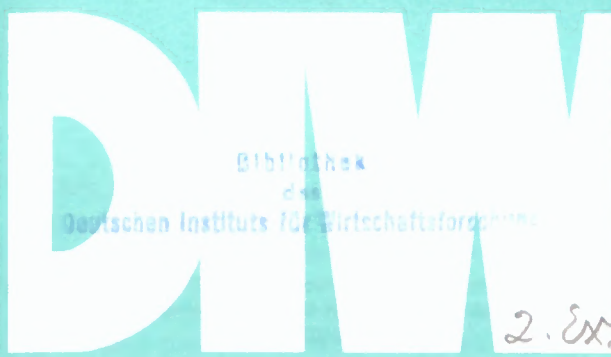




DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 48/79

Berlin

29. November 1979

46. Jahrgang

Motorisierung in den RGW-Ländern

In der wirtschaftlichen Aufbauphase der RGW-Länder¹ lag im Kfz-Bereich die Priorität bei den Nutzfahrzeugen. Erst in den 60er Jahren konnte auch die private PKW-Haltung langsam an Boden gewinnen. Ihre Bedeutung im Rahmen der gesamten Motorisierung hat sich im letzten Jahrzehnt ständig verstärkt. Die Ursache dafür lag in einem grundlegenden Wandel in der Bewertung des Konsums. Lebensstandardsteigerung durch bessere Versorgung der Bevölkerung wurde zum Ziel der Wirtschaftspolitik und als Voraussetzung für weiteres Wirtschaftswachstum anerkannt. Doch die weltweite Verteuerung von Rohstoffen, insbesondere von Erdöl, hat die Wachstumsbedingungen in den RGW-Ländern verschlechtert und zu Sparmaßnahmen auf dem Energiesektor geführt². In allen RGW-Ländern – außer der DDR – wurden die Treibstoffpreise zum Teil drastisch heraufgesetzt. In einigen Ländern wurden die ohnehin stattlichen Anschaffungspreise für PKW noch erhöht.

Westliches Know-how unterstützte die Produktionszunahme

Seit 1971 werden in den RGW-Ländern mehr Personenkraftwagen produziert als Nutzfahrzeuge (Lastkraftwagen und Busse); 1978 waren die Personenkraftwagen mit zwei Dritteln an der gesamten Kraftfahrzeugproduktion beteiligt. Die Produktion war mit rund 2,1 Mill. PKW fast dreimal so hoch wie 1970. Gemessen an der Weltproduktion nimmt sich jedoch der Anteil der RGW-Länder mit 6 vH sehr bescheiden aus und weist infolge der überproportionalen Steigerung der japanischen Produktion seit 1975 sogar sinkende Tendenz auf (1975: 7 vH).

Der Aufbau der nationalen Kraftfahrzeugindustrien war im Rahmen der osteuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft keineswegs aufeinander abgestimmt. Vielmehr suchte jedes dieser Länder die eigene PKW-Erzeugung zügig voranzutreiben. In einigen Ländern hat sich allerdings sehr schnell heraus-

gestellt, daß das vorhandene know-how hierfür nicht ausreichen würde. Deshalb griff man in Form von längerfristigen vertraglichen Vereinbarungen, Kooperationen und Lizenzen auf die westliche Technologie zurück. Bedeutsam waren hier insbesondere die Lizenzverträge, die die Fiat-Werke mit der Sowjet-

¹ Dieser Bericht bezieht sich auf die RGW-Länder Bulgarien, CSSR, Polen, DDR, Rumänien, UdSSR und Ungarn.

² Die europäischen RGW-Länder – außer Rumänien – beziehen rund 90 vH ihres Importbedarfs aus der Sowjetunion, die ein bedeutendes Ölförderland ist (Fördermenge 1978: 575 Mill. t). Wegen der im RGW geltenden Preisbildungsprinzipien für Energieträger (durchschnittliche Weltmarktpreise der vorangegangenen fünf Jahre) wirken sich die Verteuerungen auf dem Weltmarkt mit gewissen Verzögerungen aus. Allerdings ist die Förderexpansion in der Sowjetunion mit einer ständigen Steigerung der Kosten verbunden, die mit der Verlagerung der Produktion in verbrauchsferne und klimatisch unwirtliche Regionen Westsibiriens zusammenhängt. An den Erschließungskosten sind auch die übrigen RGW-Länder beteiligt.

Tabelle 1
PKW-Produktion und Außenhandel der RGW-Länder
in 1000 Stück

	1965	1970	1975	1976	1977	1978
Produktion						
Bulgarien	-	0	15	15	15	15
CSSR	78	143	175	179	159	176
DDR	103	127	159	164	167	171
Polen	25	64	164	216	279	326
Rumänien	4	24	68	71	77	72
UdSSR	201	344	1201	1239	1280	1312
Ungarn	-	-	-	-	-	-
RGW	411	710	1782	1884	1977	2072
Ausfuhr						
Bulgarien	-	-	-	-	-	-
CSSR	49	74	79	97	74	87
DDR	36	56	76	81	77	92
Polen	5	24	55	68	63	57
Rumänien	0	5	22	17	21	22
UdSSR	51	92	296	345	362	387
Ungarn	-	-	-	-	-	-
RGW	141	251	528	608	597	645
Einfuhr						
Bulgarien	12	24	65	71	82	78
CSSR	15	42	100	77	81	86
DDR	21	47	90	95	83	94
Polen	21	15	25	72	44	41
Rumänien	12	11	4	4	6	7
UdSSR	-	-	-	-	-	-
Ungarn	12	49	86	83	95	108
RGW	93	188	370	402	391	414
Inlandsversorgung						
Bulgarien	12	32	80	86	97	93
CSSR	44	111	196	159	166	175
DDR	88	118	173	178	173	173
Polen	41	55	134	220	260	310
Rumänien	16	30	50	58	62	57
UdSSR	150	252	905	894	918	925
Ungarn	12	49	86	83	95	108
RGW	363	647	1624	1678	1771	1841

Angaben für 1978 vorläufig.

Quellen: Statistische Jahrbücher bzw. Außenhandelsjahrbücher der RGW-Länder

union (1966) und Polen (1966 und 1971)³ sowie die Firma Renault mit Rumänien (1966)⁴ abschlossen. Darüber hinaus wurde Renault mit der Modernisierung und Erweiterung der Produktionsanlagen für die sowjetischen Moskvic-Modelle beauftragt.

Die starken Impulse, die diese Länder aus der Zusammenarbeit mit den westlichen Partnern empfangen haben, schlugen sich deutlich in den Produktionszahlen nieder. Besonders dynamisch hat sich die polnische PKW-Produktion entwickelt; sie steigerte ihren Anteil an der PKW-Produktion des RGW von 9 vH (1970) auf 16 vH (1978), womit Polen nach der Sowjetunion zum zweitgrößten PKW-Produzenten im RGW avancierte.

Die in Lizenz gefertigten PKW haben 1978 bereits mehr als die Hälfte der Gesamtproduktion der RGW-Länder betragen. Die PKW-Produktion in Rumänien stützt sich ausschließlich auf ausländische Lizenzen. In Polen betrug der Anteil der Lizenzmodelle mehr

als vier Fünftel der Gesamtproduktion, in der Sowjetunion war es mehr als die Hälfte.

Aufschlüsselung der PKW-Produktion 1978 in Polen und in der Sowjetunion nach Modellreihen
in 1000 Stück

Polen:		Sowjetunion:	
Fiat 125 p	96	Ziguli	700
Fiat 126 p	187	Moskvic	370
Syrena	29	Zaporozec	140
andere Modelle		Volga	80
(Tarpan, Polonez)	14	andere Modelle (Sil, Cajka)	22
insgesamt	326	insgesamt	1 312

In Polen wurde im letzten Jahr eine Weiterentwicklung des Fiat 125 p unter dem Namen „Polonez“ auf den Markt gebracht. 1981 soll in Polen die Montage von „Zero“, einem Fiat-Modell der unteren Hubraumklasse, starten. Auch Rumänien intensiviert mit der Aufnahme des Renault 18 in das Produktionsprogramm und einer Erweiterung der Jahreskapazität auf 150 000 PKW die Zusammenarbeit mit der Firma Renault. Außerdem wurde von „Olcit“, der rumänisch-französischen Gesellschaft (Citroen), 1976 der Bau einer Kleinwagenfabrik mit einer Jahreskapazität von 130 000 PKW in Angriff genommen. Die Produktion sollte im Sommer 1979 aufgenommen werden.

Die DDR und die CSSR beschränkten sich bislang auf die Produktion eigener Modelle. Sie hatten allerdings die Absicht, Ende der 70er Jahre in Kooperation einen Mittelklassewagen auf den Markt zu bringen. Nach letzten Informationen wird die Produktion (voraussichtliche Kapazität 340 000 Einheiten) jedoch erst 1984 anlaufen. Auch hier kommt die westliche Technologie zum Zuge. Im Juni 1978 wurde das Automobilwerk Citroen beauftragt, in der DDR ein Gelenkwellen-Werk zu bauen, dessen Produktion als Beitrag der DDR in das PKW-Gemeinschaftsprojekt eingehen wird. Damit hat die DDR zum ersten Mal ihre Zurückhaltung aufgegeben, im PKW-Bau mit westlichen Firmen zu kooperieren. Demgegenüber entschloß sich die CSSR, vorerst die eigenen Skoda-Werke zu modernisieren. Außerdem wurde der Bau eines neuen Betriebes in Angriff genommen. Mit der Fertigstellung wird Anfang der 80er Jahre gerechnet, die Produktion soll 100 000 PKW betragen.

³ Der Lizenzvertrag der Sowjetunion bezog sich auf die Fiat-Modelle 124 und 125. Polen entschied sich für den Fiat 125 und 1971 für eine modifizierte Version des Fiat 126.

⁴ Die rumänischen Dacia-Modelle sind weitgehend mit den französischen Renault-Modellen identisch.

Im Rahmen von Kooperations- und Spezialisierungsvereinbarungen sind die RGW-Länder zwar durch ein relativ dichtes Netz von Verträgen verbunden, doch handelt es sich dabei um Zulieferverträge, bei denen ein wertmäßiger bilateraler Ausgleich der Lieferungen angestrebt wird⁵. Umfangreiche Zulieferungen werden in erster Linie für die in Polen und der Sowjetunion gebauten Lizenz-Modelle getätigt.

Für die 80er Jahre wurde ein weiterer Versuch zur Koproduktion im RGW bekannt. Polen und die Sowjetunion planen, gemeinsam einen PKW der unteren Hubraumklasse zu entwickeln. Es soll ein Nachfolgemodell für den in Polen gebauten Fiat 126 p und den sowjetischen Zaporozec sein. Mit dem Rückgriff auf das technologische Gerüst des Fiat-Kleinwagens dürfte das Vorhaben schneller zur Produktionsreife gelangen als das gemeinsame Projekt der DDR und der CSSR.

Wachsende Exporte der Sowjetunion

Die RGW-Länder exportierten im vergangenen Jahr 0,6 Mill. PKW. Insgesamt haben die Exporte seit 1970 etwas langsamer zugenommen als die PKW-Produktion. Bemerkenswert ist, daß die Sowjetunion in der Zeit von 1970 bis 1978 ihren Anteil an den RGW-Exporten von 37 auf 60 vH steigern konnte.

Anteil des Exports an der Produktion in vH

	1970	1978
CSSR	51,7	49,4
DDR	44,1	53,8
Polen	37,5	17,4
Rumänien	20,8	30,6
UdSSR	26,7	29,5
RGW	35,2	31,1

Quellen: Statistische Jahrbücher der RGW-Länder; Planerfüllungsberichte.

Relativ hoch ist der Exportanteil (gemessen an der Produktion) in der DDR und der CSSR. Beide Länder sind aber gleichzeitig bedeutende Importeure; die CSSR hatte 1978 einen geringen Ausfuhrüberschuß, die DDR einen Einfuhrüberschuß. In Polen wird, insbesondere seit 1975, die Inlandsversorgung zu Lasten der Exportquote ausgeweitet.

Der Außenhandel mit PKW spielt sich in erster Linie innerhalb des RGW ab. Wegen Devisenknappheit waren die Importe aus dem OECD-Raum gering. Seit 1974 sind diese Bezüge sogar stark rückläufig. Ungarn importierte z. B. im Durchschnitt der Jahre 1971 bis 1975 2 500 PKW aus den OECD-Ländern; 1979 sollte — wie verlautet — sogar ganz auf Importe verzichtet werden. Die DDR hat 1977/78 auf Kom-

Tabelle 2
Anteil der sozialistischen Länder
am PKW-Außenhandel der RGW-Länder
in vH

	1965	1970	1975	1976	1977	1978
Ausfuhr						
Bulgarien	-	-	-	-	-	-
CSSR	41,1	71,7	59,7	66,3	55,3	.
DDR	71,1	80,4	78,8	70,3	.	.
Polen	97,3	81,9	47,7	51,2	54,7	.
Rumänien	93,7	67,2	89,3	58,4	58,2	.
UdSSR	70,7	77,7	73,0	65,2	70,7	71,8
Ungarn	-	-	-	-	-	-
RGW	61,4	76,5	69,2	64,8	.	.
Einfuhr						
Bulgarien	88,1	95,9	100	100	100	100
CSSR	66,2	62,4	92,8	96,5	88,6	96,0
DDR	99,3	100	98,7	99,0	97,2	89,0
Polen	97,2	95,2	99,5	99,2	99,5	.
Rumänien	55,6	89,8	80,2	83,9	76,8	.
UdSSR	-	-	-	-	-	-
Ungarn	99,3	83,1	99,3	99,6	99,7	99,7
RGW	86,2	85,5	97,3	98,6	96,5	.

Ausgaben für 1978 vorläufig.

Quellen: Statistische Jahrbücher bzw. Außenhandelsjahrbücher der RGW-Länder.

pensionsbasis 10 000 PKW des VW-Konzerns bezogen^{5a}.

Zugleich bemühen sich die RGW-Länder um eine verstärkte Ausfuhr in die OECD-Länder. Mit ihren in Lizenz gebauten Modellen konnten die Sowjetunion und Polen bereits Erfolge verbuchen. Der sowjetische Ziguli — im Westen unter dem Namen Lada vertrieben — wurde vor allem in Großbritannien, Belgien und der Bundesrepublik Deutschland gekauft. Der Marktanteil in der Bundesrepublik betrug 1978 knapp ein halbes Prozent. Polnische PKW fanden in der Bundesrepublik, Frankreich und Finnland Absatz.

PKW-Exporte einiger RGW-Länder in die OCED-Länder in 1000 Stück

Berichtsland	1970	1975	1976	1977	1978
Sowjetunion	8,6	65,0	93,0	87,4	94,4
Polen	2,3	12,6	15,4	25,0	.
CSSR	18,2	27,8	29,2	30,0	.

Quellen: Außenhandelsjahrbücher der Berichtsländer.

Während der Handelsstrom von fertigen Fahrzeugen aus dem Westen schrumpft, nehmen die Zulieferungen von Kfz-Teilen in die RGW-Länder an Bedeutung zu.

⁵ Vgl. G. Tsupin: Die Integration der RGW-Länder im Kraftfahrzeugbau. In: Voprosy ekonomiki, 6/1977, S. 76.

^{5a} Wie aus jüngsten Pressemeldungen hervorgeht, wird die DDR im Dezember 1979 1 000 Citroen-Wagen aus Frankreich importieren, die zum Preise von 38 000 Mark je Wagen verkauft werden sollen. (Preis in der BRD 14 000 DM.)

**Außenhandel der OCED-Länder mit den RGW-Ländern
im Kraftfahrzeugbereich 1977**
in Mill. US-\$

	PKW	LKW	Kfz-Teile	Insgesamt
Exporte der OECD-Länder	45,9	72,9	260,2	379,0
Importe der OECD-Länder	235,3	14,9	49,2	299,4

Quellen: OECD-Trade by Commodities, Series C.

Insgesamt betrachtet war der Handel mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen 1977 zwischen den RGW- und OECD-Ländern per Saldo negativ für die RGW-Länder.

Steigende Ausstattung mit PKW

Der Bestand an PKW in den RGW-Ländern ist seit 1977 höher als der Bestand an Krafträdern⁶. Am Jahresende 1978 dürften im RGW-Raum 13 Mill. PKW zugelassen gewesen sein⁷. Die PKW-Dichte betrug damit 35 PKW auf 1 000 Einwohner — ein Niveau, das die Bundesrepublik Deutschland Mitte der 50er Jahre besaß (1978: 350 PKW je 1 000 Einwohner).

Tabelle 3
PKW-Bestand¹⁾ in den RGW-Ländern 1965 bis 1978

	1965	1970	1975	1976	1977	1978
	Bestand in 1 000 Stück					
Bulgarien	46	144	387	464	538	610
CSSR	413	826	1505	1678	1828	1970
DDR	662	1160	1880	2052	2237	2392
Polen	246	479	1078	1290	1547	1835
Rumänien	22	122	272	324	385	420
UdSSR	1070	1666	3691	4109	4559	5000
Ungarn	99	240	580	655	745	834
RGW	2558	4637	9393	10 572	11 839	13 061
	PKW je 1 000 Einwohner					
Bulgarien	6	17	44	53	63	69
CSSR	29	59	100	111	125	129
DDR	39	67	111	125	133	143
Polen	8	15	31	37	46	52
Rumänien	1	6	13	15	18	19
UdSSR	5	7	15	16	18	19
Ungarn	10	23	56	63	71	78
RGW	8	13	26	29	32	35

1) Einschließlich Kombinationswagen.
Quellen: Statistische Jahrbücher der RGW-Länder, Berechnungen des DIW; 1978 vorläufige Werte.

Allerdings sind die Unterschiede in den RGW-Ländern hinsichtlich der PKW-Dichte sehr groß. In der DDR und in der CSSR ist die Motorisierung drei bis viermal so hoch wie im RGW-Durchschnitt. In der Sowjetunion ist die Ausstattung mit 19 PKW auf 1 000 Einwohner noch sehr gering. Entsprechend dem wirtschaftlichen Stand der einzelnen Regionen gibt es hier außerdem noch gravierende Unterschiede. Den höchsten Motorisierungsgrad unter

Tabelle 4
PKW-Preise in den RGW-Ländern 1979

Land	PKW-Typ	Währungseinheit	Preis	Relation ¹⁾
Bulgarien	Moskvič 412	Lewa	5 200	33
CSSR	Škoda 105	Kronen	52 000	21
	Ziguli VAZ 2101		62 400	25
DDR	Trabant 601	Mark	7 850	8
	Wartburg 353		16 950	17
	Ziguli VAZ 2101		19 800	20
Polen	Fiat P 126	Zloty	87 000	19
	Fiat P 126 Ex-2)		127 000	27
	press-Verkauf ²⁾		183 000	39
	Fiat P 125		225 000	48
	Polonez 1500			
Rumänien	Dacia 1300	Lei	70 000	35
UdSSR	Zaporožec 968	Rubel	4 130	26
	Ziguli VAZ 2101		6 500	41
	Volga GAZ-24		11 150	70
Ungarn	Trabant 601	Forint	47 600	14
	Ziguli VAZ 2101		81 600	23
	Volga GAZ 24		132 000	38
Zum Vergleich: Bundesrepublik Deutschland	Golf, Standardausführung	DM	10 500	5

1) Anzahl der durchschnittlichen Brutto-Monatseinkommen der Arbeiter und Angestellten, die für den Kauf eines Kraftfahrzeugs aufgewendet werden müssen; Polen und Rumänien Nettoeinkommen. — 2) Verkürzte Wartezeit.
Quellen: Statistische Jahrbücher und Tageszeitungen der RGW-Länder.

den Sowjetrepubliken hatte 1977 die Estnische SSR mit 61 privaten Kraftwagen auf 1 000 Einwohner⁸.

Trotz hoher Preise eilt die Nachfrage dem Angebot voraus

Für einen Personenkraftwagen sind in den RGW-Ländern in der Regel mehrere durchschnittliche Jahreseinkommen zu bezahlen. Relativ preisgünstig ist der Trabant in der DDR, der „nur“ acht Durchschnitts-Monatsgehälter kostet.

In allen Ländern ist trotz der hohen Preise die Nachfrage so stark, daß es immer wieder zu erheblichen Warteschlangen kommt. Das polnische Institut für Binnenhandel und Dienstleistungen kam in einer Analyse zu dem Ergebnis, daß in Polen bereits 1975 doppelt so viele Haushalte einen PKW hätten besitzen können, wenn das Angebot der Nachfrage entsprochen hätte⁹.

Der Spielraum, den die RGW-Regierungen bei der Angebotssteuerung von PKW besitzen, ist sehr

⁶ Eine starke Nachfrage nach Krafträdern besteht nach wie vor in der Sowjetunion, insbesondere in den ländlichen Gebieten. Einer sowjetischen Erhebung nach benutzt ein Viertel der Besitzer von Krafträdern auf dem Lande ihr Kraftrad für die Fahrt zur Arbeitsstätte. Vgl. *Economicskaja gazeta*, Nr. 17/1978, S. 17.

⁷ Ein Teil des Bestandes (Dienstwagen) ist nicht der privaten Motorisierung zuzurechnen. In der DDR, der CSSR, in Polen und Ungarn beträgt dieser Anteil rund 5 vH.

⁸ Vgl. *Voprosy ekonomiky*, Nr. 7/1978, S. 134.

⁹ Vgl. *Zycie gospodarcze*, Nr. 9/1978, S. 10.

eng. Die Investitionsmittel für eine weitere Aufstockung der Produktionskapazitäten sind beschränkt, und zusätzliche Importe ebenso wie etwaige Kürzungen der Exporte kommen aus devisenwirtschaftlichen Gründen kaum in Frage. Um den Druck der stark gestiegenen Nachfrage zu mildern, haben einige Länder die PKW-Preise heraufgesetzt: In Polen gab es 1976 Preiserhöhungen um durchschnittlich 25 vH. In der CSSR wurden die Preise für die stark gefragten Importwagen (insbesondere Ziguli) um mehr als 10 vH erhöht. Die Preise der einheimischen Skoda-Modelle, deren Absatz stockte, wurden allerdings ermäßigt. In der Sowjetunion wurden im Juli 1979 im Rahmen einer generellen Preisanhebung von Waren des gehobenen Bedarfs auch die PKW im Durchschnitt um 18 vH teurer.

Weder die hohen Preise noch die oft jahrelangen Wartezeiten schrecken die angehenden PKW-Besitzer ab. In Ungarn sind z. B. in den Wartelisten über 400 000 Interessenten eingetragen, die bereits 10 bis 20 vH des Kaufpreises angezahlt haben. Die Wartezeit in Ungarn beträgt durchschnittlich vier Jahre. Doch während der polnische Fiat 1500 und der sowjetische Moskvic noch binnen eines Jahres geliefert werden, reicht die Warteliste für den DDR-Trabant bereits jetzt bis 1986. In der DDR muß man je nach bestelltem Wagentyp 6 bis 10 Jahre warten. In Polen besteht seit 1977 die Möglichkeit, die Wartezeiten bei bestimmten PKW-Typen gegen Aufpreis (etwa 40 vH der Kaufsumme) zu umgehen.

Erschwernisse bei der privaten PKW-Haltung

Wegen der hohen Anschaffungskosten und der Unterversorgung des Marktes bleiben die Fahrzeuge in den RGW-Ländern wesentlich länger in Betrieb als in den westlichen Industrieländern. Nach tschechoslowakischen Angaben werden Skoda-PKW erst nach 20 Betriebsjahren verschrottet, wobei sich dann ein relativ großer Teil der Fahrzeuge noch im Besitz der Ersterwerber befindet¹⁰. Auch in der DDR wurde festgestellt, daß der Anteil von Fahrzeugen, die als Ersatz für ausscheidende Fahrzeuge verwendet werden, sehr gering ist. Die tatsächliche Lebensdauer der PKW liegt deshalb wesentlich über der normativen Nutzungsdauer¹¹.

Die Überalterung der Fahrzeuge stellt hohe Anforderungen an die Instandhaltungsleistungen und die Ersatzteilversorgung. In der Sowjetunion reicht die Kapazität der Reparaturwerkstätten lediglich für die Betreuung von gut der Hälfte des privaten PKW-Bestandes aus; 30 vH der PKW-Besitzer greifen im Bedarfsfall zur Selbsthilfe, und die übrigen knapp 20 vH bedienen sich „kommerzieller Nachbarschaftshilfe“¹². Nach einer DDR-Untersuchung ist der Bedarf der DDR-Bevölkerung an Instandhaltungsleistungen 1975 erst zu 70 vH durch Werkstätten gedeckt gewesen¹³.

Tabelle 5
Kraftstoffpreise¹⁾ im RGW

	Währungseinheit	1973	1979 ²⁾	Zunahme 1979/73 vH	Relation zum Einkommen in vH ³⁾ 1979 ³⁾
Bulgarien	Lewa	0,35	1,--	186	64
CSSR	Kronen	3,--	7,50	150	30
DDR	Mark	1,65	1,65	0	17
Polen	Zloty	6,50	16,--	146	34
Rumänien	Lei	2,50	6,20	148	33
UdSSR	Rubel	0,10	0,22	120	13
Ungarn	Forint	5,--	11,50	130	33
Bundesrepublik Deutschland	Dm	0,62	1,09	76	4

1) Je Liter Superbenzin 94-98 Oktan. -2) August 1979. -3) Preis für 100 l Superbenzin in Prozent des durchschnittlichen Bruttomonatseinkommens.
Quellen: Statistische Jahrbücher der betreffenden Länder; Ausbau der Kernenergie soll Autarkie der Energieversorgung des RGW sichern. Bearb.: Jochen Bethkenhagen. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 35/1979, S. 364.

Die Beschaffung von Ersatzteilen ist ebenso schwierig. Eine Vorstellung über die Mangellage vermitteln die Angaben aus der CSSR: Die PKW-Ersatzteilproduktion hätte laut Plan 1978 um 42 vH zunehmen sollen. Der Plan wurde aber nur zur Hälfte erfüllt. Ähnlich große Planrückstände gab es in der Sowjetunion¹⁴. Die Ersatzteilproduktion wird vernachlässigt, da die Leistung der Produktionsbetriebe hauptsächlich an den Stückzahlen der abgelieferten Fahrzeuge gemessen wird.

Das Tankstellennetz ist ebenfalls unterentwickelt. Lange Warteschlangen vor den Tankstellen gehören zum gewohnten Bild in allen RGW-Ländern. In Polen gab es 1978 etwa 1250 Tankstellen¹⁵. Viele Stationen hatten mit zwei bis drei Zapfsäulen nur eine bescheidene Betriebsgröße. Im Durchschnitt hatte eine Tankstelle etwa 1 400 PKW zu versorgen.

Maßnahmen zur Kraftstoffeinsparung

Seit 1973 sind die Benzinpreise in allen RGW-Ländern — außer in der DDR — mehrmals erhöht worden. Die Teuerung fiel in Bulgarien am stärksten aus; der Preis erreichte knapp das Dreifache des

¹⁰ Vgl. Außenhandel der Tschechoslowakei, Nr. 12/1978, S. 17.

¹¹ Vgl. H.-W. Schleife: „Die Entwicklung der individuellen Motorisierung in der Deutschen Demokratischen Republik.“ In: DDR-Verkehr, Nr. 12/1978, S. 405.

¹² Vgl. Literaturnaja gazeta vom 20. 9. 1978, S. 2.

¹³ Vgl. R. Fuchs: Die Entwicklung des Tankstellennetzes und der Kfz-Instandhaltungskapazitäten in der DDR. In: DDR-Verkehr, Nr. 8/1978, S. 269.

¹⁴ Vgl. Ekonomiceskaja gazeta, Nr. 9/1979, S. 2.

¹⁵ Vgl. Nachrichten für den Außenhandel vom 12. 1. 1979.

Standes von 1973¹⁶. Die niedrigste Teuerungsrate hatte die Sowjetunion; immerhin wurden auch hier die Kraftstoffpreise mehr als verdoppelt.

Um einen sparsameren Verbrauch von Kraftstoff zu erreichen, wurden in allen Ländern Höchstgeschwindigkeiten eingeführt bzw. vorhandene weiter herabgesetzt. In Bulgarien, Polen, der DDR und Ungarn ist die Geschwindigkeit auf Fernverkehrsstraßen (außer Autobahnen) mittlerweile auf 80 km/h begrenzt.

In Ungarn wurden außerdem verbindliche Verbrauchskriterien (Benzinverbrauch pro km) ausgearbeitet. Personenkraftwagen, die diese Anforderungen nicht erfüllen, müssen aus dem Verkehr gezogen werden.

Ausblick

Die RGW-Länder streben für die Zeit bis 1985 eine Zunahme der PKW-Produktion um ein Drittel auf etwa 3 Mill. Einheiten an. Die Sowjetunion rechnet mit einer Jahresproduktion von 1,5 Mill. Einheiten¹⁷, Polen mit 0,5 Mill. Einheiten¹⁸, und die voraussichtliche PKW-Produktion in der CSSR, der DDR

und in Rumänien dürfte, in Anbetracht der bereits in Angriff genommenen Projekte, insgesamt 1 Mill. betragen.

Ob die RGW-Länder aus energiewirtschaftlichen Gründen eine Revision dieser Motorisierungspläne vornehmen werden, läßt sich nicht voraussagen. Unumstritten ist jedoch, daß die Regierungen der RGW-Länder auch künftig den Erwerb und den Unterhalt der PKW hoch besteuern, also Kaufkraft abschöpfen werden. Damit ist allerdings gleichzeitig der Preis der privaten PKW-Haltung festgelegt; der Personenkraftwagen wird im RGW-Raum ein Luxusobjekt bleiben.

¹⁶ In Bulgarien war vom Dezember 1973 bis März 1975 das Benzin rationiert. Danach wurde ein gespaltener Benzinpreis für staatlich und privat genutzte PKW eingeführt. Um den blühenden Schwarzhandel zu unterbinden, wird seit Anfang 1979 das Benzin durch verschiedene Färbungen gekennzeichnet.

¹⁷ Vgl. T. Welihozkiy, *Automobiles and the soviet consumer*. In: *Soviet economy in a time of change*, Joint economic committee, Congress of the United States 1979.

¹⁸ Vgl. *Zycie Warszawy* vom 25.–27. 7. 1979.

Lösung der Fischereiprobleme in der Europäischen Gemeinschaft dringlich

Auf kaum einem anderen Teilgebiet der Agrarpolitik sind die EG-Mitgliedstaaten so uneins, wie in der Fischereipolitik. Zwar haben sie im Jahr 1977 eine eigene, 200 Seemeilen breite Fischereischutzzone (das sogenannte EG-Meer) eingeführt, um dem Hereindrängen „fremder“ Fangflotten in die EG-nahen Gewässer und der weiteren Überfischung zu begegnen. Im internen Verhältnis sahen sich die EG-Staaten jedoch bis heute nicht in der Lage, die Zugangsrechte zu den gemeinschaftlichen Fischgründen zu regeln und die Fangquoten festzusetzen. Unter diesem Integrationsstillstand auf dem Fischereisektor leiden auch die Beziehungen zu nicht der EG angehörenden Küstenstaaten, die zum Schaden für die Gemeinschaft nicht weiterentwickelt werden. Diese Probleme verlangen nach einer gemeinschaftlichen Lösung¹.

Anzahl der in der Fischerei der EG-Länder und der Beitrittsländer Beschäftigten

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978 ¹⁾
Belgien	1 264	1 265	1 189	1 126	1 096	1 072	1 015	919	914
Bundesrep. Deutschland	7 003	6 601	5 831	5 948	5 758	5 473	5 158	5 111	4 844
Dänemark	15 457	15 120	14 691	14 745	15 126	15 316	15 229	14 909	.
Frankreich	35 589	34 445	34 668	34 382	34 328	34 021	31 014	28 852	22 456 ²⁾
Irland	5 831	5 801	6 142	6 575	6 696	6 630	7 393	8 179	8 546
Italien	62 045	62 444	62 557	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000
Niederlande	5 514	5 063	4 947	4 572	4 646	4 092	4 327	3 964	3 604
Verein. Königreich	21 651	22 013	22 703	23 476	23 426	22 134	22 017	21 832	22 168
Europäische Gemeinschaft	154 353	152 752	152 728	155 824	156 077	153 738	151 153	148 766	.
Griechenland	.	.	.	.	.	.	47 000	46 500	.
Portugal	.	.	.	33 639	32 228	30 562	31 611	34 216	32 341
Spanien	.	.	.	68 071	70 137	71 810	113 241 ²⁾	112 912	111 005

1) Vorläufig. - 2) Infolge statistischer Änderungen mit Vorjahren nicht vergleichbar.

Quellen: OECD, Review of Fisheries, versch. Jahrgänge; U. Sommer, Veränderung der Struktur der Fischwirtschaft der EWG und ihre Auswirkung auf die Fischwirtschaftspolitik, Landwirtschaft - Angewandte Wissenschaft 1978, Heft 207.

Längere Zeit haben die Regierungen der EG-Staaten nicht darauf reagiert, daß allmählich alle Küstenstaaten, voran diejenigen mit fischreichen Gewässern, ihre Fischereigrenzen auf 200 Seemeilen ausdehnen. Mittlerweile beanspruchen mehr als 90 Staaten solche nationalen Wirtschaftszonen, innerhalb derer sie die ausschließliche Kompetenz über die biologischen Meeresschätze haben.

Der erzwungene Rückzug west- und osteuropäischer Flotten aus traditionellen Fanggebieten in noch nicht reglementierte Fanggebiete, z. B. Nordsee, grönländische Gewässer und Ostsee, führte zu einer weiteren Dezimierung der Bestände bei den wertvollsten Fischarten. Ohne eine eigene Fischereischutzzone und ohne vorübergehende, drastische Einschränkungen der Fangtätigkeit wäre langfristig die Existenz der westeuropäischen Fischereiwirtschaft nicht mehr zu sichern gewesen. Deshalb beschlossen die EG-Staaten, zum 1. Januar 1977 selbst eine gemeinschaftliche Fischereizone von

200 sm an den Nordsee- und Atlantikküsten einzuführen. Über das Ausmaß der Beschränkungen, die dem Fischfang innerhalb des „EG-Meeres“ auferlegt sind, werden allerdings heftige Auseinandersetzungen geführt.

In der Gemeinschaft gibt es insgesamt nur rund 150 000 Personen, die unmittelbar im Fischfang beschäftigt sind, und der Beitrag der Fischerei zum Bruttosozialprodukt ist in allen Ländern der EG kleiner als 1 vH. Der Fischfang ist aber ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in bestimmten Regionen, die in der Regel ohnehin nicht mit besonders hoher Wirtschaftskraft ausgestattet sind. Zumeist fehlen in Küstenregionen, in denen Fischerei betrieben wird, genügend alternative Beschäftigungsmöglichkeiten

¹ Eine ausführlichere Darstellung der Fischereiprobleme in der EG erscheint demnächst. Vgl. Peter Hrubesch: „Zur Fischereipolitik in der Europäischen Gemeinschaft“, 4. Vierteljahrsheft 1979.

Entwicklung und Struktur des Fischfangs insgesamt und in ausgewählten,
für die Gemeinschaft wichtigen Regionen — 1965 bis 1977

Land	1965		1970		1975		1976		1977	
	1000 t	vH	1000 t	vH	1000 t	vH	1000 t	vH	1000 t	vH
Fänge insgesamt										
Belgien	59,7	1,5	53,4	1,2	49,0	1,0	44,4	0,9	45,4	0,9
Bundesrepublik Deutschland	632,7	15,4	612,9	13,4	471,7	9,6	454,4	9,0	432,1	8,8
Dänemark	840,8	20,4	1 226,5	26,9	1 767,0	35,8	1 911,6	37,7	1 806,6	37,0
Frankreich	767,6	18,6	782,5	17,1	805,8	16,3	805,9	15,9	760,3	15,6
Irland	37,5	0,9	78,9	1,7	85,1	1,7	96,3	1,9	95,5	2,0
Italien	353,8	8,6	396,8	8,7	405,8	8,3	420,3	8,3	427,0	8,7
Niederlande	377,1	9,2	300,8	6,6	350,5	7,1	285,0	5,6	313,0	6,4
Vereinigtes Königreich	1 047,1	25,4	1 113,8	24,4	995,7	20,2	1 052,5	20,7	1 003,6	20,6
Europäische Gemeinschaft	4 114,5	100,0	4 565,6	100,0	4 930,4	100,0	5 070,4	100,0	4 883,5	100,0
Welt	53 200,0	-	70 696,4	-	71 003,7	-	74 717,2	-	73 501,0	-
Fänge im Nordwestatlantik (Region 21)										
Bundesrepublik Deutschland	179,5	49,7	205,7	73,7	80,2	62,3	57,4	51,1	83,7	60,5
Dänemark	-	-	0,4	0,1	1,5	1,2	2,7	2,4	5,9	4,3
Frankreich	125,5	34,7	66,2	23,8	34,4	26,7	37,1	33,0	32,0	23,1
Irland	-	-	-	-	6,0	4,7	7,0	6,2	5,1	3,7
Italien	-	-	-	-	4,4	3,4	7,7	6,9	7,9	5,7
Vereinigtes Königreich	56,2	15,6	6,7	2,4	2,2	1,7	0,4	0,4	3,7	2,7
Europäische Gemeinschaft	361,2	100,0	279,0	100,0	128,7	100,0	112,3	100,0	138,3	100,0
Welt	4 021,0	-	3 234,2	-	3 769,7	-	3 445,5	-	3 018,7	-
Fänge im Nordostatlantik (Region 27)										
Belgien	59,7	1,8	53,4	1,4	49,0	1,1	44,4	1,0	45,4	1,1
Bundesrepublik Deutschland	443,2	13,5	391,6	10,4	342,1	8,1	369,5	8,4	321,9	7,7
Dänemark	824,4	25,0	1 216,7	32,5	1 749,1	41,4	1 893,7	43,2	1 786,0	42,8
Frankreich	582,6	17,7	616,6	16,5	668,0	15,8	654,6	15,0	615,8	14,8
Irland	35,7	1,0	78,9	2,1	79,0	1,9	89,3	2,0	90,5	2,2
Niederlande	363,3	11,0	298,7	8,0	346,1	8,2	281,8	6,4	309,7	7,4
Vereinigtes Königreich	990,4	30,0	1 092,3	29,1	993,4	23,5	1 052,1	24,0	1 000,0	24,0
Europäische Gemeinschaft	3 303,3	100,0	3 748,2	100,0	4 226,7	100,0	4 385,4	100,0	4 169,2	100,0
Welt	9 584,0	-	10 698,0	-	12 138,2	-	13 291,4	-	12 873,9	-
Fänge im Mittelmeer (Region 37)										
Frankreich	28,6	9,3	45,6	12,5	46,8	11,7	50,1	12,4	44,0	11,0
Italien	277,7	90,7	320,3	87,5	352,0	88,3	354,5	87,6	355,2	89,0
Europäische Gemeinschaft	306,3	100,0	365,9	100,0	398,8	100,0	404,6	100,0	399,2	100,0
Welt	988,0	-	1 153,3	-	1 296,2	-	1 312,1	-	1 191,3	-

Quelle: eurostat, Fischerei - Fänge nach Gebieten 1965 bis 1977 -, Brüssel 1979.

für solche Arbeitskräfte, die bei einer Einschränkung des Fischfangs aus der Fischerei sowie aus vor- und nachgelagerten Bereichen ausscheiden müßten. Nach Schätzungen der Kommission sind außerhalb des Fischfangs rund eine Million Menschen durch die Interdependenz der Fischerei mit vor- und nachgelagerten Bereichen, wie Schiffbau und Schiffsausrüstung, Fischverarbeitung und -handel, zusätzlich vom Fischfang abhängig. Auch diese Aktivitäten sind überwiegend in Küstennähe konzentriert.

Die meisten Fischfangnationen waren schon in den 50er Jahren zu der Einsicht gelangt, daß die Expansion der Fänge langfristig die biologische Regenerationsfähigkeit vieler Fischarten übersteigen könnte. Mit Hilfe von Zusammenschlüssen der Fi-

schereistaaten zu internationalen Organisationen² ist versucht worden, dieser Gefahr zu begegnen, indem auf biowissenschaftlicher Grundlage Fangbegrenzungen für einzelne Fischarten empfohlen wurden. Wie die rapide wachsenden Fangergebnisse zeigen, haben sich die Flotten offensichtlich aber kaum an diese Empfehlungen gehalten. Das gilt besonders für den Nordostatlantik (siehe die Übersicht über Entwicklung und Struktur des Fischfangs). Dort liegen die Hauptfanggründe der Länder der Gemein-

² Im Nordatlantik sind dies die NEAFC (North-East Atlantic Fisheries Commission), die ICNAF (International Commission for the North-West Atlantic) sowie die ICES (Internationale Kommission für Meeresforschung).

schaft mit 86 vH ihrer Gesamtfänge; nur 2 vH entstammen dem Nordwestatlantik, 8 vH dem Mittelmeer, der Rest sonstigen Fischfangregionen.

Seit den drastischen Fangbeschränkungen vor Island, der norwegischen Küste und anderen traditionellen Fanggründen konzentrieren sich die Interessen der Mitgliedsländer zwangsläufig auf den EG-internen Gewässerbereich.

Der britische Standpunkt

Einer Beschränkung ihrer Fangmöglichkeiten widersetzen sich vor allem jene Mitgliedsländer, die, wie Irland und das Vereinigte Königreich, von ihrer insularen Lage her zwar geographisch begünstigt sind, sich aber durch eine Verminderung des Fischfangs vor große, finanzpolitisch kaum auffangbare Struktur- und Beschäftigungsprobleme gestellt sehen. Großbritannien argumentiert, daß es in das EG-Meer die fischreichsten Gewässer aller EG-Mitglieder eingebracht habe, und leitet aus der Tatsache, daß rund 60 vH der Fläche der Gemeinschaftszone auf den britischen Meeresanteil entfallen, den Anspruch auf eine Vorzugsbehandlung ab. Diese wäre indes mit dem Diskriminierungsverbot (Art. 7 EWG-Vertrag) kaum in Einklang zu bringen. Die britischen Forderungen laufen im Kern auf drei Punkte hinaus:

- Unbefristete Errichtung einer 12 Seemeilenzone mit Abbau der traditionellen Fangrechte anderer Mitgliedstaaten,
- Schaffung einer „dominierenden Präferenz“ in einer Zone zwischen 12 und 50 Seemeilen,
- Bevorzugung Großbritanniens bei der Zuteilung von nationalen Quoten im EG-Meer.

In zahlreichen Kommissionsvorschlägen und weitreichenden Kompromißangeboten der übrigen Mitgliedsländer sind stets Sonderregelungen und Präferenzen enthalten gewesen, die die britischen Belange beachteten. So ist dem Vereinigten Königreich nicht nur eine Berücksichtigung der lebenswichtigen Interessen der schottischen Fischer durch Zuteilung hoher artenspezifischer Quoten bei insgesamt rückläufiger Gesamtfangmenge im EG-Meer zugestanden worden. Darüber hinaus wurde anerkannt, daß Großbritannien — noch vor der Bundesrepublik — die stärksten Fangeinbußen vor den Küsten von Drittländern (aufgrund der erwähnten seerechtlichen Entwicklung) hinnehmen mußte.

Großbritannien war diese Begünstigung jedoch zu wenig. Es möchte nicht nur an den Fischbeständen mit Vorzug, d. h. hohen Mengenzuteilungen, partizipieren, die durch Verdrängung der Drittländer „frei werden“. Auch im Hinblick auf den Zugang zu den Gewässern fordert es eine Sonderstellung.

Die Grenze des Hoheitsgebietes eines Staates zur offenen See verläuft heute noch im allgemeinen an der Drei-Meilen-Zone. In den Artikeln 100 und 101 der Beitrittsakte³ werden „die Mitgliedstaaten ermächtigt, . . . bis zum 31. 12. 1982 in den ihrer Hoheitsgewalt oder ihrer Gerichtsbarkeit unterliegenden Gewässern innerhalb einer Zone von sechs Seemeilen . . . die Ausübung des Fischfangs nur solchen Schiffen zu gestatten, die herkömmlicherweise von den Häfen der betreffenden Küste aus in diesen Gewässern Fischfang treiben“; für einige Gebiete Dänemarks, Grönlands, Frankreichs, Irlands und des Vereinigten Königreichs können die Exklusivzonen auf 12 Seemeilen ausgedehnt werden. Diese Regelung dient dem Schutz der Küstenfischerei. Gleichzeitig schützt aber Art. 100 Abs. 1 auch die traditionelle Fangtätigkeit anderer Mitgliedstaaten in diesen Exklusivzonen. Großbritannien möchte die 6- bzw. 12-Meilen-Regelung über das Jahr 1982 hinaus verlängert sehen, jedoch ohne den Schutz „fremder“ Fangtätigkeit in seinem Bereich. Mit der Forderung nach einer Zone „dominierender Präferenz“ erstrebt dieses Land die Reservierung des Fischbestandszuwachses für seine eigenen Flotten, während die Fänge der Mitgliedstaaten in dieser Zone praktisch festgeschrieben werden sollen.

Infolge der kompromißlosen britischen Haltung sind die Ratsverhandlungen seit mehr als zwei Jahren festgefahren, und Entscheidungen, die unaufschiebbar sind, werden stets nur für sehr kurze Zeit als Übergangsregelung und ohne die Zustimmung Großbritanniens getroffen. Nicht nur der Abschluß EG-interner Regelungen ist blockiert; die dringend notwendige Weiterentwicklung der Fischereibeziehungen zu Drittländern wird aufgrund des ständigen Einspruchs der britischen Delegation behindert. Auf diese Weise läuft die EG Gefahr, Fangrechte vor den Küsten von Drittländern erst gar nicht zu erhalten, weil sie an die Konkurrenz vergeben worden sind.

Fangpläne und Sonderquoten als Lösungsansätze

Um den Fischereistreit zu beenden, bieten sich zwei miteinander zu koppelnde Möglichkeiten an: erstens verbindliche Fangpläne der Gemeinschaft, zweitens Berücksichtigung der besonderen Fanginteressen einzelner Fischereiregionen durch entsprechende Sonderzuteilungen von Fangquoten.

Für einzelne Küstenregionen, Fanggebiete und Fischbestände kann es erforderlich werden, durch Fangpläne eine „Feinabstimmung“ zwischen den kollidierenden Interessen einzelner Fangflotten

³ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft (ABl.) Nr. L 73 vom 27. 3. 1972.

Struktur und Entwicklung der motorisierten Fischereifloten in der EG

Land	Jahr	Zahl der Fischerei-fahrzeuge insgesamt	Gesamt-tonnage in Brutto-register-tonnen BRT	Anteile der BRT-Klassen an der Zahl der Fischerei-fahrzeuge und an der Gesamttonnage in vH													
				0-49,9		50-99,9		100-149,9		150-499,9		500-999,9		1000-1999,9		2000 u.m.	
				Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Belgien	1978	215	20 736	30,2	11,6	33,5	28,3	22,8	29,2	13,0	28,3	0,5	2,7	-	-	-	-
	1975	255	23 904	28,6	10,7	36,9	30,9	21,6	28,3	12,5	27,7	0,4	2,3	-	-	-	-
BR Deutschl.	1978	763	132 949	70,5	8,9	13,1	5,4	7,1	4,8	1,4	2,0	4,1	20,5	0,7	5,7	3,1	52,6
	1975	822	150 493					90,7 ¹⁾	18,3 ¹⁾	0,6 ¹⁾	0,9	3,9	18,9	1,7	13,6	3,0	48,3
Dänemark	1977	7 331	146 294	92,1	45,9	3,1	11,4	2,5	16,9	2,3	24,5	0	1,3	-	-	-	-
	1973	7 123	119 725	93,8	57,5			5,3 ²⁾	32,0 ²⁾	0,9	10,5	-	-	-	-	-	-
Frankreich	1977	12 524	243 362	95,4	37,9	1,4	5,2			2,6 ³⁾	26,8 ³⁾	0,5	16,6	0	13,5	-	-
	1976	12 764	255 152	95,2	38,0	1,3	4,9			2,8	29,8	0,5	15,7	0	11,6	-	-
Irland	1978	1 442	29 832	86,1	39,7	11,0	37,1	2,4	12,9	0,4	3,7	-	-	0	6,6	-	-
	1973	1 125	20 327	87,8	50,0	9,3	35,7	2,7	14,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Italien	1978	21 798	280 594	95,7	47,6	2,7	14,6	0,9	8,4	0,5	9,5	0	8,0	0	10,6	0	1,2
	1973	20 484	252 878	96,4	50,0			3,0 ¹⁾	20,8 ²⁾	0,4	7,8	0	9,6	0	11,8	-	-
Niederlande	1978	926	87 161	46,4	12,1	19,5	15,6	11,8	15,4	21,8	55,5	0,4	2,4	-	-	-	-
	1973	974	94 321	41,4	13,9			40,7 ¹⁾	38,5 ²⁾	17,6	45,7	0,3	1,9	-	-	-	-
Verein.Königr.	1978	7 053	226 706	90,3	31,0	4,7	9,6	1,1	3,9	2,9	25,7	0,6	12,3	0,4	17,4	-	-
	1973	6 566	307 305	89,1	22,4			3,9 ²⁾	6,4 ²⁾	4,7	28,4	1,8	27,0	0,5	15,8	-	-

1) Fischereifahrzeuge mit weniger als 149,9 BRT.- 2) Fischereifahrzeuge mit 50 bis 149,9 BRT.- 3) Fischereifahrzeuge mit 100 bis 499,9 BRT.
Quelle: OECD, Review of Fisheries, verschiedene Jahrgänge.

1) Fischereifahrzeuge mit weniger als 149,9 BRT.- 2) Fischereifahrzeuge mit 50 bis 149,9 BRT.- 3) Fischereifahrzeuge mit 100 bis 499,9 BRT.
Quelle: OECD, Review of Fisheries, verschiedene Jahrgänge.

untereinander sowie zwischen den Fangforderungen der Fischer und dem Schutzbedürfnis gefährdeter Fischbestände vorzunehmen. Wie sich verschiedentlich gezeigt hat, reichen hierzu die Instrumente von Quotenzuteilungen und Vorschriften über die zu verwendenden Fanggeräte nicht aus. Untersuchungen haben ergeben, daß die EG-Fischer die Konservierungsvorschriften für die Bestände laufend umgehen⁴, ein wichtiger Grund gerade für Großbritannien, die Beschränkungen wirksamer zu gestalten. Fangpläne können dagegen sicherstellen, daß gefährdete Bestände, deren Befischung für die Küstenbevölkerung von besonderer Bedeutung ist, besser geschützt, d. h. in genau festgelegtem Rahmen genutzt werden.

Fangpläne enthalten Vorschriften über die Abgrenzung des Seegebiets, auf das sie sich beziehen, die Fischart, eine Liste über Anzahl und Art der Schiffe, die zum Fang in dem betreffenden Gebiet zugelassen sind, die Art des Fanggerätes, Höchstzahl von Fischereifahrzeugen aus der genannten Liste, die gleichzeitig in dem Gebiet anwesend sein dürfen, zulässige Gesamt-Fangtage und Gesamt-Fangmenge dieser Schiffe, die zulässige Fangmenge je Fahrzeug und Fangreise sowie eine zeitliche Begrenzung, während derer die Fangtätigkeit erlaubt ist. Der Vorteil von Fangplänen ist, daß der Fischfang in kritischen Gebieten, also beispielsweise vor Schottland, in Südwestengland und in der irischen See in erster Linie jenen Fischern vorbehalten bliebe, die in der betreffenden Küstenregion beheimatet sind

oder dort traditionelle Fangrechte haben. Des weiteren können Fangpläne so gestaltet werden, daß traditionelle Fischereirechte eines Mitgliedslandes in den Gewässern eines anderen (d. h. innerhalb der von 3 auf 6 bzw. 12 Seemeilen ausgeweiteten Fischereizone) einerseits sichergestellt, andererseits nicht mißbraucht werden. Diese Situation liegt z. B. vor bei Fischern der Bretagne, die vor der südenglischen Küste traditionell Fischfang betreiben und auch weiterhin betreiben wollen. In diesem Falle wie in allen anderen Fällen müßten in den Fangplänen die Fangmengen und die erforderlichen Fangtage festgelegt werden. Fangpläne verhindern außerdem, daß Flotten mit besonders guter technologischer Ausstattung in die Region der Küstenfischerei eindringen und in Konkurrenz zur ortsansässigen Fischerei treten.

Wie die Übersicht über die Struktur der Fischereifloten zeigt, wäre eine räumliche und zeitliche Ausdehnung der Fahrten insbesondere für Irland und Dänemark ohne Umrüstung der Flotte auf Schiffe mit größerem Aktionsradius kaum durchführbar. Den technologisch hochausgerüsteten Flotten könnte dagegen zugemutet werden, ihre Fangtätigkeit örtlich wie zeitlich so zu planen, daß eine Behinderung der Küstenfischer verhindert wird. Dies gilt insbesondere für die Bundesrepublik. Sie könnte auf

⁴ Vgl. The Economist, 3. November 1979, S. 45.

längere Sicht auf weiter entfernt liegende Fanggründe verwiesen werden.

Mit weniger administrativem Aufwand verbunden sind *Sonderquoten*, die bestimmten Küstenregionen eingeräumt werden. Ihre Gewährung allerdings stellt eine Mindestbedingung dar, will man den regionsspezifischen Fischereiinteressen Rechnung tragen.

Um der inakzeptablen Forderung Großbritanniens nach einer Zone „dominierender Präferenz“ zu begegnen, hat die Kommission vorgeschlagen, diesem Land sowie Irland in bestimmten Seegebieten besonders hohe Fangmengen zuzugestehen.

Dieses System von Präferenzen in Form von Quoten, die den besonderen nationalen bzw. regionalen Fischereibedürfnissen entgegenkommen, könnte ausgebaut werden. Ja, dieser Weg scheint unumgänglich, wenn vermieden werden soll, daß das EG-Meer der gemeinschaftlichen Nutzung teilweise entzogen, d. h. „nationalisiert“ wird.

Fangquoten, die eine Präferenzierung für bestimmte Regionen vorgeben, erscheinen als weitaus besser geeignet, den Fischfang sowohl den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Küstenregionen als auch den biologischen Bestandsbedingungen anzupassen als Zugangsmonopole in Küstenstreifen. Befürchtungen einzelner Länder, nach einer Erholung der Fischbestände nicht ausreichend am Zuwachs partizipieren zu können, könnten ausgeräumt werden, wenn in den Quotenbestimmungen sichergestellt würde, daß Fischer mit regionalen Sonderquoten in Mangelzeiten auch nach der Bestandsregeneration angemessen, z. B. proportional, an den steigenden Erträgen beteiligt werden.

Fangpläne wie Sonderpräferenzen implizieren eine detaillierte und umfassende internationale Kontrolle. Um die Einhaltung der Pläne zu gewährleisten, müßten die Mitgliedstaaten ein gemeinsames Kontroll- und Überwachungssystem errichten. Die damit verbundene Bürokratisierung der Fischereipolitik,

insbesondere in Anbetracht der Informationsdefizite und der schweren Einhaltbarkeit einer effizienten Überprüfung ganzer Meere ist ein schwerwiegender Nachteil dieses Konzepts. Jedoch ist zu bedenken, daß die von allen Beteiligten als dringend anerkannte Ressourcenpflege ein gut funktionierendes Kontrollsystem allemal erforderlich macht. Erstmals im Jahr 1978 hat die Kommission einen Fangplan für den Hering vor der westirischen Küste vorgeschlagen⁵; er wurde für 1979 fortgeschrieben. Die Erfahrungen aus diesem ersten Fangplan in der Gemeinschaft sollten ausgewertet und in die künftige Gestaltung von Fangplänen und regionsspezifischen Sonderquoten einbezogen werden.

Ein Schwerpunkt der gemeinsamen Fischereipolitik wird darin bestehen müssen, einerseits die Existenz der Küstenfischerei langfristig zu sichern und andererseits der großen Hochseefischerei, beispielsweise Frankreichs, der Bundesrepublik Deutschland und Italiens, neue Gebiete außerhalb der Gemeinschaftsgewässer zu erschließen bzw. traditionelle Fischereibeziehungen zu intensivieren. Dies kann letztlich nur auf der Basis des Gemeinschaftsmandats geschehen und wird zunehmend auf einem Konzept umfassenderer Beziehungen zu Drittländern aufbauen müssen.

Die besondere Stellung der deutschen Fischertechnologie dürfte im übrigen eine wichtige Rolle beim Zustandekommen von Fischereiabkommen spielen. Gemeinschaftlich finanzierte technische Zusammenarbeit beim Aufbau und der Unterhaltung von Fischfangflotten, der Ausbildung des Personals und der Konservierung von Fischen dürfte die Bereitschaft gewässerreicher Drittländer, insbesondere auch Entwicklungsländer in tropischen Regionen fördern, ihre Fanggründe teilweise für die EG wieder zu öffnen.

⁵ Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Einführung gemeinschaftlicher Fangpläne für gezielten Heringsfang in bestimmten Zonen. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. C 141/10 vom 16. 6. 1978.

Aus den Veröffentlichungen des DIW

Sonderhefte

Erscheinen als neue Folge wieder seit 1948. Format DIN A 5.

- Nr. 113 **Sicherheits-, Preis- und Umweltaspekte der Energieversorgung.** Von Urs Dolinski und Hans-Joachim Ziesing. 303 S. 1976. DM 78,60.
- Nr. 114 **Perspektiven und Probleme wirtschaftlicher Zusammenarbeit zwischen Ost- und Westeuropa.** Herausgegeben von Doris Cornelsen, Heinrich Machowski und Karl-Ernst Schenk. 204 S. 1976. DM 68,—.
- Nr. 115 **Das Sozialprodukt der Deutschen Demokratischen Republik im Vergleich mit dem der Bundesrepublik Deutschland.** Von Herbert Wilkens. 188 S. 1976. DM 54,60.
- Nr. 116 **Zur Planung, Organisation und Lenkung von Forschung und Entwicklung in der DDR — Aspekte des wissenschaftlich-technischen Fortschritts.** Von Angela Scherzinger. 212 S. 1977. DM 64,60.
- Nr. 117 **Die Landwirtschaft der DDR vor und nach ihrer Umgestaltung im Jahre 1960.** Von Horst Lambrecht. 307 S. 1977. DM 94,60.
- Nr. 118 **Kriterien wirtschaftsfördernder Maßnahmen für die verarbeitende Industrie in Berlin.** Von Burkhard Dreher. 60 S. 1977. DM 22,60.
- Nr. 119 **Der Handel der Deutschen Demokratischen Republik mit der Bundesrepublik Deutschland und den übrigen OECD-Ländern.** Eine vergleichende Betrachtung des Westhandels der DDR in den Jahren 1965 bis 1975. Von Horst Lambrecht. 98 S. 1977. DM 28,60.
- Nr. 120 **Untersuchung zu Fragen der Gaspreisbildung als Folge der Interdependenz zwischen dem internationalen Erdgasbeschaffungs- und Erdgasabsatzmarkt in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Urs Dolinski. 110 S. 1978. DM 49,80.
- Nr. 121 **Die Entwicklung des Arbeitsplatzangebots in den Arbeitsmarktreionen.** Daten für 1961 und 1970, Prognoseergebnisse für 1980 und Kontrollrechnungen zur Überprüfung des Prognoseverfahrens. Von Herwig Birg. 152 S. 1978. DM 54,80.
- Nr. 122 **Konzeption einer Strukturberichterstattung für die Bundesrepublik Deutschland.** Möglichkeiten und Grenzen der Analyse sektoraler Strukturentwicklungen. Von Bernd Görzig und Wolfgang Kirner, unter Mitarbeit von Reiner Stäglin. 68 S. 1978. DM 28,60.
- Nr. 123 **Zweimal deutsche Sozialpolitik.** Von Peter Mitzscherling. 136 S. 1978. DM 26,—.
- Nr. 124 **Forschung und Entwicklung in der Berliner Industrie.** Ergebnisse einer Befragung. Von Burkhard Dreher. 112 S. 1978. DM 36,—.
- Nr. 125 **Maßnahmen für eine sichere und umweltverträgliche Energieversorgung.** Von Urs Dolinski und Hans-Joachim Ziesing unter Mitarbeit von Klaus-Dieter Labahn. 379 S. 1978. DM 148,—.
- Nr. 126 **Zur Lage und Entwicklung der deutschen Filmwirtschaft.** Von Burkhard Dreher. 93 S. 1978. DM 32,60.
- Nr. 127 **Neuberechnung der Wegekosten im Verkehr für das Jahr 1975.** Von Heinz Enderlein. 48 S. 1978. DM 18,60.
- Nr. 128 **Regionalplanung und regionale Wirtschaftsstruktur in der Deutschen Demokratischen Republik.** Von Angela Scherzinger und Herbert Wilkens. 89 S. 1979. DM 33,60.
- Nr. 129 **Das Kaufkraftverhältnis zwischen D-Mark und Mark (DDR). Eine Neuberechnung.** Von Charlotte Otto-Arnold. 76 S. 1979. DM 24,60.
- Nr. 130 **Industrielle Strukturprobleme und sektorale Strukturpolitik in der Europäischen Gemeinschaft.** Von Fritz Franzmeyer. 160 S. 1979. DM 59,60.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33
Telefon (030) 8 29 11

Präsident: Prof. Dr. Hans-Jürgen Krupp

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer,
Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Rolf Krengel, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

Motorisierung in den RGW-Ländern bearbeitet von Maria Lodahl. —

Lösung der Fischerei-probleme in der Europäischen Gemeinschaft dringlich bearbeitet von Peter Hrubesch.

Verlag: Duncker & Humblot, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe zulässig. Druck: Zippel-Druck in Firma Büro-Technik Berlin, Muskauer Str. 43, D-1000 Berlin 36.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 80,—, vierteljährlich DM 25,—, Einzelnummer DM 3,—.