

# EUROPA-WIRTSCHAFT

## DER STAND DER EUROPÄISCHEN INTEGRATION IM SOMMER 1952

### I. Allgemeiner Überblick

Im Mittelpunkt aller Anstrengungen um die Lösung der großen Aufgabe „Europa“ stand in den vergangenen Monaten die Schaffung der Europäischen Verteidigungsgemeinschaft (EVG). Auf dem Wege der funktionalen Integration, des übernationalen Zusammenschlusses wesentlicher Teilbereiche, ist damit der zweite Schritt erfolgt. Aber besser: die Militärunion hat das langwierige Stadium der Konferenzen hinter sich. Von einer Realisierung ist sie trotzdem noch weit entfernt. Denn ebensowenig wie beim Schumanplan, dem ersten Schritt zur Einheit Europas, werden sich die Parlamente der beteiligten Länder hier zu einem Schnellverfahren bei der Ratifizierung bereit finden. Daran dürfte auch der politische Druck kaum etwas ändern.

Wichtiger ist im Augenblick, daß seit Mitte Juni der Weg frei ist für die Verwirklichung des Schumanplanes. Alle sechs Mitgliedstaaten haben ihn nun ratifiziert. Zwei Jahre Konferenzen und parlamentarische Debatten haben damit ihren vorläufigen Abschluß gefunden. Das Fundament zu einer echten europäischen Integration ist gelegt. Der Bau des Hauses „Vereinigtes Europa“ kann beginnen. Die Tatsache, daß die Montanunion zugleich auch das wirtschaftliche Rückgrat der EVG ist, kann für das Bautempo dieses Hauses günstige Auswirkungen haben.

Mit Montan- und Militärunion zeichnen sich die Konturen der angestrebten europäischen Ordnung schon schärfer ab. Allein die Absicht, daß die Organe der beiden Körperschaften später dieselben sein sollen, ist ein Moment von noch kaum richtig einschätzender Bedeutung. Verkehrsunion und Agrarunion würden dann als weitere Bauabschnitte die Vervollendung des europäischen Hauses erheblich näher rücken.

Vorausgesetzt natürlich, daß auf diesem Wege der funktionalen Integration wirklich so starke Vereinigungskräfte ausgelöst werden, wie es die europäischen Politiker erwarten. Noch ist allerdings dieser Sieg über die nationalen Fliehkräfte nicht mit Sicherheit vorauszusagen. Im Gegenteil, die Einwände gegen die Militärunion sind noch wesentlich schwerwiegender als diejenigen gegen den Schumanplan. Gewichtige Argumente werden gegen die EVG vorgebracht. Sie bedürfen einer sorgfältigen Prüfung.

Die Europäische Verteidigungsgemeinschaft war auch das Hauptthema der Ende Mai stattgefundenen Sitzung des Straßburger Europa-Rates. Das Ministerkomitee billigte einstimmig den sogenannten Edenplan. Der britische Außenminister hatte eine sinnvolle Verbindung aller europäischen Organisationen vorgeschlagen, vor allem der Montan- und Militärunion mit dem Europa-Rat.

In der Beratenden Versammlung fand dieses Projekt weniger Anklang. Kritische Stimmen gab es vor allem bei den nicht der EVG angehörenden Mitgliedern des Europa-Rates. Ein schwedischer Vertreter erklärte, daß Schweden seine Teilnahme an der Straßburger Organisation nochmals überprüfen würde, wenn der Rat in irgendeiner Weise mit der EVG verbunden würde.

Die Schaffung der EVG selbst wurde in einer Resolution mit 78 gegen 8 Stimmen bei 37 Enthaltungen gebilligt. In der vorhergegangenen mehrtägigen Debatte nahmen zahlreiche Politiker für und wider die Militärunion Stellung. Viel beachtet wurden die Ausführungen des SPD-Bundestagsabgeordneten Fritz Erler, der sich gegen eine schnelle Ratifizierung des Vertrages wandte. Er betonte, daß die EVG die Spaltung Deutschlands besiegeln würde. Rußland würde niemals seine Besatzungszone in Deutschland verlassen, wenn es jenseits der Zonengrenze junge Deutsche als Rekruten in einer Armee unter amerikanischem Oberbefehl sähe.

Ein Höhepunkt der Beratungen war die Rede Spaaks, der seinen Vorschlag zur Umwandlung des Montanunion-Parlaments in eine Verfassungsgebende Versammlung für eine europäische Föderation verteidigte. Der Widerstand gegen diesen Plan war groß, besonders bei den Franzosen. Der Antrag Spaaks verfiel daher mit 47 gegen 42 Stimmen der Ablehnung. Man einigte sich aber später auf eine unverbindliche Resolution.

Das Scheitern der geplanten Beneluxunion ist ein ernstes Warnungszeichen. Mit dem Zustandekommen der beabsichtigten Wirtschaftsunion zwischen Belgien, Luxemburg und Holland ist in absehbarer Zeit nicht mehr zu rechnen. Ein Ende April erfolgter Notenwechsel zwischen der belgischen und der niederländischen Regierung ließ erkennen, daß die Auffassungen beider Länder in dieser Frage grundsätzlich auseinandergehen.

Holland steht auf dem Standpunkt, daß keiner der beiden Partner eine eigene

Handels- und Währungspolitik treiben darf. Es fordert eine gemeinsame Einfuhrpolitik gegenüber den Dollarländern, gegenseitige Konvertierbarkeit der Währungen, eine gemeinsame Beneluxquote in der Europäischen Zahlungsunion und schließlich eine Koordinierung der inneren Wirtschafts- und Sozialpolitik sowie einen übernationalen Ministerrat. Für einen objektiven Betrachter sind diese Forderungen selbstverständlich, denn sie sind unabdingbare Voraussetzungen für eine echte Integration.

Bis auf den übernationalen Ministerrat hatte Belgien jedoch alle niederländischen Forderungen abgelehnt. Hinter den nicht gerade überzeugenden Gründen für diese Haltung läßt sich letztlich die Sorge erkennen, durch eine Verbindung mit Holland die eigene günstige Außenhandels- und Währungsposition zu gefährden. Die Niederlande haben im letzten Kriege schwere wirtschaftliche Schäden erlitten und mußten dann noch Indonesien, die Quelle ihres früheren Reichtums, aufgeben. Dies konnte für Währung und Zahlungsbilanz nicht ohne Folgen bleiben; zudem ist man in Holland auch planungsfreundlich.

Belgien führt dagegen eine extrem liberale Politik. Im Kriege ist es relativ gut davongekommen. Durch seine Exporte aus dem Kongo (Uran!) konnte es Milliarden Gewinne machen, mit denen die gesamte Wirtschaft rationalisiert wurde. Eine harte Währung und laufende Zahlungsbilanzüberschüsse sind die natürlichen Konsequenzen.

Da das Beneluxprojekt mit Recht immer als Probefall im kleineren Rahmen angesehen wird, ergeben sich aus seinem Scheitern pessimistische Perspektiven für das größere Ziel der europäischen Integration. Zumal sich Belgien und Holland wirtschaftlich noch einigermaßen ergänzen, was man von Westeuropa insgesamt wohl kaum behaupten kann.

Nur ein bescheidener Lichtblick ist demgegenüber die geplante Paßunion der skandinavischen Staaten. Der Nordische Interparlamentarische Ausschuß hat nach einer Ende Mai in Kopenhagen stattgefundenen Tagung den skandinavischen Regierungen zwei Denkschriften übersandt.

In der ersten wird eine Paßunion für Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland vorgeschlagen. Alle vier Regierungen stimmten Anfang Juni diesem Plane zu. Mitte Juni fand bereits in Stockholm eine Sachverständigenkonferenz statt, die sich mit den Spezialproblemen beschäftigte.

Die zweite Denkschrift enthielt Vorschläge für einen Zollabbau innerhalb der nordischen Ländergruppe. Für folgende Industriezweige wurde ein freier nordischer

Markt als besonders wünschenswert bezeichnet: Eisen- und Stahlindustrie, Schwerchemie, Stickstoffherzeugung, Farben- und Lackherstellung, Kunststoff-, Aluminium- und Radioindustrie. Die Verwirklichung einer partiellen Zollunion auf diesen Gebieten würde die regionale skandinavische Integration ein gutes Stück vorantreiben. Allerdings scheint bei der Auswahl der Wirtschaftszweige auch der Gedanke eine Rolle zu spielen, ein Gegengewicht gegen die vereinigte Konkurrenz der Schumanplanländer zu schaffen. Da es Skandinavien an Kohle fehlt, dürfte es nun auch nicht lange dauern, bis der alte Plan wieder auftaucht, eine zweite Montanunion aus skandinavischem Erz und englischer Kohle zu gründen.

## **II. Die Lage auf einzelnen Integrationssektoren Die OEEC**

In der OEEC (Organisation für Europäische Wirtschaftszusammenarbeit) vollzog sich ein bedeutungsvoller Wechsel in der Leitung. Am 1. Juli waren die Vollmachten des Präsidenten sowie des Exekutivkomitees abgelaufen. Der bisherige Präsident, der holländische Außenminister *Stikker*, hatte auf die Erneuerung seines Mandates verzichtet. Zu seinem Nachfolger wurde der englische Außenminister *Eden* gewählt, der diese Wahl auch annahm. Gleichzeitig beschloß das Ministerkomitee der OEEC, daß bei *Edens* Abwesenheit von Sitzungen nicht der einer anderen Nation angehörende Vizepräsident, sondern der britische Schatzkanzler *Butler* den Vorsitz führen soll. Dadurch soll vermieden werden, daß bei jeder Abwesenheit des britischen Außenministers, die infolge seiner sonstigen Verpflichtungen oft unvermeidlich sein wird, sofort wieder der Verdacht der englischen Interesselosigkeit entsteht.

Die Bedeutung dieser Veränderung liegt vor allem in der Überwindung der Spannungen zwischen Großbritannien und den kontinentalen OEEC-Ländern. Letztere haben durch die Wahl *Edens* und die Regelung seiner Vertretung einen Vertrauensbeweis für die künftige britische Mitarbeit in der OEEC abgegeben. *Eden* selbst hat durch die Annahme seiner Wahl den guten Willen der konservativen Regierung gegenüber Kontinentaleuropa dokumentiert.

Die immer noch ausstehende Reform der OEEC an Haupt und Gliedern wird durch diesen Wechsel in der Leitung sicherlich mehr Aussicht auf eine konstruktive und alle Teilnehmer befriedigende Lösung haben als bisher. War es doch gerade Großbritannien, das durch seine drastischen Reformvorschläge Anlaß zu gewissen Spannungen gegeben hatte.

Unter den Eesolutionen der erwähnten Tagung des Straßburger Europarates hatte auch eine die Reform der OEEC zum Gegenstand. Mit 100 Stimmen bei 13 Enthaltungen wurde nämlich eine Empfehlung beschlossen, die OEEC in den Europarat einzuschließen.

### Die Europäische Zahlungsunion

Die Entwicklung der Zahlungspositionen der EZU-Länder zeigte in den Monaten März bis Mai verstärkte Ausgleichstendenzen. Die Anfang des Jahres befürchtete Erschöpfung der Barreserven der Zahlungsunion ist dadurch ausgeblieben. Die Reserven haben sogar wieder eine leichte Zunahme erfahren.

Unter den Schuldnerländern steht Großbritannien nach wie vor an erster Stelle. Das Tempo der britischen Verschuldung konnte durch verschiedene Maßnahmen zwar vermindert werden (Passivsaldo im März 64,2 Millionen, im April 56,5 Millionen und im Mai 49,4 Millionen Dollar), doch vollzieht sich diese Bewegung nur langsam.

Die schnelle Besserung der französischen Zahlungsposition ist eine Folge der rigorosen Einfuhrbeschränkungen, die natürlich keine Dauerlösung sein können. Hinzu kommt, daß diese Maßnahmen bei den Handelspartnern Frankreichs auf mehr oder weniger heftigen Widerstand stoßen. Der vorübergehende Charakter der jetzigen Importrestriktionen wird darum auch von der französischen Regierung immer wieder betont. Ob allerdings die binnenwirtschaftlich überraschend erfolgreiche Politik des Kabinetts P i n a y auch zur Überwindung der französischen Zahlungsbilanzkrise führen wird, bleibt abzuwarten.

Die Bundesrepublik, im ersten Jahr das Sorgenkind der EZU, sammelte in den letzten Monaten größere Guthaben an und besitzt heute bereits eine respektable Gläubigerstellung. Die deutsche Zahlungsposition ist jedoch recht labil, da die Dollarlücke bisher nicht vermindert werden konnte. Auch ist der Gesamtexport der Bundesrepublik leicht rückläufig, so daß von einer sorgenfreien Zukunft noch keine Rede sein kann.

Das größte Interesse beanspruchte in den letzten Monaten der Hauptgläubiger Belgien — Luxemburg. Nach langwierigen Verhandlungen kam es hier zu einer komplizierten Regelung. Ein Teil der belgischen Forderungen an die EZU soll sogar durch Rüstungslieferungen aus Frankreich und Großbritannien beglichen werden. Eine solche zweiseitige Lösung war bisher immer aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt worden, da die EZU auf dem Prinzip der multilateralen Verrechnung beruht.

Im Zusammenhang mit der belgischen Frage wurde auch die Verlängerung der EZU auf ein Jahr beschlossen. Eine Auflösung der Zahlungsunion, deren Tätigkeit ursprünglich am 30. Juni 1952 beendet sein sollte, hätte für die europäische Integration einen schweren Rückschlag bedeutet. Das Fortbestehen der EZU wurde daher von allen Mitgliedern gewünscht. Trotz der mannigfachen Probleme der beiden EZU-Jahre waren die Erfolge dieser neuen europäischen Verrechnungsstelle doch zu überzeugend, als daß man jetzt auf sie verzichten wollte. Durch eine Reihe organisatorischer Verbesserungen soll sie nun künftigen Belastungen leichter gewachsen sein. So wurde die Bildung eines Kreditfonds von 100 Millionen Dollar (Rechnungseinheiten) beschlossen, um die Reserven der EZU (bisher 350 Millionen) zu stärken. Ferner wurden die Goldpflichtzahlungen der Schuldnerländer neu geregelt. Die kleinen Schuldner müssen in Zukunft mehr Gold zahlen, während die großen Schuldner sich günstiger stellen als früher. Dadurch hofft man, sowohl die Goldbasis zu stärken, wie auch den Druck seitens der Großschuldner auf den Verrechnungsmechanismus zu vermindern.

### Der Schumanplan

Mitte Juni hat der Schumanplan endlich die letzten beiden Ratifizierungshürden genommen. Am 12. Juni wurde er von der belgischen Abgeordnetenversammlung mit 165 gegen 13 Stimmen bei 13 Enthaltungen angenommen. Dieses ungewöhnlich günstige Ergebnis wurde nur dadurch erzielt, daß die Mehrzahl der sozialistischen Abgeordneten für den Plan stimmte. Um dies zu erreichen, waren vorher von der Regierungsmehrheit zwei Zusatzanträge Spaaks gebilligt worden. Der erste bezog sich auf eine schnelle Reorganisation des belgischen Kohlenbergbaus innerhalb von sechs Monaten nach der Ratifizierung. Der zweite Antrag forderte die Aufrechterhaltung der bestehenden Lohn- und Sozialordnung für die belgischen Berg- und Stahlarbeiter.

Trotzdem kam es bei den Sozialisten zu heftigen innerparteilichen Auseinandersetzungen. Der frühere sozialistische Ministerpräsident van Acker und seine Anhänger hielten ihre Gegnerschaft gegen das Vertragswerk aufrecht. Die meisten sozialistischen Abgeordneten schlossen sich dagegen Paul-Henri Spaak an.

Als letztes der Parlamente der sechs Schumanplanländer hat dann am 16. Juni die italienische Abgeordnetenversammlung die Montanunion mit 265 gegen 98 Stimmen ratifiziert. Der italienische Senat hatte den Plan bereits im März gebilligt. Der Abstimmung in der italienischen Kammer war eine dreitägige Debatte vorausgegangen.

Die Kommunisten und Linkssozialisten machten hierbei den Versuch, die Kammer durch ihren Auszug beschlußunfähig zu machen. Auf Zureden des Ministerpräsidenten de Gasperi gaben sie diese Taktik dann auf, stimmten aber erwartungsgemäß gegen die Ratifizierung.

In der zweiten Junihälfte fanden mehrere Konferenzen des Interimsausschusses der Montanunion statt, um die Vorbereitungen für das Inkrafttreten zu treffen. Eine Reihe von Fragen mußte vorher noch geklärt werden. Als Amtssprachen der Montanunion wurden Deutsch, Französisch, Englisch und Italienisch festgesetzt. Die Auswahl des Personals für die verschiedenen Organe soll nicht nach nationalen Quoten, sondern nur nach fachlichem Können erfolgen. Über den Sitz der Organe kam es zu größeren Meinungsverschiedenheiten. Die Bundesrepublik schloß sich der französischen und italienischen Auffassung an, daß alle Organe an einem Ort konzentriert werden sollen. Demgegenüber waren die Benelux-Länder für verschiedene Sitze. Holland wünschte beispielsweise, daß sich das Gericht der Organisation in Den Haag niederläßt. Weiter konnten die kleineren Partner, wie Luxemburg und Holland, mit Recht geltend machen, daß sie kaum Aussicht haben, Sitz irgendwelcher anderer Organe der späteren Integrationskörper schaffen zu werden. Man entschied sich jedoch für eine Konzentrierung aller Organe an einem Ort. Damit hat sich die Ansicht der größeren Partner durchgesetzt.

#### **Die Verkehrsunion**

Nachdem der Schumanplan kurz vor seiner Realisierung steht, die EVG den Ratifizierungsdebatten entgegensieht und die Agrarunion sich im vorbereitenden Konferenzstadium befindet, rückt schon das nächste Integrationsprojekt näher. Ende April hat die französische Regierung ihren Verkehrsminister mit der Vorbereitung einer im Herbst in Paris abzuhaltenden Konferenz der europäischen Verkehrsminister beauftragt. Frankreich beabsichtigt, dazu außer den Schumanplanländern auch die Schweiz und Spanien einzuladen.

Im Mittelpunkt der geplanten europäischen Verkehrsunion steht die Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen. Von einer einheitlichen Gestaltung des westeuropäischen Transportnetzes erwartet man eine wesentliche Steigerung der Leistungsfähigkeit der europäischen Verkehrseinrichtungen.

Auch hierbei will man schrittweise vorgehen. Zuerst auf dem Programm steht die Erweiterung des deutsch-französischen Güterwagenpools, der bereits seit einem Jahr in Kraft ist. Die Benelux-Staaten, Italien und die Schweiz haben schon ihr Einver-

ständnis mit diesem Plan erklärt. Die Güterwagen der beteiligten Länder können dann zur Vermeidung von Leerlauf für inländische Transporte verwendet werden.

Ein zweiter Programmpunkt ist die Standardisierung des rollenden Materials. Personen- und Güterwagen sowie Lokomotiven sollen nur noch in einheitlichen Typen hergestellt werden. Von einer europäischen Auftragserteilung an die leistungsfähigsten Produzenten erwartet man eine Verbilligung der Herstellungskosten.

Ein weiterer Punkt ist die Schaffung einer europäischen Transportbehörde. Da sämtliche Hauptbahnen in Westeuropa verstaatlicht sind, und auch die Arbeitsbedingungen der europäischen Eisenbahner nur wenig differieren, rechnet man hier mit einer relativ schnellen Einigung. Außerdem gibt es bereits eine „European Central Inland Transport Corporation“, die sich hauptsächlich mit Standardisierungsfragen befaßt. Auch die regelmäßigen europäischen Fahrplankonferenzen, die Internationale Schlafwagengesellschaft und verschiedene andere gemeinsame Einrichtungen haben seit langem wertvolle Erfahrungen gesammelt, die der Verkehrsunion zugute kommen werden.

Am meisten Kopfzerbrechen bereitet die Koordinierung der Investitionspolitik. Schwieriger als die gemeinsame Finanzierung ist dabei die Lenkung der Investitionen nach gesamteuropäischen Gesichtspunkten. Nationale Interessen werden hier zurückstehen müssen. Die erste Aufgabe ist die einheitliche Elektrifizierung der europäischen Bahnen.

Neben den Eisenbahnen steht die Zusammenarbeit in anderen Zweigen des Transportwesens zur Diskussion. Vor allem sollen die Möglichkeiten beim Straßenverkehr erörtert werden. Die Europäische Wirtschaftskommission der UNO in Genf hat bereits einen Plan ausgearbeitet, der ein europäisches Fernstraßennetz vom Nordkap bis Sizilien und vom Atlantik bis zur sowjetischen Grenze vorsieht. Auch unter Verwendung der schon bestehenden Fernstraßen bzw. Autobahnen würde die Realisierung dieses Planes einen Mindestaufwand von 5 Milliarden Dollar erfordern. Ohne amerikanische Hilfe wird dies daher kaum möglich sein.

Es bedarf keiner Erläuterung, daß eine Transportunion eine wesentliche Ergänzung der anderen Unionen sein wird. Schon ihre militärische Bedeutung im Rahmen der EVG dürfte allein eine gewisse Garantie dafür geben, daß dieses neue Projekt der europäischen Integration nicht allzulange auf sich warten lassen wird.

DR. EGON TUCHTFELDT