Fachwelt einen so großen Eindruck machten, daß er 1751 einen Lehrstuhl für Logik an der Universität Glasgow erhielt, 1752 übernahm er den Lehrstuhl für Moralphilosophie als Nachfolger seines Lehrers Hutcheson. 1759 veröffentlichte er sein erstes Hauptwerk 'The Theory of Moral Sentiments', hier zitiert nach der deutschen Übersetzung von W. Eckstein). 1764 gab er sein Lehramt in Glasgow auf und ging als Reisebegleiter des jungen Herzogs von Buccleugh nach Frankreich. 1767 kehrte er nach Kircaldy zurück. 1776 erschien sein zweites Hauptwerk 'An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations', hier zitiert nach der deutschen Übersetzung von H.C. Recktenwald. 1777 bis 90 war er Zolladministrator für Schottland, weshalb er 1778 nach Edinburgh umzog. Dort starb er am 17.7.1790. [Recktenwald, Adam Smiths curriculum vitae; Recktenwald, Über Adam Smiths 'The Theory of Moral Sentiments', S. 92f; Kurz, Biographische Skizze.]

Um unsere Feststellungen belegen zu können, tragen wir zunächst einige Zitate zusammen:

1. Gott ist für Smith derjenige, „dessen Wohlwollen und Weisheit von aller Ewigkeit her die unendliche Maschine des Universums“ [Theorie, S.400] eronnen hat, er ist der „allweise Schöpfer der Natur“ [S.160 und S.193], „der große

Schöpfer der Menschheit“ [S.256], der „große Lenker des Universums“ [S.400], der „alles sehende Richter der Welt“ [S.183 und S.195].

Die Gottheit ist nicht nur Schöpfer der Menschheit, sondern auch der Garant eines „universellen Wohlwollens“: „Alle Bewohner des Universums, die geringsten ebenso wie die höchsten, (stehen) unter der unmittelbaren Fürsorge und dem Schutze jenes großen wohlwollenden und allweisen Wesens ... , das alle Bewegungen in der Natur lenkt, und das durch seine eigene unabänderliche Vollkommenheit dazu bestimmt ist, in ihr allezeit das größtmögliche Maß von Glück zu erhalten.“ [S.398]

2. Smith spricht von den Pflichten „der öffentlichen und privaten Verehrung der Gottheit“ [S.197]. „Daß unsere Achtung vor dem Willen der Gottheit das oberste Gesetz unseres Verhaltens sein soll, daran kann kein Mensch einen Zweifel hegen, der überhaupt an die Existenz Gottes glaubt.“ [257] „Kein Führer einer Armee kann aber ein grenzenloseres Vertrauen, eine glühendere und eifrigere Liebe verdienen, als der große Lenker des Universums.“ [400] „Schon der Verdacht, daß diese Welt vaterlos sei, (ist) die trübsinnigste von allen Erwägungen.“ [S.398]

3. Wir sollen „Mitarbeiter der Gottheit“ [S. 251] sein, „die Pläne der Vorsehung ihrer Verwirklichung“ näher bringen, „soweit es in unserer Macht steht“. Konkrete Hinweise auf die Richtigkeit unseres Handelns erhalten wir durch unser „moralisches Vermögen“ [S.248], dem „Statthalter Gottes in uns“ [S.250]. Seine Gesetze und Gebote sind die Gesetze und Gebote Gottes. Smith schließt daher: „Mag man den Menschen für noch so egoistisch halten, es liegen doch offenbar gewisse Prinzipien in seiner Natur, die ihn dazu bestimmen, an dem Schicksal anderer Anteil zu nehmen, und die ihm selbst die Glückseligkeit dieser anderen zum Bedürfnis machen, obgleich er keinen anderen Vorteil daraus zieht, als das Vergnügen, Zeuge davon zu sein“. [S.1] Daher ist es dem Menschen auch möglich, seinen Egoismus zu zügeln: „In der Herrschaft über jene körperlichen Begierden besteht die-

jenige Tugend, welche im eigentlichen Sinne Mäßigkeit genannt wird. Die Begierden in jenen Grenzen zu halten, welche die Rücksicht auf Gesundheit und Vermögen vorschreibt, ist Aufgabe der Klugheit. Aber sie in jene Schranken zu verweisen, welche Anmut, Schicklichkeit, Zartgefühl und Bescheidenheit fordern, ist das Amt der Mäßigkeit.“ [S.35] Der allweise Schöpfer der Natur „hat den Menschen, wenn ich so sagen darf, zum unmittelbaren Richter der Menschen gemacht und hat ihn auch in dieser wie in mancher anderen Beziehung nach seinem Bilde geschaffen und ihn zu seinem Statthalter auf Erden bestellt, damit er das Verhalten seiner Brüder beaufsichtige.“ [S.193] Der „unparteiische Zuschauer“ [Erste Erwähnung S.28] übernimmt die Aufgabe der Beaufsichtigung. Das Verhalten der Mäßigkeit ist eine notwendige Voraussetzung für ein gutes gemeinschaftliches Zusammenleben: „Derjenige ist kein Bürger, der nicht willens ist, die Gesetze zu achten und der bürgerlichen Obrigkeit Gehorsam zu leisten; und derjenige ist sicherlich kein guter Bürger, der nicht den Wunsch hegt, mit allen Mitteln, die ihm zu Gebote stehen, die Wohlfahrt der ganzen Gemeinschaft seiner Mitbürger zu fördern.“ [392] Nur so kann die „Harmonie der Gesellschaft“ [S.25] verwirklicht werden: „Alle Mitglieder der menschlichen Gesellschaft bedürfen des gegenseitigen Beistandes und andererseits ist auch jedes von ihnen den Beleidigungen des anderen ausgesetzt. Wo jener notwendige Beistand aus wechselseitiger Liebe, aus Dankbarkeit, aus Freundschaft und Achtung von einem Mitglied dem anderen gewährt wird, da blüht die Gesellschaft und da ist sie glücklich.“ [S.127]

4. Sollte jemand gegen sein 'moralisches Vermögen', gegen sein Gewissen, gegen göttliche Gesetze verstoßen haben, wird er zur Reue genötigt: „Derjenige, der die mit höherer Heiligkeit ausgestatteten Gesetze der Gerechtigkeit verletzt, wird niemals über die Gefühle nachdenken können, die die Menschen ihm gegenüber hegen müssen, ohne dabei alle Qualen der Scham, des Abscheus und der Zerknirschung zu empfinden. Sobald er seine Leidenschaft befriedigt hat

und nun anfängt, mit kühlerem Sinn über sein früheres Verhalten nachzudenken, dann kann er keinem der Beweggründe mehr zustimmen, die ihn zu diesem veranlaßt hatten. Die Lage desjenigen, der durch sein Unrecht leiden mußte, erregt nun auch sein Mitleid. Der Gedanke daran tut ihm weh, er bedauert die unseligen Folgen seines Verhaltens und fühlt zugleich, daß diese mit Recht den Unwillen uns das Vergeltungsgefühl der Menschen wachgerufen und ihm die wohlverdiente Ahndung und Bestrafung zugezogen haben, die die natürliche Folge des Vergeltungsgefühls bildet. Dieser Gedanke sucht ihn beständig heim und erfüllt ihn mit Schrecken und Entsetzen.“ [S.125; vgl. auch S.178 f]

5. Das Geschäft Gottes ist „die Sorge für die allgemeine Glückseligkeit aller vernünftigen und fühlenden Wesen“. [S.400] Smith wußte natürlich auch, daß keineswegs alle Menschen sich glücklich fühlen, sondern in Not, Hunger, Unterdrückung und häufig ohne Hoffnung auf Abhilfe ihr Leben fristen müssen. Wie ist diese Beobachtung mit dem göttlichen Ziel der Glückseligkeit zu vereinbaren? Smith antwortet zweierlei: Einmal: Wir übersehen nicht immer, in welcher Weise öffentliches oder privates Unglück zum Besten des Ganzen notwendig ist. „Im größten öffentlichen wie persönlichen Unglück sollte der Weise überlegen, daß er selbst, seine Freunde und seine Mitbürger eben auf den verlorenen Posten des Universums befohlen worden seien; daß sie auf diesen nicht befohlen worden wären, wenn dies nicht zum Besten des Ganzen nötig gewesen wäre, und daß es ihre Pflicht ist, sich nicht nur mit demütiger Ergebung in dies Los zu schicken, sondern sich wenigstens zu bemühen es mit Heiterkeit und Freude auf sich zu nehmen. Sodann: „Wenn wir so daran verzweifeln, eine Macht auf Erden zu finden, die dem Triumph der Ungerechtigkeit Einhalt zu tun vermöchte, dann wenden wir uns natürlicherweise an den Himmel und hoffen, daß der große Schöpfer der Menschheit selbst nach diesem Leben verwirklichen werde, was wir schon hienieden versuchten, angetrieben durch jene Prinzipien, die er uns zur Leitung unseres Ver-

Fortsetzung: Adam Smiths Gottesverständnis und anthropologische Konsequenzen

haltens eingepflanzt hat; wir hoffen, daß er den Plan vollenden werde, den er selbst uns gelehrt hat in Angriff zu nehmen, und daß er in einem künftigen Leben jedem einzelnen zuweisen werde, was ihm nach den Werken gebührt, die er einst in dieser Welt vollbracht hat. Und so werden wir zu dem Glauben an ein künftiges Dasein nicht durch die Schwachheiten, durch die Hoffnungen und Befürchtungen gebracht, die der menschlichen Natur anhaften, sondern durch die edelsten und höchsten Prinzipien, die ihr innewohnen, durch die Liebe zur Tugend und durch den Abscheu vor dem Laster und der Ungerechtigkeit.“ [S.256] Der Blick auf das Tribunal des „alles sehenden Richters der Welt“, der sich von seiner Gerechtigkeit nicht abbringen läßt, ist der „einzige wirksame Trost des bedrückten und gekränkten Menschen“. [S.195] Wir glauben, sagt Smith, „Gottes Gerechtigkeit fordere es, daß er nach diesem Leben die Beleidigungen der Witwen und Waisen räche, die hier so oft straflos gekränkt werden.“ [S.137] Wie man diesen Zitate ansehen kann, kommen die spezifischen Inhalte des christlichen Glaubens, die Menschwerdung Gottes in Christus, Christi Tod und seine Bedeutung für die Erlösung der Menschen, in den Smithschen Gottesvorstellung nicht vor. Das Wort „unser Heiland“ erscheint nur einmal in einem Zitat. Einige Sätze, die den Verdacht nahelegen könnten, Smith habe die kirchliche Lehre vom Sühnopfer Christi für vernunftgemäß gehalten, hat er von der 6. Auflage seiner 'Theorie der ethischen Gefühle' an weggelassen: „Die Lehren der Offenbarung stimmen in jeder Beziehung mit dem überein, was uns in solcher Weise die Natur schon ursprünglich gelehrt hat; sie sagen uns, wie wenig wir uns auf unsere eigenen unvollkommenen Tugenden verlassen können, sie zeigen uns aber zu gleicher Zeit auch, daß die gewaltigste Fürbitte für uns dargebracht, und daß die furchtbarste Sühne für unsere mannigfaltigen Übertretungen und Ungerechtigkeiten geleistet worden ist.“ [S.292] Das Liebesgebot deutet er im Sinne seiner Gottesanschauung um: „Wie es das erhabene Gesetz des Christentums ist, unseren Nächsten zu lieben, wie wir uns selber lieben, so ist es das erhabene Gebot der Natur, uns selbst nur so zu lieben, wie wir un-

seren Nächsten lieben, oder was auf das Gleiche hinauskommt, wie unser Nächster fähig ist, uns zu lieben.“ [S.29] Die speziellen Offenbarungen des christlichen Glaubens und auch konfessionelle Gesichtspunkte spielten für Smith also keine Rolle, obwohl er durchaus anerkannte, daß die Religion „der Sittlichkeit ein höheres Ansehen, lange bevor das Zeitalter bewußten Nachdenkens und Philosophierens angebrochen war“ [S.248], verliehen hat.

Smith zeigte wenig Verständnis für die scholastische Philosophie und Theologie des Mittelalters. Er ur-



Dr. Otto Hass, Universität
Erlangen-Nürnberg

teilt über den Stoiker Chrysipp, er sei ein mit „Wortstreitigkeiten beschäftigter Pedant“ gewesen und nutzte diese Gelegenheit zu einem Seitenhieb auf die Scholastik: „Er (Chrysipp) mag der erste gewesen sein, der ihre Lehren (der Stoa) in ein scholastisches oder technisch durchgebildetes System künstlicher Definitionen, Einteilungen und Unterteilungen brachte - was vielleicht eine der besten Methoden ist, um jeden gesunden Menschenverstand, der sich in einem ethischen oder metaphysischen Lehrgebäude finden mag, zum Verlöschen zu bringen.“ [S.486]

Smith wendet sich auch explizit gegen Inhalte insbesondere der Katholischen Kirche. Er beklagt den „verzweifelten, klagenden und weinerlichen Ton“ [S.475; S.587 Anm.62] der katholischen Ethik und die „wertlosen Kasteiungen des Klosterlebens“ [S.198]; er befürchtet „durch den sektiererischen und parteiischen Eifer“ ein Verderben der „natürlichen Grundsätze der Religion“, weil sie „wertlose Kirchengebräuche für unmittelbare

Pflichten der Religion“ halten und die Menschen dahingehend belehren, daß sie „durch Opfer und Zeremonien und eitle Gebete von der Gottheit gleichsam die Erlaubnis zu Betrug, Treulosigkeit und Gewalttätigkeit erhandeln“ könnten. [S.258 f]; er lehnt „die Sitte der Ohrenbeichte“ ab, „die von dem römisch-katholischen Aberglauben in Zeiten der Barbarei und der Unwissenheit eingeführt worden ist.“ [S.556] In dem Zustand, so sagt Smith, „in dem sich Europa zum großen Teil während des zehnten, elften, zwölften und dreizehnten Jahrhunderts und einige Zeit vor und nach dieser Periode befand, mag man die Einrichtung der Römischen Kirche als den fürchterlichsten Zusammenschluß ansehen, der jemals gegen Autorität und Sicherheit einer zivilen Regierung gerichtet war.“ [Wohlstand, S.982] Das festgefügte Gebäude der Römischen Kirche „wurde im Laufe der Zeit von selbst zunächst baufällig, später zum Teil zerstört, und es wird nun im Verlauf weniger Jahrhunderte wahrscheinlich völlig zerfallen.“ [Wohlstand, S.683]

Als ein Wissenschaftler der Neuzeit stand A. Smith in der Tradition des Renaissance-Humanismus und der Aufklärung. Diese Tradition hat synkretistischen Charakter. [Gloy, S.11] Sie vereinigte in sich Antikes und Christliches und je nach Gewichtung entstanden Philosophien rationalistischer, theistischer bzw. atheistischer Tendenz. Smith hat sich ausführlich mit den Moralsystemen der Antike befaßt und wohl der Stoa die meisten Sympathien entgegengebracht. [Theorie, S. 447 - 570] Man kann ihn aber nicht als Stoiker bezeichnen, da er beispielsweise heftige Kritik an der Lehre von der 'Apathie' äußerte. [Theorie, S. 488]. Er selbst beschreibt sein wissenschaftliches Vorgehen folgendermaßen: „Wenn wir die berühmtesten und bemerkenswertesten unter den verschiedenen Theorien prüfen, die in bezug auf das Wesen und den Ursprung unserer ethischen Gefühle aufgestellt worden sind, so werden wir finden, daß fast alle von ihnen in dem einen oder anderen Punkte mit den Einsichten übereinstimmen, welche ich mich bemüht habe, hier darzulegen.“ [Theorie, S.447]

Die theistische Ausrichtung seiner Weltanschauung hat Adam Smith

wohl von Anthony Ashley Cooper, Earl of Shaftesbury (1671 - 1713), einem Wegbereiter der Aufklärung, aufgenommen, dessen Werke ihm durch die Vermittlung seines Lehrer Hutcheson bekannt wurden. Shaftesbury hielt die Wirklichkeit für ein geordnetes und harmonisches Ganzes: „Alle Dinge dieser Welt stehen in genauester Verbindung miteinander“ [Shaftesbury, S.110] „Haben wir also die Einheit und Übereinstimmung dieses großen Gebäudes ausgespähet und das allgemeine System zugestanden, so müssen wir notwendig auch einen allgemeinen Geist anerkennen“; „alles, was uns vom Himmel und von der Erde zu sehen vergönnt ist, zeugt von Ordnung und Vollkommenheit.“ [S.114] „Die Betrachtung des Weltganzen, seiner Gesetze und Regierung sei das einzige Mittel, behaupte ich, den gesunden Glauben an eine Gottheit zu gründen.“ [S.141] Der Gott Shaftesburys ist kein jenseitiger Gott. [vgl. hierzu Röd, S. 83 f]

Im übrigen weist Smiths Gottesverständnis eine nahe Verwandtschaft zur Vernunftreligion des englischen Deismus auf. [Einleitung zur Theorie, S. XLIX] Die Vertreter des Deismus lehrten natürlich nicht alle dasselbe, aber sie waren durch einige Grundüberzeugungen verbunden, die der „Vater“ des englischen Deismus, Herbert von Cherbury (1581 - 1648), in fünf Artikel faßte: 1. Überzeugung vom Dasein eines höchsten Gottes, 2. Pflicht zur Verehrung dieses höchsten Gottes, 3. Tugend und Frömmigkeit sind die wichtigsten Teile der Verehrung, 4. Verpflichtung, die Sünden zu bereuen, 5. Glaube an ein jenseitiges Leben mit der Vergeltung von Gut und Böse. [Lechler, S.42] Man war überzeugt, daß die so umrissene natürliche Vernunftreligion zum ewigen Heil hinreichend ist. Daher lehnten sie Absolutheitsansprüche der christlichen Konfessionen und deren Dogmenbildung ab. [Andersen, S.116-118]

Vergleicht man diese fünf Grundsätze des Deismus zusammen mit der kritischen Haltung gegenüber der christlichen Offenbarung mit den fünf Punkten, in denen oben die Gottesvorstellung von A.Smith und deren anthropologische Konsequenzen zusammengestellt wurden, so ist die Nähe offensichtlich. Aus einer solchen Welt-

Fortsetzung: Adam Smiths Gottesverständnis und anthropologische Konsequenzen

anschauung die erste Theorie einer marktwirtschaftlichen Ordnung entwickelt zu haben, bleibt das unbestrittene Verdienst Smiths.

Dr. Otto Hass

Literatur:

Recktenwald, C.R.: Adam Smiths curriculum vitae. In: Recktenwald, C.R. (Hrsg.): Ethik, Wirtschaft und Staat. Adam Smiths politische Ökonomie heute. Darmstadt 1985, S. 10 - 29

Recktenwald, C.R.: Über Adam Smiths 'The Theory of Moral Sentiments'. Darmstadt-Düsseldorf 1986

Kurz, H.D.: Adam Smith: Eine biographische Skizze. In: Kurz, H.D. (Hrsg.): Adam Smith. Ein Werk und seine Wirkungsgeschichte. 2. Aufl. Marburg 1991, S. 13 - 22

Röd, W.: Der Weg der Philosophie. Von den Anfängen bis ins 20. Jahrhundert. 2. Band: 17. bis 20. Jahrhundert. München 1996

Jodl, F.: Geschichte der Ethik als philosophischer Wissenschaft. 1. Bd.: Bis zum Schlusse des Zeitalters der Aufklärung. 4. Aufl. Stuttgart 1929

Shaftesbury, A.: Der gesellige Enthusiast. Philosophische Essays. Deutsche Übersetzung von L.H.Hölty und J.L.Benzler. München 1990

Smith, A.: Theorie der ethischen Gefühle. Deutsche Übersetzung, Einleitung, Anmerkungen und Register von W. Eckstein. Hamburg 1985

Smith, A.: Der Wohlstand der Nationen. Eine Untersuchung seiner Natur und seiner Ursachen. Aus dem Englischen übertragen und mit einer umfassenden Würdigung des Gesamtwerkes herausgegeben von

H.C.Recktenwald. 4. Aufl. München 1988

Gloy, K.: Das Verständnis der Natur. Bd.2: Die Geschichte des ganzheitlichen Denkens. München 1996

Lechler, G.V.: Geschichte des englischen Deismus. Hildesheim 1965

Andresen, C. (Hrsg.): Handbuch der Dogmen- und Theologiegeschichte. Bd.3: Die Lehrentwicklung im Rahmen der Ökumenizität. Göttingen 1984, S.116 - 120

Fortsetzung Seite 1 - Grundfragen der Wirtschaftsethik XIV: Ethik der Regierungstätigkeit

Zum Verhältnis von Ordnung und Freiheit - Werner Lachmann

schaftliche Entwicklung vorantreiben können. Auch das japanische Beispiel zeigt, wie hilfreich staatliche Koordination und Förderung für die wirtschaftliche Entwicklung sein kann. Je stärker der Grad der wirtschaftlichen Entwicklung, desto schwieriger ist allerdings die Aufgabe des Staates, wirtschaftspolitisch zu leiten. Solange Pionierstaaten in der wirtschaftlichen Entwicklung vorangegangen sind kann die aufholende Gesellschaft mit Hilfe des Staates ihre Kräfte besser bündeln. Sobald die wirtschaftliche Entwicklung aber weiter fortgeschritten ist, muß den Marktkräften stärker Raum gegeben werden.

Der große wirtschaftspolitische Erfolg der ordnungspolitischen Bemühungen von Ludwig Erhard während der ersten 15 Jahre der Bundesrepublik belegen, daß ein ordnender Staat, der den Bürgern viel Freiraum zubilligt, für die wirtschaftliche Entwicklung günstig ist.

Bürokratie gefährdet die Moral

Eine bürokratische Gesellschaft leidet unter der Gefährdung der Moral. Bürokratien erlauben kaum Wettbewerb und sind hierarchisch strukturiert. Der Bürger muß sich der Hierarchie unterordnen und wird durch Korruption versuchen, seine Gestaltungsmöglichkeiten zu verbessern. Bürokratische Staaten leiden daher unter einem hohen Moralverfall (Korruption). In einer Wettbewerbsgesellschaft erreicht

man nur durch Bieten und hohe Leistung sein wirtschaftliches Ziel; Korruption ist bei funktionierendem Wettbewerb nicht notwendig. Jedoch wird auch in einer liberalen Gesellschaftsordnung mit Großkonzernen die Korruption immer dann ein hohes Ausmaß erreichen, wenn Konzerne Macht ausüben



*Werner Lachmann, Ph.D.
Professor für VWL*

können. Ein funktionierender Wettbewerb ist jedoch ein ideales Entmachtungsinstrument und schützt damit auch die Moral.

Je größer eine Gesellschaft wird, desto wichtiger ist die Arbeitsteilung. In kleinen gesellschaftlichen Gruppen können sich alle Mitglieder über die gesellschaftlichen Ziele einigen. In großen Gesellschaften mit Millionen von Bürgern ist eine solche direkte Demokratie kaum möglich. Die Bürger sind nicht in-

formiert. Es wird sich daher auch im politischen Bereich eine Arbeitsteilung herauskristalisieren. Eine bestimmte Klasse wird die staatlichen Aufgaben des Regierens übernehmen müssen. Diese Politiker-Klasse ist eigentlich den Bürgern verantwortlich. In der ökonomischen Theorie lässt sich das mit dem Problem des Prinzipal-Agenten zeigen.

Der Prinzipal-Agent-Gedanke

Über viele wirtschaftliche und gesellschaftliche Entscheidungen ist der Bürger nicht voll informiert. Er benötigt einen Fachmann, der sich im Rahmen der Arbeitsteilung auf bestimmte Gebiete spezialisiert und ihm daher raten kann. Versicherungsleistungen, das Gesundheitswesen wie fast alle Dienstleistungen unterliegen solchen Prinzipal-Agenten-Beziehungen.

Prinzipal-Agenten-Beziehungen benötigen Vertrauen. Es muß sichergestellt sein, daß der Agent nicht sein Interesse, sondern das Interesse des Prinzipals vertritt. Dies gilt auch für die politische Klasse. Regeln müssen daher so entworfen werden, daß die Politiker dem Willen der Bürger (Gemeinwohl) auch entsprechen und ihre Ziele verfolgen. Daher benötigten zu einer funktionierenden Regierung die Politiker eine höhere Moral, um nicht in Situationen der moralischen Versuchung zu gelangen, wo sie ihr Eigeninteresse über das gesellschaftliche Interesse setzen.

Hier liegt das Problem der Demokratie. Zuerst einmal ist es schwierig, das Gemeinwohl festzulegen. Alte Staatstheorien gingen noch davon aus, daß das bonum-comune rational festgelegt werden kann und sich alle Bürger über die Ziele einer Gesellschaft einig sind. Die Herausarbeitung des Gemeinwohls ist noch ein wissenschaftlich ungelöstes Problem.

Zusätzlich muß nach den Interessen der Agenten (des für das Gemeinwohl arbeitenden Politikers) gefragt werden. Die Neue Politische Ökonomie stellt den Politiker in einen politischen Markt. Der Politiker ist ein „politischer Unternehmer“, der mit Wählerstimmen handelt und für Wählerstimmen Dienstleistungen anbietet. So kann er bestimmten Wählergruppen Subventionen und Transfers versprechen, wenn er im Gegenzug von ihnen Spenden erhält oder mit ihren Wählerstimmen rechnen kann. Politiker haben das Ziel, an der Macht zu bleiben und sind daher Stimmenmaximierer.

Wirtschaftspolitik muß den Grad der Moral berücksichtigen

Die Wirtschaftspolitik muß auf diese Beschränkungen bei der Formulierung der wirtschaftspolitischen Maßnahmen Rücksicht nehmen. Entscheidend ist für das Funktionieren der Regierungstätigkeit in einer Demokratie der Grad der Ethik und Moral nicht nur bei den Polit-

Fortsetzung nächste Seite oben

Fortsetzung: Ethik der Regierungstätigkeit

kern sondern auch bei den Wählern. Die Wähler sind im allgemeinen kaum über ihre eigenen Ziele voll informiert, noch weniger über die der politischen Parteien, die miteinander rivalisieren. Leichtfertig fallen sie auf Versprechungen der Politiker, die vor der Wahl gegeben werden, herein. Der Politiker, der das weis, rechnet mit einem kurzen Gedächtniszeithorizont der Wähler und verspricht vor der Wahl, was er nach der Wahl nicht halten kann oder will. Nach der Wahl muß man sofort die Dinge tun, die man vor der Wahl nicht hat durchsetzen können, da der Wähler die Partei nicht mehr abstrafen kann. Kurz vor der nächsten Wahl wird der Wähler wiederum manipuliert. Dies kann natürlich zu einer negativen Einstellung der Bürger zur politischen Klasse führen, die diese wiederum durch eine geringe Wahlbeteiligung deutlich macht. Es stellt sich nun die entscheidende Frage, wie die politische Klasse da-

zu angehalten werden kann, im Sinne des Prinzipals (Bürger) die Entscheidungen zu treffen. Mit anderen Worten, das alte Problem des Eigeninteresses des Herrschers muß gelöst werden. Platon versuchte, dieses Problem mit Hilfe eines aristokratischen Kommunismus zu lösen. Der Philosophenkönig mit seiner gesellschaftlichen Klasse dürfte kein Privateigentum haben, so daß er keine eigenen Interessen entfalten könne. Dies ging bei Platon soweit, daß die herrschende Klasse der Philosophen keine eigene Ehefrau und eigene Kinder haben dürfen; alle Kinder der herrschenden Klasse waren die Kinder jeden Herrschers und jede Frau jeden Mannes Frau. Hiergegen hat sich Aristoteles gewandelt und dagegen die Vorstellungen des Naturrechts entwickelt. Es sei wider natürlich, wenn alle Väter meine Väter sind - dann habe ich keinen Vater. Und wenn alle Kinder meine Kinder sind habe ich kein Kind.

Aristoteles verlangt dagegen, die Rahmenbedingungen so zu setzen, daß sie auf die Stärken und Schwächen der Menschen ausgerichtet sind. Dies würde für die Kontrolle der Regierung bedeuten, daß in verstärktem Maße Elemente der direkten Demokratie in die Verfassung eingewoben werden, so daß den Politikern gelegentlich auch eine rote Karte gezeigt werden kann.

Die Verfassung der Bundesrepublik Deutschland gibt den Politikern einen zu großen Freiraum. Obgleich sie das Volk vertreten sollen (alle Staatsgewalt geht vom Volke aus!) werden Gesetze gegen den Wunsch der Bevölkerung durchgesetzt. Statt als Diener fühlen sich manche Politiker als Herrscher. Wenn das Volk kollektiv Schattenwirtschaft betreibt, so ist das ein Hinweis darauf, daß die Politiker durch ihre hohe Steuerbelastung nicht mehr auf die Bedürfnisse und Wünsche der Bür-

ger eingehen. So wäre es z. B. notwendig, im Bereich der Steuerpolitik Volksentscheide einzuführen, so daß die hohe steuerliche Belastung auch legitimiert werden kann. Ansonsten liegt eher eine Scheinlegitimität vor.

Daneben spielt eine hohe innere Ethik eine Rolle, die durch religiöse Erziehung vermittelt werden kann. Menschen, die sich vor Gott verantwortlich wissen, werden anders handeln, als solche, die kein tragendes Fundament haben.

Prof. Werner Lachmann, Ph.D.

Literatur

Frey, Bruno S. und Gebhard Kirchgässner: Demokratische Wirtschaftspolitik, München 1994, 2. Aufl. (Vahlen)

Tietzel, Manfred: Ethische und theoretische Probleme interventionistischer Wirtschaftspolitik, in: Dieter Cassel et al. (Hg.) Ordnungspolitik, München 1988.

Zum Nachdenken: Frömmigkeit und Reichtum aus biblischer Sicht

Reiche sollen reich an guten Werken sein - von Reinhart Rentschler

Die Frömmigkeit aber ist ein großer Gewinn für den, der sich genügen läßt. Denn wir haben nichts in die Welt gebracht; darum werden wir auch nichts hinausbringen. Wenn wir aber Nahrung und Kleider haben, so wollen wir uns daran genügen lassen. Denn die reich werden wollen, die fallen in Versuchung und Verstrickung und in viele törichte und schädliche Begierden, welche die Menschen versinken lassen in Verderben und Verdammnis. Denn Geldgier ist eine Wurzel alles Übels; danach hat einige gelüftet, und sie sind vom Glauben abgeirrt und machen sich selbst viel Schmerzen...

Den Reichen in dieser Welt gebiete, daß sie nicht stolz seien, auch nicht hoffen auf den unsicheren Reichtum, sondern auf Gott, der uns alles reichlich darbietet, es zu genießen; dass sie Gutes tun, reich werden an guten Werken, gerne geben, behilflich seien, sich selbst einen Schatz sammeln als guten Grund für die Zukunft, damit sie das wahre Leben ergreifen.

1 Tim 6,6ff

Unser Text bildet die dritte Auseinandersetzung mit Irrlehrern, vor denen der Apostel Paulus seinen engsten Mitarbeiter Timotheus warnt. Während die erste Auseinandersetzung sich auf andere Lehren sowie auf Fabeln und Geschlechtsregister bezieht anstatt auf das Liebesgebot (K.1,3ff), betrifft die zweite Auseinandersetzung das Heiratsverbot und das Meiden von Speisen, die Gott geschaffen hat (4,3). Demgegenüber geht es bei jener letzten Auseinandersetzung um das Verhältnis von Frömmigkeit und Reichtum. Hiervon heben wir hervor die falsche Betrachtung der Frömmigkeit, das Streben nach Reichtum und die Mahnung an die Reichen (vgl. Mann).

Die Irrlehrer lehren anders und bleiben weder bei den heilsamen Worten Jesu Christi noch bei der dem Glauben entsprechenden Lehre. Daraus entspringen u.a. Neid und Hader und der Wahrheit zuwider die Meinung, Frömmigkeit sei ein Gewerbe (6,3ff). Zwar ist ein Diener Jesu seines Lohnes wert (Lk 10,7), aber Reichtümer soll er

insoweit nicht sammeln. Gleichwohl ist die Frömmigkeit ein großer Gewinn, wenn man genügend ist, zumal wir bekanntlich nichts mitnehmen können. Vielmehr sollen wir mit Nahrung und Kleidung zufrieden sein. Dies ist nicht engherzig zu verstehen. So soll Timotheus aus gesundheitlichen Gründen nicht nur Wasser trinken, sondern auch ein wenig Wein (1 Tim 5,23). Auch darf man im Dienste Jesu einen bescheidenen Unterhalt für sich und seine Familie sowie ein angemessenes Notgeld haben. Was aber darüber hinausgeht, gibt man besser weiter, etwa für die Ausbreitung des Evangeliums und für Almosen (vgl. Grünzweig). Ferner ist zu berücksichtigen, dass Kleidung auch bedeuten kann, ein Dach über dem Kopf haben, und Genügsamkeit als Zufriedenheit zu verstehen ist, „die in Gott ihr wahres und wirkliches Genüge sucht und findet“ (Bürki).

Umgekehrt ist das Streben nach Reichtum gefährlich. Denn es gerät in Versuchung und Verstrickung sowie in viele törichte und

schädliche Begierden. Beispielsweise ist es verkehrt, „wenn ein 70jähriger den Lebensunterhalt für die nächsten zweihundert Jahre zusammenzuscharren versucht“ (Grünzweig). Vor allem lassen diese Begierden die Menschen in Verderben und Verdammnis versinken. Ist doch Habgier eine Wurzel alles Übels. Einige, die danach gelüftet hat, sind vom Glauben abgeirrt und bereiten auch sich selbst viel Schmerzen. Schließlich geht ein Kamel leichter durch ein Nadelöhr als ein Reicher ins Reich Gottes (Lk 18,25).

Daher soll der geistliche Mensch nach Gerechtigkeit, Frömmigkeit, Glauben, Liebe, Geduld und Sanftmut streben sowie den guten Kampf des Glaubens kämpfen und das ewige Leben gemäß seiner Berufung ergreifen. Mit dem Aufruf an Timotheus, das Gebot treu zu halten, und mit dem Lobpreis Gottes, der die Wiederkunft Christi zur bestimmten Zeit bewirken wird (1 Tim 6,11ff), verbindet Paulus die Mahnung an die Reichen (vgl. Merkel).

Fortsetzung: Siehe letzte Seite

Fortsetzung - Rezension: Internationaler Wettbewerb - nationale Sozialpolitik?

schaftslehre an der Universität Münster veranstaltet werden, dargestellt. Dieser zweite Band erörtert die Zusammenhänge zwischen dem dringenden Reformbedarf der sozialen Sicherungssysteme in Industriestaaten und dem internationalen Standortwettbewerb im Zuge zunehmender Globalisierung, wobei Anklänge auf das europäische Problem der Erweiterung und Vertiefung der Europäischen Union einfließen.

In sieben Beiträgen werden einzelne Facetten dieser Diskussion kenntnisreich behandelt, wobei sich jeweils zwei Koreferate anschließen, teilweise von bekannten Vertretern in der wirtschaftsethischen Diskussion.

Jürgen Volkert referiert zum Thema „Der Sozialstaat aus vertragstheoretischer Perspektive“, wobei er zwischen produktiver Sozialpolitik und altruistischen Überlegungen unterscheidet. Er weist nach, daß sozialstaatliche Maßnahmen nicht nur als einseitige Belastungen zu sehen sind, sondern als Tauschvorteile dargestellt werden können. Selbst unproduktive Sozialpolitik lässt sich mit Eigeninteressen begründen, wenn dadurch ein vertragstheoretischer Konsens der Benachteiligten erreicht werden kann.

Clemens Fuest geht der Frage nach, ob der Sozialstaat ein Opfer des Steuerwettbewerbs wird. Er kritisiert,

daß dem Verteilungsziel oft gegenüber dem Effizienzziel zuviel Gewicht eingeräumt wird und legt dar, daß eine Umverteilung notwendig ist, um den Bestand des Gesellschaftsvertrags zu sichern. Internationaler Steuerwettbewerb dreht den nationalen Sozialstaaten nicht die Finanzierungsgrundlage ab, Finanzierungsspielräume werden jedoch enger. Falsch ist der Versuch, durch eine Koordinierung von Steuer- und Sozialpolitik die Funktionsfähigkeit des Wohlfahrtsstaates abzusichern, da dies kaum langfristig Erfolg haben kann. Es spricht sich für steuerliche und sozialpolitische Innovationen aus.

Politische Ökonomie des Sozialstaats im Zeichen der Globalisierung

Martin Kolmar referiert zum Thema „Politische Ökonomie des Sozialstaats im Zeichen der Globalisierung: Reformbedarf versus Durchsetzbarkeit“. Anhand des Untersuchungsgegenstandes der Sozialpolitik untersucht er den Zusammenhang zwischen Marktintegration und Reformbedarf von Institutionen und entwickelt damit einen Beitrag zur Theorie endogenen institutionellen Wandels. Bezogen auf die EU führt die gewählte Reihenfolge (erst Marktintegration und dann Schaffung effizienter Strukturen in der Sozialpolitik) zu einer Erschwerung der Schaffung von effizienten Strukturen.

Hans-Michael Wolfgang und Wolfram Feuerhake referieren zum Thema „Kann - oder soll - das internationale Handelsrecht eine internationale Sozialordnung ersetzen? Er zeigt auf, daß alle bisherigen Versuche, soziale Mindeststandards in das internationale Handelsrecht einzugliedern, gescheitert sind. Entwicklungsländer deuten die Koordinierung sozialer Standards als protektionistischen Versuch der Industriestaaten, komparative Kostenvorteile auszugleichen.

Der Sozialstaat als Standortfaktor

Franz Haslinger stellt sich das Thema: Der Sozialstaat als Standortfaktor? Zur Interdependenz von Sozialpolitik und internationaler Wettbewerbsfähigkeit. Betont wird in seinem Beitrag der öffentliche Gut-Charakter sozialer Sicherungssysteme. Holger Feist referiert zum Thema „Zur Reform des Sozialstaats im Zeitalter der Globalisierung“. Dabei geht er auf die beiden Grundprinzipien des Gegenleistungs- und des Selektionsprinzips in der Grundsicherung ein. Auch er beschäftigt sich mit der Legitimation des Sozialstaats und die Folgen der Globalisierung, wobei er einzelne Aspekte der Diskussion zu Transferzahlungen (Bürgergeld, Lohnsubvention) aufgreift.

Der letzte Beitrag ist von André Habisch zum Thema „In Menschen

investieren“ als Leitbild globalisierungsfähiger Sozialpolitik. Er zeigt den sozialpolitischen Anpassungsbedarf nationaler Sozialpolitik auf und betont die Bedeutung der Humankapitalbildung.

Fazit

Es handelt sich bei diesen Beiträgen um eine gut lesbare, dem gegenwärtigen Stand der ökonomischen und wirtschaftsethischen Diskussion entsprechende Darstellung einer relevanten gesellschaftlichen und ökonomischen Frage. Dieser Band ist allen, die sich mit dem Problem von Wettbewerbsfähigkeit, Möglichkeit nationaler Sozialpolitik und die Rolle des Staates bei zunehmender Globalisierung beschäftigen, eine interessante Lektüre, wobei allerdings neue Aspekte nicht herausgearbeitet werden. Es handelt sich um eine Diskussion unter Berücksichtigung des state of the art.

Prof. Werner Lachmann, Ph.D.

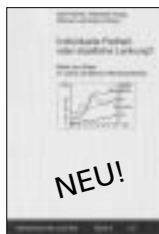
Spitzenmanager und Werte

Ich glaube im Innersten, auch wenn wir heute nicht mehr regelmäßige Kirchgänger sind, daß wir vielleicht doch mehr (...) an religiösen Überzeugungen haben, als man sich normalerweise eingesteht. Und ich denke, daß gibt dann auch mehr Stabilität.

Eine große Mehrheit der deutschen Top-Manager bejaht die Frage danach, ob religiöse Überzeugungen bei der Verfolgung ihrer Lebensziele eine Rolle spielen. Die weitaus meisten, so ergab eine Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Psephos im Auftrag der Identity Foundation im Jahr 2000, verstehen dabei unter religiösen Überzeugungen eher die von christlichen Werten geprägte abendländische Kultur als einen bestimmten Kanon religiöser Dogmen. Gut ein Drittel äußert sich dagegen bei der Frage nach religiösen Überzeugungen distanziert bis ablehnend.

Quelle und weitere Ergebnisse: www.IdentityFoundation.de, Befragung von 56 Vorstandsvorsitzenden und vergleichbaren Führungskräften (Die Studie kann als pdf-Dokument eingesehen werden).

Marktwirtschaft und Ethik - LIT - Marktwirtschaft und Ethik



GWE-Reihe: Marktwirtschaft und Ethik - Impulse zum Handeln im LIT-Verlag

Erhältlich im
GWE-Sekretariat
Unterberg 31/6
A-8143 Dobl, Tel./Fax. + +43/3136/52930
(Preisangaben gültig bei Direktbestellung zzgl.
Versandkosten)

Band 1: Die Arbeitsgesellschaft in der Krise (DM 15,-)

- Konsequenzen für den einzelnen und für die Volkswirtschaft. Münster, 1995. ISBN 3-8258-2575-2.

Band 2: Sonntagsarbeit aus ethischen Gründen? Eine wirtschaftsethische Analyse. (DM 45,-)

Christiane Suthaus. Münster, 1997, ISBN 3-8258-2812-3.

Band 3: Erneuerung der Sozialen Marktwirtschaft - Chancen und Risiken. (DM 15,-)

Münster, 1996, ISBN 3-8258-2819-0

Band 4: Der wirtschaftliche Ansatz in der Theologischen Ethik von Helmut Thielicke. (DM 40,-)

Silke Bremer. Münster, 1996, ISBN 3-8258-3082-9.

Band 5: Globalisierung: Arbeitsteilung oder Wohlstandsteilung? (DM 15,-)

Münster, 1998, ISBN 3-8258-4072-7.

Band 6: NEU! Individuelle Freiheit oder staatliche Lenkung? (DM 20,-)

Anzeige

Literatur: Neuerscheinungen zur Wirtschaftsethik

Bücher zu wirtschaftsethischen Fragen - Die Nennung stellt keine Empfehlung dar

Die Neuerscheinungen sind geordnet nach der Sprache, in der sie publiziert wurden:

Deutsch

Böswald, Alfred. Macht über das Ich: Führungsethik einer neuen Generation. Gabler Verlag 2001. 197 S. ISBN 3-409-11687-7

Broder, Eric: Der ultimative Chef: Wie Mitarbeiter in 30 Sekunden das Fürchten lernen. Campus Verlag 1999. 157 S. ISBN 3-593-36156-6

Christliche Verantwortung für eine zukunftsfähige Wirtschaft und Gesellschaft: Ein Beitrag des Bundes Katholischer Unternehmer (BKU). Hrsg.: Günter Greitemann. Serie: Beiträge zur Gesellschaftspolitik, 36. 144 S. ISBN 3-932858-52-2

Dietzfelbinger, Daniel: Aller Anfang ist leicht: Unternehmens- und Wirtschaftsethik für die Praxis. 2. Aufl. Herbert Utz Verlag 2000. 347 S. ISBN 3-89675-930-2

Lange, Michael: Ethik als Gegenstand unternehmerischen Handelns am Beispiel der Verbundunter-

nehmen. Zugl. Dissertation TU Berlin. Mensch und Buch Verlag 1999. 199 S. ISBN 3-89820-027-2

Löning, Ludger J.: Integration von ethischen Grundsätzen in den Entscheidungsprozeß des Unternehmers: Ansätze, Grenzen und empirische Beobachtungen. Ibidem-Verlag 2000. XI, 112 S. ISBN 3-89821-094-9

Manz, Charles C.: Jesus als Manager: Neue Dimensionen christlicher Ethik. Fischer Media 1999. 166 S. ISBN 3-85681-442-6

Pawlas, Andreas: Die lutherische Berufs- und Wirtschaftsethik: Eine Einführung. Neukirchener Verlag 2000. XIV, 286 S. ISBN 3-7887-1789-0

Schüz, Mathias: Werte - Risiko - Verantwortung: Dimensionen des Value-Management. Gerling-Akademie-Verlag 1999. 213 S. ISBN 3-932425-20-0

Shareholdevalue: Wirtschaftswachstum, Einkommens- und Vermögensverteilung im Lichte christlicher Wirtschaftsethik. Hrsg. v. Herbert Pribyl. Beiträge zur Jahrestagung des Vereins zur För-

derung der katholischen Sozialethik in Mittel- und Südosteuropa, Wien, 9. - 11. März 2000. Biblos-Verlag 2000. 176 S. ISBN 83-87952-46-X
Walton, Clarence Cyril: Soziale Verantwortung von Unternehmen. Aus dem Amerikanischen von Thomas Pfeiffer. Gerling-Akademie-Verlag 1999. 272 S. ISBN 3-932425-18-9

Englisch

Business Ethics in the Global Market. Hrsg. v. Tibor R. Machan. Hoover Institution Press 1999. XVII, 142 S. ISBN 0-8179-9632-X

LeClair, Debbie Thorne: Integrity Management: A Guide to Managing Legal and Ethical Issues in the Workplace. University of Tampa Press 1998. XV, 181 S. ISBN 1-879852-55-1

Cory, Jacques: Business Ethics: The Ethical Revolution of Minority Shareholders. Kluwer Academic Publishers 2001. 269 S. ISBN 0-7923-7300-6

Ethics in Social Marketing, hrsg. v. Alan R. Andreasen. Georgetown University Press 2001. IX, 212 S. ISBN 0-87840-819-3

Francis, Ronald D.: Ethics & Corporate Governance: An Australian Handbook. University of New South Wales Press 2000. XV, 232 S. ISBN 0-86840-682-1

McCloskey, Deirdre: How to Be Human * Though an Economist. University of Michigan Press 2000. 287 S. ISBN 0-472-09744-X

McCosh, Andrew M.: Financial Ethics. Kluwer Academic Publishers 1999. X, 164 S. ISBN 0-7923-8556-X

McDowell, Banks: Ethics and Excuses: The Crisis in Professional Responsibility. Quorum Books 2000. IX, 169 S. ISBN 1-56720-386-8

Quarter, Jack: Beyond the Bottom Line: Socially Innovative Business Owners. Quorum Books 2000. XII, 203 S. ISBN 1-56720-414-7

Seglin, Jeffrey L.: The Good, the Bad, and Your Business: Choosing Right When Ethical Dilemmas Pull You Apart. Foreword by Norman R. Augustine. John Wiley & Sons 2000. XII, 224 S. ISBN 0-471-34779-5

Fortsetzung: Siehe letzte Seite

Rezension: Globalisierung und die Zukunft der Sozialen Marktwirtschaft

Ein Sammelband zu aktuellen Fragen - Werner Lachmann

Wenig, Alois (Hg.): *Globalisierung und die Zukunft der sozialen Marktwirtschaft*, Berlin (Duncker & Humblot) 2000; 164 S.; DM 98,-/öS 750,-/sFr 89,- (ISBN-N: 3-428-09851-X)

Der Titel verspricht ein wenig mehr als der Inhalt hergibt. Dennoch ist es ein interessanter Band, der Beiträge wiedergibt, die anlässlich einer kleinen wissenschaftlichen Konferenz zur Erinnerung der Gründung eines staatswissenschaftlichen Seminars an der Universität Halle vor 125 Jahren gehalten wurden.

Naturgemäß stehen Beiträge zur hallischen ökonomischen Tradition im Vordergrund. Immerhin war der erste Kanzler der Universität Halle

der bekannte Kameralwissenschaftler Veit Ludwig von Seckendorff, der mit seinem Buch „Teutscher Fürstenstaat“ für Jahrzehnte Grundlage für den kameralistischen Unterricht an den deutschen Universitäten legte, ein Buch, das auch auf christliche Aspekte eingeht.

Interessant ist der Beitrag vom Historiker Peter Hertner zur Geschichte des staatswissenschaftlichen Seminars bis zur Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät, die einen Überblick über die nationalökonomische Forschung und Lehre an der Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg für den Zeitraum 1873 bis 1914 legte. Gustav Schmoller, Mitglied der jüngeren ökonomischen Schule der Nationalökonomie und Johannes Conrad waren die heraus-

ragenden Persönlichkeiten, die immerhin einen solchen Bekanntheitsgrad entwickelten, daß am staatswissenschaftlichen Seminar viele Ausländer studierten. Damals war die wissenschaftliche Forschung in Deutschland noch weltweit wettbewerbsfähig.

Einen weiteren langen Beitrag leistet Norbert Berthold, der die Auswirkungen der Globalisierung auf verschiedene Sektoren in Europa behandelt, mit Schwerpunkt auf die Arbeitsmärkte. Sein Plädoyer liegt auf einer Neubelebung des Wettbewerbsgedankens. Er warnt davor, daß die Arbeitslosigkeit mit Hilfe von industrieökonomischen/politischen Maßnahmen bekämpft werden soll. Er fordert eine stärkere Entpolitisierung des Wirtschaftsverkehrs. Es ist zu hoffen, daß die

stärkere Globalisierung zu einer Entpolitisierung der wirtschaftlichen Beziehung beiträgt. So spricht er sich für einen stärkeren wettbewerblichen Föderalismus in Europa aus und warnt vor stärkeren Zentralisierungstendenzen, insbesondere in der Tarifpolitik. Staatliche Eingriffe führen immer zum Moral-Hazard-Verhalten, dem nur durch höhere Wettbewerbsintensität begegnet werden kann. Berthold fasst bekannte Argumente geschickt zusammen. Alle, denen die Zukunft der europäischen Entwicklung am Herzen liegt, sollten seine Warnungen ernst nehmen. Die Politik will immer wieder Sand in den Wettbewerbsmechanismus streuen, wodurch sie die wirtschaftlichen Probleme verstärkt.

Fortsetzung: Siehe letzte Seite