

# EUROPA - WIRTSCHAFT

## DER STAND DER WIRTSCHAFTLICHEN INTEGRATION EUROPAS IM HERBST 1965

### *Europa-Konjunktur*

Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft ist mittlerweile zu einem Markt von 180,3 Millionen Menschen angewachsen, wie die neueste Statistik zeigt. Das ist gleichbedeutend mit einem jährlichen Bevölkerungszuwachs von 2,26 Millionen Menschen oder knapp 1,3 vH per annum. Damit ist auch weiterhin eine günstige Basis für eine wirtschaftliche Integration gegeben: eine hinreichend dichte, sich nur in Maßen expandierende und im Schnitt durchaus kaufkräftige und qualifizierte Bevölkerung, deren Leistung sich nicht nur in einer starken Teilnahme am konventionellen Welthandel, sondern auch in umfangreichen Beiträgen zum Aufbau der Dritten Welt niederschlägt.

Der zwischenstaatliche Güteraustausch, der immer ein interessanter Index für die Beur-

teilung der Wirtschaftsentwicklung ist, liegt nunmehr für das erste Halbjahr 1965 statistisch vor, das mit der gegenwärtigen Integrationskrise abschloß. Der Warenaustausch innerhalb der Gemeinschaft übertraf mit 9,8 Md. \$ den vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 10 vH und erreichte damit einen neuen Rekord. Demgegenüber schwächte sich der Importzuwachs aus Drittländern ab: die Einfuhren stiegen nur noch um 2 vH auf 13,9 Md. \$, doch konnten die Exporte dorthin um 12 vH auf 13 Md. \$ gesteigert werden. Interessanterweise ist die Rolle der Bundesrepublik in dieser Entwicklung nicht sehr glücklich, und innerhalb der Gemeinschaft kam es sogar zu einem schwachen Passivsaldo von 0,3 Md. DM, denn der Anteil der deutschen Einfuhr aus dem EWG-Raum stieg von 33 auf 38 vH, während der EWG-Anteil an der deutschen Ausfuhr von 38 auf 36 vH zurückging. Als Grund für diese Entwicklung wird der Preisanstieg in der Bundesrepublik, die große Aufnahmebereitschaft des deutschen Marktes und die schleppende Konjunktur in einigen EWG-Ländern angegeben.

Es zeigt sich, daß sich die lebenswichtige deutsche Ausfuhrwirtschaft nicht allein an den Partnern der EWG orientieren kann. Während, wie gesagt, die Ausfuhrentwicklung

dorthin z. Z. rückläufig ist, zeigt der Export in andere Regionen erhebliche Zuwachsraten:

Asien	25,1 vH
Australien, Ozeanien	21,0 vH
Ostblock	18,8 vH
USA, Kanada	15,4 vH
Afrika	11,0 vH
EFTA	10,7 vH
Iberoamerika	8,3 vH.

Diese Zahlen sagen allerdings nichts über den absoluten Umfang des Warenaustausches aus.

Ein europäisches Konjunkturmodell über die Grenzen der EWG hinaus gaben die Vertreter der europäischen Konjunkturforschungsinstitute in der *Association d'Instituts Européens de Conjoncture Economique* auf ihrer Konferenz in Berlin. Für die einzelnen Staaten wird dabei als bemerkenswert hervorgehoben:

1. *Europa*: Vollbeschäftigung überall gesichert. Industrielle Gewinnspannen werden durch Kostendruck und schärferen Wettbewerb verringert. Löhne werden fast überall über den Produktivitätsfortschritt hinaus steigen. Handelsbilanzen zeigen fast überall Tendenzen zum Gleichgewicht. Sinken der Wertpapierkurse wird zu Verknappung am Kapitalmarkt führen.

2. *Großbritannien*: Verringerung der Zahlungsbilanzschwierigkeiten schränkt die Expansion ein. Sonderzoll und konjunkturpolitische Maßnahmen verringern Lücke in der Handelsbilanz.

3. *Frankreich*: Starkes wirtschaftliches Wachstum. Handelsbilanzverbesserungen durch starke deutsche Einfuhren.

4. *BR. Deutschland*: Langsameres Wirtschaftswachstum.

5. *Italien*: Starkes Wachstum und Verbesserung der Handelsbilanzsituation durch deutsche Einfuhren.

6. *Jugoslawien*: Gesundung der Handelsbilanz durch Dinarabwertung. Wirtschaftspolitische Reformen können zur Integration in die Weltwirtschaft führen.

*Belgien* und *Holland* profitieren stark von der deutschen Einfuhr, während die *Schweiz* und die *skandinavischen* Länder momentan ein langsames Wachstum verzeichnen.

Die Krise der EWG, die trotz viel guten Willens und Verständigungsbereitschaft der fünf Partner Frankreichs bis heute nicht beendet werden konnte, behindert natürlich die Fortführung des Integrationswerks erheblich. Zahlreiche bereits weit gediehene Vereinbarungen, so etwa die Fusion der Exekutiven von EWG, EGKS und EURATOM<sup>1)</sup>, müssen zunächst auf Eis gelegt werden. Die As-

soziationsverhandlungen mit interessierten Drittländern, wie den Maghreb-Staaten und anderen afrikanischen Ländern, können vorab nicht entscheidend weitergeführt werden. Aber auch komplizierte Durchführungsbestimmungen, vor allem auf dem Agrarsektor, wie die Agrarfinanzierung und Marktordnungssysteme für Zucker, Fett, Obst und Gemüse, werden durch die Haltung Frankreichs weiter auf ihre Realisierung warten müssen.

Problematisch bleibt auch die Lage der EWG gegenüber der Genfer *Kennedy-Runde* und den eng damit verknüpften Zolländerungen per 1. Januar 1966. Bei der *Kennedy-Runde* geht es bekanntlich darum, zu weltweiten Zollsenkungen und dadurch zu einer Erleichterung und Intensivierung des Welthandels zum Vorteil aller Beteiligten zu kommen. Der EWG hatte man seinerzeit vorgeworfen, durch ihren gemeinsamen Außenzolltarif, der zwangsläufig Zollerhöhung in bisherigen Niedrigzoll-Ländern innerhalb der EWG mit sich bringt, den Zielen der Genfer Verhandlungen entgegenzuwirken. In Brüssel erklärte man sich daher aus' Entgegenkommen bereit, die Anpassung so vorzunehmen, daß zunächst ein um 20 vH unter dem rechnerischen Gemeinschaftstarif liegender Zollsatz angestrebt werde. Die Vereinbarungen darüber setzten voraus, daß bis Ende 1965 die *Kennedy-Runde* unter Dach und Fach sein würde. Heute weiß man, daß vor dem Jahr 1967 kaum mit ihrem Abschluß gerechnet werden kann. Es käme jetzt darauf an, einen gemeinsamen Beschluß zu fassen, der die Fortführung der Anpassung an den gesenkten Gemeinschaftszoll bis zum Ende der *Kennedy-Runde* verlängert. Dazu fehlen in Brüssel die Kompetenzen, was bedeutet, daß die EWG-Mitglieder am 1. Januar 1966 die Annäherung an den ungekürzten gemeinsamen Zolltarif nachzuholen hätten. Innerhalb der EWG geht indessen der Zollabbau weiter. Am 1. Januar 1966 werden die Agrarzölle und diejenigen Zölle für gewerbliche Güter, die bei der Vorleistung am 1. Juli 1965 ausgeklammert wurden, um 10 vH gesenkt.

„Brüssel arbeitet auf Vorrat“, schrieb eine westdeutsche Zeitung treffend. Die Kommission und die Fachleute haben Muße, die schwierigen Probleme, vor denen sie stehen, einmal zu durchdenken. Sie wissen, daß Europa auf die EWG schaut. Zahlreiche Sympathiekundgebungen für eine Fortführung der Gemeinschaft, auch und vor allem aus Nichtmitgliedsländern, beweisen das. Schließlich wird von allen das Experiment EWG als Prüfstein dafür betrachtet, ob es möglich ist, nationale Vorurteile zu überwinden und den Forderungen der Zeit und der Zukunft gerecht zu werden. In Großbritannien regen sich neue Stimmen für eine Annäherung an die Gemeinschaft, die hoffentlich nicht nur auf ein Ausscheiden Frankreichs spekulieren. — Aus

1) Vgl. Gewerkschaftliche Monatshefte, Nr. 4/1965, S. 240, und Nr. 9/1965, S. 561.

Asien, Afrika und Iberoamerika treffen neue Interessenten in Brüssel ein, die engeren Kontakt suchen. In der Gemeinschaft selbst wird man ein wenig bedrückt ins neue Jahr gehen. Hoffnungsvoll erscheinen nur diejenigen Stimmen aus Frankreich, die aus nüchtern wirtschaftlichem Kalkül die EWG bejahen. Ob sie allerdings ausreichen werden, einen neuerwachten Partikularismus noch einmal zu übertönen, bleibt abzuwarten.

#### *Europa-Verkehr*

Der Umstand, daß die Römischen Verträge in den Artikeln 74—84, die sich mit der Integration des europäischen Verkehrs befassen, keine starren Vorschriften und keinen Terminplan vorsehen, hat die Realisierung der europäischen Gemeinschaft auf diesem Sektor nicht gerade begünstigt. Vier Jahre haben die Verkehrsminister beraten, hat die EWG-Kommission Vorschläge unterbreitet, ohne daß die Integration wesentlich über einige Straßenbaupläne und Lkw-Abmessungen hinausgekommen wäre. Endlich und zum erstenmal wurde Mitte 1965 einstimmige Einigung über die Grundausrichtung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erreicht, wenn auch mit Vertagung von Detailfragen.

Sicher bedeutet die Harmonisierung der europäischen Verkehrswirtschaft keine leichte Aufgabe, gilt es doch, die Probleme, die sich nationalwirtschaftlich schon reichlich stellen, supranational zu lösen: Fragen der Tariffreiheit der Verkehrsbetriebe, der kaufmännischen Rentabilität, der Infrastrukturkosten beim schienenengebundenen Verkehr und der Konkurrenz von Straße, Schiene und Wasserweg, um nur einige zu nennen. Die neuen Regelungen, für die jetzt ein erstes Fundament gelegt wurde, werden sowohl den Verkehr innerhalb der nationalen Grenzen wie natürlich vor allem den grenzüberschreitenden Verkehr betreffen.

Man denkt an eine Anpassung in zwei Stufen. Stufe I, die um 1967 beginnen könnte, soll drei Jahre dauern. In dieser Zeit soll der grenzüberschreitende Verkehr auf den Binnenwasserstraßen einem Referenztarif unterliegen, der verlassen werden kann, wenn die Preise und Beförderungsbedingungen vorher veröffentlicht werden. Demgegenüber sind Straße und Schiene in dieser Zeit einem Margentarif unterworfen, müssen also ihre Tarife im Rahmen einer Über- und Untergrenze festsetzen. Der nationale Verkehr wird von diesen Maßnahmen nicht berührt, doch erwartet man, daß die Mitgliedstaaten die Zeit der I. Stufe zur Anpassung benutzen. — Stufe II, die bis zum Jahr 1972 dauern soll, sieht eine Einbeziehung aller Verkehrsträger in eine EWG-einheitliche Regelung vor, so daß man am Ende dieser Periode von einer mehr oder we-

niger engen Integration des europäischen Verkehrs wird sprechen können.

Besonders auf dem Eisenbahnsektor will man bis zu diesem Zeitpunkt das finanzielle Gleichgewicht erreichen und das Problem der Anerkennung der Wegekosten gelöst haben. In dieser Hinsicht besteht überhaupt Einigkeit unter den Eisenbahnverwaltungen der sechs Mitgliedsländer, die in einer Denkschrift betonten, daß sie u. a. „die Ausstattung der Eisenbahnen mit der nötigen Autonomie der Geschäftsführung, um ihrem Betrieb einen kaufmännischen Charakter zu verleihen“, anstreben. Vielleicht gelingt auf dem Umweg über Europa nun das, was die Reorganisatoren z. B. der Deutschen Bundesbahn seit Jahr und Tag fordern; es scheint, daß die Integration der Schiene, die ja technisch zu einem hohen Grad längst verwirklicht ist, am ehesten Gestalt annehmen dürfte.

Schwierigkeiten sind dagegen vor allem bei der Rheinschiffahrt zu erwarten, deren Einbeziehung in die Integration den Beteiligten durchaus nicht nur selbstverständlich erscheint. Die Niederlande möchten hier eine Europäisierung umgehen, während der deutsche Verkehrsminister vor einer Sonderregelung für den Rhein warnt. Der Gedanke, daß die sechs EWG-Länder eine „Union für die Internationale Rheinschiffahrt (UNIR)“ gründen, um damit dem Verkehr auf diesem Strom eine Sonderstellung neben oder innerhalb der EWG einzuräumen, dürfte, solange die EWG-Verkehrspolitik nicht allumfassend kodifiziert ist, im luftleeren Raum stehen.

Das europäische Straßennetz hat, trotz erheblicher Bauleistungen, einige ärgerliche Engpässe, vor allem natürlich in den Alpen und hier wieder auf österreichischem Boden. Der Straßenbau dieses Landes, dessen Finanzkraft vor allem angesichts des teuren Baus von Bergstraßen schwach ist, hat aber auch in den letzten Jahren nicht annähernd mit der Motorisierung Europas Schritt halten können. 11 Millionen ausländische Kraftfahrzeuge, die alljährlich nach Österreich einreisen, schaffen ein Verkehrschaos, das das Land keinesfalls allein lösen kann. Der italienische Plan, der jetzt in Angriff genommen wurde, eine Autobahn von Venedig nach Norden mit Anschluß bis nach München zu bauen, und die nun auch auf italienischer Seite begonnene Brenner-Autobahn werden nur dann ihren Sinn erfüllen, wenn der Engpaß Österreich verbreitert wird. Die Bundesrepublik und Italien zeigten Neigung, sich dabei finanziell zu beteiligen.

#### *Europa-Energie*

Von einer europäischen Energiepolitik ist man gegenwärtig genausoweit entfernt wie vor Jahren. Die Verschiebung der Kräfte auf

dem Energiemarkt hat alte Vorstellungen gegenstandslos gemacht, z. B. die, daß die Kohle als wichtigster Energieträger in den Händen der Montanunion ein geeignetes Instrument für eine europäische Energiepolitik sein könnte. Weder Erdöl, Erdgas oder Atomenergie und auch nicht die Wasserkraftwerke unterstehen der Weisungsbefugnis der Hohen Behörde, und die große Hoffnung des Jahres 1965, die Fusion der drei europäischen Gemeinschaften, mit der Chance einer europäischen Energiepolitik, wurde durch die Querschüsse des französischen Staatspräsidenten vorerst zunichte gemacht.

Nun liegt es auf der Hand, daß die Energieversorgung zu den Fundamenten jeder wirtschaftlichen Entwicklung gehört, einerlei, ob man an nationale oder kontinentale Wirtschaftsräume denkt. Es muß deshalb Ziel jeder Energiepolitik sein, ausreichende Mengen zu niedrigen Preisen aus sicheren Quellen fließen zu lassen. Wie sieht es damit in Europa aus?

Zunächst ist ein Überblick über die Rolle der Energieträger im Laufe der letzten Zeit angebracht. Am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland kann dargestellt werden, daß der Anteil der Steinkohle am Rohenergieverbrauch in den letzten 10 Jahren von 70,7 vH auf 46,4 vH zurückgegangen, der des Erdöls aber von 9,4 auf 36,6 vH angewachsen ist. Das Erdgas und ihm verwandte Brennstoffe stiegen von 0,3 auf 1,0 vH. Wasserkraftstrom, Braunkohle und andere Energieträger büßten ebenfalls an Bedeutung ein.

Sicherlich steht das Erdöl heute sehr preisgünstig am Markt, und eine echte Konkurrenz kann ihm eigentlich nur aus dem Erdgas erwachsen, das in letzter Zeit in der europäischen Produktion mächtig nach vorn drängt<sup>2)</sup>. Es ist aber zu berücksichtigen, daß 1964 zwar 40 vH des Energiebedarfs der Gemeinschaft durch Erdöl gedeckt wurden, daß von diesem aber wiederum 47 vH eingeführt werden mußten, ein Anteil, der auf Grund des steigenden Energiebedarfs von Jahr zu Jahr steigen wird.

Zwei Probleme stehen für Europa heute an der Spitze: die Zukunft des europäischen Kohlebergbaus und die Rolle, die die Atomenergie künftig in der Energiewirtschaft spielen wird. Die Zielsetzung, möglichst billige Energie der verarbeitenden Industrie zur Verfügung zu stellen, kann aus innen- und außenwirtschaftlichen Erwägungen nicht angetastet werden. Es ist aber leider eine Tatsache, daß zahlreiche europäische Zechen Steinkohle nur noch zu hohen, ja steigenden Kosten anbieten können, teils, weil die geologischen Verhältnisse das mit sich bringen, teils, weil der tech-

nische Apparat veraltet ist. Die Wettbewerbsposition des Steinkohlebergbaus hat mithin die Tendenz, sich zu verschlechtern, was bereits seit langem allerorten zu spüren ist. Schutzlos der Konkurrenz von Gas und Öl ausgesetzt, wäre er verloren. Aus politischen, ökonomischen und nicht zuletzt aus sozialen Gründen kann man diese Entwicklung nicht sich selbst überlassen, und es ist daher zu überlegen, welche energiepolitischen Maßnahmen ergriffen werden können, die Härten vermeiden, ohne zugleich den Fortschritt aufzuhalten. Trotz aller sozialen Bedenken wird man sich mit dem Gedanken abfinden müssen, daß Zechen, die gewissen Mindestanforderungen nicht mehr entsprechen, stillzulegen sind. Proteste helfen hier wenig, sofern man nicht die Grundprinzipien des ökonomischen Fortschritts aufkündigen will. Es muß Sache der Arbeitnehmervertreter sein, den Prozeß so reibungslos wie möglich abwickeln zu helfen. Keinesfalls kann der Weg beschritten werden, die Preise der anderen, billigeren Energieträger am Maßstab der Kosten der Grenzzechen zu orientieren und sie entsprechend zu belasten. Es bliebe mithin nur der Weg, wenigstens durch Teilsubventionen, die die Lasten auf die ganze Gemeinschaft verteilen, den Kohlebergbau zu stützen, bis die lebensfähigen Zechen rationalisiert sind, oder auch, aus anderen Erwägungen, auf die Dauer. Das von der „Interexekutiven Arbeitsgruppe Energie“ bereits 1962 vorgelegte „Energienememorandum“ äußert sich in diesem Sinn.

Die Atomenergie beginnt, aus dem Experimentierstadium herauszuwachsen. Die Gemeinschaft besitzt heute Atomkraftwerke mit einer installierten Kapazität von rd. 1000 MW, und für weitere 2600 MW sind Reaktoren im Bau. Hat man anfangs die Aussichten der Atomenergie für die nahe Zukunft überschätzt, so scheint es, als unterschätze man heute ihre Möglichkeiten. Eine italienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, daß die Atomzentralen Europas nunmehr im Begriff seien, wettbewerbsfähig zu werden, sie • warnt aber zugleich davor, die europäische Nuklearindustrie ohne eine übereuropäische Zusammenarbeit aufzubauen. Vor allem, so stellt die Untersuchung fest, ist der Mangel an Mitteln und Personal verantwortlich für eine schlechtere Startposition der europäischen Atomwirtschaft<sup>3)</sup>.

EURATOM wird nicht zögern, dazu Stellung zu nehmen. Wie diese auch ausfallen mag, sicher ist, daß in der noch immer ausstehenden europäischen Energiekonzeption die Atomkraft künftig stärker berücksichtigt werden muß.

2) Naturgas erzeugung der Gemeinschaft 1960 = 23 Mrd. m<sup>3</sup> und 1963 = 31,3 Mrd. m<sup>3</sup>.

3) „Europäische Gemeinschaft“, August 1965, S. 5; Robert Margulies „Entwicklungsaussichten der Kernenergie“, a.a.O., Sept. 1965, S. 8.

### Konzentrationsbewegungen

Krisenzeiten im Verlauf der wirtschaftlichen Integration Europas werden gern mit dem Hinweis verharmlost, daß die Verflechtungen der nationalen Wirtschaften untereinander viel zu weit gediehen seien, um heute noch rückgängig gemacht werden zu können. Das ist gewiß im Prinzip richtig, und wenn etwas die von Paris betriebene EWG-Krise wird überwinden helfen, so wird es nicht zuletzt das unmittelbare und sehr massive Interesse der französischen Wirtschaft an der EWG sein.

Allerdings vergegenwärtigt man sich in diesem Zusammenhang nur selten, daß das Zusammenwachsen der europäischen Wirtschaft weniger global erfolgt oder doch erfolgen muß als vielmehr von Betrieb zu Betrieb, wenn die Integration wirklich eine neue, größere Einheit hervorbringen und nicht bloß kommerzieller Natur sein soll. Natürlich taucht dabei die Sorge auf, ob es nicht zu Konzentrationsbewegungen kommen kann, die wettbewerbsverzerrend dem eigentlichen Sinn des Gemeinsamen Marktes auf Kosten des Verbrauchers zuwiderlaufen müssen. Die uralte Diskussion um Groß- und Kleinbetriebe, um horizontale und vertikale Zusammenschlüsse, um Kartelle und Konzerne lebt wieder auf, dürfte aber heute kaum andere Erkenntnisse bringen als früher.

Europa in Gestalt der EWG formiert sich zu einem Wirtschaftsraum und tritt als solcher zu anderen Großräumen oder Großstaaten, allen voran den USA, in Konkurrenz. Geht man hier an einen Vergleich der Unternehmensgrößen, so bleibt Europa schmachvoll auf der Strecke. Von den 30 größten Industriefirmen der Welt sind 24 amerikanisch. Vergeblich sucht man ein französisches, deutsches oder italienisches Unternehmen. Die Geschäftsziffer des Volkswagenwerks entspricht annähernd dem Gewinn von General Motors! Nimmt man eine weitere Bezugsbasis, so ergibt sich folgendes Bild: Unter den 500 größten Industrieunternehmen der westlichen Welt sind (1963) 306 amerikanische, 74 aus der EWG und 66 aus der EFTA. Das erste niederländische Unternehmen steht an 33., das erste deutsche an 34., das erste italienische an 42., das erste französische an 74. und das erste belgische an 140. Stelle. Bei der Untersuchung der einzelnen Branchen ist das Bild nicht anders<sup>4)</sup>.

Die Außenhandelsituation der EWG ist durchaus nicht gesichert, und es ist deshalb nur verständlich, wenn sich die europäische Industrie Gedanken über eine engere Zusammenarbeit macht. Konzentrationen kommen der Forschung und der Massenproduktion zu-

gute, solange sie wirtschaftlich sinnvoll sind, solange also nicht Marktbeherrschung beabsichtigt ist und Monopolstellungen ausgebeutet werden. Übrigens müssen, wie der Präsident des Deutschen Industrie- und Handelstages, *Schneider*, richtig feststellte, derartige Zusammenschlüsse nicht auf die Großunternehmen beschränkt bleiben, sondern gerade den Klein- und Mittelbetrieben bieten sich „in der zwischenbetrieblichen Zusammenarbeit echte, für die EWG-Anpassung nützliche Rationalisierungsreserven“.

Man könnte die neue Entwicklung so sehen, daß der Wettbewerb zwischen Klein-, Mittel- und Großbetrieben unter der Aufsicht einer nationalen Kartellgesetzgebung abgelöst wird durch den Wettbewerb europäischer Betriebe, die ebenfalls vom Klein- bis zum Riesenunternehmen reichen, wobei die Aufsicht gegen Wettbewerbsbeschränkung nach innen durch den Art. 85 EWG erfolgt, während sich die Auseinandersetzung mit der Konkurrenz auf dem Weltmarkt vollzieht. Die EWG-Kommission steht, wie Kommissionsmitglied *von der Groeben* vor dem Wirtschafts- und Sozialausschuß in Brüssel wissen ließ, dieser Entwicklung aufgeschlossen gegenüber. Zusammenschlüsse von Unternehmen seien erwünscht, soweit sie technisch und wirtschaftlich notwendig sind, d. h. die Produktivität erhöhen. Man will zwar keine künstlichen Anreize zur Konzentration schaffen, aber doch die gesetzlichen und psychologischen Hindernisse abbauen. Erforderlich sei vor allem eine europäische Aktiengesellschaft, ein europäisches Patent und eine steuerliche Anpassung. Es gebe aber eine Grenze: Zusammenschlüsse, die zur Monopolisierung von Märkten führen, könnten nicht geduldet werden<sup>5)</sup>.

Man kann zur Unternehmenskonzentration stehen wie man will, sie ist unaufhaltsam und war im Grunde auch vorauszusehen — obwohl es auch kooperationshemmende Faktoren gibt<sup>6)</sup>. Sie ist heute geradezu eine Notwehr Europas, nachdem von den 1000 bedeutendsten amerikanischen Firmen bereits 700 ihre Tochtergesellschaften in Europa gegründet haben. Selbst in der amerikanischen Presse wird zugegeben, daß Westeuropa den Weg über die Konzentration gehen muß, will es in Zukunft auf dem Weltmarkt bestehen. Indessen — es wird an den Europäern liegen, wie sich dieser Prozeß vollzieht, und die Arbeitnehmervertretungen wären gut beraten, wollten sie ihn aus ihrer Verantwortung heraus mitgestalten. Die Mitbestimmung dürfte in Zukunft in Europa immer größere Bedeutung erlangen und immer höhere Anforderungen an die Repräsentanten der Arbeitnehmerschaft stellen.

*Dr. Wolf Donner*

4) „News Exchange“, Brüssel, Nr. 142/1965; Erhebung der „Union der Industrien der Europäischen Gemeinschaft (UNICE)“ lt. „Nachrichten f. Außenhandel“ v. 18. 3. 1965.

5) „Die Welt“ vom 4. 10. 1965.

6) Vgl. Reimer Volkers „Chancen und Grenzen der Unternehmenskooperation im Europamarkt“ in „Der Verbraucher“, Nr. 31/1965, S. 619.