



Der Preis für das Comeback

Wirtschaftspolitik Spanien wird zum Vorzeigeland Europas. Mit einem harten Sanierungsprogramm hat es seine Wettbewerbsfähigkeit wiedererlangt. Doch die Arbeitslosigkeit ist hoch. Die Reformer haben keinen Dank zu erwarten.

Es sieht hier fast aus wie im Schwabenland. So ordentlich. So akkurat. So reich. Eine gläserne Firmenzentrale reiht sich an die nächste. Nur die Parkbänke auf den Bürgersteigen weisen darauf hin, dass Alcobendas in der Nähe von Madrid liegt und kein Industriegebiet bei Stuttgart ist. Die Sonne scheint hier einfach öfter.

Mercedes-Benz ist auch da. Die spanische Zentrale des Konzerns hat ihren Sitz in Alcobendas. Vor dem Aufzug steht ein klotziger Geländewagen, dahinter geht es hinauf zu José Luis López-Schümmer, dem Präsidenten von Mercedes-Benz España, einem bärtigen Mann um die 50. López lächelt zufrieden. „Die Geschäfte laufen wieder gut“, sagt er.

Er hat Grund zu guter Laune. Der Absatz der Mercedes-Transporter ist schon

im vergangenen Jahr um über die Hälfte gestiegen. Die Autos sind bei spanischen Kleinunternehmern beliebt. Und in den ersten beiden Monaten dieses Jahres gingen in Spanien die Zulassungen für Autos noch einmal um 27 Prozent nach oben.

Besonders stolz ist López darauf, dass sein Land im vergangenen Jahr 2,4 Millionen Autos produzierte und die traditionellen Autoländer Italien und Frankreich immer weiter hinter sich lässt. Nur Deutschland liegt bei der Autoproduktion in Europa noch vor den Spaniern, allerdings mit weitem Abstand.

Nicht die Inlandsnachfrage, sondern der Export führte Spanien aus der tiefsten Wirtschaftskrise seit dem Bürgerkrieg in den Dreißigerjahren des vergangenen Jahrhunderts. „90 Prozent unserer Mercedes-Transporter und -Lastwagen, die wir in

zwei Werken im Baskenland produzieren, gehen ins Ausland“, sagt López.

Das Vorbild für den Aufschwung ist unverkennbar. In der Krise kopierten die Spanier das Geschäftsmodell der Deutschen und setzten auf den Export – mit Erfolg. Im Jahr 2014 gingen fast ein Drittel der spanischen Güter und Dienstleistungen ins Ausland. 25 000 neue Arbeitsplätze sind allein in den spanischen Autofabriken von Opel, Seat, Renault, Ford oder Nissan entstanden. Nachdem die Gewerkschaften einer Flexibilisierung der Produktion zugestimmt hatten, investierte Mercedes 190 Millionen Euro in die Fabriken. „Wir haben uns bewegt“, sagt López, der auch mal in Stuttgart gearbeitet hat.

Die Europäische Zentralbank geht davon aus, dass Spanien 2015 eine der Konjunkturlokomotiven Europas sein wird.



Spaniens König Felipe mit Seat-Beschäftigten in Martorell

Von einem billigen Euro und niedrigen Zinsen befeuert, soll das Wirtschaftswachstum dieses Jahr in Spanien auf 2,3 Prozent steigen. Die spanische Regierung rechnet für 2014 und 2015 mit einer Million zusätzlicher Arbeitsplätze.

Spanien steht zusammen mit Portugal und Irland dafür, dass eine tiefe ökonomische Krise eine Chance sein kann. Die Erfahrungen dieser Länder belegen, dass mit schmerzhaften Reformen auch in einer Währungsunion die Wettbewerbsfähigkeit wiedererlangt werden kann.

Spanien ist damit – vor allem in der Sicht liberaler Ökonomen – das Gegenmodell zu Griechenland, das sich in einem volkswirtschaftlichen Abstiegskampf verheddert hat und mit Schuldzuweisungen an den Rest der Euro-Gruppe immer mehr Zeit verliert. Einerseits.

Andererseits hat auch der spanische Erfolg seine Schattenseiten. Der Abbau der Massenarbeitslosigkeit, die immer noch bei 23,7 Prozent liegt, geht einfach nicht schnell genug. Und dieses Wochenende wird zeigen, dass die Reformer eher nicht mit der Dankbarkeit ihres Wahlvolks rechnen können.

Am Sonntag wird in Andalusien, der bevölkerungsreichsten Region Spaniens, gewählt, und alles andere als eine Niederlage der konservativen Partido Popular, die Spa-

nien regiert, wäre eine Überraschung. Zwei neue Protestparteien, Podemos und Ciudadanos, werden die spanische Parteienlandschaft aufmischen – nach dem Vorbild der griechischen Syriza. In Andalusien, wo seit Jahrzehnten die Sozialisten an der Macht sind, ist mehr als jeder Dritte arbeitslos.

Álvaro Nadal, 43, einer der Reformer Spaniens, empfängt direkt hinter dem Madrider Präsidentenpalast Moncloa in einem klassizistischen Palais. Der Wirtschaftswissenschaftler denkt flink und redet fast noch schneller. Nadal sitzt auf den wichtigsten internationalen Konferenzen neben dem spanischen Ministerpräsidenten Mariano Rajoy. Er gilt als dessen wichtigster Wirtschaftsberater. Sein Büro prägen dunkle strenge Möbel, der große Besprechungstisch ist bis auf den Rand mit olivgrünem Stoff bezogen.

„Unsere Inflation war nach dem Start des Euro immer zwei, drei Prozent höher als in Deutschland. So sank ab dem Jahr 2000 unsere Wettbewerbsfähigkeit auf den internationalen Märkten“, analysiert der frühere Harvard-Student Nadal. Doch anfangs hätten das billige Geld der EZB und ein großer Immobilienboom die Probleme zugekleistert. Dann kam 2008 der große Crash auf dem Immobilienmarkt, Spanien saß in der Falle.

Früher, in den Zeiten der spanischen Peseta, wäre die Währung einfach abgewertet worden. Es war ein probates Mittel, mit dem das Land in den Jahrzehnten zuvor immer wieder seine Wettbewerbsfähigkeit erhielt. Doch als die Krise ausbrach, war dieser Ausweg versperrt: Spanien hätte aus dem Euro aussteigen müssen. Eine Option, die damals in Spanien ernsthaft diskutiert wurde, aber mittlerweile selbst von Podemos-Chef Pablo Iglesias verworfen wird.

Spanien entschied sich für den harten Weg. „Wir sind das erste bevölkerungsreiche Land, das innerhalb einer Währungsunion eine interne Abwertung großen Stils vorgenommen hat“, sagt Nadal.

Die Steuern wurden 2011 angehoben, viele Leute auch in der öffentlichen Verwaltung entlassen. Es kam zu Massenarbeitslosigkeit, die Immobilienpreise sackten um mehr als 35 Prozent, die Löhne stag-

nierten, irgendwann begannen die Preise zu sinken.

„Seit 18 Monaten ist die Inflation niedriger als in Deutschland. Das gab es noch nie“, sagt Nadal. Er zeigt eine Grafik mit den Arbeitskosten. Danach hat Spanien durch Lohnzurückhaltung seine ab dem Jahr 2000 verlorene Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Ländern wie Frankreich und Italien komplett aufgeholt, selbst der Abstand zu Deutschland ist rapide geschrumpft.

Mercedes-Chef López-Schümmel bestätigt, dass in den Jahren der Krise die Löhne kaum stiegen. „Die Gewerkschaften haben akzeptiert, dass das alte System Inflation plus x nicht mehr funktioniert“, sagt der Manager, der auch den Verband der Automobilindustrie leitet. Arbeitszeiten seien flexibler geworden. Wenn eine Firma Verluste mache, könnten Lohnsteigerungen ausfallen. Und die Firmen stellten neue Leute ein, weil es einfacher sei, sie wieder zu entlassen, wenn die Investitionspläne nicht aufgehen.

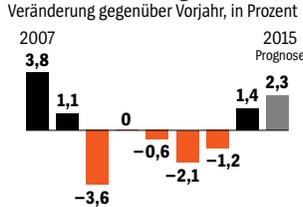
Spanien setzte auf ein Wunschprogramm der Liberalisierung. Doch die Fortschritte am Arbeitsmarkt sind mickrig. Noch immer ist es gerade für junge Spanier fast unmöglich, eine Festanstellung in ihrem Heimatland zu bekommen. Zeitverträge sind vielerorts so wertvoll wie ein Lottogewinn. Spanische Hochschulabsolventen finden leichter in Antwerpen, London oder Frankfurt einen adäquat bezahlten Job. Selbst Präsident Rajoy, als Wahlkämpfer eigentlich zu Berufsoptimismus verpflichtet, geht davon aus, dass es fünf weitere Jahre Wirtschaftswachstum braucht, bis wieder wie vor der Krise 20 Millionen Spanier einen Job haben.

In der Bauindustrie gingen in der Krise rund 1,8 Millionen Arbeitsplätze verloren. Angesichts vieler leer stehender Apartmenthäuser werden diese Jobs nicht mehr wiederkommen, auch wenn hier eine Trendwende in Sicht ist. Immerhin stiegen 2014 erstmals landesweit wieder die Preise für Wohnungen leicht an, nachdem sie zuvor um etwa 35 Prozent gefallen waren.

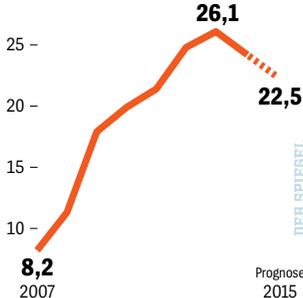
Der spanische Staat hat zudem immer noch an den Lasten teilweise größtenteils wahn sinniger Infrastrukturprojekte zu tragen. Acht

Spanischer Frühling

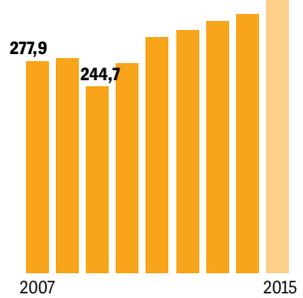
Wirtschaftsleistung



Arbeitslosigkeit in Prozent



Exporte in Milliarden Euro



Quelle: EU-Kommission

FOTO: MATTHIAS DESTERLE / ZUMA PRESS / CORBIS



Test eines ITP-Triebwerks für Airbus bei Sevilla: Großauftrag von Rolls-Royce

private Autobahngesellschaften sind pleite, weil sie am Bedarf vorbei neue Straßen gebaut hatten. Nun warten sie darauf, von der öffentlichen Hand gerettet zu werden. Acht Milliarden Euro würden wohl reichen, hat die Bauwirtschaft errechnet.

Selbst die Europäische Union, für die Spanien einer der größten Subventionsempfänger war, ist mittlerweile vorsichtiger geworden. Sie wollte die überflüssige Erweiterung eines Containerterminals im andalusischen Cádiz mitfinanzieren, der seit Jahren mit niedriger Auslastung kämpft. Nachdem der SPIEGEL (40/2014) darüber berichtet hatte, sah die EU Anfang März von einer Co-Finanzierung ab. Nun muss Spanien einen neuen Projektantrag für den Hafen stellen, den die staatliche Hafengesellschaft allerdings schon mithilfe von Krediten fast fertiggebaut hat.

Solche Altlasten machen dem Land bis heute zu schaffen. Die Forschungsförderung wurde gekappt, weil dem Staat, auch wegen sinnloser Prestigeprojekte, das Geld ausging. Dabei hat das Land gerade in zukunftssträchtigen Hightech-Sektoren enormen Nachholbedarf. Forschung und Entwicklung gelten bei vielen Unternehmen als große Schwachstellen, sie investieren zu wenig in ihre Zukunft.

Unternehmen wie der Turbinenhersteller ITP, der etwa acht Prozent seines Umsatzes in die Forschung steckt, sind die Ausnahme. Der Firma gelang es, ihre Expertise beim Bau der Turbinen für den Militärjet „Eurofighter“ auch auf Zivilflugzeuge zu übertragen. Wichtige Teile der Triebwerke, die die Flugzeuge von Airbus bis hinauf zum Großraumjet A380 oder auch die Boeing 787 antreiben, werden in Spanien entworfen und produziert.

Gerade hat Rolls-Royce, neben der spanischen Familienholding Sener, Großaktionär bei ITP, einen Vertrag unterschrie-

ben, der den Spaniern die Entwicklung von Hochgeschwindigkeitsturbinen überträgt, die ab dem Jahr 2025 moderne Flugzeuge antreiben sollen. Die Europäische Investitionsbank sprang ein, um auch in den Jahren der Krise die Forschung weiter zu finanzieren, als spanische Banken nicht mehr bereit waren, ins Risiko zu gehen.

Ein Glücksfall für Spanien sind Unternehmerinnen wie Mónica Martínez Walter, 44. Die Physikerin arbeitete als Forscherin in einem Max-Planck-Institut in Mainz, als 2001 überraschend ihr Vater starb. Sie musste als Präsidentin des Madrider Raumfahrtunternehmens GMV einspringen. Nun sitzt sie in einem bescheidenen Büro voller alter Landkarten an den Wänden und berichtet nüchtern von den Jahren, als die Banken plötzlich zweistellige Zinsen verlangten, weil die Finanzkrise auch in Spanien ankam.

„Wir mussten in der Krise schnell staatliche durch private Auftraggeber ersetzen und weiter internationalisieren“, sagt Martínez. Sie will aus ihrer Familien-AG mit 1500 Beschäftigten und Tochtergesellschaften in zehn Ländern einen Konzern machen.

Im Innenhof der Unternehmenszentrale liegen rote Sandhaufen mit kreisrunden Kratern. „Hier trainieren wir einen Roboter, sich auf dem Mars zurechtzufinden“, sagt Martínez. Das Unternehmen ist an der neuen Mars-Expedition der Europäischen Weltraumbehörde ESA beteiligt. Wenn die Europäer dort irgendwann in der Zukunft landen werden, sollen Roboter mithilfe von GMV autonom ihre eigenen digitalen Karten erstellen und sich dann mithilfe visueller Sensoren fortbewegen können, ohne gleich in den nächsten Graben zu fallen.

In Madrid arbeiten Hunderte Wissenschaftler und Techniker mit viel Improvi-

sationstalent an Lösungen für morgen. Mal geht es darum, wie ein künftiger Müllschlucker im Weltall den Weltraumschrott fangen kann, der in unterschiedlichem Tempo um die Erde saust. Mal soll die Software für die Satelliten des „Galileo“-Navigationssystems optimiert werden, mit denen die Europäer dem amerikanischen GPS irgendwann Konkurrenz machen wollen.

Doch Martínez hat gelernt, dass in der Krise vom Staat finanzierte Aufträge auch schnell mal kippen können. Deshalb ist sie froh, dass zunehmend private Konzerne wie Renault-Nissan oder Daimler zu ihren Kunden gehören. Wer Kometenjäger wie die europäische Raumsonde „Rosetta“ über viele Jahre im Weltall verortet und führen kann, wird das vielleicht auch bei den Autos der Zukunft schaffen.

Anders als Griechenland verfügt Spanien über Unternehmen, die international wettbewerbsfähig sind. Doch der Aufschwung ist wie in Athen durch politische Unwägbarkeiten gefährdet. Ende des Jahres sind Parlamentswahlen. Investoren fürchten populistische Parteien wie Podemos, die den Kapitalismus kritisch sehen. „Haben Sie neulich im Fernsehen das Foto von Trotzki gesehen, das der Podemos-Anhänger auf seinen Apple-Computer geklebt hatte?“, fragt einer der Unternehmer mit leichtem Gruseln in der Stimme.

Wirtschaftsfreundlicher kommt die ursprünglich katalanische Bürgerbewegung Ciudadanos daher, die den Mittelstand fördern und ein nationales Antikorruptionsprogramm auflagen will. Ciudadanos wie Podemos werden in Wählerumfragen zweistellige Ergebnisse zugetraut, weil neben der Wirtschaftskrise die traditionellen Eliten aus der konservativen und sozialistische Partei in schlimme Korruptionsaffären verwickelt sind.

Der konservative Präsidentenberater Nadal weist auf die hohen politischen Kosten der Reformen hin: „Wenn sie wie früher ihre Währung abwerten, sind die Unternehmen auf einen Schlag wieder wettbewerbsfähig. Wenn sie innerhalb des Euro-Raums abwerten, dauert das lange und ist schmerzhaft für jeden Einzelnen.“ Der Hausbesitzer müsse seinen Hauspreis reduzieren, wenn er verkaufen wolle. Der Arbeitnehmer verdiene weniger. Und der Unternehmer mache weniger Gewinne.

Damit die Früchte des Aufschwungs beim Wähler ankommen, hat Rajoys konservative Regierung dieses Jahr ein Wohlfühlprogramm aufgelegt. Die Steuern wurden reduziert, Autos dürfen weiter mit staatlichen Zuschüssen abgewrackt werden, das Geld fließt wieder reichlicher.

Mehr als drei Jahre interne Abwertung sind auch in einem politisch stabilen Land kaum durchhaltbar. Denn dann gibt es in der Regel Wahlen. Christoph Pauly