

„Ultraperipherie“ aus der Nähe

Das Wirken der Europäischen Union in Übersee

Claus H. Godbersen*

» La Réunion ist nicht nur ein Stück Frankreich im Indischen Ozean, sondern lebt auch von der Unterstützung durch die EU. Aber weshalb sollen deren Bürger die Überreste früherer französischer Kolonialpolitik mitfinanzieren?

Die EU dringt nur langsam in das Bewusstsein ihrer Bürgerinnen vor. Ein direkt gewähltes Parlament, lokale Bürgerbüros, Internetpräsenz – alles ist vorhanden, aber trotzdem wird das vereinte Europa von der breiten Öffentlichkeit viel weniger wahrgenommen, als es seinem vielfältigen und tiefgreifenden Wirken angemessen wäre. Manche Aspekte der europäischen Integration dürften sich jedoch nicht nur der allgemeinen Kenntnis entziehen, sondern auch nur wenigen politisch interessierten Menschen bekannt sein. Zu jenen zählt das Prinzip der „Ultraperipherie“.

Dieser im Amsterdamer Vertrag definierte Begriff bezeichnet den Status von sieben Gebieten: die Azoren, Guadeloupe, Madeira und die Kanaren, Französisch-Guyana, Neukaledonien, Martinique und La Réunion. Diese in den Weltmeeren verstreuten Gebiete gehören als Überbleibsel des Kolonialismus verschiedenen europäischen Staaten an und sind somit Teile der EU. Die letzten vier sind französische Überseedepartements (Départements d'outre-mer, DOM). Die im Indischen Ozean gelegene Insel Réunion soll hier als Beispiel dafür dienen, welche Auswirkungen es für ein so kleines Gebiet haben kann, politisch zu Europa zu gehören, während tausende Kilometer Wasser sie geographisch von Brüssel und Straßburg trennen.

Die Insel Réunion, das französische Département 974, liegt zwischen Madagaskar und Mauritius, hat etwa 2 500 Quadratkilometer Fläche, tropisches Klima – das immer wieder heftige Wir-

belstürme mit sich bringt – und gut 700 000 Einwohner. Réunion weist die höchste Arbeitslosenrate von ganz Frankreich auf und ist im europäischen Vergleich eine eher schlecht entwickelte Region. Auch ohne Einsicht in entsprechende Unterlagen drängt sich dieser Eindruck vor Ort auf: Die schlechte Entwicklung lässt sich zum Beispiel an alles andere als TÜV-tauglich wirkenden Überlandleitungen ablesen oder daran, dass durchaus noch Menschen in klapprigen Wellblechbaracken leben – nur etwa 200 Meter entfernt von sauberen Mittelklassehäusern. Die vielen sich zu jeder Tageszeit am Straßenrand die Zeit vertreibenden, mehr oder weniger verwahrlosten und oft obdachlosen Leute zeigen die hohe Arbeitslosigkeit an.

In ihren Bemühungen um Fortschritt erhalten die französischen Behörden vor Ort vielseitige Hilfe von der EU. Die blaue Flagge mit den gelben Sternen ist an den Türen vieler Behörden und Bildungseinrichtungen zu finden und ebenfalls auf öffentlichen Anschlägen, die neue Projekte ankündigen: sei es die Verschönerung der Uferpromenade der Hauptstadt Saint-Denis oder die Versorgung eines großen Mietshauses mit Warmwasser auf Solarenergie-Basis. Die Stadt Le Port hat das Projekt „Sozialpass – TOTEM-Karte“ ins Leben gerufen. In drei Jahren sollen alle in Le Port lebenden oder geschäftlich aktiven Personen eine Chipkarte erhalten, die sowohl den Kontakt mit den Behörden als auch finanzielle Transaktionen erleichtern soll. Die anvisierten Kosten von gut

* Claus H. Godbersen studiert Politikwissenschaft an der Christian-Albrechts-Universität in Kiel.

220 000 Euro werden zu mehr als der Hälfte aus den Europäischen Fonds zur regionalen Entwicklung gedeckt. Ein deutlich teureres und spektakuläreres Projekt ist der „Tram Train“, eine Straßenbahn, die einige Städte des Nordens der Insel miteinander verbindet und so das Verkehrsaufkommen deutlich vermindern soll. Für dieses Projekt wird mit Plakaten öffentlich geworben. Außerdem sind die Bürgerinnen eingeladen, sich in den Rathäusern der betroffenen Städte anhand umfangreichen Zahlen-, Skizzen- und Kartenmaterials ein Bild von dem Projekt zu machen und ihre Meinung dazu abzugeben. Von den für die Konstruktion dieses kleinen Bahnnetzes eingeplanten 1,3 Milliarden Euro wird die EU voraussichtlich 100 Millionen übernehmen. Darüber hinaus werden aus den Europäischen Fonds zur Regionalen Entwicklung voraussichtlich weitere 130 Millionen Euro in mit dem Tram Train eng verbundene Projekte wie die Sicherung der Küstenstraße fließen. Das Projekt wird jedoch nicht von allen begrüßt. Sowohl örtliche Politiker als auch Bürgerinnen äußern öffentlich ihre Zweifel an der Richtigkeit des Projektes und merken an, es gebe weitaus bessere Verwendungen für die 1,3 Milliarden Euro. Besonders der jüngste Tropensturm „Gamède“ habe mit seinen Schäden gezeigt, dass der Klimawandel ein ernsteres Problem sei. Wäre die Trasse des Tram Train zur Zeit dieses Zyklons (Ende Februar 2007) bereits errichtet gewesen, hätte sie womöglich schwere – also teure – Schäden erlitten.

Natürlich bringt der Status des EU-Territoriums für Réunion nicht nur willkommenen Geldzufluss mit sich, sondern auch eine gewisse Verantwortung. So hat die Europäische Union kürzlich Handelsgespräche mit Ländern des Afrikanisch-Karibisch-Pazifischen (AKP) Raums aufgenommen. Angedacht ist ein asymmetrisches Handelsabkommen, in dessen Rahmen die AKP-Länder Waren zollfrei in die EU exportieren, ihre eigenen Importzölle jedoch aufrechterhalten dürfen. Käme ein solches, den schwächeren Partner bevorzugendes Abkommen zu Stande, hätte dies schwerwiegende Konsequenzen für La Réunion: Als EU-Gebiet müsste die französische Insel ihren

regionalen Handelspartnern wie Südafrika, Madagaskar und Mauritius weiterhin Einfuhrzölle zahlen, dürfte selbst aber keine mehr auf Waren aus diesen Gebieten erheben. Das wäre für die kränkelnde réunionesisische Wirtschaft ein schwerer Schlag. Deshalb hoffen die Geschäftsleute der Insel auf eine Sonderbehandlung – die ihnen die EU in der Tat zugestehen könnte; denn in Artikel 299.2 des Vertrags von Amsterdam heißt es, dass der Rat auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung des Parlaments spezifische Maßnahmen für die ultraperipheren Regionen anordnen kann, damit ihnen aus ihrer spezifischen Situation keine Nachteile gegenüber dem kontinentalen Europa erwachsen. Ein ähnliches Beispiel dafür, wie die EU Réunion nicht nur Möglichkeiten eröffnet, sondern auch Grenzen setzt, ist der Fall „Ecopipe“: Die Insel Réunion bezieht viel Geld aus dem kontinentalen Frankreich und wäre ohne

„Ist ein kleines Tropeneiland die europäischen Steuergelder wert?“

diese Zuwendungen kaum lebensfähig. So wollte Frankreich dem neuen réunionesischen Stahlrohr-Hersteller „Ecopipe“ als Starthilfe Investitions- und Beschäftigungsbeihilfen zahlen. Dagegen legte jedoch ein Konkurrent förmlich Be-

schwerde bei der Kommission ein, woraufhin diese ein Verfahren einleitete, um zu prüfen, ob die Vorteile für Réunion größer seien als die Nachteile für die restliche EU.

Aus deutscher Sicht mutet es seltsam an, in einer hinsichtlich Architektur und äußerem Erscheinungsbild der Menschen beinahe afrikanisch wirkenden Umgebung erst kreolische Kioske, Hindutempel und asiatische Schnellrestaurants, deren Essensduft sich mit dem unangenehmen Geruch überhitzter Mülltonnen mischt, zu sehen, und ein paar Straßen weiter auf die europäische Flagge zu stoßen. Obwohl man für die lange Flugreise von Hamburg nach Saint-Denis de la Réunion nicht mehr Papiere als einen Personalausweis benötigt und mitten im Indischen Ozean mit der vertrauten Euro-Währung bezahlen kann, fühlt der kontinentale Besucher sich nicht unbedingt sofort heimisch. Wenn man außerdem bedenkt, dass die Gesellschaft dieser kleinen Insel größtenteils durch französische und europäische Gelder am Leben gehalten wird, ertappt man sich dabei, zu fragen,

ob ein kleines Tropeneiland die europäischen Steuergelder überhaupt wert ist. Hinzu kommt, dass bezweifelt werden muss, ob auf Réunion mit den EU-Hilfen vernünftig umgegangen wird. Ein deutscher Ingenieur, der seit längerer Zeit auf der Insel geschäftlich tätig ist, verneint diese Frage eindeutig und weiß sowohl von hanebüchener Gedankenlosigkeit als auch von ausgeprägter Vernetzung in der Führungsebene dieses Departements zu berichten.

Ein berechenbarer Wert?

Wenig überraschend spielt auch hier der Nationalstaat eine größere Rolle als das Europäisch-Sein. Gerade in Zeiten des Präsidentschaftswahlkampfes waren die Buchläden voll mit aktuellen Publikationen über die KandidatInnen, und die Tageszeitung *Le Quotidien* brachte täglich mehrere Seiten der Kategorie „Elysée 2007“. Neben dem bisschen Europa und dem viel Frankreich gibt es auf dieser kleinen Insel noch einen weiteren Geist, der sich vermutlich nirgendwo deutlicher mate-

rialisiert als auf einem Damenhemd mit der Aufschrift „Fière d'être réunionnaise“ („Stolz réunionnisch zu sein“). Man erinnere sich, dass Europa „In Vielfalt geeint“ als sein Motto gewählt hat. Nicht nur ist es ein Beweis für die Ernsthaftigkeit dieses Leitspruchs, wenn man unter anderem von Deutschland aus ultraperiphere Gebiete mitfinanziert. Auch auf Réunion selbst scheint das europäische Motto neues Leben zu erhalten. Hier gehen ethnisch grundverschiedene Menschen auf der Straße Hand in Hand. Ein kreidebleicher Angelsachse kann eine Gruppe Schwarzafrikaner nachts nach dem Weg fragen, ohne um seine Sicherheit besorgt sein zu müssen. Darüber hinaus zeigen die Leute oft reges Interesse, wenn sie merken, dass sie einen Ausländer (das heißt Nicht-Franzosen) vor sich haben. Nicht, dass hier im Verborgenen eine fehlerfreie Gesellschaft entstanden wäre; aber das Misstrauen, mit dem sich zum Beispiel Deutsche und Dänen zeitweise begegnen, mutet unter diesem Eindruck sehr künstlich an. Vielleicht ist der moralische Wert von La Réunion größer als der Geldbetrag, den es die kontinentale EU kostet.

Weitere Informationen:

- Alo und Nikolaus Miller: Réunion. Reihe Dumont-Reise-Taschenbuch, Ostfildern 2005.
- Olivier Danguillaume: „Faire enfin les bons choix“. In: *Le Quotidien de la Réunion*, 15.3.2007.
- Coco Lampico: „Tram-train; développement durable ou déficit durable?“ In: *Le Quotidien de la Réunion*, 13.3.2007.
- Cédric Boulland: „L'Etat et la Région étalent leurs divergences“. In: *Le Quotidien de la Réunion*, 6.3.2007.
- „Découvrir ou mieux connaître les Fonds structurels européens“, abrufbar unter www.reunioneurope.org/EB_accueil_3.asp (Stand 9.3.2007).
- „Centre communal d'Action sociale du Port: Passeport social – Carte TOTEM – Projet pilote“, abrufbar unter www.reunioneurope.org/realisations/TIC_CCAS_Port.pdf (Stand 23.3.2007).
- „Europäische Union: Vertrag von Amsterdam zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union, der Verträge zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften sowie einiger damit zusammenhängender Rechtsakte“. In: Amtsblatt Nr. C 340 vom 10.11.1997, abrufbar unter <http://europa.eu.int/eurlex/de/treaties/dat/amsterdam.html> (Stand 23.3.2007).
- „Europäische Union: Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag“, abrufbar unter <http://europa.eu/bulletin/de/9604/p103036.htm> (Stand 26.2.2007).