

EUROPAWIRTSCHAFT

DER STAND DER WIRTSCHAFTLICHEN INTEGRATION EUROPAS IM FRÜHJAHR 1955

I. Allgemeiner Überblick

Die *Pariser Verträge* überschatten die europäischen Einigungsbemühungen. Längst ist offenbar geworden, daß dieses Vertragswerk ebenso wenig wie das vorausgegangene EVG-Projekt eine konstruktive Lösung darstellt. Vielmehr hat die seit Jahren mit so viel Energie und Propaganda-Aufwand erfolgte Reduzierung der Europaidee auf bloße militärpolitische Inhalte einen allmählichen Schwund des europäischen Gemeinschaftsbewußtseins in der breiteren Öffentlichkeit zur Folge gehabt. Diese Entwicklung ist um so bedauerlicher, als sie den Blick für die großen Fortschritte der wirtschaftlichen Integrationspolitik trübt, die heute bereits allen zugute kommen. So wird die zunehmende Liberalisierung des Warenverkehrs und die dadurch ermöglichte bessere Versorgung der Bevölkerung wie auch die schrittweise Annäherung an die Konvertibilität der Währungen und die daraus resultierende Freiheit des Reiseverkehrs innerhalb Europas heute schon von Millionen mit einer Selbstverständlichkeit in Anspruch genommen, die ganz vergessen läßt, daß diese sehr konkreten Erfolge der Integrationspolitik noch vor einigen Jahren von vielen als utopisch belächelt wurden. Die zähe Arbeit der OEEC und des Straßburger Europarates, denen diese Fortschritte in erster Linie zu danken sind, verdiente daher viel eher jenes große Maß an Publizität, das für eine weniger gute Sache heute vorhanden ist.

Daß inzwischen auch *Mendès-France* gestürzt wurde, der von vielen Betrachtern wohl nicht ganz zu Unrecht als ein Wunderkind in der politischen Arena unseres Nachbarlandes angesehen wurde, hat der Europapolitik keineswegs einen Aufschwung gegeben. Im Gegenteil, die Instabilität der französischen Demokratie mit ihren allzu vielen politischen Gruppierungen und Interessen lassen den Weg Frankreichs heute unsicherer denn je erscheinen. Das Neuartige an *Mendès-France* war gerade gewesen, daß er den Problemen nicht mehr auswich, sondern sie mit einer Entschiedenheit anpackte, die für die Politiker seines Landes alles andere als charakteristisch ist. Nun ist Frankreich wieder in den alten Zustand der inneren Unsicherheit zurückgefallen, der sich seit langem schon für die Bereinigung des deutsch-französischen Verhältnisses so nachteilig auswirkt.

Mit dem Sturz von *Mendès-France* hat auch der von ihm vorgeschlagene *europäische Rüstungspool* seinen Hauptantriebsfaktor verloren. Denn dieses Projekt war von vornherein auf scharfen deutschen und auch englischen Widerstand gestoßen. Es sah die Schaffung einer Supranationalen Rüstungsbehörde vor, deren Aufgaben in der Standardisierung der Rüstungsproduktion, der Ausarbeitung von Fabrikationsprogrammen, der Verteilung der entsprechenden Aufträge an die Mitgliedsstaaten und nicht zuletzt in der langfristigen Investitionsplanung für die Rüstungswirtschaft bestehen sollten. Die Besprechungen, die über diesen Plan in Paris stattfanden, erbrachten keine greifbaren Ergebnisse, wie überhaupt die Chancen für das Zustandekommen eines solchen Pools sehr gering sind. Denn einmal scheint die Zeit den supranationalen Behörden nicht mehr allzu günstig zu sein, zum anderen ist auch das Mißtrauen gegen diesen Plan sehr stark. Ein wie großes Gewicht ihm deutscherseits beigemessen wird, zeigt die Tatsache, daß der Bundeswirtschaftsminister selbst die Leitung der deutschen Delegation bei den Pariser Besprechungen übernahm, um der befürchteten rüstungswirtschaftlichen Diskriminierung der Bundesrepublik mit Nachdruck entgegenzutreten zu können. Im übrigen ist die Standardisierung der Waffen und der sonstigen Ausrüstung eine dringliche Aufgabe, an der schon von der NATO seit vier Jahren gearbeitet wird. Die Schaffung des beabsichtigten Rüstungspools würde also in diesem Punkte nur zu Kompetenzstreitigkeiten führen. Im Grunde bewies die ganze Diskussion über den Rüstungspool auch wieder nur, daß machtpolitische Erwägungen durchaus keine Grundlage für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der europäischen Völker bilden, sondern nur dem allgemeinen Mißtrauen ständig neue Nahrung geben.

Insgesamt bedarf die europäische Integration dringend neuer Impulse, die ein echtes Zusammenwachsen der einzelnen Staaten in Freiheit und Gleichheit fördern. Worauf es dabei entscheidend ankommt, ist vor allem, daß endlich das Denken mit Vorbehalten aufhört, das die Atmosphäre der zahlreichen bisherigen Beratungen und Gespräche immer wieder vergiftet und letztlich die Europaidee diskreditiert hat.

Ein weiterer Fehler der vergangenen Jahre war die Eile, mit der großartige Konstruktionen verwirklicht werden sollten, denen noch die historische Reife fehlte. Ein so tiefgreifendes Problem wie die endgültige Überwindung des Nationalismus in Europa erlaubt aber keine Ungeduld und erst recht keine schematischen Lösungen. Die einzige Möglichkeit zur Schaffung eines integrierten Europas dürfte angesichts der geschichtlichen Konstellation ein allmähliches Herantasten von Kompromiß zu

Kompromiß sein. Eine föderative Kooperation ist realistischer als noch so fein ausgeklügelte supranationale Apparate. An die Stelle umfassender Planungen hat ein nüchternes und pragmatisches Vorgehen zu treten, das die vorhandenen Ansätze der europäischen Zusammenarbeit ausbaut. Das Hauptgewicht hat dabei auf der Beseitigung der letzten Schranken zu liegen, die noch den Verkehr von Waren, Kapital und Menschen innerhalb Europas hemmen. Als nächste Aufgabe folgt dann der allmähliche Zollabbau, um so den gemeinsamen Markt für alle Güter zu schaffen.

II. Die Lage auf einzelnen Sektoren

Montanunion

Die Entwicklung der gemeinsamen Montanmärkte stand auch im abgelaufenen Quartal im Zeichen der *anhaltenden Hochkonjunktur*. Große Beachtung fand ein Mitte Februar von der Hohen Behörde veröffentlichtes Dokument über die künftige Politik auf dem *Kohlesektor*. Als Hauptaufgaben werden darin genannt Kostensenkung, größere Anpassungsfähigkeit der Preise, Förderung der Kohleveredlung sowie eine fiskalische Gleichstellung der Kohle mit den konkurrierenden Erzeugnissen. Die Aufrechterhaltung unrentabler Randzechen wird abgelehnt. Hinter diesen Vorschlägen läßt sich deutlich das Problem erkennen, daß die Kohlenproduktion — langfristig gesehen — unter dem Druck steigender Kosten steht, entsprechende Preiserhöhungen aber gerade die Konkurrenz anderer Energieträger, vor allem des Heizöls, stärker werden lassen.

Die gegenwärtige Tendenz zur Steigerung der *Stahlpreise* ist dagegen rein konjunkturbedingt. Wenn auch versucht wird, dem Anziehen der Stahlpreise entgegenzuwirken, kommen doch von der Kostenseite her ständig neue Auftriebsimpulse. In erster Linie ist hier der ausgesprochen spekulative Boom auf den *Schrottmärkten* zu nennen, der bisher nicht bewältigt werden konnte. Die Schrottpreise sind bereits um über 50 DM je Tonne angestiegen. Auch stärkere Importe haben der Spekulation bisher keinen Einhalt gebieten können. Während der Schrottimport der Montanunion aus dritten Ländern 1954 rund 700 000 t betrug, wird im laufenden Jahr mit einer Einfuhr von über 3 Mill. t gerechnet. Zu der von Frankreich wegen der angespannten Marktlage geforderten Anwendung von Höchstpreisen hat die Hohe Behörde sich allerdings noch nicht entschließen können.

Von der *amerikanischen Anleihe* an die Montanunion werden 25 Mill. Dollar für den Bergarbeiterwohnungsbau (davon allein 12 Mill. Dollar in der Bundesrepublik) und die restlichen 75 Mill. Dollar für den Kohlen- und Erzbergbau verwendet werden. Die Zahl der zu

erstellenden Wohnungen wird auf 15 000 bis 20 000 geschätzt. Genaue Angaben sind wegen der unterschiedlichen Baukosten und -methoden der einzelnen Länder noch nicht möglich. Der Beitrag der Hohen Behörde zu den Gesamtbaukosten der verschiedenen regionalen Programme wird sich auf 33 bis 40 vH belaufen; der Rest wird von den staatlichen und halbstaatlichen Finanzierungsinstituten der jeweiligen Länder aufgebracht werden.

Unabhängig davon sollen in der Montanunion bis zum Frühjahr dieses Jahres rund 1000 sogenannte *Vergleichswohnungen für Montanarbeiter* bezugsfertig sein. Die Hohe Behörde gibt hierbei für jede Wohnung einen verlorenen Zuschuß von 1000 Dollar. Im Rahmen dieses Programms konnten bereits am 17. Januar in Gelsenkirchen und Bochum die Richtfeiern für je 50 Arbeiterwohnungen abgehalten werden, an der auch Mitglieder der Hohen Behörde, darunter Dr. *Heinz Potthoff*, teilnahmen. Der Sinn dieses Programms liegt in dem Vergleich der Baukosten in den einzelnen Ländern, um so Möglichkeiten für rationelleres Bauen zu schaffen.

Da es bisher nicht gelungen ist, einen *Nachfolger für Monnet*, den Präsidenten der Hohen Behörde, zu finden, der auf seinen eigenen Wunsch am 10. Februar aus diesem Amte ausscheiden wollte, wird er vorerst die Geschäfte weiterführen, wie es der Montanunionsvertrag bestimmt. Eine Ursache für die Verzögerung bei der Neubesetzung dieser Stelle war der Regierungswechsel in Frankreich. Als Kandidat für die Nachfolge Monnets wurde hier vielfach der ehemalige sozialistische Ministerpräsident *Paul Ramadier* genannt, der aber keineswegs zu den Vorkämpfern der europäischen Integration gehört. Zahlreiche Stimmen sind daher bereits gegen seine Kandidatur laut geworden. Die Lage ist insofern schwierig, als auch die Beneluxstaaten den Präsidentenposten für sich beanspruchen und das holländische Mitglied der Hohen Behörde, *D. P. Spierenburg*, dafür nominiert haben. Die Bundesrepublik hat dagegen zu verstehen gegeben, daß sie keinen eigenen Kandidaten vorschlagen würde. Um die Schwierigkeiten der Neubesetzung zu überwinden, hat bereits der Präsident der Gemeinsamen Versammlung, der Italiener *Pella*, im Januar eine bislang erfolglose Rundreise durch die sechs Hauptstädte der Kohle-Stahl-Gemeinschaft unternommen. Daß die Suche nach einer geeigneten Persönlichkeit bisher vergeblich war, ist nicht gerade ein Prestigegewinn für die Montanunion.

Im Februar hat das englische Unterhaus den *Vertrag über die Assoziierung Großbritanniens mit der Montanunion* ratifiziert, der allerdings materiell nichts weiter als einen gegenseitigen Informations- und Erfahrungsaustausch enthält. Ob sich daraus im Laufe der Zeit tatsächlich eine engere Zusammenarbeit mit der

Montanunion ergeben wird, bleibt abzuwarten. Ein Indiz für die Beurteilung dieses Vertrages mag vielleicht die Tatsache sein, daß bisher keiner der anderen Vertragspartner etwas im Hinblick auf die Ratifizierung unternommen hat. Der Vertrag tritt aber erst in Kraft, wenn alle sieben Partner ratifiziert haben. Die Versuchung liegt nahe, hierin ein Anzeichen für die allgemeine Integrationsmüdigkeit zu erblicken.

Das wichtigste Ereignis seit Eröffnung der gemeinsamen Märkte stellt zweifellos die am 1. Mai beginnende *Einführung direkter degressiver Eisenbahntarife* dar, über die sehr lange verhandelt worden ist. Ab 1. Mai werden die Eisenbahnen der sechs Mitgliedsstaaten der Montanunion zunächst beim Transport von Kohle und Eisenerz direkte Frachtsätze in der Weise zur Anwendung bringen, daß die Verteuerung, die sich bisher aus dem Frachtenbruch an der Grenze ergab, um zwei Drittel reduziert wird. Ein Jahr später, am 1. Mai 1956, soll auch das letzte Drittel beseitigt werden. Zum gleichen Termin wird dasselbe Verfahren auf Stahl und Schrott ausgedehnt werden, für die wiederum ein Jahr später, am 1. Mai 1957, das letzte Drittel des Frachtenbruchs ebenfalls fortfallen wird.

OEEC

Während die Montanunion allmählich den Charakter einer supranationalen Igelstellung angenommen hat, ist die Entwicklung der OEEC erfreulich expansiv. Vor allem in der Frage der *Liberalisierung*, der Befreiung des innereuropäischen Handels von Kontingenten, konnten beachtliche Fortschritte erzielt werden. So haben sich auf der Tagung des Ministerrates der OEEC, die vom 14. bis 16. Januar in Paris stattfand, alle Mitgliedsländer (mit Ausnahme der Türkei und Islands) dazu verpflichtet, ab 1. April innerhalb der nächsten sechs Monate den Anteil der liberalisierten Einfuhr an ihrer Gesamteinfuhr auf 90 vH zu erhöhen. Bei eventuellen Zahlungsschwierigkeiten darf die Liberalisierung nur noch auf höchstens 75 vH, den bisherigen Pflichtenatz, eingeschränkt werden. Weiter müssen die OEEC-Staaten (mit Ausnahme von Frankreich, Griechenland und der Türkei) bis zum 31. Dezember 1955 ihre hauptsächlichlichen Exportvergünstigungen abbauen. Ferner hat der Ministerrat allen Mitgliedern die Herabsetzung ihrer Zolltarife empfohlen, da in manchen Ländern die an sich liberalisierte Einfuhr noch durch hohe Zölle gehemmt wird. Mit diesen neuen Maßnahmen ist Europa wieder ein gutes Stück dem freien Warenaustausch näher gekommen, wie er vor der Weltwirtschaftskrise vorhanden war.

Unter den weiteren Beschlüssen des OEEC-Ministerrates ist die *Verlängerung der EZU* um ein weiteres Jahr bis zum 30. Juni 1956 zu

nennen. Außerdem wurde das EZU-Direktorium beauftragt, die Bedingungen für die Schaffung eines europäischen Währungsfonds zu prüfen, der nach der Rückkehr zur Konvertibilität die Zahlungsunion ablösen soll.

Auch für den schon totgesagten Plan zu einer *Agrarunion* war die erwähnte Sitzung des Ministerrates von Bedeutung. Nachdem die europäischen Landwirtschaftsminister im Juli 1954 beschlossen hatten, die Arbeit an diesem Projekt im Rahmen der OEEC fortzusetzen, wurde zu diesem Zwecke nun der „Ministerielle Ausschuß für Ernährungs- und Landwirtschaftsfragen“ geschaffen, wie die offizielle Bezeichnung lautet. Gleichzeitig wurde Spanien gleichberechtigtes Mitglied dieses neuen Organs.

Seine Eröffnungssitzung hielt der neue Ausschuß am 8. und 9. März in Paris ab. Dabei kam deutlich zum Ausdruck, daß er seine Aufgabe nicht in der Fortsetzung der alten Pläne für einen „Grünen Pool“ mit einer weiteren Hohen Behörde nach Art der Montanunion sieht, sondern im wesentlichen in einer laufenden Information und Beratung über agrarpolitische Fragen. Weiter soll die Liberalisierung der Agrareinfuhren vorbereitet und sollen die Möglichkeiten der landwirtschaftlichen Produktivitätssteigerung geprüft werden. Um bessere Vergleichsgrundlagen zwischen den einzelnen nationalen Obst- und Gemüsemärkten herzustellen, wurde bereits die Schaffung eines Schnellaustauschdienstes für die wichtigsten Marktnotizen (Angebot und Nachfrage an Obst und Gemüse, Import- und Exportpreise, Qualitäten usw.) angeregt. Die Bundesrepublik, Frankreich, Belgien, Holland, Italien und die Schweiz sind dieser Empfehlung bereits nachgekommen. Von den zuständigen nationalen Sammelstellen, meistens den Landwirtschaftsministerien, werden seit Mitte März täglich alle Ziffern und Daten, die den Obst- und Gemüsehandel interessieren, durch Fernschreiber zwischen den genannten sechs Staaten ausgetauscht und sofort veröffentlicht. Produzenten und Händler können sich jetzt also in kürzester Zeit über die jeweilige Marktlage in den anderen Ländern unterrichten. Dieser Austausch soll später auch auf die übrigen OEEC-Mitglieder ausgedehnt werden. Er ist zugleich ein anschauliches Beispiel für die neue pragmatische Linie der Integrationspolitik, deren schrittweises Vorgehen weit mehr Aussicht auf nachhaltige Erfolge bietet als der frühere Kurs mit seinen großzügigen, aber allzu realitätsfremden Konstruktionen.

Verkehrsunion

Ende Januar trat in Paris zum ersten Male der Stellvertreterausschuß der Europäischen Verkehrsministerkonferenz zusammen. In Ausführung der Beschlüsse über die „*Harmonisierung“ der Frachttarife auf den Binnenwasser-*

Straßen und in Anbetracht des Umstandes, daß die Hohe Behörde der Montanunion eine baldige Regelung dieser Angelegenheit als besonders vordringlich ansieht, wurde ein Sonderausschuß zur Erörterung dieser Frage gegründet, der am 11. Februar seine Tätigkeit aufnahm. Seine Aufgabe wird darin bestehen, einen Weg ausfindig zu machen, der zur Beseitigung der zum Teil recht großen Unterschiede in den Frachtsätzen des binnenländischen und des internationalen Verkehrs führt.

Ein weiterer Fortschritt wurde bei der Integration des europäischen Eisenbahnwesens erzielt, und zwar sind die Vorarbeiten für die Gründung einer europäischen Finanzierungsgesellschaft für rollendes Material, der EUROFIMA, nunmehr so weit gediehen, daß mit der Billigung des Satzungsentwurfes durch die nächste Verkehrsministerkonferenz, die voraussichtlich im Mai stattfinden soll, zu rechnen ist. Der Plan für die neue Gesellschaft geht auf französische Initiative zurück. Er wurde bereits von den europäischen Verkehrsministern auf

ihrer letzten Konferenz im Oktober vorigen Jahres grundsätzlich gebilligt. Die Gesellschaft wird über ein Kapital von 50 Mill. Schweizer Franken verfügen, das die Eisenbahngesellschaften der sechs Montanunionsländer und der Schweiz zeichnen. Das Kapital wird entweder in bar oder in Form der EUROP-Waggons eingezahlt. Die Waggonverpfändung wird hauptsächlich von den kapitalschwachen Gesellschaften der Bundesrepublik, Frankreichs und Italiens gewählt werden, während die kleineren Länder ihre Einlage in bar zahlen wollen. Um den Sitz der neuen Gesellschaft bewerben sich die Beneluxstaaten und die Schweiz. Die Entscheidung darüber wird von den noch auszuhandelnden Steuerbegünstigungen abhängen. Da die EUROFIMA nur standardisiertes Material in Auftrag geben darf, wird sich ihre Tätigkeit vorerst auf Waggons beschränken. Später sollen auch Diesellokomotiven in die europäische Standardisierung einbezogen werden.

Dr. Egon Tuchtfeldt