

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.

Finanzmärkten festgelegte – Rendite abwirft. An diesem vorgegebenen Rentabilitätsziel bemisst sich dann auch die Festlegung der von den NutzerInnen zu bezahlenden Entgelte (vgl. Altvater 2003). Die Verwirklichung der skizzierten privaten Geschäftsinteressen benötigt allerdings einige Voraussetzungen. Neben der Definition und staatlichen Gewährleistung von privaten Eigentums- und Nutzungsrechten, welche den freien Zugang zu öffentlichen Gütern einschränken, braucht es auch die Herstellung eines wettbewerblichen Rahmens, der die rechtliche, organisatorische und finanzielle Sonderstellung öffentlicher Unternehmen zumindest einschränkt, wenn nicht gänzlich beseitigt. Diesem Ziel dienen die einschlägigen Bestimmungen des GATS, insbesondere aber auch das EU-Wettbewerbsrecht.

Als besondere Hemmnisse bei der Erschließung neuer Absatzbereiche kamen daher das öffentliche Auftrags- sowie Beihilfenwesen zunehmend in das Schussfeld der europäischen Wettbewerbspolitik. Dies um so mehr, als die Liberalisierung immer mehr zum strategischen Mechanismus zur Vollendung des Binnenmarkts wurde und sich dabei immer stärker auf öffentliche Bereiche bezog, die im Wohlfahrtsstaat dem privatkapitalistischen Verwertungsinteresse weitgehend entzogen waren. Neben der schrittweisen Öffnung einzelner Sektoren öffentlicher Leistungserbringung (Telekommunikation, Strom/Gas, Post, Schienenverkehr), die aber in der Regel sehr konfliktiv und daher vergleichsweise langsam vor sich ging bzw. noch geht, erhöhte sich der Druck in Richtung stärkerer Liberalisierung v.a. durch die horizontalen Regulierungsvorschriften der Gemeinschaft. Durch diese versucht man das Terrain für das Aufbrechen der Versorgungsmonopole öffentlicher Unternehmen, speziell auch der kommunalen Ebene aufzubereiten.

Auch wenn die EU-Liberalisierungspolitik die Privatisierung von öffentlichen Unternehmen nicht explizit fordert, zeigt die empirische Erfahrung klar, dass sie zwei Seiten derselben Medaille sind. Dies schuldet sich nicht zuletzt der durch Konvergenzkriterien und Stabilitätspakt sowie internationalem Steuerwettbewerb induzierten Finanznöte der öffentlichen Haushalte, welche wiederum öffentliche Unternehmen unter starken Kosten- und Rationalisierungsdruck setzen. Dazu kommt der Konkurrenzdruck der neu auftretenden privaten, zum Teil multinationalen Anbieter zum Zwecke der Erringung von Marktanteilen. De-facto ziehen diese Faktoren nach erfolgter Liberalisierung in den meisten Fällen früher oder später eine Teil- oder Vollprivatisierung staatlicher Unternehmen nach sich.

Die wohlfahrtsstaatliche Interessensgemeinschaft zwischen Realkapital und ArbeitnehmerInnen ist damit fragmentiert worden. Nur mehr insoweit, als dass die explizite Ausrichtung öffentlicher Dienstleistungserbringung der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit dient und damit Wachstumsinteressen verfolgt werden, kann noch von einer – partiellen - Übereinstimmung zwischen Industrie und Arbeit gesprochen werden. Die von allen Kapitalfraktionen großteils begrüßte Liberalisierung der Dienstleistungserbringung selbst führt aber zu verteilungs- und machtpolitischen Konflikten mit den ArbeitnehmerInnen.

Als Gegenreaktion hat sich in den letzten Jahren auch eine neue politische Bewegung aus Gewerkschaften und der sog. Zivilgesellschaft gebildet, welche eine soziale, ökonomische und politische Kritik an der herrschenden Liberalisierungs- und Privatisierungspolitik formuliert hat. Damit konnte der öffentliche Diskurs beeinflusst werden. Die liberalisierungsfreundlichen Kräfte wurden vorübergehend in die Defensive gedrängt. Diese Erfolge auf dem Feld der öffentlichen Meinungsbildung führten auch zu partiellen Änderungen der realen Politik. Bestimmte Liberalisierungsvorhaben, wie etwa bei Wasser, öffentlicher Nahverkehr, oder in bezug auf die GATS Verhandlungen – konnten einstweilen verhindert werden. Ob dieser Gegendruck sich verstärken wird, und in Folge eine nachhaltige Kurskorrektur herbeiführen kann, oder mit der Zeit fragmentiert wird, und damit an politischem Einfluß verlieren wird, ist zur Zeit noch offen.

Voraussetzung für einen Erfolg liberalisierungs- bzw. privatisierungskritischer Kräfte wäre zum einen eine Verbreiterung des politischen Bündnisses, zum anderen müssten die konzeptuellen und politischen Anstrengungen in Richtung einer Fundierung der Kritik an der herrschenden Liberalisierungs- und Privatisierungspolitik sowie bezüglich der Erarbeitung zukunftsfähiger Formen eines demokratischen und leistungsfähigen öffentlichen Sektors intensiviert werden. Dazu soll diese Schriftenreihe einen Beitrag leisten.