

Tag der Europäischen Binnenschifffahrt am 29.09.2005 in Mannheim

Die wirtschaftlichen Perspektiven des Alten Europa im globalen Wettbewerb

Von Hessel Lindenbergh

Sehr geehrter Herr Professor Schröder,

Sehr geehrte Damen und Herren,

**es ist mir eine große Ehre, am heutigen Tag der
Europäischen Binnenschifffahrt hier in Mannheim zu Ihnen
sprechen zu dürfen.**

**Wenn Ihre Wahl auf mich, als Vertreter der Deutsch-
Niederländischen Handelskammer gefallen ist, so freut
mich das nicht zu letzt deshalb, weil Wasserwege eine
zentrale historische Verbindung zwischen unseren Ländern
markieren, weil über das Wasser wesentliche Schritte zur
wirtschaftlichen und kulturellen Integration des „Alten
Europa“ erfolgten, weil innovativer Kaufmannsgeist und
kreativer Intellekt Grenzen überwinden konnten und die
Mehrung des gesellschaftlichen Wohlstandes
voranbrachten.**

Ich stehe also heute vor einem Forum, welches bestens vertraut ist mit den Risiken und Chancen der Überwindung von Grenzen und Internationalisierung und das zugleich auch die Herausforderung eines globalen Wettbewerbs annimmt.

Außerdem möchte ich Ihnen meine Komplimente aussprechen für die positiven Entwicklungen, die die Binnenschifffahrt in den letzten Jahren erlebt hat. Zwar waren nicht alle Sektoren der Binnenschifffahrt gleichermaßen betroffen, aber wenn wir den Tanktransport, den Trockenladungsbereich und den Containertransport betrachten, dann können wir durchaus von Erneuerung und Erweiterung der Flotte, von Wachstum des Ladungsangebots und von Optimismus sprechen.

Die Binnenschifffahrt nimmt in der Europäischen Union eine wichtige Rolle ein. Zwischen 1994 und 2004 hat der Güterstrom stark zugenommen und nach aktuellen Erwartungen wird dieser Strom in den Jahren bis einschließlich 2020 insgesamt noch um ungefähr 35% steigen. Kapazitätsdefizite der übrigen Transportwege, stark steigende Kosten des Straßentransports und strengere Sicherheitsvorschriften kommen der Binnenschifffahrt zugute. Außerdem bietet die Erweiterung

der EU weitere Wachstumsmöglichkeiten auch für bereits bestehende Unternehmen in Westeuropa, da der Sektor der Binnenschifffahrt in den neuen EU-Ländern noch nicht gut entwickelt ist.

Natürlich sehe ich auch Sorgen: Überkapazitäten in machen Teilmärkten, Nachfolgeprobleme in den Familienunternehmen und technische Engpässe wie zum Beispiel Brückenhöhe, Fahrwassertiefe, Schleusenbreite, jetzt wo die Schiffe größer und schneller geworden sind.

Aber ich erwarte, dass der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamttransport zunehmen wird. Die Binnenschifffahrt spielt seit Jahrhunderten eine wichtige Rolle im Transport. Die Anpassungsfähigkeit der Schiffer mit ihren Familien, die Flexibilität der Unternehmer und ihrer Interessenverbände haben dafür gesorgt, dass die Branche nach wie vor eine bedeutende Rolle spielt.

Aber verehrte Damen und Herren, lassen Sie uns nicht glauben, dass Veränderungen und Herausforderungen abnehmen werden. Alle Unternehmer, nicht nur Sie, sondern auch Umschlagunternehmen und ihre Kunden müssen öfter und schneller reagieren, antizipieren, innovieren um erfolgreich zu bleiben.

Veränderungen und die Geschwindigkeit mit der diese Veränderungen sich vollziehen, sind das Thema meiner heutigen Ausführungen.

Allgemein gilt, dass diejenigen, die ihre heutige Existenz vor allem auf Ideen der Vergangenheit bauen, den Ansprüchen der Zukunft nicht gewachsen sein werden. Die Globalisierung unseres Lebens- und Arbeitsumfeldes ist unsere größte Herausforderung. Europa ist nicht länger unsere vertraute Basis, es ist der Ausgangspunkt für unsere Planung. Der Welthandel verdoppelt sich alle zehn Jahre. Der chinesische Außenhandel verdoppelt sich sogar alle drei Jahre. Der Welthandel wächst zwei Mal schneller als die Weltproduktion. Vor zwanzig Jahren kam ca. 10% des industriellen Transports aus Entwicklungsländern. In Kürze werden dies über 30% sein.

Chinas Lohnkosten betragen immer noch 5% von denen der Europäischen Union. China konkurriert jedoch nicht nur im Bereich der technisch anspruchslosen und billigen Massenproduktion. Mit mehr als vier Millionen Universitätsabsolventen in China und Indien konkurriert Asien zunehmend mit Europa bei „high-tech, high-skills, high value added“ Produkten.

Weder Deutschland noch die Niederlande noch die

Europäische Union können Wohlstand als selbstverständlich voraussetzen. Es gibt zahlreiche Beispiele in der Geschichte, dass Länder oder Machthaber, die sich unantastbar fühlten, ihre Positionen schnell verloren haben. Um im Prozess der Globalisierung mithalten zu können, sind innovatives Unternehmertum wesentlich.

Lassen Sie uns die Ökonomie in der Welt einmal näher betrachten. Es ist eindeutig, dass das Wachstum Amerikas seine Kapazitätsgrenzen beinahe erreicht hat, die asiatische Ökonomie schnell expandiert und der Wirtschaft in China sogar Überhitzung droht – während Westeuropa enttäuschende Entwicklungen zeigt.

Weltweit ist die Inflation gering, und es bestünde kein Grund zur Sorge, wenn nicht die Rohstoffpreise, insbesondere der Ölpreis, so stark gestiegen wären. Darüber hinaus sind die langfristigen realen Zinsen ungewöhnlich niedrig, auch in Amerika.

Bleiben wir noch eben bei Amerika: Die USA bilden eine dynamische Ökonomie mit starken, konkurrierenden Marktteilnehmern, mit einer Finanzpolitik, die schnell auf

unerwartete Entwicklungen reagiert und mit einem hervorragend funktionierenden Arbeitsmarkt.

Obwohl die Steigerung der Beschäftigung weniger stark verläuft als früher, sind in den letzten zwei Jahren rund vier Millionen Arbeitsplätze geschaffen worden. Für 2005 erwartet man ein Wirtschaftswachstum von 3,7%, eine enorme Verbesserung nach dem schwierigen Jahr 2001. Es fällt auf, dass das beispiellos hohe Defizit in der Zahlungsbilanz (5,4%) und das hohe Haushaltsdefizit weder zu einem Absturz des Dollars noch bei der Regierung zu Finanzierungsproblemen geführt haben.

Übrigens gibt es für die niedrigen Zinsen eine Reihe von Gründen:

- Gewaltige Ersparnisse/Rücklagen bei Unternehmen und Finanzdienstleistern in den USA, Japan und den großen EU-Ländern**
- Die expansive Finanzpolitik der USA, Japans und Chinas**
- Als Folge der Börsenkrise in 2000 und 2001 eine Flucht in risikolosere Vermögensanlagen**
- Vertrauen der Bevölkerung in die Anti-Inflationspolitik der amerikanischen (und europäischen) Zentralbank**
- Neue Gesetzgebung im Bereich Rentenfonds, die – kurz gesagt – Investitionen in Obligationen anregt**

- **Zunehmende Vorsorge fürs Rentenalter bei den europäischen Bürgern**

Schauen wir einmal nach Asien:

Insbesondere Japan und China fallen auf. Japan erholt sich von einer langen Periode der wirtschaftlichen Flaute. Seit 2003 wächst die Wirtschaft wieder: 2005 um 1,7% , und auch für 2006 ist das Bild positiv.

China wächst schnell, vielleicht sogar zu schnell. In den vergangenen 10 Jahren verzeichnete das Land ein durchschnittliches Wachstum von 9%. Der chinesische Anteil an der Weltproduktion ist in den vergangenen 20-25 Jahren auf 11% gestiegen, insbesondere auf Kosten Europas, das von ursprünglich 20% auf 17% zurückfiel. Amerika dagegen verteidigte seinen Anteil von 22% - eine beachtenswerte Leistung! China verdankt diesen Erfolg seiner zielgerichteten Export- und Industrialisierungsstrategie mit günstigen Krediten und einer Währung, die an die des wichtigsten Absatzmarktes, Amerika, gekoppelt ist. Die Auswirkungen sind für Europa bisher überschaubar geblieben, da die wirtschaftliche Entwicklung von Indien noch hinter den Erwartungen zurückblieb. Allerdings ist bereits deutlich, dass Indien innerhalb der nächsten 10 Jahre das heutige Niveau von China erreichen wird.

Sie fragen sich jetzt vielleicht: Wie entwickelt sich Europa?

Die Antwort kann kurz sein: Sehr bescheiden, um nicht zu sagen schlecht. Das Wirtschaftswachstum für 2005 mit 1,4% und das für 2006 mit 1,7% liegt unter dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre von 2%. Auch die Arbeitslosenquote bleibt mit 8,7% weiterhin hoch. Die Frage ist: Warum geht es Europa so schlecht? Dem IMF und der OECD zufolge liegen die Gründe hierfür vor allem bei den gestiegenen Ölpreisen und dem hohen Eurokurs.

Ich denke, dass dabei mehr im Spiel ist. Man spricht von einem Mangel an Vertrauen unter den europäischen Bürgern: Die Unsicherheit, ob man seinen Arbeitsplatz behält, realer Einkommensdruck durch Lohnkürzungen und hohe Rentenbeiträge, Vermögensverlust durch die Börsenkrise im Jahre 2000, bei der Privatanleger und Institutionen 30% ihres Finanzvermögens verloren haben. Obwohl man danach wieder eine Erholung beobachten konnte, bleibt bei den Familien das Gefühl, dass ihre Kaufkraft gesunken ist. Darüber hinaus haben die Rentenkassen ihre Beiträge erhöht und gleichzeitig ihre Leistungen gekürzt.

Insbesondere die großen Länder wie Frankreich, Italien und Deutschland haben zu dieser Entwicklung beigetragen,

zum einen durch die starke Belastung ihrer Haushalte, zum anderen durch unzureichende Wirtschaftsreformen. Aber auch kleine europäische Länder haben nicht genügend Reformen auf wirtschaftlichem Gebiet durchgeführt. Die europäische Führung muss initiativ und durchgreifend handeln, um Wachstum zu erreichen, allein schon deshalb, weil die Vergreisung unser Wachstumspotential verringert. Durch das äußerst niedrige Zinsniveau - das zeigt das Beispiel Japan exemplarisch - kann die Europäische Zentralbank wenig helfen.

Ein Mitglied der europäischen Kommission sagte in einer erst kürzlich gehaltenen Rede: wir können nicht akzeptieren, dass es 17 Millionen Arbeitslose gibt, dass das durchschnittliche Wirtschaftswachstum in den „Alten Ländern“ der Europäischen Union (EU) bei 0,6% liegt und die Jugendarbeitslosigkeit in den 25 EU-Staaten gegen 18,5% tendiert. Das Umdenken muss in unseren Köpfen beginnen.

Um die politische Krise zu lösen, die nach der Ablehnung der gemeinsamen Verfassung und durch die Ungewisse Situation über das zukünftige Budget in Europa entstanden ist, müssen die politischen Entscheidungsträger die Wirtschaftsleistung Europas verbessern. Eine einstimmige

Meinung über die richtige Art und Weise gibt es jedoch nicht. Viele Politiker vertreten die Auffassung, dass Wettbewerb und freier Markt die Gesundung der Wirtschaft verhindern und dazu führen, dass soziale Errungenschaften verloren gehen. Sie rufen dazu auf, an Regeln festzuhalten, die Unternehmen daran hindern, schnelle Umstrukturierungen durchzuführen und verlangen zugleich, dass die Wirtschaft mehr Geld und Investitionen für Forschung und Entwicklung (Research und Development; im Niederländischen: kenniseconomie) einsetzt.

Die Geschichte zeigt jedoch, dass das nicht der richtige Weg ist. Geringes Wachstum in Europa hat nicht fehlende Technologie zur Ursache. Was fehlt sind Gesetzesreformen, Deregulierung, um die treibenden Kräfte von Produktivitätssteigerung und verbesserter Wettbewerbsfähigkeit in einer globalisierten Wirtschaft in Gang zu setzen.

Dabei geht es natürlich nicht darum, alle sozialen Programme und Gesetzesregelungen abzuschaffen, sie sollen vielmehr intelligent umstrukturiert werden, so wie es zum Beispiel Dänemark vorgemacht hat: eingeschränktes Arbeitslosengeld für Arbeitssuchende, jedoch Unterstützung beim Finden eines Arbeitsplatzes. Darum

geht es! Es ist doch klar, dass Europa wieder zurück muss zu einem hohen Beschäftigungsgrad, nicht zuletzt, um die Problematik der Vergreisung zu lösen.

Länder wie Dänemark, Irland, Spanien, Schweden und England gehen mit ihren Reformen als gute Beispiele voran.

Untersuchungen haben deutlich gemacht, dass Wettbewerb der Schlüssel für mehr Wachstum ist und zugleich auch für steigende Wohlfahrt.

So haben die Deregulierungen des Lebensmitteleinzelhandels in Frankreich und die der Telekommunikationsbranche in Deutschland gezeigt, dass hierdurch der Wettbewerb erhebliches Momentum gewonnen hat, dass die Arbeitsproduktivität und die Leistungsfähigkeit der Unternehmen in diesen Wirtschaftssectoren nachhaltig gesteigert werden konnte und nunmehr Weltniveau erreicht.

Regel- und Gesetzgebung beschränken den Wettbewerb ebenso wie starre Organisation bzw. Bürokratie. Im Allgemeinen führt Wettbewerb durch kreative Innovationen zu höherer Arbeitsproduktivität. Diejenigen Unternehmen, die sich dieser Herausforderung stellen, stärken ihre Marktposition kräftig. Sie erweitern ihren Spielraum für

**Investitionen - auch in innovative Technologien sowie
Forschung und Entwicklung - und schaffen vor allem neue
Arbeitsplätze.**

**Diese Dynamik ist in Europa leider viel zu wenig
ausgeprägt. Denn hier kommt es durchaus vor, dass
erfolgreiche und zukunftsorientierte Unternehmen
angesichts der bestehenden gesetzlichen und
bürokratischen Restriktionen die eigenen
Wachstumspotentiale nicht nutzen und auch kein weiteres
Personal einstellen. Auf der anderen Seite werden durch
die gleichen Beschränkungen aber bestehende und
eigentlich ineffiziente und unteroptimal wirtschaftende
Unternehmen erhalten. Eine positive Gesamtentwicklung
wird so gehemmt und auch überholte Strukturen im
Arbeitsbereich werden konserviert.**

**In diesem Kontext allein auf die staatliche Förderung von
Forschung und Entwicklung zu setzen, ist nicht die richtige
Antwort. Untersuchungen zeigen, dass europäische
Führungskräfte, die auf die Erfolge der amerikanischen
High-Tech-Industrie in den 90er Jahren verweisen, die
Rolle der übrigen Branchen der amerikanischen
Gesamtwirtschaft unterschätzen. Der High-Tech-Bereich
erklärt höchstens ein Drittel des Wachstumsunterschiedes
zwischen Europa und den USA. Die größten Unterschiede**

in der Produktivitätszunahme ergaben sich durch andere Industrien als die IT-Branche, insbesondere aber auch durch den Dienstleistungssektor. Diese These wird dadurch untermauert, dass die meisten europäischen Unternehmen mittlerweile erhebliche Produktivitätsverbesserungen erzielt haben und ihren globalen Konkurrenten kaum nachstehen. Es sind vielmehr regulierende Eingriffe und Restriktionen im innovativen Wettbewerb, die die schöpferische Entwicklung von Konkurrenz, Innovation und Produktivitätsverbesserung behindern.

Das Ziel wirtschaftlicher Gesetzgebung ist ehrliche Konkurrenz. Darüber hinaus muss sie den Konsumenten, die Umwelt und die sozial Schwachen schützen. Anstelle des derzeitigen regulierenden Rahmens, der Europa international weniger konkurrenzfähig macht, sollten Politiker sich meiner Meinung nach auf 5 Gebiete konzentrieren, um Europa in dieser starken Globalisierungsphase nach vorn zu bringen.

- 1) Der Dienstleistungssektor trägt mehr als zwei Drittel zum europäischen Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei und steht mit Abstand für die Entstehung der meisten Arbeitsplätze in den letzten 5 Jahren. Schon allein deshalb kommt es darauf an, nun zügig den**

Liberalisierungsprozess des Dienstleistungssektors zu vollenden.

Der produzierende Sektor wird dem gegenüber in den kommenden Jahren wenig neue Arbeitsplätze liefern, unabhängig wie viel Geld die Regierung in Forschung und Entwicklung steckt. Dasselbe gilt für den Agrarsektor. Der Dienstleistungssektor wird häufig durch Regeln geschützt, die bestimmte Kultur, Traditionen und Lebensgewohnheiten erhalten wollen. Ladenschlusszeiten, Zugangsbeschränkungen zu bestimmten Branchen, Arbeitsgesetze usw. wirken hier innovationsfeindlich.

Die EU Dienstleistungs-Richtlinie, so wie sie im letzten Jahr vorgestellt wurde, sollte nationale Barrieren aufheben und grenzüberschreitenden Wettbewerb erhöhen. Durch die Vergrößerung eines Marktes können sich Unternehmen konsolidieren, wodurch Preise gesenkt werden und die Produktivität zunimmt.

2) Eine der Kernideen bei der Schaffung eines gemeinsamen Marktes war die Erleichterung der Schaffung von „Economies of Scale“, von Größenvorteilen. Diese zu realisieren, ist eine wichtige Hilfestellung, die Regierungen Unternehmen geben können. Dass hierbei Regeln einzuhalten sind, etwa in Form von „Antitrust-Gesetzen“, die Monopolbildungen

verhindern, ist selbstverständlich. Beispiele, wie es nicht laufen sollte, finden sich beim italienischen Bankenwesen, aber auch in Deutschland, wo Fusionen unnötigerweise erschwert werden, was kontraproduktiv ist.

Im Prinzip sind die von der EU akzeptierten Rahmenbedingungen von Vorteil für Fusionen und Übernahmen. Dennoch werden diese Regeln häufig von Interessengruppen beeinflusst, angeblich, um die Unternehmen zu schützen. Dabei kann gerade eine grenzüberschreitende Expansion die Zunahme der Produktivität fördern. So beobachteten wir beispielsweise im Straßenverkehr seit den 90er Jahren eine beachtliche Konsolidierung und Effizienzsteigerung. Es ist eine Tatsache, dass größere Unternehmen modernere Geräte für die Routenoptimierung sowie leistungsfähigere -übrigens auch kostengünstigere und umweltschonendere - Fahrzeuge einsetzen können, wodurch Kapazitätsausnutzung und Produktivität zunehmen.

3) Der Arbeitsmarkt bedarf einer grundlegenden Flexibilisierung, und auch Arbeitsanreize müssen deutlich gesteigert werden.

Ich habe bereits einige Male erwähnt, dass die Arbeitslosigkeit unter Jugendlichen und bei den über 55-jährigen zu hoch ist, und auch hoch bleiben wird. Nun vermitteln zahlreiche Vorschriften in einigen Ländern den Eindruck, sie hätten das Ziel, Arbeitsplätze zu sichern. Aber gerade diese starren Kündigungsschutzgesetze und die hohen Steuern und Abgaben zur Finanzierung der sozialen Sicherheit schrecken doch die Unternehmen davon ab, neues Personal einzustellen. Auf der anderen Seite stellen diese Strukturen für manchen von Arbeitslosigkeit Betroffenen sogar einen Anreiz dar, um nicht aktiv nach Arbeit zu suchen, sondern stattdessen im grauen bzw. schwarzen Sektor etwas hinzuzuverdienen. Ich habe gehört, dass dieser „Graue Sektor“ in Deutschland über 15% des Bruttosozialproduktes ausmacht. Europa muss sich seine Sozialtransfers vornehmen, so dass die Menschen wieder Arbeit suchen und die Unternehmen neue Arbeitsplätze anbieten.

4) Genehmigungsverfahren, insbesondere im Baubereich müssen nachhaltig vereinfacht werden.

In vielen europäischen Staaten ist man zurecht besorgt über den Schutz der Natur und die Bewahrung der Stadtkerne und Bauwerke. Der

gesamte Prozess von der Anfrage bis hin zur Genehmigung eines Bauvorhabens ist jedoch viel zu bürokratisch und langwierig. Er verhindert dadurch eine schnelle Anpassung an die wirtschaftlichen Veränderungen. Es gibt meiner Meinung nach gute Vorbilder für die Umgestaltung von Regelwerken, beispielsweise in England und einigen kleinen Staaten.

5) Staatliche Subventionen - und hier spreche ich ganz besonders den Agrarsektor an - müssen abgebaut werden.

Wenn wir uns die gegenwärtigen Vorschriften ansehen, wird Europa im Jahre 2013 ca. 40% seines Budgets zur Sicherung von ineffizienten und kontraproduktiven Subventionen ausgeben. Demgegenüber sollte die Aufmerksamkeit auf Bildung, Wissenschaft, fachmännisches Können und Infrastruktur gerichtet sein, um für den globalen Wettbewerb gewappnet zu sein. Sowohl Europa als auch Amerika müssen sich mit dem Protektionismus auseinandersetzen, der Konsumenten, Steuerzahler, Umwelt, aber auch Landwirte benachteiligt, und damit den ärmsten Ländern der Welt durch den Mangel an Exportmöglichkeiten wichtige Chancen nimmt.

Meine Damen und Herren, ich habe eine Reihe von - zugegeben durchaus provokativen - Vorschlägen gemacht, um Europa wettbewerbsfähiger zu gestalten. Doch diese Schritte sind dringend notwendig, um langfristig in der „Global Economy“ mitzuhalten.

Die Europäische Union wurde gebildet, um den Frieden in Europa zu erhalten bzw. zu sichern. Inzwischen ist schon viel erreicht worden, beispielsweise mit der „Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl“ 1951, dem „Gemeinsamen Markt“ 1957, der „Zollunion“ 1968, der freien Handelsgemeinschaft 1992 und der Währungsunion 2002.

Meine Damen und Herren, Ihr Metier ist Transport und Logistik, und die anschließende Podiumsdiskussion wird sich der Bedeutung der Binnenschifffahrt für die europäische Wirtschaft widmen. Dem kann und will ich natürlich nicht vorgreifen.

Gestatten Sie mir aber, zum Schluss meiner Ausführungen Transport und Logistik als einen Sektor hervorzuheben, ohne dessen reibungsloses Funktionieren jede positive Erwartung an die Globalisierung konterkariert würde. Hier richten sich große Erwartungen auf die Politik. Die Verbände der Verkehrswirtschaft haben präzise und

konkrete Forderungen an eine zukunftsgerichtete und erfolgsorientierte Mobilitätspolitik formuliert. Ohne jeden Zweifel sind die Qualität der Verkehrswege sowie ein kostengünstiges und leistungsfähiges Transportwesen wesentliche Faktoren für mehr Wachstum. Reibungslose und bezahlbare Mobilität sind die Basis für kundenorientierte und umweltverträgliche Leistungen der Wirtschaft. Daher muss die Liberalisierung in allen Bereichen europaweit fortgesetzt werden und einen fairen Wettbewerb der einzelnen Verkehrsträger garantieren. Der Ausbau der Infrastruktur muss beschleunigt und vereinfacht werden.

Dem Binnenschiff, meine Damen und Herren, kommt dabei als leistungsfähigem, kostengünstigem und umweltverträglichem Transportmittel eine wichtige Rolle zu. Ich sage dies aus voller Überzeugung.

Meine Damen und Herren, die Politik hat eine Vielzahl von Hausaufgaben zu erfüllen, um den Prozess des globalen Wettbewerbs für das „Alte Europa“ positiv zu befördern. Ich bin mir bewusst - und die aktuellen politischen Erfahrungen unterstreichen dies - wir befinden uns auf einem langen und mühsamen Weg. Fordern wir die Politik, aber verlassen wir uns in erster Linie auf die Kraft der

privaten Wirtschaft, ihre Probleme in den Griff zu bekommen. Das strahlt auch auf zögerliche Politik aus.

Ich sage es ganz deutlich: die Chancen überwiegen die Risiken. Für mich ist „das Glas halb voll“.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit