

7 ▶ September 2001

# europarot

Infoblatt der  
Delegation der PDS  
in der Fraktion GUE/NGL im Europaparlament



## Liberalisierung öffentlicher Dienste – Königsweg für Vollendung des Binnenmarktes?

Von Dr. Helmuth Markov, MdEP

Seit Ende der 80er Jahre verfolgt die Europäische Union das Ziel, einen einheitlichen Binnenmarkt zu schaffen, der vier Freiheiten garantiert: den freien Fluß von Waren, Dienstleistungen, Kapital und Arbeitskräften. Über mehrere Etappen wurden die nationalen Regulierungen in den entsprechenden Bereichen EU-weit harmonisiert und einheitliche Rahmenbedingungen geschaffen oder gemeinschaftliche Regelungen eingeführt. Auf diesem Weg setzen die Regierungen der EU – Länder voll und ganz auf den Kurs der Liberalisierung innerhalb der Europäischen Union, insbesondere der öffentlichen Dienste.

Der Wettbewerb wird als Allheilmittel für mehr Effizienz und Qualität der Tätigkeit zu günstigeren Kosten und Preisen angesehen.

Diese Entwicklung kreuzt sich mit der gleichzeitig stattfindenden Globalisierung der internationalen Finanz- und Wirtschaftsbeziehungen und der sich ständig ausweitenden Dominanz des internationalen Finanzkapitals über die traditionellen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen. Moderne Informationstechnologien haben den internationalen Austausch dermaßen beschleunigt und nationale Schranken überwunden, das eine Anpassung aller internationaler Beziehungen als unausweichlich gesehen wird. Es stellt sich jedoch die Frage nach der Grundlage, auf der diese Anpassungsprozesse sich vollziehen.

Die Tendenz der Liberalisierung, d.h. der Öffnung bisher geschlossener Märkte

für den Wettbewerb von öffentlichen und privaten Anbietern in Bereichen allgemeinen staatlichen Interesses, in denen bisher nach dem Prinzip der Wahrnehmung der staatlichen Daseinsvorsorge nur öffentliche Anbieter tätig waren, wurde seit dem Ende des „kalten Krieges“ oder der Blockkonfrontation verstärkt vorangetrieben. Ein internationaler Wettbewerb um die besten sozialen Leistungen und Systeme zwischen Ost und West war nicht mehr erforderlich...

Da darüber hinaus in den wirtschaftlich stärksten außereuropäischen Ländern USA, Japan, Kanada, Australien sozialstaatliche Regelungen europäischer Art weitgehend nicht angewendet wurden, richten sich die Diskussionen um die „Modernisierung“ der Marktregularien in der Europäischen Union und ihre nachfolgende Umsetzung in die Praxis vor allem gegen das bestehende System der nationalstaatlichen Regulierung des Marktes und dabei insbesondere gegen soziale Rechte und Leistungen der Bürger, die zum größten Teil über staatlich organisierte öffentliche Dienstleistungen gewährleistet werden. So verwundert es nicht weiter, daß trotz mehrheitlich sozialistischer und sozialdemokratischer Regierungen der Europäische Rat von Lissabon im Frühjahr 2000 eine Beschleunigung der Liberalisierung von Tätigkeiten in Bereichen, die bisher von öffentlichen Trägern realisiert wurden, d.h. Energie, Wasser, Abfallentsorgung, Post und Transport, fordert. ■

(Mehr dazu auf den Seiten 3-6)

## Kubas Freunde zeigen Flagge

Mitten in Berlin wehten Ende Juni unübersehbar die kubanischen Staatsflaggen. Der Kuppelbau am Alex war zwei Tage lang Schauplatz des Internationalen Kuba-Solidaritätskongresses „Kubanisch-europäische Perspektiven“, gemeinsam organisiert von der Fraktion der Vereinten Europäischen Linken / Nordische Grüne Linke (GUE / NGL) im EP, der Bundestagsfraktion und dem Parteivorstand der PDS sowie seiner Arbeitsgemeinschaft „Cuba Si“ und dem Netzwerk der Solidaritätsgruppen. Ziel des Kongresses war es, über weltanschauliche Unterschiede hinweg neue Freunde für Kuba zu gewinnen, die Kräfte der Kuba-Freunde zu bündeln und zu koordinieren, die Kooperation zwischen Europa und Kuba zu befördern und der aggressiven Politik der USA die wachsende weltweite Solidarität entgegenzustellen.

Wenn sich in Havanna nun doch deutsche Bundesminister, US-Senatoren und gekrönte Häupter die Klinke in die Hand geben – so die Überlegung –, dann ist es für die Linken erst Recht an der Zeit, Flagge zu zeigen. Und dies um so mehr, als die Bush-Regierung ihre Blockade- und Destabilisierungspolitik deutlich verschärft, während die EU an ihrer „Schaukelpolitik“ gegenüber Kuba festhält. Einerseits bauen einzelne Staaten und immer mehr Unternehmen ihre Beziehungen zu dem Inselstaat aus, andererseits knüpft die Union die Aufnahme offizieller Kooperation an Bedingungen, die mit dem Recht jedes Volkes auf Selbstbestimmung unvereinbar sind. Francis Wurtz, Fraktionsvorsitzender der GUE/NGL und Schirmherr des Kongresses, nannte es beschämend, dass sich die EU zum Handlanger Washingtons degradieren lasse. Als Vertreter der Fraktion versicherten Laura González Álvarez aus Spanien, Sylvia-Yvonne Kaufmann und Hans Modrow den über 800 Teilnehmern aus 16 Ländern, dass sich die linken Europaparlamentarier noch nachdrücklicher für eine Beendigung der völkerrechtswidrigen Blockadepolitik und für den Abschluss eines Kooperationsabkommens mit Kuba ohne diskriminierende Vorbedingungen einsetzen werden. Eine europaweite Unterschriftensammlung für eine Petition an Kommissionspräsident Romano Prodi soll dieser Forderung Nachdruck verleihen. Zugleich beschlossen die auf dem Kongress vertretenen Solidaritätsgruppen und NGO's, sich der internationalen Kampagne gegen den Getränkekonzern Bacardi anzuschließen, einem der größten Nutznießer und Drahtzieher der kriminellen Blockade gegen Kuba.

Hans Modrow, MdEP

## China: Auf einem guten Weg

Von MdEP Christel Fiebiger

Mitglieder der GUE/NGL-Fraktion waren im Mai diesen Jahres zu einem Arbeitsbesuch in China. Ausländischen Besuchern sind die Türen in China weit geöffnet. Wir wollten eine arme und eine reiche Region kennen lernen, mit Industriekapitänen und Bauern sprechen und mit Wirtschaftsexperten und Politikern diskutieren. Wir waren Gäste des Außenministers, der jedes dieser Anliegen – auf typisch chinesische Art – und mit wunderbarer Gastfreundschaft erfüllt hat. Wir haben interessierte Partner getroffen, die bereit sind, sich mit kritischen Fragen auseinanderzusetzen, die aber zurecht erwarten, dass Kritik aus Europa nicht im Kolonialstil erfolgt.

In China leben 1,3 Mrd. Menschen – eine unvorstellbare Zahl. Wer sich mit chinesischer Politik beschäftigen will, muss diese Tatsache immer im Hinterkopf haben. Für 1,3 Mrd. Menschen ein Lebensniveau zu sichern, dass das Leben lebenswert macht, das ist eine Herausforderung, die mit europäischen Maßstäben nicht messbar ist.

Mich hat am meisten die Genossenschaft für Gemüseproduktion beeindruckt, die wir in der Provinz Chongqing besucht haben. Ein Biopark im wahrsten Sinne des Wortes! So etwas hätte ich auf diesem Erdteil nicht erwartet! Der Mais wurde am 1. Mai geerntet und nach 120 Tagen wird ein Ertrag von 127 dt/ha geerntet. Tomaten bringen je Pflanze einen Ertrag von 5-8 kg. Das Gewächshaus auf 500 qm wird vollautomatisch geregelt, Chemie kommt nicht zur Anwendung. Im Biopark wird geforscht: Man entwickelt z.B. Saatgut, das gegen Krankheiten weitgehend resistent ist und hohe Erträge sichert. Die Ergebnisse der Feldversuche werden den Bauern kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Der Vorsitzende der Genossenschaft – ein Agronom wie er im Buche steht – ist von der Regierung eingesetzt und wird aus dem Staatssäckel bezahlt. Der Staat unterstützt die Genossenschaft außerdem über Startkapital und Kredite. Ansonsten unterliegt die Genossenschaft den Gesetzen des Marktes. Staatliche Lebensmittelpreise und Abnahmegarantien gibt es nicht. Die Genossenschaft muss das Land von den Bauern pachten. Die Pacht ist, wie man uns sagte, höher als das Einkommen, dass die Bauern früher auf ihren Feldern erwirtschaftet haben. Zahlreiche Bauern sind in der Genossenschaft angestellt. So

hat man die Unterstützung der Bauern gewonnen.

Eines der chinesischen Wirtschaftswunder heißt Guangzhou: Die Provinz hat 71,5 Mio. Einwohner. Sie ist eines von insgesamt fünf sogenannten Sonderwirtschaftsgebieten, die von der Zentralregierung Entwicklungsförderung erhalten und einen besonderen Schwerpunkt auf Außenhandel und Auslandsinvestitionen legt. Die Ergebnisse einer beeindruckenden ökonomischen Entwicklung seit dem Beginn des Reformprozesses vor 20 Jahren sind anhand der Stadtentwicklung deutlich sichtbar: Die Stadt Guangdong ist



Christel Fiebiger

eine moderne Stadt aus Glas und Stahl und Parks mit nagelneuen Industrie- und Wohnvierteln.

In der Provinz Guangdong wird etwa 10% der Bruttoinlandsproduktion der Volksrepublik Chinas produziert. Sie ist das wichtigste Außenhandelszentrum und realisiert 39 Prozent der Exporte Chinas. Ein Drittel der Auslandsinvestitionen in China werden in Guangdong getätigt. Zur Überwindung der Entwicklungsunterschiede in China leistet die Provinz Guangdong finanzielle, ökonomische und personelle Hilfe für andere Regionen, insbesondere die Nachbarprovinzen und in jüngster Zeit auch Tibet. Schwerpunkte dieser Unterstützung sind der Kraftwerksbau, der Wohnungsbau und kulturelle Einrichtungen.

Mit den Auslandsinvestitionen, v.a. im Hightech-Bereich, ist die Entstehung eines einflussreichen privaten Wirtschaftssektors verbunden. Unseren Kollegen von der KP Griechenland interessierte besonders, wie sich das mit dem Ziel der sozialistischen Entwicklung verträgt. Auch die mit dem Beitritt Chinas zur WTO verbundenen Verpflichtungen zur Liberalisierung

und Privatisierung stehen im Widerspruch zum sozialistischen Ziel. Die Antworten auf unsere diesbezüglichen Fragen zeugten davon, dass es bei den chinesischen Verantwortlichen ein Problembewusstsein gibt und die Überzeugung, dass auch diese Fragen lösbar sind. Richtig schient mir, dass angesichts der vor China stehenden Herausforderungen neuestes Knowhow und internationales Kapital genutzt werden sollten. Inwieweit das als Modell für sozialistische Marktwirtschaft aufgeht, wird die Zukunft zeigen. In jedem Falle ist die Entwicklung in China für unsere eigene Programmdiskussion hochinteressant.

In Peking gaben sich die europäischen Gäste die Klinke in die Hand: EU-Kommissar Patten, die Außenminister Belgiens und Deutschlands, der deutsche Finanzminister, der Vorsitzende der CDU-Bundestagsfraktion, die sozialdemokratischen Kollegen aus dem Europaparlament. Uns unterschied von ihnen, dass wir uns für die Erfahrungen bei der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung, dem Aufbau des chinesischen Modells des Sozialismus, interessierten.

In Peking sind für uns die Widersprüche der gesellschaftlichen Entwicklung in China am deutlichsten geworden: Stadtentwicklung, Architektur, Verkehr und reich gefüllte Geschäfte spiegeln die großartige ökonomische Entwicklung. Dass sich das Lebensniveau seit 1979 dem moderner Industriestaaten annähert, ist hier sehr deutlich sichtbar. Sichtbar ist aber auch die immer größer werdende soziale Differenzierung.

Jedes Gespräch, das wir führten, war ein Gespräch mit einem Mitglied der KP Chinas, so manches erinnerte mich an frühere Parteilehrjahre. Die dominante Rolle der kommunistischen Partei ist ungebrochen. Andersdenkende haben wir auf unserer Reise leider nicht gesprochen.

63 Millionen Menschen besitzen das Parteibuch, darunter auch viele junge Leute. Ob das mit dem „Weg nach oben“ zu tun hat, weiß ich nicht. Aber es stimmte mich schon nachdenklich, als ich hörte, dass der Direktor des Automobilwerkes, das wir besuchten, auch Parteisekretär und Gewerkschaftsvorsitzender ist. Zwischen der Entwicklung von Demokratie und Rechtsstaat und der ökonomischen Entwicklung gähnt eine tiefe Kluft.

Und doch: bei allen Widersprüchen und Problemen – mir scheint, sie sind auf einem guten Weg. ■

# Von der Straße auf die Schiene – aber wie?

Der Bahn-Güterverkehr in der EU leidet unter einem schleichenden Prozeß der Auszehrung. Seit 1970 ging der Anteil des Bahnverkehrs von 35 Prozent auf 19 Prozent in 1990 und 15 Prozent im Jahr 1999 zurück, während gleichzeitig der Güterkraftverkehr auf 74 Prozent zugenommen hat. Gerade Deutschland als wichtiges Transitland des europäischen Warenverkehrs leidet unter verstopften Autobahnen und hat ein essentielles Interesse an einer Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene.

Die Mehrheit der Regierungen der EU – Länder sehen in der Schaffung eines Binnenmarktes für den Eisenbahnverkehr und der Öffnung des Zugangs der nationalen Transportmärkte für Unternehmen der Gemeinschaft den Ausweg. Das setzt eine Reihe von Maßnahmen der Harmonisierung bestehender technischer Vorschriften und Regelungen, Stromversorgungssystemen, Spurweiten, Signalgebung, Zugsteuerung und –sicherung, aber auch für Waggons voraus. Seit Juni 1991 wurden Schritte zur Marktöffnung unternommen, die aber den Auszehrungsprozeß des Bahngüterverkehrs nicht aufgehalten haben. Über Zweckmäßigkeit, Umfang und Tempo der Liberalisierung ist es deshalb zu heftigem Streit zwischen den verschiedensten EU – Ländern gekommen, was sich auch in den Beziehungen zwischen Rat und Parlament niederschlägt.

Im Dezember des Jahres 2000 wurden im Vermittlungsverfahren zwischen Europäischem Rat und Europäischem Parlament im Paket 3 Richtlinien angenommen, die der Marktöffnung des Schienenverkehrs in der Europäischen Gemeinschaft und der Einführung des Wettbewerbs auf dem Schienennetz einen kräftigen Schub geben sollen:

- Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft
- Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen
- Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, Erhebung von Weagentgelten im Eisenbahnverkehr und Sicherheitsbescheinigung

Bestandteile dieses Maßnahmenpaketes sind die Festlegung von Maßnahmen zur Marktöffnung des gesamten Schienennetzes aller Mitgliedstaaten für alle Eisenbahnunternehmen im internationalen Güterverkehr (spätestens bis 2008), Bedingungen und Rechte für den Marktzugang, Trennung von Fahrweg und Netz. Die ursprünglich von der Mehrheit des Parlaments (Konservative, Liberale und Mehr-

zahl der Sozialisten/Sozialdemokraten) angestrebte Einbeziehung des nationalen Güterverkehrs sowie des nationalen und internationalen Personenverkehrs in die Marktöffnung konnte in den Verhandlungen mit dem Rat nicht durchgesetzt werden.

Die vom Rat vorgesehenen Ausnahmeregelungen für Irland, Nordirland, Griechenland (für 5 Jahre und anschließend verlängerbar) und Luxemburg (bis 2004), die aus den spezifischen Lagen der Bahnnetze dieser Länder resultierten, wurden vom Parlament letztendlich akzeptiert.

Die Veränderungen bei den Grundsätzen und Verfahren für die Festlegung und Erhebung von Weagentgelten für die Fahrwege des inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs sowie für die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten wurden mit der Begründung vorgenommen, einen fairen Wettbewerb um die Erbringung von Leistungen im Eisenbahnverkehrsdienst zu ermöglichen.

In der Diskussion haben die PDS – Vertreter die Meinung vertreten, daß selbstverständlich die Effizienz der Eisenbahnunternehmen gestärkt und auch die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßenverkehr verbessert werden muß, um insgesamt zu umweltverträglicheren Verkehrssystemen zu gelangen. Die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene ist mit allen geeigneten Mitteln zu unterstützen. Doch in der Bestimmung



Helmut Markov

der geeigneten Mittel unterscheiden sich die Positionen. Wir stellten die Frage, ob tatsächlich nur der Wettbewerb verschiedener Eisenbahnunternehmen, darunter staatlicher und privater, zu mehr Effizienz und besserer Qualität der Tätigkeit führen könne? Diese Fragestellung sollte natürlich nicht bedeuten, daß der bestehende Status quo fest- oder fortgeschrieben werden sollte, da Veränderungen offensicht-

lich zwingend notwendig sind, um mehr Transport auf der Schiene durchzuführen. Aber die politische Wahl in den jeweiligen Ländern der Gemeinschaft über die bevorzugte und den nationalen Traditionen entsprechende Art und Weise der Entwicklung des Eisenbahnwesens in staatlicher oder privater Form müsse weiterhin möglich sein. Es kann nicht sein, daß über gemeinschaftliche Rechtsakte Regierungen gezwungen werden privaten Anbietern ihre nationalen Märkte zu öffnen, auch wenn in diesem Land ein staatliches Unternehmen den gesamten Markt abdeckt. Auch nationale staatliche Eisenbahnunternehmen können die internationale Kooperation und Integration entwickeln und auf diesem Weg einen einheitlichen EU-weiten Verkehrsmarkt schaffen. Auch sie sind in der Lage notwendige Reformen durchzuführen, um neue technologische Entwicklungen aufzunehmen (siehe die Entwicklung von Hochgeschwindigkeitssystemen in verschiedenen EU – Ländern, insbesondere in Frankreich).

Über einen sogenannten „policy mix“, der die Anwendung verschiedenster Arten der staatlichen bzw. öffentlichen Regulierung und marktwirtschaftlicher Mechanismen kombiniert, kann nach unserer Auffassung am ehesten den Bedürfnissen der Bürger, der Unternehmen und der Gesellschaft insgesamt nach umweltverträglichen, effizienten und wettbewerbsfähigen Schienenverkehr entsprochen werden. ■

## Dokumente der Kommission:

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft KOM (98)0480 endg.- 98/0265 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft KOM(1999) 616 endg.- Vol I-98/0265 (COD)

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen KOM (1998) 480 endg.- 98/0266(SYN)

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, die Erhebung von Weagentgelten im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung

KOM(1998) 480 endg.- 98/0267(SYN)



## Postdienste als universellen Dienst erhalten

Der Prozess der Liberalisierung der Postdienste in der Europäischen Union wurde bereits 1989 eingeleitet. Bis zum Mai vorigen Jahres, als der neueste Vorschlag der Europäischen Kommission vorgelegt wurde, kam es bei der wichtigsten und gewinnbringendsten Sparte der Postdienste, den Briefsendungen, zu einer Marktöffnung von 3 %. Das liegt daran, dass die Versorgung der Bürger mit postalischen Dienstleistungen in den meisten Ländern der Europäischen Union als ein Grundanliegen der staatlichen Daseinsvorsorge betrachtet wird und sich eine Vielzahl unterschiedlicher nationaler Traditionen herausgebildet hat, die zumeist gesetzlich geregelt ist. Das betrifft z.B. auch Deutschland, in dem das nationale Postgesetz der Deutschen Post als nationalem staatlichen (zumindest noch teilweise) Anbieter ein Vorzugsrecht bei Briefen bis zu 200 Gramm bzw. dem Fünffachen des Standardpreises sowie bei inhaltsgleichen Massenbriefen bis 50 Gramm und 50 Exemplaren einräumt. Diese ursprünglich bis 2002 terminierten Sonderbedingungen, die eine universelle Gewährleistung der Versorgung der Bürger mit postalischen Dienstleistungen in allen Regionen des Landes gleichermaßen garantieren sollen, wurden erst im Juni diesen Jahres vom Deutschen Bundestag bis 2007 verlängert, da das Europäische Parlament (EP) den jüngsten Vorschlag weitgehend abgelehnt hat.

Die Europäische Kommission hatte noch 1997 in der vorletzten Richtlinie gefordert, eine allmähliche und kontrollierte Li-

beralisierung der Postdienste anzustreben. Der neue Vorschlag vom Mai 2000 ließ nach Meinung der großen Mehrheit des EP von dieser Absicht jedoch nichts mehr übrig. Vorgesehen war eine 20%-ige Marktöffnung in 2003 durch:

- die Festlegung der Obergrenze des reservierten Bereiches bei Briefdiensten auf 50 Gramm ab 2004
- die grenzüberschreitende Marktöffnung
- eine Definition der speziellen Dienste und ihre Freigabe für den Wettbewerb
- die Marktöffnung bei der Exprespost
- eine neue Phase der Marktöffnung ab 2003
- die Festlegung eines Endtermins der vollständigen Liberalisierung in 2008/9.

Das EP hatte in seiner 1. Lesung lediglich der Absenkung der Gewichtsgrenze des reservierten Bereiches auf 150 Gramm zugestimmt und alle anderen Vorschläge der Kommission zurückgewiesen. Damit ist jedoch der Kampf um den Erhalt des Postdienstes als universellen Dienst nicht be-

### Dokument der Kommission

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates zur Änderung der Richtlinie 97/67/EG im Hinblick auf die weitere Liberalisierung des Marktes für Postdienste in der Gemeinschaft

Bericht des EP über die Richtlinie KOM (2000) 319-C5-0375/2000-2000/0139 (COD)

Berichtersteller: Markus Ferber; Dokument A5-0361/2000

endet, da die Kommission nun ihre Stellungnahme zur Position des Parlaments abgibt und dieses dann eine 2. Lesung durchführt. Angesichts der Unterschiedlichkeit der Auffassungen ist ein Vermittlungsverfahren nach der 2. Lesung gewiss.

Von verschiedenen Abgeordneten des linken Flügels des EP, darunter der GUE/NGL, war gefordert worden, dass die Kommission zunächst die in der Richtlinie von 1997 zugesicherte Analyse der Auswirkungen der ersten Phase der Marktöffnung auf das Dienstleistungsangebot der Postdienste und den Sektor selbst vorlegt. Das steht jedoch bis heute aus. Das EP hat nun in seiner Position vom Dezember 2000 diese Forderung wieder aufgenommen. Die Kenntnis der Auswirkungen wird als unerlässliche Voraussetzung angesehen, um über weitere Schritte der Marktöffnung überhaupt zu diskutieren.

Wie MEP Helmuth Markov in der Plenardebatte des EP darlegte, müssten nach Meinung der PDS günstige Preise, eine hohe Qualität der Dienstleistung und eine hohe Verfügbarkeit im Vordergrund der Gewährleistung der Postdienste stehen. Bei allen Schritten zur Marktöffnung ist auch der soziale und Arbeitsmarktaspekt zu berücksichtigen. Die Einführung des Wettbewerbs zwischen öffentlichen und privaten Anbietern darf nicht auf einen Wettbewerb um die niedrigsten Lohnkosten, die geringsten Sozialleistungen und die billigste Ausbildung gerichtet sein. Die bestehenden Standards der sozialen Absicherung der Beschäftigten und der Ausbildung sind das Ergebnis von Jahrzehnten beruflichen und gewerkschaftlichen Entwicklung und Kampfes, die qualitativ verbessert, aber nicht unterschritten werden sollten.

Die Qualität der postalischen Dienstleistung ist allemal besser mit gut qualifiziertem Personal in einem Postamt gewährleistet, als durch Verkaufspersonal eines beliebigen Geschäfts, das einen zusätzlichen Kurs für die Abwicklung bestimmter postalischer Operationen absolviert hat. Der bisherige Trend der Schließung von Postämtern, der Verringerung der Postzustellung und des massiven Abbaus von Personal in den Postdiensten der Ländern, die die Liberalisierung am weitesten vorangetrieben haben, wie auch die Bundesrepublik Deutschland, zeugt nicht von einer Verbesserung der Qualität und der Effizienz der Dienstleistung für den Bürger, sondern vom Vorrang von Gewinninteressen international agierender Konzerne. Die staatliche Garantie von allseits zugänglichen, erschwinglichen und qualitativ garantierten Dienstleistungen ist in Gefahr, beseitigt zu werden. ■

# ÖPNV vor neuen Aufgaben

## Kommunale Verkehrsbetriebe vor dem Aus?

Ein wesentlicher und ebenfalls höchst umstrittener Bestandteil der Liberalisierungsoffensive von Rat, Kommission und Teilen des Parlaments ist der Bereich des öffentlichen Personenverkehrs. Die Kommission hat im Juli vergangenen Jahres den Entwurf einer Verordnung vorgelegt, der ob der Bedeutung des Themas nach mehreren Anhörungen mit Experten, Betreibern und Gewerkschaften im Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments ausführlich erörtert wurde und sich noch in der ersten Phase der Lesung des Parlaments befindet. Voraussichtlich im Oktober wird während der Plenarsitzung in Strasbourg der Bericht des niederländischen Sozialisten Erik Meijer aus der GUE/NGL – Fraktion in erster Lesung zur Abstimmung gestellt. In allen Phasen der bisherigen Diskussion wurden sehr kontroverse Meinungen vertreten, was einen für Linke vertretbaren Kompromiss in dieser wichtigen Frage sehr kompliziert macht.

Wie in den Bereichen Post, Schienenverkehr, Telekommunikation, Gas, Wasser und anderen steht die Schaffung eines europäischen Binnenmarktes und die Öffnung der bisher vorwiegend national und regional organisierten Märkte in diesen Bereichen für private in- und ausländische Firmen im Mittelpunkt. Im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen besteht die besondere Spezifik im überwiegend **regionalen** und **lokalen** Betreiben dieser Dienste, oft noch mittels kommunaler Eigenbetriebe.

Die bisherigen Regelungen des öffentlichen Personenverkehrs unterliegen zumeist der demokratischen Kontrolle der lokalen und regionalen gewählten Vertretungen, welche die Entscheidungen über Umfang, Art und Weise, qualitative Anforderungen usw. treffen. Auf der Grundlage dieser Beschlüsse werden dann die Aufträge zumeist ohne öffentliche Ausschreibung an lokale und regionale Firmen vergeben.

Bisher gibt es weniger als 10 große Firmen in der Europäischen Union, die in mehreren Ländern tätig sind. Hinzu kommt, dass bei der Vielzahl der Betreiber in den zahlreichen Regionen der EU sich natürlich eine große Vielfalt an unterschiedlichen Formen und Traditionen herausgebildet hat, und auch eine ebenso große Vielfalt an sozialen, tarifvertraglichen, umweltpolitischen, Sicherheits- und Ausbildungsanforderungen bestehen.

Nicht zu vergessen ist auch die sichere, risikofreie finanzielle Grundlage, die die Aufträge der öffentlichen Hand für alle Unternehmen bieten und deshalb besonders lukrativ sind.

Die Kommission schlägt nun vor, generell eine Ausschreibungspflicht für alle zu vergebenden Aufträge einzuführen und dafür einheitliche, EU-weite Rahmenbedingungen festzulegen. Damit soll künftig ein Wettbewerb zwischen kleinen, zumeist lokal agierenden Firmen und den wenigen großen, internationalen Anbietern um die lukrativsten Aufträge der öffentlichen Hand geführt werden können. Der sich dann abzeichnende ungleiche Kampf dürfte demjenigen zwischen David und Goliath nicht unähnlich sein, auch wenn natürlich die Marktnähe und -kenntnis der regionalen und lokalen Betreiber David einen kleinen Vorteil verschaffen sollte. Aber schon die Kommunen stehen vor der großen Herausforderung, selbst die Ausschreibung organisieren zu müssen und sich dabei mit erfahrenen, international agierenden und vermögenden Betreibern im Zweifelsfall auch juristisch auseinandersetzen zu müssen. Das Ergebnis wäre in solch einem Fall sicherlich vorauszusehen, da in der Regel der erfahrenere Anwalt den Sieg davonträgt.

Unsere GUE/NGL-Fraktion setzt sich dafür ein, dass die Kommunen und sonstige regionale Entscheidungsträger selbst bestimmen und entscheiden können müssen, ob sie bestimmte Aufträge des öffentlichen Personenverkehrs direkt vergeben oder ein Ausschreibungsverfahren anwenden wollen. Die gewählten örtlichen Vertretungen dürfen nach unserer Meinung nicht ihrer politischen Gestaltungsmöglichkeiten in dieser wichtigen Frage beraubt werden.

In der Diskussion im Parlament wurde mehrfach, darunter auch vom Berichterstatter betont, dass die Kommission nur die allgemeinen Grundsätze für den öffentlichen Personenverkehr regeln sollte, alle Fragen des möglichen Eigenbetriebs, der Zeitdauer von Konzessionen, des Umfangs von Ausgleichszahlungen, der Einbeziehung von Subunternehmen, der Festlegung von arbeits-, sozialrechtlichen und Sicherheitsstandards müssen gemäß der Anwendung des Subsidiaritätsprinzips in den Kommunen entschieden werden.

Bereits heute ist – wie in anderen Bereichen der öffentlichen Tätigkeit, die dem Wettbewerb freigegeben werden, auch –

offensichtlich, dass der viel beschworene Wettbewerb vor allem auf sozialem Gebiet bei den Löhnen und sonstigen sozialen Bedingungen geführt wird. Der Unterschied in der Entlohnung zwischen öffentlichen und privaten Betrieben ist erheblich und geht bis zu 20 bis 30 Prozent. Arbeitsbedingungen, Urlaubszeiten und sonstige soziale Regelungen sind häufig die wichtigsten Aspekte der billigeren Preise von privaten Betreibern.

Deshalb fordert die PDS die einheitliche Anwendung von tarifvertraglichen Regelungen, um soziale Mindestnormen zu garantieren. Da die lokalen und regionalen Entscheidungsträger die Auswahl der Betreiber öffentlicher Dienstleitungen treffen, muss es auch in ihrer Hand liegen, auf die Einhaltung derartiger Mindestanforderungen zu achten. Das setzt allerdings voraus, dass ihnen aus Brüssel ein derartiger Entscheidungsspielraum eingeräumt wird.

Bei der Debatte um die juristischen Grundlagen für den Vorschlag der Kommission wurde zu Recht bezweifelt, dass – wie die Kommission ansetzt – der Personenverkehr als gewöhnliche Ware betrachtet werden und mit dieser Begründung den Wettbewerbsregeln des Binnenmarktes unterworfen werden kann. Der juristische Bezug ist deshalb so wichtig, da die Frage der Daseinsvorsorge nach dem Subsidiaritätsprinzip geregelt ist und den jeweils zuständigen nationalen Behörden die Entscheidungsbezugnis überträgt. An dieser Frage entzündet sich folglich die Diskussion über die Rechtskonformität des vorgeschlagenen Weges zur Marktöffnung des Personenverkehrs, da hiervon auch unmittelbar die Zulässigkeit von Beihilfen für die Betreiber abhängt. Die Problematik der Beihilfen wird gegenwärtig auf Antrag des deutschen Bundesverwaltungsgerichts vom Europäischen Gerichtshof am Beispiel der Beihilfepraxis in Deutschland rechtlich geprüft. ■

## Dokument der Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen – KOM (2000) 7 – C5-0326/2000-2000 /0212(COD)

Berichtsentwurf im Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr des EP:

Berichterstatter: Erik Meijer; Dokumentennummer PE 286.664

## Markov sprach auf Ratstreffen „Regionalpolitik und Raumplanung“ in Namur (Belgien)



In seiner Eigenschaft als Vizepräsident des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr hatte der Brandenburger PDS-EP-Abgeordnete Helmuth Markov die Möglichkeit, am 13./14. Juli den in Namur versammelten Ministern der 15 EU-Länder, den Präsidenten des Ausschusses der Regionen und der Europäischen Investitionsbank sowie dem zuständigen Kommissar und weiteren Vertretern der Kommission die Sicht des Parlaments

zum Thema „Die wirtschaftliche, soziale und territoriale Kohäsion unter dem Blickwinkel der Erweiterung: eine Herausforderung für die Zukunft der Europäischen Union?“ darzulegen.

Diese wichtige Problematik, die schon heute die Gemüter im EP und in den EU-Ländern sowie in den künftigen Mitgliedern aus Mittel- und Osteuropa bewegt, sollte erstmalig in informellem Rahmen freimütig und offen diskutiert werden, um

sich langfristig der künftig möglichen Vereinbarung für die Politik der wirtschaftlichen und sozialen Kohäsion nach dem Jahr 2006 in der EU anzunähern. Angesichts der krassen Unterschiede in der ökonomischen und sozialen Entwicklung, wonach die mittel- und osteuropäischen Länder gegenwärtig bei durchschnittlich 35 Prozent des EU-Niveaus eingestuft werden, stehen gravierende Herausforderungen vor der bisher praktizierten Politik der wirtschaftlichen und sozialen Kohäsion. Nach Einschätzung der Kommission werden sich nach dem Beitritt die regionalen Ungleichgewichte innerhalb der EU verdoppeln. Entwicklungsrückstand und Umstrukturierung, die Kriterien der beiden wichtigsten Fördertatbestände der Regionen, werden bei 27 Mitgliedsländern mehr Regionen betreffen als bei 15, und das in einem wesentlich größeren Umfang als bisher. Außerdem stehen aus rein technischen Gründen eine Anzahl von Regionen der gegenwärtigen EU nicht mehr auf der Liste der Regionen mit Schwierigkeiten, ohne dass sich ihre reale Lage tatsächlich verbessert hätte.

Diese Situation wirft Fragen der Grundsätze der Förderfähigkeit der Regionen und vor allem der finanziellen Dimension auf. Wie Helmuth Markov betonte, müsse bei allen Überlegungen zur Bewältigung dieser beispiellosen Herausforderung der EU der Gedanke der Solidarität unter den entwickelten und rückständigen Regionen gewahrt bleiben und dürfte keine Zwei-Klassenförderung zwischen bisherigen und neuen Mitgliedern zugelassen werden. Alle Regionen der EU müssten in solidarischem Miteinander zu einer einheitlichen Lösung beitragen. ■

## Sloweniens Transportsektor auf EU-Beitrittskurs

Auf Einladung des Ministers für Transport informierte sich MEP Helmuth Markov, Vize-Präsident des Gemeinsamen Parlamentarischen Ausschusses EU – Slowenien, in seiner Eigenschaft als Berichterstatter für den Ausschuss für Regionalpolitik, Transport und Tourismus des Europäischen Parlaments und Thomas Raack, zuständiger Koordinator der GUE/NGL-Fraktion für den genannten Ausschuss, am 20./21. Juni d.J. über den Stand der Vorbereitung Sloweniens im Transportsektor auf den Beitritt in die EU.

In den Treffen mit dem für die Eisenbahn zuständigen Staatssekretär Dr. Slavko Hanzel, dem Vorsitzenden des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt des Parlaments, Andrej Gerencer, dem kürzlich in den Ruhestand verabschiedeten Staatssekretär für maritime Angele-

genheiten, Edvard Roskar, und dem Generalmanager des Hafens, Koper Bruno Korelic, erhielt er aus erster Hand einen aktuellen Überblick über die großen Anstrengungen und umfangreichen Maßnahmen von Parlament und Regierung zur Übernahme des geltenden EU-Regelwerkes, der noch ausstehenden Arbeiten, dabei auftretender Probleme und respektiver Wünsche der slowenischen Seite an die Verhandlungspartner der EU. Dabei wurde deutlich, daß Slowenien der Erfüllung aller Anforderungen an den Beitritt Priorität einräumt, in seiner Entwicklung weit fortgeschritten ist und bis Mitte 2002 alle juristischen und administrativen Voraussetzungen geschaffen und weitgehend implementiert haben wird. Damit dürfte Slowenien zu den ersten Ländern zählen, die ab 2004 in die EU aufgenommen werden.

### Termine

Am **15. September** veranstaltet die Fraktion GUE/NGL im Kleist-Forum Frankfurt (Oder) eine Konferenz zum Thema „Grenzregionen – Für ein solidarisches Europa“ Mehr Infos bei Andreas Kabus oder Michael Popp (030) 227-73702.

Vom **12. bis 14. September** besucht der Regionalausschuss des Europäischen Parlaments u. a. die Uckermark. Mehr Infos von hmarkov@europarl.eu.int

Die Seiten 3 bis 6 wurden von Dr. Helmuth Markov MdEP und Thomas Raack, Koordinator der Fraktion GUE/NGL erarbeitet.

Kontakt: hmarkov@europarl.eu.int oder traack@europarl.eu.int

**Vorgestellt:  
Linkspartei  
Schweden**

## Erfolgreich im Norden

Mit der Linkspartei Schwedens setzt europarot die Vorstellung der Parteien fort, die in der Konföderalen Fraktion der Vereinten Europäischen Linken/Nordische Grüne Linke des Europäischen Parlaments zusammengeschlossen sind.

Mit drei Abgeordneten ist die schwedische Vänsterpartiet, was auf deutsch Linkspartei heißt, im Europäischen Parlament vertreten. Sie arbeiten dort in der Konföderalen Fraktion der Vereinten Linken mit und bilden – zusammen mit der einen Abgeordneten der dänischen Volkssozialisten und dem Vertreter des finnischen Linksbundes – die Nordische Grüne Linke als einen eigenen Zusammenschluss in der Fraktion. Doch ginge es nach der Linkspartei, so dürften die drei gar nicht in Straßburg bzw. Brüssel sein, hatte sich doch die Partei Mitte der neunziger Jahre vehement gegen den Beitritt Schwedens in die Europäische Union ausgesprochen. Auch heute noch hält sie einen Austritt des Landes für die bessere Lösung, da sie in der Union vor allem eine demokratisch nicht legitimierte Institution sieht, die mitverantwortlich für den rasanten Abbau des schwedischen Wohlfahrtsstaats in den letzten Jahren ist. Doch diese Position war bei der Volksabstimmung über den Beitritt knapp unterlegen. So wurde Schweden 1995 zusammen mit Österreich und Finnland Mitglied der EU. Da die Linkspartei nicht, wie es die Europaabgeordnete Marianne Eriksson einmal formulierte, ein „schlechter Verlierer“ sein wollte, beteiligte sie sich gleichwohl an den Wahlen für das Europäische Parlament und wurde dabei auf Anhieb drittstärkste Partei.

Dass dieses gute Ergebnis keine Eintagsfliege war, hat der rasante Aufstieg der Partei in den letzten Jahren gezeigt. Je mehr sich die Wählerinnen und Wähler von einer Sozialdemokratie abwandten, die nur noch Politik für eine „Neue Mitte“ machen will, um so stärker profiliert sich die Linkspartei als eine wählbare Alternative. Jüngste Meinungsumfragen bescheinigen der Partei einen Wähleranteil von mittlerweile 16%. Damit dürfte sie gegenwärtig die stärkste aller Parteien sein, die in der Konföderalen Fraktion der europä-

schen Linken zusammengeschlossen sind. Mit der Zustimmung zur Politik der Partei wächst auch das Ansehen ihrer führenden Repräsentanten. Die Parteivorsitzende Gudrun Schymann gehört inzwischen zu den beliebtesten Politikern Schwedens.

Als Grundlage für ihren gegenwärtigen Erfolg benennt die Linkspartei vier Eckpunkte:

1. Die Linkspartei ist eine sozialistische Arbeiterpartei. Sie setzt sich insbesondere für Vollbeschäftigung, Verkürzung der Arbeitszeit und für eine Verringerung der Lohnunterschiede ein.

2. Die Linkspartei ist eine feministische Partei. Sie kämpft daher für eine Gesellschaft, die auf der völligen Gleichberechtigung von Mann und Frau beruht.

3. Die Linkspartei ist eine Umweltpartei. Sie spricht sich gegen die Nutzung der Atomkraft aus, und sie fordert ihre Ersetzung durch erneuerbare Energiequellen.

4. Die Linkspartei ist eine internationalistische Partei. Nach ihrer Ansicht stellt die Mitgliedschaft Schwedens in der EU ein Hindernis für die Entwicklung einer echten internationalistischen Politik dar.

Diese Öffnung der Partei für die heutigen Fragen der Ökologie und der Emanzipation hat sicherlich entscheidend zur gegenwärtigen Popularität der Linkspartei beigetragen. Den sich in Schweden Milieupartei nennenden Grünen wurde dabei förmlich das Wasser abgegraben. Diese müssen bei den Wahlen regelmäßig um ihren Einzug in das Parlament bangen. Auf europäischer Ebene dringt die Linkspartei darauf, dass das grüne Element in der Vereinten Linken gestärkt wird. Dem dient ihre Arbeit in der Gruppe der Nordischen Grünen Linken.

Möglich gemacht wurde diese Entwicklung der Partei durch ihre bereits vor Jahrzehnten getroffene Entscheidung, einen eigenen nationalen Weg zu gehen. Als Kom-

munistische Partei 1919 gegründet, blieb sie lange im Bannkreis des sowjetischen Vorbilds. Doch dies änderte sich in den sechziger Jahren. Die „Führungsrolle“ der KPdSU wurde mehr und mehr in Frage gestellt und schließlich zurückgewiesen. Ausdruck fand diese Erneuerung in der Namensänderung der Kommunistischen Partei 1967 in Linkspartei/Kommunisten. 1977 verließ eine gegenüber der Sowjetunion weiterhin loyale Gruppe die Partei. Aufgrund dieser über einen langen Zeitraum entwickelten kritischen Haltung gegenüber dem realen Sozialismus wurde die Linkspartei vom Ende des europäischen Sozialismus 1989-91 bei weitem nicht so stark getroffen, wie andere vergleichbare europäische linke Parteien. 1990 änderten sie ihren Namen in Linkspartei (Vänsterpartiet).

Der jüngste Erfolg hat der Linkspartei aber auch neue Herausforderungen und Schwierigkeiten gebracht. Die schwedischen Sozialdemokraten verfügen seit Jahren über keine eigene Mehrheit mehr im schwedischen Reichstag und sind daher auf die Unterstützung durch die Linkspartei und die Grünen angewiesen. Dem dient ein Abkommen über Tolerierung. Der Einfluss der Tolerierungsparteien auf die konkrete Regierungspolitik ist aber naturgemäß stark begrenzt. Seit Monaten wird nun in der Partei eine Debatte darüber geführt, wie ein Ausweg aus dieser unbequemen Situation aussehen könnte. Es geht um die Alternative: Aufkündigung der Tolerierung und Rückkehr zu einer klaren Oppositionspolitik oder aber Eintritt in die Regierung als Koalitionspartner. Diese Kontroverse überlagert auch die gegenwärtig in der Partei geführte Programmdebatte. Wie man sieht, sind die Probleme der deutschen PDS international gar nicht so einmalig! ■



## Die Abgeordneten der Vänsterpartiet

**Marianne Eriksson** ■ Ehemalige Bürgerbeauftragte der Linkspartei. Europaabgeordnete seit 1995. Mitglied des Vorstands der Konföderalen Fraktion der Vereinten Europäischen Linken/Nordische Grüne Linke. Stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für die Rechte der Frau und Chancengleichheit.

**Herman Schmid** ■ Lektor an der Universität Roskilde. Ehemaliger Rektor der Volks-

hochschule Bona in Motala. Früherer Vorsitzender des Dänischen Soziologenverbandes. Europaabgeordneter seit 1999. Mitglied im Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten.

**Jonas Sjöstedt** ■ Metallarbeiter. Europaabgeordneter seit 1995. Mitglied im Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik. Stellv. Mitglied im Ausschuss für konstitutionelle Fragen.

## kurz &amp; bündig

**Beitrittskandidaten  
zunehmend skeptisch**

Der Fraktionsvorstand der GUE/NGL beriet am 25. und 26. Juni in Prag mit Vertretern linker Parteien aus der Tschechischen Republik, der Slowakischen Republik, aus Polen und Ungarn über die Vorbereitungen der mittel- und osteuropäischen Länder auf den Beitritt in die Europäische Union und die Haltung der Linken dazu zu diskutieren.

Dabei ging es sowohl um die erforderliche Übernahme des geltenden Besitzstandes der Union und sich daraus ergebender ökonomischer, sozialer, regional- und strukturpolitischer Konsequenzen als auch um politische und institutionelle Fragen, darunter Zivilgesellschaft und demokratische Teilhabe der Bürger, außen- und sicherheitspolitische Aspekte, Schengener Abkommen und Sicherung der Außengrenzen.

Angesichts der wachsenden Skepsis der Bürger in den Kandidatenländern gegenüber dem Beitritt und der größer werdenden Besorgnis über die bereits spürbaren sozialen Auswirkungen der Anpassungsprozesse, der Ungewissheit durch sich zeitlich hinziehende Verhandlungen, forderten die Teilnehmer den Dialog untereinander sowie mit den Bürgern in ihren jeweiligen Ländern zu intensivieren und die öffentliche Debatte über die konkreten Verhandlungen mit der EU zu entwickeln. ■

**Erster Dialog der GUE/NGL mit  
dem Sao Paulo – Forum**

Am 9./10. Juli fand in Brüssel das erste offizielle Treffen der GUE-NGL-Fraktion mit dem „Forum Sao Paulo“ statt.

Dieses Forum wurde vor 11 Jahren in Sao Paulo gegründet, nachdem die Arbeiterpartei Brasiliens zu einem „Treffen der linken Parteien und Organisationen Lateinamerikas und der Karibik“ eingeladen hatte. 48 linksgerichtete Parteien und Gruppierungen aus 13 Ländern begannen damals über die Debatte zu wirtschaftlichen, sozialen und politischen Problemen des Kontinents hinaus, gemeinsam an Alternativen zu den konservativen und neoliberalen Gesellschaftsmodellen zu arbeiten, in denen Demokratie und Menschenrechte oberste Priorität erlangen. Das Forum Sao Paulo – benannt nach dem Ort des ersten Treffens – ist heute eines der bedeutendsten linken Diskussionsforen des amerikanischen Kontinents.

Während der Diskussion der GUE/NGL-Fraktion mit den Politikern aus Brasilien, Kolumbien, Kuba, El Salvador, Guatemala, Haiti, Mexiko, Nicaragua, Uruguay und Puerto Rico wurde über die sozialen Auswirkungen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und Lateinamerika, die Entwicklungspolitik und die Rolle der Welthandelsorganisation in diesem Prozess, die Armutsbekämpfung, die Bedingungen und Möglichkeiten für eine nachhaltige Entwicklung und über den Kampf um die Um-

## I M P R E S S U M

## Europäisches Parlament



Herausgegeben  
von der PDS-Delegation  
in der Konföderalen Fraktion der  
Vereinten Europäischen Linken/  
Nordische Grüne Linke (GUE/NGL)

Rue Wiertz,  
ASP 09 G 218,  
B-1047 Brüssel,  
Belgien  
<http://www.pds-europa.de>

V.i.S.d.P. Sylvia-Yvonne Kaufmann  
Redaktionsschluss: 30. August 2001  
Fotos: Pressefotos Post AG  
Satz & Gestaltung: Michael Pickardt  
Druck: Druckhaus Schöneweide  
Auflage: 43.000

setzung des Kyoto-Protokolls, aber auch über die Erweiterung der Europäischen Union, ihre Reform und die Konsequenzen für die Linken gesprochen.

In der Debatte ist wiederholt gefordert worden, gemeinsam die Werte und Inhalte sozialistischer Politik zu bestimmen. Zum nächsten Treffen des Forums im Dezember 2001 in Havanna wurde die Fraktion GUE/NGL eingeladen. ■

**Buch  
aktuell**

**Grundrechte in Europa**

Brüssel greift immer stärker in unser Alltagsleben ein, sei es im Beruf, in Bildung oder Freizeit. Deshalb sollten wir unsere politischen und sozialen Rechte, wie sie in der im Dezember 2000 verabschiedeten Grundrechtecharta der EU verankert sind, sehr genau kennen. Die Charta, die das Verhältnis der EU zu ihren Bürgerinnen und Bürgern regelt, könnte überdies den Kern einer künftigen EU-Verfassung bilden. Sie ist das erste europäische Dokument, in dem – ausgehend von der Unteilbarkeit der Grund- und Menschenrechte – bürgerliche, politische und soziale Rechte in einem Text gleichrangig behandelt werden.

Der soeben von Sylvia-Yvonne Kaufmann (PDS), stellv. Vorsitzende der

GUE/NGL-Fraktion im Europäischen Parlament im Europa Union Verlag herausgegebene Band ist die erste deutschsprachige Publikation, die authentisch und detailliert über das Entstehen der Grundrechtecharta informiert. Leserinnen und Lesern wird vermittelt, wie vielfältig, komplex und spannend jene Fragen sind, die ihre Rechte gegenüber der EU betreffen. Aufgezeigt werden sowohl die Stärken der Charta als auch ihre Schwächen. Nachvollziehbar wird, wie konfliktgeladen sich die Diskussion über die Aufnahme sozialer Rechte gestaltete. Fast alle Autorinnen und Autoren verschiedener Nationen und Parteien – Abgeordnete aus sechs Fraktionen des EP und eines Vertreters des Europarates – gehörten dem Konvent an, der

die Grundrechtecharta erarbeitete. Sie berichten über geführte Auseinandersetzungen, gesammelte Erfahrungen und ihre Vorstellungen, die sie künftig mit der Charta verbinden. Ein weiterer Vorzug dieser Publikation ist, dass sie neben dem Chartatext in einem Anhang die Texte aller wesentlichen europäischen Abkommen enthält, die die Grundrechte, Sozialrechte, Grundfreiheiten und Menschenrechte betreffen und auf die sich die Grundrechtecharta stützt. ■

**Grundrechtecharta der Europäischen Union: Mitglieder und Beobachter des Konvents berichten / Sylvia-Yvonne Kaufmann (Hrsg.), 2001 Europa Union Verlag GmbH Bonn, Bestellnummer: ISBN 3-7713-0598-5**