

den „In-House“-Vergaben ab. Hat sich nämlich ein kommunaler Eigenbetrieb (z.B. eine Müllabfuhr) in einem Auftragsverfahren der europäischen Konkurrenz zu stellen und wird sein Angebot unterboten, ist seine Existenzgrundlage mit einem Schlag erloschen und kostbares Eigentum der Allgemeinheit entwertet (Es sei denn, die Müllabfuhr bewirbt sich mit Erfolg bei einer anderen Auftragsvergabe im europäischen Binnenmarkt).

Einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zu einer umfassenden Unterwerfung des kommunalen öffentlichen Sektors unter die Maximen des freien Wettbewerbs stellt der Vorstoß der Kommission mit dem Titel „Mitteilung der Kommission zu Auslegungsfragen im Bereich Konzessionen im Gemeinschaftsrecht“ (Europäische Kommission 2000a) dar. Während nämlich neben den erwähnten „In-House“-Dienstleistungen auch die Dienstleistungskonzessionen von den bisherigen Richtlinien im Bereich der öffentlichen Auftragsvergabe ausgenommen waren, so unterstreicht die Kommission abermals ihre Absicht, die konzessionierte Dienstleistungserbringung ungeachtet ihrer sektoriellen Begrenzungen (Elektrizität, Gas, Verkehr) durch Ausschreibungsverpflichtungen einer Marktöffnung zuzuführen.

Es ist nicht schwer vorzusehen, dass im Kampf um Konzessionen große transnational tätige Unternehmen kleine regionale oder lokale öffentliche Anbieter früher oder später vom Markt drängen werden, nämlich spätestens zu dem Zeitpunkt, wenn die öffentliche Hand nicht mehr vom Unternehmen verkraftbare Verluste ausgleichen müsste, und die Kommission dies als unerlaubte staatliche Beihilfe untersagen könne. Die langfristig absehbare Situation der Herausbildung hochkonzentrierter Märkte mit wenigen großen transnationalen Anbietern, denen im Verhältnis überwiegend kleine Kommunen gegenüberstehen, dürfte sich kaum günstig auf die Qualität der dann erbrachten Leistungen auswirken. Die diesbezüglichen Probleme der französischen Kommunen mit dem marktbeherrschenden Wasserversorgungsoligopol (Vivendi, Ondeo, Saur) mögen als Anschauungsbeispiel dienen (Le Monde v.7.4.2001, S.12).

3.2.5 Die vertikale Ebene: Liberalisierung durch sektorenspezifische Rechtsakte

In zahlreichen Sektoren der öffentlichen Daseinsvorsorge zielt das Gemeinschaftsrecht daneben auch durch „aktive“ Regulierung auf eine Öffnung der Märkte ab. Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Bereiche Telekommunikation, Post, Energie (Strom und Gas), Land-, Luft- und Wasserverkehr sowie Hörfunk und Fernsehen. Als nächstes Feld der Markterschließung setzte die Kommission die Trinkwasserversorgung und Abwässerbeseitigung auf ihre Agenda (Europäische Kommission 2003a: S. 14). Die spezifischen Regulierungsmaßnahmen unterscheiden sich im Hinblick auf ihre Methodik, den Grad der vorgegebenen Marktöffnung und der in Anspruch genommenen Rechtsgrundlage des EG-Vertrages ganz wesentlich voneinander. Während etwa die vollständige Öffnung der Märkte im Bereich Telekom mit 1.1.1998 erfolgt und für Energie ab 2007 fixiert worden ist, beläuft sich der Grad der Liberalisierung im Postbereich durch eine relativ weitreichende Festlegung sogenannter „reservierter Dienste“ noch auf einen relativ geringen Prozentsatz, dessen allmähliche Ausweitung jedoch insbesondere von der Kommission energisch betrieben wird.

Aus Sicht der kommunalen Daseinsvorsorge ist insbesondere die bereits mehrfach erwähnte und gegenwärtig in Verhandlung begriffene Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs von immenser Bedeutung. Im Gegensatz zu den vorerwähnten Sektoren erachtet die Kommission die Aufrechterhaltung ausschließlicher Rechte in diesem Bereich für unerlässlich. Allerdings soll an Stelle des nicht verwirklichtbaren Wettbewerbes im Markt ein entsprechender sogenannter „kontrollierter Wettbewerb“ um den Markt durch weitreichende Ausschreibungsverpflichtungen erfolgen. Bemerkenswert an diesem Verordnungsvorschlag ist unter anderem, dass der öffentlichen Hand auch die Erbringung der Verkehrsdienste durch Eigenbetriebe bzw. ausgegliederte Rechtsträger im

Einflussbereich der öffentlichen Hand (die sogenannten „In-House“-Dienste) ohne vorhergehendes Vergabeverfahren untersagt werden soll. Diese Vorgehensweise ist sowohl in rechtlicher als auch in politischer Hinsicht höchst umstritten¹¹. Vom allgemeinen Aufbegehren kommunalpolitischer Interessenvertretungen abgesehen konnte sich die Kommission bislang auch bei den zuständigen Legislativorganen¹², dem Europäischen Parlament¹³ und dem Rat¹⁴, nicht durchsetzen.

Gerade die bisherige Ablehnung des Europäischen Parlaments kann auch als Beispiel dafür dienen, zu welchem Ergebnis ein Liberalisierungsvorhaben führen kann, wenn demokratische EntscheidungsträgerInnen ihre Mitsprache geltend machen. Sollte die Kommission dennoch versuchen, ihr Ziel der Liberalisierung des Nahverkehrs über ihre wettbewerbsrechtlichen Kompetenzen zu verwirklichen, so wäre das zwar einerseits im Lichte der Demokratie höchst bedenklich, entspräche jedoch andererseits dem latenten anti-demokratischen Bias des neoliberalen Politikverständnisses.

4 Öffentliche Dienstleistungen im Prozess der Liberalisierung/Privatisierung - zusammenfassende Überlegungen

Die in diesem einführenden Beitrag dargestellte Entwicklung zeugt von einer profunden gesellschaftlichen Transformation bezüglich der konzeptuellen Grundlagen und wirtschaftlichen Erbringungsformen öffentlicher Dienstleistungen sowie ihrer politisch-rechtlichen Durchsetzung im Feld der institutionalisierten Politik auf europäischer und internationaler Ebene. Dem zugrunde liegt ein umfassender Funktionswandel des Staates, weg vom Wohlfahrtsstaat hin zum Wettbewerbsstaat. Nicht mehr sozialer Ausgleich steht im Mittelpunkt staatlichen Handelns, sondern alle Politikfelder haben sich den Maximen des Standortwettbewerbs, d.h. der Herstellung der politischen und ökonomischen Bedingungen für ein erfolgreiches Bestehen in der internationalen Konkurrenz unterzuordnen.

Zur Absicherung des Wirtschaftsstandortes *qua* Attraktivierung der Rahmenbedingungen gehört zwar auch weiterhin die Erbringung bzw. teilweise sogar der Ausbau öffentlicher Dienstleistungen, allerdings vor allem im Infrastrukturbereich (Verkehr, Telekommunikation, Energie) sowie der Bildung. Dies geschieht ganz explizit mit dem Zweck „den Handel eines Landes [zu] erleichtern“, wie dies schon Adam Smith (1789/1978, S.612) betonte. Abweichend von Smith, der davon ausging, dass die Finanzierung der Infrastruktur mangels privatem Kapital aus öffentlichen Mitteln zu erfolgen habe, hat die sekuläre Bedeutungszunahme des Finanzkapitals und ihre politische Kehrseite der geld- und fiskalpolitischen Austeritätspolitik während der letzten drei Jahrzehnte dazu geführt, dass private Investoren verstärkt in die Finanzierung und den Betrieb öffentlicher Infrastrukturen drängen, während die finanziell restringierten öffentlichen Hände sich daraus immer weiter zurückziehen. Dies setzt freilich voraus, dass die private Bereitstellung dieser Dienste eine – letztendlich von den

¹¹ In rechtlicher Hinsicht wird unter anderem vorgebracht, dass eine derart weitgreifende Regulierung dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 Absatz 2 EG-Vertrag widerspreche; Vgl. das Rechtsgutachten von Ronellenfisch, Der öffentliche Personennahverkehr – Daseinsvorsorgeauftrag im „geordneten“ Wettbewerb, nicht veröffentlicht.

¹² Der betreffende Rechtsakt muss nach dem Verfahren des Artikel 251 EG-Vertrag angenommen werden, wonach das Europäische Parlament in der Gesetzgebung sowohl dem Rat als auch der Kommission gegenüber gleichberechtigt agiert und letztlich nicht überstimmt werden kann.

¹³ Vgl. ABI C 140 E vom 13.6.2002, S 262

¹⁴ Der Rat hat bis dato die erste Lesung noch nicht abgeschlossen. Es zeichnet sich hier aber eine ähnlich ablehnende Haltung wie im Europäischen Parlament ab.