

Eine Stellungnahme zu „Krise 2.0 ...“ von Hans Baumann, Beat Ringger, Hans Schächli, Johannes Wickli

Der Artikel „Krise 2.0: Eine Politik für die 99%“ steht seit Dezember 2011 auf der Website des Denknetzes als „Denknetz-Diskussionspapier“. Das Folgende ist ein Beitrag zu der Diskussion, die Ihr ja anstossen wolltet.

Vor sechs Monaten hatte ich noch nicht genug Informationen, um einen konstruktiven Beitrag leisten zu können. Inzwischen habe ich einige Fakten zur Euro-Krise gesammelt. Dabei habe ich u.a. den „Bund“ benutzt, der ja mit dem Tagi weitgehend identisch ist, aber auch den „Widerspruch“ und das Book of the Year der Encyclopaedia Britannica 2011, das detaillierte Wirtschaftsdaten von allen Ländern der Erde enthält. Diese Fakten führen mich zu einer anderen Interpretation der Schuldenkrise in Südeuropa: diese Krise ist nicht eine „neue Phase des im Jahr 2007 eröffneten Krisenzyklus“, und sie ist auch nicht Folge eines „Angriffs der Finanzmärkte“, die Griechenland „als erstes Opfer auserkoren“ haben, sondern sie ist in Europa gemacht, und zwar in Brüssel, aber auch in Athen und Madrid. Richtschnur war eine Wachstumsstrategie der EU-Kommission, in deren Rahmen zurückgebliebene Länder wie Griechenland und Spanien modernisiert wurden, um dadurch neue Exportmärkte für die deutsche und französische Industrie zu schaffen.

Jetzt einige Zitate, die meine These stützen:

„In Griechenland sind in den letzten Jahren von der EU geförderte gigantische Bauten ins Werk gesetzt worden, an denen der griechische Staat ... beteiligt war. Dazu gehören der Athener Flughafen, die Attische Ringstrasse, die Vorortbahn in Athen, der Neubau der Strassenbahn, die Bauten für die Olympiade 2004, zahlreiche Autobahnen, darunter die Ost-West-Verbindung vom westgriechischen Igoumenitsa zur türkischen Grenze, die Brücke Rio-Antirio, welche die Peloponnes mit dem westgriechischen Festland verbindet, sowie weitere Strassenbauprojekte.“

(G. Kritidis, Griechenland unter dem Diktat der Troika, in: Widerspruch 61)

„Selbst Olivenöl wird importiert.“ Zur Agrarpolitik der EU in Griechenland: „(die Bauern) werden auch dann bezahlt, wenn sie nicht produzieren. ... Die Folge war, dass es in fruchtbaren, von Bauern bewohnten Gebieten wie Thessalien relativ mehr Porsche Cayenne gab als in München.“

(Nikos Dimou, Der Bund, 29.2.2012, S. 29)

„Greece was the third biggest arms importer after China and India. ... Greece purchased more of Germany's arms export than any other country, buying 15% of its weapons.“

Greece's Austerity doesn't extend to its arms budget. The Guardian, 21.3.2012

Kommentar: Die deutsche Waffenindustrie hat stark profitiert, ebenso Siemens von den neuen elektrischen Bahnen in Athen, und die Autoindustrie, weil die neuen Strassen zum Autokauf ermuntert haben (siehe Tabell unten).

Spanien hat relativ viel geringere Militärausgaben als Griechenland, aber auch dort wurde zuviel gebaut, sowohl Wohnhäuser als auch eine aufwändige Infrastruktur. Die neuen Flughäfen und Hochgeschwindigkeitsbahnen sind nicht ausgelastet, weil sie sich konkurrenzieren.

„Der Mythos Eigenheim steht am Ursprung von Spaniens Krise. Der Immobiliensektor war der Turbomotor des Aufstiegs. Jeder Spanier träumte vom Eigenheim, und fast jeder Spanier bekam eine Hypothek ...Kein Land Europas hat in den letzten Jahrzehnten seine Infrastruktur derart aufgemöbelt, wie das Spanien tat ... Spanien zählt 48 Flughäfen, eine Absurdität.“

Der Bund, 21.11.2011, S. 6 (Bericht eines Korrespondenten aus Barcelona)

Der irrwitzige Bauboom in Spanien zeigt sich in dem hohen Anteil der Bauwirtschaft an der Beschäftigung: 12,2 % im Jahr 2007. Der normale Wert liegt zwischen 4 und 6 %. Die folgenden Daten für das Jahr 2007 sind dem Book of the Year der Britannica entnommen.

	Griechenland	Spanien	Deutschland
Bevölkerung	11,2 Mill.	45,7 Mill.	82,1 Mill.
BIP (in Mrd. US \$)	214	1'051	2'423
Import (in Mrd. US \$)	64	263	626
Export (in Mrd. US \$)	21	171	786
Asphaltierte Strassen (km)	32'400?	681'200	231'480
Anzahl Personenwagen (2007)	4,8 Mill.	21,4 Mill.	46,1 Mill.
dasselbe im Jahr 1990	1,7 Mill.	12,0 Mill.	
aktives Armeepersonal	156'600	149'150	245'700
Militärausgaben (in % des BIP)	4,1	1,1	1,4
Staatsschuld			
(in Mrd. US \$, Jahr 2010)	375	779	2'270
Schuldendienst			
in % des Budgets (2007)	10,4	4,9	6,3

Kommentar:

Hollande plädiert für einen europäischen „Wachstumspakt“, der Griechenland und andere hochverschuldete Länder aus der Krise führen soll. Das Vorbild ist der „New Deal“, mit dem US-Präsident Roosevelt in den 1930er Jahren durch Investitionen in die Infrastruktur die damalige Krise mit einem gewissen Erfolg bekämpft hat. Diese Politik wurde etwa gleichzeitig von dem britischen Ökonomen Keynes theoretisch begründet. Die Idee dahinter ist, dass die Schulden, die ein Staat dabei aufnehmen muss (deficit spending), später mit höheren Steuereinnahmen getilgt werden können. Für Roosevelt ging die Rechnung auf: mit den Geldern des New Deal wurden im Südosten der USA Flüsse reguliert (der Tennessee und seine Nebenflüsse) und Staudämme mit Elektrizitätswerken gebaut, und danach flossen der Staatskasse aus diesem Gebiet neue Steuergelder zu.

Dieses Rezept soll nun auch auf die Krisenländer in Südeuropa angewendet werden. Durch Investitionen in die Infrastruktur soll die Wirtschaft zum Wachsen gebracht werden, und dann sollen mit den gewachsenen Steuereinnahmen die Schulden bezahlt werden. Aber unsere Einwand dagegen ist: in Griechenland und Spanien ist vor der Krise 20 Jahre lang sehr viel in die Infrastruktur investiert worden, und beide gehörten mit Irland zu den Ländern mit der höchsten Wachstumsrate des BIP in Europa. Da muss man doch zuerst einmal fragen, ob es einen Zusammenhang gibt zwischen dem Höhenflug vor 2008 und dem plötzlichen Absturz. Was wurde falsch gemacht in den Jahren des Booms?

Es ist nicht schwer (kostet aber viel Geld), mit dem Bau von Brücken, Strassen und Sportstadien vorübergehend neue Jobs zu schaffen. Aber wenn alles fertig gebaut ist, werden die Bauarbeiter nach Hause geschickt, und was kommt dann? Die griechische Wirtschaft hatte vor der Olympiade 2004 Wachstumsraten von mehr als 3%, weil sehr viel gebaut wurde: ein neuer Flughafen und eine U-Bahn für Athen, Bauten für die Olympiade, eine Brücke über den Golf von Korinth und neue Autobahnen im ganzen Land. Aber all diese Bauten, die sehr teuer waren, konnten die schwache Wirtschaft nicht langfristig beleben. Warum?

Seit dem Altertum sind die Griechen ein Volk von Seefahrern, und im 20. Jahrhundert war die griechische Handelsflotte eine der grössten der Welt. Da ist es logisch, dass in Griechenland auch Schiffe gebaut werden. Aber Handelsflotte und Werften brauchen keine Autobahnen. Die grössten Industriekomplexe liegen bei Athen und bei Saloniki, also in nächster Nähe zum Meer. Um ihre Rohstoffe zu beziehen und ihre Produkte zu exportieren, brauchen sie Häfen und keine Autobahnen. Der Strassenbau hat sicher die Verkaufszahlen von deutschen Autos in Griechenland ansteigen lassen, denn Bauern in Thessalien fahren heute Porsche Cayenne, wie der griechische Philosoph Nikos Dimou schreibt (Der Bund, 29.2.12).

Auch die Brücke, die die Peloponnes mit dem griechischen Norden verbindet, bringt keinen grossen Nutzen. Auf dieser Halbinsel leben nur 600'000 Menschen, überwiegend Bauern, die Olivenöl und Wein produzieren. Um ihre Produkte nach Athen oder zum nächsten Hafen zu bringen, brauchen sie die Brücke nicht. Die teuren Sportanlagen der Olympiade haben danach keine Verwendung mehr. Ein Riesenevent wie eine Olympiade ist für ein kleines Land heute nicht mehr finanzierbar. Ein weiterer Grund der hohen Verschuldung liegt in den viel zu hohen Ausgaben für die Armee und für den Import von Kriegsmaterial, z.B. U-Boote aus Deutschland. Wenn Griechenland die U-Boote einfach zurückgeben würde, hätte es schon einen Teil seiner Schulden getilgt. Natürlich hat der griechische Staat auch das Problem, dass die Reichen fast keine Steuern zahlen. Aber für die Krise in Spanien ist die schlechte Steuermoral nicht verantwortlich.

Auch in Spanien wurde in der Vergangenheit sehr viel in die Infrastruktur investiert, und die fieberhafte Bautätigkeit hat eine Zeitlang das Bild einer dynamischen Wirtschaft entstehen lassen. Aber der Nutzen vieler Bauprojekte war beschränkt, wenn es überhaupt einen Nutzen gab. Die kleine Stadt Jerez, die für ihre Weine berühmt ist, hat sich mit 400 Millionen € verschuldet, um eine Formel 1 -Rennbahn zu bauen (FAZ, 17.3.12). Ein neuer Grossflughafen bei der Stadt Ciudad Real, nur 200 km südlich von Madrid, wurde aus Mangel an Passagieren drei Jahre nach der Einweihung geschlossen (Der Bund, 21.11.12).

Die Ursache der Krise in beiden Ländern war also kein „Angriff der Finanzmärkte, sondern eine von Brüssel inspirierte fehlgeleitete Wachstumsstrategie, die mit Schulden finanziert wurde. Deshalb ist diese Krise ein weiterer Beweis für die Schädlichkeit der Wachstumsideologie. Das schliesst nicht aus, dass moderate Wachstumsimpulse im Sinne einer „ersten Hilfe“ für die verunglückten Staaten sinnvoll sein können, aber als langfristige Therapie sind sie abzulehnen.

Abgesehen davon kann ich hier keinen Interessengegensatz zwischen den Eliten im nördlichen und südlichen Europa sehen, denn die Eliten in Griechenland und Spanien sind mit der europäischen Elite bestens vernetzt. Der griechische Banker und Reeder Spiros Latsis ist mit EU-Kommissionspräsident Barroso eng befreundet, und konnte deshalb strengere Umweltvorschriften für griechische Schiffe verhindern (Der Bund, 2.6.2012, S. 13). Und die Herzogin von Alba, die reichste Frau Spaniens, bekommt wegen der Agrarpolitik der EU jedes Jahr 3 Millionen Euro aus Brüssel, weil sie 35'000 Hektaren Land besitzt (WOZ, 31.5.2012, S. 9).

Helmut Knolle, 8.6.2012