

Steinert, Jürgen; Breuel, Birgit; Westphal, Jürgen

Article — Digitized Version

Norddeutsches Strukturprogramm

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Steinert, Jürgen; Breuel, Birgit; Westphal, Jürgen (1979) : Norddeutsches Strukturprogramm, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 59, Iss. 6, pp. 268-279

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135324>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Norddeutsches Strukturprogramm

Im November letzten Jahres gelangten die Küstenländer und der Bund aufgrund einer Strukturanalyse zu der einmütigen Erkenntnis, daß Norddeutschland in vielerlei Hinsicht vor besonderen Entwicklungsproblemen stehe. Anfang Februar beschlossen sie, eine weitergehende Analyse zu erstellen. Die Arbeiten an dieser Analyse stehen kurz vor dem Abschluß. In diesem Zusammenhang wird nun auch – nach dem kürzlich verkündeten Strukturprogramm Ruhrgebiet – ein Strukturprogramm für Norddeutschland diskutiert. Zu der Nützlichkeit eines solchen Programms äußern sich Hamburgs Wirtschaftssenator und die Wirtschaftsminister Niedersachsens und Schleswig-Holsteins.

Jürgen Steinert

Eine Herausforderung an die Küstenländer

Alle wesentlichen statistischen Indikatoren machen deutlich, daß die wirtschaftliche Entwicklung im norddeutschen Küstenraum ungünstiger verläuft als in vergleichbaren Regionen diesseits und jenseits der Grenzen der Bundesrepublik Deutschland. Dies gilt insbesondere im Vergleich mit den süddeutschen Ländern, woraus die Feststellung resultiert, es gäbe in der Bundesrepublik ein Nord-Süd-Gefälle.

Folgt man den vorliegenden Projektionen und Prognosen, wird dieses Gefälle in den kommenden Jahren und Jahrzehnten noch zunehmen. Damit ist jedenfalls unter Status-quo-Bedingungen zu rechnen, d. h. unter der Annahme, daß zukünftig nicht mehr als bisher geschieht, um die wirtschaftliche Entwicklung in Norddeutschland zu beschleunigen. Es wäre dann zu befürchten,

□ daß einer bis in die zweite Hälfte der achtziger Jahre zunehmenden Nachfrage nach Arbeitsplätzen kein ausreichendes Angebot gegenübersteht, so

□ daß eine wachsende Arbeitsplatzlücke zu steigender Arbeitslosigkeit oder/und zunehmender Abwanderung norddeutscher Bürger in andere Regionen führen müßte.

Die Regierungen der norddeutschen Länder haben es in der Hand, ob sich die Annahme, es werde künftig nicht mehr als bisher gegen das Nord-Süd-Gefälle unternommen, bewahrheiten wird oder nicht. Sie sind deshalb aufgerufen, das in ihren Kräften stehende zu tun, um die Voraussetzungen für eine bessere wirtschaftliche Entwicklung in Norddeutschland zu schaffen. Da ihre eigenen Kräfte kaum ausreichen dürften, um eine seit Jahren wirksame, für Norddeutschland ungünstige Entwicklungstendenz umzukehren, sind sie auf Unterstützung durch den Bund angewiesen. Sie rechnen auf die notwendige Hilfe zur Selbsthilfe auch aus der Überlegung heraus, daß es ein starkes Eigeninteresse der Bundesregierung gibt, der es nicht recht sein kann, wenn sich im Bundesgebiet großräumige Ungleichgewichte zunehmend durchsetzen.

Entsprechende Appelle der Küstenländer an die Bundesregierung sind nicht ungehört verhallt. Im Januar dieses Jahres hat die Bundesregierung den Bundesminister für Wirtschaft beauftragt, gemeinsam mit den Bundesministern der Finanzen, für Verkehr, Arbeit und Sozialordnung sowie Forschung und Technologie zu untersuchen, wie die Industrie und Beschäftigungsstruktur der Küstenregion verbessert werden kann. Die genannten Bundesminister sind gehalten, dabei ein Gesamtkonzept für die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur des norddeutschen Raumes zu berücksichtigen, das die Küstenländer unter Mitwirkung des Bundes entwickeln sollen.

Dieser Beschluß der Bundesregierung bedeutet eine Herausforderung, der die Küstenländer nur gerecht werden können, wenn sie sich auf den oft beschworenen Geist der norddeutschen Zusammenarbeit besinnen und gemeinsam ein überzeugendes Konzept erarbeiten. Sie müssen dabei nicht nur Antworten auf eine Fülle von Sachfragen finden, sondern

darüber hinaus auch politische Probleme bewältigen, die sich aus dem föderativen Aufbau unseres Staatswesens ergeben. Deshalb ist es alles andere als einfach, ein Entwicklungskonzept zu entwerfen, das folgerichtig und erfolgssicher genug erscheint, um die Bundesregierung für eine aktive Mitwirkung zu gewinnen.

Es lohnt sich aber, mit Energie – gepaart mit dem nötigen Maß an Kompromißbereitschaft – an das Projekt eines Maßnahmenprogramms zur Beschleunigung der wirtschaftlichen Entwicklung im norddeutschen Küstenraum heranzugehen, weil sich hier Möglichkeiten einer wirksamen Politik der Strukturverbesserung eröffnen, über die wir bisher noch nicht verfügen. Diese Chancen sind erkannt worden; die Küstenländer sind an die Arbeit gegangen. Sie brauchten dabei nicht bei Null anzufangen, sondern konnten und können sich auf mannigfache Vorarbeiten stützen – Ergebnisse einer schon seit geraumer Zeit auf vielen Gebieten durchaus funktionierenden Zusammenarbeit.

Analyse der Ursachen

Erfolgreiche Maßnahmen setzen voraus, daß man sich darüber im klaren ist, woraus die ungünstigen Entwicklungen resultieren, die man bekämpfen will. Mit der Analyse der Ursachen für die unbefriedigende wirtschaftliche Entwicklung in der Unterelbe/Ostsee-Region, deren ökonomisches Zentrum Hamburg ist, haben wir uns schon lange beschäftigt; das – auf den gesamten deutschen Küstenraum übertragbare – Ergebnis ist in den Ende 1975 vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossenen „Leitlinien '75 der Hamburger Wirtschaftspolitik“ wie folgt festgehalten worden: „Die Region liegt relativ weit entfernt von den zentralen europäischen Aktivitätsräumen, auf die sich die wirt-

schaftliche Entwicklung in den vergangenen Jahren vorzugsweise konzentriert hat („Randlage“);

umfaßt außer Hamburg und einigen kleineren, wirtschaftlich vergleichsweise gut entwickelten Verdichtungsräumen weite Teilräume, die auch unter Anlegung bundesweiter oder europäischer Maßstäbe als zurückgeblieben betrachtet werden müssen („räumliche Unausgewogenheit“);

weist eine Wirtschaftsstruktur auf, die durch ein verhältnismäßig geringes Gewicht des Produzierenden Gewerbes gekennzeichnet ist („Unterindustrialisierung“): In der Unterelbe/Ostsee-Region arbeiten weniger als 40% der Erwerbstätigen im industriell-gewerblichen Bereich, in Süddeutschland beispielsweise sind es dagegen mehr als 50%. Es kommt hinzu, daß die Entwicklungsaussichten einiger für die Region relativ wichtiger Industriezweige aus verschiedenen – auch weltwirtschaftlichen – Gründen unsicher, gehemmt oder gar eindeutig negativ sind („industrielle Strukturschwächen“).

Dies ist in Kurzform die Diagnose, aus der heraus eine

Therapie zu entwickeln ist, die eine sichere Prognose in Richtung auf Besserung der Lage und der Zukunftsaussichten zuläßt.

Ausbau der Verkehrswege

Was nun die Randlage angeht, ist klar, daß sie nicht änderbar ist, soweit sie auf der Geographie beruht. Geändert, d. h. verkürzt werden kann jedoch die „ökonomische Entfernung“, die nicht in Kilometern, sondern in Transportzeiten und -kosten zu messen ist. Der gängige Weg zur Verminderung der ökonomischen Entfernung geht über den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Auf diesem Wege ist in den vergangenen Jahren schon sehr viel geschehen. Anbindung und Erschließung des norddeutschen Küstenraums konnten durch den Bau und Ausbau wichtiger Verkehrswege erheblich verbessert werden; es sei nur an den Bau der Autobahn von Hamburg nach Kiel und Flensburg, an den Bau des Elbe-Seitenkanals und an die fortschreitende Verkürzung der Fahrzeiten der Bundesbahn erinnert. Weitere Verbesserungen stehen – wie z. B. der Bau der Autobahn Hamburg–Berlin – bevor.

Trotzdem bleiben noch Lücken und Mängel, die beseitigt werden müssen. Die norddeutschen Länder haben in diesem Sinne eine ganze Reihe von Wünschen anzumelden. Es gilt, diese Wunschliste auf die wichtigsten Projekte zu konzentrieren. Die Küstenländer wären gut beraten, wenn sie sich auf gemeinsame Prioritäten einigten, für die in erster Linie der zu erwartende Ertrag an zusätzlichen Entwicklungschancen für den gesamten Raum und erst in letzter Linie das Streben entscheidend sein sollte, möglichst viel Investitionen in das eigene Land zu ziehen.

Ebenso wichtig wie der Ausbau der Verkehrswege sind verkehrspolitische Maßnahmen, die

Die Autoren
unseres
Zeitgesprächs:

Senator Jürgen Steinert, 42, ist Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft der Freien und Hansestadt Hamburg.

Birgit Breuel ist Ministerin für Wirtschaft und Verkehr in Niedersachsen.

Dr. Jürgen Westphal, 51, ist Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein.

auf eine verbesserte Kostensituation vor allem auf den überregionalen Verkehrsrelationen hinauslaufen. Hier geht es vor allem darum, die erst in Ansätzen wirksame europäische Verkehrspolitik so auszugestalten, daß die zur Zeit noch zu konstatierenden erheblichen Wettbewerbsverzerrungen im Hinterlandsverkehr der europäischen Seehäfen beseitigt werden. Der gegenwärtige Zustand ökonomisch ungerechtfertigter, aus nationalen – und leider auch aus supranationalen – verkehrspolitischen Maßnahmen resultierender Wettbewerbsnachteile zu Lasten der deutschen Seehäfen kann auf Dauer nicht hingenommen werden. Insbesondere die Wettbewerbsverzerrungen auf der Straße durch weniger belastende steuer- und sozialpolitische Vorschriften sowie freizügig gehandhabte Tarifbildung und geringere technische Vorschriften bringen den LKW-Unternehmern in den Beneluxländern Kostenvorteile. Die Küstenländer erwarten von der Bundesregierung, daß sie sich in Brüssel mit allem Nachdruck für eine Änderung einsetzt, so schwer dies nach allen bisherigen Erfahrungen auch sein mag.

Stärkung der Wirtschaftskraft

Im übrigen ist klar, daß negative Auswirkungen der Randlage des norddeutschen Küstenraums weniger ins Gewicht fallen würden, wenn die Wirtschaftskraft dieses Raumes stärker entwickelt wäre. Je kräftiger und vielfältiger die regionale Wirtschaft ist, desto günstiger sind ihre Chancen für eine Weiterentwicklung aus sich selbst heraus zu beurteilen, und desto weniger ist die regionale Entwicklung auf Impulse aus entfernteren Räumen angewiesen.

Die Notwendigkeit einer nachhaltigen Stärkung der Wirtschaftskraft des norddeutschen Raumes wird nicht zuletzt im Dienstleistungszentrum Hamburg empfunden, dessen Situa-

tion dadurch gekennzeichnet ist, daß – wie es in den erwähnten „Leitlinien '75“ heißt – „das vielfältige, umfangreiche Leistungsangebot des Zentrums aus der Region heraus nicht in dem Maße in Anspruch genommen wird, wie es der tatsächlichen Leistungsfähigkeit entspräche. Eine größere Nachfrage aus der Region wäre aber um so notwendiger, als... Hamburg im Dienstleistungsbereich – vor allem beim Angebot seiner traditionellen Hafener- und Handelsleistungen – nicht allein mit den Folgen der Teilung Deutschlands, sondern darüber hinaus mit einer nachhaltigen Verlagerung von Handels- und Verkehrsströmen fertig werden muß, die durch die europäische Integration ausgelöst wurde.“ Dies ist der Grund für das starke Interesse Hamburgs an einer konsequenten Politik der Verbesserung der regionalen und sektoralen Wirtschaftsstruktur des norddeutschen Raumes, die durch Maßnahmen zum Abbau der räumlichen Unausgeglichenheit, der Unterindustrialisierung und der industriellen Struktur-schwächen zu bewirken ist.

Entwicklungsschwäche der Wirtschaftszentren

Es soll nicht verschwiegen werden, daß unter den Küstenländern immer noch Meinungsverschiedenheiten darüber bestehen, wie eine optimale Strukturpolitik für den norddeutschen Raum auszusehen hat. Aus Hamburger Sicht ist vor allem zu bedauern, daß das Verständnis für die Rolle großstädtischer Regionen in der wirtschaftsräumlichen Entwicklung nicht so ausgeprägt ist, wie es im Sinne einer effizienten gemeinsamen Entwicklungspolitik erforderlich wäre. In den Flächenländern herrscht offenbar immer noch die Vorstellung, man müsse das überschäumende Wachstum der Ballungsräume in die Fläche leiten, um damit deren Entwicklung voranzutreiben. Dabei wird

übersehen, daß von einer besonders starken Entwicklung in den großstädtischen Zentren schon längst nicht mehr die Rede sein kann. Im Gegenteil: Die Strukturprobleme und -schwächen der Zentren sind inzwischen so groß geworden, daß dort die wirtschaftliche Entwicklung langsamer verläuft als vielerorts in der Weite des Raumes.

Dies wird auch darin deutlich, daß die Arbeitslosigkeit in den großen Städten, die noch in der Rezession Ende der sechziger Jahre weit unter dem Durchschnitt lag, heute höher ist als in weiten Teilen ländlicher Regionen. Unter diesen Umständen sind die Zentren nicht mehr in der Lage, die Entwicklungsimpulse auszustrahlen, die notwendig wären, um die wirtschaftliche Entwicklung in der Fläche zu stützen. Die Entwicklungsschwäche der Zentren schadet deshalb auch den zurückgebliebenen Räumen, deren Wirtschaftskraft nachhaltig nur gestärkt werden kann, wenn zu den unmittelbar im Raum ansetzenden regionalpolitischen Maßnahmen Entwicklungsimpulse aus funktionierenden Verdichtungsräumen treten. Ohne diese Impulse werden die Maßnahmen nicht zu dem Ziel führen, das erreicht zu sehen nicht nur die weniger entwickelten Teilräume, sondern auch die größeren Wirtschaftszentren dringend interessiert sind.

Maßnahmen zur Strukturverbesserung

Aus allem folgt, daß Maßnahmen zur Strukturverbesserung der Wirtschaft in den großstädtischen Zentren ergriffen werden müssen, und daß diese Maßnahmen nicht – wie dies leider viel zu häufig geschieht – als ein Konterkarieren der von Bund und Ländern gemeinsam betriebenen, auf die Entwicklung zurückgebliebener Räume abzielenden Regionalpolitik be- und verurteilt werden dürfen. In diesem Sinne setzt sich Ham-

burg dafür ein, daß ein Programm zur Beschleunigung der wirtschaftlichen Entwicklung im Küstenraum auf jeden Fall auch Maßnahmen zur Lösung großstädtischer Strukturprobleme und zum Abbau bestehender Entwicklungshemmungen in den Wirtschaftszentren enthalten muß. Bei der Konzeption solcher Maßnahmen ist selbstverständlich darauf zu achten, daß sie die Wirksamkeit der Regionalpolitik in den zurückgebliebenen Räumen nicht einschränken; das ist durchaus möglich, bedingt allerdings ein regionalpolitisches Zusammenwirken über die Landesgrenzen hinweg, das bisher leider noch nicht in ausreichendem Maße gegeben ist.

Der beschränkte Raum verbietet eine Aufzählung denkbarer und notwendiger Maßnahmen der Strukturverbesserung in städtischen Räumen. Es sei nur soviel gesagt, daß es dabei nicht allein um Maßnahmen der Wirtschaftsförderung im engeren Sinne dieses Wortes geht. Hinzukommen muß eine nachhaltige Verbesserung des Umfeldes, in dem die wirtschaftliche Entwicklung verläuft. Diese ist vor allem durch städtebauliche (Infrastruktur-) Investitionen verschiedener Art, durch Maßnahmen zur Konsolidierung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse, zur Intensivierung der Energieversorgung unter Einsatz moderner Technologien – z. B. der Kraftwärme-Kopplung – und zur Sicherung der räumlichen und umweltmäßigen Entwicklungsvoraussetzungen für die städtische Wirtschaft zu bewirken. Bei allem geht es selbstverständlich nicht um etwas völlig Neues, wohl aber darum, daß mehr als bisher getan wird.

Im Bereich der sektoralen Strukturpolitik wird der Problembereich Nummer Eins weiterhin der Schiffbau bleiben. Wir werden uns auch in Zukunft dafür einzusetzen haben, daß die von Bund und Ländern gewährten Schiffbauhilfen durch Maß-

nahmen zur Förderung der Anpassung an eine nachhaltig veränderte internationale Marktsituation ergänzt werden. Die Schiffbauunternehmen müssen ihre Produktionsprogramme zum einen auf technologisch besonders hochwertige Schiffe konzentrieren, zum anderen aber auch schiffbaunahe und -ferne Fertigungen ausweiten. Nur so werden sie die Zukunft meistern können, woran wir angesichts der großen Bedeutung dieser Industrie für den Küstenraum in höchstem Maße interessiert sein müssen.

Stärkung der „Technologieproduktion“

Der Übergang zu Produkten oder/und Verfahren, die hohen technologischen Ansprüchen genügen, ist auch in anderen Bereichen unbedingt erforderlich. Arbeitsplätze im Hochlohnland Bundesrepublik Deutschland werden um so sicherer sein, je mehr berufliches und technisches Know-how sie erfordern. Daraus folgt die besondere Bedeutung von Produkten und Produktionsverfahren mit einem technologischen Standard, der von der Konkurrenz in Ländern mit geringerer Lohnhöhe so bald nicht eingeholt werden kann. Dieser hohe Standard muß ständig durch Innovationen gesichert werden, die auf wirtschaftsnahe Forschung und technologische Entwicklung gestützt sind. Im Falle Norddeutschlands müssen dabei besondere Schwierigkeiten erkannt und überwunden werden:

Im norddeutschen Raum besteht ein ausgesprochener Mangel an institutioneller „Technologieproduktion“, gleichgültig, ob die „Produktionsstätten“ Technische Hochschulen sind oder – öffentliche bzw. private – Institutionen mit spezieller Aufgabenstellung.

Bereitschaft und Fähigkeit der norddeutschen Wirtschaft zur Aufnahme und Verarbeitung

innovatorischer Impulse scheinen vergleichsweise schwach entwickelt zu sein¹⁾. Die Gründe dafür dürften zu einem guten Teil strukturbedingt sein; dies nicht nur im Hinblick auf die sektorale, sondern auch auf die Betriebsgrößenstruktur (hoher Anteil kleiner und mittlerer Betriebe).

Unter diesen Umständen müssen Maßnahmen getroffen werden, um die „Technologieproduktion“ im norddeutschen Raum zu stärken und – was wohl noch wichtiger ist – den Technologietransfer in die Wirtschaft dieses Raumes zu intensivieren. In Hamburg gibt es bereits Aktivitäten zur Förderung der wirtschaftsnahen Forschung. Einige Institutionen bieten Beratung und Betreuung des Innovationsprozesses an. Von sehr großer Bedeutung wird die Technische Universität Hamburg-Harburg sein, deren Konzept schwerpunktmäßig auf Technologietransfer abgestellt ist.

Die Küstenländer sollten gerade auf diesem Gebiet ein besonderes Maß an Zusammenarbeit entwickeln; technisch-wissenschaftliche Forschung und die Entwicklung moderner Technologien sind schließlich keine Vorgänge, die an Landesgrenzen gebunden sind. Man darf sicher sein, daß ein Mehr an gemeinsamen Vorstellungen und Vorschlägen auch die Hilfsbereitschaft des Bundes fördern wird.

Hilfsmöglichkeiten des Bundes

Damit wären die Schwerpunkte skizziert, die das von den Küstenländern zu entwickelnde Programm aus Hamburger Sicht haben sollte. Dieses Programm wird in absehbarer Zeit vorgelegt werden müssen, damit wir bald in das Stadium der gewiß

¹⁾ Das gilt natürlich nur im großen und ganzen; unzweifelhaft werden moderne Technologien auch im norddeutschen Raum entwickelt und eingesetzt – aber relativ weniger als z. B. im Südwesten und Süden der Bundesrepublik.

nicht einfachen Verhandlungen darüber eintreten können, an welchen Projekten und in welchem Umfang sich der Bund beteiligen wird. Die in der Öffentlichkeit stark beachteten Erörterungen über das Ruhrprogramm haben deutlich gemacht, wo der Bund Grenzen sieht.

Von besonderer Tragweite ist dabei der mehrfach bekräftigte Wille, keine neuen Mischfinanzierungstatbestände einzuführen. Aus dieser Haltung, die von mindestens einem Küstenland ebenfalls sehr konsequent eingenommen wird, folgt eine erhebliche Beschränkung der Möglichkeiten für eine Hilfe

durch den Bund. Bessere Aussichten sind im Bereich der reinen Bundeszuständigkeit – z.B. für überregionale Verkehrswege – gegeben. Eine weitergehende Hilfsbereitschaft ist auch im Hinblick auf Maßnahmen zur Förderung von Forschung und Entwicklung zu erkennen oder zumindest zu vermuten, desgleichen – wichtig für die Städte – hinsichtlich denkbarer Maßnahmen zum Abbau von Strukturmängeln in Verdichtungsräumen.

Im übrigen geht es nicht allein um finanzielle Hilfen. Wichtig ist auch die Unterstützung eigener Entwicklungsanstrengungen der norddeutschen Län-

der durch politische Entscheidungen, so z. B. im Bereich der Verkehrspolitik (Abbau bestehender Wettbewerbsverzerrungen) und der Energiepolitik (z.B. verbesserte Möglichkeiten zum Bezug von Importkohle). Die nächsten Monate werden Klarheit bringen, in welcher Weise die Bundesregierung zu helfen gedenkt. Die norddeutschen Länder hegen keine überzogenen Erwartungen, werden sich jedoch mit Nachdruck für eine Unterstützung durch den Bund einsetzen, die ausreicht, um den Erfolg ihrer eigenen Bemühungen wenn nicht sicherzustellen, so doch mindestens wahrscheinlicher zu machen.

Birgit Breuel

Wirtschaftspolitische Tendenzwende ist notwendig

Über die wirtschaftspolitische Diagnose für die norddeutschen Küstenländer besteht unter den Beteiligten seltene Einmütigkeit: Am 28. November 1978 behandelte die Konferenz der Regierungschefs der norddeutschen Länder die vorgelegte Strukturanalyse Norddeutschlands. Ein wesentliches Ergebnis dieser Analyse ist die Feststellung, daß Norddeutschland in vielerlei Hinsicht vor besonderen sektoralen und regionalen Entwicklungsproblemen steht. Die Krisen in der Stahl- und Textilindustrie sowie im Schiffbau belegen dies drastisch.

Am 11. Januar 1979 besprachen die Regierungschefs der norddeutschen Länder die in der Strukturanalyse aufgezeigten wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven mit dem Bundeskanzler. Die Strukturanalyse war auch Thema einer Besprechung zwischen Vertretern der Wirtschafts-

ressorts der norddeutschen Länder und Vertretern der Bundesministerien für Wirtschaft, der Finanzen, für Verkehr, für Arbeit und Sozialordnung sowie für Forschung und Technologie. Anfang Februar 1979 wurde vereinbart, eine weitergehende Strukturanalyse zu den Problemfeldern Bevölkerungsstruktur und -entwicklung, Arbeitsmarkt, Wirtschaftsstruktur, Industriebeschäftigung, Forschung und Verkehrswesen zu erstellen. Die Arbeiten an der Analyse stehen vor dem Abschluß.

Angesicht der besonderen wirtschaftlichen Schwierigkeiten der norddeutschen Länder muß sich der Bund hier weit stärker als bisher finanziell engagieren. In diesem Zusammenhang wird jetzt auch ein Strukturprogramm Norddeutschland diskutiert. Naturgemäß ist es unmöglich, bereits im gegenwärtigen Zeitpunkt, in dem die nähere Ausge-

staltung dieses Strukturprogramms noch nicht feststeht, dazu abschließend Stellung zu nehmen. In Niedersachsen bestehen erhebliche Bedenken gegen derartige Programme, Bedenken, die sich nicht gegen die Notwendigkeit eines verstärkten finanziellen Engagements des Bundes richten, sondern auf grundsätzlichen Erwägungen über die Aufgaben des Bundes und der Länder im föderativen System der Bundesrepublik, über die zweckmäßige Finanzierung sowie über die Ausgestaltung der regionalen Strukturpolitik beruhen.

Wirtschaftspolitische Versäumnisse

Zunächst fällt dem unvoreingenommenen Beobachter das zeitliche Zusammentreffen zwischen dem kürzlich verkündeten Strukturprogramm Ruhrgebiet und dem geplanten Strukturpro-

gramm Norddeutschland auf. Wirtschaftspolitische Versäumnisse in Verbindung mit veränderten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen ließen das Ruhrgebiet in vielen Augen als eine überdimensionierte Problemregion erscheinen. Das Fehlen eines langfristig wirksamen Strukturkonzepts für das Ruhrgebiet wurde mit abschwächender Konjunktur deutlich sichtbar. Die Scheinwelt relativ hoher, vom Preisanstieg der Energieträger begünstigter, nominaler Produktionswerte wurde von den politisch Verantwortlichen nicht erkannt oder ignoriert, so daß der seit langem mögliche, aber auch notwendige Umstellungsprozeß im Montanbereich, der die Struktur des Ruhrgebietes immer noch prägt, nicht stattfand.

Das Ruhrgebiet ist ein besonders markantes Beispiel dafür, wie ein von den Kräften des Marktes gesteuerter Strukturwandel nicht gefördert, sondern durch massive Subventionierung bestehender Branchen behindert wurde. So erhielt der Kohlebergbau im Jahre 1974 Subventionen in Höhe von 8300 DM je Beschäftigten, die um mehr als das Zehnfache über dem Wert für den industriellen Durchschnitt in Höhe von 770 DM je Beschäftigten lagen. Die Subventionierung der traditionellen Industriesektoren des Reviers konnte jedoch nicht verhindern, daß die Arbeitslosenquote im Ruhrgebiet mit 6,1% Ende April 1979 erheblich über dem Bundesdurchschnitt lag.

Auf der „Ruhrkonferenz“ am 8. Mai 1979 in Castrop-Rauxel stellte Ministerpräsident Rau ein 5-Jahres-Programm der Landesregierung für das Ruhrgebiet vor. Für das Programm soll ein Finanzvolumen von rd. 5 Mrd. DM mobilisiert werden, davon will das Land 4 Mrd. DM, der Bund soll mindestens 1 Mrd. DM tragen. Eine öffentlich ausgesprochene Zusage des Bundes

liegt allerdings bisher noch nicht vor.

Der Bundesregierung ist an einer engen Verbindung zwischen dem Strukturprogramm Norddeutschland und dem Strukturprogramm Ruhrgebiet sehr gelegen. Mein Eindruck ist, daß man in Bonn bewußt eine solche Verquickung schaffen wollte, um das vom Bund aus wahltaktischen Gründen gewollte und favorisierte Ruhrprogramm politisch leichter durchsetzen zu können. Dadurch werden zwei so unterschiedlich begründete Programme zu einer Schicksalsgemeinschaft zusammengeschweißt, die angesichts der strukturellen Unterschiede zwischen dem Ruhrgebiet und den norddeutschen Ländern sachlich nicht gerechtfertigt erscheint.

Der ganze Widersinn der Pläne wird daran deutlich, daß man mit dem beabsichtigten Strukturprogramm Nordrhein-Westfalen dem Ruhrgebiet Wettbewerbsvorteile gegenüber den anderen Bundesländern verschaffen will, die dann durch ein Strukturprogramm Norddeutschland wieder neutralisiert werden sollen. So wird die notwendige Hilfe für Norddeutschland zur Farce.

Wildwuchs an Bundesprogrammen

Ein weiterer Einwand richtet sich dagegen, daß durch ein Programm Norddeutschland die vom Bund maßgeblich verursachte Inflation der Programme weiter verstärkt wird. Und es ist kein Ende abzusehen: So spricht man im Bundeswirtschaftsministerium bereits von einem Programm für die Montanstandorte. Die Niedersächsische Landesregierung hat immer darauf hingewiesen, daß sie sich nicht auf den Irrweg eines wirtschaftspolitischen Aktivismus begeben will. Sie sieht es als wichtige ordnungspolitische Aufgabe an, den Wildwuchs an Bundesprogrammen, der die Länder unter immer stärkeren Zugzwang

setzt, gründlich zu durchforsten. Dies gilt ebenso für die Länderprogramme, deren Zahl angesichts des begrenzten finanziellen Spielraumes der Länderhaushalte bei gleicher Effektivität des Mitteleinsatzes reduziert werden soll.

Ein spezielles norddeutsches Küstenprogramm wird auf keinen Fall die Unterstützung der Niedersächsischen Landesregierung finden, weil es nach ihrer Auffassung nur um die Lösung der Strukturprobleme des gesamten norddeutschen Raumes geht. Eine spezielle Förderung der Küstenregion würde zudem das Land Niedersachsen in zwei förderpolitische Teile zerschneiden, mit sehr ungünstigen Auswirkungen auf die regionale Strukturpolitik des Landes. Die Niedersächsische Landesregierung geht vielmehr davon aus, daß die vier norddeutschen Küstenländer im gleichen Maße — wenn auch mit unterschiedlicher Akzentuierung — von gemeinsamen Strukturproblemen betroffen sind.

Subventionswettbewerb der Bundesländer

Die Inflation der Förderprogramme hat dazu geführt, daß heute bereits mehr als zwei Drittel der Fläche und weit über ein Drittel der Bevölkerung der Bundesrepublik zu den Fördergebieten der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ zählen. Ein großer Teil der restlichen Fläche und Einwohner werden im Rahmen von Landesprogrammen gefördert. Heute gibt es praktisch keinen Industriezweig, der keine Subventionen erhält. Die Spanne reicht dabei nach den Daten aus dem Jahre 1974 von 115 DM je Beschäftigten in der kunststoffverarbeitenden Industrie bis zu 8300 DM je Beschäftigten im Kohlebergbau.

Der Subventionswettbewerb zwischen den Bundesländern führt aber letztlich dazu, daß sich die

gleichgerichteten Anstrengungen der Länder um Industrieansiedlungen weitgehend relativieren oder sogar neutralisieren. Das Ergebnis ist ein krasses Mißverhältnis zwischen Aufwand in Form von Millionenbelastungen der Länderhaushalte und Ertrag in Form von erfolgreichen Industrieansiedlungen. Aufgrund geographischer Gegebenheiten ist dieses Konkurrenzverhältnis zwischen den norddeutschen Flächenstaaten Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie den Stadtstaaten Hamburg und Bremen besonders deutlich ausgeprägt.

Bedenken gegen Mischfinanzierung

Der bisherigen Praxis entsprechend würde das Strukturprogramm Norddeutschland im Wege der Mischfinanzierung von Bund und Ländern getragen werden. Die Niedersächsische Landesregierung hat immer bekundet, daß sie prinzipielle Bedenken gegen die Mischfinanzierung hat. Für sie erscheint es nicht akzeptabel, daß der Bund für eine ihm wichtig erscheinende Aufgabe den Ländern Mittel anbietet und die Länder für dieses Projekt noch einen entsprechenden Landesanteil zuschießen müssen, weil der Bund dadurch Einfluß auf die landespolitischen Prioritäten nimmt und einen großen Teil der Landesmittel bindet.

Grundsätzliches Ziel Niedersachsens ist die Entflechtung der Mischfinanzierung und eine klare Aufgabentrennung zwischen Bund und Ländern, ohne daß dabei die Finanzmasse beider Finanzierungspartner verändert wird. Wenn der Bund argumentiert, daß die Mischfinanzierung eine Hilfe für die Länder darstellt, so kann diese notwendige und willkommene Hilfe weitaus besser im Wege der pauschalen, aber zweckgebundenen Mittelzuweisung erfolgen. Die Finanzierung von Gemeinschaftsaufgaben darf keinen

Zugzwang für die Länder bedeuten, Mittel in gleicher Höhe aufzubringen, weil sich sonst die finanzielle Abhängigkeit der Länder vom Bund, die bereits seit langem ein für unser föderales System untragbares Ausmaß erreicht hat, weiter zunimmt. Der Vorteil einer klaren Abgrenzung zwischen den Aufgaben des Bundes und der Länder mit den sich daraus ergebenden finanzpolitischen Konsequenzen liegt vor allem in der besseren Berücksichtigung landespolitischer Zielsetzungen.

Gefahr der Dauersubventionierung

Aus ordnungspolitischer Sicht besteht bei dem geplanten Strukturprogramm Norddeutschland die Gefahr, daß mit massiver staatlicher Subventionierung die bestehenden Strukturen gefestigt werden, obwohl sich gezeigt hat, daß Wirtschaftsstrukturen nicht gegen die Marktkräfte zu erhalten sind. Allen Verantwortlichen sollte klar sein, daß eine massive Subventionspolitik, wie sie in letzter Zeit wieder verstärkt betrieben wird, den in manchen Bereichen so notwendigen Strukturwandel behindert und letzten Endes in vielen Fällen nichts anderes als eine Art Sterbehilfe für Unternehmen und Branchen darstellt. Wenn man mit zusätzlichen Programmen noch freigiebiger als bisher Subventionen zur Verfügung stellt, untergräbt man in den bedrohten Branchen und Regionen den Willen und die Fähigkeit, den Strukturwandel aus eigener Kraft zu bewältigen. Staatliche Hilfen sollten nur als zeitlich begrenzte Anpassungshilfen gegeben werden, wenn zu erwarten ist, daß die geförderten Branchen und Unternehmen in absehbarer Zeit wieder in die Gewinnzone zurückfinden. Es besteht die Gefahr, daß man in dem Strukturprogramm Norddeutschland wieder zur Therapie der Dauersubventionierung greift.

In der Praxis ihrer regionalen Struktur hat die Niedersächsische Landesregierung deutlich gemacht, wie ein langfristiges Strukturprogramm für den norddeutschen Wirtschaftsraum aussehen kann; Niedersachsen hat aufgrund seiner historischen Entwicklung im besonderen Maße wirtschaftspolitische Hypothesen abzutragen. Dazu gehören sowohl der überproportionale Anteil strukturschwacher Regionen wie z. B. das Zonenrandgebiet als auch die Konzentration von Problembranchen in einzelnen Landesteilen. Große Anstrengungen des Landes in der Vergangenheit haben dazu geführt, daß Niedersachsen Anschluß an die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik gefunden hat und sich heute als ein Land präsentiert, das in vielen Bereichen auf beste Zukunftschancen setzen kann.

Anstrengungen der Landesregierung

Ein wesentlicher Vorteil des Landes Niedersachsen ist seine Lage am seeschifftiefen Wasser der Nordsee. In weiten Bereichen der Meerestechnik und der Meerestechnologie haben sich niedersächsische Unternehmen eine weltweit führende Position erkämpft. Das Land wird in diesem Wachstumsbereich seine Anstrengungen intensivieren und das große Plus des direkten Zugangs zum Meer und seiner Tradition in allen Wirtschaftsbereichen, die mit dem Meer verbunden sind, als Hauptwachstumchance einsetzen.

Zukunftssichere Arbeitsplätze müssen vor allem in den Regionen geschaffen werden, die durch eine besondere Strukturchwäche bzw. eine überproportionale Bevölkerungsentwicklung gekennzeichnet sind. Dabei geht die Niedersächsische Landesregierung zweigleisig vor, denn sie will dieses Ziel auf der einen Seite durch Industrieansiedlungen, auf der anderen

Seite durch Stärkung der vorhandenen Wirtschaftskraft erreichen. Wilhelmshaven und Stade dokumentieren den Erfolg der niedersächsischen Industrieansiedlungspolitik, bei der ansiedlungsinteressierten Unternehmen umfassende Serviceleistungen angeboten werden wie die Beratung bei der Auswahl des geeigneten Standortes und die Unterstützung in organisatorischer und finanzieller Hinsicht bei der Durchführung von Ansiedlungsvorhaben. In diesem Zusammenhang ist der neuentwickelte Standortatlas zu erwähnen, der mit einem Standortinformationssystem verbunden ist, bei dem über Computer alle Daten der niedersächsischen Industriestandorte, die für ansiedlungswillige Unternehmen interessant sind, jederzeit per Knopfdruck abgerufen werden können.

Ausbau der Infrastruktur

Besonderes Schwergewicht legt die Niedersächsische Landesregierung auf den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur, insbesondere durch die Erschließung neuer Industrieflächen. Niedersachsen verfügt vor allem über folgende Standorttypen:

- Standorte am seeschifftiefen Fahrwasser mit großen Flächenreserven für die Ansiedlung von Grundstoffindustrien,
- Standorte in der Nähe der traditionellen Industriezentren für absatzorientierte Unternehmen und Zuliefererbetriebe z. B. für die Automobilindustrie,
- Standorte in bisher schwach industrialisierten Räumen für Unternehmen mit hohem Arbeitskräftebedarf.

Im Flächenland Niedersachsen ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur für das weitere wirtschaftliche Wachstum des Landes eine wesentliche Voraussetzung. Daher ist der Bau der Emslandautobahn und später der Küstenautobahn er-

klärtes politisches Ziel der Niedersächsischen Landesregierung. Sie will die spezifischen Standortvorteile des Landes durch gezielten Ausbau der Infrastruktur weiter entwickeln, damit durch Industrieansiedlungen die notwendigen strukturellen Veränderungen herbeigeführt werden. Dabei kommt der Verbesserung der Infrastruktur insbesondere hinsichtlich der verkehrsmäßigen Erschließung, der Verwirklichung des Dollart-hafenprojektes sowie dem Abbau des Süd-Nord-Gefälles in der Forschungsförderung besondere Bedeutung zu. Gerade in der Forschungsförderung hätte der Bund gute Möglichkeiten, die bisherige finanzielle Benachteiligung Norddeutschlands abzubauen.

Hilfe zur Selbsthilfe

Die Niedersächsische Landesregierung will mit ihren Wirtschaftsförderungsmaßnahmen eine ausgewogene, zukunftsorientierte Branchenstruktur aus kleinen, mittleren und großen Unternehmen aufbauen. Für sie verbieten sich alle Förderungsmaßnahmen, die den Charakter von Dauersubventionen tragen. Vielmehr sind ihre Maßnahmen eine Hilfe zur Selbsthilfe und ein Anreiz, damit die niedersächsische Wirtschaft in eigener Verantwortung den ökonomisch richtigen Weg der notwendigen Anpassung an den wirtschaftlichen Strukturwandel findet.

Beim Einsatz von Landesbürgschaften geht die Niedersächsische Landesregierung davon aus, daß ihr Zweck nicht sein kann, mit Steuermitteln, die das Land treuhänderisch verwaltet, Betriebe künstlich am Leben zu erhalten. Landesbürgschaften sollen auch keine Fehler des Managements ausbügeln, sondern an sich gesunden und entwicklungsfähigen Betrieben, die in vorübergehende finanzielle Engpässe geraten sind, über diese kritische Zeit hinweghelfen, damit ihre Ar-

beitsplätze gesichert bleiben. Auf keinen Fall wird die Niedersächsische Landesregierung Unternehmen und Arbeitsplätze mit Gewalt erhalten, weil letztlich die Marktkräfte immer stärker sind.

Schwerpunkte künftiger Wirtschaftspolitik

Ein verantwortungsbewußtes Konzept für die norddeutschen Küstenländer muß auch dem Rechnung tragen, daß der Fachkräftemangel in verschiedenen Branchen zugenommen hat. Damit wird ein weiterer Schwerpunkt der zukünftigen Wirtschaftspolitik deutlich, die Sorge um die weitere Qualifizierung der Arbeitskräfte. Wenn in den 90er Jahren die geburtenstarken Jahrgänge ins Erwerbsleben einrücken und wenn gleichzeitig der internationale Wettbewerb weiterhin zu einer Umstrukturierung in Richtung auf hochqualifizierte Produktionen und intelligente Produkte zwingt, werden die norddeutschen Länder ihre Position nur dann behaupten bzw. ausbauen können, wenn ihr Arbeitskräfteangebot diesen Anforderungen qualitativ gewachsen ist. Die berufliche Bildung wird daher einer der Schwerpunkte künftiger Wirtschaftspolitik sein müssen.

In diesem Zusammenhang werden die norddeutschen Küstenländer Sorge tragen müssen, daß sich die Innovationsfähigkeit und -freudigkeit der Unternehmen wieder verstärkt. Vor allem gilt es, den Technologietransfer zu den kleinen und mittleren Unternehmen zu erleichtern, damit die dort in großem Maße vorhandenen innovatorischen Fähigkeiten gezielt ausgeschöpft werden können. Einen ersten Schritt hat Niedersachsen mit der Schaffung eines Erfinderzentrums getan. Es hilft allen, die aufgrund mangelnder finanzieller Möglichkeiten gute Ideen nicht verwirklichen können, bei der Realisierung ihrer Innovationen.

Damit die norddeutschen Länder bei zunehmender internationaler und nationaler Konkurrenz wettbewerbsfähig bleiben, müssen sie aus Gründen der Absatzchancen ihrer hochqualifizierten Produktion ein ausreichendes, sicheres und preiswertes Energieangebot bereitstellen. Energievorsorgepolitik gehört damit zu den notwendigen Schwerpunkten der Wirtschaftspolitik der norddeutschen Länder, denn hochwertige Produktionen erfordern in der Regel einen hohen Energieeinsatz. Eine halbherzige Haltung in der Energiepolitik, wie sie da und dort sichtbar wurde, wäre für die langfristige Entwicklung der norddeutschen Länder fatal. Ein Strukturprogramm Ruhrgebiet würde das ohnehin schon beträchtliche Strompreisgefälle zwischen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen noch weiter verstärken.

Für ihre gedeihliche wirtschaftliche Entwicklung brauchen die norddeutschen Länder eine Tendenzwende in der Wirt-

schaftspolitik, denn trotz aller landespolitischen Anstrengungen werden die wirtschaftspolitischen Weichen in Bonn gestellt. Besonders wichtig ist eine langfristige konzipierte, zukunftsorientierte Politik, damit die Unternehmen im norddeutschen Raum mit stabilen Rahmenbedingungen rechnen können, die wirtschaftliches Handeln für die Zukunft kalkulierbarer machen. Dazu zählt vor allem der verstärkte Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur.

Stärkung der Marktkräfte

Wichtiger als die Forderung nach einem Strukturprogramm Norddeutschland ist eine entschiedene Absage an verfehlte Konzepte wie wirtschaftspolitische Überreaktionen, den Ruf nach mehr Staat oder Strukturdirigismus. Vielmehr sollten sich alle norddeutschen Länder darum bemühen, die Marktkräfte wieder zu stärken und die bereits heute zu zahlreichen staatlichen Eingriffe in das Marktgeschehen abzubauen.

Wir in Niedersachsen sind jedenfalls fest entschlossen, diese Marktkräfte innerhalb unserer wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen grundsätzlich und langfristig zu stärken. Wir wollen, daß sich der Staat wieder stärker darauf beschränkt, marktwirtschaftliche Rahmenbedingungen zu setzen, die eine Vielzahl von Entscheidungsalternativen auf allen Ebenen offen lassen und gleichermaßen wirtschaftlichen und sozialen Anforderungen Rechnung tragen. Staatliches Handeln darf nicht mehr wie bisher bestimmte Problemlösungen erzwingen, sondern lediglich Anreize geben, eigenverantwortlich nach Lösungswegen zu suchen, weil wir darauf vertrauen, daß die Menschen selbst in eigener Verantwortung am besten herausfinden, wie sie die anstehenden Aufgaben bewältigen können. Im Interesse der Gemeinsamkeit der norddeutschen Küstenländer werden wir versuchen, in diesem Sinne unsere Nachbarn in ein gemeinsames Konzept einzubinden.

Jürgen Westphal

Überregionale Verkehrsinfrastruktur ist vorrangig

Schleswig-Holstein hat sich seit Kriegsende vom „Armenhaus“ der Bundesrepublik zu einem Industrieland mit Zukunft entwickelt. Um dies zu verstehen, muß man sich noch einmal die Ausgangslage in den Nachkriegsjahren vergegenwärtigen. Schleswig-Holstein war vor dem Kriege eine vorwiegend agrarisch geprägte Provinz und lag in den meßbaren wirtschaftlichen Daten vor 1933 stets erheblich unter den Durchschnittswerten des Deutschen Reiches. Dies galt auch noch für die Ausgangssituation der Jahre 1948/1949. Diesen Abstand nach Mög-

lichkeit schrittweise zu verringern, mußte deshalb nach Kriegsende das vorrangige Ziel der Landespolitik sein, um auch in Schleswig-Holstein im Verhältnis zum Bundesgebiet gleichwertige Lebensbedingungen zu schaffen.

Doch die Anstrengungen, dieses Ziel zu erreichen, waren von Anfang an mit einer schweren Hypothek belastet. Denn nach Kriegsende waren nach Schleswig-Holstein fast 1,2 Mill. Flüchtlinge aus Ostdeutschland geflohen. Wenngleich vom ersten Tage an feststand, daß Hunderttausende von ihnen das Land

wieder verlassen würden, wußte man doch eben so sicher, daß 500 000 bis 700 000 von ihnen sich in Schleswig-Holstein seßhaft machen würden. Kein anderes Bundesland hatte eine vergleichbar große Aufgabe zu lösen. Das führte verständlicherweise zu einem sehr starken Überangebot an Arbeitskräften. Rund 210 000 Mitbürger, d. h. etwa 25% der Erwerbstätigen waren 1950 im Jahresdurchschnitt arbeitslos.

Trotz dieser schweren Hypothek zu Beginn seiner Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg hat das Bundesland

Schleswig-Holstein ein überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum zu verzeichnen, mit dem ein einschneidender Strukturwandel einherging. Denn 1950 arbeiteten noch 27% der berufstätigen Menschen in Schleswig-Holstein in der Landwirtschaft und nur etwas über 30% im Produzierenden Gewerbe. Demgegenüber waren 1978 nur noch 7% der Erwerbstätigen in der Landwirtschaft, 38% im Produzierenden Gewerbe und über 50% im gesamten Dienstleistungssektor tätig. Die Arbeitslosigkeit ist trotz der Rezession der Jahre 1974/75 heute mit 4,3% (April 1979) auf einen Stand abgebaut worden, der zwar den Bundesdurchschnitt noch immer etwas überschreitet, bei dem jedoch Schleswig-Holstein unter den elf Bundesländern einen relativ günstigen Mittelplatz einnimmt.

Erfolgreiche Entwicklungspolitik

Dies sind Ergebnisse einer zielstrebigem Wirtschaftsförderungspolitik der Landesregierung. Sie war und ist auf eine Verbesserung der Standortbedingungen des Landes, auf die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die Arbeit der Unternehmen und auf praxisnahe Hilfe für unsere Betriebe und ihre Mitarbeiter gerichtet. Unsere Wirtschaftsförderung soll die Unternehmensentscheidungen nicht ersetzen, aber die Bedingungen für das Wirtschaften in Schleswig-Holstein verbessern helfen.

Bei den Instrumenten der Förderung steht heute die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ an erster Stelle, mit der in 31 Schwerpunkten des Landes, aber auch in anderen geeigneten Standorten, eine gezielte Entwicklung von industriell-gewerblicher Wirtschaft, Fremdenverkehrswirtschaft und wirtschaftsnaher Infrastruktur betrieben wird.

Als ein herausragender Erfolg dieser Anstrengungen möge hier der Wirtschaftsraum Brunsbüttel erwähnt werden. Diese Region an der schleswig-holsteinischen Westküste hat sich aufgrund ihrer Lage am seeschifftiefen Wasser und am Nordostseekanal und dank anderer günstiger Standortgegebenheiten und nicht zuletzt dank einer vorausschauenden Infrastruktur- und Förderungspolitik des Landes zu einem wirtschaftlichen Schwerpunkt erster Ordnung entwickelt. Brunsbüttel ist heute Standort von großen Betrieben mit Weltruf, deren Produktionen in den Bereichen Großchemie und Grundstoffherzeugung die Industriestruktur des Landes wesentlich verbreitert und gefestigt haben. Bis 1985 sollen allein hier bis zu 5000 Arbeitsplätze entstehen. Die Neuan-siedlungen in diesem Raum üben starke Impulse auf die mittelständische Wirtschaft unseres Landes aus.

Die wirtschaftliche Entwicklungspolitik des Landes Schleswig-Holstein mit Hilfe der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ wird durch landeseigene Förderaktivitäten flankiert, wie das Landesprogramm Industrieförderung, das Mittelstandsstrukturprogramm und andere Instrumente, wie das kürzlich in Kraft getretene Existenzgründungsprogramm, mit dem dem generellen Trend des Rückgangs der Zahl kleinerer und mittlerer Betriebe entgegengewirkt wird.

Die Randlage des Landes innerhalb der Europäischen Gemeinschaft ist durch den Beitritt Dänemarks zwar gemildert worden, und die Funktion des Landes als Bindeglied zu Skandinavien hat an Bedeutung gewonnen. Gleichwohl ist die Entfernung des Wirtschaftsraumes Schleswig-Holstein zu den Absatz- und Bezugszentren der Bundesrepublik und des europäischen Raumes noch immer

relativ groß. Die schwer zu überwindende periphere Situation des Landes findet auch in der Halbinsellage mit langen Küstenstreifen und der Zonengrenze Ausdruck, was erhebliche und zum Teil dauerhafte Belastungen und Aufwendungen zur Folge hat.

Mängel in der Wirtschaftsstruktur

Die wirtschaftsgeographischen Probleme Schleswig-Holsteins erhielten neuerdings dadurch eine generelle Verschärfung, daß nach einer langen Periode fast störungsfreien Wachstums auf hohem Niveau in der Bundesrepublik Deutschland inzwischen eine Änderung in den Rahmenbedingungen eingetreten ist, die eine Rückkehr zur Vollbeschäftigung außerordentlich erschweren.

Mängel in der Wirtschaftsstruktur verdeutlichen die Problematik Schleswig-Holsteins. Das Land ist mit einem Industriebesatz von 70 Beschäftigten je 1000 Einwohner (Bund 121) im Durchschnitt der Jahre 1974/1977 das am schwächsten industrialisierte Flächenland der Bundesrepublik Deutschland. Dem entspricht, daß der für das Niveau der Wertschöpfung besonders wichtige verarbeitende Sektor noch immer verhältnismäßig schwach vertreten ist. 1976 lag sein Beschäftigungsanteil um 9,7 Prozentpunkte und sein Wertschöpfungsanteil um 10,7 Prozentpunkte unter dem Bundesdurchschnitt.

Ein Unsicherheitsfaktor in der Industriestruktur Schleswig-Holsteins ist wegen seines überdurchschnittlichen Gewichts der schleswig-holsteinische Schiffbau. Etwa 11% der Industriebeschäftigung entfallen auf diesen Industriezweig. Seit 1970 ist die Beschäftigung der schleswig-holsteinischen Werften um rund 5000 zurückgegangen und beträgt heute noch rund 18000 Arbeitsplätze. Hinzu kommen rund

15 000 Arbeitsplätze in den vom Schiffbau abhängigen Zuliefererbetrieben. Infolge der jüngsten krisenhaften Entwicklung auf dem Weltschiffbaumarkt, deren Ende nicht sicher abzusehen ist, sind auch in Zukunft weitere Arbeitsplätze in einem erheblichen Umfang in Schleswig-Holstein gefährdet.

Schleswig-Holstein muß in den nächsten Jahren noch weitere große Probleme meistern. Neben den bisherigen wirtschaftsgeographischen und wirtschaftsstrukturellen Belastungen bereitet die Schaffung einer ausreichenden Zahl von Arbeits- und Ausbildungsplätzen für die geburtenstarken Jahrgänge besondere Sorge.

Unter Status-quo-Voraussetzungen wird sich die Schere zwischen Arbeitsplätzeangebot und -nachfrage in Schleswig-Holstein in nächster Zeit überdurchschnittlich vergrößern, weil die auf den Ausbildungs- und Arbeitsmarkt nachdrängenden geburtenstarken Jahrgänge in Schleswig-Holstein deutlich stärker als im Bundesdurchschnitt besetzt sind und weil die nach 1985 demographisch bedingte Entlastung im Lande schwächer als im Bundesdurchschnitt ausgeprägt sein wird. Ermutigend ist freilich, daß in den vergangenen vier Jahren in keinem Bundesland die Zahl der Ausbildungsplätze so stark wie in Schleswig-Holstein gestiegen ist, nämlich um 51 % gegenüber einem Bundesdurchschnitt von 33,5 % – ein Erfolg der konzentrierten Bemühungen aller Beteiligten und der Ausbildungspolitik der Landesregierung.

Trotz stagnierender Gesamtbevölkerung hat die überdurchschnittliche Zunahme der Erwerbsfähigen zur Folge, daß bis Ende der 80er Jahre 65 000 bis 85 000 zusätzliche Arbeitsplätze im Lande bereitgestellt werden müssen. Unter regionalwirtschaftlichem Aspekt kommt erschwerend hinzu, daß Schles-

wig-Holstein auch in sich ein heterogener Wirtschaftsraum ist. Neben dem relativ wirtschaftsstarke südholsteinischen Raum, der zu einem wesentlichen Teil das Gesamtwachstum des Landes trägt, stehen entwicklungschwächere Gebiete wie der Landesteil Schleswig, die schleswig-holsteinische Westküste und Ostholstein. Hier werden die künftigen Arbeitsmarktprobleme noch gravierender als für das gesamte Land sein.

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Engpässe und Unzulänglichkeiten im Bereich der überregionalen Verkehrsinfrastruktur haben in der Vergangenheit nicht unwesentlich zur Strukturschwäche Schleswig-Holsteins beigetragen. Obwohl seit 1955 in Schleswig-Holstein auf dem Verkehrssektor mit dem Bau von rund 220 km Autobahn und 510 km Bundes- und Landesstraßen beachtliche Erfolge erzielt werden konnten, bleibt auch heute noch viel zu tun.

Schleswig-Holstein ist bei seiner Lage zwischen zwei Meeren und am nördlichsten Rand der Bundesrepublik nur über Flußkreuzungen mit anderen Ländern der Bundesrepublik verbunden. Der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dient nicht nur der Milderung der Randlage unseres Landes und damit dem Abbau der noch bestehenden Strukturschwächen, er bildet auch gleichzeitig die Grundlage für die Einbeziehung dieses geographisch und ökonomisch abgelegenen Raumes in den Prozeß der volkswirtschaftlichen Arbeitsteilung. Die Verkehrsinfrastruktur muß auch dem Umstand Rechnung tragen, daß Schleswig-Holstein mit jährlich mehr als 35 Mill. Übernachtungen eines der bedeutendsten Fremdenverkehrsländer der Bundesrepublik ist. Langfristig soll die Zahl der Übernachtungen sogar auf 50 Mill. gesteigert

werden. Das bedeutet, daß auch aus dieser Sicht in Zukunft mit hohen Belastungen unseres Verkehrssystems gerechnet werden muß.

Die Sicherung eines ausreichenden und preiswerten Energieangebots ist eine nicht minder wichtige Voraussetzung für den Abbau von Struktur- und Standortsschwächen und für die Bewältigung der Zukunftsprobleme in Schleswig-Holstein.

Erklärtes Ziel der Landesregierung ist es dabei, die Abhängigkeit vom Mineralöl zu vermindern. Dazu zählen in erster Linie der verstärkte Ausbau der Erdgasversorgung im Lande, der verstärkte Ausbau der Fernwärme in den großen Städten unseres Landes, der verstärkte Einsatz deutscher und importierter Steinkohle zur Stromerzeugung und der maßvolle Ausbau der Kernenergie.

Abbau der Energiepreisdifferenzen

Die preispolitischen Bemühungen Schleswig-Holsteins auf dem Energiesektor konzentrieren sich auf das Ziel des Abbaus der Energiepreisdifferenzen zu anderen Bundesländern. In Schleswig-Holstein zahlen mittelständische gewerbliche Abnehmer nämlich heute 15 bis 20 % höhere Strompreise als z. B. in Nordrhein-Westfalen. Für die Zukunft der Betriebe und Arbeitsplätze in unserem Lande ist es daher entscheidend, diese Preisunterschiede zu verringern. Der Bund hat sich den wiederholten Wünschen der norddeutschen Länder, die Kontingente für billige Importkohle zu erhöhen, widersetzt.

Auch die im Verantwortungsbereich vor allem des Bundes liegende Förderung von Forschung und Technologien hat in der Vergangenheit nicht besonders dazu beigetragen, den Nachholbedarf Schleswig-Holsteins und des norddeutschen Raumes in diesen zukunftsträch-

tigen Bereichen abzubauen. Die Forschungsmittel des Bundes fließen bisher im wesentlichen in die Ballungszentren West- und Süddeutschlands. Dagegen kommen die peripheren Regionen, wie Schleswig-Holstein, nach den jetzigen Förderungsmodalitäten kaum zum Zuge. Strukturschwächere Gebiete benötigen aber eine stärkere Berücksichtigung von Forschung und Entwicklung und damit die dazu notwendigen Fördermittel, da von ihnen entscheidende Wachstumsimpulse ausgehen.

Strukturprobleme im Schiffbau

Die Notwendigkeit der Umstrukturierung auf neue technologisch zukunftsweisende Produktionen ist im Bereich des Schiffbaues besonders dringlich. Er befindet sich derzeit in einer weltweiten strukturellen Anpassungskrise. Die bis 1975 kontinuierliche Wachstumsphase des Schiffbaubereichs hat sich angesichts der nachfrage- und wettbewerbsbedingten Krisenereignisse in eine stark rückläufige Entwicklung umgewandelt. Vor allem die Neubauproduktion ist von 1975 bis 1978 erheblich zurückgegangen. Noch 1974 nahm der deutsche Schiffbau den 3. Platz in der Rangliste der Auftragseingänge ein; Ende 1978 rangierte er nur noch an 17. Stelle. Das sind beunruhigende Erscheinungen, die eine Bedrohung der an sich guten deutschen Werftenstruktur und damit der Arbeitsplätze im Schiffbau und in den Zuliefererbereichen befürchten lassen.

Anpassungsanstrengungen der Werften zur Existenzsicherung

sind daher notwendig und müssen für einen begrenzten Zeitraum mit zusätzlichen öffentlichen Hilfsmaßnahmen unterstützt werden. Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat bereits in der Vergangenheit sehr viel unternommen und erhebliche Beträge für die Sicherung der bedrohten Arbeitsplätze in der Wertindustrie bereitgestellt. Im vergangenen Jahr hat sie für

Umstrukturierungsvorhaben auch Sondermittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ bereitgestellt. Eine endgültige Bewältigung der tiefgreifenden Strukturprobleme im Schiffbau kann aber nur durch eine Verbesserung des Know-how und durch neue Technologien erfolgreich sein. Diese Anpassungsaufgaben liegen in unserer Wirtschaftsordnung jedoch im Verantwortungsbereich der Unternehmen, hier speziell der Werften und ihrer Eigentümer. Maßnahmen der öffentlichen Hand, wie Neubauhilfen oder auch die zu verstärkende Forschungsförderung mit dem Ziel einer grundlegenden Produktionsneuorientierung, sind daher nur Hilfen der Selbsthilfe. Sie können die unternehmerische Entscheidung nicht ersetzen.

Forderungen an den Bund

Der Abbau von noch vorhandenen Strukturproblemen in Schleswig-Holstein und im gesamten norddeutschen Raum kann nur gelingen, wenn der Bund den Entwicklungserfordernissen stärker als bisher Rechnung trägt. Die vier norddeutschen Küstenländer haben kürz-

lich gemeinsam eine Strukturanalyse Norddeutschland erarbeitet, daraus einen Katalog notwendiger Maßnahmen hergeleitet und diese der Bundesregierung vorgelegt.

Zur Zeit werden Gespräche darüber geführt, welche zusätzlichen Aktivitäten und Initiativen in den nächsten Jahren zugunsten Norddeutschlands ergriffen werden müssen. Es zeichnet sich ab, daß eine bessere Ausstattung mit überregionaler Infrastruktur am ehesten geeignet ist, den Rückstand Norddeutschlands, vor allem seiner Flächenländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen, abzubauen. Aus schleswig-holsteinischer Sicht steht dabei die überregionale Verkehrsinfrastruktur an erster Stelle.

Dabei sind der Ausbau der Vogelfluglinie sowie die Ergänzung des Autobahnnetzes durch neue Elbüberquerungen westlich von Hamburg von besonderer Bedeutung. Die Elektrifizierung und verkehrstechnische Verbesserung der Bundesbahnstrecken in Schleswig-Holstein ist ein weiteres dringliches Anliegen Schleswig-Holsteins. Schließlich ist der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals ein wichtiger Punkt in der Wunschliste an den Bund.

Es ist zu hoffen, daß der Bund die besondere Standortsituation und die sich gegenwärtig wieder verschärfende Strukturproblematik in ganzer Tragweite erkennt und den Entwicklungserfordernissen in Schleswig-Holstein wie im gesamten norddeutschen Wirtschaftsraum im Zuge zusätzlicher Maßnahmen Rechnung trägt.

Partner der Wirtschaft in allen Finanzierungsfragen
Partner für Sie im Außenhandel
Partner für Sie in allen Fragen der Geldanlage

VEREINS-UND WESTBANK
die große Bank im Norden