

Universität Hamburg
Fachbereich Erziehungswissenschaft
Sommersemester 2004

**Sollte der Öffentliche Personennahverkehr eine staatliche oder
eine privatwirtschaftliche Aufgabe sein?**

Eine Unterrichtseinheit zum Binnenmarkt der Europäischen Union

Ein Unterrichtsentwurf von:
Hinrich Kindler (mail@hinkin.de) und
Tobias Schöffmann (T.Schoeffmann@gmx.de)

Gliederung

1. Einleitung.....	2
2. Zur Gesamtplanung	
2.1. Begründung der Themenwahl.....	4
2.2. Sachanalyse.....	5
2.3. Zur Dramaturgie der Unterrichtseinheit	8
3. Planung, Durchführung und Auswertung der Doppelstunden	
3.1. Erste Doppelstunde: Was verändert sich bei der Hochbahn?	9
3.1.1. Planung.....	9
3.1.2. Alternativen	10
3.2. Zweite Doppelstunde: Welche Folgen könnte eine Privatisierung des ÖPNV haben?.....	11
3.2.1. Planung.....	11
3.2.2. Alternativen	14
3.3. Dritte Doppelstunde: Wer entscheidet in der EU?	15
3.3.1. Planung.....	15
3.3.2. Alternativen	19
3.4. Vierte Doppelstunde: In welchem Verhältnis sollten Wirtschaft und Politik zueinander stehen?	19
3.4.1. Planung.....	19
3.4.2. Alternativen	20
4. Zusammenfassung: Einen toten Sachverhalt lebendig machen.....	21
5. Literatur	22
6. Anhang: Arbeitsblätter I bis VIII	

1. Einleitung

Jugendliche sind „nicht sicher, ob Europa wirklich etwas mit ihrem Alltag und ihrem Leben zu tun hat. Deshalb interessieren sie sich nur mäßig für das Thema.“¹ Diese Feststellung aus der *Shell Jugendstudie* des Jahres 2000 gab den Anstoß, eine Unterrichtseinheit zur Europäischen Union zu konzipieren, die den Schülern die Bedeutung der EU für ihr tägliches Leben an einem konkreten Beispiel verdeutlicht.

Diese Absicht steht in Übereinstimmung mit dem Hamburger Rahmenplan für Gemeinschaftskunde in der gymnasialen Oberstufe.² Dort wird unter dem Stichwort „Europa“ folgendes Lernziel genannt: „Die Schülerinnen und Schüler sind in der Lage, für einen konkreten politischen Bereich den Ablauf des Entscheidungsprozesses in der EU an einem Fall nachzuvollziehen“ (S. 29). Auch die Redakteure der *Informationen zur politischen Bildung* betonen die Notwendigkeit zur didaktischen Reduktion. Diese sollte unter den Gesichtspunkten „Gegenwartsbezug und Zukunftsbedeutung“, „eigene Erfahrungen [der Schüler]“, „exemplarische Konzentration“ und „Zusammenhangwissen“ stattfinden (Renner 2002: 63).

Obwohl also weitestgehende Einigkeit darin besteht, dass der Inhalt „Europäische Union“ beispielhaft in einem abgegrenzten Politikfeld unterrichtet werden sollte, findet sich in den von uns zu Rate gezogenen Schulbüchern³ keine Planung, die dieser Anforderung genügt. Die vorliegende Unterrichtskonzeption versucht Abhilfe zu schaffen, indem sie die Entscheidungsverfahren und Kompetenzen der EU-Institutionen sowie die Auswirkungen von Liberalisierungs- und Privatisierungsbestrebungen auf dem EU-Binnenmarkt am Beispiel des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verdeutlicht. Die Frage, die als Überschrift über den geplanten vier Doppelstunden stehen könnte, lautet: „Sollte der ÖPNV eine staatliche oder eine privatwirtschaftliche Aufgabe sein?“ Die Argumente, die für dieses Thema sprechen, werden im Rahmen eines Gesamtüberblicks über die Einheit ausführlich dargelegt

¹ Jugend 2000, 13. Shell Jugendstudie, Opladen 2000, S. 17f. zitiert nach: Floren, Franz-Josef 2002: Politik 3. Ein Arbeitsbuch für den Politikunterricht. Schönigh, Paderborn, S. 204.

² Im Rahmenplan Politik/Gesellschaft/Wirtschaft für die Sekundarstufe I an Hamburger Gymnasien ist die Europäische Union nicht explizit als Inhalt vorgesehen, sondern findet sich nur als Querschnittsbereich wieder, der in jedem Unterrichtsfach behandelt werden sollte.

³ Einige Schulbücher, in denen wir nach Unterrichtsmaterial und -modellen suchten, waren:

Bärenbrinker, Frank u.a. 1998: Politikbuch 3. Cornelsen, Berlin.

Floren, Franz-Josef u.a. 2002: Politik 3. Ein Arbeitsbuch für den Politikunterricht. Schönigh, Paderborn.

Kaiser, Heinz u.a. 1999: Zukunft gestalten – Politik. Methodenorientiertes Lernen. Kieser, Neusäß.

Mattes, Wolfgang (Hrsg.) 2001: Politik erleben. Sozialkunde. Ferdinand Schönigh, Paderborn.

Szczepanek, Norbert u.a. 1999: Durchblick. GSW Geschichte/Politik/Erkunde 10. Hauptschule Niedersachsen. Westermann, Braunschweig.

(Kapitel 2). Dieser Überblick beinhaltet auch die Sachanalyse sowie die Dramaturgie des Unterrichtsverlaufs. Anschließend folgt die Einzelplanung der vier Doppelstunden mit einer kurzen Darstellung von Alternativmöglichkeiten und einem Verweis auf die jeweils zu verwendenden Materialien, die sich gesammelt am Ende dieses Dokuments befinden.

Die vorliegende Unterrichtseinheit wurde im Rahmen eines Integrierten Schulpraktikums unter der Leitung von Prof. Dr. Tilman Grammes am Fachbereich Erziehungswissenschaft der Universität Hamburg entwickelt. Wesentliche Anregungen stammen von Horst Leps, unserem Mentor am Gymnasium Ohlstedt, wo dieser Entwurf in der Klasse 10b im Frühjahr 2004 erprobt wurde. Herrn Leps und Herrn Grammes sei an dieser Stelle unser Dank für ihre engagierte Unterstützung ausgesprochen.

Hamburg im Juli 2004

Hinrich Kindler

Tobias Schöffmann

2. Zur Gesamtplanung

2.1. Begründung der Themenwahl

Mehrere Kriterien sollten bei der Wahl eines Unterrichtsthemas zur Europäischen Union berücksichtigt werden: Neben den grundsätzlichen Anforderungen des Schülerinteresses und der Aktualität sollte der Inhalt vor allem auch konflikthaltig sein (gerade weil die Europäische Union in vielen Schulbüchern einseitig als harmonisches Bündnis dargestellt wird). Ferner sollte der häufig unterschätzte Einfluss der EU auf den Alltag der Schüler im Unterricht deutlich werden.

Die Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erfüllt die genannten Kriterien, darüber hinaus lassen sich zentrale Aspekte des europäischen Binnenmarktes – die Möglichkeiten, die er expandierenden Unternehmen bietet, und die Risiken, die unter dem Stichwort „Sozialdumping“ vor allem Arbeitnehmern drohen – am Beispiel ÖPNV gut aufzeigen.

Mit der Entscheidung zugunsten des Themas „Sollte der ÖPNV eine staatliche oder eine privatwirtschaftliche Aufgabe sein?“ wird auch die wirtschaftliche Dimension der Europäischen Union berücksichtigt. In diesem Punkt entspricht die Einheit also dem didaktischen Konzept von Klaus-Peter Kruber (2001: 3), der betont: „Wirtschaft und Politik sind symbiotisch aufeinander bezogen.“ Gerade im ÖPNV lässt sich die Sphäre des Privaten nur schwer von der des Staates abgrenzen. Selbst in einem völlig deregulierten Nahverkehrsmarkt fahren die privaten Unternehmen immer noch auf öffentlichen Straßen und arbeiten im Auftrag der Kommunen, die zur Bereitstellung eines angemessenen ÖPNV verpflichtet sind. Das Problem des nicht rentablen ÖPNV ist folglich ein grenzüberschreitendes Phänomen, das aus der politischen, wirtschaftlichen und normativen Perspektive gleichzeitig betrachtet werden muss. Letztlich kann man sich dabei die Frage stellen, welche Aufgaben der Staat überhaupt noch übernehmen soll.

Ein weiteres Argument für dieses Thema ist seine Aktualität: Der von der Europäischen Kommission vorgelegte Verordnungsentwurf zur Neuordnung des ÖPNV in der EU wird vermutlich in naher Zukunft vom Ministerrat diskutiert. Dies versicherte uns zumindest ein Experte des *Kompetenz Center Wettbewerb* – eine Beratungsagentur, die den europäischen Markt im ÖPNV beobachtet.⁴ Den Schülern bietet sich hier, anders als bei einem

⁴ Für weitere Informationen zum Kompetenz Center Wettbewerb siehe Homepage: www.kcw-online.de.

abgeschlossenen Prozess, wie z.B. der Liberalisierung des Strommarktes, die Möglichkeit, Politik nicht ausschließlich als Ergebnis (policy), sondern auch als dynamischen Prozess (politics) zu begreifen, der wiederum von den gegebenen Bedingungen und Institutionen abhängig ist (polity).

Mit den zwei in starkem Kontrast stehenden Fallbeispielen Gerd Z. und Frank Simon kann gezeigt werden, dass Entscheidungen, die auf höchster europäischer Ebene getroffen werden, sehr wohl Auswirkungen auf unteren Ebenen haben. Die EU bekommt ein Gesicht. Auch wenn man einwenden mag, dass wenige Schüler – zumal in Gymnasien – von einer Karriere als Busfahrer träumen, hat die Entscheidung über eine Liberalisierung des ÖPNV immer noch erheblichen Einfluss auf die Schüler in ihrer Rolle als Kunden. Insbesondere in dünn besiedelten Gebieten, wo sich der Bus- und U-Bahnbetrieb für private Anbieter finanziell nicht lohnen wird, steht die Versorgung der Bevölkerung mit angemessenem Nahverkehr in Frage.

2.2. Sachanalyse

Die Liberalisierung von Dienstleistungen im Bereich der so genannten öffentlichen Daseinsvorsorge (Strom, Wasser, Telekommunikation, Post und eben ÖPNV) zählt zu den umstrittensten Themen innerhalb der EU. Einerseits ist der staatlich betriebene ÖPNV hochgradig defizitär, was in Zeiten leerer Gemeindegassen ein besonders starkes Argument für Privatisierung ist. Andererseits hat die vollständige Deregulierung in Großbritannien gezeigt, dass ein unkontrollierter ÖPNV-Markt erhebliche Risiken mit sich bringt: Vernachlässigung von Qualität und Sicherheit, mangelhafte Integration der Angebote durch Parallelbetrieb auf einigen Strecken, sinkende Gehälter, Verdrängung kleiner Unternehmen, Fehlkalkulationen und teure Nachfinanzierung (vgl. Kemnitz 2004).

Dem Ministerrat liegt derzeit ein Verordnungsentwurf vor, der den öffentlichen Nahverkehr EU-weit vereinheitlichen soll. Die Europäische Kommission beabsichtigt mit diesem Entwurf die Aufgabenträger des ÖPNV (in Deutschland sind dies die Kommunen) zu verpflichten, Aufträge, bzw. Konzessionen für bestimmte Strecken europaweit auszuschreiben. Ziel ist eine Harmonisierung der derzeit sehr unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen und eine Senkung der Kosten (vgl. Kommissionsvorschlag vom 26. Juli 2000: 10). Derzeit können die deutschen Kommunen den Auftrag zur Bereitstellung des ÖPNV erfüllen, indem sie den Auftrag selbst erfüllt (z.B. durch ein eigenes Unternehmen wie die Hamburger Hochbahn),

indem sie den Auftrag direkt vergeben oder indem sie ihn ausschreiben (vgl. Arbeitsblatt VI: „Momentane Vergabe und Finanzierungspraxis“). Das Europäische Parlament, das im Mitentscheidungsverfahren gemäß Art. 251 des EG-Vertrags an der Gesetzgebung beteiligt ist, hat sich für einen Erhalt der Wahlfreiheit der Kommunen ausgesprochen. Als Folge einer Verpflichtung zur Ausschreibung wird befürchtet, dass die staatlichen und zumeist kleinen Betriebe in einem Wettbewerb mit großen Konzernen verdrängt werden (vgl. die Stellungnahme der sozialdemokratischen Europaparlamentsmitglieder Bernhard Rapkay und Jutta Haug, die im Anhang dieses Berichts enthalten ist).

In Hamburg hatte die Entwicklung auf europäischer Ebene bereits einige Auswirkungen. Die Hochbahn, ein staatliches Unternehmen, betreibt das gesamte U-Bahn-Netz der Hansestadt, über 100 Buslinien und befördert mehr als 350 Millionen Fahrgäste im Jahr. Finanziert wird diese Leistung aus den Fahrgeld-Einnahmen. Diese reichen aber nicht aus, um den gesamten Fahrbetrieb abzudecken, da auch unrentable Strecken in fahrgastärmere Randgebiete bedient werden müssen. Deshalb kommt der Hochbahn von der Stadt Hamburg jährlich ein variabler Defizitausgleich zu.

Da wichtige Faktoren wie die Anzahl der Fahrten, Streckenführung und Fahrkartenpreis nach Vorstellung der Kommission auch im Wettbewerbsmarkt weiterhin politisch, d.h. von der Kommune und nicht dem Verkehrsbetrieb selbst bestimmt werden soll, bleibt den betroffenen Unternehmen nicht viel Spielraum, um die eigenen Kosten zu senken. Ein Hochbahn-Mitarbeiter der Abteilung Unternehmensstrategie gestand uns offenherzig: „Die wichtigste Stellschraube sind die Personalkosten.“ Um auch unter den neuen Bedingungen weiterhin existieren zu können, verfolgt die Hochbahn daher seit Mitte der 90er eine Umstrukturierungspolitik, die eine schlankere Verwaltung und allgemein wettbewerbsfähige Personalkosten zum Ziel hat. Es gelang der Unternehmensführung, das jährliche Defizit von 160 Millionen Euro (1995) auf 70 Millionen Euro zu senken (2002). Dafür wurden jedoch drastische Maßnahmen ergriffen, die innerhalb der Belegschaft zu erheblichen Spannungen führten.

Statt 37 arbeiten die Busfahrer jetzt 40 Wochenstunden, und das bei rund 250 Euro weniger Gehalt. Wie der Hochbahn-Vorstand Günter Elste in einem Interview mit der Unternehmensberatung McKinsey einräumt (Driesen 2003: 87), war dies nur aufgrund negativer Erfahrungen in der Vergangenheit möglich: „Die Gewerkschaft war zu kostensenkenden Tarifvereinbarungen bereit, weil sie die Folgen liberalisierter Märkte aus dem Schiffsverkehr kannte. Als holländische Schlepper im Hamburger Hafen vor Jahren ihre

Dienste unter Wettbewerbsbedingungen anboten, mussten viele einheimische Betriebe schließen.“

Dennoch war die Einwilligung in Mehrarbeit ohne Lohnausgleich nicht so unumstritten, wie sie vom Hochbahnchef geschildert wird: In einem Gespräch mit einem Verdi-Mitarbeiter erfuhren wir, dass zahlreiche Mitglieder aus der damaligen ÖTV als Zeichen des Protests ausgetreten waren. Innerhalb der Belegschaft der Hochbahn war es zu heftigen Auseinandersetzungen über die Frage gekommen, wie man auf den neuen Kurs der Unternehmensleitung reagieren sollte. Das Dilemma, ob man die Verschlechterungen der Arbeitsbedingung stillschweigend hinnimmt oder streikt und damit die Existenz des ganzen Unternehmens gefährdet, sollte nach unserer Vorstellung im Klassenraum wiederaufleben.

Zu diesem Zweck interviewten wir den Busfahrer Gerd Z., der seit 26 Jahren bei der Hochbahn arbeitet (siehe Arbeitsblatt I). Im Gespräch stellte sich heraus, dass er auf vielerlei Weise unter der Umstrukturierungspolitik seines Arbeitsgebers leidet. Mehr noch als die gestrichene Pause und das gekürzte Gehalt fehlt ihm die Anerkennung für seine langjährige Arbeit. Er bedauert, dass sich das Betriebsklima im Zuge der Umstrukturierung rapide verschlechtert hat, weil die Arbeitnehmer gegeneinander aufgebracht wurden: So kam es Ende der 90er zum Konflikt zwischen den seit mehreren Jahren beschäftigten Busfahrern und den Neuestellten. Letztere hatten auf Gleichbehandlung geklagt, da sie zwei Gehaltsstufen unter ihren älteren Kollegen standen, aber die gleiche Arbeit leisteten. Aufgrund der Klage der jüngeren Kollegen kam es bei den Busfahrern nachträglich zu einer Angleichung der Löhne: Während die Neuestellten hochgestuft wurden, wurden die Langzeitbeschäftigten eine Stufe herabgesetzt.

In diesen Aussagen Gerds zeigt sich auch, dass die Hochbahn die gesamtwirtschaftliche Lage in gewisser Weise ausnutzt. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Arbeit kann sie es sich leisten, die Löhne zu senken und die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern – die Neuestellten sind froh, überhaupt einen Job zu haben, die alten und deshalb teuren Arbeitnehmer werden zur Teilzeitarbeit gedrängt.

Als Gegenpol zu dem von uns geführten Interview gaben wir den Schülern einen Ausschnitt aus der Mitarbeiterzeitung, die von der Hochbahn-Presseabteilung herausgegeben wird (siehe Arbeitsblatt I). Der dort portraitierte Stellwerksaufseher Frank Simon stellt den Prototypen des idealen Mitarbeiters dar. Er hat sein gesamtes Verhalten den Bedürfnissen des Unternehmens angepasst: Frank macht jetzt sogar das Licht aus, um für die Hochbahn Geld zu sparen. Der „Wert wirtschaftliches Denken und Handeln“ wird von Frank explizit als Voraussetzung für den Fortbestand des Unternehmens im Wettbewerb und den Erhalt der

Arbeitsplätze genannt. Er verweist damit direkt auf die Dilemmasituation, in der er und seine Kollegen sich befinden.

2.3. Zur Dramaturgie der Unterrichtseinheit

Die Unterrichtseinheit ist Anlehnung an die Form der kategorialen Konfliktanalyse nach Hermann Giesecke gestaltet. Vom konkreten Fall der Hamburger Hochbahn ausgehend, soll auf die größeren Strukturen und Prozesse übergeleitet werden, denen ein solches Unternehmen, seine Angestellten und Kunden unterworfen sind. Ein derartiges induktives Vorgehen entspricht auch den didaktischen Vorstellungen von Klaus-Peter Kruber, der exemplarische Unterrichtskonzeptionen fordert, mit denen sich das jeweils zugrunde liegende Allgemeine aufzeigen lässt (vgl. Kruber 2001: 1 f.).

Am Anfang steht das Phänomen, das alle Dimensionen (Akteure, Institutionen, Strukturen) und den existenziellen Bezug der Schüler zu ihnen umfasst. Hierbei ist zu bedenken, dass der exemplarische Charakter des Falles Hochbahn im Sinne einer kategorialen Bildung erkannt werden muss. Zugleich darf das Schicksal von Frank und Gerd aber nicht von vornherein als ein *beliebiges* Beispiel abgetan werden, weil ansonsten die emotionale Identifikation der Schüler mit den Angestellten misslingt.

Der weitere Verlauf dieser Stunde wie auch die gesamte Einheit orientiert sich am *Pulsschlagtheorem*, nach dem die abwechselnde Behandlung von Konkretem und Abstraktem für Schüler besonders eingängig ist. Das Exempel Hochbahn wird mittels einer Graphik in Bezug zu den allgemeinen Prinzipien des europäischen Binnenmarktes gesetzt.

In der zweiten Doppelstunde erfährt das Phänomen Liberalisierung eine erneute Konkretisierung durch die Gegenüberstellung von zwei sehr gegensätzlichen Darstellungen der Folgen der Privatisierung des ÖPNVs in Dänemark.

Über den Vergleich der unterschiedlichen Vergabepaxen in Deutschland und Dänemark wird dann der Bezug zu den Absichten der Europäischen Kommission hergestellt. Hierfür werden in der dritten Doppelstunde die Institutionen der EU und der Gang der Gesetzgebung zunächst allgemein und dann am Beispiel des Kommissionsentwurfs zur Neuordnung des ÖPNVs verdeutlicht.

In der vierten Doppelstunde soll das Thema eine Öffnung erfahren, indem die allgemeine und normative Frage gestellt wird, wer auf welcher Ebene über die Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen entscheiden sollte. Wenn die Schüler diese Entscheidung einzig

wirtschaftlichen Kräften überlassen wollen, stellt sich darüber hinaus die Frage, welche Aufgaben der politischen Dimension überhaupt noch zugerechnet werden können.

3. Planung der vier Doppelstunden

3.1. Erste Doppelstunde: Was verändert sich bei der Hochbahn?

Material:

Arbeitsblatt I: - Porträt Frank Simon aus HOCHBAHNaktuell; Mitarbeiterzeitung der Hochbahn, Februar 2004
- Interview mit Busfahrer Gerd Z.; geführt von Tobias Schöffmann und Hinrich Kindler

Arbeitsblatt II: - „Die Entwicklung im Markt“; zusammengestellt aus verschiedenen Pressemitteilungen der Hochbahn (vgl. www.hochbahn.de)
- „Der Binnenmarkt - ein Raum ohne Grenzen“; Graphik aus dem Schulbuch Kaiser (1999: 204).

3.1.1. Planung

Zu Beginn der Stunde wird Arbeitsmaterial I ausgeteilt: Eine Gegenüberstellung des Stellverkaufsehers Frank Simon und des Busfahrers Gerd Z. Nach dem lauten Vorlesen der beiden Texte durch drei Schüler ergeben sich Fragen, die zum Thema der Unterrichtseinheit hinführen sollen. Was ändert sich bei der Hochbahn? Wer ist davon betroffen? Was ändert sich für den Kunden? Wer entscheidet über die Änderungen? Diese Fragen sollen nicht am Ende der ersten Stunde geklärt sein, sondern sich über die gesamte Einheit ziehen.

Wichtig bei der Behandlung des ersten Arbeitsblattes ist das emotionale „Andocken“ der Schüler. Durch das mit dem Busfahrer geführte Interview soll das Phänomen in das Klassenzimmer geholt werden. Die Schüler haben so nicht den Eindruck, sie würden über irgendein beliebiges Schicksal reden, sondern sehen den konkreten Fall direkt vor sich.

Der Unterschied zwischen den Aussagen von Frank Simon und Gerd Z. bringt den Schülern die Frage nahe, wie es denn sein kann, dass zwei Mitarbeiter des gleichen Betriebes über den gleichen Sachverhalt so unterschiedlich denken. Hier liegt auch ein Metalehrziel dieser ersten Stunde: Durch die Analyse der Quellen können die Schüler zwischen einem tatsächlich

geführten Interview und einem beschönigenden Artikel aus einer offiziellen Betriebszeitung unterscheiden: Die Schüler lernen „zwischen den Zeilen“ zu lesen. Wichtig ist an dieser Stelle auch die Diskussion über Begriffe wie Altersteilzeit und den angeblichen Wert „wirtschaftliches Handeln“ (Simon-Porträt). Stichworte zu den Positionen von Gerd und Frank werden zur Verdeutlichung an der Tafel gesammelt.

Weitere Fragen zur Umstrukturierung bei der Hochbahn ergeben sich aus dem anschließend verteilten zweiten Arbeitsmaterial, einem Artikel über die Unternehmensstrategie „Hochbahn 2010“ und einer Graphik über den europäischen Binnenmarkt. Der Hochbahn-Text wird wieder laut von einem Schüler vorgelesen. Im Anschluss werden wichtige Begriffe wie zum Beispiel „Restrukturierungsprozess“ und „National Player“ im Unterrichtsgespräch geklärt. Danach versuchen die Schüler, die Informationen, die sie aus den zuvor besprochenen Texten gewonnen haben, auf die Graphik über den Europäischen Binnenmarkt anzuwenden. Durch die Auseinandersetzung mit der Graphik sollten die Schüler erkennen, dass die Privatisierung der Hochbahn nur ein Teil mehrerer Änderungsprozesse zur Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes ist.

3.1.2. Alternativen

Ein Defizit der vorliegenden Materialien liegt darin, dass sie keine klaren Arbeitsaufträge an die Schüler beinhalten. Der Unterricht läuft Gefahr zu einer „Quizveranstaltung ohne Preis“ (Grell/Grell) zu mutieren, da die Schüler anfangs noch keinerlei Wissen über die Liberalisierungsbestrebungen im Bereich des ÖPNV haben und die Lehrkraft so der Versuchung ausgesetzt ist, fragend-entwickelnd auf das Ziel der Stunde hinzuarbeiten.

Als Verbesserung wäre ein Rollenspiel denkbar, bei dem die Klasse auf die Positionen von Frank und Gerd aufgeteilt wird und nach einer kurzen Lese-Phase (in der nur die Aussagen der eigenen Position zugänglich sind) aus der Perspektive der Betroffenen miteinander diskutiert. Auf diese Weise wäre auch der Wechsel vom Reden *über* eine Sache zum Handeln *in* der Sache vollzogen, die emotionale Identifikation mit den Arbeitnehmern somit noch stärker.

3.2. Zweite Doppelstunde: Welche Folgen könnte eine Privatisierung des ÖPNV haben?

Material:

Arbeitsblatt III: - Tabellenvorlage

Arbeitsblatt IV: - Artikel McKinsey (gekürzte Fassung des Textes, der auch in der Sachanalyse zu finden ist)

Arbeitsblatt V: - Artikel Stuttgarter Nachrichten (gekürzte Fassung eines Artikels vom 26. Februar 2003)

3.2.1. Planung

Das Hauptziel dieses Abschnittes der Einheit ist, dass die Schüler die Vor- und Nachteile der Privatisierung kennen lernen, indem sie die beiden Artikel miteinander vergleichen. Hierbei sollen die Probleme des staatlichen ÖPNV und die Lösungen, die die Unternehmensberatung McKinsey in der Privatisierung sieht, sowie die negativen Folgen einer Privatisierung laut Stuttgarter Nachrichten den jeweils betroffenen Personengruppen zugeordnet werden.

Letztlich sollen die Schüler durch die zu erwartenden Schwierigkeiten bei der Zuordnung der Phänomene zu den verschiedenen Kategorien die Komplexität des Themas erfassen und das Bewusstsein entwickeln, dass es weder monokausale Erklärungen für Probleme noch eindeutig richtige Lösungen gibt.

Indem die Schüler im Internet Informationen über die Quelle „McKinsey“ recherchieren (dies war Teil der vorangegangenen Hausaufgabe), sollen sie einen kritischen Umgang mit Texten erwerben. Auch der Vergleich der beiden Texte mit ihren sehr gegensätzlichen Aussagen dient diesem Ziel: Die Schüler erkennen, dass es in der politischen Sphäre nicht die eine objektive Wahrheit gibt und dass Quellen nicht als Fakten, sondern als Meinungen verstanden werden sollten, die oftmals durch bestimmte Interessen der Autoren geprägt sind.

Zu Beginn der Stunde wird nach einer kurzen Wiederholung der vergangenen Stunde das aktuelle Thema „Welche Folgen könnte eine Privatisierung des ÖPNVs haben?“ an die Tafel geschrieben. Der McKinsey-Text war den Schülern bereits in der vorangegangenen Stunde mit folgender Hausaufgabe ausgeteilt worden:

1. Welche Gruppen sind von der Privatisierung des ÖPNVs in Kopenhagen betroffen?
2. Welche Folgen hat die Entwicklung für die betroffenen Gruppen?
3. Was könnt ihr über die Quelle des Textes herausfinden (z. B. Internetrecherche)?

Vor der Besprechung der Hausaufgabe sollen Verständnisprobleme, die beim Lesen des Textes aufgetaucht sind, in der Klasse geklärt werden. Mögliche Schwierigkeiten sind zu erwarten bei den Worten: Pfründe (Zeile 27), Kämmerer (Z. 36), konsolidiert (Z. 66), Subvention (Z. 82).

Anschließend wird die erste Aufgabe im Plenum besprochen. Die Schüler tragen die vier betroffenen Gruppen (Stadt/Gemeinde, Verkehrunternehmen, Arbeitnehmer und Kunde) zusammen.

Die zweite Aufgabe besprechen die Schüler mit ihrem Nachbarn und übertragen ihre Ergebnisse in vorgefertigte Tabelle, die an diesem Punkt ausgeteilt wird.

Nach einer Bearbeitungszeit von 10 Minuten werden die Ergebnisse im Plenum gesammelt und von der Lehrkraft auf einer Overhead-Folie gesichert. Als mögliche Stichpunkte könnten bei diesem ersten Text folgende genannt werden:

Betroffene	Probleme des staatlichen ÖPNV laut McKinsey	Folgen einer Privatisierung des ÖPNV laut McKinsey
Stadt / Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> - chronisch defizitär: Kostendeckung 60-70% - durch sinkende Steuereinnahmen kaum noch zu finanzieren - Veränderung schwierig 	<ul style="list-style-type: none"> - Wettbewerb dadurch günstig -Entlastung öffentl. Kassen / sinkender Subventionsbedarf (von 50 auf 25 Prozent)
Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> - schwerfällig - Veränderung schwierig (verschiedene Interessen) - häufige Streiks 	<ul style="list-style-type: none"> - „abgespeckte Verwaltungsapparate“ (Stichwort: Synergieeffekte, schlankes Unternehmen) - für kleine U.: Insolvenz, Übernahme - für große U.: neue Märkte und Beteiligungsmöglichkeiten
Arbeitnehmer	<ul style="list-style-type: none"> - wollen ihren Status verteidigen („Pfründe“) 	<ul style="list-style-type: none"> (nur angedeutet: Lohnkürzung, keine Streikmöglichkeit)

Kunde	-,„sinkende Qualität, häufige Streiks, steigende Preise“ - „unattraktiv, verspätungsanfällig, leer oder überfüllt“	- „kundenfreundlich und effizient“ (steigende Qualität und sinkende Preise) - „Ansprüche finden Gehör“
-------	---	--

Falls manche Aspekte beim Zusammentragen nicht genannt werden oder die Diskussion erlahmt, kann das Klassengespräch mit einigen provokanten Fragen angeregt werden. So ließe sich auf die Ausblendung der Sicherheitsaspekte hinweisen, indem man fragt, wie die Schüler die Idee einer vollautomatischen U-Bahn bewerten. Was geschieht bei einem Notfall?

Außerdem könnte der Lehrer fragen, was sich hinter der Formulierung „der Markt hat sich konsolidiert“ (Z. 67) verbirgt und so die beschönigende Darstellung der Marktkonzentration thematisieren. Mit einem Verweis auf den letzten Absatz ließe sich auch die Frage stellen, welche Möglichkeit Betreiber überhaupt noch haben, Gewinn zu erwirtschaften, wenn Fahrpreise, Anzahl und Richtung der Fahrten festgelegt sind. An dieser Stelle könnte die Lehrkraft einige Begriffe aus dem Jargon von Unternehmensberatern in den Raum stellen („Synergieeffekte“, „schlankes Unternehmen“, „die wichtigste Stellschraube sind die Personalkosten“) und die Bedeutung dieser Floskeln von der Klasse debattieren lassen.

Wenn die Tabelle ausgefüllt ist und in einem kurzen Zwischenfazit festgestellt wurde, dass der Text einseitig ist, da er Sicherheitsrisiken, die Folgen des Unternehmenssterbens und Arbeitnehmerprobleme ausblendet, wird der dritte Teil der Hausaufgabe im Plenum besprochen. Was ist McKinsey und was bedeutet das für diesen Text? Die Schüler sollen hierbei erkennen, dass McKinsey als Unternehmensberatung ein Interesse an freiem Wettbewerb in möglichst vielen Bereichen hat. Unter dem entstehenden Druck sind auch Verkehrsunternehmen potentielle Kunden von McKinsey.

Anschließend wird der Artikel aus den Stuttgarter Nachrichten verteilt und im Plenum gelesen. Die Schüler erhalten eine Viertelstunde Zeit, um gemeinsam mit ihrem Nachbarn die dritte Spalte der Tabelle auszufüllen. Dann werden die Ergebnisse im Plenum zusammengetragen.

Zu nennende Stichpunkte aus dem Artikel der Stuttgarter Nachrichten sind:

Betroffene	Folgen einer Privatisierung des ÖPNV laut Stuttgarter Nachrichten
Stadt / Gemeinde	- Absagen - Vertragsbruch durch das Unternehmen - teure Nachfinanzierung
Verkehrs- unternehmen	- Streiks - Fehlkalkulation - Bankrott
Arbeitnehmer	- Ungleichbehandlung
Kunde	- Streiks - Absagen / Unzuverlässigkeit - Sicherheitsrisiko

Beim Zusammentragen der Ergebnisse könnten zu folgenden Punkten kurze Lehrervorträge erfolgen:

- Fehlkalkulation der Unternehmen durch Kostendruck und Distanz zwischen Verwaltung und Einsatzort: Stichwort „schlankes Unternehmen“.
- Nachfinanzierung bei Vertragsbruch am Beispiel Großbritannien: Städte sehen sich als Aufgabenträger unter Druck für einen funktionierenden Nahverkehr zu sorgen und müssen deshalb Nachzahlungen an private Unternehmen stillschweigend erdulden, wenn sie nicht den Zorn der Bürger auf sich ziehen wollen.
- Zur Ungleichbehandlung: Auch im deutschen ÖPNV sind die Arbeitnehmer in staatlichen Betrieben besser gestellt als bei den privaten Unternehmen (u.a. höheres Gehalt, mehr Urlaubsanspruch).

Abschließend sollen noch einmal die beiden Texte in ihren Hauptaussagen miteinander verglichen werden.

3.2.2. Alternativen

Die Tatsache, dass zwar die Schüler die betroffenen Gruppen herausarbeiten sollten, die Gruppen jedoch bereits in der vorgefertigten Tabelle festgelegt waren, offenbart, dass auch

diese Stunde nach dem klassischen Erarbeitungsmuster (vgl. Grell/Grell 1979) abzulaufen droht. Eine Möglichkeit, das fragend-entwickelnde Gespräch zu vermeiden, wäre die stärkere Betonung der Gruppenarbeit. Hierbei sind die Schüler auch individuell mehr gefordert als im Klassengespräch; sie können sich nicht zurücklehnen und haben die Chance, Verständnisprobleme im Dialog mit dem Nachbarn zu beseitigen.

3.3. Dritte Doppelstunde: Wer entscheidet in der EU?

Material:

Arbeitsblatt VI: - Graphik der Vergabe- und Finanzierungsregelungen im ÖPNV; vereinfachte Darstellung in Anlehnung an eine Graphik der Hochbahn-Strategieabteilung.

Arbeitsblatt VII: - „Die Neuordnung des ÖPNV im Gesetzgebungsverfahren der EU“; eigener Text mit Graphik aus dem Schulbuch Floren (2002: 229).

Arbeitsblatt VIII: - Schaubild der EU-Institutionen; selbst erstellt. Es ist möglich, dieses Arbeitsblatt zu verwenden, wir haben uns jedoch letztlich dagegen entschieden.

3.3.1. Planung

Die Schüler verstehen die Unterschiede zwischen derzeitiger und von der Kommission intendierter Vergabe- und Finanzierungspraxis im ÖPNV, indem sie die Graphiken auf Arbeitsblatt VI miteinander vergleichen. Unter Rückgriff auf die bereits vorangegangenen Stunden interpretieren die Schüler, welche Folgen die zukünftige Regelung des ÖPNV für Unternehmen und Angestellte haben könnte.

Die Schüler erwerben erste Kenntnisse über Aufgaben, Zusammensetzung und Rechte der verschiedenen EU-Institutionen durch die Gegenüberstellung mit dem ihnen bereits bekannten Regierungssystem der BRD.

Sie lernen den Gang der Europäischen Gesetzgebung am konkreten Beispiel der ÖPNV-Verordnung kennen, indem sie die schriftliche Darstellung des Verfahrens mit der graphischen vergleichen. Indem sie die Rechte des Europäischen Parlaments aus Graphik und

Text ableiten, erfahren sie die Bedeutung des Begriffs „Demokratiedefizit“. Durch die notwendige konzentrierte Auseinandersetzung mit dem Text wird zudem die Lesekompetenz der Schüler gefördert.

Langwierige Entscheidungsprozesse werden von den Schülern als Folge legitimer Interessendifferenzen erkannt, da sie die unterschiedlichen Positionen von Kommission und Parlament aufgrund ihres Vorwissens beide gleichermaßen nachvollziehen können.

Zu Beginn der Stunde wird die Graphik der Vergabe- und Finanzierungspraxis besprochen. Der Vergleich der beiden Balkendiagramme erfolgt im Gespräch mit der gesamten Klasse. Weil hierbei einige bereits thematisierte Aspekte der Liberalisierung des ÖPNV in abstrakter Form wieder auftauchen, kann dieser Teil auch als Evaluation der bisherigen Einheit verstanden werden.

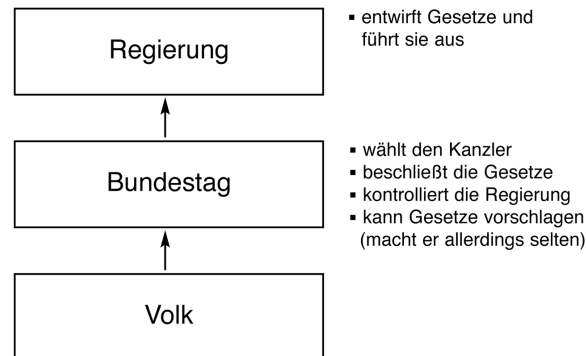
Als einen Unterschied sollten die Schüler die gesunkenen Gesamtkosten benennen. Da jedoch die Einnahmen aus Fahrgeldern gleich geblieben sind (diese sollen auch im Wettbewerbsmarkt noch politisch bestimmt werden) stellt sich die Frage, wie die privaten Unternehmen es schaffen, ihre Dienstleistungen günstiger anzubieten. Die Schüler haben an dieser Stelle die Möglichkeit, ihr Wissen aus den Fallbeispielen Hochbahn und Dänemark anzuwenden.

Falls die Schüler nicht von sich aus darauf stoßen, ist auf den Unterschied zwischen variablem Defizitausgleich und vorher fest ausgehandeltem Zuschuss zu verweisen und die Bedeutung dieser Begriffe zu klären.

Der Hauptteil dieser Doppelstunde dreht sich jedoch um die Frage, wer in der EU entscheidet. Hierzu sollen zunächst in einem Lehrervortrag die Besetzung, Aufgaben und Rechte der EU-Institutionen an einem Schaubild erläutert werden. Die Graphiken in Schulbüchern, wie zum Beispiel Floren (2002: 227) und Kaiser (1999: 202) sind hierfür ungeeignet, da sie viel zu komplex und unübersichtlich gestaltet sind. Wir haben daher eine eigene, auf die wesentlichen Informationen beschränkte Darstellung entworfen (siehe Arbeitsmaterial Nr. VIII), die in dieser Stunde jedoch nicht eingesetzt wurde.

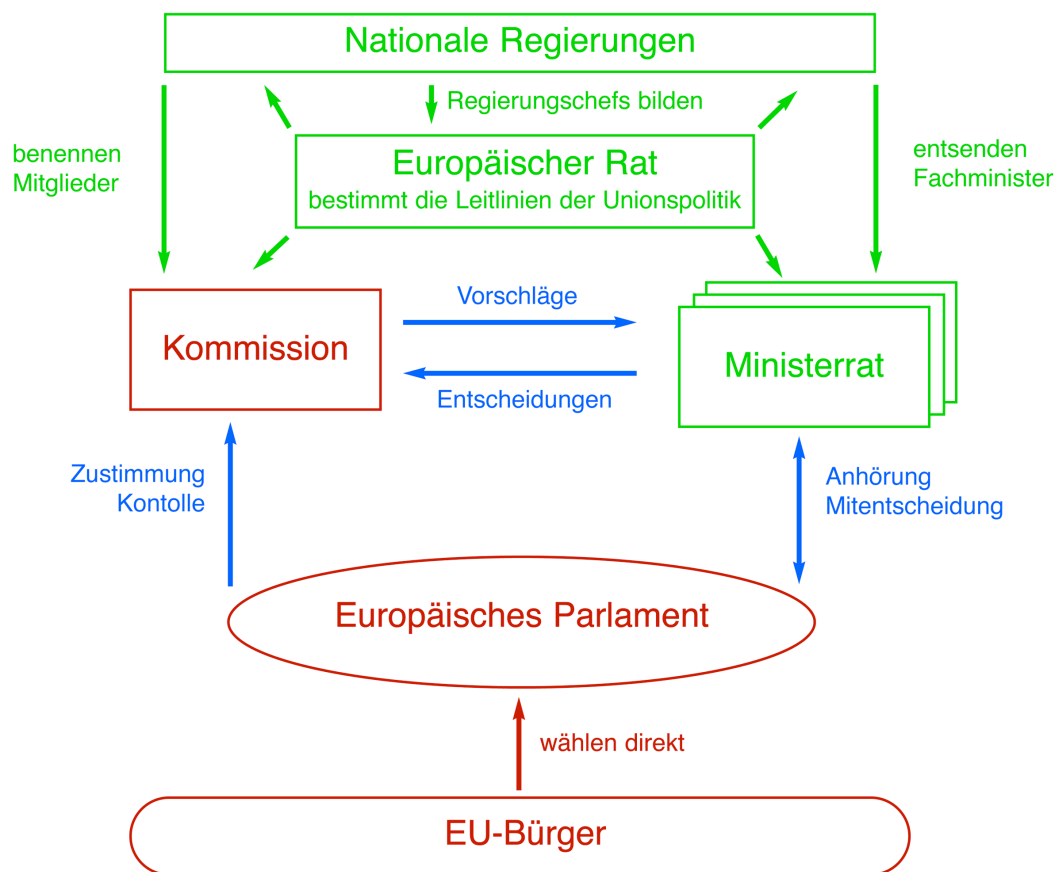
Statt der Auseinandersetzung mit einer komplett fertig gestellten Graphik, sollen die Schüler die Entwicklung des Institutionengefüges in seinen Etappen mitverfolgen können. Für eine solche Vorgehensweise spricht, dass die Schüler nicht mit der Gleichzeitigkeit aller Informationen überfordert werden und insofern eine höhere Nachhaltigkeit des Gelernten zu erwarten ist. Im Folgenden soll das Tafelbild, nicht jedoch die erläuternden Kommentare des

Vortrags wiedergegeben werden. Ausgangspunkt ist die stark vereinfachte Darstellung des Regierungssystems der BRD, wie sie den Schülern aus dem Unterricht vertraut ist:



Im Unterrichtsgespräch werden dazu die Funktionen und Aufgaben des Bundestages gesammelt. Das Festhalten dieser Funktionen an der Tafel soll im weiteren Verlauf der Stunde den Vergleich mit den Rechten des Europäischen Parlaments erleichtern.

Anschließend wird daneben in drei verschiedenen Farben das Schaubild der EU-Institutionen gezeichnet. Im ersten Schritt (Rot) werden die EU-Bürger, das Parlament und die Kommission analog zur BRD-Graphik gezeichnet. Aufmerksame Schüler können schon am vorläufigen Fehlen eines Pfeils erkennen, dass die Beziehung zwischen Parlament und „Regierung“ nicht so eng ist wie in der BRD. Im zweiten Schritt (Grün) kommen die nationalen Regierungen hinzu. Hierbei wird auch optisch deutlich, welches Gewicht die nationalen Exekutiven bei der Besetzung der europäischen Institutionen haben. Erst im letzten Schritt (Blau) soll das Verhältnis der EU-Institutionen untereinander und der Gang der europäischen Gesetzgebung erläutert werden.



Mit dem Lehrervortrag endet die erste Stunde. Im zweiten Teil sollen die Schüler das soeben Gehörte auf den konkreten Fall der Neuordnung des ÖPNV übertragen (Arbeitsblatt Nr. VII). Hierzu haben wir eine Schulbuchgraphik (Floren 2002: 229) des Mitentscheidungsverfahrens mit der textlichen Zusammenfassung des bisherigen Verlaufs der Nahverkehrsliberalisierung kombiniert. Die Schüler sollen den Stand des Verfahrens auf der Graphik verorten, die Unterschiede benennen und den im Text beschriebenen Verlauf skizzieren.⁵

Für die Bearbeitung der beiden Aufgaben in Partnerarbeit stehen den Schülern zwanzig Minuten zur Verfügung. Anschließend soll ein Schüler seine Skizze auf die Tafel übertragen, damit die gesamte Klasse darüber diskutieren kann.

⁵ Die Unterschiede zwischen Text und Graphik ergeben sich daraus, dass die Kommission nach der Änderung des ersten Verordnungsentwurfs durch das Parlament diesen Entwurf durch einen neuen ersetzt hat. Die Kommission hat damit von ihrem Recht nach Artikel 250 Absatz 2 des EG-Vertrags Gebrauch gemacht, einen Vorschlag vor der Beschlussfassung des Ministerrats jederzeit ändern zu können. Dieses Recht wird in der Schulbuchgraphik nicht berücksichtigt, was bemerkenswert ist, da es die starke Stellung der Kommission verdeutlicht. Der betreffende Ausschnitt aus dem EG-Vertrag und eine für die Verwendung im Unterricht zu komplexe Darstellung des Verfahrens befinden sich in der Anlage dieses Berichts (Ergänzendes Material zur dritten Doppelstunde).

Um den Schülern ein Gefühl für die Komplexität von politischen Entscheidungsprozessen zu vermitteln und ihr Interesse an der Sache durch ungefiltertes Originalmaterial zu wecken, ist es ratsam, sich den ersten Verordnungsentwurf der Kommission und die Änderungen des Parlaments im Wortlaut zu besorgen.⁶ Diese Dokumente könnten dann von den Schülern während der Partnerarbeit eingesehen werden.

3.3.2. Alternativen

Der Unterricht ist in dieser Doppelstunde sehr lehrerzentriert. So müsste an dieser Stelle eigentlich eine Alternative zu dem langen Lehrervortrag stehen. Es ist allerdings nicht sinnvoll, etwas aus den Schülern ‚herausziehen‘ zu wollen, was nicht in ihnen steckt. Zur Einführung in ein völlig neues Themengebiet kann ein informierender Lehrervortrag daher besser geeignet sein, als eine schülerorientierte Methode, die ins Leere greift.

3.4. Vierte Doppelstunde: In welchem Verhältnis sollten Wirtschaft und Politik zueinander stehen?

3.4.1. Planung

In der letzten Doppelstunde sollte die Öffnung des konkreten Exempels erfolgen. Der Prozess der Privatisierung wird vom intensiv besprochenen ÖPNV auf andere aktuelle Fälle übertragen. Unter Rückbezug auf das in der ersten Stunde behandelte Arbeitsblatt über Frank Simon und den Busfahrer Gerd Z. wird den Schülern die grundsätzliche Frage der Einheit bewusst: „Lassen sich Politik und Wirtschaft beim Nahverkehr trennen?“ Die normative Diskussion über das Verhältnis zwischen Politik und Wirtschaft wird vorbereitet, indem die Schüler in einer Partnerarbeitsphase das bisher Gelernte rekapitulieren und noch einmal das erhaltene Arbeitsmaterial in Bezug zu der oben erwähnten klaren Fragestellung betrachten. Die Ergebnissicherung findet an der Tafel statt, was folgendermaßen aussehen könnte:

(TA):

„Politik und Wirtschaft lassen sich nicht trennen, weil...“

⁶ Beide Dokumente sind enthalten in: Parak, C./Unfried, D. (Hrsg.): Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge. Materialiensammlung. Wien 2001.

... der Nahverkehr defizitär ist und finanzielle Unterstützung des Staats benötigt

... die Politik Mindeststandards setzt (z.B. beim Takt, Sauberkeit etc.)

... die Politik den Preis mitbestimmt

... die Politik die Sicherheit und Umweltverträglichkeit überwacht“

Der nun ansetzende Lehrervortrag würde das eben Erarbeitete verallgemeinern und andere aktuelle Bezüge herstellen. Zum Beispiel lassen sich auch beim in Hamburg geplanten Verkauf des Landesbetriebs Krankenhäuser (LBK) Politik und Wirtschaft nicht trennen. Die Frage taucht auf, wie viel der Staat in der heutigen Zeit leisten muss, bzw. darf.

Anschließend kommt es zu einer kurzen Wiederholung der „Vier Freiheiten“ des EU-Binnenmarktes im Lehrervortrag. Auf diese Weise soll geklärt werden, warum in der Europäischen Union ein Interesse an einer Privatisierung in vielen Bereichen besteht (Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen).

Nach einer weiteren Partnerarbeit zur Frage, welche Folgen die Verwirklichung des Binnenmarktes für den Staat haben könnte, soll in der zweiten Stunde über die Zukunft des Nationalstaats innerhalb der EU diskutiert werden. Sollen die Aufgaben des Staates sich, wie in der extrem-neoliberalen Vorstellung, nur noch auf die eines Nachtwächters beschränken? Welche Rolle messen die Schüler dem Staat zu? Wie sehen sie seine Zukunft? Bedeutet Neoliberalismus nicht vielleicht, dass alles zuerst billiger, am Ende aber teurer wird?

3.4.2. Alternativen

In der letzten Stunde kann das Problem auftreten, dass die Öffnung des Themas nicht funktioniert, weil das Beispiel ÖPNV so fest in den Köpfen der Schüler verankert, dass sie nicht in der Lage sind, sich davon zu lösen. Um dem entgegenzuwirken, sollte die Lehrkraft verstärkt auf andere Beispiele für Liberalisierung und Privatisierung eingehen. Eine weitere Quelle (z.B. Artikel über den geplanten Krankenhaus-Verkauf oder die Stellungnahme des Bürgerbegehrens gegen diesen Verkauf) könnte hierbei hilfreich sein.

Wenn die normative Diskussion über die Rolle des Staates schleppend verläuft, kann dies ein Zeichen dafür sein, dass die Schüler nicht wissen, worauf der Lehrer hinaus will. Um für mehr Klarheit zu sorgen, müssen Begriffe wie „Neoliberalismus“ besprochen und an der Tafel festgehalten werden. Dies ist auch unbedingt notwendig, um die kategoriale Dimension des Themas herauszustellen.

4. Zusammenfassung: Einen toten Sachverhalt lebendig machen

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass eine Stärke der Konzeption darin liegt, dass Entscheidungen, die „oben“ auf europäischer Ebene getroffen werden, in der erfahrbaren Welt der Schüler („unten“) wahrgenommen werden können. Die meisten Schüler haben einen mehr oder weniger unmittelbaren Bezug zum Thema Hochbahn, schließlich kommen sie täglich mit dem Bus zur Schule. Die Betrachtung der Einzelschicksale Gerd Z. und Frank Simon zum Einstieg macht einen „toten Sachverhalt“ wie die Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen lebendig und für die Schüler begreifbar. Die Fallanalyse Hochbahn bildet zugleich eine Brücke, über die die Schüler zur Frage „Wer entscheidet in der Europäischen Union?“ geführt werden.

Für zukünftige Unterrichtseinheiten ließen sich auch andere Fallbeispiele wie austauschbare Bausteine nutzen. Die geplante Privatisierung des Landesbetriebs Krankenhäuser könnte so ein Baustein sein. Die Identifikation mit einem Arzt dürfte eventuell sogar leichter fallen als das Einfühlen in einen Busfahrer, da eine medizinische Karriere eher in die persönliche Lebensplanung der Gymnasiasten passt. Dieser möglichen Kritik an der Planung ließe sich jedoch entgegen, dass man von 15-Jährigen fordern sollte, sich mit Problemen außerhalb des eigenen Wahrnehmungsspektrums auseinanderzusetzen.

Gegebenenfalls lässt sich die vorliegende Einheit auch in weniger als acht Stunden unterrichten. Als verbleibender Kern bei einer Reduktion bieten sich die Inhalte der ersten und dritten Doppelstunde an. Hierbei würde sich der Fokus jedoch stark auf die politische Dimension der Entscheidungsfindung in der EU verschieben und die allgemeine, normative Ebene ein wenig zu kurz kommen.

5. Literatur

Schulbücher

Bärenbrinker, F. u.a. 1998: Politikbuch 3. Cornelsen, Berlin.

Floren, F.-J. u.a. 2002: Politik 3. Ein Arbeitsbuch für den Politikunterricht. Schönigh, Paderborn.

Kaiser, H. u.a. 1999: Zukunft gestalten – Politik. Methodenorientiertes Lernen. Kieser, Neusäß.

Mattes, W. (Hrsg.) 2001: Politik erleben. Sozialkunde. Ferdinand Schöningh, Paderborn.

Szczepanek, N. u.a. 1999: Durchblick. GSW Geschichte/Politik/Erkunde 10. Hauptschule Niedersachsen. Westermann, Braunschweig.

Fachdidaktische Literatur

Grell, J./Grell, M. 1979: Unterrichtsrezepte. München, Wien, Baltimore.

Kruber, K.-P. 2001: Wirtschaftspolitische Bildung im Lernfeld politische Bildung, http://www.sowi-onlinejournal.de/2001-2/wirtschaftspolitische_bildung_kruber.htm

Renner, G. 2002: Das Thema im Unterricht, in: Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.): Informationen zur politischen Bildung 213. Europäische Union, S. 63-64.

Quellen zur Sachinformation

Driesen, O. 2003: Behörden in Bewegung, http://www.mckinsey.de/_downloads/Presse/periodicals_mckwissen_06_OPNV.pdf

<http://www.hochbahn.de>

Kemnitz, J. 2004: Bahnreform: Von Großbritannien lernen...heißt privatisieren lernen, in: Der Fahrgast. Pro Bahn Zeitung, 1/04.

Kompetenz Center Wettbewerb (Hrsg.) 2002: Der Nahverkehrsmarkt in Bewegung, http://www.kcw-online.de/pdf/nahverkehrsmarkt_in_bewegung.pdf

Parak, C./Unfried, D. (Hrsg.): Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge. Materialiensammlung. Wien 2001.

Rapkay, B./Haug, J. 2003: Europa Themen-direkt: Öffentlicher Personen-nahverkehr, http://www.europakampa.de/servlet/PB/show/1497410/Infoblatt_%20D6PNV.pdf



Die Werte, die uns verbinden

Wirtschaftliches Denken und Handeln



Frank Simon ist seit 1994 bei der HOCHBAHN als Stellwerksaufseher beschäftigt. Er gehört zu den Mitarbeitern, die an den Werte-Workshops teilgenommen haben. „Ich finde es gut, dass die Angestellten bei der Entwicklung der Werte eingebunden wurden, denn die Unternehmenswerte machen tatsächlich ja nur Sinn, wenn sich die Mitarbeiter damit auch identifizieren können.“ Vieles, sagt er, sei ihm durch den Workshop bewusster geworden und hat auch Verhaltensveränderungen bei ihm bewirkt.

So ist ihm deutlich geworden, dass z. B. der Wert „Wirtschaftliches Denken und Handeln“ sowohl Voraussetzung ist für einen gut funktionierenden ÖPNV in Hamburg als auch für den Erfolg und das Bestehen der HOCHBAHN im Wettbewerb. Das wiederum ist für die Sicherung der Arbeitsplätze bei der HOCHBAHN wichtig. „Je besser ich arbeite, desto wirtschaftlicher läuft es bei der HOCHBAHN. Stelle ich dagegen die Signale nicht rechtzeitig, müssen die Züge halten und erneut anfahren, was



den Stromverbrauch erhöht.“ Dass ihm Werte bei seiner Arbeit als Orientierung dienen sollen, findet Frank Simon gut: „Ich bin sicher, dass sich das auch für die HOCHBAHN im Vergleich zu anderen Unternehmen positiv auswirkt.“ Auf dem Weg zu wirtschaftlichem Denken und Handeln am Arbeitsplatz sind auch kleine Veränderungen ein Erfolg und so macht Frank Simon seit dem Workshop immer ganz bewusst das Licht aus, wenn es nicht mehr benötigt wird.

aus: *HOCHBAHNaktuell*,
Mitarbeiterzeitung der HOCHBAHN
- Februar 2004

Interview mit Busfahrer Gerd Z. (58) - Linie 37, ZOB -

Frage:

Was bedeuten die seit 1996 vorgenommenen Veränderungen bei der Hochbahn für Sie?

Antwort:

Für mich hat sich die Lage eigentlich nur verschlechtert. Ich arbeite jetzt mehr, weil man mir die Mittagspause gestrichen hat und verdiene trotzdem weniger. Den Neuen ist das egal, die sind froh, dass sie überhaupt einen Job haben. Bei uns ist es ja immer noch besser als bei den anderen Busunternehmen. Aber ich bekomme plötzlich 50 Euro weniger und das Urlaubsgeld haben sie mir auch gekürzt. Früher dachte ich noch, wenn man älter wird, bekommt man mehr Gehalt...

Die Hochbahn argumentiert, dass die Gehaltsanpassung für Langangestellte ein notwendiger Schritt war, um die weitere Existenz des Unternehmens zu garantieren...

Ach was! Die Hochbahn hat uns doch damals verschaukelt! Die haben uns erzählt, die in Brüssel hätten gesagt, dass nur die billigsten Betriebe Aufträge bekommen. Das stimmt doch überhaupt nicht. Für alle Firmen gibt es schließlich auch Mindeststandards.

Und die werden eingehalten?

Ja, aber darüber hinaus wird nichts getan. Momentan stellen die alles ein, was zwei Beine hat. Das Arbeitsamt schickt andauernd neue Bewerber. Die kriegen zwei Tage lang eine Einführung und machen schnell ihren Führerschein irgendwo auf dem Land. Die wundern sich dann, wenn sie zum ersten Mal in Hamburg fahren. Denn der Verkehr ist in den letzten Jahren immer dichter geworden, wir stecken immer öfter im Stau und haben dadurch noch weniger Pausen...

Hat sich durch den Wettbewerbsgedanken auch das Klima unter den Angestellten geändert? Schließlich wurde Ihr Gehalt ja auch aufgrund der Proteste junger Kollegen abgesenkt...

Das Klima hat sich auf jeden Fall geändert. Ich bin froh, dass ich hier bald weg bin. Schon jetzt arbeite ich nur noch auf Altersteilzeit – das haben sie uns damals ja eh nahe gelegt.

Ich arbeite seit 26 Jahren für die Hochbahn. Früher wurde man zum Jubiläum noch zum Mittagessen ins Haupthaus eingeladen, ich hätte letztes Jahr gerade mal einen Kaffee und 'nen trockenen Keks bekommen. Das wollte ich mir nicht antun.



HOCHBAHN 2010

WIR STARTEN DURCH!



Die Entwicklung im Markt

Der von der Europäischen Union vorgelegte Verordnungsentwurf für den europäischen ÖPNV lässt keinen Zweifel daran, dass sich die in Deutschland tätigen Verkehrsunternehmen dem Wettbewerb stellen müssen. Die HOCHBAHN sieht hierin sowohl eine Herausforderung, als auch eine Chance.

Um auch unter den veränderten Bedingungen weiterhin erfolgreich zu sein, waren einige Veränderungen erforderlich. 1998 wurde daher in Absprache mit Arbeitnehmervertretern ein Restrukturierungsprozess begonnen. Mit Erfolg: Das jährliche Defizit konnte von 160 Millionen Euro 1995

auf 70 Millionen Euro im Jahr 2002 gesenkt werden. Dies ist eine erhebliche Entlastung des öffentlichen Haushalts, da die Hansestadt Hamburg als alleinige Eigentümerin der HOCHBAHN den Fehlbetrag ausgleichen muss.

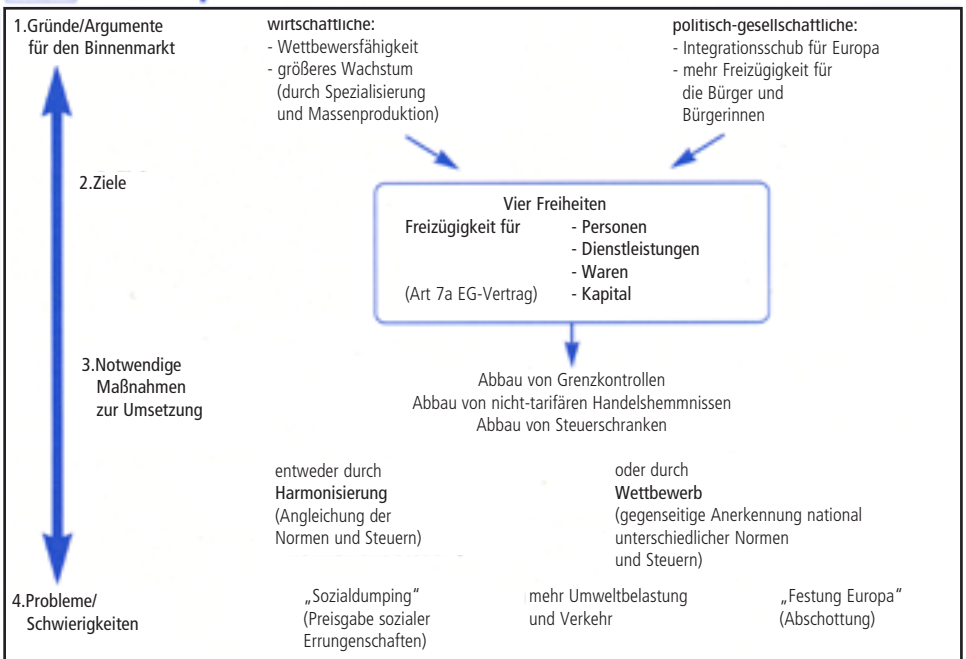
Weil künftig voraussichtlich nur noch wenige große Konzerne miteinander im Wettbewerb stehen werden, ist es Ziel der HOCHBAHN, bis zum Jahr 2010 einer der "National Player" im deutschen Nahverkehrsmarkt zu werden.

Die HOCHBAHN betreibt daher eine gezielte Expansionspolitik: Bereits zum jetzigen Zeitpunkt ist sie an mehreren Verkehrsunternehmen, wie z.B. in Lübeck und Kiel, beteiligt. Im Schienenverkehr konnte die HOCHBAHN bereits vier Ausschreibungen für sich entscheiden.

Der Binnenmarkt – ein Raum ohne Grenzen

Bereits der EWG-Gründungsvertrag (vgl. M7) sah die Schaffung eines gemeinsamen Marktes vor. Den Durchbruch zum Binnenmarkt brachte die Einheitliche Europäische Akte vom 17. Februar 1986. Darin versprachen die Mitgliedsländer der Gemeinschaft, bestehende Grenzhindernisse, die z.B. durch nationale Regelungen auf dem Gebiet des Verbraucher-, Gesundheits- und Umweltschutzes den freien Warenverkehr behinderten (sog. nicht tarifäre Handelshemmnisse) und unterschiedliche Ausbildungsverordnungen und Berufsfähigkeitsnachweise, welche die Freiheit des Personenverkehrs erschwerten, zu beseitigen und die vier Grundfreiheiten, nämlich den freien Verkehr von Waren, Dienstleistungen und Kapital zu verwirklichen. Mit der Vollendung des europäischen Binnenmarktes am 1.1.1993 wurde die Hoffnung auf beschäftigungswirksame Wachstumsimpulse zum Abbau der Arbeitslosigkeit verbunden.

M 15 Der Europäische Binnenmarkt



Welche Folgen könnte eine Privatisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) haben?

Betroffene	Probleme des staatlichen ÖPNVs laut McKinsey	Folgen einer Privatisierung des ÖPNVs laut McKinsey	Folgen einer Privatisierung des ÖPNVs laut „Stuttgarter Nachrichten“
Stadt / Gemeinde			
Verkehrs- unternehmen			
Arbeit- nehmer			
Kunde			

Die im vergangenen Oktober eröffnete Kopenhagener U-Bahn fährt führerlos und vollautomatisch. Sie gehört dem dänischen Staat und der Hauptstadt, doch den Betrieb sicherte sich in einem Ausschreibungsverfahren auf zunächst fünf Jahre Italiens Transportkonzern Ansaldo. Die Bahn ist ein Symbol für den Einzug moderner Privatwirtschaft in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – und das neue Aushängeschild Kopenhagens.

Der Glanz des privat betriebenen Vorzeige-Verkehrssystems beeindruckt Besucher aus aller Welt, besonders die aus Deutschland, wo der Nahverkehr bis heute überwiegend in Kommunen- und Länderhand ist. Und chronisch defizitär: Die Einnahmen kommunaler Verkehrsbetriebe decken die Kosten der Betreiber im Schnitt nur zu 60 bis 70 Prozent. Auf Besserung warten Passagiere und Steuerzahler seit langem.

Kaum ein anderer Bereich ist so schwerfällig wie der des Personenverkehrs. In der Gemengelage aus öffentlichen und privaten Interessen, gewachsenen Strukturen, politischen, wirtschaftlichen und gewerkschaftlichen Ränkespielen, abgesteckten Terrains und gewachsenen Pfründen ist jede noch so kleine Veränderung ein mühsamer Prozess.

Doch der Druck wächst: Angesichts sinkender Steuereinnahmen ist der gewaltige Zuschussbetrieb für die oft schlecht getakteten, unattraktiven, verspätungsanfälligen und entweder leeren oder überfüllten Busse und Bahnen für öffentliche Haushalte kaum noch finanzierbar. Die steigende Finanznot der Gemeinden zwingt die Kämmerer, sich nach Partnern oder Käufern für ihre defizitären Verkehrsbetriebe umzusehen.

Die ersten Verkehrsverbände schreiben bereits Strecken öffentlich aus, um das günstigste Angebot auszuwählen. Der Nahverkehr kommt langsam in Bewegung, aus der Staatswirtschaft soll Wettbewerb werden.

Dänemark geht den steinigen Weg, der den Betreibern hier zu Lande bevorsteht, bereits seit 13 Jahren. 1990 beschloss das dänische Parlament, dass sinkende Qualität, häufige Streiks und steigende Preise insbesondere beim Busverkehr in der Hauptstadt nicht mehr hinnehmbar seien. Der Gesetzgeber legte fest, die Busabteilung des Staatsunternehmens HT zu privatisieren und zunächst 45 Prozent des Liniennetzes in kleinen Einheiten in einem Wettbewerb um das kundenfreundlichste und

effizienteste Angebot auszuschreiben. Inzwischen haben die Ausschreibungen das ganze Netz mit rund 1000 Bussen und rund 3500 Beschäftigten erfasst, die HT-Bussparte wurde an das britische Unternehmen Arriva verkauft. Mit positiven Folgen: „Die Betriebskosten pro Busstunde sanken im Gesamtnetz rasch um gut 20 Prozent“, sagt Johannes Sloth, Verkehrsdirektor bei der HT-Nachfolgebehörde Hovedstadens Udviklingsråd (HUR). Und mit der Zeit zeigte sich auch, dass sich ein Transportmarkt nach anfänglicher Aufsplitterung rasch konsolidiert. Entfielen zu Beginn der Reform noch 85 Prozent des Verkehrs auf HT und der Rest auf etwa 18 kleine Familienbetriebe, sind heute nach Insolvenzen und Übernahmen noch sieben Unternehmen im Busgeschäft. Die „großen drei“ (Arriva, Connex und Keolis) beherrschen inzwischen mehr als 90 Prozent des Busverkehrs im Großraum Kopenhagen mit 1,8 Millionen Einwohnern. Den Rest teilen sich vier kleine Unternehmen.

Profitiert haben jedoch nicht nur die privaten Betreiber. Die abgespeckten Verwaltungsapparate im Kampf um das günstigste Angebot für die von HUR ausgeschriebenen Teilnetze haben vor allem die öffentlichen Kassen entlastet: „Der Subventionsbedarf fiel im Durchschnitt von 50 auf etwa 25 Prozent“, sagt Johannes Sloth. Und die Passagiere freuen sich auch: Ein ausgeklügeltes System von Befragungen und darauf basierende finanzielle Belohnungen oder Bestrafungen der Betreiber durch HUR sorgen dafür, dass trotz Preiskampf auch die Qualitätsansprüche der Fahrgäste Gehör finden. Zudem darf kein Betreiber Fahrpreise oder Anzahl und Linienführung seiner Fahrten verändern. Das darf nur HUR als neutrale, demokratisch legitimierte Instanz.

Fragen zum Text:

1. Welche Gruppen sind von der Privatisierung des ÖPNVs in Kopenhagen betroffen?
2. Welche Folgen hat die Entwicklung für die betroffenen Gruppen?
3. Was könnt ihr über die Quelle des Textes herausfinden (z.B. Internetrecherche)?

STUTTGARTER NACHRICHTEN

vom 26. Februar 2003

Im westdänischen Jütland sehnt man sich nach der Staatsbahn zurück. Seit dort Strecken von der britischen Gesellschaft Arriva betrieben werden, kommen Züge unpünktlich oder fallen ganz aus. Bahnkunden sind auf Ersatzbusse angewiesen. Die Passagiere werfen nur einen müden Blick auf die Infoschilder im Bahnhof von Esbjerg. "Abgesagt" steht dort, wo der nächste Zug nach Skjern angekündigt sein sollte. Etwas anderes hatten sie auch nicht erwartet. Frierend traben sie hinüber zum Bushalteplatz. Kein Bus zu sehen. Also warten. Nach 20 Minuten fährt einer vor, viel zu klein natürlich für all die Reisenden [...].

Das hätten die Dänen auch nicht gedacht, dass sie sich mal zurücksehnen würden nach der DSB, ihrer chronisch verspäteten Staatsbahn. Doch seit die Nebenstrecken im westdänischen Jütland von der britischen Arriva befahren werden, sehen sie die DSB-Zeiten in nostalgischer Verklärung: Damals kamen wenigstens Züge. Jetzt plagen Absagen, Streiks und Sicherheitsprobleme den Schienenverkehr, und bis in den Oktober müssen die Fahrgäste auf vielen Strecken mit Ersatzbussen vorlieb nehmen, weil sich die Arriva-Leitung verschätzte, als sie berechnete, wie viele Lokführer man benötigen würde. So ist der Versuch, einen Teil des dänischen Eisenbahnnetzes zu privatisieren, zum Fiasko geraten. "Unakzeptabel" nennt selbst der konservative Verkehrsminister Flemming Hansen, der Arriva in den Führerstand holte, die Zustände im Zugverkehr, und die Opposition fordert ihn auf, den Vertrag mit dem britischen Partner wieder zu kündigen. In ganz Jütland zirkulieren Unterschriftenlisten für die Rückkehr von DSB, und in den Schulen raufen die Direktoren sich die Haare, weil sie nicht mehr wissen, welche Lehrer und Schüler wann zum Unterricht erscheinen.

Viele meinen, Hansen hätte es wissen müssen. Schließlich mangelte es nicht an Warnsignalen aus England und Holland, wo Arriva gleichfalls zum Schreckgespenst der vom Kollektivverkehr abhängigen Pendler wurde. "Wir beurteilen Arriva nach den dänischen Erfahrungen, und die sind gut", erwiderte Hansen den Kritikern, denn im heimischen Busverkehr hatten die Briten sich klaglos etabliert.

Für die ausgeschriebenen 15 Prozent des dänischen Schienennetzes hatten sich fünf Gesellschaften beworben, auch die deutsche DB Regio und die bisherigen Betreiber DSB. Diese hatten gar das klar billigste Angebot vorgelegt. Doch es war so günstig, dass Hansen, im Privatberuf Schuhgroßhändler, ihm nicht traute. Und außerdem wollte die bürgerliche Regierung ja private Konkurrenz auf die Schiene holen. Da passte ihr die Elf-Millionen-Euro-Offerte des Staatsunternehmens gar nicht. So erhielt stattdessen Arriva den Zuschlag, bis zum Jahr 2010 im jütischen Dreieck zwischen Tondern, Aarhus und Thisted Eisenbahn zu fahren. 21 Millionen Euro jährlich sollten die Briten dafür erhalten und die Ticketeinnahmen behalten dürfen.

Doch schon ehe am 5. Januar der erste Arriva-Zug den Bahnhof von Silkeborg verließ, hatten sich die neuen Betreiber unbeliebt gemacht. Ihre Fahrpläne enthielten zu wenige Züge in den Hauptverkehrszeiten, und die Regierung musste nochmals eine Million Euro jährlich drauflegen, um diesem Manko abzuweichen. Als dann nach einjähriger Vorbereitung das erste Freisignal ertönte, hatte Arriva Glück: Da herrschten sibirische Kälte und Schneechaos in Dänemark, sodass niemand die neuen Betreiber für die Verspätungen verantwortlich machte. Doch fünf Wochen später ist die Geduld zu Ende. Dass man auch bei strahlendem Winterwetter Züge ausfallen lassen muss, weil man zu wenige Lokführer hat, ist nicht höhere Gewalt, sondern unfähige Planung. Als Arriva dann von DSB 39 Eisenbahner auslieh, um die ärgsten Lücken zu schließen, trat das eigene Personal in den Streik, weil die Neuen hohe Zuschläge erhielten, die es für sie nicht gab. Weitere Absagen waren die Folge. Arriva-Chef Jonny Hansen schiebt DSB die Schuld zu: Dort habe man sich nicht an die Abkommen über die Ausbildung neuer Lokführer gehalten. Doch ohne die Hilfe der Staatsbahnen wäre Arriva überhaupt nicht auf die Schiene gekommen. Eigene Züge bekommt man erst Ende 2004. Bis dahin fährt man mit umgemaltem DSB-Material. Und auch die Mitarbeiter sind alte Bahnbeamte in neuer Uniform.

Die Lust auf Privatisierung hat Verkehrsminister Hansen dennoch nicht verloren. "Wir werden aus den Erfahrungen lernen, wenn es in drei oder vier Jahren die nächste Runde gibt", kündigt er an. Doch er sagt, dass er die Wahl Arrivas nicht bereut habe: "Ich vertraue darauf, dass sie die Probleme lösen werden." Bis dahin bleibt es für die Pendler in Jütlands Schienenverkehr ein Glücksspiel, wann und wie sie zur Arbeit kommen

Städte und Gemeinden sind zur Bereitstellung eines angemessenen öffentlichen Personennahverkehrs verpflichtet. (Sie sind die Aufgabenträger im ÖPNV).

Momentane Vergabe- und Finanzierungspraxis:

Kosten	variabler Defizitausgleich
	Einnahmen (aus Fahrgeldern)

Die Gemeinde kann den Auftrag zur Bereitstellung des ÖPNV erfüllen, indem sie

- a) den Auftrag selbst erfüllt (eigenes Unternehmen, z.B. Hochbahn).
- b) den Auftrag direkt vergibt.
- c) den Auftrag in einem Wettbewerb ausschreibt.

Vergabe und Finanzierung nach Vorstellung der EU-Kommission:

vorher ausgehandelter fester Zuschuss	Gewinn
Einnahmen (aus Fahrgeldern)	Kosten

Die Gemeinde muss den Auftrag europaweit ausschreiben. Das Unternehmen mit dem geringsten Zuschussbedarf erhält für eine bestimmte Zeit das alleinige Recht auf der Strecke zu fahren.

Die Neuordnung des ÖPNV im Gesetzgebungsverfahren der EU

Die Europäische Kommission hat im Juli 2000 dem Europäischen Parlament einen Verordnungsentwurf zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vorgelegt. Der Entwurf beabsichtigt die Einführung eines „kontrollierten“ Wettbewerbs.

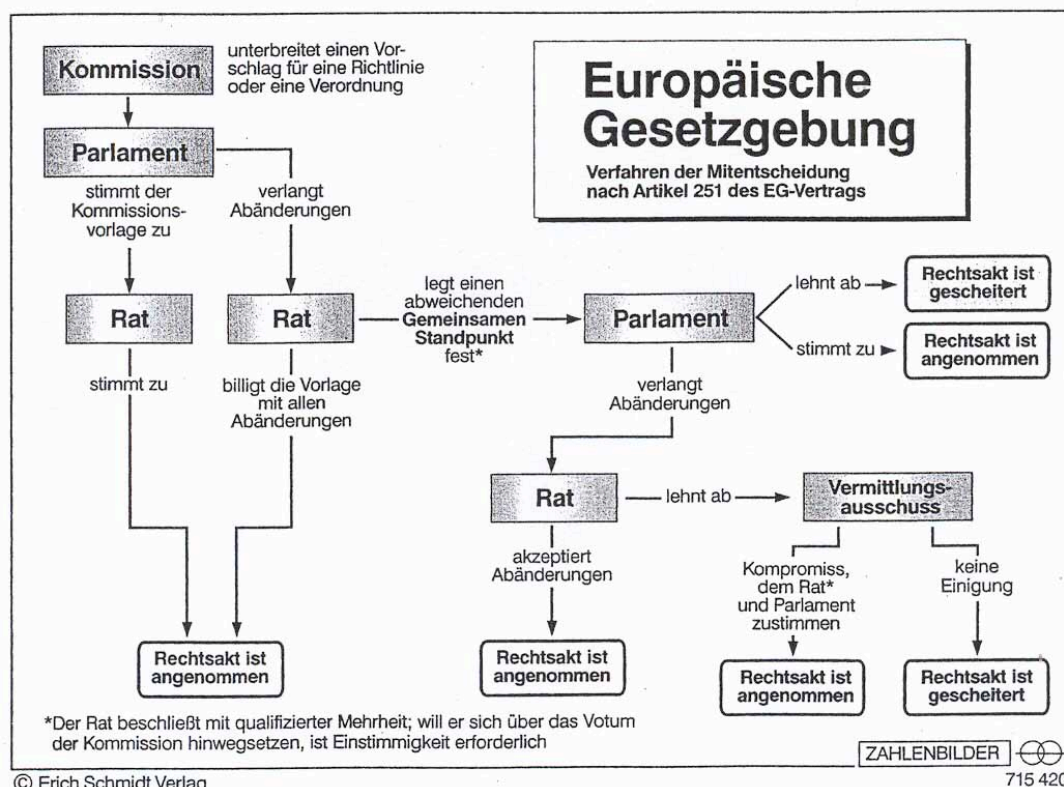
Kern des Vorschlags ist die Regelung, dass Aufträge nur noch im Verfahren eines europaweiten Ausschreibungswettbewerbs vergeben werden dürfen. In der ersten Lesung im November 2001 beriet das Europäische Parlament nahezu 500 Änderungsanträge. Am Ende der Beratungen stimmte die absolute Mehrheit für den Erhalt der Wahlfreiheit der zuständigen Gemeinde: Unter bestimmten Voraussetzungen sollen Aufträge auch weiterhin direkt an ein gemeindeeigenes öffentliches Unternehmen vergeben werden dürfen.

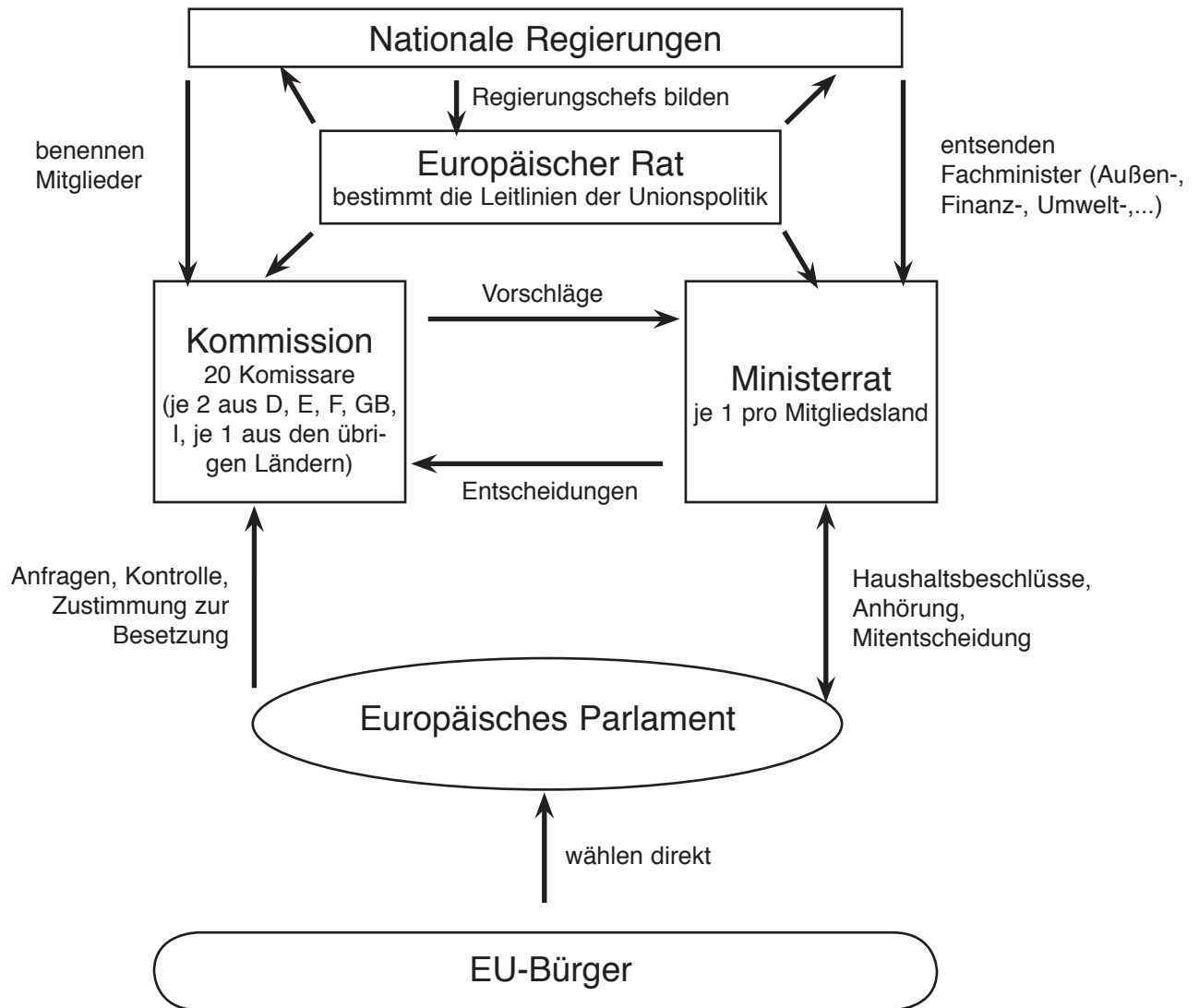
Die Kommission hat daraufhin den vom Parlament geänderten Vorschlag durch einen neuen Vorschlag ersetzt und dem Ministerrat vorgelegt. Dieser neue Vorschlag vom Februar 2002 nimmt einige Änderungen des Parlaments auf, jedoch nicht die Wahlmöglichkeit der Gemeinden zwischen Direktvergabe und Ausschreibung.

Der Ministerrat ist noch nicht zu einer Entscheidung gekommen. Die Zeit drängt jedoch. Bis zum Sommer 2004 sollte sich der Ministerrat entscheiden, ob er den Vorschlag ablehnt, mit qualifizierter Mehrheit annimmt oder einen abweichenden Gemeinsamen Standpunkt festlegt. In den letzten beiden Fällen würde das Verfahren mit einer zweiten Lesung im Parlament fortgesetzt.

1. Die Neuordnung des ÖPNV in der Europäischen Union verläuft nach dem so genannten Mitentscheidungsverfahren. Vergleiche den Verfahrensverlauf mit der unteren Graphik: An welchem Punkt in der Graphik befindet sich das Verfahren? Wo sind Unterschiede zwischen dem im Text geschilderten Verlauf und der Graphik? Versuche gemeinsam mit deinem Nachbarn eine Skizze des im Text beschriebenen Verlaufs anzufertigen.

2. Unter den verschiedenen Gesetzgebungsverfahren in der EU ist das Mitentscheidungsverfahren dasjenige, bei dem das Parlament die am weitesten gehenden Mitwirkungsrechte hat. Untersuche die Rechte des Parlaments: Welche Möglichkeiten hat es, ein Gesetz gegen den Willen von Kommission und Ministerrat durchzusetzen?





Im **Europäischen Rat** treffen sich die Staats- und Regierungschefs der Mitgliedsstaaten. Auf diesen EU-Gipfeln, die mindestens zwei Mal im Jahr stattfinden, werden die Leitlinien der Unionspolitik festgelegt.

Das wichtigste gesetzgebende Organ der EU ist der **Ministerrat**. Hier treffen sich die nationalen Fachminister und beschließen die Verordnungen und Richtlinien.

Die Vorschläge, über die der Ministerrat abstimmt, werden von der **Kommission** und ihrem Verwaltungsapparat erarbeitet. Anschließend überwacht die Kommission die Ausführung der Beschlüsse.

Das **Europäische Parlament** ist auf vier verschiedene Arten am Gesetzgebungsprozess beteiligt. In den meisten Fällen entscheiden Rat und Parlament gemeinsam (Mitentscheidungsverfahren). Ansonsten entscheidet der Rat

- in Zusammenarbeit mit dem Parlament oder
- nach Anhörung des Parlaments oder
- nach Zustimmung des Parlaments.

Welches Verfahren angewandt wird, ist vom Fall abhängig. Das Europäische Parlament hat nur jeweils eine der vier Möglichkeiten und somit weniger Einfluss als Parlamente auf nationaler Ebene.

Verordnung: Verbindliches Recht, das über den nationalen Gesetzen steht und EU-weit unmittelbar gültig ist.
Richtlinie: Verpflichtet die Einzelstaaten, innerhalb eines bestimmten Zeitraumes nationale Gesetze zu erlassen oder zu ändern, so dass das in der Richtlinie genannte Ziel erreicht wird.