

## DIE KOSTEN UND ERTRÄGE DER EU-ERWEITERUNG

1. Einleitung .....	60
2. Die Kostenseite .....	60
3. Die Ertragsseite .....	68
4. Fazit .....	73

**Thomas Gruber**

Mitarbeiter der  
Abteilung  
Wirtschaftspolitik  
der Kammer für  
Arbeiter und  
Angestellte für  
Oberösterreich

Auszug aus WISO 4/2002

**isw**

Institut für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften

Weingartshofstraße 10

A-4020 Linz, Austria

Tel.: +43(0)732 66 92 73, Fax: +43 (0)732 66 92 73 - 2889

E-Mail: [wiso@ak-ooe.at](mailto:wiso@ak-ooe.at)

Internet: [www.isw-linz.at](http://www.isw-linz.at)

*unterschiedliche  
Standpunkte zur  
EU-Erweiterung*

## 1. Einleitung

Die nächste und größte Erweiterung der Europäischen Union steht vor der Haustür. In etwas mehr als einem Jahr wird es – wenn nichts Unerwartetes geschieht – so weit sein. Die Skepsis in der heimischen Bevölkerung ist nach wie vor ziemlich groß, vor allem in den Grenzregionen gibt es mancherorts eine Mehrheit gegen die Erweiterung. Während die einen Politiker mit der „Veto-Keule“ um sich schlagen, versuchen andere wiederum die Bevölkerung vom Nutzen dieser Erweiterung zu überzeugen. Das Thema ist komplex, deshalb versucht man kurze prägnante Botschaften zu formulieren. Eine solche hat beispielsweise Wirtschaftsminister Bartenschein verlautbaren lassen. Demnach werde die EU-Erweiterung den Österreichern nicht mehr als 25 Euro pro Kopf jährlich kosten.<sup>1</sup>

Wie aber kommt man zu solchen Zahlen? Ist die Erweiterung wirklich so „günstig“ zu haben? Und was bringt sie? Oder ist gar am Ende eine ganz andere Frage entscheidend, nämlich die Sicherung von Frieden und Stabilität in Europa und gelebte Solidarität gegenüber unseren Nachbarn, wo es keine Verlierer, sondern nur Gewinner gibt? Wir werden sehen.

## 2. Die Kostenseite

Für die Erörterung der Kosten der Erweiterung werden drei Themenbereiche angesprochen. Zum einen geht es um die Frage, wie viel Österreich an öffentlichen Mitteln über die „EU-Schiene“ an die Beitrittsländer zahlt. Zum anderen betrachten wir die Auswirkungen der Erweiterung auf den Arbeitsmarkt und Verkehr.

### 2.1. Die Kosten der Erweiterung laut EU-Budget und der österreichische Beitrag

Nachdem man beim Europäischen Rat von Kopenhagen im Jahr 1993 den Ländern in Mittel- und Osteuropa (MOEL) offiziell mitgeteilt hatte, sie könnten der EU jederzeit unter

Erfüllung gewisser Voraussetzungen (Kopenhagener Kriterien) beitreten, dämmerte es dem einen oder anderen, dass man auch prüfen sollte, ob die EU selbst die Voraussetzungen für eine Erweiterung erfüllt. Bedenken gab es v. a. hinsichtlich der Finanzierung des künftigen Haushalts sowie der Zahlungen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik und der Strukturfonds. Weiters stellte man sich die Frage, ob die bestehenden Entscheidungsmechanismen und institutionellen Bedingungen auch für eine EU mit beispielsweise 25 Ländern geeignet sind. Vor diesem Hintergrund erhielt die Kommission 1995 vom Europäischen Rat die Aufgabe, einen Bericht zu erarbeiten, der die oben angesprochenen „Bedenken“ behandeln soll. Im Juli 1997 präsentierte die Kommission dann diesen Bericht, den meisten bekannt unter dem Namen „Agenda 2000“. Die Agenda 2000 enthielt u. a. einen Finanzplan für die EU-Erweiterung. Dieser Finanzplan wurde (samt Agenda) beim Europäischen Rat von Berlin im März 1999 schließlich – mit einigen Ergänzungen und kleinen Änderungen – genehmigt.

Wesentliche Elemente des Finanzplans sind die Vorbeitrittsstrategie mit ihren Heranführungshilfen sowie die Bereitstellung von Budgetmitteln für etwaige Beitritte bis 2006.<sup>2</sup> Das bekannteste Heranführungsinstrument ist sicherlich PHARE, das schon seit 1989 existiert und ursprünglich Polen und Ungarn zugute kommen sollte (deshalb das P und H im Wort). Heute gilt es für alle Beitrittskandidatenländer aus dem ehemaligen Ostblock. Mit den Mitteln aus PHARE werden zum einen Maßnahmen im Bereich „Institution Building“ finanziert (z. B. Verwaltung, Demokratieförderung, Minderheitenpolitik, funktionierendes Gerichtswesen) und zum anderen der wirtschaftliche und soziale Transformationsprozess unterstützt. Darüber hinaus wurden beim Rat von Berlin zwei weitere Hilfen ins Leben gerufen, nämlich SAPARD (für Projekte im Bereich Landwirtschaft und ländliche Entwicklung) und ISPA (für Infrastrukturprojekte in den Bereichen Umwelt und Verkehr). Die Agenda 2000 sieht im Rahmen der Heranführungshilfen folgende Mittelaufbringung für den Zeitraum 2000–2006 vor.

*Heranführungshilfen*

Mittel-  
aufbringung für  
2000–2006

*Tabelle 1: Ausgaben für die Heranführungshilfen PHARE, SAPARD und ISPA (2000–2006) in Mio. Euro.*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PHARE	1.560	1.560	1.560	1.560	1.560	1.560	1.560
SAPARD	520	520	520	520	520	520	520
ISPA	1.040	1.040	1.040	1.040	1.040	1.040	1.040
	3.120	3.120	3.120	3.120	3.120	3.120	3.120

Quelle: Agenda 2000

Darüber hinaus wurde für den Zeitraum 2002 bis 2006 ein so genannter „Beitrittsbeitrag“ in die Finanzplanung aufgenommen. Dadurch sollen die Ausgaben für etwaige Beitritte während dieser Periode abgedeckt werden. Ursprünglich kalkulierte man mit nur sechs Beitrittskandidaten, die möglicherweise bereits 2002 beitreten werden. Schon bald nachdem die Kommission die Agenda vorgestellt hatte, zeichnete sich ab, dass mit den ersten Beitritten frühestens 2004 zu rechnen sein wird, aber dafür könnten es mehr als nur sechs Kandidaten sein. Auch wurden in der Agenda 2000 die Kosten für Direktzahlungen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik nicht berücksichtigt. Aus diesen Gründen war es notwendig, den alten Finanzplan etwas zu revidieren, und ein neuer Plan für die Jahre 2004–2006 wurde vorgelegt.

*Tabelle 2: Beitrittsbeiträge (Mittel für Zahlungen; Nettokosten) 2002–2006 für 10 Länder in Mio. Euro*

	2004	2005	2006	Summe
Landwirtschaft	1.264	3.109	3.882	8.255
Strukturfonds	3.416	6.068	6.503	15.987
Sonstiges	1.006	1.316	1.455	3.777
% des EU-15-BIP	0,06	0,11	0,12	0,10
	5.686	10.493	11.840	28.019

Quelle: Agenda 2000

Die niedrigen Zahlen in der Rubrik „Landwirtschaft“ (Tabelle 2) spiegeln das sogenannte „Phasing-in“ wider. Das heißt, dass die Beitrittskandidaten nicht von Anfang an die vollen Direktzahlungen erhalten werden, sondern begonnen wird im Jahr 2004 mit 25 % des EU-üblichen Niveaus. Erst nach 10 Jahren sollten dann 100 % erreicht werden. Dies ist notwendig, da die Beitrittskandidaten einen großen und zugleich ineffizienten Agrarsektor aufweisen. Eine unveränderte Übertragung der heutigen EU-Agrarpolitik würde nicht nur massive Kosten verursachen, sondern zugleich die ineffizienten Strukturen zementieren.<sup>3</sup>

*„Phasing-in“*

Unter Berücksichtigung, dass auch die Beitrittsländer ab 2004 in den EU-Topf einzahlen werden – manche werden anfangs sogar Nettozahler sein –, gibt die EU netto rund 28 Mrd. Euro (ohne Heranführungshilfen) für die Erweiterung bis zum Jahr 2006 aus. Das entspricht auf die Jahre verteilt durchschnittlich 0,10 Prozent des BIP der EU-15. Infolge des „Phasing-in“ werden die Kosten in den nächsten zehn Jahren weiter ansteigen, sodass sie im Jahr 2013 (Ende der nächsten Finanzperiode) netto rund 0,26 % des EU-15-BIP erreichen können.<sup>4</sup> Da es beim Europäischen Rat von Brüssel allerdings verabsäumt wurde, im Hinblick auf die Gemeinsame Agrarpolitik die dringend notwendigen Weichen zu stellen sowie noch offene Fragen im Rahmen der Strukturpolitik zu klären, ist es denkbar, dass die Kosten für die Erweiterung nach dem Jahr 2006 stärker als berechnet ansteigen können. Das wird aber letztendlich davon abhängen, wie die neue „Agenda 2007“ aussehen wird.

*einige  
Beitrittsländer  
anfangs sogar  
Nettozahler*

Was aber ist nun der konkrete Beitrag, den Österreich an die Beitrittsländer „überweist“? BREUSS errechnet für Österreich unter der Annahme eines 2,2%igen Anteils am EU-25-Haushalt Kosten von brutto 660 Mio. Euro für die Periode 2004–2006, also im Durchschnitt 220 Mio. Euro pro Jahr über die ersten drei Jahre.<sup>5</sup> Dividiert man 220 Mio. durch rund 8 Millionen Österreicher, dann erhält man 27 Euro pro Mann/

Frau und Nase. So ähnlich dürfte auch Martin Bartenstein gerechnet haben.

Da es sich aber um Bruttokosten handelt, versuchen wir die Nettokosten zu eruieren und nähern uns an, indem wir die im EU-Finanzplan für die Periode 2004–2006 im Rahmen der Erweiterung angegebenen Verpflichtungen mit den Mitteln für Zahlungen (also unter Berücksichtigung der Abgaben der Beitrittsländer) vergleichen. Die Verpflichtungen machen kumuliert ca. 0,14 % des EU-15-BIP aus, während die Mittel für Zahlungen (Tabelle 2) lediglich 0,10 % des BIP entsprechen. Daraus ergibt sich ein Nettowert von rund 70 %. Überträgt man dieses Ergebnis auf die „österreichischen Kosten“, so ergibt sich ein Nettobetrag von 155 Mio. Euro pro Jahr. Anders ausgedrückt, die Erweiterung kostet jeden Österreicher (gleich welchen Alters) im Rahmen der EU-Finanzierung rund 19 Euro pro Kopf.

## 2.2. Die Kosten der Erweiterung für den Arbeitsmarkt und den Verkehr

Neben den in erster Linie monetären bzw. budgetären Kosten fallen natürlich auch andere Kosten (zum Beispiel soziale Kosten) an. Derartige Kosten sind typisch für Strukturwandel und Integrationsprozesse. Es sind vor allem zwei Bereiche, die hier diskutiert werden sollen: Arbeitsmarkt und Verkehr.

### *Prognosen für Zuwanderung*

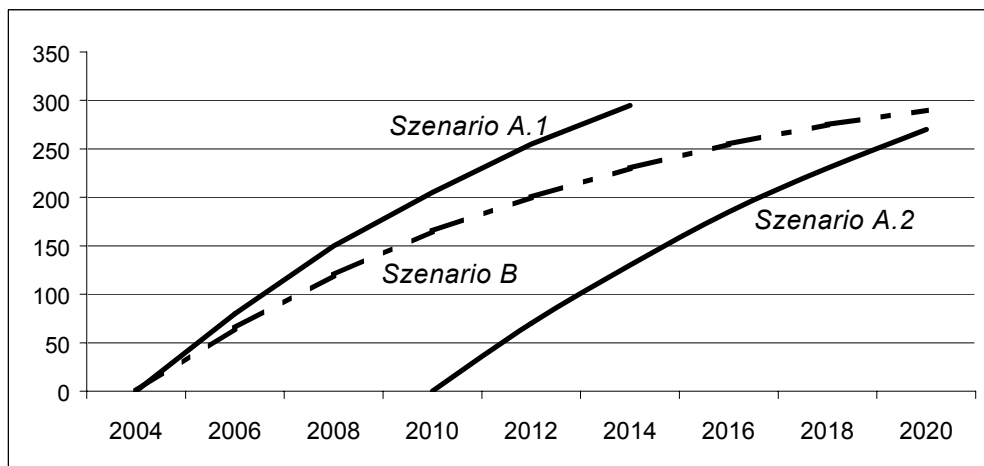
Eines der sensibelsten Themen betrifft die Frage, welche Auswirkungen die Erweiterung auf den Arbeitsmarkt haben wird. In den letzten Jahren hat es dazu einen regelrechten Studien-Boom gegeben. Kaum eine Forschungseinrichtung, die nicht ihre eigenen Zahlen präsentierte. Die Unterschiede in den Ergebnissen sind zum Teil sehr groß und prognostizieren von 41.000 bis 680.000 Zuwanderer pro Jahr in die gesamte EU.<sup>6</sup>

Aber die große Mehrheit aller Studien, vor allem jene namhafter Einrichtungen, haben eines gemeinsam: Sie kommen hinsichtlich der Migrationsströme auf etwa die gleichen Er-

gebnisse. Unabhängig vom jeweils gewählten Betrachtungszeitraum kann gesagt werden, dass bis zum Jahr 2020 (inkl. Übergangsfristen am Arbeitsmarkt) etwas weniger als 300.000 Zuwanderer und Pendler aus den Beitrittsländern nach Österreich kommen werden. Nicht alle davon werden auf den Arbeitsmarkt drängen.

Folgende Abbildung zeigt die Ergebnisse zweier Referenzstudien in einem Schaubild.<sup>7</sup>

Abbildung 1: Kumulierte Migration aus den Beitrittsländern nach Österreich (in Tausend)



Quellen: ÖROK (1999) sowie Brücker, H., Boeri, T. (2000)

Szenario A.1 – ÖROK: Erweiterung ohne Übergangsregelungen am Arbeitsmarkt

Szenario A.2 – ÖROK: Erweiterung mit 5- bis 7-jähriger Übergangsfrist am Arbeitsmarkt

Szenario B – Brucker/Boeri: Erweiterung ohne Übergangsfristen

Szenario A.1 zeigt die Zuwanderung (inkl. Pendler) für einen Zeitraum von zehn Jahren ab Beitrittsdatum. Bis zum Jahr 2014 werden – ohne Beschränkungen am Arbeitsmarkt – etwa 295.000 Personen aus den Beitrittsländern nach Österreich kommen. Unter Einbeziehung der bereits ausgehandelten 5- bis 7-jährigen Übergangsfrist verringert sich im Szenario A.2

*Zuwanderungs-  
szenarien für  
Österreich*

aufgrund steigender Einkommen in den Herkunftsländern die Zuwanderung um fast 30.000 Personen. Das hier dargestellte Szenario B basiert auf einer Studie, welche die Migrationsströme nach Österreich für die nächsten 30 Jahre berechnet, wobei zwischen 2020 und 2030 kaum noch eine Zuwanderung aus den Beitrittsländern erfolgt. Jedenfalls ergibt sich aus dem vorliegenden Datenmaterial für das Szenario B eine Zuwanderung bis 2020 von rund 290.000 Personen aus Mittel- und Osteuropa.

*Ostöffnung:  
positive Arbeits-  
platzbilanz für  
Österreich*

Welche Konsequenzen hat dies nun für den Arbeitsmarkt? Zum einen hat die Ostöffnung eine Vielzahl an Arbeitsplätzen gebracht, jedenfalls mehr, als dadurch verloren gegangen sind. Selbst die Direktinvestitionen in den Osten bewirkten in Österreich im Zeitraum 1990–1999 in einen Beschäftigungszuwachs von 70.800 auf 190.400 Personen.<sup>8</sup> Gleichzeitig bewirkte die Ostöffnung spartial auch Arbeitslosigkeit. Ähnliche Entwicklungen sind auch nach der Erweiterung zu erwarten. Die Mehrheit der Studien prognostizieren einen Beschäftigungszuwachs durch die Erweiterung; allerdings in sehr unterschiedlichen Ausprägungen. SCHNEIDER behauptet in einer seiner Studien sogar, dass ein Nicht-Beitritt Tschechiens Österreich jährlich bis zu 7.223 Arbeitsplätze kosten kann.<sup>9</sup> Umgekehrt zeigen die Studien aber auch, dass es durch die Erweiterung im Zuge der grenzüberschreitenden Arbeitnehmermobilität zu einem Anstieg in der Arbeitslosigkeit kommt. Auch hier gehen die Zahlen auseinander. So kommen WINTER-EBMER/ZWEIMÜLLER zum Schluss, dass eine Steigerung der effektiven Zuwanderung um 1 % die Arbeitslosigkeit bei männlichen Arbeitnehmern um 0,15 % erhöht.<sup>10</sup> Eine von der Österreichischen Raumordnung in Auftrag gegebene Studie<sup>11</sup> rechnet für den Zeitraum von 20(!) Jahren mit einem kumulierten Anstieg der Arbeitslosigkeit – im Normalfall – um 1,8 %-Punkte österreichweit. Davon ist vor allem der Großraum Wien betroffen, während die übrigen Bundesländer vergleichsmäßig „günstig“ aussteigen.



Obwohl in der kurzen Frist am Arbeitsmarkt Probleme auftreten können und werden, ist langfristig nicht mit nennenswerten nachteiligen Entwicklungen zu rechnen. Dazu kommt, dass die Ergebnisse der Studie nicht die Qualität der Politik im Zusammenhang mit der Erweiterung miteinbeziehen. Wird „gute“ Politik gemacht (im Sinne von „sich auf die Erweiterung ausreichend vorbereiten“), so können mögliche negative Auswirkungen am Arbeitsmarkt weiter minimiert werden. Als eine Entlastung für den Arbeitsmarkt kann die gegenwärtige demografische Entwicklung betrachtet werden. Bis zum Jahr 2030 wird die in Österreich gebürtige Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren sehr stark zurückgehen; etwa um 40 % stärker als die Zuwanderung im Zuge der Erweiterung.

Ein weiteres sensibles Thema betrifft den Verkehr. Am 31. Dezember 2003 wird das Auslaufen des Transitabkommens die Sonderstellung Österreichs innerhalb der EU beenden. Danach gilt uneingeschränkt das EU-Recht, welches einen vollständig liberalisierten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr (einschließlich Kabotage) innerhalb der EU vorsieht. Aufgrund der geografischen Lage wird ein großer Teil des europäischen (Güter-)Verkehrs mit und über Österreich abgewickelt. Während die gesamte EU vom Integrationsprozess profitiert, wird Österreich einen überproportionalen Anteil der externen Kosten des Verkehrs (z. B. Emissionen, Lärm, Staus, Sanierungsarbeiten) zu tragen haben.<sup>12</sup>

*Auslaufen des  
Transit-  
abkommens*

Durch das Auslaufen des Transitvertrages einerseits und durch die Erweiterung andererseits wird das Transportaufkommen im Import und Export sowie im Transitbereich in den kommenden Jahren stark ansteigen. Im Bereich Import/Export wird sich das Transportaufkommen bis 2015 im Einfuhrverkehr um rund 70 % und in der Ausfuhr fast auf das 2½fache erhöhen.<sup>13</sup> Das meiste davon geht auf die Straße; die Bahn wird sich nur schwer behaupten können.

*Transit-  
aufkommen wird  
stark ansteigen*

*Tabelle 3: Modal Split im Ein- und Ausfuhrverkehr von und nach Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien (in Prozent)*

	1998		2015	
	Von	Nach	Von	Nach
Straße	19,6	42,1	48,6	63,6
Bahn	75,3	57,9	46,8	36,0
Schiff	5,1	0,0	4,6	0,4

Quelle: Wifo-Verkehr; S. 32

Neben Ein- und Ausfuhrverkehr ist vor allem der Transitverkehr für Österreich von wesentlicher Bedeutung, zumindest was seine Größenordnung angeht. Gemäß Schätzungen des Wifo steigt das gesamte Transportaufkommen im Transitverkehr gegenüber Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien auf 25 Mio. t im Jahr 2015, das ist mehr als dreimal so viel wie 1994. Auch im Transitverkehr kommt der Bahn wiederum eine viel zu geringe Rolle zu. Daher wird das gesamte steigende Verkehrsaufkommen (hier ist der Reiseverkehr noch nicht dazugezählt) vor allem zu einer starken Belastung der Straßen in Österreich führen. Die Straßenerhaltungskosten werden entsprechend ansteigen. Darüber hinaus entsteht durch den zunehmenden Verkehr eine zusätzliche Belastung für die Umwelt. Das Ausmaß dieser Belastungen durch den Lkw-Verkehr hängt von den geleisteten Fahrzeugkilometern und den leistungsspezifischen Lärm- und Schadstoffemissionswerten ab. Für 2015 wird geschätzt, dass 420 Mio. Lkw-km auf Österreichs Straßen gefahren werden.<sup>14</sup> Dies ist ein erhebliches Potenzial an Umweltbelastungen. Wie stark die Belastungen aber am Ende tatsächlich sein werden, hängt von der Entwicklung der Umweltstandards und den technologischen Möglichkeiten ab. Hier ist noch sehr viel Spielraum offen.

*Ausbau der  
Schiene ist  
Vorrang zu geben*

Jedenfalls ist dem Ausbau der Schiene gegenüber der Straße aus Gründen der geringeren Umwelt- und Lärmbelastigung

sowie der viel geringeren Wartungskosten der Vorrang zu geben. Hier liegen zukünftige Sparpotenziale in Milliardenhöhe, und zwar jährlich.

### **3. Die Ertragsseite**

Die Erträge oder Vorteile der Erweiterung sind facettenreich und so manches davon ist in Geld schwer messbar. Aber eines kann hier vorweggenommen werden. Die Erträge sind um ein Vielfaches höher als die Kosten; die Vorteile überwiegen etwaige Nachteile bei weitem. Das mag zwar für den einen oder anderen nicht zutreffen, für 99,9 % der Österreicher aber in jedem Fall.

#### **3.1. Frieden, Sicherheit und Stabilität in Europa**

Die EU-Erweiterung ist vor allen Dingen auch ein Projekt des Friedens und der Solidarität. Die Erweiterung stellt einen Beitrag für mehr Sicherheit und Stabilität in Europa dar. Nun sind vielleicht viele der Meinung, dass man sich damit nicht die Butter aufs Brot schmieren kann. Es stellt sich aber die Frage, wie viel jedem Einzelnen von uns die Schaffung bzw. dauerhafte Aufrechterhaltung von Frieden, Sicherheit und Stabilität in Europa für uns und unsere Nachkommen wert ist. Wie hoch wäre beispielsweise die monatliche Zahlungsbereitschaft? Was würden Sie bereit sein zu zahlen? Es sei einfach angenommen, dass es sich hierbei wahrscheinlich um einen enormen Betrag handelt, der ein Vielfaches der gesamten Kosten ergibt.

#### **3.2. Wirtschaft, Wachstum und Beschäftigung**

Insgesamt betrachtet hat Österreich bislang von der Ostöffnung sehr stark und verglichen mit der gesamten EU überproportional profitiert. Zwar kam es vereinzelt zu Betriebsabwanderungen und Arbeitsplatzverlusten, dennoch überwiegen die positiven Effekte hinsichtlich Wachstum und Beschäftigung. Vor allem im Handel hat Österreich beträchtliche

*Handels-  
überschuss mit  
den MOEL*

Erfolge zu verzeichnen und weist in den letzten Jahren einen jährlichen Handelsüberschuss mit den MOEL (Tschechien, Slowakei, Ungarn und Polen) von durchschnittlich 1,1 Mrd. Euro auf.<sup>15</sup> Das entspricht etwa dem 5fachen der oben errechneten „19 Euro pro Kopf“-Kosten aus dem Budget.

Die zusätzlichen Handelseffekte, die durch die Erweiterung entstehen werden, sind niedrig zu beziffern, da seit 1997 die EU die Zölle auf Importe (mit Ausnahme der Landwirtschaft und ausgewählter sensibler Bereiche) beseitigt hat. Daher wird es im Zuge der Erweiterung nur zu einer geringfügigen zusätzlichen Senkung der Handelskosten kommen. Die daraus entstehenden Handelseffekte für Österreich werden in der Literatur je nach Zeitraum mit  $\frac{1}{4}$  bis 0,8 Prozentpunkte des heimischen BIP (kumuliert) angegeben.<sup>16</sup>

Neben den Handelseffekten stellen die dynamischen Effekte der ökonomischen Integration möglicherweise den Großteil der langfristigen positiven Effekte dar. Es gibt in diesem Zusammenhang eine Vielzahl an Studien, die aber trotz unterschiedlichster Modellanwendungen zu ähnlichen Ergebnissen führen. Die Studien belegen, dass die kumulierten Effekte der Erweiterung auf Österreich im Durchschnitt höher sind als in der EU, dennoch bleiben sie mit bis zu  $1\frac{1}{2}$  Prozentpunkten eher gering.<sup>17</sup>

*ausländische  
Direktinvestitionen*

Ein etwas komplexeres Thema betrifft die ausländischen Direktinvestitionen (ADI). Schon in den 90er Jahren wurde die Möglichkeit zu Auslandsinvestitionen in den MOEL ausgiebig genutzt. Allerdings waren die Kapitalexporte in die MOEL mit 0,15 % des EU-15-BIP quantitativ gering. Ausländische Direktinvestitionen, v. a. so genannte Backward Linkages – also Niederlassungen zur Bearbeitung des lokalen Marktes –, und Investitionen in Form von Portfolioinvestments und Bankkrediten werden künftig weiter zunehmen. Die Errichtung klassischer „verlängerter Werkbänke“ (Forward Linkage) wird in einem geringeren Ausmaß fortgeführt. Hier sind negative – wenn auch geringe – Substitutionseffekte für Österreich zu erwarten. Mögliche negative Effekte für Handel und Investitio-

nen können sich auch daraus ergeben, dass die verstärkte Nachfrage im Osten nach Kapital aus dem Westen zu höheren kurz- und langfristigen Realzinsen im Westen führen kann. Eine Begleiterscheinung der höheren Zinsen wäre ein höherer realer Wechselkurs.<sup>18</sup>

Aber es gibt auch positive Effekte zu nennen, die verschiedenen Studien zufolge die negativen überwiegen. Zum einen führen ADI dazu, dass die Exporte Österreichs z. B. durch Intra-Firmenhandel steigen werden (Komplementäreffekt). Studien zeigen, dass für Österreich die positiven Komplementäreffekte die negativen Substitutionseffekte überwiegen. Zum anderen entsteht durch Investitionen eine positive Nettoauslandsvermögensposition der EU. Dies führt im Weiteren zu künftigen Zins- und Gewinneinkommen, solange sich die Investitionen positiv entwickeln.<sup>19</sup> In Zusammenhang mit den positiven Effekten sei an dieser Stelle nochmals daran erinnert, dass die Ostinvestitionen in den 90er Jahren einen Beschäftigungszuwachs im Inland von rund 120.000 bewirkt haben.

*positive  
Komplementär-  
effekte über-  
wiegen negative  
Substitutions-  
effekte*

Eine andere Möglichkeit, die positiven Effekte der Erweiterung für Österreich darzustellen, ist die Alternativfrage zu stellen: „Was kostet es uns, wenn es nicht zu einer Erweiterung kommt?“ In diesem Fall rechnet BREUSS mit jährlich 451 Mio. Euro höheren Handelskosten und 270 Mio. Euro weniger BIP sowie einer höheren Inflation.<sup>20</sup> Eine Nicht-Erweiterung würde Österreich in den nächsten Jahren jährlich etwa 1.300 Arbeitsplätze kosten. SCHNEIDER kommt sogar zum Ergebnis, dass eine Nicht-Erweiterung zwischen 4.355 und 7.223 weniger Beschäftigte jährlich bedeuten würde. Bei den Ergebnissen handle es sich um Mindestwerte, vermutlich liegen die realen Zahlen noch höher.<sup>21</sup>

*Nicht-  
Erweiterung  
würde Arbeits-  
plätze kosten*

### 3.3. Umwelt, Temelín und Verkehr

*EU-Beitritt  
fördert hohe  
Umweltstandards*

Umwelt in Form von saurem Regen, schlechter Luft und Luftverschmutzungen, unreinem Wasser, Radioaktivität etc. macht vor der Grenze nicht Halt. Zwar werden sich auch ohne Beitritt zur Europäischen Union die Umweltbedingungen in den Ländern Mittel- und Osteuropas gegenüber dem Status quo mit Sicherheit verbessern. Aber der Beitritt zur EU zwingt diesen Ländern ein weitaus höheres Tempo auf, die hohen Umweltstandards in der EU umzusetzen. Auch die durch den Beitritt entstehenden positiven Integrationseffekte werden über schnelleres Wachstum und technologische Entwicklung zu besseren Umweltbedingungen führen. Zwar sind gerade im Bereich Umweltstandards relativ lange Übergangsfristen für die Beitrittsländer vorgesehen, dies ist aber aufgrund der enormen finanziellen Beträge, die hier zum Einsatz kommen werden, unumgänglich gewesen. Auch können veraltete Technologien, in ihrer Gebäudesubstanz oft desolate Fabriken und vielfach nicht umweltschonende Produktionen nicht von heute auf morgen „umgekrempelt“ werden. Dies braucht seine Zeit. Die Erweiterung erzielt jedenfalls im Umweltbereich gegenüber einer Nicht-Erweiterung mit Sicherheit einen positiven Ertrag.

An dieser Stelle sei auch zum Thema „Temelín“ etwas gesagt. Temelín wird durch ein mögliches Veto nicht sicherer. Das macht es nur für österreichische oder europäische Politiker sehr viel schwieriger bis unmöglich, etwas zu unternehmen bzw. zu erreichen. Ist Tschechien aber EU-Mitglied, so muss es die gegenwärtig in Bearbeitung befindlichen EU-Sicherheitsstandards für Atomkraftwerke erfüllen. Sicherheit können wir daher nur erreichen, wenn es nicht zu einem Veto kommt.

Zum Thema Verkehr. Ausbau und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur, Lärm- und Umweltbelastungen sind eindeutig auf der Kostenseite des Verkehrs, aber Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind auch Investitionen in die Zukunft und werfen beachtliche Erträge ab. Sie sind entscheidend für die Entwicklung einzelner Wirtschaftsstandorte. Nur dort, wo

es eine sinnvolle und leistungsfähige Verkehrsanbindung gibt, werden Betriebe sich ansiedeln und Arbeitsplätze entstehen. Vor allem für die Grenzregionen und die dort lebende Bevölkerung (insbesondere für die Auspendler in Richtung Ballungszentren) liegt hier eine große Chance. Vereinfacht ausgedrückt könnte man sagen: Dort, wo viel Verkehr ist, sind vermutlich auch viele Arbeitsplätze. Das trifft natürlich auf lokale Transitregionen nicht zu.

#### 4. Fazit

Es wurde versucht, Kosten der Erweiterung (nicht nur finanzieller Natur) den damit verbundenen Erträgen (ebenso nicht nur finanzieller Natur) gegenüberzustellen, um gegenüber der öffentlichen Diskussion ein etwas differenzierteres Bild zu zeichnen.

Zunächst stellten wir uns die Frage, welchen Beitrag Österreich im Rahmen des EU-Budgets an die Beitrittsländer zahlt. Dabei ergab eine einfache Rechnung einen Betrag von 19 Euro netto pro Österreicher pro Jahr (zumindest bis 2006). Was bekommt man eigentlich für 19 Euro im alltäglichen Leben? Einen halben Tank Benzin, 7 Krügerl Bier, 10 Tassen Kaffee, 6 Packungen Zigaretten, 8 Laib Brot etc.? In Summe sind das jedenfalls durchschnittlich 220 Mio. Euro oder 0,11 % des österreichischen BIP. Dagegen „verdient“ Österreich alleine im Handel mit den Beitrittsländern rund 1,1 Mio. Euro pro Jahr, also das 5fache. Der durch die Erweiterung zu beziffernde zusätzliche Handel entspricht in etwa den „budgetären“ Kosten für die Erweiterung.

Weiters bewirkt die Erweiterung für Österreich zusätzliche Impulse für die Wirtschaft, das Wachstum und die Beschäftigung. In konkrete Zahlen gekleidet bedeutet das: jährlich ein Plus von 270 Mio. Euro Bruttoinlandsprodukt, 451 Mio. Euro geringere Handelskosten, bis zu über 7.000 Arbeitsplätze pro Jahr mehr und rund 350 Mio. Euro höheres Volkseinkommen.

*Erweiterung  
bewirkt  
zusätzliche  
Impulse für die  
Wirtschaft*

*kurzfristig in  
Grenzregionen  
und grenznahen  
Ballungsräumen  
verstärkter  
Standort-  
wettbewerb*

Natürlich wird es vereinzelt auch Nachteile geben. Kurzfristig ist speziell in den Grenzregionen und den grenznahen Ballungsräumen wegen der hohen Einkommensunterschiede zwischen den Beitrittsländern und Österreich ein verstärkter Standortwettbewerb und Druck auf den Arbeitsmarkt zu erwarten. Allerdings wird der Druck auf dem Arbeitsmarkt mittelfristig abnehmen, da es in den nächsten Jahren und Jahrzehnten aufgrund der niedrigen Geburtenraten in Österreich zu einem starken Rückgang der erwerbsfähigen Bevölkerung kommt. Darüber hinaus wird es ab dem Zeitpunkt des Beitritts eine so genannte Übergangsregelung sowohl für die Freizügigkeit von Arbeitskräften als auch für einige Dienstleistungen geben, sodass der österreichische Arbeitsmarkt für eine Dauer von bis zu sieben Jahren vor möglichen negativen Effekten durch Wanderbewegungen im Zuge der Erweiterung weitgehend geschützt werden kann. Die Sorgen und Ängste einer breiten Bevölkerungsschicht sollten dennoch sehr ernst genommen werden. Das belegt auch das Stimmungsbild in manchen (Grenz-)Regionen. Österreich muss das Tempo zur Vorbereitung auf die Erweiterung erhöhen. Prioritäre Ziele müssen sein: rascher Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (v. a. in Richtung Bahn), verstärkte Investitionen in die Aus- und Weiterbildung sowie die Förderung von Betriebsansiedlung zur Schaffung von Arbeitsplätzen in den Grenzregionen. Mit der richtigen Politik können die sozialen Kosten minimiert oder hintangehalten werden.

Hohe Kosten sind lediglich im Bereich der Erhaltung der Verkehrswege zu erwarten. Hingegen wird zwar auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einiges kosten, bietet aber die Chance, dass in den Regionen entlang der Verkehrswege neue Arbeitsplätze entstehen und das regionale Einkommen angehoben wird. Ebenso könnten dadurch (zum Vorteil aller) die regionalen Auspendlerquoten in Richtung Ballungsräume zurückgehen. Gerade für die österreichischen Grenzregionen liegt hier eine große Zukunftschance. Nur wenn qualifizierte und gut bezahlte Arbeitsplätze entstehen, werden die Menschen in diesen Regionen das Gefühl haben, von der Erweiterung zu profitieren.



In Geld schwer messbar, aber sicherlich für jeden Einzelnen von uns von unschätzbarem Wert ist der Beitrag, den die Erweiterung für Sicherheit, Frieden und Stabilität in Europa darstellt. Nach unzähligen blutigen Auseinandersetzungen in Europa, nach 50 Jahren „Eiserner Vorhang“ und „Kalter Krieg“ brechen wir nun in eine Zeit auf, die für uns und die zukünftigen Generationen hoffentlich eine ruhige, friedliche und von Wohlstand geprägte Zeit sein wird.

*nicht alles in  
Geld messbar*

Wer aber von einem Veto gegen den Beitritt spricht, der tut den Menschen und vor allem der jungen Generation in Österreich nichts Gutes. Im Gegenteil. Ein Veto bedeutet geringeres Wirtschaftswachstum und Tausende Arbeitsplätze weniger sowie Einbußen für den österreichischen Handel und die Wirtschaft. Es macht weder Temelín sicherer, noch schützt es uns vor Betriebsabwanderungen, Kriminalität oder Ähnlichem. Ein Veto bringt nicht das Geringste. Stattdessen aber zerstört es die Basis für einen konstruktiven Dialog und für eine gute nachbarschaftliche Zusammenarbeit zum beiderseitigen Vorteil.

Wir sollten daher die einmalige Chance wahrnehmen, welche die EU-Erweiterung gerade uns Österreichern bietet. Denn die Erweiterung rückt unser Land ins Herz der Europäischen Union und macht es so zu einem wichtigen Dreh- und Angelpunkt politischer und wirtschaftlicher Beziehungen in ganz Europa. Und wenn Sie das nächste Mal tanken fahren und Sie lesen an der Zapfsäule 19 Euro, halten Sie inne und denken Sie an unsere Nachbarn und die Chancen, die sich für uns alle bieten in einer erweiterten Europäischen Union.

**Anmerkungen:**

- 1 Neues Volksblatt; Nr. 48 vom 26.02.2002, Seite 15.
- 2 Darüber hinaus finden die MOEL Unterstützung im Wege der Kofinanzierung von Projekten durch die Europäische Investitionsbank (EIB) sowie durch andere Finanzierungsinstitutionen wie beispielsweise die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD).
- 3 Vgl. Breuss, F.: Kosten der Nicht-Erweiterung der EU für Österreich; WIFO-Studie, Wien, 2002.
- 4 Ebenda
- 5 Ebenda
- 6 Brücker, H., Boeri, T.: The Impact of Eastern Enlargement on Employment and Wages in the EU Member States; European Integration Consortium, Berlin, Mailand, 2000.  
Fassmann, H., Hintermann, C.: Migrationspotential Ostmitteleuropa; ISR-Forschungsbericht 15, Wien, 1997. Huber, P., Hofer, H.: Auswirkungen der EU-Erweiterung auf den österreichischen Arbeitsmarkt; Teilprojekt 9 im Rahmen des Preparity-Projekts, WIFO, IHS, Wien, 2001; Huber, P.: Migration und Pendeln infolge der EU-Erweiterung; Teilprojekt 10 im Rahmen des Preparity-Projekts, WIFO, Wien, 2001. ÖROK – Österr. Raumordnungskonferenz: Regionale Auswirkungen der EU-Integration der mittel- und osteuropäischen Länder; ÖROK-Schriftenreihe 146, Wien 1999. Walterskirchen, E., Dietz, R.: Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf den österreichischen Arbeitsmarkt; WIFO, Wien, 1998.
- 7 Österr. Raumordnungskonferenz; a. a. O. sowie Brücker, H., Boeri, T.: a. a. O.
- 8 Stankovsky, J.; Palme, G.: Auswirkungen der Ostöffnung auf die österr. Wirtschaft; WIFO-Studie, Wien, 1999.
- 9 Schneider, F.: Die bevorstehende EU-Osterweiterung – Positive und negative Integrationseffekte für Ober/Österreich aus volkswirtschaftlicher Sicht; Gutachten für die Industriellenvereinigung, Wien, 2002.
- 10 Winter-Ebmer, R., Zweimüller, J.: Die Auswirkungen der Ausländerbeschäftigung auf den österreichischen Arbeitsmarkt 1988–1991; in: Holzmann, R., Neck, R. (Hrsg.): Ostöffnung – Wirtschaftliche Folgen für Österreich; Manz Verlag, Wien, 1996.
- 11 Österr. Raumordnungskonferenz; a. a. O.
- 12 Pauwein, W.: Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das Verkehrswesen in Österreich; WIFO-Studie, Wien, 2000.
- 13 Ebenda
- 14 Ebenda
- 15 AK: Wirtschafts- und sozialstatistisches Taschenbuch; eigene Berechnungen.
- 16 Fidrmuc, J., Moser, G., et al.: Osterweiterung der EU – Auswirkungen auf die EU-15 und insbesondere auf Österreich; Oesterreichische Nationalbank; Berichte und Studien, 2/2002.
- 17 Ebenda
- 18 Ebenda
- 19 Ebenda
- 20 Breuss, F.: a. a. O.
- 21 Schneider, F.: a. a. O.

INSTITUT FÜR SOZIAL- UND WIRTSCHAFTSWISSENSCHAFTEN

# WISO

WIRTSCHAFTS-UND SOZIALPOLITISCHE ZEITSCHRIFT

Die Zeitschrift WISO wird vom Institut für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften (ISW) herausgegeben. Sie dient der Veröffentlichung neuer sozial- und wirtschaftswissenschaftlicher Erkenntnisse sowie der Behandlung wichtiger gesellschaftspolitischer Fragen aus Arbeitnehmersicht.

Lohnpolitik, soziale Sicherheit, Arbeitsmarkt und Arbeitslosigkeit, Arbeit und Bildung, Frauenpolitik, Mitbestimmung, EU-Integration - das sind einige der Themen, mit denen sich WISO bereits intensiv auseinander gesetzt hat.

WISO richtet sich an BetriebsrätInnen, GewerkschafterInnen, WissenschaftlerInnen, StudentInnen, Aktive in Verbänden, Kammern, Parteien und Institutionen sowie an alle, die Interesse an Arbeitnehmerfragen haben.

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Preise:\* Jahresabonnement EUR 22,00 (Ausland EUR 28,00)  
Studenten mit Inskriptionsnachweis EUR 13,00  
Einzelausgabe EUR 7,00 (Ausland EUR 12,00)

(\* Stand 2005 - Die aktuellen Preise finden Sie auf unserer Homepage unter [www.isw-linz.at](http://www.isw-linz.at))

Wir laden Sie ein, kostenlos und ohne weitere Verpflichtungen ein WISO-Probeexemplar zu bestellen. Natürlich können Sie auch gerne das WISO-Jahresabonnement anfordern.

Informationen zum ISW und zu unseren Publikationen - inklusive Bestellmöglichkeit - finden Sie unter [www.isw-linz.at](http://www.isw-linz.at).



## BESTELLSCHEIN\*

Bitte senden Sie mir kostenlos und ohne weitere Verpflichtungen

- 1 Probeexemplar der Zeitschrift WISO
- 1 ISW Publikationsverzeichnis

Ich bestelle \_\_\_\_\_ Exemplare des WISO-Jahresabonnements (Normalpreis)

Ich bestelle \_\_\_\_\_ Exemplare des WISO-Jahresabonnements für StudentInnen mit Inskriptionsnachweis

\* Schneller und einfacher bestellen Sie über das Internet: [www.isw-linz.at](http://www.isw-linz.at)

Name \_\_\_\_\_

Institution/Firma \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_

Plz/Ort \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

### BESTELLADRESSE:

ISW  
Weingartshofstr. 10, A-4020 Linz  
Tel. ++43/732/66 92 73-33 21  
Fax ++43/732/66 92 73-28 89  
E-Mail: [wiso@ak-ooe.at](mailto:wiso@ak-ooe.at)  
Internet: [www.isw-linz.at](http://www.isw-linz.at)