

Die ökonomische Mauer bleibt

Trotz aller politischen Bemühungen ist Deutschland auch 20 Jahre nach der Wende noch kein einheitlicher Wirtschaftsraum. Und das wird wohl noch lange so bleiben **VON VOLKER NITSCH UND NIKOLAUS WOLF**

Vor 20 Jahren fiel mit der Berliner Mauer das Symbol für die Spaltung Berlins, Deutschlands, Europas und der Welt. Innerhalb weniger Monate wurden streng gesicherte Grenzanlagen komplett abgebaut. Mit dem Einigungsvertrag im Herbst 1990 verschwanden schließlich auch sämtliche übrigen administrativen Barrieren. Nach allgemeiner Lesart wurde damit aus zwei zuvor über Jahrzehnte getrennten Gebieten quasi über Nacht auch (wieder) ein Wirtschaftsraum.

Mit dem Fall der Berliner Mauer begann aber auch ein nahezu einzigartiges Experiment für Ökonomen, die nur selten die Möglichkeit haben, die Reaktion von Wirtschaftssystemen auf umfangreiche und unerwartete Veränderungen der Rahmenbedingungen zu untersuchen. Eine der großen Fragen im Bereich der internationalen Wirtschaft betrifft die Rolle politischer Barrieren für die Handelsbeziehungen im Zeitalter der Globalisierung. Jüngere Forschungsergebnisse deuten darauf hin, dass – allen Freihandelszonen und Währungsunionen, aller modernen Kommunikationstechnik und Logistik zum Trotz – politische Grenzen weiterhin einen erheblichen verzerrenden Effekt auf Handelsströme aufweisen.

Auch wenn gelegentlich von einer Welt ohne Grenzen gesprochen wird: Der Warenverkehr innerhalb von Ländern übersteigt den vergleichbaren grenzüberschreiten-

den Handel um ein Vielfaches. Die Erfahrung der deutsch-deutschen Wiedervereinigung kann helfen, die Plausibilität verschiedener Erklärungsansätze für diese Beobachtung zu überprüfen.

Das Ergebnis einer aktuellen Untersuchung zeigt, dass der Eiserne Vorhang in den innerdeutschen Handelsbeziehungen keineswegs über Nacht, sondern nur sehr langsam gelüftet wurde.

Konkret analysieren wir in der Studie erstmals die Transportströme zwischen allen 101 deutschen Verkehrsregionen über den Zeitraum von 1995 bis 2004 für die

Transportträger Straße, Schiene und Wasser und für alle gehandelten Gütergruppen. Demnach ist der Handel zwischen den beiden ehemals getrennten Teilen Deutschlands zwar insgesamt deutlich schneller ge-

wachsen als innerhalb der früher getrennten Territorien. Aber selbst im Jahr 2004, dem Ende unseres Beobachtungszeitraums, ist die ehemalige Grenze noch immer sehr klar in den Daten beobachtbar: Auch 15 Jahre nach dem Fall der Mauer ist das Niveau der Lieferverflechtungen zwischen den neuen und den alten Bundesländern etwa 30 Prozent unter demjenigen vergleichbarer Handelsbeziehungen innerhalb der neuen oder innerhalb der alten Bundesländer.

Die Untersuchung zeigt, dass auch die massiven Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur den Integrationsprozess nur unwesent-

lich beschleunigt haben. Wenn wir diese Ergebnisse hochrechnen, so dürfte es wohl 33 bis 40 Jahre oder etwa eine Generation dauern, bevor der Effekt der früheren innerdeutschen Grenze vollständig verschwunden ist. Frühestens im Jahr 2022, vielleicht sogar erst 2030, wird man demnach von Deutschland als einem tatsächlich vereinigten Wirtschaftsraum sprechen können.

Im Wesentlichen lässt sich dieses Ergebnis auf die Trägheit wirtschaftlicher und sozialer Netzwerke zurückführen, die nur mit einer beträchtlichen zeitlichen Verzögerung auf einen Wandel der politischen Rahmenbedingungen reagieren. Selbst wenn die Barrieren, die zu einer Verzerrung der Handelsbeziehungen geführt haben, wieder komplett weggefallen

sind, ist eine rasche Rückkehr zum vorherigen Status quo wenig wahrscheinlich.

Vor diesem Hintergrund erscheint es generell sinnvoll, zwischen einem De-jure- und einem De-facto-Ausmaß der Handelsliberalisierung zu unterscheiden. Allgemeiner lässt sich aus den Untersuchungsergebnissen schließen, dass die weiterhin große Bedeutung politischer Grenzen für den Handel, die empirisch häufig beobachtet wird, wohl nicht in erster Linie auf politisch intendierte Barrieren (wie zum Beispiel Zölle oder nichttarifäre Handelshemmnisse) zurückzuführen ist, auch wenn sie häufig mit ihnen einher-

geht, sondern vielmehr auf anderen, tieferen Einflussfaktoren basiert.

Im Umkehrschluss deuten die Resultate darauf hin, dass der Einfluss politischer Eingriffe auf den Handel wohl beschränkt ist – insbesondere was das Anstoßen von Handelsbeziehungen betrifft. Offensichtlich braucht es eine geraume Zeit, bevor politische Integration auch tatsächlich in eine entsprechend spürbare wirtschaftliche Integration mündet, da Netzwerke allmählich wachsen müssen. Diese Erkenntnis ist nicht zuletzt für den Integrationsprozess

im Rahmen der Europäischen Union von Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund dürfte das größte Hemmnis sowohl für die Globalisierung als auch für den europäischen Integrationsprozess nicht in

technologischen Barrieren oder politischen Grenzen zu suchen sein, sondern scheint in fundamentalen Faktoren begründet. Die Infrastruktur lässt sich ändern, Grenzen können abgeschafft werden. Es braucht aber zumindest eine Generation, um die Mauer in unseren Köpfen abzureißen.

VOLKER NITSCH ist Professor für Volkswirtschaftslehre und Leiter des Fachgebiets Internationale Wirtschaft an der Technischen Universität Darmstadt.

NIKOLAUS WOLF ist Associate Professor of Economics der University of Warwick und Research Affiliate am Centre for Economic Policy Research (CEPR), London.

**Frühestens
2022 wird
Deutschland
ökonomisch
vereint sein**

**Es reicht nicht,
Grenzen ein-
zureißen und
Infrastruktur
zu fördern**