

# Europäisches Monopolkapital

*Markus Lehner, Revolutionärer Marxismus 35, Juli 2005*

Was auch immer als Ziel der Herausbildung der EU genannt wird, eines ist klar: Für die großen Konzerne in Deutschland und Frankreich, sowie die mit ihnen verbundenen politischen „Eliten“ ist die EU ein wesentliches Instrument für die Umsetzung ihrer strategischen Interessen. Trotz aller radikal-liberaler Rhetorik von „Deregulierung“ und „Wettbewerb“ ist die EU für ihre treibenden Kräfte vor allem ein Projekt zur Stärkung und Entwicklung des europäischen Monopolkapitals.

In der „Lissabon-Agenda“ haben die Staatschefs der EU sich das Ziel gesetzt, den EU-Raum bis 2010 zum „dynamischsten und wettbewerbsfähigsten“ Wirtschaftsraum der Welt zu machen. Zentrales Element dabei soll die Herausbildung von „europäischen Champions“ sein. Dabei handelt es sich um Gemeinschaftsunternehmen aus großen europäischen Konzernen, die über das Kapital, die Technologie, das Fachpersonal und den abgesicherten Heimatmarkt verfügen, um den großen US- und japanischen Konzernen in strategisch zentralen Bereichen die Stirn bieten zu können.

## Vorbild EADS

Ein erfolgreiches Modell dafür stellt der Airbus-Konzern dar, an dem EADS zu 80% und die britische BAE zu 20% beteiligt sind. Dabei ist EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) selbst ein strategisches Konsortium aus Daimler-Chrysler, der halbstaatlichen französischen SOGEM (französischer Staat, sowie der private Konzern Lagardere) und der staatlichen spanischen SEPI. Seit der Gründung im Jahr 2000 hat sich die EADS in den letzten beiden Jahren zu einem der größten Rüstungskonzerne der Welt und über Airbus sogar zum größten Luftfahrtunternehmen entwickelt.

Der erfolgreiche Start des A380 ist ein erster Triumph der neuen „europäischen Industriepolitik“ gegenüber solchen US-Giganten wie Boeing. Konsequenterweise ist der EBIT (Earnings before interest and Taxes = Gewinne vor Zinsen und Steuern) von EADS seit 2000 um 75% gestiegen. Auch die Entscheidung für das „Galileo“-Projekt ist ein Ausdruck der Verquickung von Politik und Konzernen in diesem Bereich. Die Monopolprofitrate beginnt hier also mehr und mehr abzuheben.

EADS ist sicher nur das auffälligste Beispiel für das Netz zwischen Großkonzernen, dem Finanzkapital und den verschiedenen Ebenen europäischer Politik und Rüstung. Diese Kombination entspricht genau dem Muster, das Lenin in seiner Imperialismustheorie vor 90 Jahren als charakteristisch für die Herrschaft des Finanzkapitals in der gegenwärtigen Epoche analysiert hat.

Konzentration und Zentralisation des Kapitals in seiner industriellen und finanzorientierten Form haben in unserer Epoche eine Qualität erreicht, die es den großen Konglomeraten aus Industrie und Finanz erlaubt, die immanenten Probleme der Kapitalakkumulation zumindest zeitweise zu neutralisieren – durch Marktbeherrschung, Ausplünderung unterlegener Kapitale und politische Absicherung der Monopole. Dies wird erkaufte durch schärfere globale Konkurrenz, Aufrüstung und neue Kriegsgefahren, letztlich also mit umso schärferen Krisen.

Nach dem Muster von EADS soll demnächst auch ein „europäischer Werftverbund“ entstehen, oft als „maritimes EADS“ bezeichnet. Nachdem sich letztes Jahr in Deutschland aus den Resten der deutschen Werftindustrie der Super-Konzern Thyssen-Krupp-Marine-Systeme herausgebildet hat, die nunmehr auch HDW, Blohm+Voss sowie die Nordseewerke umfasst, wird an die Einbringung dieses deutschen Monopolisten in einen „europäischen Champion“ zusammen mit der französischen

staatlichen DCS und der Marinesparte des französischen Rüstungskonzern Thales gesprochen. Damit würden deutsch-französische Konzerne vom U-Boot bis zum Flugzeugträger zur Weltspitze beim Bau von Marine-Schiffen zählen, nachdem sie dies bei Zivilflugzeugen schon sind.

Dabei erklären französische Regierungsvertreter (allen voran Nicolas Sarkozy, der neue Star der Regierungspartei UMP und ehemalige Industrie-Minister), dass der Zusammenschluss der Werften nur die Basis für eine weitergehende europäische Allianz ist. Sowohl was die Partner (speziell spanische und italienische Konzerne) als auch was den zivilen Schiffbau betrifft, ist die Herausbildung eines maritimen europäischen Monopolisten das Ziel.

Eine weitere von Sarkozy eröffnete Baustelle ist die Bildung eines „europäischen Champions“ auf dem Gebiet des Anlagenbaus für Energie-Erzeugung. Im Zusammenhang mit der Krise des Alstom-Konzerns 2004 und der Übernahme seiner Schulden durch den französischen Staat (in Verhinderung der Übernahme des Konzerns durch Siemens) wurde ein Konzept einer europäischen Neuordnung entwickelt. Einerseits soll die Partnerschaft zwischen Siemens und der französischen Atomindustrie (Areva-Konzern) im weltgrößten Atomkonzern Framatome-ANP weiter ausgebaut werden. Andererseits soll das konventionelle Kraftwerksgeschäft von Siemens und Alstom zusammengelegt werden, genauso wie die Hochgeschwindigkeits-Zugsparte beider Konzerne.

In diesem Zusammenhang steht auch die Übernahme der Kraftwerkssparte der ehemaligen österreichischen staatlichen Industrie, der VA Tech, durch Siemens an. Damit würde endgültig der größte Konzern der USA, General Electric, in seiner Kernsparte, dem Kraftwerksbau, herausgefordert. Der Kampf um den momentan besonders profitträchtigen chinesischen Markt ist tatsächlich schon längst zwischen diesen beiden Blöcken in aller Heftigkeit ausgebrochen.

Zu diesen Beispielen europäischer Konzern-Bildung könnten noch weitere hinzugefügt werden, besonders im Bereich der Pharma-Industrie (Sanofi/Aventis), der Gesundheitsversorgung, dem Energie- oder dem Finanzsektor.

Es sollen hier noch einige Charakteristika dieser neuen Erscheinung hervorgehoben werden:

(1) Es handelt sich im Kern zumeist um deutsch-französische Projekte, mit Minderheitsbeteiligungen anderer EU-Kapitale. Dies ist nicht überraschend. Einerseits kommen von den 100 größten Konzernen im EU-Raum 56 aus Deutschland oder Frankreich. In beiden Ländern ist ein wichtiger Teil der europäischen Industrie konzentriert. Andererseits ist das EU-Projekt von Anfang an stark durch die Allianz des französischen und deutschen Imperialismus bestimmt gewesen, die aus unterschiedlichen Gründen nach dem 2. Weltkrieg nur in dieser Allianz eine Basis für den Kampf um ihre verlorene Weltgeltung finden konnten.

(2) Das stärkere Gewicht des Finanzkapitals in Form der „internationalen Finanzmärkte“, wie es sich in den letzten zwei Jahrzehnten in den Vordergrund geschoben hat, führt zu einem verstärkten Zwang für Industrie-Konzerne, ihre Basis zu verbreitern. Insbesondere werden die europäischen Nationalstaaten als Heimatbasis zu klein, speziell in der Konkurrenzsituation zum übermächtigen US-Kapital. Die Größe der Finanzkapitale ebenso wie die Kapitalintensität von Gewinn versprechenden Hoch-Technologie-Projekten zwingen die Industrie-Konzerne in der EU zu verstärkter Kooperation, zu stark vertieften Allianzen als Vorstufe zu tatsächlichen europäischen Konzernen.

(3) Entgegen der offiziell verkündeten Ideologie der Marktradikalität wird in Bezug auf diese industriellen Allianzen massiver Staatsinterventionismus betrieben. Dies betrifft nicht nur reichlich Subventionen, Steuergeschenke und -vorteile, Nutzung von staatlicher Forschungsinfrastruktur etc. Es betrifft auch politische Intervention bei Auftragsvergaben, Aushebelung von Kartellgesetzen

(insbesondere wegen der „speziellen“ Interessen in Bezug auf Rüstungsgüter), jede Menge Staatsaufträge etc. Insbesondere die französische Regierung setzt hier ihre traditionelle „Industriepolitik“ in neuer Dimension fort. Ähnlich wie die USA wird auch in der EU inzwischen tatsächlich eine Form von Rüstungs-Keynesianismus betrieben. Die „Deregulierungspolitik“ ist dabei oft ein Türöffner für den Zugriff der großen europäischen Monopole z.B. auf ehemalige Staatsunternehmen der eigenen, aber insbesondere auch der kleineren Länder (siehe das Beispiel „VA Tech“).

(4) Trotz aller europäischen Dimension ist diese Industriepolitik stark von nationalen Einzelinteressen bestimmt. Insbesondere bei der sehr aktiven Rolle des französischen Staates macht sich die strukturelle Unterlegenheit des französischen Kapitals spiegelbildlich deutlich. Im Unterschied zu den deutschen Konzernen in den jeweiligen vorhandenen oder angestrebten Partnerschaften haben die französischen Unternehmen zumeist wesentliche Prozesse der „Verschlankung“ und „Modernisierung“ noch nicht durchgemacht (d.h. sie haben nicht wie im Fall der deutschen Werftindustrie zehntausende ArbeiterInnen gnadenlos wegrationalisiert). Trotzdem wird zumeist eine führende Rolle für die französischen Teile angestrebt, wohl auch aus Angst, was die Übertragung des deutschen Modells für Angriffe auf die eigene Arbeiterklasse bedeuten würde – diese Angriffe wollen die französischen Manager lieber unter eigener Regie führen. Daher die große Rolle des französischen Staates in allen „europäischen Champions“.

(5) Auf jeden Fall bedeutet der Prozess der Herausbildung europäischer Konzerne eine Kette von Angriffen auf die europäische Arbeiterklasse. Einerseits dienen Deregulierung und Privatisierung der Ausplünderung durch die Monopole und der Verdrängung kleinerer Konkurrenten – Sozialabbau, Massenentlassungen, Verschlechterungen von bisher öffentlich angebotenen Leistungen sind notwendig damit verbunden. Andererseits werden die „Umstrukturierungen“ in den übernommenen Bereichen zu Rationalisierung, Verschlankung und Dumping von Arbeits- und Lohnbedingungen genutzt. Dies trifft die ArbeiterInnen in der französischen oder spanischen Wertindustrie ebenso, wie aktuell die Beschäftigten des Alstom-Konzerns in ganz Europa.

## **Beispiel Alstom**

Das Beispiel Alstom zeigt aber auch, dass diese Attacke der europäischen Bourgeoisie im Rahmen der Bildung von „europäischen Champions“ auch eine Chance für die europäische Arbeiterklasse darstellt: Der Widerstand der Alstom-Beschäftigten ist international vernetzt und wird sich der politischen Dimension des Konfliktes immer mehr bewusst.

Seit einem halben Jahr wehren sich die Beschäftigten bei Alstom-Power in Mannheim gegen Massenentlassungen.

So glaubt dort wohl niemand, dass bei dem momentan boomenden Kraftwerksgeschäft die Frage der Nähe zum chinesischen Markt der Grund für Verlagerungen ist (wie das Management behauptet). Der Kampf gegen die Verlagerung jeder Maschine, allgemeiner gegen die angekündigten Entlassungen wird so zum Kampf dagegen, dass hier tausende von ArbeiterInnen als Schachfiguren auf dem Feld der „Neuordnung“ des europäischen Energie-Anlagenbaus durch Siemens, Alstom, Areva und die französischen und deutschen Politiker geopfert werden.

Dadurch, dass sich hier eine Belegschaft mit allen Mitteln gegen eine Massenentlassung zur Wehr setzt (z.B. durch tagelange „Betriebsversammlungen“) und in Verbindung steht mit den anderen von dem Manöver betroffenen Belegschaften in ganz Europa, wird hier ein Zeichen gesetzt, dass Widerstand möglich ist – wenn er denn gewollt und international koordiniert ist.

Es wird aber auch klar, dass die Politik der großen europäischen Konzerne, ihrer Allianzen und

koordinierten Angriffe nur durch eine ebenso koordinierte internationale Gegenwehr der Arbeiterklasse als ganzes möglich ist, die nicht bei der betrieblichen Auseinandersetzung stehen bleibt. Die Angriffe auf Sozialsysteme, Arbeitslose, prekär Beschäftigte sind nur die andere Seite des Umbaus der EU zu einem monopolistischen Konkurrenzblock gegenüber den USA. Die Opfer dieses Umbaus, ob sie in den neuen Monopolen noch Arbeit haben, vom Rauswurf bedroht sind oder schon ausgegrenzt sind, müssen nun vereinigt werden.

Letztlich geht es darum, dass die gewaltigen Produktionsmittel dieser großen europäischen Konglomerate allen Menschen, ob inner- oder außerhalb Europas, gleichermaßen zum Nutzen und nicht zum Fluch werden. Nur Vergesellschaftung und internationale Arbeiterkontrolle kann gewährleisten, dass sie nicht zu Destruktivkräften in den Händen einer immer aggressiver werdenden europäischen Monopolbourgeoisie werden.