

Klemmer, Paul

Article — Digitized Version

Die Kontroverse um die Daimler-Benz-Beihilfe

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Klemmer, Paul (1986) : Die Kontroverse um die Daimler-Benz-Beihilfe, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 66, Iss. 11, pp. 550-554

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136216>

Standard-Nutzungsbedingungen:

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

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

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

Terms of use:

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

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

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

SUBVENTIONEN

Die Kontroverse um die Daimler-Benz-Beihilfe

Paul Klemmer, Bochum

Die Beihilfe von Baden-Württemberg an Daimler-Benz für die Errichtung eines PKW-Werks bei Rastatt ist nach wie vor heftig umstritten. Die jüngste Entwicklung in der Kontroverse ist die Einleitung eines förmlichen Verfahrens nach Art. 93 des EWG-Vertrages seitens der EG-Kommission, die wettbewerbs- und regionalpolitische Bedenken hat. Wie berechtigt ist die Kritik an der Daimler-Benz-Beihilfe?

Wegen einer umstrittenen Beihilfe des Landes Baden-Württemberg für die Errichtung eines PKW-Werks von Daimler-Benz in Rastatt leitete die EG-Kommission am 29. Oktober 1986 ein förmliches Verfahren nach Art. 93 des EWG-Vertrages ein¹. Sie gab damit zu erkennen, daß sie die Anfang August dieses Jahres angekündigte Unterstützung des Daimler-Vorhabens durch die Stuttgarter Landesregierung unter wettbewerbs- und regionalpolitischen Überlegungen zumindest als überprüfungsbedürftig ansieht. Bereits zuvor hatte die Kommission die Bundesregierung um nähere Auskünfte zu den flankierenden Maßnahmen der öffentlichen Hand gebeten. Diese Angaben wurden ihr auf der Basis von Informationen der baden-württembergischen Landesregierung Anfang September übermittelt. Sie reichen anscheinend nicht aus, um die Einleitung eines Prüfverfahrens zu verhindern.

Nach Eröffnung des förmlichen Verfahrens ist nun allen Interessierten die Möglichkeit gegeben, sich innerhalb eines Monats zu äußern. Erst danach wird die Kommission die Genehmigung oder Ablehnung des Beihilfevorhabens in einem internen Prüfungsprozeß einleiten. Zu Stellungnahmen sind neben anderen EG-Regierungen, eventuell anderen Bundesländern, auch konkurrierende in- und ausländische Industrieunternehmen berechtigt². Auch lokale Bürgergruppen, die sich z. B. für den Umweltschutz einsetzen, sollen gehört werden.

Die Diskussion um die Beihilfen für Daimler-Benz bekommt damit eine beachtliche Dimension. Dabei geht

es nicht nur um die Frage, wie die Interventionen der EG-Kommission mit dem föderalen Aufbau der Bundesrepublik in Übereinstimmung zu bringen sind. Auch innerhalb der Bundesrepublik hat sich Widerspruch gemeldet. So wird unter anderem auf die sinkende Ordnungs- und Koordinierungsfunktion der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, die mangelnde Berücksichtigung umweltpolitischer Aspekte bei Wirtschaftsförderungsmaßnahmen und vor allem die ordnungspolitische Problematik der Daimler-Hilfe aufmerksam gemacht. Dies soll Anlaß sein, eine kritische Zwischenbilanz zu ziehen. Nach Darstellung des für die Diskussion relevanten Sachverhalts werden zu diesem Zweck nachfolgend kurz die wichtigsten Aspekte dieser umstrittenen Regionalbeihilfe skizziert.

Zum Sachverhalt

Anfang August dieses Jahres fiel bei Daimler-Benz die Entscheidung, daß der Stuttgarter Automobilkonzern sein drittes PKW-Werk nicht in Bremen, sondern in dem mittelbadischen Rastatt errichten will. Es handelt sich hierbei um ein Investitionsprojekt in der Größenordnung von 1,8 Mrd. DM, das nun im Lande Baden-Württemberg verbleiben soll. Gleichzeitig wurde angekündigt, daß der Daimler-Benz-Konzern seine Hochtechnologie auf Ulm konzentrieren möchte. In enger Kooperation mit der Universität Ulm soll dort auf dem Eselsberg ein Forschungszentrum errichtet werden. Damit war es der baden-württembergischen Regierung wiederum gelungen, auch von anderen Bundesländern umworbene Großprojekte an das eigene Land zu binden. Wiederum konnte die Späth-Regierung einen im Stuttgarter Landtag mit mehrheitlichem Beifall zur Kenntnis genommenen Erfolg verbuchen. Im Falle des neuen PKW-Werks geschah dies jedoch, was den Fall brisant macht, mittels

Prof. Dr. Paul Klemmer, 51, ist Ordinarius für Volkswirtschaftslehre am Seminar für Wirtschafts- und Finanzpolitik der Ruhr-Universität Bochum.

einer offen angekündigten finanziellen Unterstützung der zur Werksgründung erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen.

Prüft man die näheren Einzelheiten des geplanten Projekts sowie der versprochenen Hilfe, so ist festzustellen, daß die Firma Daimler-Benz in Rastatt Eigentümerin eines rund 52 ha großen Geländes ist, auf dem sie bereits eine Produktionsstätte (Getriebewerk) betreibt. Nach den Planungen des Stuttgarter Konzerns sollen dort künftig Mittelklassetypen vom Mercedes 200 bis zum 300D gefertigt werden. Man hofft darauf, daß die Produktion 1990 begonnen und dann stufenweise gesteigert werden kann. Man geht zunächst von einer täglichen Produktionszahl von 100 Autos aus, die später bis auf 375 Fahrzeuge am Tag erhöht werden soll. Neben den PKW-Produktionsstätten von Sindelfingen und Bremen wäre das geplante Vorhaben Rastatt somit das dritte große PKW-Fertigungswerk von Daimler-Benz in der Bundesrepublik. Bei vollem Ausbau soll das Werk rund 7000 Arbeitsplätze haben.

Die neue Fabrik soll ein 190 ha großes Gelände umfassen. Außer den bereits genutzten rund 52 ha wird zu ihrer Errichtung somit noch eine zusätzliche (anschließende) Fläche von 133 ha benötigt. Wie zu hören ist, befinden sich hiervon rund 60 ha im Eigentum des Landes Baden-Württemberg und rund 53 ha im Eigentum der Stadt Rastatt. Die restlichen 20 ha sind noch im Besitz von etwa 20 bis 30 Privatleuten. Ihnen will die Stadt die Grundstücke für 20 DM je Quadratmeter abkaufen³.

Subventionsvolumen

Die Fläche von 133 ha soll erschlossen und dann baureif an Daimler-Benz veräußert werden. Der endgültige Abschluß der Grundstückskaufverträge ist für Mitte 1987 geplant. Man spricht von einem vorgesehenen Verkaufspreis von 10 DM je qm. Lange Zeit war sogar von 5 DM je qm die Rede gewesen.

Für die Aufbereitung der Grundstücke erhält die Stadt Rastatt eine Zuwendung von seiten des Landes Baden-Württemberg. Die infrastrukturellen Maßnahmen der Baureifmachung des Industriegeländes sollen neben der Bodenverfestigung, der Verlegung eines Kanals und

von Stromleitungen den Bau einer Verbindungsstraße bzw. eines Industriestammgleises bis zum Industriegelände sowie Maßnahmen zur Ver- bzw. Entsorgung mit Wasser und Energie umfassen. Wenn die bisher bekannt gewordenen Zahlen zutreffen, wird sich das Land die Unterstützung dieses infrastrukturellen Vorhabens mindestens 120 bis 140 Mill. DM kosten lassen.

Was den Grundstückspreis betrifft, ist jedoch zu berücksichtigen, daß Gewerbetreibenden, die vom Land ebenfalls unlängst Grundstücke in diesem Raum erwerben, angeblich 30 DM pro qm abverlangt wurden⁴. Mit Erschließung ergaben sich sogar Beträge von 100 DM pro qm. Zusammen mit der Daimler-Benz damit zugestandenen Grundstücksverbilligung kann das Ausmaß der finanziellen Unterstützung somit durchaus einen Betrag von 200 Mill. DM erreichen.

Umweltverträglichkeitsprüfung?

Recht schnell nach Bekanntwerden des Vorhabens begann sich zunächst die Front der Umweltschützer zu formieren. Befindet sich doch in enger Nachbarschaft zu der geplanten Ansiedlung eine noch weitgehend intakte Auen-Landschaft mit Brut- und Nahrungsmöglichkeiten für Vögel und Insekten. 190 ha zusammenhängendes Industriegelände prägen eine Landschaft jedoch und können sich auf viele Bodenfunktionen negativ auswirken. Nicht nur der Lebensraum von Tieren und Pflanzen wird eingeschränkt, auch der Abfluß und die Einsickerung des Niederschlags- und Zuflußwassers, das lokale Kleinklima, die Bodenlüftung usw. können sich ändern. Des weiteren soll ein Naherholungs- und Feuchtgebiet von dem Autobahnzubringer durchschnitteten werden, ein Industriegleis wird gebaut, ein Riedkanal verlegt.

Die Tatsache, daß die EG-Kommission bei der jetzt beginnenden Anhörung auch Stellungnahmen lokaler Umweltschutzgruppen zur Kenntnis nehmen möchte, läßt vermuten, daß man möglicherweise das Instrument der Umweltverträglichkeitsprüfung, für das bereits eine von den EG-Mitgliedstaaten verabschiedete EG-Richtlinie vorliegt, aufwerten möchte⁵. Damit würde nicht nur im wissenschaftlichen Raum⁶, sondern auch in der praktischen Politik das Verhältnis von Regionalpolitik zur Umweltpolitik zu einer klärungsbedürftigen Frage, der hier jedoch nicht näher nachgegangen werden soll.

¹ Zum Beihilfeprüfverfahren vgl. P. Klemmer: Regionalpolitik auf dem Prüfstand, Köln 1986, S. 108 ff.; G. Püttner, W. Spannowsky: Das Verhältnis der europäischen Regionalpolitik zur deutschen Regionalpolitik, Schriftenreihe der Gesellschaft für Regionale Strukturentwicklung, Bd. 17, Bonn 1986.

² Dazu muß man wissen, daß die EG-Kommission im August 1986 auf Drängen der Bundesregierung wegen einer Drei-Mrd.-Francs-Hilfe der französischen Regierung für das Autounternehmen Renault ebenfalls ein Prüfverfahren nach Art. 93 EWG-Vertrag eingeleitet hat.

³ Vgl. H. Knaup: Die Arbeitsplätze gehen vor, in: Badische Zeitung, Nr. 181, 9./10. 8. 1986, S. 8.

⁴ Vgl. hierzu und zum folgenden H. Knaup, a.a.O., S. 8.

⁵ Richtlinie des Rates über die Umweltverträglichkeit bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, 85/337/EWG v. 27. Juni 1985.

⁶ Siehe z. B. D. Fürst, P. Nijkamp, K. Zimmermann: Umwelt-Raum-Politik, Berlin 1986; Beirat für Naturschutz und Landschaftspflege beim BMFL: Umweltverträglichkeitsprüfung für raumbezogene Planungen und Vorhaben, Münster-Hiltrup 1985.

Mitnahmeeffekt?

Im Vergleich zu den anderen Aspekten der Daimler-Hilfe spielt die Umweltverträglichkeitsfrage, was die Brisanz des Themas angeht, gegenwärtig jedoch noch eine Nebenrolle. Viel gravierender erscheint vielen der Tatbestand, daß die zugesagte Unterstützung im Widerspruch zur ordnungs- und wirtschaftspolitischen Position der baden-württembergischen Landesregierung steht. Geht man bei der letzteren, was sicherlich keine Unterstellung ist, von einer marktwirtschaftlichen Orientierung aus, sind öffentliche Hilfestellungen für einen florierenden Konzern, nur um diesen im Lande zu halten, schwer mit der ordnungspolitischen Leitlinie in Übereinstimmung zu bringen. Manche fragen auch: „Ist, was für Daimler-Benz gut ist, auch gut fürs Land?“, andere Länder mit Problemgebieten reflektieren: „Und ist, was für Baden-Württemberg gut ist, stets auch gut für den Bund?“⁷. Damit sind, außer dem eventuellen Konflikt mit der EG-Kommission, jene Aspekte angesprochen, die das gegenwärtige Interesse für die Daimler-Hilfe erklären.

Da geistert zunächst das Wort von dem möglichen „Mitnahmeeffekt“ umher. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, daß – gemessen an den liquiden Mitteln, über die der Stuttgarter Automobilkonzern gegenwärtig verfügt – die Firma Daimler-Benz die Grundstücksaufschließung durchaus hätte selbst übernehmen können. Insbesondere ist es aber möglich, daß das Unternehmen sich auch ohne die Hilfestellung des Landes für den Standort Rastatt entschieden hätte. Dazu muß man wissen, daß gegenwärtig eine Ausweitung der Beschäftigtenzahl in den bereits bestehenden Fabriken in Stuttgart und Sindelfingen nicht mehr möglich zu sein scheint.

So würde dort eine weitere Aufstockung der bereits vorhandenen rund 70000 Arbeitsplätze vor allem an siedlungsstrukturellen Gegebenheiten, einem gut ausgeschöpften Arbeitsmarkt und Flächenengpässen scheitern.

⁷ Vgl. J. Schrödi: Ist, was für Daimler-Benz gut ist, auch gut fürs Land?, in: Badische Zeitung, Nr. 181, 9./10. 8. 1986, S. 8.

Viele Gründe sprechen darum dafür, daß sich der Konzern für den Standort Rastatt entscheiden mußte. In Gaggenau, rund 15 km von Rastatt entfernt, produziert Daimler-Benz nämlich mit rund 9000 Beschäftigten (inklusive 1200 Arbeitskräfte im bereits bestehenden Zweigwerk Rastatt) Nutzfahrzeuge. Doch das Geschäft in diesem Bereich stagniert seit geraumer Zeit. Innerhalb der letzten zweieinhalb Jahre mußten dort ca. 1000 Stellen abgebaut werden. Hier wurde der Konzern als bedeutsamer LKW-Produzent von der weltweiten Nachfrageschwäche, die von der Verarmung der Entwicklungsländer und dem Niedergang der Baukonjunktur ausging, in besonderer Weise betroffen. Durch den Aufbau einer PKW-Produktion in Mittelbaden ließe sich darum für die Beschäftigten durch Übernahme in das neue Werk eine Arbeitsplatzsicherung erreichen. Demzufolge wird auch der zusätzliche Beschäftigtenbedarf, der sich beim Betrieb des neuen Werkes ergeben kann, nur auf ca. 2000 bis 3000 Arbeitskräfte geschätzt.

Längerfristig würde dem Konzern damit auch Spielraum für die allmähliche Konzentration der Nutzfahrzeugfertigung auf den Standort Düsseldorf geschaffen. So hat Daimler-Benz erst vor kurzem die Transporterfertigung auf das Werk Düsseldorf verlagert, nachdem ein Teil dieser Produktion bis dahin noch in Bremen erfolgte.

Widerspruch zur Mittelstandspolitik

Die baden-württembergische Regierung betont darum in besonderem Maße, daß es sich bei den angekündigten finanziellen Hilfestellungen ausschließlich um eine Unterstützung infrastruktureller Erschließungsmaßnahmen handle und dem Unternehmen selbst keine Subventionen zufließen würden. Die Grenzen zwischen einer (unentgeltlichen) Bereitstellung von Infrastruktur und einer direkten Unternehmenssubvention sind jedoch vielfach fließend. Je spezifischer die Erschließungsmaßnahmen nämlich auf die Zwecke eines einzelnen Unternehmens ausgerichtet werden, desto eher rückt der Subventionseffekt in den Vordergrund. Dies gilt vor allem dann, wenn die Erschließungsmaß-

KONJUNKTUR VON MORGEN

Der vierzehntäglich erscheinende Kurzbericht des HWWA – Institut für Wirtschaftsforschung – Hamburg über die Binnen- und Weltkonjunktur und die Rohstoffmärkte

ISSN 0023-3439

VERLAG WELTARCHIV GMBH – HAMBURG

nahmen nur sehr unzulänglich im Verkaufspreis des zuvor erschlossenen Grundstücks berücksichtigt werden. Wenn, wie dies im vorliegenden Beispiel angeblickt der Fall ist, kleinere Unternehmen im Nachbarschaftsbe reich für ähnlich aufbereitete Grundstücke sogar Preise bis zu 100 DM je qm zahlen mußten, während man dem Daimler-Konzern nur 10 DM je qm abverlangen möchte, ist eine gewollte Subventionierung sowie das Auftreten von Mitnahmeeffekten nicht auszuschließen. Eine solche Begünstigung eines attraktiven Großunternehmens steht außerdem im Widerspruch zur ansonsten in Baden-Württemberg stets herausgestellten Mittelstandspolitik.

Aushöhlung der Gemeinschaftsaufgabe

Die Beihilfengewährung für Daimler-Benz kann auch als eine Schwächung der stets betonten Koordinierungs- und Ordnungsfunktion der regionalpolitischen Gemeinschaftsaufgabe angesehen werden. Wurde doch diese Form des kooperativen Föderalismus als eine Chance angesehen, die Gefahr eines die finanzstarken Länder begünstigenden Förderwettbewerbs durch die Festlegung eines einheitlichen Wettbewerbsrahmens bzw. von Fördergebieten, Förderhöchstsätzen usw. zu bannen. Ähnlich argumentiert auch die EG-Kommission, wenn sie im Rahmen ihrer Beihilfeprüfverfahren die Wettbewerbskonformität der Regionalpolitik der Mitgliedsländer durchleuchtet und für die Festlegung der Ausnahmereiche, in denen Beihilfen akzeptiert werden, gemeinschaftliche Maßstäbe anlegt.

Losgelöst von dem Tatbestand, daß die Kommission gegenwärtig nicht bereit ist, angesichts der bestehenden europäischen Disparitäten alle deutschen Fördergebiete als „beihilfenwürdig“ anzuerkennen, ergibt sich für den Raum Rastatt die spezifische Problematik, daß der ins Auge gefaßte Standort zu keinem auf Bundes- oder Landesebene offiziell ausgewiesenen Fördergebiet zählt und darum eigentlich keinen Förderanspruch hat. Damit wird das für die regionalpolitische Gemeinschaftsaufgabe relevante Prinzip durchbrochen, die Förderung auf solche Gebiete zu konzentrieren, die gemäß Abstimmung im zuständigen Planungsausschuß als Fördergebiete anerkannt werden. Wurden hier grundlegende Prinzipien aufgrund spezifischer Landesinteressen aufgegeben?

Damit soll nicht die Standortentscheidung der Firma Daimler-Benz in Frage gestellt werden. Aufgrund der eben geschilderten Überlegungen sowie der generellen Einschätzung der Lage, Bevölkerungsdichte und zentralörtlichen Versorgungssituation des mittelbadischen Raums erscheint die Entscheidung zugunsten von Rastatt durchaus plausibel und konzernpolitisch richtig.

Bedenkt man aber, daß die hier geplante Hilfestellung für Infrastrukturmaßnahmen mindestens die Hälfte jenes Betrags (260 Mill. DM) ausmacht, die das Land in den Jahren 1982 bis 1985 insgesamt für den Infrastrukturausbau in der offiziellen Regionalförderung bereitstellte, kommt doch eine strukturpolitische Inkonsistenz zum Ausdruck.

Konflikt mit der EG-Kommission

Gemäß den Regelungen des Art. 92 Abs. 3a EWG-Vertrag bzw. seiner Interpretation durch die Kommission ist eine Regionalbeihilfe aus europäischer Sicht nur dann gerechtfertigt,

wenn es sich um „Gebiete mit außergewöhnlich niedriger Lebenshaltung oder erheblicher Unterbeschäftigung“ handelt oder

„sich feststellen läßt, daß die betroffenen Regionen im Gemeinschaftsrahmen unter erheblichen Schwierigkeiten zu leiden haben, daß die Marktkräfte ohne die Beihilfe diese Schwierigkeiten nicht beseitigen würden, daß die Höhe der Beihilfe diesen Schwierigkeiten angepaßt ist und daß die Beihilfe-Vergabe nicht in bestimmten Wirtschaftszweigen den Wettbewerb im Übermaß verfälscht“.⁸

Angesichts dieser Festlegungen bahnt sich im Hinblick auf die Daimler-Hilfe ein Konflikt mit der EG-Kommission an. Die bisherige Abgrenzung jener regionalen Ausnahmereiche, in denen die Kommission (genauer: deren Wettbewerbsabteilung) bereit ist, nationale Regionalbeihilfen, zu denen auch Beihilfen für Infrastrukturmaßnahmen zählen, noch zu akzeptieren⁹, läßt nämlich vermuten, daß man in Brüssel eher eine ablehnende Position einnehmen wird.

Wie die Entscheidungen vom 29. Oktober dieses Jahres erkennen lassen, hätte man sich jedoch im Falle einer Werksgründung in Bremen durchaus mit einer nationalen Unterstützung einverstanden erklärt. Bremen zählt nämlich nach Ansicht der Kommission, obwohl der Planungsausschuß der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ am 4. Juli 1986 eine endgültige Aufnahme dieser Wertfö rderung in die sogenannte Regelförderung zunächst noch verweigerte, bereits zu den förderungswürdigen Gebieten der Gemeinschaft. Ob der Hinweis, das neue Werk in Rastatt diene der Erprobung neuer Fertigungstechni-

⁸ Entscheidung der Kommission vom 19. Februar 1986 über die Vereinbarkeit der Vergabe von regionalen Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in sechs nach der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ geförderten Arbeitsmarktregionen, vielf. Text der Kommission, Brüssel 1986.

⁹ Vgl. P. K l e m m e r : Regionalpolitik auf dem Prüfstand, a.a.O., S. 112 ff.

ken und habe außerdem einen positiven Einfluß auf das mit wirtschaftlichen Problemen kämpfende nördliche Elsaß und Lothringen, das Prüfverfahren positiv beeinflussen kann, muß sich noch zeigen.

Rolle der Bundesländer

Der Konflikt mit der Kommission erhält aber noch eine zusätzliche Dimension. So stellen die Bundesländer fest, daß ihr bisheriger Handlungsspielraum, über den sie trotz des in der Gemeinschaftsaufgabe praktizierten kooperativen Föderalismus immer noch verfügten, doch zunehmend durch den wachsenden Einfluß der Europäischen Gemeinschaften eingeengt wird¹⁰. Gegenwärtig erfolgen diese Eingriffe vor allem über die wettbewerbsrechtlichen Vorschriften der Art. 92 ff. EWG-Vertrag sowie über die regionalen Nebeneffekte sonstiger Gemeinschaftspolitiken. Da das gegenwärtige Prüfverfahren der Kommission allein von nationalen und EG-

Durchschnittswerten ausgeht und intranationale Disparitäten (etwa auch auf der Länderebene) außer acht läßt, rückt ein verfassungsrechtliches Problem in den Vordergrund, welches die Frage beinhaltet, inwieweit die föderative Struktur der Bundesrepublik europapolitisch respektiert werden kann. Bei strenger Anwendung der bisherigen Prüfverfahren wäre Baden-Württemberg zwar verfassungsrechtlich zur regionalen Wirtschaftsförderung legitimiert, dürfte diesen „garantierten“ Spielraum aber aufgrund der Kommissionskriterien nicht ausnutzen. In dieser Grundsatzdiskussion wäre es nützlich gewesen, wenn der Raum Rastatt zumindest zu den Gebieten der ergänzenden Landesförderung gezählt hätte.

Die Diskussion um den Beihilfefall Rastatt wird jedoch möglicherweise Anlaß geben, die Frage nach der künftigen Rolle der Bundesländer in einer Europäischen Gemeinschaft zu einer politischen Frage zu erheben. Dabei muß geklärt werden, welcher strukturpolitische Handlungsspielraum bei den Ländern verbleiben kann. Gleichzeitig wird sich zeigen, ob sich im europäischen Einigungsprozeß zentralistische oder föderalistische Tendenzen durchsetzen werden.

¹⁰ Vgl. z. B. R. Bocklet: Integrationsgewalt des Bundes kontra Eigenstaatlichkeit der Länder?, in: EG-Magazin, Nr. 6/7, 1986, S. 11 ff.; W. Schumann: Föderative Struktur und Europäische Integration, in: EG-Magazin, Nr. 6/7, 1986, S. 12 ff. Hier geht es um die Grundsatzfrage, ob die Bestimmungen des Artikels 91a GG durch den Artikel 10 der Einheitlichen Europäischen Akte ausgehöhlt werden dürfen.

SCHRIFTENREIHE DER ORGANISATION FÜR WIRTSCHAFTLICHE ZUSAMMENARBEIT UND ENTWICKLUNG

OECD ECONOMIC STUDIES

Zweimal im Jahr diskutieren und kommentieren OECD-Ökonomen aktuelle und grundsätzliche Fragen der Wirtschaftstheorie, Ökonometrie und Wirtschaftspolitik. Interessenten wird damit die Möglichkeit geboten, Einblick in die internen Forschungsarbeiten der OECD zu erhalten und an der wissenschaftlichen Diskussion mitzuwirken. Die Beiträge, vorwiegend makroökonomische und statistische Analysen, liefern den wirtschaftspolitischen Entscheidungsträgern eine fundierte Argumentationshilfe und oftmals die theoretische Grundlage für gegenwärtige und zukünftige Entscheidungen. Die letzten drei Ausgaben beschäftigen sich mit folgenden Themen:

No. 4, Frühjahr 1985, 239 S.

The Role of the Public Sector. Causes and Consequences of the Growth of Government.

No. 5, Herbst 1985, 180 S.

The Origins of High Real Interest Rates; Substitution between Different Categories of Labour, Relative Wages and Youth Unemployment; Nominal Wages, the NAIRU and Wage Flexibility; Profits and Rates of Return; Representing Recent Policy Concerns in OECD's Macroeconomic Model.

No. 6, Frühjahr 1986, 159 S.

Labour Market Flexibility; Price Dynamics and Competition in Five OECD Countries; The Supply Side in OECD's Macroeconomic Model; International Price Levels and Purchasing Power Parities.

OECD ECONOMIC STUDIES erscheinen zweimal jährlich und sind in englischer und französischer Sprache erhältlich. Der Preis beträgt pro Einzelheft DM 36,00. Das Jahresabonnement kostet DM 62,00.

OECD PUBLICATIONS AND INFORMATION CENTRE 5300 BONN 1, Simrockstr. 4