



DER ÜBERSEE-CLUB e.V.



DR. HEINRICH v. PIERER

Vorsitzender des Vorstandes der Siemens Aktiengesellschaft

DER EUROPÄISCHE MARKT IM UMBRUCH – CHANCEN UND RISIKEN

VORTRAG AM ÜBERSEETAG, 7. MAI 1993



Ein Franke – sehr geehrter Herr Präsident, sehr verehrte Damen, meine Herren – ist kaum prädestiniert, hier, auf so einer herausragenden Veranstaltung, wie es der Übersee-Tag ist, zu sprechen. Ich kann mir auch nicht vorstellen, daß ich mich durch das Tennisspielen oder durch meine journalistische Tätigkeit dafür besonders qualifiziert hätte. Ein Franke hat eigentlich schon bei den Bayern Schwierigkeiten, anerkannt zu werden; denn die Bayern sagen am liebsten: „Man muß dem Herrgott für alles danken, auch für einen echten Franken!“

Womit ich – ein Franke – heute in Hamburg einen maritimen Beitrag leisten und Anklang finden kann, das ist auch nicht allzu viel. Ich glaube, daß Sie die – künstlich angelegte – fränkische Seenplatte kaum gelten lassen, obwohl wir den Altbayern sagen, die künstlichen Seen in Westmittelfranken seien größer als der Schliersee. Aber das beeindruckt die Altbayern auch nicht. Dann haben wir in Franken natürlich noch den Rhein-Main-Donau-Kanal zu bieten, eine Binnenwasserstraße, die von Österreich über die Slowakei nach Südosteuropa bis ins Schwarze Meer führt. Wir haben einen Aufschwung von Schifffahrt und Hafenwirtschaft auch bei uns in Franken, allerdings verkehren gegenwärtig nur etwa sieben Schiffe täglich. Einstweilen ist der Freizeitwert viel größer als der wirtschaftliche Nutzwert. Insoweit weiß ich die Ehre sehr wohl zu schätzen, in der traditionsreichen Atmosphäre des Übersee-Tages heute zu Ihnen sprechen zu dürfen.

Gestatten Sie mir, lieber Herr Kruse, einen kleinen geographischen Nachhilfeunterricht, wirklich nur einen ganz kleinen: Ein Franke startet natürlich nicht vom Flughafen in München, vielmehr haben wir auch noch einen Provinzflughafen in Nürnberg. Von dort haben wir allenfalls Probleme, hier in Hamburg anzukommen, wenn über Hamburg zu viele Flugzeuge unterwegs sind. Dann starten wir etwas später. Sonst haben wir da keine großen Probleme.

Meine Damen und Herren! In Europa entwickelt sich neue Betriebsamkeit – nicht nur auf den Wasserstraßen. Die Wiedervereinigung Deutschlands und die wiedererlangte Offenheit der Länder Mittel-, Ost- und Südosteuropas verändern unseren Kontinent. Nach den Jahrzehnten der unnatürlichen Teilung kehrt Europa wieder zur Einheit zurück. Es ist keine Rückkehr zu überholten Grundmustern vergangener Zeiten. Es ist vielmehr die Kraft der Werte, die von alters her die Zivilisation und Vitalität dieses Kontinents ausgezeichnet haben: Liberalität, Wagemut, Toleranz und Weltoffenheit; Tugenden, die die Kaufmannschaft der Freien und Hansestadt Hamburg stets auswiesen.

Wir stehen sicher nicht vor einer Rückkehr zur mittelalterlichen Hanse. Aber ein enges Band wirtschaftlicher und politischer Zusammenarbeit von Tallin bis Nijmegen, die einst Ost- und Westausdehnung der Hanse markierten, und über diese Städte hinaus ist heute kein fernes Ziel mehr. Die Neuordnung Europas ist ein großer Gewinn für Handel und Wandel auf unserem Kontinent.

Historisch betrachtet ist dies alles weitaus weniger erstaunlich und revolutionär, als viele glauben: Die Ostseerainer, skandinavische Länder, Rußlands Ostseehäfen, die baltischen Staaten, Polen und Deutschland, bilden wieder einen natürlichen Wirtschaftsraum – nicht mehr und nicht weniger, und das haben sie schließlich jahrhundertlang getan. Siemens war in dieser Region im übrigen schon früh in seiner fast hundertfünfzigjährigen Geschichte tätig. In Sankt Petersburg gründete Werner von Siemens im Jahre 1853 die erste Auslandsniederlassung des Unternehmens. Kurz darauf folgte eine weitere in London. Beide waren blühende Gesellschaften, als der erste Weltkrieg diese Entwicklung jäh stoppte. In Hamburg sind wir erst viel später erschienen: aber immerhin schon vor genau hundert Jahren mit einem eigenen Büro, unserer heutigen Zweigniederlassung. Hier machen wir einen Umsatz von rund einer Milliarde DM. Wir beschäftigen knapp 3000 Mitarbeiter, und die fühlen sich in Hamburg besonders wohl. Heute kann sich zwischen Hamburg und seinem Hinterland im Osten wieder ein selbstverständlicher Austausch entwickeln. Genauso finden die Tschechische Republik und die angrenzenden Regionen Oberfranken, Oberpfalz und Niederbayern wieder zu guter Nachbarschaft zurück.

Ich habe meinen weiteren Ausführungen bewußt diese positive Skizze von Veränderungen in Europa vorangestellt. Natürlich wäre es ein leichtes, hier eine lange Liste auch von Sorgen zu präsentieren. Aber ich habe ein optimistisches Weltbild. Das wird Ihnen heute nicht verborgen bleiben.

Dennoch wäre es töricht, Bedrückendes zu verschweigen: die Rezession in Deutschland, mit der sich die Streikbilder dieser Tage so ganz und gar nicht vertragen. Ich habe in den letzten Tagen etwas Merkwürdiges bei uns im Unternehmen erlebt. Da haben wir am Vormittag noch darüber gerungen, ein Werk in einem der neuen Bundesländer am Leben zu erhalten. Es hängt sozusagen am Tropf. Wir machen dort große Verluste wegen fehlender Aufträge und zu hoher Kosten. Am Nachmittag haben wir im gleichen Kreis einen Bericht entgegengenommen über einen Streik, über illegale, gewalttätige Streikposten, die die arbeitswilligen Arbeiter am Zugang zum Gelände gehindert haben. Das sind Dinge, die man nur schwer miteinander vereinbaren kann.

Zu dem Bedrückenden gehören auch: Unklarheiten über den Fortgang der europäischen Integration – das Thema Dänemark ist ja schon angeklungen –, Fragezeichen hinter der Zukunft Rußlands und der furchtbare Krieg im ehemaligen Jugoslawien. Diese Liste ließe sich sicher noch verlängern. Aber ich halte es in einem Rahmen wie der heutigen abendlichen Zusammenkunft für angemessen, auch andere Aspekte zu erwähnen. Harvard-Professor Lester Thurow sieht Europa vor Japan und den USA als den Kontinent der Zukunft an. Warum? Er begründet dies mit der Größe und Aufnahmefähigkeit des europäischen Marktes, der zunehmend ein einheitliches Ganzes

bilde. Darüber hinaus bewirkten die Offenheit und Durchlässigkeit der Volkswirtschaften und Gesellschaften Europas eine besonders hohe Anpassungsfähigkeit. Standesschranken stünden der gesellschaftlichen Mobilität nicht im Wege. Interessengruppen übten konstruktiven – nicht destruktiven – Einfluß auf die gesellschaftliche Entwicklung aus. Die Arbeitsteilung zwischen Staat und Wirtschaft begünstigte den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt. Diese letzte Bemerkung – die Feststellung einer glücklichen Arbeitsteilung zwischen Staat und Wirtschaft – ist angesichts einer Abgabenquote von mehr als 43 Prozent für unser Land eine recht optimistische Feststellung.

Man muß Thurows überaus positive Beurteilung Europas nicht in allen Punkten teilen. Doch eines halte ich trotz aktueller Wirtschaftskrise und anderen Unwägbarkeiten für unzweifelhaft: Wir haben heute Anlaß, der Zukunft Europas zuversichtlicher entgegenzusehen, als das noch vor fünf Jahren der Fall war. Ringen um die Gestaltung des Wandels in Europa und um die Position unserer Länder und Unternehmen auf den Weltmärkten muß sein. Aber wir sollten uns dabei nicht nur von Risiken beeindrucken, sondern vor allem von Chancen ermutigen lassen. Ich will dies an einem konkreten Beispiel verdeutlichen: Nachdem die Grenzen Mittel- und Osteuropas offen sind, wird ein steil ansteigendes Verkehrsaufkommen zwischen West und Ost vorhergesagt. Allein bei den Güterströmen wird bis zum Jahre 2010 ein Zuwachs auf das Dreißigfache von heute prognostiziert.

Die vorhandene Infrastruktur – zumal in den neuen Bundesländern – ist mit dem bereits erreichten und erst recht mit dem absehbaren Verkehrsaufkommen überfordert, die Umwelt auch. Wie verhindern wir den Verkehrsinfarkt? Sicherlich nicht durch das Schließen unserer Grenzen, sondern vielmehr durch intelligentes Bündeln, Beschleunigen und Lenken von Verkehrsströmen.

Heute beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit bei der Güterbeförderung auf der Schiene in Deutschland gerade einmal zwölf Kilometer pro Stunde. Von Samstag bis Montag ruht der Verkehr fast ganz. Die Wagenumlaufzeit, also der Zeitraum von der Bereitstellung bis zur Wiederverfügbarkeit eines Güterwaggons, liegt innerhalb der alten Bundesländer bei 6,4 Tagen, in den neuen Bundesländern bei über zehn Tagen. Hier sind also erhebliche Potentiale für einen zügigeren Verkehrsfluß gegeben. Dasselbe gilt für Verbesserungen der Sicherungstechnik, mit denen sich nicht zuletzt eine drastische Verringerung der Blockabstände, also eine höhere Zugfrequenz, auf den vorhandenen Strecken erreichen ließe.

Die nötige Kreativität, das technische Vermögen und die ökonomischen Instrumente zur Lösung dieser Aufgaben besitzen wir. Beschwören wir also nicht nur die Brisanz der Situation, sondern nutzen wir die Chance zur Innovation! Wir reden im übrigen in unserem Lande soviel über die Förderung von Forschung und Entwicklung und über Subventionen. Wer Aufträge hat, braucht keine Subventionen. Ich glaube, dem öffentlichen Auftraggeber – er spielt ja bei dem öffentlichen Verkehr, in der Kraftwerkstechnik und in der Telekommunikation, also in der Nachrichtentechnik, eine überragende Rolle – würde es zukommen, wieder eine technische Vorreiterrolle in diesem Lande zu übernehmen. Dann müßte man nicht soviel über Subventionen, über die Förderung von Forschung und Entwicklung sprechen. Der Staat als Treiber von technischen Innovationen – etwas, was im übrigen in vorbildlicher Weise in den letzten Jahrzehnten die vielgescholtenden EVUs getan haben. Bei den EVUs waren Ingenieure, die Freude an der jeweils technisch besten Lösung gehabt haben. Dem ist unter anderem zu verdanken, daß der Kraftwerksbau in Deutschland international, nicht nur im nuklearen, sondern auch im konventionellen Bereich, einen so hohen technischen Stand hat.

Das wünsche ich mir in der Verkehrstechnik, in der Informationstechnik und auch noch in vielen anderen Bereichen. Verkehrsströme zu beherrschen ist bei der dichten Besiedlung Europas nicht mehr allein Aufgabe der nationalen Ebene. Unterschiedliche Spurweiten, Betriebsspannungen und Signaltechniken im Eisenbahnbereich oder unterschiedliche Systeme für die Luftraumüberwachung im Flugverkehr sind nicht nur anachronistisch. Sie sind echte Hindernisse auf dem Weg zu einer besseren Nutzung der vorhandenen Kapazitäten sowie zu höherer Umweltverträglichkeit und Energieeffizienz. Hier müssen und können wir Abhilfe schaffen!

Meine Damen und Herren! Der Verkehrsbereich zeigt beispielhaft: Der politische Wandel in Europa zieht weiteren Handlungsbedarf nach sich. Die Risiken liegen auf der Hand. Aber genauso greifbar sind die Chancen. Wenn wir sie nutzen, geht Europa aus der gegenwärtigen Umbruchsituation gestärkt hervor. Chancen bietet auch die hohe Anziehungskraft der Europäischen Gemeinschaft auf die übrigen Länder Europas. Das Streben zahlreicher Länder Nord-, Mittel- und Südosteuropas, eng an die EG heranzurücken oder die Mitgliedschaft zu erwerben, festigt Europas Position auf den Weltmärkten und wohl auch geopolitisch. Auf dem Weg zur ökonomischen Einheit ist Europa mit dem Binnenmarkt zuletzt immerhin ein gutes Stück vorangekommen. Wirtschaftliche und politische Einigung sind kein Gegensatz zu kultureller Vielfalt. Nationale Identität und regionales Brauchtum bleiben vielmehr Faktoren der inneren Ausgeglichenheit und des gesellschaftlichen Selbstverständnisses der Länder, Städte und Regionen Europas. Vielfalt kann wesentliches Wettbewerbselement und Wohlstandsmotor sein. Sie kann freilich auch zur Verzettelung und zu Kleingeist führen.

Mein Unternehmen gibt pro Jahr acht Milliarden DM für Forschung und Entwicklung aus. Davon kommen ganze zwei Prozent, etwa 160 Millionen DM, aus öffentlicher Förderung: je die Hälfte vom Bund und von Europa. Das ist keine Klage, daß es zu wenig wäre, sondern nur eine Feststellung. In manchen Bereichen liegen unsere Ausgaben für Forschung und Entwicklung im übrigen deutlich bei mehr als zehn Prozent vom Umsatz. So hohe Forschungs- und Entwicklungskosten brauchen einen großen Markt. Der deutsche ist zu klein. Sie brauchen den einheitlichen europäischen Binnenmarkt als Gegengewicht zu den großen Märkten in Japan und den USA. Seit 1. Januar 1993 haben wir nun den europäischen Binnenmarkt. Auch auf dem Gebiet der Eisenbahnen, der Telekom und der Kraftwerke soll er mit der Marktöffnungsrichtlinie herbeigeführt werden. Aber unsere Partner im Westen bewegen sich nicht im gleichen Tempo wie wir. Sie haben hohe Marktanteile bei uns in Deutschland, wir kaum welche in ihrem Lande.

Wie man es bestimmt nicht machen soll, dafür hat die SNCF, die französische Eisenbahnverwaltung, ein besonderes Beispiel gegeben. Man hat nämlich im November/Dezember des vergangenen Jahres noch flugs 140 Hochgeschwindigkeitszüge in Frankreich in Auftrag gegeben. Das deckt – wie Sie sich leicht vorstellen können – nicht etwa den Jahresbedarf, sondern den Bedarf etwa bis zum Jahre 2010. Seit Januar nun ist der Markt zwar offen, aber leider leergefegt. Im übrigen: daß man bezüglich der Märkte noch etwas zu lernen hat, das gilt – freilich auf einer anderen Ebene – auch für das Bundeskartellamt. Auch das Bundeskartellamt wird sich daran gewöhnen müssen, daß der relevante Markt heute nicht mehr der Markt der Bundesrepublik Deutschland, sondern der europäische Markt ist. Wenn wir – im Rahmen von Fusionskontrolle, was eine wichtige ordnungspolitische Aufgabe ist – Wettbewerbsbeschränkungen beurteilen, dann müssen wir den europäischen Markt betrachten und können nicht mehr deutsche Nabelschau betreiben. Wer für einen einheitlichen europäischen Binnenmarkt eintritt, der tritt noch lange nicht für eine „fortress Europe“ – für eine Festung Europa – ein.

Aus Sicht eines Unternehmens, das über die Hälfte seines Weltgeschäftes außerhalb Deutschlands macht – 45 Prozent machen wir in Deutschland, 75 Prozent in Europa, zwölf Prozent in den USA und vier bis fünf Prozent in Südostasien –, kann ich nur nachdrücklich vor Protektionismus und langwierigen Handelsstreitigkeiten warnen. Viel zu lange schon schwelt der Streit um die GATT-Runde. Je mehr sie sich zur Hängepartie entwickelt, desto stärker wird der Eindruck, daß hier der Schwanz mit dem Hund wedelt.

Vor dreißig Jahren, auf dem Übersee-Tag 1963, hat Ludwig Erhard – auf den ich mich nicht nur, weil er Franke war, gern berufe – zur Situation und Interessenlage Deutschlands gesagt: „Auf diesem engen Raum mit 52 Millionen Menschen könnten wir nicht gedeihen, könnten wir nicht gesicherte Arbeitsplätze schaffen, wären wir niemals fähig gewesen, zwölf Millionen Flüchtlinge und Heimatvertriebene aufzunehmen, wenn es uns nicht gelungen wäre, die Tore zur Welt zu öffnen.“ Wie vieles von dem, was Ludwig Erhard gesagt hat, gilt dies auch heute noch für ein Deutschland mit knapp 80 Millionen Menschen. Aber es gilt genauso für Europa im

Ganzen. Natürlich muß es ein wichtiges politisches Anliegen sein, im Gleichklang mit unseren Nachbarn im Westen Europa zu entwickeln. Soweit ich das überblicken kann, ist das einer der wenigen Bereiche, in denen es auch einmal zwischen Regierung und Opposition in unserem Land überhaupt keine Gegensätze gibt, sondern in denen die Dinge absolut gleich gesehen werden.

Wir müssen gegenüber unseren Nachbarn sicherlich behutsam und mit großer Geduld vorgehen. Aber wir müssen sie am Ende davon überzeugen, daß es zum freien Welthandel keine Alternative gibt. Es gibt kein besseres und wirksameres Konjunkturprogramm als den freien Welthandel!

Wir Europäer sollten uns allerdings auch nicht von jedem transatlantischen Grollen und Drohen zu sehr beeindruckt lassen und in die Knie gehen. Wir haben in den letzten Wochen die Diskussion auf dem Gebiet der Nachrichtentechnik, Telekom, in dem Kraftwerksbereich und dem der Luftfahrt erlebt. Das waren die Hauptankerkapitel in der Diskussion mit den Amerikanern. Hier geht es um eine angebliche Benachteiligung der amerikanischen Firmen in Europa bei öffentlichen Aufträgen. Die angebliche Benachteiligung stimmt so nicht. Ich gehe darauf jetzt nicht weiter ein. Ich könnte den Beweis dafür antreten. Ich glaube, daß das auch gar nicht so wichtig war für unsere amerikanischen Partner, hier einen weiteren Zugang zum Markt zu bekommen. Den haben sie in vielen Bereichen längst mit außerordentlich intelligenten Vertriebssystemen. Vielmehr meine ich, daß das Ziel viel eher war, die Emotionen, die in den USA nun mal da sind im Zusammenhang mit der hohen Arbeitslosigkeit, so zu nutzen, daß es zu einer „buy-American“-Stimmung auf diesen Gebieten kommt. Dieses – und da spreche ich wiederum aus leidvoller Erfahrung – ist den Amerikanern in den letzten Wochen und Monaten sehr erfolgreich im eigenen Lande geglückt. Das sage ich als Vertreter eines Unternehmens, das immerhin – wie ich angegeben habe – in den USA zwölf Prozent seines Umsatzes macht und sich mit 45 000 Menschen dort als ein amerikanisches Unternehmen fühlt.

Also: Etwas mehr Gelassenheit gegenüber diesen Drohgebärden ist wohl angebracht. Doch zurück zu Ludwig Erhard und zu seinem Plädoyer für freien Welthandel. Historische Parallelen zu ziehen ist außerordentlich gefährlich. Ich weiß, daß hier im Raum sicherlich viele sitzen, die ein wesentlich besseres und fundierteres historisches Wissen haben als ich. Ich weiß, daß ich mich jetzt etwas auf Glatteis – zumindest auf dünnes Eis – begeben. Aber hatten wir das deutsche Wirtschaftswunder nicht auch dem Umstand zu verdanken, daß wir in Deutschland niedrigere Kosten als unsere Nachbarn hatten und eine unterbewertete D-Mark? Gilt das nicht jetzt auch im Verhältnis zu unseren Nachbarn im Osten, wenigstens *cum grano salis*? In Mittel-, Ost- und Südosteuropa richten sich große Erwartungen auf uns. Es geht um Rat, Tat und Hilfe – nicht nur finanzieller Art. Es geht auch darum, den Handel zwischen diesen Ländern und unseren Märkten fair und vorbehaltlos zuzulassen. Darauf ist gerade auch schon von Ihnen, Herr Präsident, verwiesen worden.

Ländern mit umfassenden Finanztransfers auf die Sprünge zu helfen, ihnen dann aber die Absatzmärkte für ihre Güter zu verweigern, wäre zwar offensichtlich unsinnig, und doch ist die Versuchung groß und der Ruf nach Schutz vor Billiglohnkonkurrenz aus dem Osten gar nicht selten. In der Tat besitzen die Reformländer Mittel- und Osteuropas Kostenvorsprünge in einer Größenordnung, die nicht durch Produktivitätsvorteile unserer hiesigen Betriebe ausgeglichen werden können. Man muß keine verquerten Szenarien entwickeln. Die tatsächlichen Gegebenheiten sind hinreichend plastisch:

Zwischen Ingenieurbüros, Handwerksbetrieben oder Industriefertigungen in Vorpommern, der Sächsischen Schweiz oder auch Niederbayern, der Oberpfalz und ähnlich leistungsfähigen Unternehmen im polnischen oder tschechischen Grenzland liegen oft nur einige Kilometer. Sie liegen an denselben Straßen oder Bahnstrecken, haben also kaum Infrastrukturnachteile. Ausbildungsniveau und Qualifikation der Menschen sind durchaus gut. Sie verstehen weitgehend unsere Sprache, viele Menschen dort sprechen deutsch. Unterschiede bestehen bei den Arbeitszeiten und den Arbeitskosten. Hier ist das Gefälle gewaltig.

Meine Damen und Herren! Ich bin damit an einem Punkt angelangt, der mir ganz besonders am Herzen liegt. Wir reden in unserem Lande viel über die konjunkturellen

Probleme, die wir haben, aber zu wenig über die strukturellen Probleme. Die konjunkturellen Probleme werden vorübergehen – Ende dieses oder Anfang nächsten Jahres. Wie jede Konjunkturdelle wird auch diese verschwinden. Aber die strukturellen Probleme werden uns bleiben. Dabei meine ich mit den „strukturellen Problemen“ nicht zum Beispiel die Halbleiterfrage, die Chips und die Abhängigkeit von Ostasien und neuerdings von den USA, die im letzten Jahr in der Diskussion eine so große Rolle gespielt hat. Diese Abhängigkeit – man kann das nur immer wieder betonen, es wird aber nur schwer auf einen gehört – ist keine technische. Wir haben keinen technischen Rückstand. Wir haben allerdings massive wirtschaftliche Probleme, die wir auch mit unseren Marktvolumina, die wir haben, nicht so schnell werden lösen können.

Nein, darüber wollte ich nicht reden, sondern ich wollte über die Tatsache sprechen, daß uns in Deutschland heute etwa fünf Millionen rentable Arbeitsplätze fehlen. Wir haben etwas mehr als drei Millionen Arbeitslose, wir haben eine Dreiviertelmillion Menschen in ABM-Projekten, wir beschäftigen Menschen auf nichtrentablen Arbeitsplätzen, bei Werften, Stahl, Kohle und in der Landwirtschaft. Weitere Arbeitsplätze gehen in unserem Lande ständig verloren. Man braucht nur die Zeitung aufzuschlagen, um das zu verfolgen. Woher kommt das? Die Arbeitskosten in Deutschland sind zehn- bis zwanzigmal so hoch wie in der Tschechischen Republik, in der Slowakei, in Ungarn und Polen. Mit leichten Abstufungen stimmt die Zahl. In Rußland liegen die Arbeitskosten noch viel tiefer. Das wissen wir. Das ist aber abhängig von dem jeweiligen Wechselkurs. Das kann man schon gar nicht mehr rechnen.

Ich habe einmal eine Gegenüberstellung wirklich vergleichbarer Tätigkeiten in unserem Unternehmen in Deutschland und anderen Ländern anfertigen lassen – damit mir niemand entgegenhalten kann, ich vergliche Äpfel mit Birnen –, also für eine Tätigkeit in der Fertigung von Halbleitern, in der Fertigung von Chips. Die Arbeitsstunde kostet uns in München und Regensburg 31 DM, in Villach, Österreich – wo wir ein Werk haben –, 26 DM, in Singapur 7,50 DM und in Malakka und Penang, also in Malaysia, 2,50 DM. Es handelt sich um unmittelbar vergleichbare Tätigkeiten. Nun werden Sie sagen, das sei nicht so ganz unbekannt. Aber wir haben dieses Problem nicht nur auf der gewerblichen, sondern wir haben es genau so auf der Ingenieurseite, auf dem Gebiet der Software. In Ungarn betragen die Kosten ein Drittel, in der Tschechischen Republik etwa zehn Prozent oder weniger, in Indien 30 Prozent. Sie wissen vielleicht, daß in Indien große Softwarezentren aller großen Computerfirmen der Welt eröffnet werden. Auch wir sind dabei, dort ein Softwarezentrum aufzubauen. Wir haben es vor einem bis zwei Jahren gegründet, haben heute 250 bis 300 Leute und werden in kurzer Zeit dort 1000 indische Ingenieure beschäftigen – hochqualifizierte Leute, die diese Software mindestens genauso gut schreiben können wie unsere hiesigen Mitarbeiter, nur zu Kosten, die bei 30 oder 25 Prozent unserer Kosten in Deutschland liegen. Taiwan: die Hälfte deutscher Kosten, Rußland wiederum kaum rechenbar, ein bis fünf Prozent, abhängig davon, wie der Rubelkurs gerade ist.

Was das Bedrohliche ist: häufig wird nicht beachtet, daß wir mittlerweile einen massiven Wettbewerbsnachteil gegenüber den USA haben. Auch hier haben wir Ingenieur-tätigkeiten in unserem Hause verglichen, gleichartige Tätigkeiten, die wir in Erlangen und an einem unserer Standorte in den USA ausüben. Die amerikanische Ingenieurstunde kostet zwei Drittel der Ingenieurstunde in Deutschland. Warum ist das so? Der amerikanische Ingenieur verdient netto ungefähr genausoviel wie sein deutscher Kollege, aber die Lohnzusatzkosten sind ganz andere. Er arbeitet nicht wie in Deutschland 1550 Stunden – wenn es ein gesunder Mensch ist, sonst ist es noch ein bißchen weniger, wie wir von unserem hohen Krankenstand wissen – sondern er arbeitet um die 1800 Stunden. Zusätzlich schlägt uns im Augenblick natürlich auch noch der zu niedrige Dollarkurs ins Gesicht. Alles zusammen führt dahin, daß die Ingenieurstunde eines Amerikaners zwei Drittel der Stunde eines deutschen Ingenieurs kostet. Dabei kann niemand sagen, daß dort eine geringere Produktivität, eine schlechtere Ausbildung, eine geringere Motivation wäre – nein, ganz im Gegenteil: Das sind hochmotivierte, hochqualifizierte Leute, die ihre Arbeit genauso gern und genauso gut erfüllen wie die deutschen Kollegen.

Wir haben ja einmal gedacht, wir könnten eine „Blaupausenation“ werden. Also: Wir geben die niedrigen gewerblichen Tätigkeiten auf und flüchten dafür in die hochwertigen Ingenieur­tätigkeiten. Das war schon immer eine Fehlmeinung, und zwar deshalb, weil es keine Ingenieur­tätigkeit geben kann ohne eine gewerbliche Basis. Diese Erkenntnis hat sich nun allmählich durchgesetzt. Aber es ist auch aus dem Grunde nicht mehr möglich, weil wir heute selbst bei den Ingenieur­stunden, Ingenieurkosten, deutliche Rückstände haben.

Die Arbeitsplätze, die heute verlorengehen – und wir sehen ja eine Erosion von Arbeitsplätzen –, kommen bei einer konjunkturellen Erholung nicht mehr zurück. Wenn wir uns heute auf dem Weltmarkt bewähren wollen – ein Unternehmen wie das unsere muß das tun –, dann können wir nicht nur sagen: Wir müssen Weltmarktpreise anbieten, sondern wir müssen natürlich auch Weltmarktkosten haben, wie unsere Konkurrenten. Da bleibt nichts anderes übrig, als die Kostenvorteile, die anderswo bestehen, auch für uns zu nutzen. Natürlich kommt bei Verlagerungen von Produktionen – und neuerdings in verstärktem Maße von Ingenieurleistungen – auch dazu, daß niemand, der einen Markt erschließen will, wie zum Beispiel Südostasien, die Länder auf Dauer als Importländer betrachten kann. Wir können nicht auf Dauer von hier dorthin exportieren, sondern wir müssen Wertschöpfung vorab verlagern. Es sind also zwei Entwicklungen, die sich überlagern und sich verstärken: niedrige Kosten und Wertschöpfung vor Ort. Ich beobachte, daß viele deutsche Unternehmen – nicht nur meines – diesen Weg gehen.

Südostasien ist im übrigen – das Stichwort – ein attraktiver Markt. Auf dem Gebiet der Elektrotechnik und Elektronik sind 29 Prozent des Weltmarktes in Südostasien einschließlich Japan, rund 25 Prozent jeweils in Europa und den USA. 29 Prozent also in Südostasien – davon allerdings 22 Prozent in Japan – nur 7 Prozent in den Ländern Südasiens außerhalb Japans. Zum Vergleich: Bundesrepublik Deutschland 8 Prozent. Also noch ist der Markt der Bundesrepublik Deutschland auf dem Gebiet der Elektrotechnik und Elektronik etwas größer als der ganze südostasiatische Markt außerhalb Japans. Ich erwähne das, weil es sich neuerdings in der Presse immer wieder so gut macht zu sagen, die deutschen Unternehmer hätten den Weg nach Südostasien verschlafen. Man muß die Dinge einmal etwas zurechtrücken. Aber die Bevölkerung ist zwanzigmal so groß wie die der Bundesrepublik Deutschland. Wir haben ein dramatisches Wachstum von 10 bis 15 Prozent auf unserem Gebiet. Die Dynamik und der Wille dieser Menschen, ihre Lebensverhältnisse zu verbessern, sind außerordentlich beeindruckend. Deshalb werden wir alles daran setzen, um die 4 Prozent an unserem eigenen Umsatz, die wir dort im Moment haben, deutlich auszuweiten – auf einem hochwettbewerbsintensiven Markt im übrigen; denn das, was wir tun, tun natürlich alle anderen Unternehmen der Welt ganz genauso. Nun werden Sie sich fragen, ob ich für dieses Problem eine Lösung hatte. Ich habe natürlich keine einfache Lösung dafür. Aber ich glaube, daß man folgendes tun muß:

Erstens: Wir müssen Produktivitätsprogramme bei uns selbst auflegen, also wir müssen schneller, besser und kostengünstiger werden. Wir müssen die gesamte Wertschöpfung verbessern. Das führt dazu, daß wir teilweise in der Lage sein werden, die eigene Wertschöpfung bis zu 50 Prozent zu verringern, Fertigungstiefe an andere abzugeben, teilweise im Inland, im wesentlichen aber im Ausland. Bei diesen Produktivitätsprogrammen ist Arbeitsplatzabbau niemals ein Selbstzweck. Sondern der Zweck ist eigentlich, mit kostengünstigeren Produkten mehr Umsatz zu machen. Aber weniger Arbeitsplätze sind leider häufig die notwendige Folge, vor allem dann, wenn einem der konjunkturelle Wind auch noch ins Gesicht bläst.

Zweitens: die Verlagerung von Tätigkeiten ins Ausland, zumindest der lohnintensiven Tätigkeiten, um eben dann mit einer vernünftigen Mischkalkulation, mit in- und ausländischen Waren, noch vernünftige Preise bieten zu können.

Drittens, und das ist ein Wunsch an die Politik: Wir können in der deutschen Wirtschaft keine neuen Belastungen brauchen, keine neuen Steuern. Wir müssen beim Umweltschutz einmal eine Pause einlegen. Auch das Thema Pflegeversicherung – so dringend dieses Problem sicher ist – ist in diesem Zusammenhang zu sehen. Die Energiesteuer, der Kohlepenny und wie das alles heißt gehören dazu. Es muß Schluß sein mit der Steuererfindungsmentalität in unserem Lande.

Viertens: Wir werden in Zukunft – das ist den meisten wohl klar, aber man sollte es auch deutlich sagen –, für eine absehbare Zeit kleinere Brötchen backen müssen. Schon das Halten des Wohlstandes, den wir haben und der auf der Welt fast einzigartig ist –, wäre ein großer Erfolg. Ernst zu nehmende Konkurrenz wächst überall heran. Es erfordert nicht viel Phantasie, sich leistungsfähige Ingenieur- und Softwarezentren etwa in Rußland vorzustellen.

Der Botschafter der Russischen Föderation ist heute Gast auf dem Übersee-Tag. Herr Botschafter, mit dem Weg Ihres Landes verbinden die Menschen und Unternehmen in Deutschland, wie Sie wissen, große Hoffnungen auf eine fruchtbare Zusammenarbeit. Unter außerordentlich schwierigen Bedingungen werden in Ihrem Land dafür derzeit die Voraussetzungen geschaffen. Wir würden Ihrem Lande gern noch mehr helfen im Sinne einer echten Hilfe zur Selbsthilfe, als das augenblicklich praktiziert werden kann.

Meine Damen und Herren! Dies alles sind Schlaglichter auf ein Europa, dessen Märkte im Umbruch sind. Zeiten des Umbruchs sind stets fordernd und nicht in jeder Hinsicht kalkulierbar. Sie bringen Unsicherheiten und Unbequemlichkeiten mit sich. In Deutschland – auch in den neuen Bundesländern – erleben wir das in weit- aus gemäßigterer Form als etwa in den Nachfolgestaaten der Sowjetunion. Aber es ist nicht zu übersehen, daß wir uns schon mit den veränderten Bedingungen unseres eigenen Landes schwertun. Das hat sich zuletzt beim mühsamen Zustandekommen des Solidarpaktes gezeigt.

Mir liegt es fern, in die allgemein üblich gewordene Schelte von Politik und Politikern einzustimmen. Sicherlich gibt es auch in der Politik menschliche Schwächen, vielleicht zu viele menschliche Schwächen. Aber die Politik ist ein schwieriges Geschäft geworden, auch unter dem Einfluß der Medien. Die Erwartungshaltung des Publikums ist außerordentlich hoch – nicht nur bei uns im übrigen, sondern zum Beispiel auch in Frankreich, wie der tragische Vorfall der letzten Tage deutlich gemacht hat. Heute, so glaube ich, ist es leichter, ein – auch ein großes – Unternehmen zu führen, als ein Ministerium oder gar den Staat. Ich möchte sagen, daß ein Volk, das auf Dauer mit seiner politischen Elite nicht im reinen ist, sondern im Konflikt lebt, in große Schwierigkeiten geraten wird. Ich plädiere auch da für etwas mehr Realitätssinn und etwas mehr Fairneß nicht zuletzt gegenüber der Politik. Ich werbe allerdings auch leidenschaftlich dafür, daß wir uns über Tagesfragen hinaus langfristigen Erfordernissen zuwenden – für Unternehmen eine Selbstverständlichkeit, sie bekämen sonst schnell die Quittung vom Markt. Aber für unser Land und für Europa ist dies genauso unverzichtbar. Politiker, Management und gesellschaftliche Gruppen dürfen sich nicht mit der Verwaltung des Status quo zufrieden geben. Was Karl Schiller hier, in seiner Vaterstadt Hamburg, vor fünfundzwanzig Jahren auf dem Übersee-Tag sagte, ist heute so aktuell wie damals: „Freiheit und Wohlstand draußen und drinnen können nicht durch Konservierung des Gestrigen gesichert werden, sondern nur durch Mut zum wirtschaftlichen und politischen Wettbewerb um das Morgen.“

Wir brauchen Offenheit für die Zukunft und Bereitschaft, wegweisende Entscheidungen zu treffen. Ein Beispiel unter vielen ist dafür die Energiepolitik. Hier geht es nicht um Zeithorizonte von ein oder zwei Jahren, sondern von zwanzig Jahren und mehr, und nicht nur um eine nationale Aufgabe und schon gar nicht um eine Aufgabe, die innerhalb von Landesgrenzen, oder um eine Aufgabe, die – verzeihen Sie mir, Herr Bürgermeister – innerhalb von Stadtgrenzen zu lösen ist. Dieses ist eine internationale Aufgabe, eine europäische Aufgabe. Sie hat eine ganz andere Dimension als die, die augenblicklich in dieser Frage angewandt wird.

Als Unternehmen hüten wir uns davor, selbst Energiepolitik zu machen, sondern wir handeln innerhalb der politisch gesetzten Rahmenbedingungen. Aber wir können nicht ins Blaue hinein forschen, entwickeln und Milliardenbeträge investieren aufgrund vager Optionen zum Einstieg zum Ausstieg. Hier brauchen wir ein Mindestmaß an Klarheit und Verlässlichkeit. Wir erwarten im zusammenwachsenden Europa bei allen Beteiligten eine Perspektive, die über den nationalen Blickwinkel hinausreicht, zum Beispiel auch berücksichtigt die vorwärts gerichtete Zusammenarbeit, die zwischen französischen und deutschen Unternehmen auf diesem Gebiet besteht.

Das eigentliche Problem der Kernenergie – um das einmal deutlich beim Namen zu nennen – ist nicht in unserem Lande, das eigentliche Problem ist in Osteuropa. Dort sind 58 Reaktoren nach wie vor am Netz, davon 16 vom Typ Tschernobyl – sicherlich mit nichtvergleichbaren Sicherheitsauslegungen. Nicht überall sind die Verhältnisse so, wie sie in Tschernobyl waren. Aber wir müssen auch sehen, daß sieben Jahre nach Tschernobyl praktisch keine Verbesserungen erfolgt sind. Ich frage die, die über die Verantwortbarkeit der Kernenergie in unserem Lande reden, wo eigentlich ihr Verantwortungsgefühl gegenüber den Millionen von Menschen, die von solchen Umständen betroffen sind, geblieben ist.

Wir reden nicht über Beträge, die diese Volkswirtschaft im Zusammenwirken mit anderen nicht leisten könnte. Natürlich wäre das niemals eine deutsche Aufgabe allein, sondern eine, die man im europäischen Verbund, zumindest zusammen mit den Franzosen, lösen müßte. Diese Aufgabe würde auch unsere Kräfte nicht übersteigen. Wir reden über einen Betrag von 12 bis 14 Milliarden DM. Davon müßten nur 4 Milliarden DM etwa importiert werden. Der Rest konnte in nationaler Wertschöpfung erbracht werden. Es waren Beträge, die auch nicht in einem Jahr anfallen, sondern auf einige Jahre zu verteilen wären. Also: Vom Finanziellen her kein unüberwindbares Problem. Doch trotzdem sind wir bei dieser drängenden Aufgabe bisher noch nicht weitergekommen. Es reicht eben nicht, kurzfristiges Krisenmanagement zu betreiben. Das allein öffnet Deutschland, Europa und unseren Unternehmen nicht die Tür in eine erfolgreiche Zukunft auf den Weltmärkten. Mutige Schritte setzen einen inneren Kompaß voraus. Um heute Strategien zu entwickeln, die weit ins nächste Jahrtausend reichen, brauchen wir nicht zu wissen, ob 2002 oder 2010 gerade ein Konjunkturaufschwung oder -abschwung sein wird.

Wir müssen aber visionäre Vorstellungen über die Welt von morgen gewinnen. Vieles bleibt dabei im Vagen, manches zeichnet sich ab: Die größte Dynamik und der größte Problemstau werden dort zu finden sein, wo die Bevölkerungen am stürmischsten wachsen: in Asien die Dynamik, in Afrika der Problemstau. Die politische und wirtschaftliche Führungsposition der USA wird nicht mehr so eindeutig sein wie heute. Mexiko wird von der NAFTA besonders profitieren. Argentinien und Chile könnten einen weiteren regionalen Wachstumspol im Süden Amerikas bilden.

In Europa wird das Wohlstandsgefälle zwischen West und Ost geringer sein als heute. Die heimischen Bevölkerungen werden schrumpfen – in Westeuropa schneller als in Süd- und Osteuropa. Ihr Durchschnittsalter wird zunehmen und viel höher liegen als in allen anderen Erdteilen. Die Nachfolgestaaten der Sowjetunion werden sich nur mühsam von dem Joch eines Dreivierteljahrhunderts kommunistischer Herrschaft befreien. Als Brücke zu Asien werden sie an Attraktivität gewinnen. Deutschland wird dann gerade ein Prozent der Weltbevölkerung aufweisen.

An Europas Unternehmen und Bürger stellt dies große Anforderungen: Von ihnen werden die Fähigkeiten von Langstreckenläufern verlangt; denn es gilt, den tiefgreifenden Veränderungen Europas und der Welt in den kommenden Jahrzehnten gerecht zu werden. Dazu braucht es einen langen Atem. Zugleich müssen sie aber auch den Kurzstreckensprint beherrschen; denn es ist zwingend, daß die europäischen Volkswirtschaften konjunkturell schnell wieder Tritt fassen und ihre internationalen Spitzenpositionen halten beziehungsweise wiedererringen müssen. Kurz gesagt: Allesamt müssen wir schneller, besser und kostengünstiger werden, um unsere Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Denn eines ist sicher: Die Quellen unseres Wohlstandes werden in Zukunft noch stärker als bisher schon auf den Weltmärkten außerhalb Europas liegen. Gute Aussichten also für die hanseatische Kaufmannschaft, gute Aussichten für den Übersee-Club, Chancen und Aufgaben für jeden, der die Zeichen der Zeit erkennt!

Meine Damen und Herren! Ich habe am Anfang gesagt, ich würde alles in allem ein optimistisches Weltbild zu vermitteln suchen. Nun ist Optimismus nicht gleichzusetzen etwa mit Oberflächlichkeit und Naivität. Als Karl Popper einmal gefragt wurde, wie er denn ein Optimist sein konnte angesichts der Unberechenbarkeit der Weltläufte, hat er gesagt: „Ich bin ein Optimist, weil ich darauf vertraue, daß ich den Mut, die Kraft und die Fähigkeiten habe, mit allen Problemen die da kommen werden, auch fertig zu werden.“ – So denke ich auch.

