

EUROPA-WIRTSCHAFT

DER STAND DER WIRTSCHAFTLICHEN INTEGRATION EUROPAS IM FRÜHJAHR 1964

Europa-Konjunktur

Die wirtschaftliche Entwicklung der sechs EWG-Partnerstaaten beginnt der Kommission in Brüssel einiges Kopfzerbrechen zu bereiten. Es kann zwar nicht die Rede davon sein, daß die wirtschaftliche Expansion nachließe, aber ein inflatorisches Ungleichgewicht droht vor allem über die Preisentwicklung die Vorzüge einer sich expandierenden Wirtschaft wieder zunichte zu machen. Die Forderung nach einer europäischen Konjunkturpolitik mit antiinflationärem Charakter stellt sich damit sehr kategorisch. Mitte April 1964 empfahl daher der Ministerrat eine in 14 Punkte gegliederte Politik zur Wiederherstellung des inneren und äußeren Gleichgewichts: spätestens bis zum Jahresende soll die Stabilität des Preis- und Kostenniveaus sichergestellt werden. Den einzelnen Mitgliedsländern werden dabei unterschiedliche Maßnahmen empfohlen, so der Bundesrepublik eine vorzeitige Zollsenkung zur Belebung der Importe im allgemeinen sowie eine Erleichterung der Agrarimporte im besonderen.

Das wirtschaftliche Wachstum der EWG hat die Prognosen der Kommission bereits in den ersten Monaten des laufenden Jahres fühlbar übertroffen, so daß man sich in Brüssel zu einer Korrektur der Vorausschätzungen genötigt sah. Dabei ist festzustellen, daß maßgebliche Impulse auf die Wirtschaftsentwicklung der EWG-Staaten vom wirtschaftlichen Aufschwung in den USA, in Großbritannien und in den Entwicklungsländern ausgehen, wobei die letzteren durch zunehmende Devisenerlöse mehr und mehr interessante Käufer

werden.¹⁾ So schätzt die Kommission jetzt die Zunahme des EWG-europäischen Brutto-sozialprodukts auf 5 statt auf 4,5 vH, des privaten Verbrauchs auf die gleiche Größenordnung und die Brutto-Anlageinvestitionen auf 6,5 statt auf 5,5 im laufenden Zeitraum.

Die kritischen Länder waren und sind in diesem Zusammenhang Frankreich und Italien. Hier haben sich die inflationistischen Tendenzen am stärksten bemerkbar gemacht, und es steht außer Frage, daß sie in einem mehr und mehr zusammenwachsenden Markt leicht in die Nachbarländer exportiert werden können. Die konjunkturelle Überhitzung, zu der es leicht kommt, wenn alles Handeln nur vom Wachstumsdenken bestimmt wird, spiegelt sich daher auch bereits in Ländern wider, die nicht einmal zur EWG gehören, wie etwa die Schweiz.²⁾ Während die Stabilisierungspolitik in Frankreich zu einer Verlangsamung des Wachstums geführt hat und bei konsequenter Fortführung zu einer echten Stabilisierung führen könnte, liegen die Verhältnisse in Italien ungünstiger. Die italienische Politik, die die Stabilisierung auf dem Wege über die Einschränkung des privaten Konsums erzwingen will, sieht sich dem massiven Widerstand der Gewerkschaften gegenüber, die nicht bereit sind, über das Zugeständnis eines Lohnstopps die Werk tätigen die Zeche bezahlen zu lassen. Sie bieten allerdings eine Alternative an. Wenn es sich im Zuge einer Gesamtplanung, an der sie verantwortlich mitarbeiten wollen, herausstellt, daß auch ein wirtschaftliches Opfer des Arbeitnehmers unerlässlich sei, dann würde man sich dieser Forderung nicht verschließen. Hier zeigt sich, wie vorteilhaft es sein könnte, die Arbeitnehmerschaft aktiv an der Gesamtverantwortung mittragen zu lassen, und zwar auf nationaler wie erst recht auf europäischer Ebene.

Die Frage einer europäischen Konjunkturpolitik dürfte das Kernproblem im Jahre 1964

1) Außenhandelsblätter der Commerzbank, 9/64.

2) Neue Zürcher Zeitung vom 13. 5. 1964.

bleiben. *Alfred Müller-Armack*, der jahrelang sowohl als Wissenschaftler wie als Politiker an der EWG mitarbeitete, stellte in einem Interview eindeutig fest, daß der konjunkturpolitische Ausschuß der EWG rechtzeitig geeignete Maßnahmen vorgeschlagen habe, ohne daß diese allerdings von den Regierungen aufgenommen wurden. Man habe ein halbes Jahr ungenutzt verstreichen lassen und müsse jetzt natürlich stärkere Eingriffe vornehmen. Müller-Armack beklagte, daß nur wenige europäische Beamte der doppelten Anforderung gerecht würden, nämlich die tiefgründige Fachkenntnis mit dem erforderlichen politischen Einfluß zu vereinen.³⁾ Praktisch liegen die Dinge jetzt, in der Mitte des Jahres 1964, so, daß die Bundesrepublik mit ihrem Vorschlag, die Binnen- und Außenzölle vorfristig um 25 vH zu senken, in Brüssel auf Bedenken stößt, u. a. deshalb, weil man hier nicht geneigt ist, Vorleistungen auf die Kennedy-Runde zu erbringen.

Die EWG in der Weltwirtschaft

Harte Fronten stehen sich auch auf weltwirtschaftlicher Ebene gegenüber. Die *Kennedy-Runde*, d. h. die neue weltweite Zollsenkungsverhandlung des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) in Genf, brachte gleich in den ersten Tagen so schwere Differenzen, daß nur mit Mühe eine Kompromißformel gefunden werden konnte, unter der die eigentlichen Verhandlungen nun am 10. September 1964 aufgenommen werden sollen. Ziel der Runde sollte eine generelle 50prozentige Zollsenkung für alle Produkte und eine vollkommene Zollbefreiung für eine ausgewählte Zahl von Produkten sein, um den Welthandel erneut anzukurbeln. Der Vertreter Frankreichs hatte gleich zu Beginn erklärt, für sein Land sei diese Vorstellung nicht verbindlich. Nun betrachtet Frankreich in der Tat die EWG als Aktionsfeld, während andere EWG-Staaten Wert auf eine Ausweitung des Handels mit dritten Ländern legen — eine Lage, die auf der ökonomischen Seite das widerspiegelt, was auf der politischen in ähnlicher Weise zu sehen war.

Wenn nun die GATT-Länder vereinbart haben, am 10. September mit gegenseitig abgestimmten Vorschlägen wieder in Genf anzutreten, so ist damit wohl bereits ein Verzicht auf die ursprüngliche Konzeption eingestanden, und wenn immer man auf dem Sektor der Industriewaren optimistisch sein kann — auf dem der Agrarerzeugnisse darf nicht allzuviel erwartet werden. Es ist nun einmal so, daß die EWG-Marktordeung wenig Raum für den Absatz preisgünstiger Angebote aus Drittländern gestattet. Aber gerade hiervon hängt der letzte Erfolg der Kennedy-Runde, und zwar gerade für den

Verbraucher, ab. Hier aber — und das kann nicht oft genug wiederholt werden — stoßen sich die Interessen und Ideologien hart im Räume. Der Getreidepreis ist der Schwarze Peter in der Hand der Deutschen. Er ist ein Symbol für das überholte agrargesellschaftliche Denken, das in einer großräumigen Friedenswirtschaft keinen Platz mehr haben sollte.

Ebenfalls in Genf hatte die EWG ihre Position auf der *Weltbandeiskonferenz* zu verteidigen, wobei sie allerdings von einer günstigeren Startposition ausgehen konnte. Wenn diese Konferenz in ihrem ganzen Umfang hier auch nicht kommentiert werden soll, so ist sie doch durch die Tatsache, daß die EWG besondere Beziehungen zu den Entwicklungsländern unterhält, einer kurzen Würdigung wert. Es muß vor allem befriedigen, daß unsere assoziierten afrikanischen Partner die Entwicklungspolitik im Rahmen des Assoziierungsabkommens mit der Gemeinschaft lobten und sie gegen Angriffe von dritter Seite verteidigten. Der Belgier *Maurice Brasseur*, der in einer ausgezeichneten Rede die Grundposition der Gemeinschaft darlegte, konnte schließlich auch auf die vorrangige Bedeutung verweisen, die die EWG als Handelspartner der Entwicklungsländer in der ganzen Welt spielt. Nicht zuletzt hat die Bildung der Gemeinschaft die Aufnahmefähigkeit ihrer Mitglieder für tropische und subtropische Erzeugnisse gefördert. Seit ihrer Gründung ist die Einfuhr aus Entwicklungsländern um 25 vH, aus den assoziierten afrikanischen Ländern um 12 vH und aus dem nichtassozierten Afrika sogar um 49 vH angestiegen — ein Umstand, der deutlich zeigt, daß die Präferenzen für die Assoziierten nicht auf Kosten der anderen Entwicklungsländer gehen.

Andererseits kamen die EWG-Staaten nicht um die Erkenntnis herum, daß sie die Assoziierten in Übersee nicht „an der Leine“ haben: sie stießen mit den nichtgebundenen Entwicklungsländern vielfach in das gleiche Hörn oft nicht zu Ende gedachter Forderungen an die Industrieländer. Wenn auch die Welthandelskonferenz keine bindenden Beschlüsse fassen kann, so war sie doch eine wertvolle Meinungsschau, auf der die EWG, unvorbereitet wie sie war, doch nicht schlecht abgeschnitten hat.

Integration heißt Strukturwandel

Hinter heißen Auseinandersetzungen und oft recht unbefriedigenden Kompromissen, die wichtige Entscheidungen hinausschieben, statt sie zu fällen, vollzieht sich im stillen, aber kontinuierlich, *der eigentliche Integrationsprozeß*, der aus sechs Volkswirtschaften eine einzige machen soll. Es scheint uns an der Zeit, darauf hinzuweisen, daß die Römischen Verträge von den Vertragspartnern u. a. ge-

3) Die Welt vom 11. 4. 1964.

schlossen wurden „in dem Bestreben, ihre Volkswirtschaften zu einigen und deren harmonische Entwicklung zu fördern, indem sie den Abstand zwischen einzelnen Gebieten und den Rückstand weniger begünstigter Gebiete verringern“.⁴⁾ Die deutlichsten Merkmale für das, was in dieser Richtung geschehen ist, sind die raumordnerischen Maßnahmen in den einzelnen Mitgliedsländern, die teilweise mit Unterstützung der Partnerstaaten oder der Gemeinschaftseinrichtungen, wie der Europäischen Investitionsbank, vollzogen wurden, und die Maßnahmen, die grenzüberschreitenden Charakter haben und dazu dienen, die Wirtschaften der Nachbarländer enger aneinanderzubinden oder Naturreichtümer gemeinsam auszuwerten.

Die Eröffnung des *Moselkanals* im Mai 1964 war der Schlußstrich eines derartigen Vorhabens. Sicherlich lag das Hauptinteresse an diesem neuen Verkehrsweg bei Frankreich, das auch bereit war, zwei Drittel der Baukosten von 780 Mill. DM zu tragen, um auf diese Weise Lothringen einen besseren Zugang zur Ruhr, zur Nordsee und zu den süddeutschen Märkten zu sichern. Aber es kann nicht übersehen werden, daß es sich um ein echtes grenzüberschreitendes Gemeinschaftsprojekt handelt, das auch den deutschen Anliegern manchen Vorteil bringt, und zwar entgegen allen das Moseltal betreffenden pessimistischen Prognosen. Wenn sich auch die Bundesbahn gezwungen sah, den Wettbewerb mit der neuen Binnenwasserstraße durch Ausnahmetarife für Transporte nach Lothringen und Süddeutschland sowie für das Saarland aufzunehmen, so stellt der Moselkanal gesamt-europäisch mehr dar als nur eine Realisierung französischer Wünsche. Weitere Pläne Frankreichs zielen darauf ab, die Nordseehäfen über die bestehenden Binnenwasserstraßen sowohl über die Rhone mit dem Mittelmeer als auch über die Seine mit der Kanalküste zu verbinden. Damit wäre das industrielle Kernland Westeuropas zwischen der Ruhr und Lothringen, Paris und Stuttgart über Wasserwege mit allen europäischen Küsten verbunden. Die Frage, ob die regulierte Mosel künftig, wie die Franzosen meinen, 10 Mill. t Fracht befördern werde oder ob man, wie deutsche Experten glauben, kaum mehr als 3 Mill. t erreichen wird, dürfte nach allem, was man bisher auf dem inneren Markt der EWG erlebt hat, eher optimistisch beantwortet werden.

Hinzu kommt aber noch ein weiteres. Die Staustufen der Mosel sind mit Wasserkraftwerken verbunden, die im Jahresmittel etwa ³/₄ Mrd. kWh erzeugen können. Als Tochter der Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk A. G. (RWE) ist die Moselkraftwerk G.m.b.H.

ein fühlbarer Beitrag zur Leistung der Gesellschaft zur Koordinierung der Erzeugung und Verteilung elektrischer Energie (UCPTE), einer europäischen Organisation, die bereits 1951 unter der OEEC gegründet wurde. Diese Organisation ist in der Lage, ohne jede nationalstaatliche Behinderung über Höchstspannungsnetze einen Energieausgleich zwischen den acht Mitgliedsstaaten vorzunehmen. In der UCPTE sind die Höchstspannungsnetze von Jütland bis Messina, von Lissabon bis zum Eisernen Vorhang zusammengeschaltet. 70 Mill. kW erreicht die Leistung der verbundenen Kraftwerke. Jährlich werden mehr als 12 Mrd. kWh über die Grenzen hinweg ausgetauscht. Dies ist sicherlich ebenfalls eine Integrationsleistung, die in aller Stille vor sich gegangen ist, von der aber alle großen und kleinen Verbraucher zehren.

Unabhängig von der konjunkturellen Schwierigkeit, in der sich Italien zur Zeit befindet, hat dieses Land, unterstützt durch die EWG-Mitglieder und die Investitionsbank, erhebliche Fortschritte im Sinne der zitierten Präambel gemacht. Gewiß hat jedes der europäischen Länder seine zurückgebliebenen Gebiete und bemüht sich, über Raumordnungsmaßnahmen das wirtschaftliche und soziale Gefälle auszugleichen, aber in Italien waren die Verhältnisse so beängstigend, daß vor mehr als zehn Jahren ein Plan zur Entwicklung des Südens aufgestellt und die erforderlichen Institutionen errichtet wurden. Heute liegen die statistischen Daten für das erste Jahrzehnt dieser Bemühungen vor, und man ist in der Lage festzustellen, daß es Italien mit der Hilfe der EWG gelungen ist, eine echte Strukturwandlung im Süden des Landes einzuleiten.⁵⁾

Sicherlich ist der Süden dem Norden noch immer in vielen Punkten unterlegen, aber die Entwicklungsdynamik hat nicht nur zu fühlbaren Wachstumstendenzen geführt, der Süden hat sich auch in der Gegenwart als weniger krisenanfällig gezeigt als der Norden, und das Durchschnittseinkommen hat ebenso wie die Industrieinvestitionen im letzten Jahr stärker als in Gesamtitalien zugenommen. Es steht außer Frage, daß die Maßnahmen in Süditalien, welche Kritik man auch immer im einzelnen ansetzen mag, zu einer Strukturwandlung geführt haben, die nach und nach auch diesen Hinterhof Europas sanieren dürfte.

Europa-Verkehr

Auf wenigen Gebieten klapfen tatsächliche Entwicklung und Integrationsaktivität so sehr auseinander wie auf dem der Verkehrspolitik. Die Vorschläge der EWG-Kommission zur

4) Präambel des „Vertrags zur Gründung der Europäischen „Wirtschaftsgemeinschaft“.

5) Zum Grundsätzlichen vgl. Wolf Donner „Il Mezzogiorno — ein europäisches Entwicklungsland“, in „Gewerkschaftliche Monatshefte“, 11. Jg. (1960), S.545 ff.

Vereinheitlichung der europäischen Verkehrspolitik liegen nun seit zwei vollen Jahren bereit, ohne daß es möglich gewesen wäre, einen wesentlichen Schritt weiterzukommen. Offensichtlich werden auch hier starke nationale Interessen berührt, obwohl gerade die Unsicherheit über das, was eines Tages doch kommen muß, die Verkehrsunternehmen und die Kraftfahrzeugproduktion beunruhigt. Vorschläge über die Abmessungen und Gewichte der Lkw, Harmonisierung des Wettbewerbs, eine gemeinsame Politik bei den infrastrukturellen Investitionen u. a. liegen vor, treten aber nicht in Kraft, weil die Verkehrsminister seit über einem Jahr nicht mehr zusammengekommen sind. Aber auch dem Europäischen Parlament kann der Vorwurf nicht erspart bleiben, auf Entwürfen zu lange sitzengeblieben zu sein und damit den Lauf der Dinge verzögert zu haben.

Diese bedauerliche Bilanz steht einer raschen Entwicklung aller Verkehrsträger nicht nur in der EWG gegenüber, sondern darüber hinaus im Bereich der Zuständigkeit der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT), der 18 Staaten angehören. Anlässlich des 10. Jahrestages der Gründung dieser Konferenz legte sie einen interessanten Überblick über die Verkehrsentwicklung in diesem Zeitraum vor. Danach hat sich die Ausweitung des Verkehrs in etwas engeren Grenzen gehalten als die der Gesamtwirtschaft, was im Grunde nicht überraschen kann. Wesentlich interessanter ist die Entwicklung des Anteils und das absolute Leistungswachstum der verschiedenen Verkehrsträger. So hat sich der *Eisenbahn-Personen-* und *-Güterverkehr* in den letzten zehn Jahren nur bescheiden entwickelt. Die Zahl der beförderten Personen stieg nur um 3,5 vH, die der Personenkilometer um 17,6 vH. Die Gütermenge stieg um 16,4, die der Tonnenkilometer um 19,9 vH. Überhaupt konnten nur zwei von 18 Mitgliedsstaaten, die Niederlande und die Schweiz, ausgeglichene Ergebnisrechnungen vorlegen.

Ganz anders sieht es für den *Straßenverkehr* aus. Der Bestand an Kraftfahrzeugen hat sich im Berichtsraum verdoppelt, in einigen Ländern sogar um 238 vH erhöht. Über die Entwicklung der auf der Straße beförderten Güter lagen Angaben nicht vor. Wenn auch der Straßenbau nicht mit den Erfordernissen Schritt hielt, so kann doch festgestellt werden, daß der Bau von rd. 4000 km Autobahnen neben anderen Straßen sowie mehreren bedeutenden Tunneln und Brücken eine sichtbare Leistung ist.

Die relative Bedeutung der *Binnenschifffahrt* zeigt sich in der Zunahme der beförderten Tonnage um 55,1 vH und der Tonnenkilometer um 62,4 vH in den letzten zehn Jahren. Rhein und Donau verzeichnen sogar eine Zunahme von 78 bzw. 107 vH. Der

Umschlag in den großen *Seehäfen* hat sich in diesem Zeitraum etwa verdoppelt.

Wie die Verkehrsminister in der EWG, so sind auch die im CEMT zusammengeschlossenen Minister nicht in der Lage, auf konkrete Koordinationsleistungen jüngerer Datums zu verweisen. Zahlreiche Fragen stehen auch hier auf der Tagesordnung, so Probleme der Normung des rollenden Materials, von Maßnahmen zur Unfallverhütung, zur Verkehrserziehung, zur Koordinierung der Investitionen usw. Die gegenwärtige Stagnation der Integrationsbewegung hat uns bescheiden gemacht. Man ist geneigt, schon die Anfertigung statistischer Unterlagen als Fortschritt zu buchen, klären sie doch manche leichtfertig aufgestellte Forderung ab und geben das Werkzeug an die Hand, mit dem allein das Gebäude Europa errichtet werden kann.

Dr. Wolf Donner