

WOLF DONNER

Neuere deutsche Europa-Literatur

Gerade zu einem Zeitpunkt, wo die europäische Integration in das Stadium der mühsamen Überwindung erheblicher Hindernisse eintritt, ist es erforderlich, daß gute Informationsarbeit geleistet wird. Es wäre verfehlt, wollte man glauben, das Feuer der Begeisterung, das, geschürt durch die Erinnerung an Krieg und Nachkriegszeit, die ersten Schritte zum Vereinten Europa begleitet hat, habe genügt, einen Prozeß in Gang zu setzen, der nun bis zum glücklichen Ende ablaufen würde. Ohne Frage garantiert die bisher erreichte Integration der westlichen europäischen Welt in Zusammenarbeit mit weiten Teilen der Erde eine gewisse Stabilität. Es kommt aber nun darauf an, daß letzte nationale Widerstände abgebaut werden und die politische Aktivität eines ganzen Kontinents koordiniert wird. Hier scheint die Entwicklung zunächst vor einer unüberwindlichen Mauer zu stehen. Leidenschaftslos betrachtet sollte nun zwar die politische Integration nicht aus dem Auge gelassen werden, doch scheint es angezeigt, die wirtschaftliche Vereinigung Europas, möglichst unter Einbeziehung interessierter Randstaaten, fortzusetzen. Die aus freier Entscheidung getroffenen zwischenstaatlichen Vereinbarungen der Wirtschaftszweige werden nach einiger Zeit praktischer Bewährung fester halten als manches rein politische Abkommen.

Der deutsche Büchermarkt hat in den letzten Monaten etliche neue Erzeugnisse angeboten, die geeignet sind, dem europäischen Gedanken und vor allem der europäischen Praxis zu dienen. Eine zweite, erweiterte Auflage des Textes der römischen Verträge bietet neben einer Einführung dem Interessierten die gesetzliche Grundlage, auf der seit mehr als sechs Jahren europäische Integration gemacht wird.¹⁾ Allerdings hat die Entwicklung hier vor allem die Bestimmungen über die Assoziierung und den Entwicklungsfonds bereits wieder überholt.

Eine Übersetzung aus dem Englischen macht uns mit dem ersten Engländer bekannt, der in den Dienst der Europäischen Gemeinschaften trat.²⁾ Die Darstellung von *Richard Mayne* weist Großbritannien im europäischen Integrationsprozeß eine besondere Stellung zu. Gerade die jüngere Geschichte der britischen Haltung gegenüber den Ereignissen auf dem Kontinent läßt sich nur verstehen, wenn man die Beziehungen der Insel zum Festland im Verlauf der Jahrhunderte kennt. Der Verfasser, der auf einige fast in Vergessenheit geratene Meilensteine des europäischen Weges eingeht — so etwa auf das Scheitern der Europäischen Verteidigungsgemeinschaft — steht heute auf dem Standpunkt, daß die EWG eine wesentliche Stärkung nötig habe, eine Stärkung vor allem über den Weg einer Fusion der drei Exekutiven und einer direkten Wahl zum Europäischen Parlament. Ein Schlagwortregister und eine gute Literaturliste machen das Buch zu einem wertvollen Bestandteil jeder Europa-Bibliothek.

Weitgespannt ist der Bogen der Thematik in „Bekenntnis zu Europa“³⁾, das 22 Autoren zu Wort kommen läßt. Reichhaltiges und fundiert bearbeitetes Material, meist unter katholischem Blickwinkel betrachtet, gestattet es, den europäischen Gedanken unter verschiedenen Fragestellungen kennenzulernen. Historische und theologisch-geistesgeschichtliche, rechtliche, wirtschaftliche und politische Betrachtungsweise kommen zu Wort; die Verfasser sind fast ausnahmslos Universitätslehrer. Das Bändchen dürfte demjenigen, der sich mit dem europäischen Komplex eingehend beschäftigen will, eine Fülle von Material liefern, aber er wird auch entdecken, daß einige fundamentale Fragen, so die soziale Integration, die Rolle, die die Parteien und Gewerkschaften bei der europäischen Einigungsbewegung gespielt haben, ausgeklammert wurden: Dadurch erhält die Schrift leider ein einseitiges Gewicht; das hätte vermieden werden können, wenn man wenigstens den christlichen Gewerkschaften und den christlichen Parteien einen Platz eingeräumt hätte.

Heinz Potthoff, aus den deutschen Gewerkschaften hervorgegangen und seit Anbeginn führend in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl tätig, gibt in einer sehr straff gefaßten Broschüre noch einmal einen Überblick über die Entstehungsgeschichte der verschiedenen europäischen Zusammenschlüsse, der hervorragend zur Einführung geeignet ist.⁴⁾ Hier wird noch einmal deutlich, welche Wandlung im Denken vor sich gegangen ist, seit besatzungsrechtliche Vorstellungen durch die Konzeption eines gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraums abgelöst wurden. Der Verfasser verhehlt aber auch nicht, daß mit dem Voranschreiten des Integrationsprozesses mehr und mehr politische Fragen auftauchen und eine Lösung fordern.

Daß diese und zahlreiche wirtschafts- und integrationspolitische Probleme heute in Brüssel, Straßburg, Paris und Luxemburg und natürlich auch in den Hauptstädten der

- 1) „Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft“, Wortlaut des Vertrages und der grundlegenden zusätzlichen Vereinbarungen nebst einer Einführung von Dr. Roland Kuhn, 2. erw. Aufl., Erich Schmidt Verlag, Bielefeld 1962. 168 S., kart. 7,60 DM.
- 2) Richard Mayne: „Die Einheit Europas“, EWG, Euratom, Montanunion. Prestel-Verlag, München 1963. 195 S., brosch. 9,80 DM.
- 3) „Bekenntnis zu Europa“, herausgegeben von Fritz Burgbacher, Herder Verlag, Freiburg 1963. 288 S., brosch. 3,80 DM.
- 4) Heinz Potthoff, „Vom Besatzungsstaat zur europäischen Gemeinschaft“, Verlag für Literatur und Zeitgeschehen GmbH, Hannover 1964. 75 S., brosch. 7,50 DM.

Mitgliedsländer hart diskutiert werden, untersucht *Hans Apel*, der mehrere Jahre Sekretär der sozialistischen Fraktion des Europäischen Parlaments war.⁵⁾ Zu den umstrittenen Fragen gehört beispielsweise die nach „Planung oder Wettbewerb“, eine Alternative, die schlechterdings gar nicht gegeben ist. Aber gerade auf diesem Gebiet stoßen die Ideologien oft hart aufeinander, obwohl die Frage nach der Zweckmäßigkeit der alleinige Leitfadens sein sollte. Besondere Aufmerksamkeit widmet der Verfasser auch denjenigen Sektoren, die als besondere Sorgenkinder der Integration angesehen werden müssen: Landwirtschafts-, Verkehrs- und Energiepolitik. In einem zweiten Teil setzt sich das Buch mit den Handelsbeziehungen der EWG zu den Drittländern auseinander. Apel sieht die Erklärung für gewisse Schwierigkeiten in der Weiterentwicklung der Integration in dem Umstand, daß die Väter des EWG-Vertrages zu wenig die Interdependenz zwischen Politik und Wirtschaft berücksichtigt haben. Eine gemeinsame Wirtschaftspolitik sei aber ohne politische Einigung nicht realisierbar. Wenn er deshalb eine Stärkung des Europäischen Parlaments fordert, so zieht er nur den richtigen Schluß aus den voraufgegangenen Überlegungen.

Ganz und gar auf die Praxis zugeschnitten ist ein neues Buch von *Heinz Commer*, dem wir schon etliche nützliche Schriften zur europäischen Integration zu verdanken haben.⁶⁾ Die Wandlungen, die die Herausbildung des Gemeinsamen Marktes für das unternehmerische Verhalten mit sich bringen, sind von Firmen, Behörden und Verbänden nicht immer ohne weiteres zu erkennen. Derjenige Unternehmer aber, der europagerecht handeln will, darf die Augen nicht vor dem verschließen, was sich heute tut. Er muß wissen, welche Daten sich geändert haben, wo er Informationen bekommen kann, wie die einzelnen Wirtschaftszweige in einer Strukturwandlung begriffen sind, wie der frühere Außenhandel zwischen europäischen Staaten allmählich zum Binnenhandel wird. Commer gibt diese Ratschläge und behandelt darüber hinaus knapp und übersichtlich die Punkte des EWG-Aktionsprogramms bis 1966. Was das Buch so besonders wichtig macht, ist die Praxisnähe. Der Verfasser untersucht z. B. die künftige Rolle der Fremdsprachenkenntnisse im Betrieb und weist Wege, wie sie zu erreichen sind. Er unterstreicht die Notwendigkeit, Maßnahmen auf der genauen Kenntnis der Partnerländer und ihrer Verhaltensnormen aufzubauen, u. v. a. m. Commer's Buch ist nicht nur ein unentbehrlicher Leitfaden für den Unternehmer. Wer immer Europa als etwas Lebendiges und Existentes kennenlernen will, möge diese Schrift lesen.

Für die wirtschaftswissenschaftliche Forschung stellt der Gemeinsame Markt ein interessantes Objekt dar. Zwar gab es auch vor Inkrafttreten der Verträge über die Montanunion oder die EWG Vorstellungen über Großraumwirtschaft und Integrationsmaßnahmen, aber es lag doch auf der Hand, daß die Praxis manche Überraschungen bringen würde, die die reine Theorie nicht mit einbeziehen konnte. Daher kommen erst jetzt schrittweise Arbeiten heraus, die sich mit bestimmten Fragestellungen der Integrationspolitik befassen und die bereits gemachten Erfahrungen mit einbeziehen. Unter diesen wissenschaftlichen Beiträgen befinden sich zwei Veröffentlichungen der List-Gesellschaft, die sich mit Verkehrsfragen befassen.

Die Frage, welche Auswirkung die Verträge der Montanunion und die von Rom auf die westeuropäische Verkehrswirtschaft haben werden, steht im Mittelpunkt der Arbeit von *Stohler*.⁷⁾ Keineswegs ist mit dem industriellen Wachstum unbedingt eine parallel laufende Vergrößerung des Transportvolumens zu erwarten, ökonomische Strukturwandlungen in der Industrie, z. B. das Zurücktreten billiger Massengüter und

5) Hans Apel, „Europas neue Grenzen“, Erster Band „Der Gemeinsame Markt“, Verlag Kiepenheuer & Witsch, Köln und Berlin 1964. 218 S., brosch. 9,80 DM.

6) Heinz Commer „Leitfaden für Europäische Märkte 1963/64“, Verlag August Lutzeyer, Baden-Baden 1963. 230 S., Ln. 19,80 DM.

7) Jacques Stohler, „Die Integration des Verkehrs“, Veröffentlichung der List-Gesellschaft, Bd. 33, Kyklos-Verlag, Basel, und J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen 1963. 180 S., brosch. 16,50 DM, Ln. 20,50 DM.

das Vordringen hochwertiger Edelprodukte auf den Verkehrswegen, haben deutlich werden lassen, daß die Produktionsentwicklung allein noch keine brauchbaren Rückschlüsse auf die vermutliche Entwicklung der Verkehrsträger zuläßt. Das relative Zurückbleiben der Verkehrsentwicklung hinter dem wirtschaftlichen Wachstum ist bereits statistisch nachweisbar. Eine umgekehrte Tendenz löst allerdings die Schaffung von gemeinsamen Märkten aus, die den Austausch von Gütern und Menschen erweitert, und zwar fühlbar auf Kosten der Drittländer. Verkehrsumleitungen sind also mit Sicherheit zu erwarten. Was ein Problem aufwerfen wird, ist die Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik mit Harmonisierung (Abstimmung der Beförderungsbedingungen) und Koordination (Schaffung einer Wettbewerbsordnung zwischen den Verkehrsträgern). Soll sie Wirklichkeit werden, so muß zuvor mancher Unterschied in der Behandlung der Verkehrsunternehmen in den einzelnen Mitgliedstaaten abgebaut werden, vor allem auf steuerlichem Gebiet. Die Arbeit Stohlers ist eine fundierte Untersuchung eines überaus komplizierten Teilbereichs der Integrationsfrage.

Sie wird ergänzt durch eine spezielle Behandlung des Themas Seehäfen aus der Feder von *Rolf Oldewage*.⁸⁾ Von besonderer Problematik ist es, die seit dem Kriegsende betriebene nationale Seehafenpolitik der EWG-Anliegerstaaten an der Nordsee- und Kanalküste auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen, d. h. sie der allgemeinen Zielsetzung der Verträge von Rom unterzuordnen. Die Strukturwandlung des Hinterlandes vor allem durch die Teilung Deutschlands konnte nicht ohne wirtschaftspolitische Folgen bleiben, die ihrerseits wiederum nicht unbedingt in das EWG-Konzept passen mußten. Oldewage untersucht an Hand umfangreichen statistischen Materials die Entwicklung der Häfen Hamburg, Bremen, Wilhelmshafen, Emden, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent und Dünkirchen über zehn Jahre hinweg und prüft ihre sich wandelnde Bedeutung im Verlauf der wirtschaftlichen Integration Westeuropas. Das mit Tabellen, Graphiken und Kartenskizzen großzügig ausgestattete Buch weist vor allem auf die Unvereinbarkeit von nationaler Seehafenpolitik, d. h. ihre Verwendung als Element einer nationalen Strukturpolitik mit der vertraglichen Verpflichtung zur Integration hin, die nur auf der Basis tatsächlicher Kostenvergleiche ohne alle Subventionen erfolgen könne. Es liegt auf der Hand, daß die Kette von Konsequenzen, die sich daraus ergäbe, zahlreiche auch sozialpolitische Folgen nach sich zieht, die jeder tiefgreifenden Strukturwandlung eigen sind. —

Von welcher Warte oder Branche man auch die europäische Wirtschaftsintegration betrachten mag, man kommt nicht um die Feststellung herum, daß es sich hierbei um einen allumfassenden Prozeß handelt, der das gegenwärtige Wirtschafts- und Gesellschaftsgefüge aufs tiefste erschüttern dürfte, wenn man die Ziele wirklich geradewegs anzusteuern unternimmt. Jeder politisch Verantwortliche wird sich deshalb die Frage stellen, ob die Wirtschaftswissenschaft nicht in der Lage ist, in etwa vorauszusagen, mit welchen Umwälzungen wir im einzelnen zu rechnen haben, damit wir uns entsprechend einstellen können nicht in der Abwehr, sondern in der möglichst schmerzlosen Anpassung. Damit berühren wir ein Gebiet, das wissenschaftlich zu den komplizierten und politisch zu den heißen Themen gehört, zum Fragenkomplex der Vorausschau, der Programmierung, zu der Frage, ob Wettbewerb allein in der Lage ist, diese Dinge zu lösen, oder ob man zu einer wie auch immer gearteten planenden Politik greifen sollte.

Diese Fragen werden uns noch lange beschäftigen. Zunächst einmal bietet die Schriftenreihe der Friedrich-Ebert-Stiftung durch ihren Band „Programmierung im Gemeinsamen Markt“ eine gute Möglichkeit, sich in die Thematik einzuarbeiten.⁹⁾ Unter den

8) Rolf Oldewage, „Die Nordseehäfen im EWG-Raum. Fakten und Probleme“, Veröffentlichung der List-Gesellschaft, Bd. 28, Kyklos-Verlag, Basel, und J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen 1963. 266 S., brosch. 27 DM, Ln. 31 DM.

9) „Programmierung im Gemeinsamen Markt“, Schriftenreihe der Friedrich-Ebert-Stiftung, Verlag für Literatur und Zeitgeschehen, Hannover 1963. 114 S., brosch. 17,80 DM.

fünf Fachbeiträgen, die noch *Heinrich Deist* eingeleitet hat, ist, was die Methodik anbetrifft, der von *Eckard Sambach* über „Input-Output-Analyse als Instrument ökonomischer Struktur- und Wachstumsuntersuchungen“ zu nennen, der eine gute Einführung gibt und zugleich deutlich macht, welche enorme statistische Vorarbeit zu leisten ist, ehe diese Methode mit Aussicht auf einige Aussagekraft angewandt werden kann. Hier wird sich eine weitere Kluft zwischen den europäischen Ländern auftun, die vorrangig zu schließen wäre. Der Vizepräsident der EWG-Kommission, *Robert Marjolin*, rechtfertigt eine „langfristige Wirtschaftspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft“ gegenüber autoritärer Planung einerseits und allzu optimistischem Wettbewerbsdenken andererseits. Weitere Beiträge befassen sich mit praktischen Erfahrungen in den Niederlanden, im Rahmen der Verkehrspolitik und in der Bundesrepublik.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund bringt zu dieser Thematik in seiner Reihe „Aktuelle Probleme unserer Zeit“ eine interessante Broschüre aus der Feder von *Otto Wanke*.¹⁰⁾ Kernstück dieser Arbeit ist die Kapitalkonzentration, die, durch den technischen Fortschritt ohnehin nicht aufzuhalten, in der EWG besondere marktbeherrschende Formen anzunehmen droht. Daß dabei die Kommission der EWG durch entsprechende Maßnahmen versucht, dem entgegenzuwirken und sich um eine fruchtbare Synthese von verschiedenen Ordnungssystemen bemüht, wird anerkannt.

Extrem privatwirtschaftlich denkende Europäer sehen ein Hindernis der raschen Integration vielfach in der Existenz öffentlicher Unternehmen, denen sie die Fähigkeit, sich kaufmännisch korrekt im Spiel der Kräfte zu verhalten, absprechen. In diesem Zusammenhang dürfte daher eine Veröffentlichung der Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft e. V. von Interesse sein, die sich dieser Frage ganz besonders annimmt.¹¹⁾ In der Tat ist die Rolle und die Aufgabenstellung der öffentlichen Betriebe in den einzelnen Volkswirtschaften vielfältig, und die römischen Verträge nehmen keine besondere Stellung zu diesem Betriebstyp. Großenteils ist z. B. bei Versorgungsbetrieben ihr Einflußbereich räumlich sehr begrenzt und daher für die Integration einigermaßen irrelevant. Anders wird die Frage zu beantworten sein, wenn es sich etwa um Verkehrsbetriebe handelt, die grenzüberschreitende Dienste anbieten, und um Unternehmen, deren Kostengestaltung auf die übrige Wirtschaft preisbestimmend einwirken. Niemand wird leugnen, daß auch in einem integrierten Europa der öffentliche Betrieb ein wichtiges Werkzeug der Wirtschaftspolitik in den Händen der Regierungen sein kann.

Je weiter sich der Einigungsprozeß der westeuropäischen Wirtschaft fortentwickelt, um so deutlicher wird die Auswirkung, die er auf die atlantischen Handelsbeziehungen ausübt. Deshalb soll zum Schluß noch auf den Abdruck eines Vortrags von *H. C. Wallich* hingewiesen werden, der sich vor allem mit diesen Beziehungen befaßt.¹²⁾ Es ist ja das Interessante an dieser Entwicklung, daß diejenige Wirtschaftsmacht, die sich am meisten um das Zustandekommen einer Wirtschaftsgemeinschaft in Europa verdient gemacht hat, nämlich die USA, mehr und mehr unter dem Eindruck leidet, daß sich Europa mit wachsender innerer Verflechtung nach außen hin, also auch gegenüber den atlantischen Partnern, abkapselt. Hier gilt, was gegenwärtig allgemein für die großen Anstrengungen in Richtung auf eine wirtschaftliche internationale Zusammenarbeit zu sagen ist: man ist an einem Punkt angekommen, wo mit bloßer Begeisterung nicht mehr viel auszurichten ist, wo materielle Interessen unmittelbar angetastet werden und wo man nur noch schrittweise vorankommt. Entscheidend ist, daß das Gespräch nicht einschläft und die Bemühungen nicht nachlassen.

10) Otto Wanke, „Die Wettbewerbspolitik der EWG“, Verlag des Österreichischen Gewerkschaftsbundes, Wien 1964. 88 S., brosch. 25,80 DM.

11) »Die Aufgaben der öffentlichen Unternehmen in der Wirtschaft des Gemeinsamen Marktes“, Ergebnisse der internationalen Studententagung in Rom. Berlin: Allg. Verlagsgesellschaft 1963. 120 S., brosch. 21,50 DM.

12) Henry C. Wallich, „Die Vereinigten Staaten von Amerika und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft“, Kieler Vorträge, N. F. 26, Kiel 1963. 18 S., geh. 1,50 DM.