

Dezember 2002

Die Industrieländer erleben derzeit die schlimmste Wirtschaftskrise ihrer Geschichte seit der Krise von 1929. Es handelt sich um eine Krise, die - wie so oft - durch das Platzen einer Spekulationsblase ausgelöst wurde, nunmehr jedoch erste Auswirkungen auf die realwirtschaftlichen Größen zeitigt und in Europa bedrohlichere Ausmaße angenommen hat als in den Vereinigten Staaten. Sie hat bereits Spuren in verschiedenen Ländern der Union hinterlassen: so musste *Sabena* den Betrieb einstellen und befindet sich *Vivendi Universal* derzeit in großen Schwierigkeiten. Am schlimmsten hat die Krise allerdings den Automobilkonzern *Fiat* getroffen, der nach dem von dem Unternehmen vorgelegten Umstrukturierungsplan zwei Werke schließen wird, wodurch etwa achttausend Arbeitsplätze verloren gehen. *Fiat* ist das Zugpferd der italienischen Wirtschaft. Das Unternehmen schafft in sehr starkem Maße Arbeitsplätze in der Zulieferindustrie und hat enorme Außenstände bei den größten italienischen Banken. Daher ist es wichtig, die *Fiat*-Krise in ihren Ausmaßen und Auswirkungen zu begrenzen und zu verhindern, dass ein Dominoeffekt eintritt, der aufgrund der engen Verflechtung der Volkswirtschaften der Länder der Union mit Sicherheit nicht an den Grenzen Italiens haltmachen würde.

Die letztendliche Ursache der *Fiat*-Krise liegt in der Unfähigkeit der europäischen Automobilindustrie, sich zu großen Industriekomplexen zusammenzuschließen. Es handelt sich um eine Politik, die den Verzicht seitens der Nationalstaaten auf die Kontrolle eines strategischen Sektors der eigenen Industrie – entsprechend dem Beispiel der nationalen Luftfahrtgesellschaften – implizieren würde. Die Nationalstaaten haben sich geweigert, eine solche Politik zu verfolgen, was sich dahingehend ausgewirkt hat, dass einerseits die für den internationalen Wettbewerb am wenigsten gerüsteten Firmen vom Markt gedrängt wurden und andererseits die amerikanische Präsenz in diesem Sektor zugenommen hat.

Das Problem besteht nunmehr darin zu gewährleisten, dass mit der Krise – da eine Lösung sich als unmöglich erweist – umgegangen wird; dies würde es ermöglichen, sowohl die negativen Folgen für die Familien, einschließlich der Familien der Arbeitnehmer in den Zulieferbetrieben, einzudämmen als auch die Ausweitung der Krise auf eine wachsende Zahl von Sektoren der Industrie und der Finanzmärkte in Europa zu verhindern.

In der Zeit vor dem Vertrag von Maastricht wäre das Problem – wie dies in anderen Industriezweigen nach Kriegsende geschah – im Sinne von Keynes angegangen worden, d. h. die öffentliche Hand hätte in massiver Weise sowohl direkt als auch über den Ausbau der sozialen Abfederung interveniert. Dies hätte eine Steigerung des Defizits und der Inflationsrate zur Folge gehabt und somit zu einer Abwertung der Lira geführt. Die Last des Umstrukturierungsplans hätten ausschließlich die italienischen Steuerzahler zu tragen gehabt, die diesen Plan wahrscheinlich akzeptiert hätten als Preis, der zu zahlen ist, um das Absinken des Lebensstandards von vielen tausend Familien zu mildern. Die Krise wäre sicherlich nicht schmerzlos verlaufen, und Italien wäre auf jeden Fall verarmt; allerdings wäre die Krise in Etappen vorangeschritten und hätte die italienische Volkswirtschaft Zeit gehabt, die überschüssigen Arbeitskräfte zwar nicht insgesamt, so doch teilweise zu absorbieren und somit die Schäden zu begrenzen.

Heute ist eine solche Politik nicht mehr möglich. Nach der Einführung des Euro hat die italienische Volkswirtschaft aufgehört, als relativ unabhängiges System zu existieren, und die mit einer massiven staatlichen Intervention verbundene Belastung würde indirekt von der gesamten Automobilindustrie und von sämtlichen europäischen Steuerzahlern finanziert. Eine derartige Intervention wäre unvereinbar mit den Gründen für eine europäische Wettbewerbspolitik, die verhindert, dass eine nationale Industrie mit offenen oder versteckten Subventionen gegenüber den Industrien der anderen Länder der Union begünstigt wird. Andererseits wäre sie, wenn sie die soziale Abfederung erheblich stärken würde, unvereinbar mit den Zwängen des Stabilitätspaktes, der seinerseits die Voraussetzung für das Überleben des Euro und somit des Binnenmarktes ist.

Dies alles bedeutet, dass es keine nationale Industriepolitik mehr gibt. Andererseits existiert aber auch keine europäische Industriepolitik, was darauf zurückzuführen ist, dass der Union nur geringe Haushaltsmittel zur Verfügung stehen und die Union unfähig ist, Entscheidungen zu treffen, vor allem wenn diese aufgrund des Konflikts zwischen den nationalen Interessen der Mitgliedstaaten der Union heikel und unpopulär sind. Gegenwärtig ist Europa sowohl bei den Investitionen im Infrastrukturbereich als auch bei denen für Forschung und Entwicklung, die sehr unzureichend und bruchstückhaft sind, gegenüber seinen größten Konkurrenten, nämlich den Vereinigten Staaten und Japan, stark ins Hintertreffen geraten. Auf europäischer Ebene existieren lediglich die – notwendigerweise – mechanische und bürokratische Anwendung eines Wettbewerbskodex und die vom Stabilitätspakt auferlegte deflationistische Politik; diese beiden Faktoren hemmen fortwährend die Entwicklung und erweisen sich in Zeiten der Rezession geradezu als verhängnisvoll.

Die zwischenstaatliche Zusammenarbeit, die sich bereits in weiten Bereichen als völlig ineffizient erwiesen hat, kann keinen Ausweg aus dieser Lage bieten. Je mehr Zeit vergeht, desto stärker wird das nationale Interesse, auch im Hinblick auf die Erweiterung, gegenüber dem europäischen Interesse, die Oberhand gewinnen. Wenn im Übrigen das Problem der Reform der europäischen Institutionen auf der Tagesordnung steht, so hängt dies gerade damit zusammen, dass die Regierungen bekanntermaßen unfähig sind, Probleme, die sich in gewisser Weise als schwerwiegend erweisen, mit der Methode der Zusammenarbeit zu bewältigen. Die Vorstellung, sie könnten einer schweren Krise, welche die einzelnen Wirtschaftssysteme in unterschiedlich starkem Maße in Mitleidenschaft zieht, auf diese Weise begegnen, entbehrt schlicht und einfach jeglicher Grundlage. Andererseits würde eine Verletzung der Wettbewerbsregeln und der Vorschriften des Stabilitätspaktes, die im Alleingang geschieht, zwangsläufig zu einer irreversiblen Krise des Euro und der Union selbst führen.

Das Problem besteht somit darin, eine auf dem demokratischen Konsens der Bürger beruhende europäische Regierung einzusetzen, die in der Lage ist, eine echte europäische Industriepolitik zu entwickeln und voranzutreiben. Dies erfordert jedoch die Schaffung eines wirklichen Bundesstaates. Es gibt keine institutionellen Kunstgriffe, die diese dringende Notwendigkeit verschleiern könnten. Auch ist nicht vorstellbar, dass ein Bundesstaat im Rahmen der Fünfzehn oder der Fünfundzwanzig entsteht. Es ist an der Zeit, dass die klarsichtigsten und verantwortungsbewusstesten europäischen Politiker mutig und unzweideutig die Frage nach der Staatlichkeit Europas und dem Rahmen, innerhalb dessen ein europäischer Bundesstaat geschaffen werden kann, aufwerfen.

Publius

Unter der Federführung der Europäischen Stiftung Luciano Bolis zur Unterstützung der von der Union Europäischer Föderalisten und den Jungen Europäischen Föderalisten lancierten "Kampagne für eine europäische föderale Verfassung"

Editrice EDIF, via Porta Pertusi, 6 - I-27100 Pavia (I) - E-mail: publius@euraction.org - Direttore Francesco Rossolillo
Direttore responsabile Giovanni Vigo - Autorizzazione Tribunale di Pavia n. 574 del 9 settembre 2002
Stampatore PIME SRL, Pavia - Spedizione in AP, art. 2 comma 20/c legge 662/96 PV