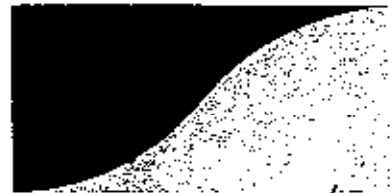


Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 36/39
Telex: 8 86 84 6 ppbn d
Telefax: 21 06 64



Inhalt

Klaus Lennartz MdB
bewertet das neue Fi-
nanzierungskonzept
der Bundesregierung
für den Straßenbau:
Zimmermanns Irrweg.
Seite 1

Dokumentation

Willy Brandt hat auf
dem Kongreß "Europa
und die Welt im Um-
bruch" die Grundzüge
einer künftigen Nord-
Süd-Zusammenarbeit
skizziert. Seine Rede im
Wortlaut
Seite 4

45. Jahrgang / 183

24. September 1990

Zimmermanns Irrweg

Zum neuen Finanzierungskonzept der Bundesregierung für den Straßenbau

Von Klaus Lennartz MdB

Am 18. September 1990 hat Bundesverkehrsminister Zimmermann ein verkehrspolitisches Konzept vorgestellt. Darin zeigt er sich erstaunlich offen gegenüber einem Finanzierungskonzept für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen, das der DIHT kürzlich der Öffentlichkeit vorgestellt hat. In diesem Modell wird für die Einrichtung eines Sondervermögens für Verkehrsinfrastrukturen plädiert sowie die Finanzierung aus Benutzungsgebühren.

Zimmermann zeigt damit einmal mehr, daß mit ihm eine ökologisch verträgliche Verkehrspolitik nicht zu haben ist. Er steht ungebrochen in der Philosophie der 50er Jahre, wonach wichtigste verkehrspolitische Aufgabe die Erstellung einer ausreichenden Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung für möglichst kostengünstige Transportabläufe sei. Angesichts der zunehmenden Straßenverkehrslawine, der daraus folgenden Umwelt- und Gesundheitsbelastungen ist dies jedoch keine ausreichende Zielformulierung mehr.

Für das Ziel "ökologisch verträgliche Verkehrsinfrastruktur" bietet das DIHT-Finanzierungskonzept, mit dem der Bundesverkehrsminister liebäugelt, jedoch keinen Ansatzpunkt.

Im folgenden eine kritische Auseinandersetzung mit diesem Teil des Zimmermann'schen Verkehrskonzepts:

I. Die DIHT-Vorstellungen: "Verkehr finanziert Verkehr"

1. Straßen, Schienen und Wasserstraßen in der Zuständigkeit des Bundes werden in einem Sondervermögen Bundesverkehrswege zusammengefaßt. Die Verwaltung für dieses SV wird einer Bundesanstalt für Verkehrswege übertragen. Deren Auftrag: Erhalt der Verkehrsinfrastruktur und Ausbau entsprechend "der Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse."
2. Die BA stellt einen eigenen Haushalt auf sowie getrennte Teilhaushalte für Straßen-, Schienen- und Wasserwege. Finanzierung der Aufgaben der BA durch Benutzungsgebühren für die Verkehrsnetze. Ein Finanzausgleich zwischen den Teilhaushalten soll grundsätzlich zulässig sein.

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Haussallee 2-10, Pressehaus 1/217
5300 Bonn 1, Postfach 12 04 08

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.
Bezug nur im Abonnement. Preis DM 82,50
mtl. zuzügl. Mwst und Versand.

Verpflichteter Lieferant
mit wertvollen Rohstoffen
Recycling-Papier



3. Die Bundesverkehrswegeplanung soll von der BA erarbeitet werden. Hier sollte auch über die notwendigen Erweiterungsinvestitionen sowie weitere Investitionen für Ortsumgehungen, Landschaft- und Umweltschutz et cetera entschieden werden.
4. Neben der Leitung der BAS soll es einen Verwaltungsrat geben, in dem alle Verkehrswegenutzer vertreten sein sollen. Haushalt und Benutzungstarife bedürfen der Genehmigung durch den BMV (Abstimmung mit BMF und BMWi, ohne BMU). Der Bundesverkehrswegeplan muß vom BMV abgesegnet werden. Für zusätzliche Investitionswünsche seitens des Bundes muß der Bund einen Deckungsvorschlag machen.
5. Parallel zur Einrichtung des SV und der Finanzierung der Fernverkehrsstraßen durch Gebühren sollen Kfz-Steuern aufgehoben und Mineralölsteuern gesenkt werden.
6. Die kommunalen Straßen bleiben bei diesem Konzept außen vor. Das Konzept sieht vor, den Gemeinden einen Teil des Mineralölsteueraufkommens zweckgebunden zur Verkehrsfinanzierung zuzuweisen.

II. Bewertung:

Der Grundgedanke hinter dem Konzept ist, die Bundesrepublik sei mit Verkehrsinfrastruktur immer noch unterversorgt; ein "bedarfsgerechter" Ausbau der Infrastruktur scheitere zur Zeit nur an unzureichenden Mitteln für den Straßenbau. Gebührenerhebungen für die Benutzung von Fernstraße und Schiene würden eine dauerhafte Einnahmequelle für fortgesetzten Infrastrukturausbau erschließen.

1. Grundsätzlich wird die Vorstellung, die Bundesrepublik sei mit Fernstraßen noch unterversorgt, nicht geteilt. Nach Auffassung der SPD ist der Straßenbau im wesentlichen abgeschlossen.

Nur beim Schienenverkehr ist der Ausbau der Infrastruktur notwendig (Schienenschnellverkehr, Gütertransporte). Die SPD fordert deshalb die Herauslösung des Schienennetzes der Bundesbahn und Finanzierung über Benutzungsgebühren durch die Bundesbahn. Dies ist möglich, ohne deshalb ein Sondervermögen zur gesamten Verkehrsinfrastruktur zu konstruieren.

In der Praxis erscheint die Vorstellung unrealistisch, die Wirtschaft werde Gebühreneinnahmen aus dem Straßenverkehr auf Dauer zur Finanzierung des Schienenverkehrs heranziehen. Letzten endes sollen für die Netze unterschiedliche Teilhaushalte aufgestellt werden.

2. Das DIHT-Konzept entzieht den Ausbau der Infrastruktur der politischen Willensbildung. Es überträgt Entscheidungen über den Umfang des Ausbaus der einzelnen Netze als auch die Prioritätensetzung für Straße oder Bahn der Wirtschaft. Diese soll entscheiden gemäß "Verkehrsbedürfnissen", das heißt nach dem Automatismus: auf jeden Stau folgt ein Straßenausbau.
3. Für das Ziel "ökologisch verträgliche Verkehrsinfrastruktur" bietet das DIHT-Sondervermögen keinen Ansatzpunkt. Rentabilitätsbetrachtungen einzelner Teilnetze sind nicht geeignet, ökologische Gesichtspunkte bei Entscheidungen über die gesamte Infrastruktur einzubeziehen.

Das Konzept ist deshalb nicht geeignet, eine gerechtere Zuordnung der volkswirtschaftlichen Kosten des Transportwesens zu sichern. "Verkehr finanziert Verkehr" ist vom SPD-Konzept zu unterscheiden, das inzwischen heißt: "Verkehr finanziert Verkehr und seine Auswirkungen". Der DIHT reduziert bewußt die Verkehrskosten auf Ausbau und Unterhalt der Verkehrswege: Nach Vorstellung des DIHT soll die gebührenfinanzierte Wegebenutzung durch eine Absenkung der Mineralölsteuer wieder ausgeglichen werden.

Dagegen zieht das Konzept der SPD gerade die Konsequenz aus der Tatsache, daß Transportleistungen grundsätzlich zu billig sind und diese ständige Subventionierung des Individualverkehrs die Transportlawine maßgeblich mitverursacht hat.

III. Zur grundsätzlichen Frage einer Gebührenfinanzierung von Bundesfernstraßen

Läßt man einmal beiseite, wie sich der DIHT in einzelnen Aufgabenstellung und Arbeitsweise des Sondervermögens vorstellt, bleibt die Frage nach der Sinnhaftigkeit von Straßenbenutzungsgebühren generell übrig. Gebührenerhebungen wären auch vorstellbar unter Bedingungen der fortdauernden politischen Verantwortung des Deutschen Bundestages für den Ausbau des Bundesverkehrswegenetzes und damit der politischen Prioritätensetzung für Bahn oder Straße.

1. Positiv daran ist, daß der Viel-Fahrer viel bezahlt (von 100 Straßen-km werden 29 auf BAB gefahren) es sei denn, er weicht auf nachgeordnete Straßen aus. Letzteres Problem dürfte sich allerdings nur auf kurzen Strecken stellen. Autobahnen rund um Ballungsgebiete sind nach internationaler Gepflogenheit von der Straßenbenutzungsgebühr befreit.

Grundsätzlich läßt sich jedoch die Mehrbelastung des Viel-Fahrers unbürokratischer und umfassender durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer erreichen.
2. Im Vergleich zur Öko-Steuer könnten Straßenbenutzungsgebühren differenziert je nach Tageszeit und allgemeiner Straßenbelastung erhoben werden. Dadurch könnte prinzipiell eine gleichmäßigere Auslastung der Straßen über den Tag und die Nacht erreicht werden. Problem dabei: die größten Engpässe auf den Bundesverkehrsstraßen entstehen rund um die Ballungsgebiete, die jedoch aus Praktikabilitätsgründen aus der Gebühr ausgenommen sein dürften. (Straßenbenutzungsgebühren auf dem Kölner Ring dürften sich praktisch nicht umsetzen lassen.)
3. Das Problem der Gebührenerhebung ließe sich mittels elektronischer Datenverarbeitungssysteme wesentlich unaufwendiger gestalten als dies bisher zum Beispiel in Frankreich und Spanien geschieht. Dabei sind generell zwei Möglichkeiten denkbar:
 - Das Modell der Telefonkarte: Man kauft circa 1.000 km und fährt diese Karte dann ab, wobei man an den entsprechenden Automaten kurz anhalten müßte.
 - Das Modell der automatischen elektronischen Erfassung durch Einbau eines entsprechenden Sende-/Empfangsgerätes im Pkw selber. Abrechnung würde dann direkt auf dem Gebührenkonto erfolgen. Problem: flächendeckende Erfassung der Reisebewegungen eines jeden Bundesbürgers. Unter Datenschutzgesichtspunkten mit Sicherheit verfassungswidrig. Die sozialen Kosten der flächendeckenden Bürgererfassung dürften dem wirtschaftlichen Gewinn einer praktischen Gebührenabrechnung weit überwiegen.
4. Unabhängig vom DIHT-Modell wäre auch eine "Einfahrtsgebühr" in verkehrsbelastete Städte denkbar. Auch hier könnte nach Tageszeit und Stadtvorbelastung die Gebührenhöhe differenziert werden.
5. Bleibt das Problem, ob die Gebührenfinanzierung von Bundesverkehrsstraßen das Problem der Kapitalmobilisierung bei leeren öffentlichen Kassen erleichtert. Diese Frage ist zweifellos zu bejahen. Wenngleich für die Bundesrepublik ein entsprechender Nachholbedarf nicht gesehen wird, ist dies für die DDR gegeben. Allerdings hätten wir dann im Bereich des Bundesfernstraßenbaus ein Zwei-Klassenrecht: Finanzierung aus öffentlichen Mitteln im Westen, aber Finanzierung durch Benutzungsgebühren im Osten kann keine Lösung sein.

IV. Fazit

Ein Konzept zur Bildung eines Sondervermögens für die Bundesverkehrsinfrastruktur wäre das Ende einer politisch verantworteten Verkehrspolitik. Entscheidungen über Umfang und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur über Prioritätensetzung für Bahn oder Straße wären der politischen Gestaltung entzogen und der Wirtschaft übertragen. Die zukünftige Verkehrsinfrastruktur der Bundesrepublik muß nicht nur ausreichend sein, sondern auch ökologisch verträglich. Dies kann nur dann gelingen, wenn die politische Verantwortung bestehen bleibt. Die Marktkräfte waren und werden auch in Zukunft nicht in der Lage sein, die Ökologie zu berücksichtigen.

Die Frage von Benutzungsgebühren auf den Bundesfernstraßen innerhalb der Bundesrepublik wird kein Problem der Verkehrslawine besser lösen als die Einführung einer Öko-Steuer. Auf mittlere Sicht ist die Einführung von verkehrsplanerisch vielleicht sinnvollen differenzierten Straßenbenutzungsgebühren in Ballungsgebieten nicht realisierbar. Auf langen Strecken ist die Frage der verkehrlenkenden differenzierenden Gebührenerhöhung nicht aktuell.

Zur Kapitalmobilisierung zum zügigen Ausbau von Fernstraßen in der DDR mag das System der gebührenfinanzierten Straßen das Problem aktueller Kapitalknappheit lösen, allerdings um den Preis, daß ein Zwei-Klassenrecht zwischen Deutschland West und Deutschland Ost festgeschrieben wird. Voraussetzung dafür ist jedoch, daß der Gesetzgeber weiterhin über Art und Umfang des Ausbaus entscheidet, einzelne Strecken könnten dann privaten Kapitalgebern überlassen bleiben.

(-/24.9.1990/st/ks)

DOKUMENTATION

Willy Brandt: Register der Waffenexporte einrichten

Willy Brandt, SPD-Ehrenvorsitzender und Präsident der Sozialistischen Internationale, hat vorgeschlagen, bei den Vereinten Nationen ein "Register des Waffentransfers" einzurichten, um damit einen Beitrag zur Abrüstung zu leisten. Brandt unterbreitete diesen Vorschlag in einem Referat, das er kürzlich vor dem Kongreß "Europa und die Welt im Umbruch" hielt. Das Referat im Wortlaut.

Zunächst möchte ich mich für die freundliche Einladung nach Wolfsburg bedanken - und zugleich die Veranstalter beglückwünschen zur Themenwahl und der hervorragenden Vorbereitung und Durchführung dieses Kongresses. Daß die noch junge International Partnership Initiative von seiten der Wirtschaft und Politik hochkarätige Unterstützung findet, ist ein ermutigendes Zeichen für weitoffenen Weltblick.

Ermutigend, zumal mir natürlich bewußt ist, daß es in diesen Monaten der unmittelbar spürbaren Anforderungen der deutschen Vereinigung nicht gerade einfach ist, die Aufmerksamkeit unserer Öffentlichkeit auf Problemfelder zu lenken, die Menschen in anderen Teilen der Welt bedrücken. Die Fragen, mit denen uns der widerspruchsvolle Wandel in Mittel- und Osteuropa konfrontiert, kommen hinzu.

Dennoch dürfte spätestens seit der gefährlichen Zuspitzung der Lage in der Golfregion auch hierzulande den meisten bewußt geworden sein, daß wir uns deutsche Nabelschau ebensowenig leisten können wie selbstgenügsamen Eurozentrismus.

Angesichts der offensichtlichen Interdependenzen und der für wahr grenzenlosen (Medien-)Kommunikation liegt es im wohlverstandenen Eigeninteresse, über den nationalen und kontinentalen Tellerrand hinauszuschauen. Für niemanden und nirgendwo sind Abschotten und "Einigeln" Optionen für die Zukunft, erfolgversprechende schon gar nicht. Insofern wäre es auch naiv zu glauben, es gäbe für Europa so etwas wie einen "Rest der Welt", der sich vernachlässigen ließe.

Nein lautet daher meine Antwort auf die Hauptfrage dieser Vormittagsrunde: Der sogenannte "Rest", bekanntlich die weit überwiegende Mehrheit der Menschheit, läßt sich nicht übersehen. Und wenn wir ihn doch in Vergessenheit geraten lassen, würde sich das bitter rächen!

Darin besteht bei uns auch weitreichendes Einvernehmen zwischen den wichtigen politischen Gruppierungen - über all das hinaus, worüber zumal in Wahlkampfzeiten gestritten wird: Das zukünftige Deutschland - also die sich erweiternde Bundesrepublik - hat nicht geringere, sondern größere Mitverantwortung zu übernehmen für die Bewältigung jener Aufgaben, die die Menschheit im ganzen angehen.

I.

Bevor ich auf die hier besonders interessierenden weltwirtschaftlichen Aufgaben - und die damit eng verbundenen sozialen und ökologischen Herausforderungen - eingehe, lassen sie mich vor allem betonen, daß die Sicherung des Weltfriedens nach wie vor ganz oben auf die internationale Tagesordnung gehört. Wer da meinte, das Thema Frieden habe sich durch die Überwindung der Ost-West-Konfrontation erledigt, hat sich natürlich geirrt.

Leider spricht sogar vieles dafür, daß - in mehr als einem Teil der Welt - seit langem latente und neue Konfliktpotentiale freigesetzt werden. Dank der Ost-West-Entspannung besteht jedoch erstmals seit Jahrzehnten die reale Möglichkeit, zumindest zwischenstaatliche Gewaltausbrüche durch gemeinsam getragene Bemühungen der Vereinten Nationen zu bändigen. Durch ihre unzweideutige Haltung gegenüber dem Regime im Irak hat die Staatengemeinschaft jedenfalls ein Haltesignal gesetzt, das hoffentlich auch in anderen Krisenregionen als solches verstanden wird.

Offenkundig haben die Vereinten Nationen an Prestige gewonnen. Wenn daraus folgt, daß die Mitgliedsstaaten gewillt sind, die UN-Charta mit neuem Leben zu erfüllen, können die Vereinten Nationen sogar frühzeitig Konflikte vereiteln helfen.

Auf Dauer wird Friedenssicherung aber nur dann gelingen, wenn allseits abgerüstet wird. Daß Abrüstung (genauer: Rüstungsbegrenzung) kontrolliert erfolgt - wie die Fachleute sagen, verifizierbar ist -, zudem der Wille zu gemeinsamer Sicherheit durch vielfältige Formen der Zusammenarbeit bestätigt wird, ist die positive

Lehre des Helsinki-Prozesses für Europa und darüber hinaus. Sicherlich sind die KSZE-Erfahrungen nicht so einfach auf andere Regionen der Welt übertragbar. Dennoch bestätigt mich das wachsende Interesse, insbesondere in Asien, an einer sogenannten KSZAP, daß dort wie auch anderswo neue Chancen für engere Zusammenarbeit und regionale Sicherheitssysteme bestehen mögen.

Wer zur Konfliktvermeidung im Süden der Erde beitragen will, darf natürlich das Thema Waffenexporte nicht tabuisieren: vor dem Hintergrund der Golfkrise wäre eine Vernachlässigung dieser Thematik geradezu absurd. Die Karten sollten offen auf den Tisch gelegt werden. Das heißt zum einen, daß endlich bei den Vereinten Nationen ein für alle einsehbares Register der Waffentransfers angelegt wird; zum anderen sollten restriktive Reglements über den Export von Hard- und Software (sprich: Gerät und Blaupausen) vereinbart werden. Die veränderte Lage in Osteuropa mag hierbei helfen. Wer die Publikationen des Stockholmer SIPRI kennt, der weiß allerdings, daß es mittlerweile nicht mehr ausreicht, die anzustrebenden Vereinbarungen auf Länder des Norden zu beschränken.

Mit den laufenden Verhandlungen über den Abbau von Rüstungen verbinden sich nicht zuletzt materielle Hoffnungen auf die vielzitierte Friedensdividende. Ich lasse mich nicht von der Erwartung abbringen, daß ein Anteil aus den freiwerdenden Rüstungsausgaben den Ländern des Südens zugute kommen kann, wobei diese Länder freilich auch auf eigene einschlägige Einsparmöglichkeiten hinzuweisen sind.

Worauf gründet mein - freilich beherrschter - Optimismus? Erstens in der pessimistischen Einschätzung jener Unternehmen, die Waffen produzieren. In nüchterner Einschätzung der mittelfristigen Nachfrage beschäftigen sich diese Unternehmen nunmehr vorrangig mit Konversion beziehungsweise Diversifikation ihrer Investitionen. (Auch der Golf-Konflikt hat - nach allem, was ich weiß - an dieser Grundeinschätzung wenig geändert.) Zweitens sind selbst die reichsten Nationen nicht länger in der Lage, die volkswirtschaftlichen Kosten extrem hoher Militärausgaben zu tragen - arme Länder ohnehin nicht.

Drittens wächst die Einsicht, daß die Friedensdividende nicht allein an der "Heimatfront" umverteilt werden sollte, sondern zumindest ein ansehnlicher Teil für internationale Aufgaben - die aber auch mit wohlverstandenen eigenen Interesse harmonieren - bereitzustellen sei.

Mein - von Fall zu Fall - modifizierbarer Vorschlag, ein Drittel der durch Abrüstung freiwerdenden Netto-Mittel über bewährte Institutionen den Entwicklungsländern zugute kommen zu lassen, hat hierzulande auch beim Gewerkschaftsbund und nicht zuletzt durch den Bundespräsidenten eine positive Unterstützung erfahren.

II.

Mit Bedacht habe ich auf dem DGB-Kongreß im letzten Mai von "bewährten Institutionen" gesprochen. Denn es gehört m.E. zur notwendigen Redlichkeit konstruktiver Nord-Süd-Beziehungen, sich beiderseits einzugestehen, daß die traditionellen Mechanismen der bilateralen Entwicklungszusammenarbeit nur bedingt tauglich sind. Die Überlagerung des Hilfedankens durch geostrategischen Ost-West-Ballast war bis dato ebenso unübersehbar wie kurzfristige Lieferinteressen. Ein Blick in die OECD-Statistiken offenbart zudem, daß einige Entwicklungsländer hieraus wesentlich größeren Nutzen als andere ziehen konnten. Kein Zweifel, daß die Mittelverteilung bei regionalen und multilateralen Entwicklungsinstitutionen dem wesentlichen Kriterium - der Bedürftigkeit der Empfängerländer - näherkommt.

Ich meine, es sei an der Zeit, eine wirkliche "Vergemeinschaftung" der entwicklungspolitischen Zusammenarbeit der EG-Staaten in Angriff zu nehmen. Nicht nur in Brüssel sind dazu vernünftige Vorschläge ausgearbeitet worden. Und warum sollten an dieser europäischen Aufgabe nicht auch die EFTA-Staaten beteiligt werden und Schritt für Schritt die neuen Demokratien in Mittel- und Osteuropa, die sich hierzu in der Lage sehen? Selbst wenn letztere finanziell gegenwärtig wenig beisteuern können, sollte ihr technisches Knowhow nicht unterschätzt werden.

Da mir Beispiele bekannt sind, wo aus für Entwicklungsländer bestimmten Haushaltstiteln Mittel für Maßnahmen in Mittel- und Osteuropa abgezweigt werden, plädiere ich überdies für eine saubere Budgettrennung (dies auch, um überzogene Befürchtungen von Seiten der Entwicklungsländer mildern zu helfen) und für eine klar abgestufte Konditionalität.

Ich weiß, Konditionalität ist im Süden ein Reizwort, obwohl ich eben lediglich Zinshöhen und Laufzeiten meinte. Keine Frage, daß über Konditionalität im weiteren Sinne ein gleichberechtigter Dialog dringend geboten ist. (Ich meine, es ist legitim, Mindestanforderungen an die Wahrung der Menschenrechte geltend zu machen. Dringend geboten erscheint mir auch, auf eine Bevölkerungspolitik hinzuwirken, die ein zu befürchtendes internationales Chaos vermeiden hilft.) So einseitig, wie Konditionalität in den 80er Jahren ge-

handhabt wurde, verschärft sie freilich die sozialen Spannungen in Entwicklungsländern und gefährdet die jungen Demokratien. Wer von anderen - sicherlich durchaus notwendige - Marktöffnung und Subventionsabbau verlangt, muß fairerweise gleiches für sich selbst gelten lassen. Mehr noch, er sollte strukturschwachen Ländern wirkliches Entgegenkommen zeigen.

Beim Handel wird weithin das Gegenteil praktiziert, da alle Industriestaaten - einflußreichen Lobbys zuliebe - einem hartleibigen Protektionismus zuneigen. Daß der EG-Agrammarkt alles andere als ein wirklicher Markt ist, weiß man hier wie anderswo. Und daß die sogenannten Selbstbeschränkungsabkommen vor allem industrielle "latecomer" benachteiligen, ist ebenfalls keine neue Erkenntnis. Schließlich ist wohl kaum zu leugnen, daß Erleichterungen der drückenden Schuldenlast allenfalls allzu selektiv sind.

Seit Jahr und Tag fordere ich, wie andere auch, nicht nur von den Industrieländern Kurskorrekturen - mit sehr geringem Erfolg. Nun fragt man mich: Wird angesichts der Anforderungen aus dem europäischen Osten der weltweite Süden erneut vertröstet? Und ein ganzes Bündel von Fragen zielt in die Richtung, ob die sich verstärkende gesamteuropäische Zusammenarbeit nicht sogar zusätzliche Lasten für die Entwicklungsländer erwarten läßt. Es schiene mir vermessen, auf diese gewichtigen Fragen in selbstsicherem Brustton mit Nein oder Ja zu antworten.

Es ist Phasen des Umbruchs durchaus eigen, daß vieles spekulativ bleiben muß, solange sich neue Strukturen noch nicht klar abzeichnen. Allerdings sollten die auch in der Diskussionsrunde geäußerten Sorgen und Befürchtungen sehr ernst genommen werden. Indem wir dies tun und Vorkehrungen treffen, daß sich ungute Trends nicht verselbständigen und prolongieren, leisten wir vermutlich bereits einen Beitrag zur Verbesserung der Nord-Süd-Beziehungen.

Im übrigen rate ich sehr zu einer differenzierten Betrachtungsweise. So wie den Westeuropäern zunehmend bewußt wird, daß "der Osten" niemals ein monolithischer Block war, sondern jedes Land - ja, mancherorts sogar jede Teilregion - höchst unterschiedliche Voraussetzungen für den schwierigen Strukturwandel zur hoffentlich sozial und umweltbewußt ausgerichteten - Marktwirtschaft einbringt, so gilt selbiges in noch stärkerem Maße für "den Süden", der alles andere als uniform ist. Während zum Beispiel Süd-Korea und andere industriell weit fortgeschrittene Entwicklungsländer bereits die mittelfristig absehbaren Marktchancen in Mittel- und Osteuropa ausloten, erahnen Länder wie Kuba oder Vietnam den Verlust eben dieser Märkte und Finanzquellen.

Hinsichtlich der Kapital- und Investitionsströme erwarte ich keine einseitige Ausrichtung gen Osten. Zum einen wegen der begrenzten Verschuldungsspielräume der Länder Mittel- und Osteuropas. Ich vermute, die Erfahrungen mit China - das Hinundher von "stop-and-go" - werden sich bei der Kreditaufnahme Rußlands beziehungsweise der Sowjetunion mehr oder weniger wiederholen. Wer wagt zum anderen längerfristige Vorhersagen über die Rahmenbedingungen für Direktinvestitionen in Brasilien oder Polen - sofern zwischen beiden ein Lohnkostenwettbewerb besteht? Und wer will behaupten, die Wachstumspotentiale in Südostasien oder Cono Sur beziehungsweise Mexiko seien schlechter als in Osteuropa?

Das Erkennen von Differenzierung, die ich lediglich angedeutet haben wollte, darf allerdings nicht in Hilflosigkeit enden. Ganz im Gegenteil sollte es zu Kooperationsformen führen, die den jeweiligen Ländern - und ihren Möglichkeiten - möglichst gut gerecht werden. Vieles muß gemeinsam und kann gleichwohl arbeitsteilig in Angriff genommen werden. Überall ist Zeit ein knapper Faktor, zumal angesichts der globalen Umweltgefahren und der rasch zunehmenden Wanderungsbewegungen aus mehr als einer Himmelsrichtung.

Lassen Sie mich abschließend - gleichsam im Vorgriff auf die Nachmittagsdiskussion - hinzufügen: Zusammenarbeit auf der Nord-Süd-Schiene und der West-Ost-Achse sollte sich nicht ausschließlich an marktwirtschaftlichem Wettbewerb orientieren, weil auf diese Weise nicht eine Welt entsteht, sondern lediglich wenige Schnellstraßen mit viel unwirtlichem Niemandsland. Partnerschaft meint gegenseitiges Geben und Nehmen - und hat neben der wirtschaftlichen ganz sicherlich auch eine, von Fall zu Fall gesondert zu betrachtende politische und kulturelle Dimension.

Ich kann dies nicht näher ausführen. Aber wir sind uns sicher darüber einig, daß wir gar nicht darum herumkommen, uns um eine Gesamtschau der wirtschaftlichen, geistigen und politischen Zusammenhänge zu bemühen.

(-/24.9.1990/st/jks)
