

Standort Deutschland?

Die beiden Männer haben vieles gemeinsam: Der 52-jährige Peter Claussen leitet das neue BMW-Werk in Leipzig¹, der 59-jährige Ralf Simon die Abteilung für Nutzfahrzeuge bei MAN². Dennoch unterscheiden sie sich voneinander.

Claussen darf in Leipzig bis Ende 2004 mehr als 5000 neue Arbeitsstellen schaffen - und findet das "einfach genial", während Simon im gleichen Zeitraum mehr als 370 Arbeitsplätze nach Polen verlagern muss - und meint, das mache wirklich keinen Spaß. Diese beiden Fälle lösen erneut die Diskussion über den Standort Deutschland aus.

Vergangenes Jahr erfuhren die MAN-Mitarbeiter, dass ihre Abteilung von Bayern nach Polen abwandern sollte. 15 Euro in der Stunde verdienen die bayerischen Arbeitskräfte, die Kollegen in Polen aber geben sich mit drei Euro zufrieden. Durch die Verlagerung spart das Unternehmen also sechs Millionen Euro im Jahr. Dass die Arbeitskosten in Polen oder in Tschechien auch für BMW viel niedriger gewesen wären, leuchtet jedem ein.

Wie kommt es also, dass der deutsche Konzern sich in Sachsen niederlässt, und nicht etwa in Tschechien? Nachdem im Frühjahr 2001 die Betriebsführung beschlossen hatte, möglichst schnell ein zusätzliches Werk zu bauen, blieb von 250 Standortvorschlägen nach genauerer Prüfung Leipzig übrig. Die Hauptkriterien waren: Effizienz und Flexibilität, qualifiziertes Fachpersonal, gute Infrastruktur.

Tatsächlich mangelt es in Osteuropa jetzt schon an qualifizierten Managern und Spezialisten, die für die Qualitätssicherung wichtig sind. Und wenn man sich das gut überlegt, sind die niedrigen Löhne in den Billigländern auf die Dauer kein Vorteil, denn wenn Polen und Tschechien der EU beitreten, wird das den Vorsprung bei den Lohnkosten kräftig reduzieren. Und nirgends hätte BMW den Bau so schnell realisieren können wie in Leipzig. Das deutsche Planungsrecht ist nämlich sehr flexibel und schnell.

nach einem Artikel von Dietmar H. Lamparter [ZEIT-Redakteur von 1991 bis 2019 – mit Schwerpunkten Unternehmen, Märkte und Management.] aus *Die ZEIT* vom 11.9.2003
[IENA LV2 2004]

¹ Im März 2005 begann die Serienproduktion. Heute (2023) rollen hier täglich rund 1.000 Fahrzeuge vom Band. Die BMW Group investierte in Summe bereits mehr als drei Milliarden Euro in den Standort Leipzig. Die Stammbesellschaft umfasst aktuell (2023) rund 5.300 Mitarbeiter. Als deutschlandweit erste Automobilfabrik arbeitet das BMW Group Werk Leipzig zu einem erheblichen Teil mit Strom aus vier werkseigenen Windkraftanlagen.

² Die MAN SE (ehemals *Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg*) war ein börsennotierter Fahrzeug- und Maschinenbaukonzern mit Sitz in München. Die MAN SE wurde am 1. September 2021 auf die Traton SE verschmolzen und aus dem Handelsregister gelöscht.

L'Allemagne, site de production [économique, industriel]

Les deux hommes ont de nombreux points communs: Peter Claussen, 52 ans, dirige la nouvelle usine BMW de Leipzig, Ralf Simon, 59 ans, le département véhicules utilitaires chez MAN. Pourtant, ils sont différents l'un de l'autre / il y a des différences entre eux. Mais la comparaison s'arrête là / Là leurs chemins se séparent.

Claussen va pouvoir créer à Leipzig plus de 5000 nouveaux emplois d'ici la fin³ de 2004 et il trouve cela "tout simplement génial", tandis que Simon, dans la même période / le même laps de temps / intervalle de temps, sera contraint de délocaliser plus de 270 emplois en Pologne – ce qui, dit-il, ne lui fait vraiment pas plaisir. Ces deux cas relancent / rouvrent la discussion / le débat sur le site de production industriel et commercial⁴ qu'est l'Allemagne.

L'année dernière, les collaborateurs de MAN ont appris que leur département allait quitter la Bavière pour la Pologne. Les travailleurs bavarois gagnent 15 € de l'heure, tandis que leurs collègues polonais / La main-d'œuvre bavaroise ... / les collègues polonais se contentent⁵ de 3 €. Grâce à la délocalisation, l'entreprise économisera donc six millions d'euros dans l'année / par an. Il est évident pour tout le monde que les coûts du travail en Pologne ou en République tchèque auraient été beaucoup plus bas pour BMW aussi.

Comment se fait-il donc que le groupe industriel allemand s'implante en Saxe, et pas en République tchèque, par exemple? Après que la direction de l'entreprise eut décidé au printemps 2001 de construire dès que possible une nouvelle usine, Leipzig est restée seule en lice après l'examen⁶ plus attentif / approfondi des 250 sites proposés. Les principaux critères ont été: l'efficacité et la flexibilité, la qualification du personnel spécialisé et les bonnes infrastructures.

Le fait est que l'Europe de l'Est manque déjà de gestionnaires et de spécialistes qualifiés [qui sont] importants pour garantir la qualité. Et quand on y réfléchit bien, les bas salaires des pays à bas salaires ne seront pas avantageux à la longue / un avantage à long terme, car quand

³ Que signifie *bis* ? Si on traduit que Claussen *a pu* créer (alors que *darf* est un présent), du coup, *bis* „corrige“ la première faute par une seconde, en étant traduit par *depuis*, plus logique avec le passé. Mécanisme classique de faute: faire „coller“ tout ce qui suit avec la première erreur, souvent facile à éviter, comme ici.

⁴ C'est un peu long, mais c'est ce que signifie *Standort* dans ce contexte; dans d'autres contextes, le mot signifie *site*, *emplacement*, *position* (*politique*, p. ex.), *habitat* en botanique, *garnison* dans le vocabulaire militaire.

⁵ Ce n'est pas parce que *je me contente de quelque chose* que j'en suis satisfait.

⁶ et non pas *examination* ; pourquoi pas *examen*, sur le modèle *recevoir*, *réception*, *réceptionner*, *réceptionnement*, *réceptionnement*, *réceptionnement*, *réceptionnement* etc.

la Pologne et la République tchèque auront adhéré à l'UE⁷, cela réduira fortement leur avance en matière de coûts du travail. Et nulle part BMW n'aurait pu réaliser aussi vite qu'à Leipzig la construction de son usine. En effet, la législation allemande sur les permis de construire⁸ est très flexible / souple et très rapide.

⁷ Ce qui s'est fait en mai 2004, en République Tchèque après le référendum des 13 et 14 juin 2003, donnant près de 77,3% de soutien à l'adhésion à l'UE avec une participation électorale de 55 %; en Pologne, après le référendum des 7 et 8 juin 2003; donnant 58,85 % de participation électorale et 77,45 % de « oui » à l'adhésion.

⁸ cf. <https://www.karlsruhe.de/b3/bauen/bauordnung/bauinformationen/planungsrecht.de>