



Frankreich – Info

Herausgeber : Französische Botschaft
- Presse- und Informationsabteilung -
Pariser Platz 5 - 10117 Berlin
E-Mail: info@botschaft-frankreich.de
Internet: www.botschaft-frankreich.de

2010

Rede von Botschafter Bernard de Montferrand Seminar des Instituts für Sozial- und Wirtschaftspolitische Ausbildung „Französische Industriepolitik – ein Modell für Deutschland?“

Berlin, 8. November 2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich sehr, im Rahmen des heutigen Seminars des Instituts für Sozial- und Wirtschaftspolitische Ausbildung das Wort ergreifen zu dürfen. Im Mittelpunkt dieses Treffens steht zu Recht die Frage der Industriepolitik, insbesondere im Zusammenspiel mit der Sozialen Marktwirtschaft. Das Konzept Industriepolitik, das in Deutschland lange Zeit verpönt war, steht heute aufgrund der Krise wieder im Vordergrund. Ich hoffe, dass Frankreich, das auf eine lange Tradition und eine bewährte Praxis der Industriepolitik zurückblickt, mit seinem Beispiel die Debatte bereichern kann.

1) Wir haben zwar unterschiedliche Traditionen, doch dürfen wir uns nicht von karikaturartigen Vorstellungen beirren lassen, sondern müssen bestimmte Vorurteile überwinden.

► **Deutschland betrachtet den Begriff Industriepolitik traditionell mit Argwohn und hütet sich, ihn überhaupt zu gebrauchen.** Es spricht lieber von „Ordnungspolitik“ und „Rahmenbedingungen“, die durch ein klares und präzises Regelwerk das Funktionieren der freien Märkte gewährleisten. Mir scheint, als würden viele der Missverständnisse und Vorurteile in der Industriepolitik deshalb entstehen, weil der Begriff auf den beiden Seiten des Rheins unterschiedlich wahrgenommen wird. In Deutschland ist die Industriepolitik das Ergebnis einer engen Abstimmung zwischen Politik und Wirtschaft. In Frankreich dagegen spielt der Staat eine wichtige Rolle als Initiator und Koordinator. Entscheidungen, die der Staat trifft, sind sichtbarer. Sie werden auch sofort als politische Entscheidungen bezeichnet, wenn nicht gar als „Wirtschaftspatriotismus“. So werden französische Positionen oftmals karikiert – etwa, wenn der Staat die ihm zustehende Rolle als Aktionär eines von ihm kontrollierten Unternehmens spielt. In Deutschland, wie Sie wissen, spielen die Länder eine solche Rolle.

► **Zunächst einmal müssen wir unterscheiden zwischen historischer Tradition und heutiger Realität in Frankreich.** In der französischen Geschichte spielt der zentralistische Staat eine entscheidende Rolle. Im 17. Jahrhundert förderte der Oberintendant für Finanzen von Ludwig 14., Jean-Baptiste Colbert, die Industrie und die Manufakturen. Sein Vorgehen hat die französische Geschichte so sehr geprägt, dass man heute noch von „Colbertismus“ spricht. Friedrich List ist zwar nicht Colbert, aber auch in Deutschland sprachen Ökonomen wie er vom

sogenannten „Erziehungszoll“ zum mittelfristigen Schutz neu entstehender Industrien. In der jüngeren Geschichte gründete General de Gaulle nach dem Zweiten Weltkrieg das *Commissariat général du Plan*, das zunächst für den Wiederaufbau zuständig war und dann – alle fünf Jahre – die Wirtschaftsplanung für das Land übernahm. 2006 wurde aus dem *Commissariat général du Plan* das *Centre d'analyse stratégique*. **Das macht deutlich, wie sich der Staat vom „Produzenten“ zum Strategen entwickelt hat.**

Frankreich hat – wie Deutschland – eine sehr offene Marktwirtschaft. Es legt großen Wert darauf, dass die Funktionsbedingungen des Marktes respektiert werden; auch bei der Umsetzung seiner Industriepolitik. Der Staat als Strategie ermöglicht jedoch eine langfristige Perspektive, während die Märkte einen kurzfristigen Ansatz bevorzugen. Auch wenn der Staat heute industriepolitische Ziele hat, so kann man ihm keinen Interventionismus mehr vorwerfen. Der Staat entscheidet nicht anstelle der Unternehmer über die Unternehmensführung. Er reguliert vielmehr. Er schützt und spielt seine strategische Rolle. In manchen Ausnahmesituationen darf der Staat allerdings bestimmte Unternehmen und Branchen nicht im Stich lassen. Wer – außer dem Staat – könnte sonst für das wirtschaftliche und soziale Gleichgewicht sorgen?

► **In solchen Ausnahmesituationen handelt Deutschland übrigens nicht ganz anders.** Das zeigen die Maßnahmen der Länder, um in der Wirtschafts- und Finanzkrise die Interessen ihrer Landesbanken und einiger Unternehmen wie der Hamburger Reederei Hapag Lloyd oder des Autoherstellers Opel zu schützen. Die öffentliche Hand in Deutschland ist realistisch und intelligent genug, um zu wissen, dass sie eingreifen muss, wenn der Markt allein das Gemeinwohl nicht absichern kann. Dieses Eingreifen ist jedoch nicht so offensichtlich – das liegt am föderalen Aufbau Deutschlands.

► **Die Wirtschafts- und Finanzkrise glich einem Weckruf.** Da, wo vor wenigen Jahren noch einige Manager französischer Großkonzerne von Unternehmen ohne Betrieb sprachen, betrachtet man – wie mir scheint – die Industrie heute wieder als „Allgemeingut“, dessen Fortbestand gesichert werden muss. Dafür haben sich Deutschland und Frankreich einer Politik der „Standortaufwertung“ verschrieben, die die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gewährleistet und Arbeitsplätze schützt. Das setzt die Schaffung eines Geschäftsumfelds voraus, das die Sicherheit der Investitionen und die langfristige Lebensfähigkeit unserer Industriestruktur garantiert. So verstehe ich auch die „industriepolitische“ Strategie, die Wirtschaftsminister Brüderle letzte Woche präsentiert hat. Er setzt auf die Entwicklung von Zukunftstechnologien und will gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland stärken.

Die Industrie ist in der Tat ein lebenswichtiger Sektor unserer Volkswirtschaften. Sie sorgt für Innovationen, steigert unsere Exporte und erzeugt eine beachtliche Dienstleistungsaktivität, die sich auf die ganze Wirtschaft auswirkt. Die Deindustrialisierung war in Frankreich stärker als in Deutschland. In den letzten Jahren ist der Industriesektor so geschrumpft, dass er heute nur noch 15 % der Gesamtwirtschaft ausmacht. Angesichts der Bedeutung der Industrie und der damit verbundenen Herausforderungen hat Präsident Sarkozy beschlossen, ein starkes Zeichen zu setzen und der Industrie wieder ein eigenständiges Ministerium zu widmen.

2) Wie lässt sich die französische Industriepolitik heute definieren? Kurz gesagt: Es geht darum, auf der Grundlage von strategischen Überlegungen bestimmte Instrumente einzusetzen, die auf Angebot und Nachfrage reagieren.

► Zuerst die Überlegungen. Sie finden in Frankreich meist unter der Federführung des Staates statt. Warum? Weil er in der Lage ist, alle Wirtschafts- und Sozialpartner zusammenzubringen. Weil er der Garant für das soziale, wirtschaftliche und ökologische Gleichgewicht ist. Und schließlich, weil er eine langfristige Perspektive hat, die Vision einer nachhaltigen Industrie. Die Franzosen sind der Meinung, dass der Staat aus all diesen Gründen über die nötige Legitimität

verfügt, um Koordinierungsmaßnahmen und strategische Überlegungen in Gang zu setzen. Hier ein Beispiel aus jüngster Zeit: Um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industriestruktur zu erhalten, hat der Staatspräsident von Oktober 2009 bis Februar 2010 die „**Etats Généraux de l'Industrie**“ (**Generalstände der Industrie**) einberufen, die alle Akteure der französischen Industrie zusammenbrachten. Ihre Aufgabe lag darin, die Stärken und Schwächen unserer Politik zu erkennen und einen Aktionsplan aufzustellen. Zum Abschluss der Generalstände im März 2010 hat Präsident Sarkozy ehrgeizige Ziele für die französische Industrie genannt: Steigerung der industriellen Produktion um mehr als 25 % bis 2015, dauerhafte Sicherung der Beschäftigung in der Industrie und Rückkehr zu einer überschüssigen Industrie-Handelsbilanz. Ziel dieser Generalstände war es, die Industrie ins Zentrum eines gemeinsamen Projekts zu stellen – in einem Land, dessen Wirtschaft als Dienstleistungswirtschaft wahrgenommen wird. Der Aktionsplan umfasst 23 Maßnahmen, die der Industrie zu den notwendigen Mitteln verhelfen soll, um die Herausforderungen von morgen zu stemmen. Insbesondere geht es darum, die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und die Organisation der elf als strategisch bewerteten Industriezweige zu optimieren.

► Die Umwelt ist ein anderes Beispiel für strategische Überlegungen zwischen den betreffenden Partnern. Es ist mir übrigens nicht entgangen, dass Deutschland im Umwelt-Bereich sehr wohl von ökologischer Industriepolitik spricht – und sogar große Ambitionen hat. Nach der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie 2002 und dem Integrierten Energie- und Klimaprogramm 2007 hat die Bundesregierung im September 2010 sein Energie-Konzept vorgelegt. Abgesehen von ein paar Detailfragen, die es noch zu klären gilt, hat Deutschland sich einen wahren Fahrplan zur CO₂-Befreiung seiner Wirtschaft gesetzt. Es will seinen Energiemix grüner gestalten, erneuerbare Energie und Elektromobilität voranbringen und Einsparungen beim Energieverbrauch durch Gebäudesanierung fördern. Kurz: Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, seine weltweite Führungsposition im Bereich grüner Technologien zu stärken.

Frankreich ist mit seinen umweltpolitischen Maßnahmen zwar etwas später dran, aber nicht weniger entschlossen. Der Staatspräsident hat den **Umwelt-Gipfel Grenelle de l'environnement** organisiert. Der Ansatz war neu, denn er basierte auf einem landesweiten „Dialog zu fünf“ – Gewerkschaften, Unternehmen, Nichtregierungsorganisationen, Volksvertretern und Staat –, der fast ein Jahr gedauert hat. Die Initiative kam zwar vom Staat, aber es ging ihm darum, jedem das Wort zu geben, der vor Ort aktiv ist. Die Schlussfolgerungen des Gipfels richteten sich nach einigen wichtigen Grundsätzen: Große öffentliche Projekte müssen ihre Umweltkosten, das heißt ihre „CO₂-Kosten“, ausweisen. Und wenn diese zu hoch sind, wird das Projekt abgelehnt. Die Beweislast wird umgekehrt und „unökologische“ Entscheidungen müssen begründet und gerechtfertigt sein.

Der Umwelt-Grenelle etablierte nicht nur diese Grundsätze, sondern auch einige ehrgeizige Ziele, die starke Auswirkungen auf unsere Industrie haben werden: Dabei geht es insbesondere darum, die Alternativen zum Straßenverkehr zu fördern (bis 2010 sollen 2000 km neue TGV-Strecken gebaut werden), den Energieverbrauch von Gebäuden zu senken, erneuerbare Energien zu fördern (2020 sollen 23% des Energiemix aus erneuerbaren Quellen stammen) und die Forschung im Bereich Umwelttechnologien der Zukunft voranzubringen. In den Zielen des Umwelt-Grenelle spiegelt sich der Anspruch Frankreichs, eine umweltfreundliche Industriepolitik zu betreiben und – wie Deutschland – ein wichtiger Lieferant für grüne Technologien zu werden.

► **Ein weiteres Beispiel für umfassende Überlegungen liefert die Automobilbranche** und die Entwicklung neuer, insbesondere elektrischer Antriebsformen, für die sich die Regierungen und Industrievertreter unserer beiden Länder besonders interessieren.

Nach umfangreichen Beratungen mit den Fachleuten und allen beteiligten Akteuren hat Frankreich einen nationalen Plan zur Entwicklung von Plugin-Elektro- und Hybridautos erarbeitet. Der Plan sieht zwei Millionen dieser Autos auf dem französischen Markt bis 2020 vor.

Deutschland hat ähnlich starke Bestrebungen in diesem Bereich. Ihr Entwicklungsplan **Elektromobilität** plant mit einer Million Elektroautos bis 2020. Dank der Beratungs-Plattform wurde eine gemeinsame Koordinierungsstelle geschaffen, die sich der Förderung dieser Antriebstechnik widmet.

3) Über die großen strategischen Linien hinaus findet die französische Industriepolitik Ausdruck in der Entwicklung von einigen Instrumenten.

- Zunächst einmal die Annäherung zwischen den Strukturen: 2004 hat Frankreich „pôles de compétitivité“ (Kompetenzzentren) geschaffen, um Synergien und Netzwerke zwischen Privatunternehmen, Universitäten und Forschungseinrichtungen eines bestimmten Gebietes zu entwickeln. Es gibt 71 solcher Kompetenzzentren. Sieben davon sind international ausgerichtet. Sie konzentrieren sich vor allem auf die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU).

- Steuerlich profitieren die KMU seit 2008 von der steuerlichen Forschungsförderung. Dank diesem Instrument können die Unternehmen bis zu 30% (maximal 100 Millionen Euro) ihrer Forschungs- und Entwicklungsausgaben steuerlich absetzen. So konnte in der Krise ein starker Rückgang dieser Ausgaben in der Industrie vermieden werden.

- Im Finanzbereich hat sich Frankreich mit Instrumenten ausgestattet, um die Entwicklung der Industrie zu fördern. Zunächst hat der Staat im ressortübergreifenden *Fonds unique interministériel* die gesamte Finanzierung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten gebündelt. Mit diesem Instrument, an dem die Nationale Forschungsagentur ANR, Oséo und die französischen Hinterlegungs- und Konsignations-Zentralkasse beteiligt sind, werden die KMU bei Investitionen in Forschung und Entwicklung unterstützt, die sie sonst nicht allein finanzieren könnten. 2009 wurde der Strategische Investitionsfonds eingerichtet. Er umfasst 20 Milliarden Euro, die (zu 49%) vom Staat und (zu 51%) von der Hinterlegungs- und Konsignations-Zentralkasse bereitgestellt wurden. Mit diesen Mitteln wollen wir die Eigenkapitalausstattung der Unternehmen stärken und ihre Entwicklung beschleunigen. Der Strategische Investitionsfonds verhält sich wie ein langfristiger Aktionär. Er legt von Anfang an die Bedingungen für seinen Rückzug aus dem Kapital eines Unternehmens fest. Er ähnelt vom Prinzip den Instrumenten, die Deutschland als Reaktion auf die Wirtschafts- und Finanzkrise eingerichtet hat, zum Beispiel dem Wirtschaftsfonds oder dem SoFFin. Des Weiteren haben wir uns für eine **Staatsanleihe** entschieden, die der **Finanzierung unserer strategischen Prioritäten** bis 2030 dient. Mit dieser Staatsanleihe in Höhe von 35 Milliarden € wollen wir unsere Zukunfts-Investitionen in vier vorrangigen Bereiche finanzieren: Hochschulbildung, Ausbildung und Forschung (19 Milliarden €), Industrie und KMU (6,5 Milliarden €), nachhaltige Entwicklung (5 Milliarden €) und digitale Wirtschaft (4,5 Milliarden €).

► Auch sektoriell verfügt Frankreich über einige Instrumente, die auf Angebot und Nachfrage reagieren sollen.

Auf dem Gebiet der **Elektromobilität** fördert der Staat die Forschung und Entwicklung von CO₂-freien Fahrzeugen. Doch es geht auch darum, die Nachfrage zu beeinflussen, um die Tragfähigkeit dieses Zukunftsmarktes zu sichern. Der französische Staat sieht vor, 60 000 Elektrofahrzeuge für Behörden und Staatsunternehmen in einem Zeitraum von fünf Jahren zu kaufen. Außerdem vergibt er einen Umweltbonus in Form einer Prämie in Höhe von 5 000 € für den Kauf eines Fahrzeugs mit weniger als 60 g CO₂-Emissionen.

4) Doch diese Politik darf nicht nur national sein. Wir brauchen mehr bilaterale Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Frankreich und mehr Ordnungspolitik auf europäischer Ebene. Dafür möchte ich zwei Beispiele nennen:

- Der Bereich Elektromobilität: Frankreich und Deutschland haben im Rahmen des Deutsch-Französischen Ministerrats im Frühjahr 2009 die Bildung einer **Arbeitsgruppe** beschlossen, die sich aus Industrievertretern (Autobauern, Stromerzeugern und Zulieferern) beider Länder zusammensetzt und den Auftrag hat, gemeinsame Standards für Elektroautos vorzuschlagen und ein grenzüberschreitendes Projekt auf die Beine zu stellen. Mit Freude stelle ich fest, dass auch andere europäische Länder, wie die Niederlande, an dieser Initiative interessiert sind und mit uns zusammenarbeiten wollen.

- Im Bereich Energie und Klima hat die deutsch-französische Arbeitsgruppe ein Expertennetzwerk zur Gasversorgungssicherheit eingerichtet. Die französische Energie-Agentur (ADEME) und die Deutsche Energie-Agentur (Dena) haben im Juni 2010 in Berlin eine bilaterale Konferenz zum Thema intelligente Zähler und Netze veranstaltet.

Diese Beispiele zeigen, dass es durchaus möglich ist, gemeinsame Überlegungen über eine **europäische Industriepolitik** anzustellen, die aus meiner Sicht drei großen Zielsetzungen folgen sollte:

- Binnenmarkt und Wettbewerb: Die Europäische Union muss einen gesunden Wettbewerb gewährleisten – zwischen den europäischen Unternehmen in Europa, aber auch gegenüber den Unternehmen außerhalb Europas, denn sie allein sind der Maßstab für unsere Wettbewerbsfähigkeit und haben weniger Sozial- und Umweltauflagen als wir.

- Die Wettbewerbspolitik reicht aber nicht aus. Der europäische Rechtsrahmen muss den Marktteilnehmern Planungsfähigkeit ermöglichen, die Attraktivität des Standortes verbessern und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie stützen. In diesem Zusammenhang halte ich eine noch ehrgeizigere Zusammenarbeit im Bereich der **Normsetzung** für unerlässlich. Das gilt für die Elektromobilität, aber auch für viele andere Sektoren wie das Bauwesen oder Konsumgüter.

- Schließlich muss die Europäische Union die Industriezweige, die sich im Strukturwandel befinden, betreuen und die Entwicklung der Zukunftssektoren fördern. Ich denke dabei vor allem an Initiativen wie ELECTRA im Bereich der Elektro- und Elektronikindustrie oder CARS-21 im Bereich der Automobilindustrie, aber auch solche Initiativen, durch die Europa langfristig wettbewerbsfähig bleibt: Energieversorgungs-Sicherheit, Mobilität, Bildungsangebot, Verbesserung des Pflege- und Gesundheitssystems, Effizienz der öffentlichen Dienstleistungen.

Der Vorwurf an die Europäische Kommission, sie verstehe zu wenig von der Industrie und sei nicht aktiv genug, ist in Mode gekommen. Wir sollten uns aber vielmehr überlegen, wie Deutschland und Frankreich gemeinsam die europäischen Verfahren verbessern können? Unsere Zusammenarbeit übt oft Anziehungskraft auf Unternehmen anderer europäischer Länder aus. Diese schließen sich uns an und aus ursprünglich deutsch-französischen Projekten werden Gemeinschafts-Initiativen. Unsere Zusammenarbeit beschränkt sich nicht auf Airbus, wo wir seit über 30 Jahren eng und erfolgreich kooperieren, auch nicht auf Autos oder Energie. Es entwickeln sich auch viele Partnerschaften zwischen den deutschen Kompetenznetzen und den französischen *pôles de compétitivité* – nach dem Vorbild von Zusammenschlüssen wie dem deutsch-französischen Netzwerk von Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie, das den Standort Hamburg und die Region Midi-Pyrénées verbindet.

Diese Beispiele zeigen, dass die deutsch-französischen Initiativen im Industrie-Bereich dem Rest der Welt als Beispiel dienen können. Sie wecken das Interesse unserer europäischen Partner und der Kommission. Und die Effekte auf die großen Gemeinschaftspolitiken sind nicht zu leugnen. Deshalb will ich unsere beiden Länder ermutigen, unsere industriellen Bindungen noch weiter zu vertiefen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!