

GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE

FACHABTEILUNG **B**
STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK



Landwirtschaft und ländliche Entwicklung



Kultur und Bildung



Fischerei



Regionale Entwicklung



Verkehr und Fremdenverkehr



**STRUKTURFONDS UND DIE ERBRINGUNG
VON DIENSTLEISTUNGEN VON
ALLGEMEINEM (WIRTSCHAFTLICHEM)
INTERESSE UND DAS POTENZIAL
FÜR GRENZÜBERSCHREITENDE
DIENSTLEISTUNGEN**

STUDIE



GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE DER UNION
FACHABTEILUNG B: STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

REGIONALE ENTWICKLUNG

**STRUKTURFONDS
UND DIE ERBRINGUNG VON
DIENSTLEISTUNGEN VON ALLGEMEINEM
(WIRTSCHAFTLICHEM) INTERESSE
UND DAS POTENZIAL FÜR
GRENZÜBERSCHREITENDE
DIENSTLEISTUNGEN**

STUDIE

Dieses Dokument wurde vom Ausschuss für regionale Entwicklung des Europäischen Parlaments in Auftrag gegeben.

AUTOREN

DEAS Department of Economics, Business and Statistics, Universität Mailand (Mailand)

CIRIEC International (Lüttich)

CSIL Centre for Industrial Studies (Mailand)

PPMI Public Policy and Management Institute (Vilnius)

ZUSTÄNDIGE BEAMTINNEN

Ivana KATSAROVA

Esther KRAMER

Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik

Europäisches Parlament

B-1047 Brüssel

E-Mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

EDITORIALE MITARBEIT

Lea Poljancic

SPRACHFASSUNGEN

Original: EN.

Übersetzung: DE, FR.

ÜBER DEN HERAUSGEBER

Kontakt zur Fachabteilung oder Bestellung des monatlichen Newsletters:

poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Redaktionsschluss: Oktober 2010.

Brüssel, (c) Europäisches Parlament, 2010.

Dieses Dokument ist im Internet abrufbar unter: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

HAFTUNGS AUSSCHLUSS

Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung des Verfassers wieder und entsprechen nicht unbedingt dem Standpunkt des Europäischen Parlaments.

Nachdruck und Übersetzung der Veröffentlichung – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern der Herausgeber vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird.



GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE DER UNION
FACHABTEILUNG B: STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

REGIONALE ENTWICKLUNG

**STRUKTURFONDS
UND DIE ERBRINGUNG VON
DIENSTLEISTUNGEN VON ALLGEMEINEM
(WIRTSCHAFTLICHEM) INTERESSE
UND DAS POTENZIAL FÜR
GRENZÜBERSCHREITENDE
DIENSTLEISTUNGEN**

STUDIE

Abriss

Im Rahmen dieser Studie sollen Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse in den 27 Mitgliedstaaten und ihren Regionen sowie die Frage, inwieweit die Regionalpolitik der Europäischen Union zu ihrer Finanzierung beiträgt, einer ausführlichen und kritischen Analyse unterzogen werden. Insbesondere werden die verschiedenen Definitionen und bestehenden Traditionen, die die politische Debatte bestimmenden Themen, der Stand der Erbringung in verschiedenen Ländern und Regionen sowie der Umfang und die Nutzung von Strukturfondsmitteln zur Förderung der Erbringung entsprechender Dienstleistungen erörtert.

INHALTSVERZEICHNIS

ABKÜRZUNGEN	5
ABBILDUNGEN	11
LANDKARTEN	13
ZUSAMMENFASSUNG	15
EINLEITUNG	23
1. DIE DEBATTE IN DER EU ZU DEN DIENSTLEISTUNGEN VON ALLGEMEINEM (WIRTSCHAFTLICHEM) INTERESSE (DA(W)I): URSPRÜNGE UND ENTWICKLUNGEN	29
1.1. Das Konzept des „allgemeinen Interesses“	30
1.2. Wesentliche Aspekte und Themen für das Verständnis von DA(W)I	34
1.2.1. Konzeptionelle Fragen bei der Definition von DA(W)I	35
1.2.2. Unterscheidung zwischen wirtschaftlichen Dienstleistungen und nichtwirtschaftlichen Dienstleistungen	39
1.3. EU-Politiken zu DA(W)I und aktuelle Trends	43
1.3.1. Die maßgeblichen Bestimmungen über Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse (DA(W)I) im europäischen Recht	44
1.3.2. Starkes Interesse der EU-Kommission seit Mitte der 1990er Jahre	45
1.3.3. Die jüngsten Entwicklungen der EU-Politik zu DA(W)I	48
1.4. Organisation der Dienstleistungserbringung	52
1.4.1. Liberalisierung und Privatisierung	53
1.4.2. Arten von Wirtschaftsakteuren	54
1.4.3. Modelle der Dienstleistungserbringung	55
1.5. Finanzierung der DA(W)I	60
1.5.1. Kosten im Zusammenhang mit der Erbringung von DA(W)I	60
1.5.2. Formen der Finanzierung und ihre Auswirkungen	61
1.5.3. Erschwinglichkeit	62
1.5.4. Nachhaltige Finanzierung von DA(W)I	65
2. STAND DER BEREITSTELLUNG VON DIENSTLEISTUNGEN VON ALLGEMEINEM INTERESSE BZW. ALLGEMEINEM WIRTSCHAFTLICHEM INTERESSE UND IHRER FÖRDERUNG AUS DEN STRUKTURFONDS	67

2.1. Infrastrukturausstattung und Stand der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse in den Mitgliedstaaten	69
2.1.1. Telekommunikation	69
2.1.2. Soziale Infrastrukturen	72
2.1.3. Umwelt und Energie	77
2.1.4. Verkehr und Erreichbarkeit	81
2.1.5. Aggregierte Indikatoren für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse	85
2.2. Überblick über die EFRE-Zuweisungen in Sektoren, in denen Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse erbracht werden	91
2.2.1. EFRE-Zuweisungen in den beiden Programmplanungszeiträumen	91
2.2.2. Zuweisungen von EFRE-Mitteln in den einzelnen Sektoren der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse	94
2.3. EFRE-Fördermittel für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit	105
2.4. Vergleich zwischen Mittelzuweisung aus dem EFRE und dem DA(W)I-Bedarf	109
2.4.1. Qualitative Analyse des Verhältnisses zwischen Mittelbereitstellung aus dem EFRE und Mittelausstattung für die Erbringung von DA(W)I	109
2.4.2. Untersuchung der Investitionsprioritäten in den NSRP	117
2.4.3. Quantitative Untersuchung des Verhältnisses zwischen DA(W)I-Ausstattung und aus dem EFRE bereitgestellten Finanzmitteln: Korrelationen	120
3. BEITRAG DER DIENSTLEISTUNGEN VON ALLGEMEINEM (WIRTSCHAFTLICHEM) INTERESSE ZU DEN ZIELEN DER KOHÄSIONSPOLITIK: ERKENNTNISSE AUS FALLSTUDIEN	125
3.1. Ausgewählte Projekte im Überblick	128
3.2. Universalität des Zugangs: Geografische Reichweite des Dienstes	144
3.3. Soziale Eingliederung und Bevölkerungsalterung	148
3.4. Effizienz und Qualität	150
3.4.1. Wasser- und Abfallwirtschaft und Kläranlagen	150
3.4.2. Verkehr	151
3.4.3. Soziokulturelle und gesundheitsbezogene Dienstleistungen	152
3.5. Erschwinglichkeit	155
3.6. Geografische Randlage und Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse	165
3.7. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Interoperabilität der Dienstleistungen	175

3.8. Governance-Aspekte im Zusammenhang mit der Erbringung von DAI	183
4. SCHLUSSFOLGERUNG UND EMPFEHLUNGEN	197
4.1. Schlussfolgerungen	197
4.2. Politische Auswirkungen	200
ANHANG I: INDIKATOREN FÜR DA(W)I, EU-27	203
ANHANG II: EFRE-DATEN	205
ANHANG III: METHODE FÜR DIE AUSWAHL DER 27 FALLSTUDIEN	217
BIBLIOGRAFIE	219

ABKÜRZUNGEN

AdR	Ausschuss der Regionen
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
BIP	Bruttoinlandsprodukt
CEEP	Europäischer Zentralverband der öffentlichen Wirtschaft
DA(W)I	Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse
DAI	Dienstleistungen von allgemeinem Interesse
DAWI	Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EIB	Europäische Investitionsbank
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EP	Europäisches Parlament
EPPD	Einheitliches Programmplanungsdokument
ESF	Europäischer Sozialfonds
Espon	Europäisches Netzwerk zur Beobachtung der Raumentwicklung
EGB	Europäischer Gewerkschaftsbund
EU	Europäische Union
EU-12	Die zwölf neuen Mitgliedstaaten, die der EU in den Jahren 2004-2006 beigetreten sind
EU-15	Die 15 Mitgliedstaaten, die der EU vor dem Beitritt der zwölf neuen Mitgliedstaaten in den Jahren 2004-2006 angehörten
EU-25	Die 25 EU-Mitgliedstaaten, 2004-2007
EU-27	Die 27 EU-Mitgliedstaaten nach der Aufnahme von Rumänien und Bulgarien im Jahr 2007
EUA	Europäische Umweltagentur
EUR	Euro
EU-SILC	Statistik der Europäischen Union über Einkommen und Lebensbedingungen
EVTZ	Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit
FuE	Forschung und Entwicklung

GD	Generaldirektion der Europäischen Kommission
GD ECFIN	Generaldirektion Wirtschaft und Finanzen der Europäischen Kommission
GD REGIO	Generaldirektion Regionalpolitik der Europäischen Kommission
HKA	Hauptkomponentenanalyse
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologien
INTERREG	Gemeinschaftsinitiative für grenzüberschreitende, transnationale und interregionale Zusammenarbeit
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
MOZC	Multikulturelles Bildungs- und Betreuungszentrum
NRO	Nichtregierungsorganisation
NSRP	Nationaler strategischer Rahmenplan
NUTS	Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik
OP	Operationelles Programm
PFI	Private Finanzinitiative
ÖPP	Öffentlich-private Partnerschaft
ROP	Regionales operationelles Programm
SDAI	Sozialdienstleistungen von allgemeinem Interesse
SIVB	Strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt
TEN	Transeuropäisches Netz
UK	Vereinigtes Königreich

TABELLEN

Tabelle 1 2007–2013 EU-Ausgaben für die Infrastruktur (EFRE und Kohäsionsfonds) nach Sektoren in der EU-27	25
Tabelle 2 Einkommensanteil der Ausgaben und Anteil der Lieferungseinstellung, der Eigenbeendigung des Lieferbezugs und der Nichtzahlung; für das untere Quintil in verschiedenen Sektoren und Ländern	64
Tabelle 3 Indikatoren für den Wassersektor – 2006	78
Tabelle 4 Pearsonsche Korrelationskoeffizienten der für die DA(W)I-Erbringung auf nationaler Ebene berechneten Punktzahlen zur Darstellung intersektorieller Beziehungen – 2006	122
Tabelle 5 Pearsonsche Korrelationskoeffizienten der auf nationaler Ebene bereitgestellten Gesamtstrukturfondsmittel zur Darstellung intersektorieller Beziehungen – 2006	122
Tabelle 6 Anzahl der Projekte nach Programmart	129
Tabelle 7 Fallstudien im Überblick	131
Tabelle 8 Erweiterung des Zugangs zu Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse	146
Tabelle 9 Qualitätsverbesserungen und Effizienzgewinne als Ergebnis von Fallstudienprojekten	153
Tabelle 10 Private Kofinanzierung und erhobene Gebühren in den Fallstudien	159
Tabelle 11 Tarifdifferenzierung nach Nutzergruppen	161
Tabelle 12 Überblick über die für die territoriale Kohäsion relevanten Fallstudien	174
Tabelle 13 Aufgaben und Zuständigkeiten bei der Mehrebenen-Governance von aus den Strukturfonds kofinanzierten DA(W)I	189
Tabelle 14 EFRE-Zuweisungen im Zeitraum 2000-2006	205

Tabelle 15 EFRE-Zuweisungen im Zeitraum 2007-2013	206
Tabelle 16 EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Telekommunikation (% an Gesamt des Sektors) im Zeitraum 2000-2006	207
Tabelle 17 EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Telekommunikation (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2007-2013	208
Tabelle 18 EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Soziale Infrastrukturen (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2007-2013	209
Tabelle 19 EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Umwelt (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2000-2006	210
Tabelle 20 EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Umwelt (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2007-2013	211
Tabelle 21 EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Energie (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2000-2006	212
Tabelle 22 EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Energie (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2007-2013	213
Tabelle 23 EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Verkehr (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2000-2006	214
Tabelle 24 EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Verkehr (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2007-2013	215

ABBILDUNGEN

Abbildung 1 Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse: nach Auffassung der EU	40
Abbildung 2 Punktzahlen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nach Sektoren ausgehend von einer Hauptkomponentenanalyse (PCA) mit einer extrahierten Komponente	87
Abbildung 3 Punktzahlen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse insgesamt	88
Abbildung 4 Gesamtumfang des EFRE (Mio. EUR); 2000-2006 und 2007-2013	92
Abbildung 5 Prozentualer Anteil der EFRE-Mittel in den Sektoren, in denen Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse erbracht werden; 2000-2006 und 2007-2013	93
Abbildung 6 Gesamtzuweisungen aus dem EFRE (in Mio. EUR) für den Telekommunikationssektor; 2000-2006 und 2007-2013	96
Abbildung 7 Gesamtzuweisungen aus dem EFRE (in Mio. EUR) für den Sektor soziale Infrastrukturen; 2000-2006 und 2007-2013	97
Abbildung 8 Gesamtzuweisungen aus dem EFRE (in Mio. EUR) für den Umweltsektor; 2000- 2006 und 2007-2013	100
Abbildung 9 Gesamtzuweisungen aus dem EFRE (in Mio. EUR) für den Energiesektor; 2000- 2006 und 2007-2013	102
Abbildung 10 Gesamtzuweisungen aus dem EFRE (in Mio. EUR) für den Verkehrssektor; 2000-2006 und 2007-2013	105
Abbildung 11 Zuweisung von EFRE-Mitteln (in Mio. EUR) für grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den einzelnen Bereichen; 2000-2006 und 2007-2013	107

Abbildung 12 Prozentualer Anteil der für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bereitgestellten EFRE-Mittel in den einzelnen Bereichen als Anteil an den Gesamtmitteln für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse; 2000-2006 und 2007-2013	107
Abbildung 13 Pearsonsche Korrelationskoeffizienten und Streudiagramme der für die DA(W)I-Erbringung auf nationaler Ebene berechneten Punktzahlen und der bereitgestellten Gesamtstrukturfondsmittel je 100 Einwohner	121
Abbildung 14 Streudiagramm der Punktzahlen der DA(W)I-Erbringung auf regionaler Ebene und Pearsonsche Korrelationskoeffizienten zwischen Telekommunikationssektor und Verkehrssektor - 2006	123
Abbildung 15 Anzahl der Projekte nach Sektoren und Teilsektoren	128
Abbildung 16 Projekte nach Finanzumfang – Gesamtprojektkosten (in Mio. EUR)	129
Abbildung 17 Projekte nach Art des Finanzbeitrags (Europäische Union, öffentliche Hand und privater Sektor)	130
Abbildung 18 Die Modernisierung des Leitungssystems für die öffentliche Wasserversorgung auf Madeira	169
Abbildung 19 Das Gebiet in Randlage Kuusamo (Finnland)	170
Abbildung 20 eRadiologie- und eUltraschall-Angebote beim Projekt „Baltic e-Health“	176

LANDKARTEN

Map 1	
Anteil der Haushalte mit Internetzugang - 2006	70
Map 2	
Anteil der Haushalte mit Internetzugang - 2009	70
Map 3	
Anzahl der Krankenhausbetten je 100 000 Einwohner - 2006	74
Map 4	
Zahl der Angehörigen von Gesundheitsberufen je 100 000 Einwohner - 2006	75
Map 5	
Abfallbehandlung insgesamt (Tonnen pro Kopf) und Anteil der zur Wiederverwendung oder zur energetischen Verwertung aufbereiteten Abfälle - 2006	79
Map 6	
Dichte des Eisenbahnnetzes: Index der Streckenlängen im Verhältnis zur Fläche und Bevölkerung - 2006	83
Map 7	
Potenzielle Erreichbarkeit auf dem Schienenweg (ESPON-Raum = 100) - 2001	84
Map 8	
Punktzahlen für die Erbringung regionaler Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für die Sektoren Telekommunikation und Verkehr sowie die Sektoren insgesamt unter Anwendung einer Hauptkomponentenanalyse (PCA) mit einer extrahierten Komponente	89
Map 9	
Karte der ausgewählten Projekte	127

ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Studie bietet dem Ausschuss für regionale Entwicklung des Europäischen Parlaments (EP) eine kritische und umfassende Erörterung des Zusammenhangs zwischen den Strukturfonds (SF) und der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Insbesondere beinhaltet sie eine vergleichende Analyse der Begriffe, der Traditionen, der rechtlichen Rahmenbedingungen und des Umfangs der Bereitstellung entsprechender Dienstleistungen in den 27 Mitgliedstaaten. Für die Zwecke der Diskussion wurde neben einer Fülle an wissenschaftlicher, regulatorischer und politischer Literatur eine qualitative und quantitative Analyse von Schlüsselindikatoren der Bereitstellung, Erbringung und Finanzierung von Dienstleistungen herangezogen.

Anschließend wird eine kritische Bewertung der wichtigsten Ergebnisse und Empfehlungen vorgenommen.

Themen

- Der **Begriff „Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse“** umfasst mehrere Dienstleistungen im öffentlichen Interesse und führt je nach nationalen, kulturellen und rechtlichen Traditionen zu unterschiedlichen Definitionen und Beschränkungen. Ungeachtet der Veränderungen, die der Begriff durchlaufen hat, sowie der Unterschiede mit Blick auf die nationalen Traditionen und Praktiken, die dessen Verständnis beeinflusst haben, beruht dieser Begriff auf einem **gemeinsamen Kanon von Werten und Zielen** und schließt sämtliche Dienstleistungen ein, die nach allgemeinem Verständnis einem kollektiven Interesse dienen. Dieses kollektive Interesse erfordert neben der Erreichbarkeit den **universellen Zugang für alle** (im sozialen, räumlichen und finanziellen Sinne), die **Gewährleistung einer kontinuierlichen Dienstleistungserbringung** und eines bestimmten **Qualitätsniveaus** sowie das Eingehen auf die Nutzer und **Verbraucherschutzbelange**.
- Dienste von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse betreffen zahlreiche **unterschiedliche Sektoren und Dienstleistungsarten**, die untergliedert werden können in Versorgungsnetze und Dienstleistungen der öffentlichen Verwaltung, wozu der obligatorische Sozialschutz, Bildungs-, Gesundheits- und Sozialleistungen sowie soziokulturellen Dienstleistungen gehören. Sie umfassen Dienstleistungen, die **in der Regel außerhalb der Märkte erbracht** werden (z. B. Schulpflicht, Sozialschutz), staatliche Pflichtaufgaben (z. B. Sicherheit und Justiz) und **Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse** (z. B. Energie und Kommunikation). Es versteht sich von selbst, dass Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nicht als nebensächliche Dienstleistungen für benachteiligte Gebiete oder Bevölkerungsgruppen abgetan werden dürfen, sondern für alle Bürger und Unternehmen erbracht werden und dazu beitragen, dass Grundrechte wahrgenommen werden können, dass der Zugang zu wichtigen Dienstleistungen möglich ist und dass der soziale Zusammenhalt und das Wohlergehen der Gesellschaft gestärkt werden. Ihr wirtschaftlicher Charakter hängt in der Regel mit Marktdefiziten zusammen und betrifft das kollektive Wesen der Dienstleistung, das Bestehen von Größen- oder Verbundvorteilen, das Vorhandensein natürlicher Monopole oder das Bestehen von Externalitäten oder Informationsasymmetrien. Aus diesem Grund legt die öffentliche Hand bestimmte Gemeinwohlverpflichtungen fest, die auch sicherstellen, dass Dienstleistungen von

allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu bezahlbaren Preisen und in hoher Qualität erbracht werden.

Um einen stärker praxisorientierten Einblick in die Tätigkeiten zu gewinnen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darstellen, wurde im Rahmen der Studie mit dem Titel „Mapping Public Services“ des Europäischen Zentralverbands der öffentlichen Wirtschaft eine vorläufige **Liste von etwa 25 Tätigkeiten** zusammengestellt, die auf den Verordnungen (EG) Nr. 438/2001 und 1828/2006 beruht, wobei jeweils auf den Vertrag, das Sekundärrecht oder Mitteilungen bzw. Urteile des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) verwiesen wird. Bei mehreren Mitgliedstaaten wurde davon ausgegangen, dass sonstige Tätigkeiten dem öffentlichen Bereich zuzuordnen sind, insbesondere auf lokaler Ebene. In Staaten mit ausgeprägter kommunaler Eigenständigkeit kann das Dienstleistungsspektrum sehr breit gefächert sein.

Daher kann bei zahlreichen Tätigkeiten unterstellt werden, dass Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse angeboten werden und dass diese Dienstleistungen eine Vielzahl verschiedener Sektoren abdecken, so zum Beispiel:

- **Versorgungsnetze:** Telekommunikation und IKT, Postdienstleistungen, Energie, Verkehr, Infrastruktur, öffentliche Beleuchtung, Wasserversorgung und Abwasserentsorgung, Abfallsammlung und -behandlung, Straßenreinigung;
 - **Dienstleistungen der öffentlichen Verwaltung:** obligatorischer Sozialschutz;
 - **Bildung:** Kindergärten; Grund- und Sekundarschulen sowie Hochschulbildung; berufliche Bildung;
 - **Gesundheits- und Sozialleistungen:** Krankenhäuser, ambulante Gesundheitsversorgung und Rettungsdienste, ergänzende soziale Sicherung, Betreuungs- und Unterstützungsdienstleistungen für Kinder (einschließlich Kinderkrippen); Altenpflege, Pflege und Schutz von Menschen mit Behinderungen, Kurzzeitpflege, Unterstützungsdienstleistungen für Langzeitarbeitslose;
 - **Sport und Freizeit:** Schwimmbäder, Sportzentren, Badekuren;
 - **Soziokulturelle Dienstleistungen:** Theater, Sporthallen und Konzertsäle, Ausstellungs- und Konferenzhallen, Musik- und Schauspielschulen, Museen, Denkmäler und Bibliotheken;
 - **Sonstige Dienstleistungen und Einrichtungen von allgemeinem Interesse:** sozialer Wohnungsbau, behindertengerechte Wohnungen, Feuerwehren, Finanzdienstleistungen, Friedhöfe, Krematorien und Bestattungsdienstleistungen.
- Die Relevanz der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für die in der Europäischen Union (EU) geführte politische Debatte ergibt sich aus der Überlegung, dass sie ein Schlüsselaspekt des europäischen Gesellschaftsmodells sind, **europäische Werte befördern, den sozialen und territorialen Zusammenhalt stärken und die Ausübung von Grundrechten gewährleisten.** Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse stellen einen **Kohäsionsfaktor** in dem Sinne dar, dass gleiche, erschwingliche und universelle Dienstleistungen allen Bürgern unabhängig von den wirtschaftlichen, sozialen oder geografischen Gegebenheiten zur Verfügung gestellt werden. Dieser Aspekt wird

formal bestätigt in Artikel 14 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), der die Mitgliedstaaten und die EU implizit verpflichtet, im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse dafür Sorge zu tragen, dass die Grundsätze und Bedingungen für das Funktionieren dieser Dienste so gestaltet sind, dass diese ihren Aufgaben nachkommen können. Des Weiteren werden in dem dem Vertrag von Lissabon als Anhang beigefügten Protokoll über Dienste von allgemeinem Interesse der Stellenwert der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse und deren Bedeutung für den sozialen und territorialen Zusammenhalt anerkannt. Demnach fördern Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse den sozialen Zusammenhalt (indem sichergestellt wird, dass alle Bürger zu erschwinglichen Preisen Zugang zu hochwertigen Grunddienstleistungen haben), den territorialen Zusammenhalt (durch Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse in allen Gebieten ungeachtet ihrer geografischen oder wirtschaftlichen Randlage oder Isolation) und tragen dazu bei, dass die Ausübung von Grundfreiheiten, die eine unabdingbare Voraussetzung für die umfassende Teilhabe am Leben der europäischen Gesellschaft sind, gewährleistet ist.

- Angesichts der Bedeutung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für die Förderung des sozialen und territorialen Zusammenhalts hat die **EU-weite Debatte** über dieses Thema in den vergangenen 20 Jahren an Dynamik gewonnen und durch das **Grünbuch und das Weißbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse**, in denen besonderes Gewicht auf die netzbasierten Industrien gelegt wird, zusätzlichen Auftrieb erhalten. Im Jahr 2006 wurde eine Mitteilung zu Sozialdienstleistungen von allgemeinem Interesse angenommen. In den Vertrag von Lissabon wurde ein Kapitel zu Grundrechten eingearbeitet und ein Anhang über Dienste von allgemeinem Interesse beigefügt; dies veranschaulicht, welcher Stellenwert Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in der EU beigemessen wird. Diese Dokumente und die in der Dienstleistungsrichtlinie behandelten Themen haben den Diskussionen über die Definition, den Umfang, die Bereitstellung, Organisation und Finanzierung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in der EU neue Impulse verliehen.

Bei der Umsetzung der Dienstleistungsrichtlinie und der Anpassung der entsprechenden nationalen Rechtsvorschriften und Verfahren durch die Mitgliedstaaten sind gewisse Verzögerungen eingetreten: Bislang haben 20 Mitgliedstaaten ihre horizontalen Rechtsvorschriften verabschiedet, in 5 Mitgliedstaaten (Irland, Luxemburg, Österreich, Portugal und Zypern) laufen die Diskussionen noch, Frankreich und Deutschland haben beschlossen, die allgemeinen Grundsätze in mehrere Gesetze aufzunehmen (die diesbezüglichen Arbeiten sind in Deutschland nahezu abgeschlossen und laufen in Frankreich noch). Allerdings gestaltet sich die Anpassung bestehender Gesetze weitaus schwieriger, und nur 12 Mitgliedstaaten haben angegeben, dass die entsprechenden Änderungen erfolgt sind.

Die Folgen der zahlreichen EU-Vorschriften, die sich direkt bzw. indirekt – aufgrund der Organisations- und Finanzierungsmodalitäten – auf Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse beziehen, müssen erst noch bewertet werden. Die Debatte wird daher fortgesetzt, und mehrere rechtliche und organisatorische Belange müssen 2010 weiter erörtert werden, wobei das horizontale bzw. Querschnittsrahmengesetz zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse und die Bedeutung der grenzüberschreitenden Erbringung und Zusammenarbeit Diskussionsschwerpunkte sein werden.

Sachlage

- Die Ausstattung mit und die Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in den einzelnen Mitgliedstaaten und Regionen der EU variiert erheblich und ist ein Schlüsselement in der Debatte über die künftige Erbringung und Finanzierung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse. Was die Quantität und Qualität anbelangt, sind bei den Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse auf nationaler wie auf regionaler Ebene erhebliche Unterschiede zu verzeichnen. Eine Untersuchung der vorstehend genannten verschiedenen Sektoren im Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ergibt, dass die größten Lücken im Hinblick auf die Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und die größten diesbezüglichen Qualitätsdefizite in den Ländern der EU-12 sowie in ländlichen Regionen und Regionen in Randlage bestehen. Bei Betrachtung eines Gesamtindikators für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unter Einschluss aller wichtigen Sektoren wird dieses Ergebnis bestätigt und untermauert. Den höchsten Stand der Bereitstellung und der Qualität von Dienstleistungen erreichen Skandinavien und die nordeuropäischen Länder sowie die Hauptstadtregionen der EU-15-Länder (bei Berücksichtigung der regionalen Desaggregation).
- Der **Telekommunikationssektor** als wichtige Triebkraft der wissensbasierten Wirtschaft stellt einen Schlüsseldienst dar, der auch zur Verringerung des Abstands zwischen entwickelten und weniger entwickelten Regionen in der EU beitragen kann. Die größten Ungleichgewichte sind in den EU-12-Ländern zu verzeichnen, wo beispielsweise die **Breitbanddurchdringungsraten** unter dem EU-Durchschnitt von 13 % der Bevölkerung mit Breitbandzugang liegen. In Polen, der Slowakei und Bulgarien verfügen sogar weniger als fünf von 100 Einwohnern über einen Breitbandanschluss. Bei den **Sozialdienstleistungen und der sozialen Infrastruktur** ergeben sich Abweichungen zwischen den EU-12-Ländern und den EU-15-Ländern; dies gilt zum Beispiel für die Anzahl der **Krankenhausbetten** (hier zählten Deutschland, Österreich, die Tschechische Republik, Ungarn, Litauen, Lettland und Finnland 2006 zu den am besten ausgestatteten Ländern, während im Vereinigten Königreich und den südeuropäischen Ländern wie Portugal, Spanien, Italien und Griechenland bei den Gesundheitseinrichtungen pro Einwohner ein niedriger Stand und größere regionale Abweichungen zu verzeichnen waren) und für die **Betreuung von Kindern im Vorschulalter**, wo eine große Kluft zwischen den Mitgliedstaaten – jedoch nicht zwischen alten und neuen – besteht. Betrachtet man indes den **nicht befriedigten Bedarf an medizinischen Leistungen**, ergeben sich für die EU-12-Länder höhere Pflegekosten, längere Wartezeiten und Probleme bezüglich der Erreichbarkeit der nächstgelegenen Versorgungseinrichtungen. Im **Umwelt- und Energiesektor sowie bei der Wasserversorgung** sind Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten erkennbar, wobei in den EU-12-Ländern der Anteil der an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossenen Bevölkerung niedriger ist (in Rumänien haben nur etwa 50 % der Bürger Zugang zur öffentlichen Wasserversorgung). Was die **Abfallbehandlung** betrifft, sollten die entsprechenden Kapazitäten in Lettland, Litauen, der Tschechischen Republik und Zypern, die 2006 mit 0,68 Tonnen behandelte Abfall pro Kopf weit unter dem EU-Durchschnitt lagen, erweitert werden. Im **Verkehrssektor** bestehen weiterhin zahlreiche Unterschiede, wobei die Abweichungen bezüglich der Länge und Qualität des **Autobahnnetzes und des elektrifizierten Schienennetzes** in den EU-12-Ländern deutlicher ausgeprägt sind. Autobahnen in den östlichen Mitgliedstaaten werden hauptsächlich

im Umfeld der Hauptstädte und anderer großer städtischer Zentren gebaut, während für die Regionen in Randlage eine schlechte Straßenanbindung kennzeichnend ist. Zwar verfügen die EU-12-Länder über Schienenwegenetze, doch handelt es sich dabei überwiegend um eingleisige und/oder nicht elektrifizierte Strecken, was zu deutlich längeren Fahrzeiten führt.

- Angesichts der Unterschiede bei der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse auf territorialer und sektorspezifischer Ebene ist eine Untersuchung der Bedeutung der **Strukturfonds** für die Schließung der Lücken zwischen gut versorgten Staaten und Regionen einerseits und Gebieten mit zusätzlichem Investitionsbedarf andererseits geboten. Im Programmplanungszeitraum 2007-2013 werden 170 Mrd. EUR aus dem EFRE und 70 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds in grundlegende Infrastrukturen investiert, wobei 40 % davon in die Sektoren Verkehr und Umwelt fließen und der Rest auf Telekommunikation, Energie und soziale Infrastrukturen entfällt. Die Mitgliedstaaten der EU-12 profitieren am stärksten von diesen massiven Investitionen. Qualitative und quantitative statistische Analysen liefern Belege für ein negatives Verhältnis zwischen Bereitstellungsindikatoren und Strukturfondsausgaben, was darauf schließen lässt, dass die Mittel direkt für bedürftige Gebiete und Sektoren eingesetzt werden. Mit Blick auf Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse tragen die Strukturfonds somit maßgeblich zur Erreichung des sozialen und territorialen Zusammenhalts bei. Betrachtet man die Gesamtausgaben der Strukturfonds für die Sektoren, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse bereitstellen, ergibt sich ein negativer Korrelationskoeffizient mit einem Gesamtindikator der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (der -0,57 entspricht), was darauf hindeutet, dass die EU-Mitgliedstaaten tendenziell Strukturfondsmittel bei geringem Ausstattungsstand zuweisen. Daher leisten die Strukturfonds einen Beitrag zur Verbesserung der Erbringung und der Qualität von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in den rückständigen Sektoren, wobei dies in besonderem Maße auf den **Telekommunikationssektor** (der Korrelationskoeffizient mit Strukturfondsausgaben in dieser Kategorie beträgt -0,59), die **soziale Infrastruktur** (-0,24) und den **Verkehrssektor** (-0,23) zutrifft. In den **Sektoren Umwelt und Energie** ist der Korrelationskoeffizient positiv, was den Schluss nahelegt, dass hohe Ausgaben im Energie- und Umweltsektor direkt mit Energiespar- und Umweltschutzmaßnahmen zusammenhängen könnten und dass die Ausgaben selbst bei gutem Versorgungsstand hoch sein können.

Somit besteht ein **deutlicher Zusammenhang zwischen der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und der Erreichung der Ziele der Kohäsionspolitik:**

- Die Strukturfonds, der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und vor allem der Kohäsionsfonds, werden aufgrund des jeweils breit gefächerten Interventionspektrums zur Finanzierung grundlegender Infrastrukturen eingesetzt, um die Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu gewährleisten. Aus dem EFRE werden der Bau und die Modernisierung von Straßen, Brücken, Abwasserleitungen, Fabriken, Gewerbeparks, Wissenschaftsparks und touristischen Einrichtungen finanziert. EFRE-Mittel können auch zur Förderung von Investitionen in Bildung und Gesundheit, Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen und umweltbezogene Investitionen verwendet werden. Aus dem Kohäsionsfonds werden bis zu 85 % der förderfähigen Ausgaben wichtiger

Projekte in den Bereichen Umwelt- und Verkehrsinfrastruktur finanziert. Zu den Ergebnissen, die man sich von derartigen Investitionen verspricht, gehören ein **höherer Versorgungsgrad der Bevölkerung, Qualitätssteigerungen und eine bessere Effizienz.**

- Gleichzeitig **bewirkt die Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eine Verringerung der Ungleichheiten zwischen den Regionen und die Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts.** Der Beitrag der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zur Förderung des sozialen und territorialen Zusammenhalts ist auf mehreren Ebenen feststellbar:
 - Der **territoriale Zusammenhalt** wird gestärkt, wenn der Zugang zu hochwertigen und effizienten Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse flächendeckend in allen EU-Territorien einschließlich städtischer, entlegener und dünn besiedelter Gebiete sowie Gebiete in Randlage sichergestellt ist. Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse sind prägende Elemente der Raumordnung, vor allem dann, wenn es um die dauerhafte Bereitstellung regelmäßiger Dienste in ländlichen und entlegenen Gebieten sowie Gebieten in Rand- und Insellage geht.
 - Der **soziale Zusammenhalt** wird dadurch gewährleistet, dass Menschen bei der Ausübung ihrer Grundrechte und -freiheiten nicht aufgrund ihrer sozialen Lage diskriminiert werden. Eine Vorbedingung für den sozialen Zusammenhalt ist der gleichberechtigte Zugang zu Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse.

Empfehlungen und Schlussfolgerungen

- Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse tragen maßgeblich zur Erreichung der Ziele des sozialen und territorialen/regionalen Zusammenhalts in der EU bei und können unterstützend wirken, wenn es darum geht, die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten EU in der globalisierten Wirtschaft zu steigern und gleichzeitig dafür Sorge zu tragen, dass Unionsbürger ihre Grundrechte und -freiheiten ausüben können. Was die Verteilung, Zugänglichkeit, Qualität und Effizienz anbelangt, verzeichnen die Sektoren, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen, und die EU-Mitgliedstaaten und -Regionen keinen einheitlichen Stand. Für die Gewährleistung eines universellen Zugangs aller Bürger ungeachtet territorialer oder persönlicher Merkmale sind **Investitionen in die Infrastruktur für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse** in verschiedenen Sektoren unerlässlich.

In diesem Zusammenhang stellen die **Strukturfonds ein Schlüsselement** der Versorgung rückständiger Gebiete und Sektoren mit einer größeren Anzahl besserer Dienstleistungen von allgemeinem Interesse dar. Auch Programme für die **grenzüberschreitende Zusammenarbeit** sollten gefördert werden, wobei besonderes Augenmerk auf die Schaffung von grenzüberschreitenden Verkehrs-, Kommunikations- und Energienetzen zu legen ist. Die Ergebnisse des Programmplanungszeitraums 2000-2006 belegen, dass von den für die Initiative zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bereitgestellten EFRE-Mitteln gerade einmal 30 % in den Sektor der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse fließen, wobei hier die Sektoren Verkehr und Telekommunikation im Vordergrund stehen und die höchsten Anteile erhalten. Diese Zahlen sind

möglicherweise der im Vergleich zu den Programmen für die Erbringung gängiger Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse komplexen Struktur der Erbringung von grenzüberschreitenden Dienstleistungen zuzuschreiben. Dennoch könnte sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeit als wichtiger Einstieg für die regionen- und länderübergreifende Erbringung von Dienstleistungen erweisen; denkbar wären zudem die Förderung der Mobilität, eine Senkung der durch Staus verursachten Kosten und die Bereitstellung besserer Dienstleistungen in den Bereichen Telekommunikation und Energie sowie positive Ausstrahleffekte der regionenübergreifenden Dienstleisterinteroperabilität. Gezielte Strukturfondsinvestitionen in die Infrastruktur für die Bereitstellung und Erbringung von Dienstleistungen sollten gefördert werden, können sie doch zur Überwindung rechtlicher, finanzieller, technischer wirtschaftlicher und institutioneller Hindernisse bei der Umsetzung von Initiativen zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beitragen.

- Das Niveau der Bereitstellung und Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse sollte jedoch nicht das alleinige Ziel sein. Obwohl dem universellen Zugang überragende Bedeutung zukommt, spielen auch **Erschwinglichkeit und Qualität** eine wichtige Rolle. Sobald die grundlegende Dienstinfrastruktur – möglicherweise mithilfe von Strukturfondsmitteln – geschaffen wurde, muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen finanzieller Nachhaltigkeit des Diensteanbieters und bezahlbaren Preisen für die Nutzer gefunden werden. Sondervereinbarungen wie Preisstaffelungssysteme und finanzielle Instrumente in Form von Quersubventionen und Steuern sollten festgelegt werden. Ferner muss die Qualität der Dienstleistung berücksichtigt werden, und die Diensteanbieter sollten Leitlinien und Richtlinien beachten, in denen Normen und Mindestqualitätsanforderungen definiert sind. Im Hinblick auf den letztgenannten Aspekt können europäische und einzelstaatliche Maßnahmen eine Schlüsselrolle spielen, indem ein gemeinsamer und klar abgegrenzter rechtlicher und institutioneller Rahmen für die Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gesetzt wird.
- Schließlich würden sich aus rechtlicher und organisatorischer Sicht unmissverständliche rechtliche und institutionelle Initiativen als hilfreich für die Modalitäten der Erbringung und die Hauptbeteiligten erweisen. Neue Formen der Erbringung (d. h. fort vom Staat als alleiniger Erbringer von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse) erfordern neue Führungs- und Regulierungsbedingungen, die in der gesamten EU gelten, um die Integration der Bereitstellung und Erbringung von Dienstleistungen voranzubringen. In Anbetracht der neuen Erbringungsformen wie Konzessionen, Leasing und öffentlich-private Partnerschaften dürfte die Forderung nach Kofinanzierung durch die Strukturfonds ein Schlüsselfaktor für den Erfolg sein.

Um den spezifischen Anforderungen der einzelnen Staaten und Regionen in der EU gerecht zu werden, sollten die lokalen Behörden großes Augenmerk auf die Umsetzung des gemeinsamen EU-Rahmens in spezifischen nationalen und regionalen Regelungen legen, die zur Erreichung dieses Ziel beitragen können. Den Regionen und lokalen Behörden kommt eine zentrale Rolle bei der Bereitstellung von grundlegenden Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu, und die lokalen Bedingungen und Bedürfnisse sollten im Mittelpunkt einer wirksamen Politikgestaltung stehen.

Gemäß Subsidiaritätsprinzip sind die Mitgliedstaaten befugt, Dienstleistungen von allgemeinem Interesse entsprechend ihren eigenen Traditionen und Anforderungen festzulegen, zu organisieren und zu finanzieren, während die EU gemeinsame Grundsätze für Zugänglichkeit, Erschwinglichkeit, Sicherheit, Qualität und Schutz bestimmt. Die Mitgliedstaaten sollten sich für landesweite Projekte und Rahmenbedingungen einsetzen, und ihnen sollte die Erarbeitung eines Strategieansatzes für die Dienstleistungserbringung und die Gewährleistung der Erschwinglichkeit der Dienstleistungen obliegen.

Anders als bei rein kommerziellen Diensten kann die Finanzierung der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nicht ausschließlich durch Marktmechanismen abgesichert werden; es werden zusätzliche Regelungen gebraucht. Für diese Regelungen, für die eine Abstimmung zwischen verschiedenen Behörden und die Koordinierung mehrerer politischer Ziele kennzeichnend ist und die untrennbar mit der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse verbunden sind, ist im Wesentlichen die nationale oder sogar die regionale/lokale Ebene zuständig. Dies ergibt sich aus der Anwendung des Subsidiaritätsprinzips.

Dabei sollten die Unterschiede zwischen verschiedenen Dienstleistungen von allgemeinem Interesse und die unterschiedlichen Bedürfnisse und Vorlieben von Bürgern, Nutzern und Verbrauchern, die auf Unterschiede in den wirtschaftlichen, sozialen, geografischen, kulturellen und physischen Bedingungen zurückzuführen sind, beachtet werden. Neben der für derartige Dienstleistungen charakteristischen Diversität sollten die Bedingungen, unter denen sie jeweils bereitgestellt werden, die Besonderheiten des Anbieters und die Forderung nach Flexibilität zwecks Anpassung der Dienste an verschiedene Bedürfnisse gebührend berücksichtigt werden.

- Die wichtigste politische Schlussfolgerung lautet, dass bei einem **mehrstufigen Führungssystem** eine einzige Führung (diese Aufgabe könnten Regierungsstellen auf zentraler, regionaler oder kommunaler Ebene übernehmen), die in der Lage ist, die unterschiedlichen Interessen letztlich auf ein gemeinsames Ziel auszurichten und in einem gemeinsamen Ziel zu bündeln, unerlässlich ist. Davon hängen maßgeblich das effiziente Funktionieren der Kohäsionspolitik und die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ab; dies gilt in besonderem Maße für Programme zur **grenzüberschreitenden Zusammenarbeit**. Unabhängig vom Sektor, den territorialen Besonderheiten und den Finanzierungsmodalitäten ermöglichen eine klare politische Führung und eine eindeutige Ausrichtung eine schlüssige Projektentwicklung und die Einhaltung eines strengen Zeitplans. Ansonsten könnte ein nachteiliger Effekt eintreten, d. h. die mehrstufige Führung kann die Erreichung der Projektziele dadurch verhindern, dass der Beschlussfassungsprozess „lahmgelegt“ wird. Daher kann sich in einem strategisch so wichtigen Bereich die Tatsache, dass sich die lokale Behörde als „öffentlicher Unternehmer“ betätigt, der in der Lage ist, die lokalen Bedürfnisse gründlich zu analysieren, eine strategische Vision für die Überwindung von Engpässen zu entwickeln, Mittel in nennenswertem Umfang als Hebel und als Katalysator einzusetzen und Risiken mithilfe kreativer Lösungen zu bewältigen, die an schnell veränderliche Erfordernisse angepasst sind, als Zünglein an der Waage erweisen.

EINLEITUNG

Im Jahre 1997 wurde durch den Vertrag von Amsterdam erstmalig der soziale und territoriale Zusammenhalt mit den Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse (DA(W)I) als Ausdruck europäischer Werte in Zusammenhang gebracht. Der Vertrag von Lissabon machte danach die Förderung des territorialen Zusammenhalts zum Bestandteil des Aufgabenspektrums der EU¹. Abgesehen von der Solidarität zwischen den Menschen und Regionen, die sich am Niveau ihres Wohlstands orientiert, fördert die EU die Solidarität auch in Abhängigkeit von räumlichen Aspekten (um beispielsweise die mit Abgelegenheit verbundenen Auswirkungen zu mildern). Im Oktober 2008 nahm die Europäische Kommission ein Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt an, in dem sie sich für ein besseres und gemeinsames Verständnis des territorialen Zusammenhalts² und seiner Bedeutung für die EU-Politik aussprach.

In dem Protokoll über Dienstleistungen von allgemeinem Interesse (DAI)³, das sich im Anhang zum Vertrag von Lissabon findet, werden der Stellenwert dieser Dienstleistungen gewürdigt und ihre Bedeutung für den sozialen und territorialen Zusammenhalt anerkannt. Die steigende Nachfrage (im öffentlichen und privaten Sektor) nach dieser Art von Dienstleistungen kann das **Wachstum fördern**, so dass der Entwicklung der DAI eine Schlüsselfunktion bei der Stärkung des sozialen und territorialen Zusammenhalts in Europa zukommt. In Artikel 14 des Protokolls ist zudem festgeschrieben, dass dafür Sorge zu tragen ist, „dass die Grundsätze und Bedingungen, insbesondere jene wirtschaftlicher und finanzieller Art, für das Funktionieren dieser Dienste so gestaltet sind, dass diese ihren Aufgaben nachkommen können“, wobei die Grundsätze und Bedingungen vom Europäischen Parlament und vom Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren festzulegen sind.

Die Zusammenarbeit zwischen den Regionen und Mitgliedstaaten wurde verstärkt, wozu eine neue Generation von Programmen für territoriale Zusammenarbeit ebenso beigetragen hat wie die Schaffung des Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)⁴ als Rechtsinstrument zur Vereinfachung und Förderung der grenzüberschreitenden, transnationalen und interregionalen Zusammenarbeit.⁵ Die Regionen haben zudem aus einer verlässlichen Finanzquelle Unterstützung für die Überwindung der Rezession und die Ankurbelung der Konjunktur erhalten, wobei mit größerer Flexibilität und einem vereinfachten Finanzmanagement vorgegangen wurde.⁶

Ein wichtiger Aspekt für den sozialen und territorialen Zusammenhalt ist der freie Zugang zu Bildung, Beschäftigung, Wohnung, Raumplanung und Finanzdienstleistungen, um nur einige Punkte zu nennen. Im Interesse einer hohen Qualität der Bereitstellung müssen diese Dienstleistungen auf einer geeigneten territorialen Ebene angeboten werden, und sie müssen generell zum Wachstum und zur Entwicklung der Wirtschaft in der EU beitragen und den allgemeinen sozialen Wohlstand verbessern.

¹ Parallel dazu bewertete die Kommission auch DAI, die zur Stärkung des sozialen und räumlichen Zusammenhalts beitragen können, „[da] das Marktergebnis (eventuell) nicht das sozial wünschenswerte Niveau dieser Leistungen bereitstellt“ (KOM/2002/0331 endg.).

² Europäische Kommission (2008).

³ ABl. C 306, S. 158.

⁴ Verordnung (EG) Nr. 1082/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates über den EVTZ.

⁵ EVTZ ermöglichen es den Behörden verschiedener Mitgliedstaaten, zusammenzuarbeiten und gemeinsame Dienstleistungen anzubieten, ohne dass zuvor eine internationale Vereinbarung unterzeichnet wird, die von den nationalen Parlamenten ratifiziert werden muss. Allerdings müssen die Mitgliedstaaten der Teilnahme potenzieller Mitglieder in ihren jeweiligen Ländern zustimmen.

⁶ http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/impact/.

Für eine solche Dienstleistungserbringung sind große Infrastrukturanlagen erforderlich, da ein universeller, gleicher und erschwinglicher Zugang (ohne Ausschluss bestimmter Zonen oder Bevölkerungsgruppen) gesichert werden muss und die Territorien lückenlos abzudecken sind, um die neuen Bedürfnisse der Bevölkerung zu befriedigen. Die Strukturfonds spielen hier zweifellos eine Rolle: Im Programmplanungszeitraum 2007-2013 werden 170 Mrd. EUR aus dem EFRE und 70 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds in grundlegende Einrichtungen der Infrastruktur investiert, wobei 40 % davon in die Sektoren Verkehr und Umwelt fließen und der Rest auf IKT, Energie und Einrichtungen der sozialen Infrastruktur entfällt. Die Mitgliedstaaten der EU-12 profitieren am stärksten von diesen massiven Investitionen. Gleichzeitig führt die hohe Qualität bei der Bereitstellung von DA(W)I, die durch diese Infrastrukturinvestitionen möglich wird, zu einer Erhöhung des Potenzials für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung und kann damit den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt stärken.

Tabelle 1: 2007–2013 EU-Ausgaben für die Infrastruktur (EFRE und Kohäsionsfonds) nach Sektoren in der EU-27

Land	INFRASTRUKTUREN (% aus dem EFRE)					Mio. EUR	
	Verkehr	IKT	Energie	Umweltschutz u. Risikovermeidung	Soziale Infrastrukturen	EFRE insgesamt	Kohäsionsfonds
AT	1,2	2,8	4,4	1,3	0,1	680	
BE	5,4	2,1	2,6	6,6	0,2	990	
BG	34,9	1,3	4,4	27,9	4,5	5 488	2 283
CY	12,1	3,1	1,2	36,5	2,0	493	213
CZ	33,4	4,5	5,3	19,0	5,4	22 528	8 819
DE	19,6	2,1	3,0	9,1	3,3	16 108	
DK	0,0	13,0	0,0	0,0	0,0	255	
EE	22,7	2,5	2,4	25,1	17,2	3 012	1 152
ES	27,7	4,3	1,7	23,8	3,2	26 600	3 543
FI	3,5	14,7	4,6	3,4	0,0	977	
FR	11,5	7,8	6,9	14,9	3,3	8 055	
GR	32,7	9,8	3,9	22,3	8,9	15 846	3 697
HU	25,8	3,5	1,7	28,2	11,7	21 292	8 642
IE	7,0	9,6	10,1	6,5	0,0	375	
IT	18,3	7,7	8,9	11,0	5,1	21 027	
LT	26,6	4,2	7,6	16,3	13,6	5 747	2 305
LU	0,0	5,0	9,0	15,0	0,0	25	
LV	29,5	4,8	3,2	19,9	13,2	3 980	1 540
MT	25,3	3,7	4,8	32,8	8,1	728	284
NL	4,8	8,1	6,0	8,1	1,5	830	
PL	40,8	6,7	4,0	15,9	4,9	55 515	22 176
PT	18,7	4,6	1,8	17,6	11,6	14 899	3 060
RO	34,3	2,9	3,9	30,2	3,6	15 529	6 552
SE	6,8	11,0	6,6	1,5	0,0	935	
SI	29,5	3,2	4,8	23,0	2,9	3 343	1 412
SK	34,7	11,8	1,7	18,9	11,1	9 861	3 899
UK	5,2	7,5	5,3	6,7	0,7	5 295	
grenzüberschr. Zusammenarbeit	13,3	7,1	4,3	16,1	5,7	7 799	
EU-27	28,7	5,6	4,0	18,8	6,2	260 414	69 577
EU-15	21,1	6,0	4,3	16,0	5,2	112 899	10 300
EU-12	34,6	5,3	3,8	20,9	7,0	147 515	59 278

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Anmerkung: Bei den Angaben für EFRE und Kohäsionsfonds sind die geplanten und die beschlossenen Ausgaben berücksichtigt.

Einen interessanten Überblick über DA(W)I bietet die vom Ausschuss der Regionen (AdR) in Auftrag gegebene Studie über Dienstleistungen von allgemeinem Interesse in Europa.⁷ Damit sollte ein Beitrag zur Debatte über qualitativ hochwertige DA(W)I geleistet werden, die „als ein Element bei der Förderung des sozialen und territorialen Zusammenhalts in der Union“ angesehen wird. Im Rahmen der Studie erfolgt eine Analyse der entsprechenden Konzepte und Definitionen, des rechtlichen Rahmens und der Rolle der EU im Zusammenhang mit der Bereitstellung derartiger Dienstleistungen.

Vor kurzem wurde unter Leitung des Europäischen Zentralverbands der öffentlichen Wirtschaft (CEEP) und mit Unterstützung der Europäischen Kommission eine Studie mit dem Titel „Mapping Public Services“⁸ erstellt, mit der eingeschätzt werden sollte, welche Vorstellungen über die Bereitstellung von DAI in der EU-27 bestehen.

Um einen stärker praxisorientierten Einblick in die Tätigkeiten zu gewinnen, die DA(W)I darstellen, wurde im Rahmen der CEEP-Studie „Mapping Public Services“ eine vorläufige Liste von etwa 25 Tätigkeiten zusammengestellt, in der auf den Vertrag, das Sekundärrecht oder Mitteilungen bzw. Urteile des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) verwiesen wird. In mehreren Mitgliedstaaten wurden noch weitere Tätigkeiten als dem öffentlichen Bereich zugehörig betrachtet, insbesondere auf lokaler Ebene. In Staaten mit ausgeprägter kommunaler Eigenständigkeit kann das Dienstleistungsspektrum sehr breit gefächert sein.

Daher kann bei zahlreichen Tätigkeiten unterstellt werden, dass DA(W)I angeboten werden, und diese Dienstleistungen sind in einer **Vielzahl verschiedener Sektoren** angesiedelt, so zum Beispiel:

- Versorgungsnetze:
 - Telekommunikation und IKT;
 - Postdienstleistungen;
 - Energie;
 - Verkehr;
 - Infrastruktur (Bau und Instandhaltung von Straßen und dazugehöriger Anlagen);
 - öffentliche Beleuchtung;
 - Wasserversorgung und Abwasserentsorgung;
 - Abfallsammlung und -behandlung und
 - Straßenreinigung.
- Dienstleistungen der öffentlichen Verwaltung einschließlich des obligatorischen Sozialschutzes.
- Bildung (Kindergärten; Grund- und Sekundarschulen sowie Hochschulbildung und berufliche Bildung).
- Gesundheits- und Sozialleistungen:
 - Krankenhäuser;
 - ambulante Gesundheitsversorgung und Rettungsdienste;

⁷ Ausschuss der Regionen der Europäischen Union (2005).

⁸ http://www.ceep.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=44&Itemid=58. Die Recherche wurde vom externen Berater RAP-EUROPA verwaltet, und die Erhebung wurde von Gallup Europe durchgeführt. CIRIEC war in dieses Projekt einbezogen.

- ergänzende soziale Sicherung;
- Betreuungs- und Unterstützungsdienstleistungen für Kinder (einschließlich Kinderkrippen);
- Altenpflege;
- Pflege und Schutz von Menschen mit Behinderungen;
- Kurzzeitpflege und
- Unterstützungsdienstleistungen für Langzeitarbeitslose.
- Soziokulturelle Dienstleistungen in Theatern, Sporthallen und Konzertsälen, Ausstellungs- und Konferenzhallen, Musik- und Schauspielschulen, Museen, Denkmälern und Bibliotheken.
- Sport und Freizeit (z. B. Schwimmbäder und Badekuren).
- Sonstige Dienstleistungen und Einrichtungen von allgemeinem Interesse:
 - sozialer Wohnungsbau;
 - behindertengerechte Wohnungen;
 - Feuerwehren;
 - Finanzdienstleistungen⁹ und
 - Friedhöfe, Krematorien und Bestattungsdienstleistungen.

Aus der CEEP-Studie geht hervor, dass DAI mehr als 26 % zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) der EU beitragen - das entspricht mehr als 2,412 Mrd. EUR - und mehr als 64 Millionen Arbeitnehmern bei den Dienstleistern beschäftigt sind.¹⁰

Zudem können die DA(W)I in Krisenzeiten ein wirksamer Stabilisator sein, da sie für alle zu erschwinglichen Preisen beständig bereitgestellt werden und kein Beschäftigungsabbau erfolgt. Alle sozialen Dienstleistungen, die hier eine Rolle spielen, dienen zweifellos der Abfederung, um die sozioökonomische Ausgrenzung von Bürgern zu verhindern. Insgesamt wird durch die DAI der soziale und territoriale Zusammenhalt aufrechterhalten.

Sozialer Zusammenhalt lässt sich als die Fähigkeit einer Gesellschaft beschreiben, das Wohlergehen all ihrer Mitglieder zu sichern. Dazu gehört die garantierte und flächendeckende Bereitstellung von Universaldiensten. Erreicht werden soll auf diese Weise, Ungleichheiten weitestgehend zu beseitigen, eine etwaige Polarisierung einzuschränken/zu vermeiden und gleichzeitig zwischenmenschliche Kontakte herzustellen und zu verstärken. In einer von Zusammenhalt geprägten Gesellschaft sind für den Umgang mit der internen Vielfalt in zufriedenstellender Art und Weise demokratische Wege gefunden worden.

Gleichermaßen ist der territoriale Zusammenhalt seit jeher ein förderlicher Aspekt für die europäische Politik, da die Unterschiede zwischen den Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten überbrückt werden. Die Bemühungen der Mitgliedstaaten im Rahmen der Territorialen Agenda, die Festlegungen der Leipzig-Charta zur Stadtentwicklung und die Schlussfolgerungen des Rates machen besonders deutlich, dass die territoriale Vielfalt der Union bei der Gestaltung der Kohäsionspolitik stets zu berücksichtigen ist. Die Kommission stellt in ihrem Grünbuch¹¹ fest, dass es Ziel des territorialen Zusammenhalts ist, die

⁹ Belgien richtete 2003 einen Universalbankendienst ein.

¹⁰ <http://www.ceep.eu/images/stories/pdf/Mapping/Mapping%20fact%20sheet%20vfinal%202010%2005>

¹¹ Europäische Kommission (2008).

harmonische Entwicklung aller Gebiete der EU sicherzustellen und dafür zu sorgen, dass die Bürger die jeweiligen Gegebenheiten dieser Gebiete optimal nutzen können. Bei einem wirklichen territorialen Zusammenhalt wird die freie Wahl des Wohnorts respektiert, auch wenn er sich in abgelegenen oder Inselregionen befindet, und es werden an diesen Orten die gleichen Dienstleistungen bereitgestellt wie in den am dichtesten bevölkerten Gebieten. In Anbetracht der Rolle der DAI bei der Förderung des sozialen und territorialen Zusammenhalts sollte im Ergebnis der Debatte über das Ziel des territorialen Zusammenhalts besser definiert werden, welche Rolle DA(W)I spielen können und müssen. In diesem Zusammenhang sollten Überlegungen zum universellen Zugang zu Dienstleistungen angestellt werden.

Bei europäischen Maßnahmen zur Verringerung der regionalen Ungleichheiten ist immer wieder die Bedeutung von DA(W)I als Schlüsselfaktoren für den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt herausgestellt worden. Die im Rahmen der Europäischen Regionalpolitik verfügbaren Finanzierungsinstrumente sind daher auch von Relevanz für die Verbesserung der Bereitstellung von DA(W)I. Anhand der vorliegenden Studie und insbesondere der nationalen Fallstudien lässt sich besser einschätzen, inwiefern die Strukturfonds einen Beitrag zur Bereitstellung von DA(W)I leisten. Die 27 ausgewählten Projekte werden außerdem deutlich machen, in welchem Umfang die Regionalpolitik die anderen europäischen Politiken ergänzt. Es ist und bleibt eine wichtige Aufgabe in der Politikgestaltung der EU, die beiden Ziele wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und Kohäsion miteinander in Einklang zu bringen, speziell in einer durch niedriges Wirtschaftswachstum und globale wirtschaftliche Umstrukturierung geprägten Zeit.

Die vorliegende Studie untergliedert sich wie folgt:

- In Kapitel 1 werden die Definitionen und Konzepte von DA(W)I näher beleuchtet, die vielfältigen Arten der Bereitstellung und Finanzierung von DA(W)I in Europa aufgezeigt und die wichtigsten Schritte in der EU-Politikdebatte dargelegt, wobei auf die wichtigsten Bestimmungen des EU-Rechts verwiesen wird.
- Kapitel 2 enthält eine eingehende Analyse des Umfangs der Bereitstellung von DA(W)I und der Zuweisung von Strukturfondsmitteln für DA(W)I, eine Beurteilung der im NSRP 2007-2013 enthaltenen Investitionsprioritäten sowie eine statistische Analyse des Zusammenhangs zwischen dem Bedarf an DA(W)I und Investitionen.
- In Kapitel 3 werden die Erkenntnisse aus den Fallstudien dargelegt und schwerpunktmäßig relevante Fragen im Zusammenhang mit der Erbringung von DA(W)I untersucht, wie etwa Erschwinglichkeit, soziale Integration, geografische Abgelegenheit, grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Diensteinteroperabilität.
- Im letzten Kapitel wird der Leser mit den wichtigsten Schlussfolgerungen und den Auswirkungen auf die Politik bekannt gemacht.

1. DIE DEBATTE IN DER EU ZU DEN DIENSTLEISTUNGEN VON ALLGEMEINEM (WIRTSCHAFTLICHEM) INTERESSE (DA(W)I): URSPRÜNGE UND ENTWICKLUNGEN

WICHTIGSTE ERKENNTNISSE

- „Von allgemeinem Interesse“, „von kollektivem Interesse“, „von öffentlichem Interesse“ oder „Gemeinwohl“ – so lauten die Begriffe, die **in politischen Debatten und Rechtstexten häufig Erwähnung finden und sich** in Abhängigkeit von den jeweiligen nationalen/regionalen Gegebenheiten (Geschichte, Kultur, rechtlicher und institutioneller Rahmen, Organisationsarten) **in den unterschiedlichsten Formen manifestieren**. Die Gegebenheiten sind dabei in der Europäischen Union nicht einheitlich, sondern Ausdruck lokaler Prioritäten und Präferenzen und Reaktion auf bestimmte Situationen.
- DA(W)I sind **von ihrer Art her sehr unterschiedlich, doch dienen sie dazu, die Wahrnehmung von Grundrechten sicherzustellen** und demokratische, soziale und kulturelle Bedürfnisse zu erfüllen. Sie sind in vielen Wirtschaftszweigen zu finden, darunter im netzgebundenen Versorgungsbereich (Telekommunikation, Postdienste, Energie, Verkehr, Wasser, Abfallbeseitigung) und in den Bereichen Wohnungswesen, allgemeine und berufliche Bildung, Gesundheits- und Sozialdienste, Sport und Freizeit sowie soziokulturelle Dienstleistungen.
- Die Unterscheidung zwischen wirtschaftlichen Dienstleistungen von allgemeinem Interesse und nichtwirtschaftlichen Dienstleistungen von allgemeinem Interesse ist unscharf, wird jedoch für die Anwendung von EU-Vorschriften vorgenommen.
- **Die EU-Debatte um die Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse begann Mitte der 1990er Jahre und hat in den vergangenen 20 Jahren weiter an Dynamik gewonnen.** Die in der Dienstleistungsrichtlinie angesprochenen Themen haben den Diskussionen neue Impulse verliehen. Allerdings müssen die Folgen der zahlreichen EU-Vorschriften, die sich direkt bzw. indirekt - aufgrund der Organisations- und Finanzierungsmodalitäten - auf Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse beziehen, erst noch bewertet werden.
- **Die Organisations- und Finanzierungsformen von DA(W)I sind inzwischen vielfältiger und komplexer als je zuvor,** da sie an neue und besser maßgeschneiderte Dienstleistungen angepasst werden mussten, die den sich weiterentwickelnden Bedürfnissen der Bürger und Unternehmen entsprechen. Die Entwicklung der Technik, die jüngsten Liberalisierungs- und Privatisierungstrends und die knappen Kassen der öffentlichen Haushalte haben die Organisations- und Finanzierungsformen der DAI-Erbringung stark verändert und diversifiziert.

DAI spielen eine maßgebliche Rolle und gehören zu den gemeinsamen Werten der Union, wie im Protokoll Nr. 26 des Vertrags über die Arbeitsweise der EU zum Ausdruck kommt¹². Darüber hinaus wird in Artikel 36 der Charta der Grundrechte der Zugang zu DA(W)I im Rahmen der Förderung des sozialen und territorialen Zusammenhalts anerkannt. Außerdem

¹² ABl. C 115 vom 9.5.2008, S. 201.

leisten diese Dienste einen Beitrag zu Wirtschaftswachstum und Entwicklung der EU insgesamt sowie zum allgemeinen sozialen Schutz.

Somit sind DAI nicht auf nebensächliche Dienstleistungen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen beschränkt, sondern werden für alle Bürger und Unternehmen erbracht. Insbesondere *„die Ausübung der **Grundrechte**, die der **Befriedigung demokratischer, sozialer und kultureller Bedürfnisse** in allen Sektoren dienen, die zur Lebensqualität und zur nachhaltigen Entwicklung beitragen, sollte als DAI bezeichnet werden“*.¹³ Der Begriff des allgemeinen Interesses in all seinen Nuancen umfasst unterschiedliche Bereiche (von der Kunst und Kultur bis hin zu Verkehr und Energie) und hat sich im Laufe der Zeit entsprechend der Entwicklung der sozialen Bedürfnisse und der Technik herausgebildet.

In diesem Kapitel, das dem theoretischen Rahmen der EU-Debatte über DA(W)I gewidmet ist, werden die Herausbildung der Konzepte, die unterschiedliche Lage in den einzelnen Mitgliedstaaten sowie die jüngsten Entwicklungen erörtert.

Vor einer näheren Untersuchung der DA(W)I soll zunächst ein Blick auf das zugrundeliegende Konzept geworfen werden. Der Begriff des „allgemeinen Interesses“ ist wichtig, um die Grundlagen der DA(W)I und ihre weitere Entwicklung – ja ihre Transformation – in Abhängigkeit vom sozioökonomischen Kontext zu verstehen, aber auch die Entwicklung des EU-Rechts. Die verschiedenen Auffassungen und Vorstellungen von den Aufgaben zur Wahrnehmung des kollektiven gesellschaftlichen Interesses führen zu einer unterschiedlichen Art und Weise des Aufbaus der Dienstleistungen, die dem Ziel des „allgemeinen Interesses“ entsprechen sollen.

1.1. Das Konzept des „allgemeinen Interesses“

Das Konzept des allgemeinen (oder auch kollektiven bzw. öffentlichen) Interesses (Gemeinwohl) hat im Laufe der Zeit in Abhängigkeit von historischen, kulturellen und sozioökonomischen Faktoren tiefgreifende Veränderungen erfahren. So hat die soziale und wirtschaftliche Realität zur Herausbildung der verschiedensten Dimensionen des „allgemeinen Interesses“ geführt. Die Vielfalt geht auf amtliche oder spontane Initiativen zurück, die das allgemeine Interesse im Zeitverlauf geformt haben, sowie auf die „geografischen“ und „solidarischen“ Perimeter von Menschen, die die gleichen Vorstellungen teilen.¹⁴

Die deutschsprachige, die nordeuropäische, die lateinische, die angelsächsische und die französischen Tradition sowie das Erbe der Planwirtschaft in Mittel- und Osteuropa hatten einen profunden Einfluss auf die Auffassung von der Rolle staatlicher Behörden beim Umgang mit dem allgemeinen, öffentlichen bzw. kollektiven Interesse sowie von Wirtschaftsdemokratie und den gemeinsamen Interessen der Mitglieder einer Gemeinschaft.

Auch Fragen der Auslegung sowie Entwicklungen in der Verwaltung haben eine wichtige Rolle bei der Ausprägung der Erbringung von Leistungen für die Bürger gespielt, vor allem auf lokaler und regionaler Ebene. DAI können sich von der Grundversorgung für alle zu

¹³ Obermann G., Hall D. und Sak B. (2005).

¹⁴ Monnier L., Thiry B. (1997).

erschwinglichen Preisen bis zu sozialen und Hilfediensten für bestimmte Bevölkerungsgruppen erstrecken.

Alle Verfasser sind sich darin einig, dass es eine allgemeine Definition des „allgemeinen Interesses“ nicht gibt, was auch einer der Gründe dafür ist, warum eine Harmonisierung im Sinne einer *Europäisierung*¹⁵ und der Errichtung eines gemeinsamen rechtlichen Rahmens für DAI auf der Ebene der EU-27 eine schwierige Aufgabe ist, auch wenn sie unterstützt werden sollte. Aufgrund der Wortbedeutung, der unterschiedlichen Geschichte und Kulturen sowie wegen der Probleme in den 24 Amtssprachen der EU hat es sich als äußerst schwierig erwiesen, eine Einigung auf einen gemeinsam akzeptierten Begriff zu erzielen¹⁶. Der Sachverständigenbericht¹⁷ für die CEEP-Studie „Mapping of the Public Services“ (2010) bietet eine sehr gute Länderbeschreibung dieser Schwierigkeiten.

Dennoch wurden alle genannten kollektiven Dienstleistungen im Laufe der Zeit in den Rahmen der (gemeinwirtschaftlichen) Verpflichtungen, Aufgaben und Regeln gefasst, damit sie die **Vielzahl der Ziele, die mit der Erfüllung des allgemeinen Interesses verbunden sind**, erfüllen – Ziele wie Universalität, Kontinuität der langfristigen Versorgung, flächendeckende Versorgung, Gleichbehandlung und gleicher Zugang, effizienter Einsatz der Ressourcen, Sicherheit und Sicherung der Versorgung, Rechenschaftspflicht und Transparenz, Anpassungsfähigkeit (aufgrund der ständigen Weiterentwicklung des allgemeinen Interesses und der DAI), Qualität der Dienstleistung (Sicherheit, Zuverlässigkeit und Sicherung der Versorgung), Umverteilung zwischen Personen- und Regionenkategorien, Erschwinglichkeit der Preise, Berücksichtigung der Nutzer (Schutz der Rechte und Interessen der Verbraucher, Möglichkeit der Nutzung von Rechtsmitteln sowie einfache Handhabung und einfache Verfahren) und Erbringung eines Beitrags zu gesamtwirtschaftlichen politischen Zielen (vor allem antizyklische Maßnahmen in Zeiten von Wirtschaftskrisen).

Kasten 1: Verschiedene Traditionen und Konzepte des „allgemeinen Interesses“

KONZEPTE DES „ALLGEMEINEN INTERESSES“ („GEMEINWOHLS“)

Das **Römische Recht** formte die Vorstellung von der organischen Konzeption der öffentlichen Dienstleistungen, die von einem öffentlichen Gremium oder einer öffentlichen Stelle unter strenger Kontrolle staatlicher Behörden angeboten werden. Dabei verschmolzen die Erbringung und der Erbringer der Dienstleistung in der Regel zu einer Einheit.

Aus dieser Vorstellung heraus entstand die **französische Doktrin** vom „service public“, und Frankreichs spezielle Gegebenheiten stellen in Sachen DAI nach wie vor einen gesonderten Fall dar. Das französische Konzept wird von anderen Ländern, darunter Belgien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Portugal und Spanien, weitgehend geteilt, doch ohne die umfassende Strukturierung der Rolle des „service public“. Folglich kann jede finanzielle Förderung für den Ausbau oder die Verbesserung der Dienstleistung eine unmittelbare positive Wirkung haben.

¹⁵ Europäisierung ist der Übergang von einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und von der einzelstaatlichen Verwaltungspraxis in Bezug auf DAI zu einem entsprechenden Regelwerk auf EU-Ebene.

¹⁶ An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass in einigen Mitgliedstaaten (z. B. Slowakei, Polen, Slowenien) selbst die amtlichen Übersetzungen ein und desselben Ausdrucks je nach dem Text, der sich mit DAI befasst, nicht einheitlich sind (z. B. Vertrag, Richtlinie, Mitteilung). Einen sehr guten Überblick über diese Probleme vermittelt Manganot M. (2005).

¹⁷ In den Abschnitten mit den Länderberichten (mehr als 10 Seiten je Land) findet sich eine durchaus interessante und ausführliche sprachliche und semantische Analyse des Begriffs „öffentliche Dienstleistung“ für die 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Siehe RAP-Europa, http://www.ceep.eu/images/stories/pdf/Mapping/CEEP_mapping%20experts%20report.pdf.

In der **angelsächsischen Auffassung** und in den Common-Law-Ländern entspricht der Begriff „public utilities“, d. h. öffentliche Versorgung, direkter den Infrastrukturdienstleistungen, bei denen die Verbindung zur territorialen Entwicklung deutlich zu erkennen ist.

In den **deutschsprachigen Ländern** umfassen die „öffentlichen Dienste“ ein breites Spektrum von Tätigkeiten, die vor allem auf lokaler Ebene entwickelt wurden und alles beinhalten, was die „Daseinsvorsorge“ ausmacht. Dies entspricht einer materiellen Idee von der Bereitstellung aller für ein sinnvolles menschliches Dasein notwendigen Leistungen und führte zur Herausbildung des „Sozialstaates“. Unter Anerkennung der Grundrechte und Grundbedürfnisse der Menschen und der Befriedigung dieser Bedürfnisse kann dementsprechend ein städtisches Schwimmbad oder eine Kur für Ältere zum Gemeinwohl erklärt werden. Aus dieser Sicht trägt die EFRE-Förderung eines Projekts für die lokale Infrastruktur zur Stärkung der Erbringung von DAI bei. Das gilt insbesondere, wenn sich die Infrastrukturanlage in einem abgelegenen Gebiet befindet oder einen Beitrag zum sozialen Zusammenhalt und/oder zur territorialen Entwicklung und Attraktivität leistet.

In den **nordischen Ländern** existiert dieses Rechtskonzept nicht, und es wird ein pragmatischerer Ansatz mit sektorspezifischen Regelungen verfolgt.

In **Italien** leitet sich eine interessante Veranschaulichung aus dem Rahmengesetz für soziale Leistungen (328/00) ab, in dem es heißt, dass Akteuren im sogenannten „dritten Sektor“ (Vereine, gemeinnützige Organisationen, soziale Genossenschaften, Stiftungen) die Aufgabe zugewiesen wird, einen Beitrag zum Prozess der Politikgestaltung - vor allem auf lokaler Ebene - zu leisten und (durch Erarbeitung von „Sozialzonenplänen“ zur Feststellung der Bedürfnisse und Ressourcen eines Territoriums) das allgemeine Interesse der Gemeinschaft im Hinblick auf soziale Leistungen zu definieren und zu rekonstruieren.

In den **mittel- und osteuropäischen Staaten** gab es den Begriff des allgemeinen Interesses unter den totalitären Regimes nicht, so dass er fast überall erst in den 1990er Jahren aufkam, als sich diese Länder auf den EU-Beitritt und die Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstands vorbereiteten. Als solches war der Begriff der „öffentlichen Dienstleistungen“ oder des „allgemeinen Interesses“ beispielsweise in den Rechtssystemen der drei baltischen Staaten und in Polen nicht vorhanden und ist folglich nicht sehr geläufig. Außerdem können je nach Land der soziale Wohnungsbau, Banken und Versicherungsdienste als von allgemeinem Interesse betrachtet werden oder nicht.

Quellen: Thiry B. (1996); Manganot M. (2005); Obermann G., Hall D. und Sak B. (2005); Pöschmann G. (2007).

Neben diesen direkten und gemeinsamen Zielsetzungen von DAI prägen auch indirekte Ziele die Politik ihrer Organisation. Dazu gehören die Kontrolle strategischer Bereiche (siehe die Energieversorgungssicherheit), mögliche Anforderungen oder Bedürfnisse in Sachen nationale Verteidigung und Sicherheit (Grenzkontrolle), Humanressourcen und Arbeitsbedingungen der Erwerbsbevölkerung, kulturelle Besonderheiten, Abstimmung von Angebot und Nachfrage (vor allem meritorische Güter), Umweltschutz sowie Territorial- und Raumplanung (z. B. Berücksichtigung externer Effekte der Preispolitik oder Probleme der Verkehrsüberlastung), Unterstützung von FuE-Arbeiten und generell die Politik der wirtschaftlichen und regionalen Entwicklung. Aufgrund dieser zahlreichen Ziele kann es zu Konflikten um ihre Erfüllung kommen, und es liegt in der Verantwortung der öffentlichen Behörde und der Regierung, Prioritäten bei diesen Zielen aufzustellen und/oder bei Konflikten zu vermitteln.

Wie in einem Studienbericht für das EP von 1997¹⁸ betont wird, stellen die **weitreichenden Ziele**, die das Gemeinwohl umfassen sollte, neben dem kollektiven Leistungsbewusstsein, eine Herausforderung für das Integrationsbestreben dar, „das auf das Wohlergehen und die

¹⁸ Camenen F.X (1996) http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/econ/w21/sum-3_de.htm.

Einbindung der Menschen in die Gesellschaft zugleich ausgerichtet ist und das man als Sorge um das demokratische Bürgerbewusstsein bezeichnen könnte. Hierunter fallen auch folgende Erwägungen:

- der **gesellschaftliche Zusammenhalt** setzt voraus, dass allen Bürgern unabhängig von Alter, Gesundheitszustand, Einkommen und Wohnort die Versorgungsleistungen, die für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben maßgebend sind, offenstehen müssen, damit sie sich als Teil der Gesellschaft fühlen können und so die gesellschaftliche Einheit stärken, was zugleich Zersplitterung und Ausgrenzung entgegenwirkt;
- der **territoriale Zusammenhalt** gebietet es, nicht ganze Landstriche von der Grundversorgung auszuschließen, ohne die es heute kein gesellschaftliches und wirtschaftliches Leben mehr gibt, und sie nicht gegenüber der Wirtschaft und dem Lebensstandard im übrigen Land zu vernachlässigen; hierdurch würde letztendlich insbesondere von den Rand- oder Inselgebieten eine Bedrohung für die nationale Einheit ausgehen (Begriff Raumordnung und territorialer Zusammenhalt);
- der Wille, bestimmte **Grundfreiheiten**, die für die Teilnahme der Bürger am gesellschaftlichen Leben unverzichtbar sind, effektiv zu sichern: die Freiheit, sich an jeden gewünschten Ort zu begeben, was nur bei Bestehen regelmäßiger, dichter und preisgünstiger Verkehrsverbindungen möglich ist; die freie Meinungsäußerung, die auf preisgünstige und zuverlässige Kommunikationsmittel angewiesen ist (traditioneller Postdienst, für den das Briefgeheimnis gilt, öffentliches Telefonnetz); die Pressefreiheit, für die unter Umständen bestimmte Erleichterungen im Rahmen des öffentlichen Postdienstes ausschlaggebend sind.“

Besonderer Erwähnung bedarf die Tatsache, dass die Rolle der DAI von der Politik angesichts klammer öffentlicher Kassen als rückläufig angesehen wurde. Im Barca-Bericht¹⁹ vom April 2009 jedoch findet die Rolle der öffentlichen Dienstleistungen bei der Überwindung von Ungleichheiten und somit bei der Förderung des sozialen Zusammenhalts im Zusammenhang mit der Messung der Lebensqualität der Unionsbürger Erwähnung. Außerdem wurde im Juni 2009 im Rahmen des Sechsten Zwischenberichts über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt²⁰, in dem die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation zum Grünbuch „Territorialer Zusammenhalt“²¹ vorgestellt wurden, die Bedeutung der „Anbindung (Schwerpunktsetzung auf die effiziente Verbindung rückständiger Gebiete mit Wachstumszentren durch Infrastrukturen und Zugang zu Diensten)“ zusammen mit der Tatsache hervorgehoben, „dass eine hohe Lebensqualität, Chancengleichheit und der Zugang zu Diensten von allgemeinem Interesse in allen Gebieten sowohl für die Solidarität als auch für die Wettbewerbsfähigkeit von wesentlicher Bedeutung sind“. Es besteht also ein enger Zusammenhang zwischen Zielen der DAI und der ERP, vor allem, wenn es um die Förderung der für die Erbringung von DAI notwendigen Infrastrukturanlagen geht.

Solche Gemeinwohlaufgaben werden im Allgemeinen von nationalen, regionalen und/oder lokalen Behörden festgelegt, richten sich mittlerweile aber auch nach dem Rechtsrahmen der EU, vor allem nach Aufgaben aus sektoralen oder horizontalen Richtlinien zu Fragen wie staatliche Beihilfen oder öffentliche Auftragsvergabe. Im Übrigen sind die Begriffe „Universaldienst“ oder „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“, wie sie in den europäischen

¹⁹ Barca F. (2009) http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/future/pdf/report_barca_v0306.pdf, siehe Fußnote 87, S. 29.

²⁰ Europäische Kommission (2009a), http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/interim6/com_2009_295_de.pdf.

²¹ Europäische Kommission (2008).

Rechtsvorschriften vorkommen, in ihrem Anwendungsbereich weitaus strenger gefasst als die oben genannten Zielsetzungen. Das liegt vor allem daran, dass unter allen Mitgliedstaaten ein Konsens erzielt werden muss, eine bestimmte Dienstleistung als universell anzuerkennen, die daher mit einem entsprechenden Finanzierungsmechanismus auszustatten ist. Im Umkehrschluss ist dies auch der Grund dafür, warum es recht schwierig ist, beispielsweise den Internetzugang für alle als eine europäische öffentliche Dienstleistung zu entwickeln.

In dieser Studie geht es nicht um die Dienste, für die die öffentlichen Verwaltungen (z. B. Polizei, Justiz, gesetzliche Sozialversicherungen) zuständig sind, und um Dienste, die von NRO kostenlos angeboten werden. Diese Dienste fallen unter den unlängst von der EU entwickelten Begriff „nichtwirtschaftliche DAI“. Wie jedoch aus dem nachfolgenden Abschnitt deutlich wird, ist die Grenze zwischen wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen DAI schmal und kann sich im Laufe der Zeit verändern.

1.2. Wesentliche Aspekte und Themen für das Verständnis von DA(W)I

DAI sind nicht durch die Bereitstellung einer Tätigkeit gekennzeichnet, sondern durch - vielfältige - Gemeinwohlziele oder -aufgaben, die mithilfe von DAI erfüllt werden sollen. Solange die Erbringung dieser DAI nur durch öffentliche Stellen (staatliche bzw. öffentlich-rechtliche Dienststellen, Organisationen, Unternehmen) erfolgte, wurden sie zumeist als „öffentliche Dienstleistungen“ bezeichnet²². Innerhalb des öffentlichen Sektors wurde der Inhalt der öffentlichen Dienstleistungen im Laufe der Zeit schrittweise so angepasst, dass sie die ihnen zugewiesenen, sich entwickelnden Ziele erfüllen. Im Zuge der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung, aber auch des technischen Fortschritts, veränderten und entwickelten sich die Bedürfnisse, und es entstanden neue Arten der Erbringung sowie neue Dienstleistungen. In der Folge traten neue Arten von Trägern auf den Plan, und die Organisation, die Regelung und die finanziellen Aspekte „öffentlicher Dienste“ mussten angepasst werden.

Aus wirtschaftlicher Sicht lassen sich DAI und verwandte Aktivitäten aus dem Versagen des Marktes erklären. Ein derartiges Versagen kann Folgendes beinhalten: das öffentliche oder kollektive Wesen der Dienstleistung (Nichtausschließbarkeit oder Nichtrivalität²³), die Existenz wichtiger Größen- und Verbundvorteile, die in einigen Fällen sogenannte natürliche Monopole zur Folge haben, das Vorhandensein wichtiger Externalitäten oder Ausstrahlungseffekte (die positiv oder negativ sein können), das Vorhandensein von Informationsasymmetrien, die zu Moral Hazard²⁴ oder zum Risiko der negativen Auswahl führen können, sowie die notwendige Berücksichtigung der langfristigen Sicherheit, die die Kurzsichtigkeit privater Wirtschaftsakteure korrigieren und kompensieren muss, vor allem durch Infrastrukturinvestitionen.²⁵ Folglich verlangen derartige Aktivitäten ein öffentliches

²² Um die sozialen Dienstleistungen und die bedürftigeren Bevölkerungsgruppen kümmerten sich oft Wohlfahrtsorganisationen und Kirchen.

²³ Die Unmöglichkeit, einen Verbraucher beispielsweise bei Nichtzahlung auszuschließen (obwohl neue Verfahren und Geräte das in steigendem Maße verhindern, wobei mit der Durchsetzung des Grundsatzes der Anrechnung der tatsächlichen Kosten und des Verursacherprinzips die Fälle der Nichtausschließbarkeit abnehmen), und die Tatsache, dass die von einem Kunden verbrauchte Menge nicht den Verbrauch durch einen anderen Kunden berührt; siehe auch das „Trittbrettfahrerproblem“.

²⁴ Ein Moral Hazard tritt auf, wenn sich ein Wirtschaftsakteur oder Vertragspartner mit mehr oder besseren Informationen oder geringerer Risikoexposition aus Sicht des Auftraggebers (in einem Auftraggeber-Auftragnehmer-Verhältnis, in dem die Interessen beider auseinandergehen können) oder des Vertragspartners, der die Folgen des Risikos trägt, anders oder unangemessen verhält.

²⁵ Thiry B. (1999).

Eingreifen. Die Ermittlung der konkreten Bedingungen und Modalitäten der DAI-Erbringung ist eine lokale (regionale oder nationale) politische Entscheidung.²⁶

Auf europäischer Ebene jedoch „waren es die Rechtsprechung und die Gemeinschaftsdoktrin des EuGH, mit denen zunächst versucht wurde, das allgemeine (wirtschaftliche) Interesse bzw. öffentliche Interesse zu definieren, um die Zuständigkeit der europäischen Behörden bzw. der Mitgliedstaaten zu bestimmen und die Beziehungen zwischen öffentlichen Dienstleistungen/Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse und Wettbewerbsrecht festzulegen. Die berühmten Rechtssachen Corbeau und Almelo befassten sich mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Interesse. Eine mögliche Auslegung dieser Rechtsprechung besteht darin, im öffentlichen Bereich nur die nicht gewinnorientierten Dienste zu unterhalten“.²⁷ Dies ergibt sich aus der Bindung des Gerichtshofs an das europäische Vertragswerk, das in erster Linie wirtschaftlich ausgerichtet ist.²⁸

Auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene hat sich die Entwicklung der Marktliberalisierung und der Integration nicht nur auf die Organisation, Erbringung und Finanzierung von DAI ausgewirkt, sondern auch auf die Rolle der Behörden, wobei es zu neuen Themen- und Fragestellungen gekommen ist. Aus der zunehmenden Integration und Vernetzung ergab sich bei der Erbringung von Leistungen eine stärkere Beteiligung Dritter, bei denen es sich um öffentliche oder private Unternehmen oder öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) handeln kann. Obwohl die staatlichen Behörden nach wie vor für die Festlegung und Sicherstellung der Erbringung und Bewertung von DAI zuständig sind, äußert auch die Zivilgesellschaft langsam den Wunsch, in diesem Bereich aktiver mitzuwirken.

Die gut auf die Bedürfnisse des Territoriums abgestimmte Bereitstellung erschwinglicher DA(W)I erlangt eine noch größere Bedeutung, wenn man die künftigen Herausforderungen für europäische Regionen bedenkt, wie Globalisierung, Bevölkerungs- und Klimawandel sowie Aufbau einer sicheren Energieversorgung²⁹. Auch Fragen wie Mittelknappheit, rasche Urbanisierung oder Verödung ländlicher Gebiete, flexible Arbeitszeit, Arbeitsbedingungen und Qualität der Beschäftigung in neuen Dienstleistungsberufen spielen hier hinein. Insbesondere die Sozialfonds und der EFRE bieten eine breite Palette von Instrumenten für regionale und nationale Strategien, indem sie für die entsprechende Infrastruktur oder den Zugang zu DAI sorgen, mit denen sich diese Herausforderungen bewältigen lassen. Während die ERP in erster Linie auf die Verringerung wirtschaftlicher und sozialer Ungleichheiten gerichtet ist, leisten die Sozialfonds auch einen Beitrag zum territorialen Zusammenhalt und haben sich als bestimmende Instrumente bewährt. Der horizontale EU-Rechtsrahmen (Wettbewerbs- und Binnenmarktregeln) kann jedoch im Zusammenwirken mit der Dienstleistungserbringung die Ergebnisse und die den DAI zugewiesenen vielfältigen Ziele beeinflussen.

1.2.1. Konzeptionelle Fragen bei der Definition von DA(W)I

Ungeachtet der in Abschnitt 1.1 dargelegten Vorbehalte hinsichtlich der Schwierigkeiten bei der Definition von DAI bildet sich im Zuge der Erörterung in den 27 Mitgliedstaaten ein relativer Konsens heraus. Die folgenden Definitionen entstammen dem Europa-Glossar zu gemeinwohlorientierten Leistungen (Dienstleistungen von allgemeinem Interesse):

²⁶ Obermann (1995, 1998) und Wimmer (1998).

²⁷ Obermann G., Hall D. und Sak B. (2005).

²⁸ Zorn (2000).

²⁹ Europäische Kommission (2008).

- Behörden betrachten DAI als Leistungen, die im Interesse der Allgemeinheit erbracht werden; dementsprechend werden sie mit bestimmten Gemeinwohlverpflichtungen verknüpft, darunter nichtwirtschaftliche Tätigkeiten (Schulpflicht, soziale Sicherheit usw.), hoheitliche Aufgaben (Sicherheit, Justiz usw.) und DAWI (Energieversorgung, Kommunikation usw.). Zu beachten ist, dass Artikel 86 (vormals Artikel 90) des EG-Vertrags auf die nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten und die hoheitlichen Aufgaben keine Anwendung findet.³⁰
- DAWI sind marktbezogene Leistungen, die im Interesse der Allgemeinheit erbracht und daher von den Mitgliedstaaten mit besonderen Gemeinwohlverpflichtungen verbunden werden (Artikel 86 (vormals Artikel 90) des EG-Vertrags). Darunter fallen insbesondere Leistungen der Verkehrs-, Energieversorgungs- und Kommunikationsnetze.³¹

Auf europäischer Ebene besteht jedoch kein Konsens zu einer konkreten Liste von Sektoren/Tätigkeiten, und Abgrenzungen sowie Definitionen lassen sich den amtlichen Dokumenten und Rechtsvorschriften entnehmen.

Beispielsweise fallen SDAI im Wesentlichen in die beiden Kategorien, die in der entsprechenden Mitteilung von 2006 genannt sind³² „Abgesehen von den eigentlichen Gesundheitsdienstleistungen, [sowie allgemeiner und beruflicher Bildung], die in dieser Mitteilung nicht behandelt werden, [obwohl sie ebenfalls Dienstleistungen von allgemeinem Interesse darstellen und eine klare soziale Funktion erfüllen,] lassen sich zwei große Gruppen erkennen:

- die **gesetzlichen Regelungen und ergänzenden Systeme der sozialen Sicherung** (betriebliche Systeme oder solche auf Gegenseitigkeit) zur Absicherung elementarer Lebensrisiken in Bezug auf Gesundheit, Alter, Arbeitsunfälle, Arbeitslosigkeit, Ruhestand, Behinderungen;
- **persönliche Dienstleistungen**. Diese Dienstleistungen spielen eine wichtige Rolle bei Prävention einerseits und Sicherstellung des sozialen Zusammenhalts andererseits; sie leisten individuelle Hilfe für Einzelpersonen zur Erleichterung ihrer Integration in die Gesellschaft und der Wahrnehmung ihrer Grundrechte. Dazu gehört in erster Linie, Menschen dabei zu helfen, entscheidende Momente im Leben und selbst Krisen (Überschuldung, Arbeitslosigkeit, Drogenabhängigkeit, Auseinanderfallen der Familie) zu bewältigen. Zum Zweiten geht es um Maßnahmen, die Menschen in der persönlichen Entwicklung helfen und damit ihre soziale Eingliederung erleichtern (Rehabilitierung, Sprachkurse für Zuwanderer), und insbesondere Maßnahmen auf dem Arbeitsmarkt (Berufsbildung, berufliche Wiedereingliederung). Diese Dienstleistungen ergänzen und unterstützen die Rolle der Familie in der Fürsorge für die jüngsten und die ältesten Mitbürger. Das dritte Element bilden die Maßnahmen, die die Eingliederung von Personen mit langfristigen Bedürfnissen aufgrund einer Behinderung oder eines Gesundheitsproblems gewährleisten sollen. Als Viertes kommen Sozialwohnungen dazu, die Wohnraum für benachteiligte Personen oder soziale Gruppen bieten. Einzelne Dienstleistungen können selbstverständlich einzelne oder alle vier genannten Elemente enthalten.“³³

³⁰ http://europa.eu/scadplus/glossary/general_interest_services_de.htm.

³¹ http://europa.eu/scadplus/glossary/services_general_economic_interest_de.htm.

³² Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2006b).

³³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0177:FIN:DE:HTML>.

In jüngster Zeit ging es in Diskussionen über Sozial- (und Gesundheits-)dienstleistungen darum, ob es sich um Gemeinwohlleistungen handelt oder nicht und ob sie als wirtschaftlich oder nichtwirtschaftlich betrachtet werden sollten. Darüber hinaus kommt diesen Leistungen mit ihrem „spezifischen Charakter vermischter wirtschaftlicher und sozialer Aktionen“³⁴ eine Vermittlerrolle zu, zumal sie oft Unterschiede und Ungleichheiten zwischen Regionen oder Bevölkerungskategorien aufheben. Beispielsweise haben Kindertagesstätten zahlreiche positive Effekte für die beteiligten Kinder und deren Eltern, nützen zugleich aber auch den Unternehmen, die die Eltern beschäftigen, und sorgen für eine verbesserte soziale Integration (vor allem für Kinder von Migranten und für Familien mit geringem Einkommen), eine bessere Vorbereitung auf den Schulbesuch und die Entlastung arbeitsloser Eltern. Sozialdienstleistungen können somit die Realisierung einer blühenden Wirtschaft und Gesellschaft unterstützen.

Wie jedoch eine hochrangige Sachverständigenkommission unter Federführung des Wirtschafts- und Sozialrats des Großherzogtums Luxemburg erklärte, ist die Debatte über die Klarstellung dieser Konzepte noch lange nicht beendet, und die folgenden Fragen sind nach wie vor aktuell: „Handelt es sich bei den Begriffen DAI und SDAI um einen Versuch, die Dinge zusammenzuführen, oder machen sie die Thematik nur noch komplizierter?“³⁵

Auf nationaler (bzw. sogar regionaler) Ebene finden sich kaum Definitionen von DA(W)I, und soweit vorhanden, unterscheiden sie sich oft sehr stark voneinander. Nur selten sind sie im einzelstaatlichen Recht festgeschrieben, selbst in Zentralstaaten mit einer Tradition der Bereitstellung landesweiter Dienstleistungen. Sie finden sich oft in behördlichen Anordnungen oder Regulierungsverfahren, in Lehrmeinungen und in der Rechtsprechung. Zudem können die Feinheiten der Dienstbereitstellung (Verfügbarkeit, Zugang und Anbindung an ein Netz, Zugangsbedingungen, Umsetzungsdetails, Preis- und Finanzierungsfragen sowie die Qualität, die sich neuerdings als wichtiges Thema herausgeschält hat) im Einzelnen recht kompliziert und je nach Ort, nationalen Rechtsvorschriften, Art der Dienstleistungen und Gesamtorganisation des Dienstleisters unterschiedlich sein. Eine umfassende Studie zu dieser Thematik fehlt bislang.

Im Gefolge der europäischen Sektorrichtlinien in den netzgebundenen Wirtschaftszweigen, der Richtlinien über die öffentliche Auftragsvergabe und der Dienstleistungsrichtlinie sind Gemeinwohlverpflichtungen von mehreren Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene festgelegt worden. Dies gilt insbesondere in den Bereichen Verkehr, Postdienste, elektronische Kommunikation und Energie. Für die übrigen Bereiche erhalten die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 AEUV einen Ermessensspielraum zur Einrichtung und Organisation ihrer DA(W)I. In einigen Sektoren jedoch (z. B. im öffentlich-rechtlichen Rundfunk³⁶) ist es mitunter schwer, die Eigenschaften des „öffentlichen“ Dienstes so zu formulieren, dass sie von den europäischen Gremien oder Mitbewerbern, die einen bislang dem nationalen Betreiber „gehörenden“ Dienst übernehmen wollen, akzeptiert werden, was zu Konflikten führt.

In den osteuropäischen Mitgliedstaaten erfolgte die Definition von DA(W)I recht spät. So gibt es in Litauen „kein allgemeines (horizontales) Rahmengesetz für die DAI, sondern eine Vielzahl von Gesetzen, die die einzelnen Sektoren betreffen“.³⁷ Beispielsweise enthält das

³⁴ Hermann P., Brandstätter A. (2007), S. 17.

³⁵ Conseil économique et social (2008), S. 42.

³⁶ So werden zum Beispiel die verschiedenen Dimensionen des öffentlichen Auftrags der BBC in einem fünfseitigen Dokument dargelegt. Siehe auch Defreyne E., Jongen F. (2009).

³⁷ CEEP (2010), S. 293.

Gesetz über die öffentliche Verwaltung (1999, geändert 2006 und 2007) die folgende Definition: „Öffentliche Dienstleistung ist die Tätigkeit der vom Staat oder von den Gemeinden kontrollierten juristischen Personen bei der Erbringung von Sozialdienstleistungen für Personen sowie von Dienstleistungen in den Bereichen Bildung, Wissenschaft, Kultur, Sport und anderen gesetzlich vorgesehenen Leistungen. Auch andere Personen dürfen öffentliche Dienstleistungen in den Fällen und in der Art erbringen, wie dies in den Gesetzen vorgesehen ist“.³⁸

In Common-Law-Ländern wie dem Vereinigten Königreich und in Schweden³⁹ wird die EU-Terminologie nicht verwendet, doch lässt sich eine allgemeine Kategorisierung vornehmen. So werden „nichtwirtschaftliche Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“ und „Sozialdienstleistungen von allgemeinem Interesse“ im Vereinigten Königreich als ‚social services‘ bezeichnet. Dort sind die ‚social services‘ allerdings auf die Betreuung älterer Menschen, Behinderter und schutzbedürftiger Kinder beschränkt. Im Gegensatz zu allen SDAI in der EU-Terminologie umfassen sie weder Sozialwohnungen noch Bildung oder Gesundheit ein.“⁴⁰

Die meisten DA(W)I werden auf lokaler Ebene und unter Verantwortung und Kontrolle der Kommunalbehörden erbracht. In mehreren Sektoren kann jede Gemeinde entscheiden, dass beispielsweise ein Schwimmbad, ein Kulturzentrum, eine Nahverkehrsanbindung oder eine bestimmte Buslinie von allgemeinem Interesse ist, und entsprechende Beschlüsse für deren Bereitstellung fassen. Bei der Festlegung und Art der Erbringung dieser Leistungen soll der Subsidiaritätsgrundsatz gelten. Somit verfügen die Mitgliedstaaten (und die innerstaatlichen Behörden) in dieser Beziehung über einen Ermessensspielraum. In föderal organisierten Staaten wie Österreich und Deutschland genießen die Kommunalbehörden eine erweiterte Autonomie und folgen je nach den Bedürfnissen ihrer Einwohner und nach den verfügbaren Finanzmitteln eigenen Kriterien bei der Festlegung und Einrichtung von DA(W)I. Darüber hinaus können, so wie in Österreich, Befugnisse zur Bereitstellung bestimmter Pflichtdienste wie „Einrichtung und Betrieb von Kindergärten, Schulen, Erwachsenenbildungseinrichtungen, Sporteinrichtungen, Versorgungswerken und Müllentsorgungsanlagen“ an die Kommunen delegiert werden.⁴¹

Im sozialen Wohnungsbau dagegen trat die EU-Kommission auf Grundlage ihrer Befugnis zur Kontrolle, dass kein offensichtlicher Missbrauch bei der Definition von DA(W)I vorliegt, in die „politische“ Debatte zur Festlegung des sozialen Wohnungsbaukonzepts ein. So entschied sie (Com(2009) 9963 endg.) am 15. Dezember 2009, dass das niederländische System des sozialen Wohnungsbaus an die EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen angeglichen werden muss. Dabei übernahm die Kommission ein „Restkonzept“ der DA(W)I. Nach Maßgabe dieser Entscheidung sollten 90 % der Sozialwohnungen für sozial benachteiligte Menschen bestimmt sein und an Haushalte gehen, deren Einkommen bis 33 000 EUR pro Jahr beträgt. Damit würden 60 % der niederländischen Haushalte vom Zugang zu Sozialwohnungen ausgeschlossen. Die Niederlande betrachteten den sozialen Wohnungsbau zuvor als Instrument, um die soziale Ausgrenzung von Zuwanderern zu verhindern, die räumliche Segregation zu bekämpfen und städtische und soziale Spannungen zu verringern (wie in den nordischen Staaten oder Großstädten wie Berlin und

³⁸ Ebenda.

³⁹ Eine Analyse der im Vereinigten Königreich und Schweden verwendeten Begriffe und Konzepte siehe van der Mensbrugge F. (2009) S. 61ff.

⁴⁰ CEEP (2010), S. 431.

⁴¹ CEEP (2010), S. 89.

Wien).⁴² Mit diesem Beispiel soll hier gezeigt werden, wie die EU den nationalen Ermessensspielraum zur Festlegung von DA(W)I beeinflussen kann. Wie bereits erwähnt, haben DA(W)I keine einzelne Funktion bzw. kein einzelnes Ziel; ihre Zielsetzungen sind in einer breiter gefassten Aufgabe eingebettet: dem Allgemeinwohl.⁴³

1.2.2. Unterscheidung zwischen wirtschaftlichen Dienstleistungen und nichtwirtschaftlichen Dienstleistungen

Die Unterscheidung zwischen DAI und DAWI ist von besonderer Bedeutung, da nichtwirtschaftliche Tätigkeiten gemäß Artikel 86 Absatz 2 des Vertrags von den Regeln zum Wettbewerb und zu staatlichen Beihilfen ausgenommen sind. Insbesondere für DAWI, mit ausdrücklicher Ausnahme von Telekommunikation, Verkehr, Gesundheit und bestimmten anderen Sektoren, gilt die Dienstleistungsrichtlinie (Richtlinie 2006/123/EG), nach deren Maßgabe in der gesamten EU Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit besteht. Die Mitgliedstaaten unterscheiden jedoch nicht eindeutig zwischen wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Dienstleistungen, da diese von der EU eingeführte Terminologie mehrdeutig und „künstlich“ ist; die Terminologie wird innerhalb der Mitgliedstaaten im Allgemeinen nicht verwendet und passt nicht zur landläufigen Auffassung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Eine Dienstleistung kann zudem gewerbliche und nichtgewerbliche Aspekte aufweisen und je nach den Zielen oder Bedingungen ihrer Erbringung zugleich wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Charakter tragen (z. B. WLAN-Zugang in Cafés oder in öffentlichen Bibliotheken; öffentliche Bildung oder Privatkurse auf gewerblicher Basis für eine andere Kategorie von Nutzern, aber durch denselben Lehrer). Nach den europäischen Regeln trägt eine Dienstleistung wirtschaftlichen Charakter, sobald ein Teil von ihr einen gewerblichen Aspekt enthält. „Die ganze Frage stellt sich dann folgendermaßen: Ist dementsprechend die gesamte Dienstleistung als wirtschaftlich zu betrachten oder nur ein Teil? Im letztgenannten Fall gelten für diese Dienstleistung dann automatisch die Beihilfe-, Kartell- und Binnenmarktvorschriften, da sie möglicherweise den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinflussen kann.“⁴⁴

Ebenso kann eine Dienstleistung von handelsfähiger Art sein, ohne dass der Markt deswegen imstande wäre, die Dienstleistung im inhaltlichen Sinne der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse und nach den für sie geltenden Grundsätzen zu gewährleisten.⁴⁵ Wie bereits erläutert, sind die weitreichenden Ziele und Aufgaben von allgemeinem Interesse im Wesentlichen nicht gewinnorientiert; sie haben niemals „gewerblichen“ Charakter. Die Erbringung von DAWI kann dem erbringenden Unternehmen keinen finanziellen Vorteil verschaffen, da jeder Gewinn in die notwendige Dienstleistungserbringung oder -infrastruktur reinvestiert wird.

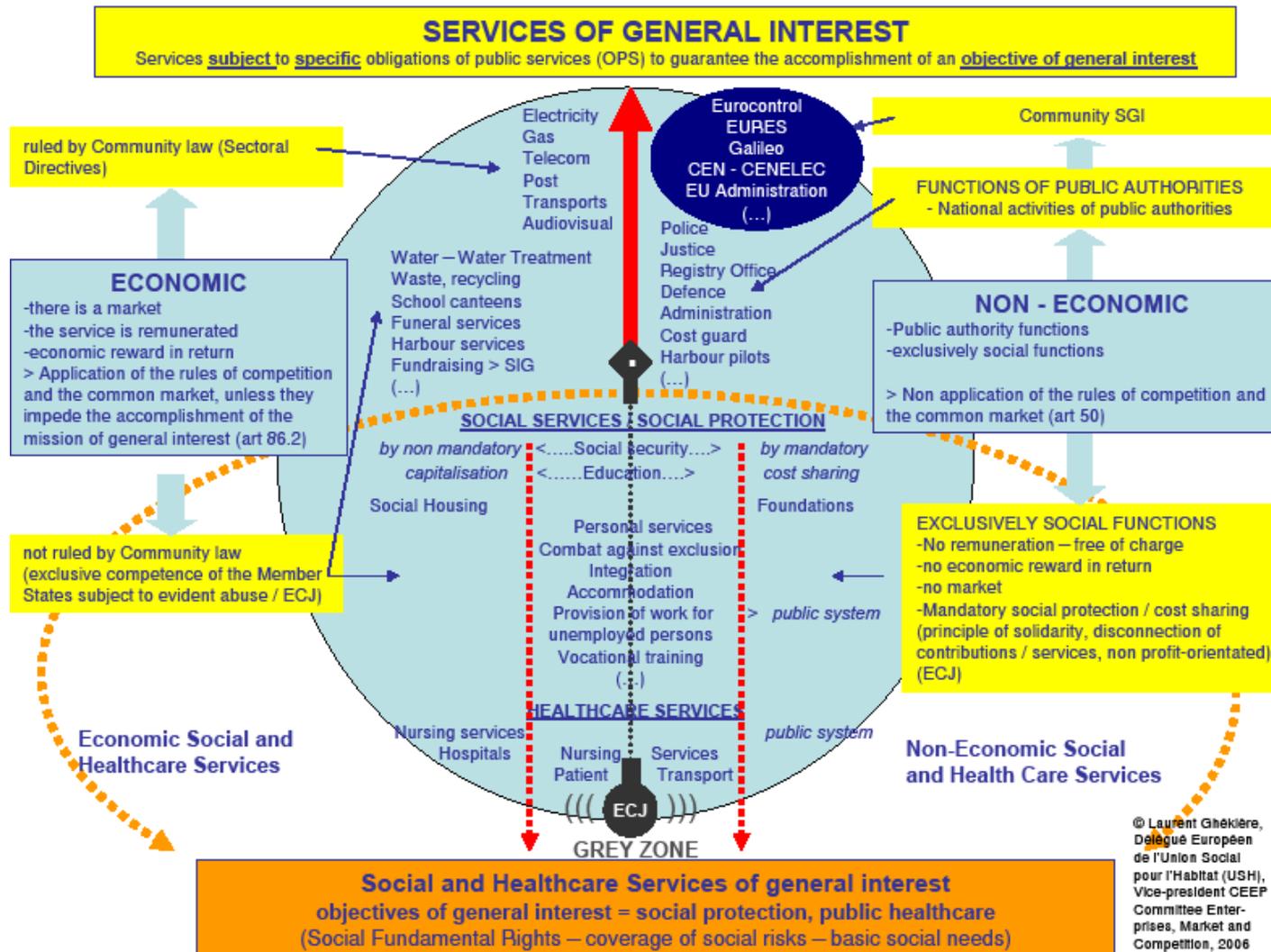
⁴² Siehe „Legislative Watch“ <http://www.ssig-fr.org/> (Kontakt: contact@ssig-fr.org), IP/09/1928 (15. Dezember 2009) und Aussprache im Europäischen Parlament am 18. Mai 2010 (<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20100518+ITEM-016+DOC+XML+V0//DE>).

⁴³ Siehe auch die eingehende Analyse der Definition des sozialen Wohnungsbaus als DAI oder DAWI von Yernault D. (2009).

⁴⁴ Obermann G., Hall D. und Sak B. (2005).

⁴⁵ Europäischer Wirtschafts- und Sozialrat (2003), Abschnitt 4.3.2.

Abbildung 1: Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse: nach Auffassung der EU



© Laurent Ghèzière, Député Européen de l'Union Social pour l'Habitat (USH), Vice-president CEEP Committee Enterprises, Market and Competition, 2006

Quelle: <http://www.ssig.fr.org/>

Dennoch ist im europäischen Vertragswerk und in den europäischen Vorschriften von DAWI die Rede, allerdings ohne Definition. Das Grünbuch der EK zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse (2003) bietet keinen Ausgangspunkt, um eine eindeutige Liste wirtschaftlicher und nichtwirtschaftlicher Dienstleistungen auf europäischer Ebene zu erstellen.⁴⁶ Möglich ist es jedoch, ein Bild mit Grauzonen und einer fließenden Grenze zwischen wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Leistungen zu zeichnen. Die Abbildung zeigt die Komplexität von DA(W)I im Hinblick auf die Definition und den Rahmen, wie sie von der EU festgelegt worden sind. Obgleich sich einige Dienstleistungen recht einfach als wirtschaftlich oder nichtwirtschaftlich einstufen lassen, erscheinen an den Grenzen viele Grauzonen. Dies gilt für verschiedene Sektoren, besonders jedoch für Sozial- und Gesundheitsdienstleistungen.

Im Zuge der Entwicklung der Bedürfnisse und Umstände treten zudem neue Dienstleistungen auf den Plan, die zu neuen Rechten oder zusätzlichen öffentlichen Aufgaben führen können (z. B. Internet-Zugang für Arbeitslose oder zusätzliche Pflegedienstleistungen für Ältere). Folglich ist nicht davon auszugehen, dass die erwähnten Grauzonen in den kommenden Jahren kleiner werden. Außerdem hat sich der Trend für die Charakterisierung einer Dienstleistung im Laufe der letzten 20 Jahre eindeutig von „nichtwirtschaftlich“ zu „wirtschaftlich“ verlagert.

DA(W)I stellen einen Kohäsionsfaktor vor allem in dem Sinne dar, dass gleiche, erschwingliche und universelle Dienstleistungen allen Bürgern unabhängig von den wirtschaftlichen, sozialen oder geografischen Gegebenheiten zur Verfügung gestellt werden. Hier gilt es zu bewerten, wie sich die Verwirklichung des Binnenmarktes auf die Kohäsionspolitik und somit auf die Erbringung von DA(W)I auswirkt. Eine solche Bewertung veranschaulicht auch die Folgen der Unterscheidung zwischen wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Dienstleistungen, wobei für die wirtschaftlichen Dienstleistungen die EU-Vorschriften über Wettbewerb und staatliche Beihilfen gelten.

Hilfe und Unterstützung für die am stärksten benachteiligten Regionen oder Mitgliedstaaten sind Gegenstand der Diskussion in Sachen Wettbewerbs- und Beihilfepolitik. Mit Strukturbeihilfen sollte ursprünglich der Wettbewerb zwischen den Regionen durch eine Begrenzung der Höhe zulässiger Inlandsförderung aufrechterhalten werden. Im Zuge der Erweiterungen der EU und einer größeren regionalen Differenzierung hat die Gemeinschaft jedoch schrittweise unterschiedliche Beihilfeobergrenzen je nach regionaler Unterentwicklung eingeführt.⁴⁷ So enthält Artikel 87 des Vertrags von Rom (ehemals Artikel 92 und 93) in dem Fall, dass sämtliche den Wettbewerb verzerrenden Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind, eine Ausnahme für die Leistungen, die die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen mit außergewöhnlich niedrigem Lebensstandard oder mit hoher Arbeitslosigkeit fördern. Außerdem bedeutet die politische Sensibilität des Transfers großer Geldsummen über die Grenzen hinweg, dass Umverteilungsmechanismen entwickelt werden mussten, um für eine gerechte Verteilung der Gewinne und Verluste zwischen begünstigten und beitragszahlenden/geldgebenden Mitgliedstaaten zu sorgen.

Die Einheitliche Europäische Akte verknüpfte Liberalisierung und Umverteilung miteinander, um die Mitgliedstaaten zu beruhigen, die befürchteten, dass Kosten und Nutzen des Binnenmarktes ungleich verteilt würden. In der Akte hieß es, die Umsetzung gemeinsamer Politiken und des Binnenmarktes sollte darauf abzielen, regionale

⁴⁶ Siehe Ziffer 49ff., http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2003/com2003_0270de01.pdf.

⁴⁷ Dutrioux Y. (1991), S. 28.

Unterschiede zu verringern, und auch die Mitgliedstaaten sollten mit ihrer Wirtschaftspolitik dieses Ziel verfolgen.

Wenn man es als gegeben betrachtet, dass Marktversagen zu staatlicher Regulierung führen kann, muss man sich auch mit den Bemühungen zur Schaffung dieser Möglichkeiten befassen. Was für ein einzelnes Unternehmen gut ist, muss nicht unbedingt für die Gesellschaft wünschenswert sein. Die wirtschaftlichen Gewinne aus einer besseren Wettbewerbsfähigkeit lassen sich möglicherweise nicht realisieren, wenn die Ressourcen nicht wiederangelegt werden; die Gewinne aus einem Produktivitätszuwachs werden möglicherweise nicht von allen Mitgliedern der Gemeinschaft geteilt, und es herrscht vielleicht ein Investitionsmangel bei „öffentlichen Gütern“, wie z. B. der Ausbildung. Wenn aufgrund von Produktivitätsverbesserungen (infolge höherer Effizienz und Organisationskapazitäten) die Kosten von Produzenten im Verhältnis zu den Kosten bei ihren Wettbewerbern sinken, kann der Wandel positiv sein. Wird die höhere preisliche Wettbewerbsfähigkeit jedoch in Form von Lohnerosion und auf Kosten der Arbeitsplatzsicherheit und der Arbeitsbedingungen in bestimmten Regionen erzielt, würde sich die verbesserte Wettbewerbsfähigkeit nachteilig auf den Zusammenhalt auswirken. Es ist also schwierig, zwischen den Aspekten der Effizienz und der Gleichbehandlung eine klare Trennlinie zu ziehen und den unterschiedlichen Zielsetzungen unterschiedliche politische Maßnahmen zuzuweisen. Die Kohäsionsziele werden selbst in die Bewertung von Politiken eingehen, deren Hauptziel die Effizienz ist.

Zwischen Wettbewerb, Wettbewerbsfähigkeit und Zusammenhalt muss sorgfältig abgewogen werden, da Produktivitätsverbesserungen eine Umstrukturierung und Beschäftigungsverlagerung erfordern und alle, die ihren Arbeitsplatz verlieren, zumindest zeitweise benachteiligt sind. Die schwierigere Frage lautet, ob der schärfer werdende internationale Wettbewerb und die Notwendigkeit, dass Europa über eine effiziente Wirtschaft verfügt, um wettbewerbsfähig zu bleiben, automatisch bedeutet, dass geringer qualifizierte Arbeitnehmer und benachteiligte Regionen in eine prekäre Lage geraten. Der mögliche Zielkonflikt zwischen Liberalisierung und Zusammenhalt lässt sich in der Telekommunikation beobachten, obwohl sich das gleiche Problem auch in der Verkehrspolitik stellt. Allerdings gibt es keine eindeutige oder einfache Antwort auf die Frage, ob die Liberalisierung der Infrastrukturbereitstellung die relativen Nachteile der Peripherie erhöht oder verringert oder ob beispielsweise ein stärkeres Bekenntnis zur Universaldienstleistung und Quersubventionierung der Schwächeren durch die Stärkeren benötigt wird.

Aus der Tatsache, dass sich die Unternehmensstrategien auf liberalisierten Märkten in so unterschiedlichen Sektoren wie Luftverkehr oder Energie unterschiedlich auswirken, resultieren zwei Gefahren. Erstens kann der potenzielle Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung die Preise in die Höhe treiben, so dass sich höhere Anforderungen an das Regulierungssystem ergeben. Zweitens spielen in den Zielen der Unternehmen kurzfristige Überlegungen, für die der Markt wertvolle Hinweise gibt, zu Lasten von langfristigen Überlegungen, die die Gemeinwohlziele von DA(W)I betreffen, die größere Rolle. Auch rasche Eigentümerveränderungen können diese kurzfristige Perspektive verändern. Dadurch entsteht das Risiko von Kostensenkungen zu Lasten der Dienstleistungsqualität und/oder der Arbeitsbedingungen, weil der Schwerpunkt auf Renditemaximierung und Reduzierung der Kosten für Maschinen, Ausrüstungen und Humanressourcen liegt.

Anhand der Beobachtung von Marktversagen oder, konkreter für die EU, der beschränkten Fähigkeit des Binnenmarktes, die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten

und besonders zwischen den Regionen anzugleichen, haben Wirtschaftswissenschaftler⁴⁸ die Ursachen der aktuellen Auseinandersetzung der Entwicklung untersucht. Trotz umfangreicher Verbesserungen in der Kommunikationstechnik stellt die geografische Lage nach wie vor ein Element dar, das nicht ignoriert werden kann. Ungeachtet der Veränderungen, die sich bei den bestimmenden Faktoren des Standorts und damit der Wohlstandsquellen seit der Mitte des 20. Jahrhunderts vollzogen haben, stehen einige Gebiete vor neuen Herausforderungen, und andere bleiben benachteiligt. In Sachen Wettbewerbsfähigkeit geht es natürlich um Tätigkeiten, bei denen Größenvorteile oder Einspareffekte durch Anhäufung von Dienstleistungen angestrebt werden.⁴⁹ Anders gesagt, die Globalisierung und die zunehmende Mobilität der Produktionsfaktoren verändern die Dynamik der Regionen und Städte.

Es sei außerdem darauf hingewiesen, dass der **Vertrag von Lissabon** neue Regelungen für die von den Mitgliedstaaten gewährten Regionalbeihilfen enthält. Überdies wird der besondere Status der Gebiete in äußerster Randlage jetzt in den Artikeln 349 und 355 AEUV bestätigt. Darüber hinaus werden die Gebiete in äußerster Randlage nun ausdrücklich in den Bestimmungen über die staatlichen Beihilfen genannt. Gegenüber dem alten Vertrag ist ihre Position nach zahlreichen Empfehlungen des EP gestärkt worden, so dass Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV nunmehr „Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht, sowie der in Artikel 349 genannten Gebiete unter Berücksichtigung ihrer strukturellen, wirtschaftlichen und sozialen Lage“ gestattet.

1.3. EU-Politiken zu DA(W)I und aktuelle Trends

Im Vertrag von Rom (1957) werden DAI nur zweimal erwähnt, und zwar in Bezug auf den Verkehr (Artikel 73) und in Bezug auf die Wettbewerbsregeln (Artikel 86 Absatz 2). DA(W)I waren eine europäische Erfindung, die darauf abzielte, eine einheitliche Definition der in allen Gründungsmitgliedstaaten vorhandenen Dienstleistungen zu erreichen. Bis 1986 jedoch gab es keine Diskussionen über die nationalen Vorrechte auf diesem Gebiet. In der Einheitlichen Akte wurde dann das Ziel eines Binnenmarktes und des freien Dienstleistungsverkehrs konzipiert. Gleichzeitig zeigten die Globalisierung der Wirtschaftsentwicklung, die Liberalisierung, das Streben nach Effizienz der öffentlichen Dienstleistungen und der Trend zur Privatisierung sowie die aufgrund radikaler technologischer Veränderungen verstärkten Haushaltsprobleme Wirkung und kulminierten in rechtlichen Entwicklungen in der EU, zunächst in verschiedenen netzgebundenen Wirtschaftszweigen wie Telekommunikation, Energie und Postdienste und dann im Verkehrssektor und in anderen Sektoren.

Dementsprechend widmeten die Organe der EU den DAI seit den 1990er Jahren allmählich größere Aufmerksamkeit und befassten sich immer eingehender mit den Formen der Erbringung und Finanzierung von DAI. Nach der Verabschiedung mehrerer Vorschriften und horizontaler Rahmendokumente und aufgrund ihrer unmittelbaren und sonstigen Auswirkungen wurden bestimmte Grundsatzziele von DAI, vor allem diejenigen, bei denen es um den sozialen und territorialen Zusammenhalt geht, im Zuge der Liberalisierung von Sektoren in Frage gestellt. Im nachfolgenden Abschnitt sind die wichtigsten EU-Vorschriften und -Dokumente zu den DA(W)I im Allgemeinen zusammengefasst.

⁴⁸ Fujita M., Krugman P. (2003), S. 64.

⁴⁹ Allmendinger P., Tewdwr-Jones M. (2000), S. 87.

1.3.1. Die maßgeblichen Bestimmungen über Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse (DA(W)I) im europäischen Recht

Zwei maßgebliche Bestimmungen im europäischen Primärrecht lassen sich anführen. Artikel 106 Absatz 2 AEUV (ex-Artikel 86 Absatz 2 EGV)⁵⁰, mit dem mit DA(W)I betraute Unternehmen von den allgemeinen Wettbewerbsvorschriften ausgenommen werden. Interessanterweise ist der Wortlaut dieses Artikels seit 1957 nicht geändert worden.

Zweitens verpflichtet Artikel 14 AEUV⁵¹ die Mitgliedstaaten und die EU implizit, im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse dafür Sorge zu tragen, dass die Grundsätze und Bedingungen für das Funktionieren von DA(W)I so gestaltet sind, dass diese ihren Aufgaben nachkommen können. Der neue Artikel 14 (AEUV) gestattet es den Organen der Gemeinschaft, „durch Verordnungen gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren“ die Grundsätze und Bedingungen festzulegen, die es den DA(W)I ermöglichen, „ihren Aufgaben [nachzukommen]“, und zwar „unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, diese Dienste im Einklang mit den Verträgen zur Verfügung zu stellen, in Auftrag zu geben und zu finanzieren.“ Rechtsexperten äußern jedoch Zweifel an der möglichen Durchsetzung dieses Artikels und seiner tatsächlichen Geltungskraft.

Darüber hinaus befasst sich ein den Verträgen beigefügtes Protokoll (Nr. 26)⁵² mit DAI insgesamt, nicht nur mit wirtschaftlichen Dienstleistungen, und spricht von den „nichtwirtschaftlichen Diensten von allgemeinem Interesse“, die in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen. Im Protokoll werden die „gemeinsamen Werte“ von DA(W)I erläutert – Vielfalt, Qualität, Sicherheit, Zugänglichkeit und Gleichbehandlung, universeller Zugang

⁵⁰ „Für Unternehmen, die mit DAWI betraut sind oder den Charakter eines Finanzmonopols haben, gelten die Vorschriften dieses Vertrags, insbesondere die Wettbewerbsregeln, soweit die Anwendung dieser Vorschriften nicht die Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgabe rechtlich oder tatsächlich verhindert. Die Entwicklung des Handelsverkehrs darf nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt werden, das dem Interesse der Gemeinschaft zuwiderläuft.“

⁵¹ „Unbeschadet des Artikels 4 des Vertrags über die Europäische Union und der Artikel 93, 106 und 107 dieses Vertrags und in Anbetracht des Stellenwerts, den Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse innerhalb der gemeinsamen Werte der Union einnehmen, sowie ihrer Bedeutung bei der Förderung des sozialen und territorialen Zusammenhalts tragen die Union und die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse im Anwendungsbereich der Verträge dafür Sorge, dass die Grundsätze und Bedingungen, insbesondere jene wirtschaftlicher und finanzieller Art, für das Funktionieren dieser Dienste so gestaltet sind, dass diese ihren Aufgaben nachkommen können. Diese Grundsätze und Bedingungen werden vom Europäischen Parlament und vom Rat durch Verordnungen gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren festgelegt, unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, diese Dienste im Einklang mit den Verträgen zur Verfügung zu stellen, in Auftrag zu geben und zu finanzieren.“ (ex-Artikel 16 EGV) ABl. C 115 vom 9.6.2008.

⁵² Die hohen Vertragsparteien - in dem Wunsch, die Bedeutung der Dienste von allgemeinem Interesse hervorzuheben - sind über folgende auslegende Bestimmungen übereingekommen, die dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union beigefügt sind:

Artikel 1

Zu den gemeinsamen Werten der Union in Bezug auf Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne des Artikels 14 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zählen insbesondere:

- die wichtige Rolle und der weite Ermessensspielraum der nationalen, regionalen und lokalen Behörden in der Frage, wie Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse auf eine den Bedürfnissen der Nutzer so gut wie möglich entsprechende Weise zur Verfügung zu stellen, in Auftrag zu geben und zu organisieren sind;
- die Vielfalt der jeweiligen Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und die Unterschiede bei den Bedürfnissen und Präferenzen der Nutzer, die aus unterschiedlichen geografischen, sozialen oder kulturellen Gegebenheiten folgen können;
- ein hohes Niveau in Bezug auf Qualität, Sicherheit und Bezahlbarkeit, Gleichbehandlung und Förderung des universellen Zugangs und der Nutzerrechte.

Artikel 2

Die Bestimmungen der Verträge berühren in keiner Weise die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, nichtwirtschaftliche Dienste von allgemeinem Interesse zur Verfügung zu stellen, in Auftrag zu geben und zu organisieren.

und Nutzerrechte⁵³- und ihnen damit zum ersten Mal Rechtswirkung verliehen. Gestärkt werden die Kapazitäten nationaler und lokaler Behörden, „nichtwirtschaftliche Dienste von allgemeinem Interesse zur Verfügung zu stellen, in Auftrag zu geben und zu organisieren“.

Das europäische Primärrecht erkennt nur das Konzept von DA(W)I an. Sie sind eine Schöpfung der EU, wobei der EuGH wichtige Bewertungs- und Auslegungsbefugnisse besitzt, da im Vertrag nicht genau festgelegt ist, was der Begriff „von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse“ bedeutet. Darüber hinaus ist der EuGH in Ermangelung spezifischer Texte für DA(W)I verpflichtet, Erbringer öffentlicher Dienstleistungen und Behörden dem Wettbewerbsrecht zu unterwerfen, vor allem, wenn die öffentliche Dienstleistung mit privaten Partnern erbracht wird.⁵³

In Sachen Definition und Anerkennung geht es also um die für DA(W)I dargelegten Ziele, die unter die Werte der Gemeinschaft gefasst sind. Dabei kann es sich um die Erfüllung kollektiver Bedürfnisse (z. B. nachhaltige Entwicklung oder Zusammenhalt) oder um die Verantwortlichkeit einer Behörde für die Erfüllung der gesellschaftlichen Bedürfnisse ihrer Bürger handeln. In Bezug auf mehrere andere Aspekte des europäischen Rechts (d. h. grundlegende wirtschaftliche Freiheit, öffentliche Auftragsvergabe, Wettbewerbsrecht und staatliche Beihilfen) ist die genaue Definition von Zielen und Aufgaben, mit denen ein Anbieter von DA(W)I betraut wird, zu einem viel diskutierten zentralen Thema geworden.

1.3.2. Starkes Interesse der EU-Kommission seit Mitte der 1990er Jahre

Vom rechtlichen und verwaltungstechnischen Standpunkt aus ist es unmöglich, die zahlreichen Elemente aus den „politischen“ und rechtlichen Dokumenten zu DAI aufzulisten.⁵⁴ Daher wird in diesem Abschnitt das Augenmerk auf die wichtigsten und neuesten Dokumente gelegt.

Die Mitteilung der EU-Kommission zu DAI stammt von 1996, wobei die öffentliche Erörterung der DAI-Frage ein Jahr später im Anschluss an die Unterzeichnung des Vertrags von Amsterdam (1997) begann. Von 2000 an wurden weitere Dokumente veröffentlicht. Rückblickend eröffneten diese Dokumente die Debatte über die rechtmäßige Stellung und Rolle von DA(W)I beim Aufbau Europas. Die Diskussionen drehten sich um die besten Instrumente für die Erbringung und Entwicklung qualitativ hochwertiger Dienste unter Beachtung des Gemeinschaftsrahmens. Bereits in diesem frühen Stadium wurden die Folgen dieser Debatte von den Beteiligten vorhergesehen, dass nämlich bei den DA(W)I,

⁵³ Siehe Donnat F. (2009) in Varin K., Boual J.-C. & Bauby P. (2009).

⁵⁴ Hier lassen sich folgende Dokumente anführen (Aufstellung nicht erschöpfend):

- zwei horizontale Mitteilungen 1996 (ABl. C 281 vom 26.9.1996) und 2000 (ABl. C 17 vom 19.1.2001), in denen u. a. die Wechselwirkung zwischen den Gemeinschaftsvorschriften in Sachen Wettbewerb und freier Waren- und Dienstleistungsverkehr einerseits und den Aufgaben öffentlicher Dienstleistungen andererseits dargelegt wird;
- die Charta der Grundrechte 2000;
- ein Bericht an den Europäischen Rat von Laeken (KOM(2001) 598);
- ein Arbeitspapier 2002;
- ein Grünbuch der Kommission 2003 (KOM(2003) 270) mit Schwerpunkt auf netzgebundenen Sektoren und Dienstleistungen;
- ein Weißbuch 2005 (KOM(2004) 374) mit der Einführung des Konzepts der Sozial- und Gesundheitsdienstleistungen von allgemeinem Interesse;
- eine Mitteilung 2007 (KOM(2007) 725) „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse unter Einschluss von Sozialdienstleistungen: Europas neues Engagement“, in der Bilanz über die Fortschritte seit dem Weißbuch von 2004 gezogen wird, auch im Lichte der Bestimmungen des neuen Reformvertrags. In der Mitteilung wird Bezug genommen auf die 2006 eingeleitete öffentliche Anhörung zu Sozialdienstleistungen von allgemeinem Interesse.

auch bei den Sozialdienstleistungen, die EU-Grundsätze der Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung, Transparenz und Verhältnismäßigkeit uneingeschränkt beachtet werden müssten und nicht nur die Gemeinschaftsvorschriften über den Binnenmarkt (vier Grundfreiheiten) und den Wettbewerb (staatliche Beihilfen) einzuhalten sind, sondern auch das Gemeinschaftsrecht zur öffentlichen Auftragsvergabe.

Im Jahre **2003** eröffnete die Kommission mit dem **Grünbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse** eine öffentliche Konsultation⁵⁵. Dabei lag der Schwerpunkt eindeutig auf den netzgebundenen Wirtschaftszweigen und Dienstleistungen (wie Verkehr, Wasser, Gas, Strom, Telekommunikation und Postdienste). Sozial- und Gesundheitsdienstleistungen wurden zwar erwähnt, aber nicht gesondert oder ausführlicher erörtert. Auch das **darauf folgende Weißbuch**⁵⁶ im Jahre **2004** war hauptsächlich auf netzgebundene Wirtschaftszweige und Dienstleistungen sowie auf die Gemeinschaftsgrundsätze und die Regelungs- und Rahmenbedingungen für ihr Funktionieren ausgerichtet.

Im Grünbuch wurden die Leitprinzipien des Kommissionsansatzes und die neuen Richtungen für künftige gemeinschaftliche Maßnahmen dargelegt. Das Grünbuch enthielt einen Hinweis auf die Bedeutung der bürgernahen Tätigkeit der Behörden und der Verknüpfung gemeinwirtschaftlicher Ziele mit den Zielen des offenen Wettbewerbsmarktes; betont wurde außerdem die Bedeutung des universellen Zugangs und der Grundsätze Qualität, Sicherheit und Unbedenklichkeit, Verbraucher- und Nutzerrechte, Achtung der Vielfalt und die Notwendigkeit der Leistungsüberwachung und -bewertung. In dem Dokument wurden weitreichende Perspektiven für die uneingeschränkte Entwicklung und für den breit gefassten und möglichst erweiterungsfähigen Umfang von DAI aufgezeigt.

Im Grünbuch heißt es: „Weitere einschlägige Kriterien für die Wahl eines Finanzierungsmechanismus wie etwa dessen Effizienz oder seine Umverteilungseffekte bleiben derzeit im Gemeinschaftsrecht unberücksichtigt. Ebenso wenig werden die Auswirkungen des gewählten Mechanismus auf die langfristigen Investitionen der Anbieter von Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen sowie auf die Versorgungssicherheit speziell in Betracht gezogen“ (Ziffer 91 in Abschnitt 4.2). Dies sollte jedoch der Fall sein.

In diesem Weißbuch gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass Sozial- und Gesundheitsdienstleistungen von allgemeinem Interesse ein besonderer Stellenwert zukommt, da sie fester Bestandteil des Europäischen Gesellschaftsmodells sind, und dass es daher sinnvoll wäre, einen systematischen Ansatz zu entwickeln, um den Besonderheiten dieser Dienstleistungen Rechnung tragen zu können, und den Rahmen genau zu umreißen, in dem diese Dienste funktionieren.

Ein wesentlicher Gemeinschaftsbegriff, der in dieser Hinsicht geprägt wurde, ist das Konzept des Universaldienstes, das als Paket von Qualitätsleitlinien für DA(W)I verstanden werden kann, wie Universalität, Zugänglichkeit, Erschwinglichkeit, Kontinuität, Sicherheit, Transparenz sowie Schutz der Nutzer und Verbraucher. In Verbindung mit den beiden genannten Dokumenten leitete die Europäische Kommission eine breit angelegte Debatte über die Zukunft der DA(W)I in Europa ein, die einen Beitrag zu einer umfassenden Überprüfung ihrer diesbezüglichen politischen Konzepte leistete. An den Diskussionen beteiligten sich Interessenvertreter sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene.

⁵⁵ Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2003)
(http://europa.eu.int/eur-lex/de/com/gpr/2003/com2003_0270de01.pdf).

⁵⁶ Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2004).

Aus den **von der Europäischen Kommission seit 2005 durchgeführten Konsultationen** gelangte diese zu dem Schluss, dass das Gemeinschaftsrecht mit Misstrauen betrachtet wird, seine Vorschriften aber auch oftmals eng und nicht im Verhältnis zur Realität ausgelegt werden. Dies war bei der öffentlichen Auftragsvergabe und staatlichen Beihilfen vor allem im sozialen Bereich der Fall. So stellte die Kommission fest, dass es seit dem Beihilfepaket von 2005 (dem sogenannten „Monti-Kroes-Paket“⁵⁷) in den meisten Fällen keinen Zweck hat, die Kommission um eine vollständige Finanzierung zu ersuchen. Da jedoch die De-minimis-Regel nicht sehr hoch ist und eine Reihe von (Vor-) Bedingungen zu erfüllen sind, muss dies für jeden Sektor und in jedem Mitgliedstaat kontrolliert und bewertet werden.

Im Jahre **2006** gab die Kommission eine **Mitteilung zu SDAI**⁵⁸ und zur Umsetzung des Gemeinschaftsprogramms von Lissabon heraus. Darin wurde erneut auf die miteinander verknüpften Fragen eingegangen, wie sich das europäische Recht auf allgemeine und sektorspezifische Modernisierungstrends auswirkt, sowie auf die Veränderungen an SDAI zur weiteren Systematisierung der entsprechenden Ansätze und zur Verbesserung der Kenntnisse der Kommission und der Akteure vor Ort. Neben Gesundheitsleistungen, die nicht Gegenstand der Mitteilung waren, wurden zwei große Gruppen von Sozialdienstleistungen unterschieden:

- die gesetzlichen Regelungen und ergänzenden Systeme der sozialen Sicherung zur Absicherung elementarer Lebensrisiken in Bezug auf Gesundheit, Alter, Arbeitsunfälle, Arbeitslosigkeit, Ruhestand, Behinderungen und
- persönliche Dienstleistungen. Diese Dienstleistungen haben angesichts der auf Einzelpersonen zugeschnittenen Hilfe zur Erleichterung ihrer Integration in die Gesellschaft und der Wahrnehmung der Grundrechte eine präventive Wirkung und sind daher bei der Sicherstellung des sozialen Zusammenhalts von außerordentlich großer Bedeutung.

Diese Dienstleistungen bedürfen für ihre Bereitstellung zum Teil Einrichtungen der Infrastruktur (z. B. Kindertagesstätten, Seniorenheime).

In der **Mitteilung der Kommission von 2007**⁵⁹ als Begleitdokument zu der Mitteilung „Ein Binnenmarkt für das Europa des 21. Jahrhunderts“ sollte eine weitere Klarstellung der Konzepte im Zusammenhang mit DAI und um eine Bewertung der jüngsten Entwicklungen im Gemeinschaftsrecht erfolgen.

Der am 13. Dezember 2007 unterzeichnete **Vertrag von Lissabon** enthält mehrere wichtige Neuerungen. Unter anderem verleiht der Charta der Grundrechte Rechtsverbindlichkeit. Diese Charta kann jetzt mit größerer Rechtssicherheit besonders in

⁵⁷ Dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache Altmark folgte das sogenannte „Altmark-Paket“ bzw. „Monti-Kroes-Paket“. Es bestand aus drei Dokumenten: einer Richtlinie, einer Entscheidung und einer Mitteilung. Gemäß Richtlinie 2005/81/EG müssen Unternehmen, die „eine Vergütung in unterschiedlicher Form in Bezug auf diese Dienstleistung erhalten und die andere Tätigkeiten ausüben“ getrennte Bücher für Tätigkeiten führen, für die es Ausgleichszahlungen von den anderen erhält. In der Entscheidung der Kommission 2005/842/EG ist sogar eine Art „Gruppenfreistellung“ von den Beihilfavorschriften festgelegt, wenn die Altmark-Bedingungen nicht erfüllt sind. Außerdem wird im „Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden“ der Standpunkt der Kommission zu den Subventionen dargelegt, die weder unter das Altmark-Urteil (also keine Beihilfe darstellen) noch unter die „Altmark-Entscheidung“ fallen (also eine Beihilfe darstellen, die automatisch von der Kommission genehmigt wird) und angemeldet werden müssen, um einzeln für vereinbar erklärt werden zu können. Hatzopoulos V. (2007).

⁵⁸ Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2006b).

⁵⁹ Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2007).

der Argumentation des EuGH angeführt werden. In dem dem AEUV beigefügten **Protokoll über DAI** werden die DAI und ihre Bedeutung für den sozialen und territorialen Zusammenhalt anerkannt. Außerdem wird die Rolle der Sozialdienstleistungen bei der Erfüllung der EU-Ziele unterstrichen, und es wird eine Strategie zur Förderung der Qualität von Sozialdienstleistungen vorgeschlagen.

Anfang **2008** startete die Kommission einen **interaktiven Informationsdienst**, der die Gelegenheit bietet, per E-Mail Fragen zur Anwendung des Gemeinschaftsrechts auf DAI zu stellen. In diesem Zusammenhang erstellte die Kommission zwei Dokumente mit häufig gestellten Fragen als Hilfestellung bei der Nutzung dieses Dienstes - eines zur Anwendung von Vorschriften für das öffentliche Auftragswesen auf SDAI und ein weiteres zu staatlichen Beihilfen. Keines dieser beiden Dokumente ist jedoch rechtsverbindlich, was zu zusätzlichen Problemen führen kann.

Es darf zudem nicht vergessen werden, dass die Richtlinie über Dienstleistungen im Binnenmarkt⁶⁰ (**Dienstleistungsrichtlinie**) im Wege des Mitentscheidungsverfahrens nach mehreren Änderungen vom Europäischen Rat und vom EP angenommen wurde. Diese Richtlinie ändert die Binnenmarktvorschriften für Dienstleistungen, indem sie die Voraussetzungen erleichtert, unter denen ein Dienstleistungsanbieter aus einem Mitgliedstaat in einem anderen tätig werden kann. Folgende Dienstleistungen sind unter bestimmten Bedingungen vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen: nichtwirtschaftliche DAI, Gesundheitsleistungen, Sozialdienstleistungen in Bezug auf Sozialwohnungen sowie die Kinderbetreuung.

1.3.3. Die jüngsten Entwicklungen der EU-Politik zu DA(W)I

Anders als es 2007 noch die Auffassung der EU-Kommission war, ist die Debatte noch lange nicht beendet. Wie jedoch Rodrigues (2009)⁶¹ anführte, hat sich die politische Mitwirkung der EU-Kommission erheblich verändert, und vonseiten einiger Beteiligter mangelt es an politischem Willen, sich - nach einer ersten Runde 2003-2005⁶² - erneut für die grundsätzliche Unterstützung eines transversalen oder horizontalen Rahmengesetzes für „öffentliche Dienstleistungen“ auf europäischer Ebene einzusetzen. Dafür gibt es eine Reihe von Gründen, von denen einige angeführt seien:

- aufgrund knapper Haushaltsmittel können Behörden ihre politischen Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen nicht ausweiten (die Tendenz - auch schon vor der Krise - bestand und besteht auch weiterhin darin, Personal und Kosten möglichst einzusparen), und so fehlt es an offensiven Schritten zum Ausbau oder zur Förderung öffentlicher Dienstleistungen;
- in Anbetracht der großen Vielfalt von Art, Größe und Umfang öffentlicher Dienstleistungen werden die damit zusammenhängenden Probleme immer komplizierter, vor allem wenn es um die unterschiedlichen Bestimmungen des europäischen Rechts geht, die sich auf diese Dienste auswirken können; folglich gehen die Vorstellungen lokaler und regionaler Behörden und der Landesebene über die Organisation öffentlicher Dienstleistungen inzwischen mitunter auseinander;
- aufgrund der vielfältigen Art von Anbietern und der zunehmenden Möglichkeiten zur Erfüllung der Bedürfnisse haben sich das Spektrum der Akteure und Beteiligten und die Interessendivergenz im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen erweitert;

⁶⁰ Europäisches Parlaments (2006c).

⁶¹ Rodrigues S. (2009), S. 255-256.

⁶² Thiry B. (2007).

damit verringerte sich das Potenzial für gemeinsames Handeln, auch angesichts der Präsenz von multinationalen Anbietern und Mehrfachdienstleistern oder von großen nationalen privatisierten Unternehmen, die nunmehr vollkommen andere Strategien herausbilden als früher, als sie sich noch (teilweise) in staatlicher Hand befanden;

- nicht zuletzt brachte die Erweiterung der EU eine größere Vielfalt an sozioökonomischen und politischen Gegebenheiten mit sich; das macht den Dialog über eine gemeinsame Zielvorstellung für öffentliche Dienstleistungen schwieriger, und es findet sich innerhalb des EP oder im Europäischen Rat keine Mehrheit dafür, DA(W)I entsprechende Priorität einzuräumen.

Dennoch gilt es, 2010 noch viele Meilensteine zu passieren und DA(W)I-Angelegenheiten zu diskutieren, bevor die EU-Kommission neue diesbezügliche Schritte plant:⁶³

- Die **Umsetzung der Dienstleistungsrichtlinie** und die Bewertung von Sozialdienstleistungen, die vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen sind, wird ebenso interessant sein zu verfolgen wie die erhitzte Debatte in den Mitgliedstaaten um den Begriff „Beauftragung“, die in Sachen Sozialdienstleistungen besonders scharf geführt wird. Auch der Prozess der gegenseitigen Evaluierung bei Genehmigungsverfahren, nämlich bestimmte Maßnahmen in Bezug auf Anforderungen für die Niederlassung von Dienstleistungserbringern oder die grenzüberschreitende Erbringung von Dienstleistungen, wird bewertet.⁶⁴ Einigen Akteuren zufolge sind ohne eine Lösung der SDAI-Frage keine Fortschritte bei der Vertiefung des Binnenmarktes möglich.⁶⁵
- Die Bewertung des **Monti-Kroes-Pakets** ist für 2010 vorgesehen.⁶⁶
- Die EU-Kommission wird zudem Konsultationen zu Dienstleistungskonzessionen in die Wege leiten.⁶⁷
- Es wird der potenzielle Nutzen der Mitteilung zur Förderung des Einsatzes von ÖPP in den Bereichen öffentliche Dienstleistungen, Infrastruktur und Forschung in Europa zu prüfen sein.⁶⁸ In diesem Rahmen ist eine verstärkte Finanzierung durch die Europäische Investitionsbank (EIB) vorgesehen; vorgeschlagen werden Regelungen zur Sicherung der Fairness zwischen vollständig öffentlichen Projekten und ÖPP-Projekten sowie die Möglichkeit, sich an privatrechtlichen Unternehmen zu beteiligen und in bestimmte Projekte zu investieren, die Möglichkeit der Errichtung eines gemeinschaftlichen Rechtsinstruments für Konzessionen und die Einrichtung einer ÖPP-Gruppe für Information und die Verbreitung bewährter Verfahren.
- Der Bericht des **IMCO-Ausschusses des EP über neue Entwicklungen im öffentlichen Auftragswesen**⁶⁹ und der in Arbeit befindliche Initiativbericht (im

⁶³ Die Informationen für diesen Abschnitt stammen hauptsächlich aus verschiedenen neueren Ausgaben des News-Europe Bulletin von CELSIG (www.celsig.org) und aus Angaben des Legal-Watchdog-Service von SSIG-fr (<http://www.ssig-fr.org/>).

⁶⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/consultations/2010/services_directive_en.htm

⁶⁵ Das dritte europäische Forum zu SDAI ist unter dem belgischen Ratsvorsitz für den 26./27. Oktober 2010 angesetzt. Dabei wird es vor allem um die Dienstleistungsqualität und die Rechtsunsicherheiten in Sachen öffentliche Aufträge, staatliche Beihilfen und Binnenmarkt (Dienstleistungsrichtlinie) gehen.

⁶⁶ http://ec.europa.eu/competition/consultations/2010_sgei/index_de.html.

⁶⁷ http://ec.europa.eu/internal_market/consultations/2010/concessions_en.htm.

⁶⁸ Mitteilung (KOM(2009) 615) vom 19. November 2009, „Mobilisierung privater und öffentlicher Investitionen zur Förderung der Konjunktur und eines langfristigen Strukturwandels: Ausbau öffentlich-privater Partnerschaften“. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0615:FIN:DE:PDF>.

⁶⁹ Bericht des Europäischen Parlaments über neuen Entwicklungen im öffentlichen Auftragswesen, 2009/2175 (INI), 18.Mai 2010. Berichterstatterin: Heide Rühle.

Anschluss an den Bericht Hasse Ferreira) des **EMPL-Ausschusses des EP** über SDAI⁷⁰ werden erörtert.

- Die **Interfraktionelle Gruppe Öffentliche Dienstleistungen (DAI-SDAI) des EP**, eine inoffizielle Gruppe von MdEP und Akteuren, hat ihre Schwerpunktthemen für 2010 festgelegt: mögliche rechtliche Schritte aufgrund des Vertrags von Lissabon, Abgrenzung zwischen wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten, Art und Weise, wie sich lokal basierte und soziale DA(W)I auf den Handel auswirken, Tätigkeitsfelder von DA(W)I und offensichtliche Fehler, vergleichbare Behandlung der verschiedenen Arten von DAI (DAWI, SDAI und nichtwirtschaftliche Dienstleistungen von allgemeinem Interesse - NWDAI), öffentliche Ausschreibungen (Konzessionen und ÖPP) und ihre tatsächlichen Auswirkungen, das zentrale interne Problem lokaler Behörden (z. B. Kooperation zwischen den Gemeinden) und schließlich Kohäsionspolitik, Ziele des territorialen Zusammenhalts und öffentliche Dienstleistungen. Die auf den ersten Blick einfache Liste zeigt die vielen, komplizierten, weitreichenden und zahlreichen Probleme, die es in dem riesigen Komplex DAI noch zu behandeln gilt.
- Bei der Nachbereitung der Arbeiten, die mit seiner im März 2009 angenommenen „Agenda für Europa“ begannen, befasste sich der **Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss** damit, wie die Zuständigkeitsverteilung für DA(W)I unter Berücksichtigung des Inkrafttretens des Lissabon-Vertrags am 1. Dezember 2009 zwischen der EU und den Mitgliedstaaten aussehen sollte.⁷¹ Damit sollten die Unsicherheiten bei allen DAI-Akteuren (Behörden, Dienstleister, Verbraucher) beseitigt werden, die sich aus der unzureichenden Behandlung von DAI im unmittelbaren Gemeinschaftsrecht ergeben und zur Folge haben, dass der EuGH und die Kommission über die Auslegung von Fall zu Fall entscheiden. In der Folge wird über europäische DA(W)I oder Dienstleistungen von Unionsinteresse diskutiert werden. Außerdem wird eine Initiativstellungnahme (TEN/421) zum Thema „Welche neuen Dienstleistungen von allgemeinem Interesse brauchen wir zur Bewältigung der Krise?“ mit Raymond Hencks als Berichterstatter erarbeitet.
- In der im März 2009 vom **Rat der Gemeinden und Regionen Europas** verabschiedeten **Europäischen Charta der kommunalen und regionalen DAI**⁷² wird u. a. betont, dass kommunalen und regionalen Gebietskörperschaften ohne ungerechtfertigte Einschränkungen durch europäisches Recht die Entscheidungsfreiheit darüber zusteht, wie öffentliche Dienstleistungen am besten zu erbringen sind.
- Mögliche Lobbyaktivitäten sind schließlich im Hinblick auf den **von der Kommission vollzogenen Start der Strategie „Europa 2020“** am 3. März 2010 zu erwarten. Darin wird die Bedeutung der Schaffung eines offenen Dienstleistungs-Binnenmarktes (auf Basis der Dienstleistungsrichtlinie) hervorgehoben, aber auch auf die Qualität dieser Leistungen für den Verbraucher verwiesen. DAI werden in dieser Strategie nicht ausdrücklich als solche ausgewiesen, und ein offener Dienstleistungsmarkt wird hauptsächlich unter dem Gesichtspunkt der Produktivität betrachtet⁷³. Dennoch befasst sich die Strategie „Europa 2020“ über ihre Leitinitiativen mit den Themen, die Gegenstand der vorliegenden Studie sind:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2010-0151+0+DOC+XML+V0//DE>.

⁷⁰ Berichterstatter: Proinsias De Rossa.

⁷¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:128:0065:0068:DE:PDF>

⁷² http://www.ccre.org/docs/charter_sgi_de.pdf.

⁷³ <http://ec.europa.eu/eu2020/pdf/COMPLET%20%20DE%20SG-2010-80021-06-00-DE-TRA-00.pdf>.

Sicherung des sozialen und territorialen Zusammenhalts und somit Vermeidung sozialer Ausgrenzung, Modernisierung der Arbeitsmärkte, Verbesserung der Rahmenbedingungen und des Zugangs zu Finanzmitteln für Forschung und Innovation, Beschleunigung des Ausbaus schneller Internet-Zugangsdienste und Nutzung der Vorteile des Binnenmarktes sowie Abkopplung des Wirtschaftswachstums von der Ressourcennutzung (erneuerbare Energieträger, Modernisierung des Verkehrswesens, Energieeffizienz).

Bei den meisten oben genannten Themen und Debatten um die DA(W)I geht der REGI-Ausschuss auf die Bedeutung der territorialen Entwicklung für die Durchsetzung des sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalts ein, weist jedoch auch auf die umfangreichen Investitionen in die DA(W)I-Infrastruktur dank Strukturfonds und EFRE hin. Diese Investitionen bewähren sich vor allem in Zeiten der Wirtschaftskrise, da wirksame DA(W)I einen Teil der sozialen und ökologischen Folgen abfedern können, wenn ihr gutes Funktionieren nachhaltig gestaltet ist. Zudem spiegelt sich, wie in Kapitel 3 noch dargelegt wird, die Wirksamkeit der DA(W)I in ihrer Rolle bei der Förderung der Kohäsionspolitik wider. Das gilt insbesondere für ländliche, rückständige und abgelegene Regionen: Der Einsatz dieser Dienstleistungen zugunsten der lokalen Entwicklung und die Förderung ihrer grenzüberschreitenden Erbringung können als Solidaritätsmission für die Regionalentwicklungspolitik auf europäischer Ebene angesehen werden. Dies bringt einen Zugewinn mit sich, der beim Gesamtpotenzial für Wirtschaftswachstum und -entwicklung oftmals unterschätzt wird. Folglich könnte es, auch wenn einige der aufgeführten Angelegenheiten eher technischer oder spezifischer Natur sind, sinnvoll sein, sie weiterzuverfolgen, damit die Instrumente der Regionalpolitik im Rahmen gemeinsamer Anstrengungen zum Ausbau der DA(W)I stärker anerkannt und gefördert werden.

Zum Abschluss dieser Übersicht über das Konzept, die Definition und die Rechtsvorschriften im Bereich DA(W)I in der EU muss betont werden, dass die Festlegung eines gemeinsamen Rahmens auf EU-Ebene sowohl für die Definition von DA(W)I als auch für einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Erbringung, Finanzierung und Regulierung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse als langfristiges strategisches Ziel betrachtet werden kann.

Überdies wurde die Einführung des Begriffs der „gemeinschaftlichen DAI“ vorgeschlagen. Wie erwähnt, könnten für die Bürger erbrachte Dienste bzw. Dienstleistungen auf europäischer Ebene einen Wert erlangen, nämlich bei der Förderung und Wahrnehmung der kollektiven Interessen, aber auch des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts auf europäischer Ebene. Als Beispiele wären zu nennen: Breitband-Internet-Zugang für alle an jedem Ort, finanziell erschwingliche Studien- und Ausbildungsmöglichkeiten für junge Menschen bei einem 3- bis 6-monatigen Auslandsaufenthalt in einem anderen Mitgliedstaat, was das Bewusstsein für die Unionsbürgerschaft stärken würde (z. B. Verständnis für andere Kulturen, Erlernen einer Fremdsprache, Knüpfung von Kontakten usw.). Auch auf die nachhaltige Entwicklung, auf Umwelt- und Sicherheitsbelange oder die Energieversorgungssicherheit gerichtete Infrastruktur-DAWI können problemlos als von europäischer Bedeutung und über die Interessen der Mitgliedstaaten hinausgehend betrachtet werden. Beispiele hierfür sind Energie- und Verkehrsdienste mit auf europäischer Ebene zentralisierten grenzüberschreitenden Betriebsabläufen, sei es im Luftverkehr oder bei den Energienetzen⁷⁴ (beispielsweise die Frage eines europäischen

⁷⁴ Siehe Grünbuch der Europäischen Kommission (KOM(2008)0782) „Hin zu einem sicheren, nachhaltigen und wettbewerbsfähigen europäischen Energienetz“.

Übertragungsnetzbetreibers im Gassektor und einer besseren Integration der nationalen Energieversorgungsnetze über die TEN).

Im November 2009 legte der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss eine Initiativstellungnahme (TEN/389) mit Raymond Hencks als Berichterstatter zum Thema „Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse: Wie sollte die Zuständigkeitsverteilung zwischen der EU und den Mitgliedstaaten aussehen?“ vor.⁷⁵ Auf der Grundlage von Artikel 14 AEUV mit einer „auf die DAWI allgemein anwendbaren Rechtsgrundlage“ möchte der Ausschuss den möglichen Mehrwert und Inhalt von Rechtsetzungsinitiativen der EU-Organe untersuchen, darunter die Frage, in welchen Bereichen **gemeinschaftlich definierte DAI** zur Erreichung der Ziele der Union nötig sein könnten. Dazu erklärt der Ausschuss: „Die Tatsache, dass die Staaten grundsätzlich für die Definition von DAWI zuständig sind, schmälert die Kompetenzen der EU, ihrerseits DA(W)I zu definieren, in keiner Weise, wenn das zur Verwirklichung der Ziele der Union nötig erscheint und zu diesen Zielen im Verhältnis steht.“⁷⁶ Er fügt hinzu: „Die Union, die für die Förderung des Lebensstandards und der Lebensqualität europaweit mitverantwortlich ist, trägt auch eine gewisse Verantwortung für die Instrumente zur Wahrnehmung der Grundrechte und zur Erreichung des sozialen Zusammenhalts.“⁷⁷ Aber der Ausschuss erklärt auch: „Selbst wenn bestimmte Dienste wie die Gemeinschaftsagenturen, z. B. für Sicherheit des Seeverkehrs, Lebensmittelsicherheit, Eisenbahnverkehr und operative Zusammenarbeit an den Außengrenzen, oder auch Dienste wie der ‚Einheitliche europäische Luftraum‘ und ‚Galileo‘ rechtlich nicht als DAI und DAWI ausgewiesen wurden, entsprechen sie aufgrund ihrer Natur einem allgemeinen europäischen Interesse.“⁷⁸

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hatte allerdings bereits vorher zwei Stellungnahmen zu einer **möglichen europäischen Energie-DAI** herausgegeben⁷⁹. Jedoch musste der Ausschuss einräumen: „der Gedanke, europäische Energiedienstleistungen einzuführen, [wurde] von den politischen Entscheidungsträgern bisher nicht aufgegriffen“.⁸⁰

Auch wenn viele Argumente für europäische öffentliche Dienstleistungen oder DA(W)I auf Gemeinschaftsebene und nunmehr auch genügend Rechtsinstrumente vorhanden sind, wie sie vom Netzwerk „Penser public“ aufgelistet wurden, steht die Debatte über ein Rahmengesetz zugunsten von öffentlichen Dienstleistungen vor allem auf europäischer Ebene erst am Anfang.⁸¹

1.4. Organisation der Dienstleistungserbringung

Die DA(W)I haben aufgrund des sich verstärkenden Wettbewerbs, der technologischen Entwicklung und der Lage der öffentlichen Haushalte einen Modernisierungsprozess durchlaufen. Das betrifft nicht nur öffentliche Dienstleistungen und Verwaltungen, sondern

⁷⁵ http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifieur=ces\ten\ten389\ces1696-2009_ac.doc&language=DE.

⁷⁶ Ebenda, Ziffer 4.7.

⁷⁷ Ebenda, Ziffer 4.9.

⁷⁸ Ebenda, Ziffer 4.11.

⁷⁹ Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Soziale Auswirkungen der Entwicklung im Gesamtbereich Verkehr und Energie“ (CESE 1293/2008) und zu dem „Grünbuch - Hin zu einem sichereren, nachhaltigen und wettbewerbsfähigen europäischen Energienetz“ (CESE 1029/2009) mit Laure Batut als Berichterstatterin für beide Stellungnahmen.

⁸⁰ Siehe den letzten Abschnitt im Protokoll ihres Kolloquium (Juni 2009) zum Thema „Faut-il une doctrine des services publics en Europe?“:

http://www.lulu.com/items/volume_62/1727000/1727171/1/print/1727171.pdf

⁸¹ Eine negative Meinung dazu siehe Bauby P., Castex F. (2010).

auch Dritte im Bereich der Dienstleistungserbringung, die in Zukunft verstärkt vertragliche Beziehungen mit den für die Finanzierung zuständigen Stellen eingehen müssen.

1.4.1. Liberalisierung und Privatisierung

In den vergangenen drei Jahrzehnten wurde im Zuge der allgemeinen Liberalisierungs- und Privatisierungstendenzen in vielen Ländern auch die Erbringung von DA(W)I einer umfassenden Reform unterzogen, einschließlich der Veräußerung von öffentlichem Eigentum. Allerdings unterschieden sich die oftmals mit einer verstärkten Liberalisierung und Marktöffnung in den entsprechenden Sektoren einhergehenden EU-Privatisierungsmaßnahmen erwießenermaßen nach dem Zeitpunkt der Inangriffnahme, der Intensität und der Dauer.⁸² In einigen Ländern spielen öffentliche Unternehmen nach wie vor eine wichtige Rolle bei der Erbringung von DAI, nehmen bisweilen eine Monopolstellung auf den entsprechenden Märkten ein und stehen hin und wieder auch mit privaten Firmen im Wettbewerb. Die Privatisierung ist jedoch nicht immer materieller Art und stellt teilweise nur eine formale oder rechtliche Umwandlung dar, bei der die Mehrheit der Kapitalanteile im Besitz der öffentlichen Hand verbleibt.

Generell neigen staatliche und öffentliche Behörden auf allen territorialen Ebenen immer häufiger dazu, DAI an private und öffentliche Unternehmen zu vergeben, die sich an die Wettbewerbsregeln halten müssen. Trugen die öffentlichen Behörden bislang die Verantwortung für die Erbringung in einzelnen Sektoren, so sind sie mittlerweile für die Gesamtregulierung verantwortlich. Die Verteilung der Zuständigkeiten für Leistungserbringung, Finanzierung und Gewährleistung ist in der Regel auch mit einer Verteilung des wirtschaftlichen Risikos verbunden.

In den netzgebundenen Wirtschaftszweigen fand anfänglich eine umfassende Liberalisierung und Marktöffnung statt, um die Leistung zu verbessern und gesamtwirtschaftliche Vorteile zu erzielen. Der Prozess der Öffnung netzgebundener Branchen hatte zwei wesentliche Effekte: Erstens wurden nach der Entflechtung der vertikal integrierten Monopole bestimmte Marktsegmente stärker umkämpft, da Firmen der Markteintritt ermöglicht wurde und sie damit potenziell auf die Struktur des betreffenden Marktes Einfluss nehmen. Zweitens hatte die Liberalisierung Auswirkungen auf die Grenzen der einzelnen Märkte, denn sie machte sie durchlässiger für Kapitalflüsse und den grenzüberschreitenden Handel. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung⁸³ hat einen synthetischen Indikator für die regulatorischen Bedingungen in diesen Branchen entwickelt, der sich aus den Größen Zugangsregulierung, öffentliches Eigentum, Marktstruktur, vertikale Integration und Preiskontrollen zusammensetzt und während der 1990er Jahre eine beträchtliche Deregulierung ausweist, speziell in der Telekommunikation und bei den Fluggesellschaften.⁸⁴

Von der Liberalisierung der netzgebundenen Branchen versprach man sich eine Steigerung der Effizienz und damit einen Nutzen für die Verbraucher. Die Erfahrungswerte in Bezug auf Preise und Verbraucher in der EU sind jedoch sehr unterschiedlich ausgefallen. Der Wettbewerb sollte eigentlich zu einem Absinken der Preise führen, bei den Preisen in den netzgebundenen Branchen war allerdings in den vergangenen zehn Jahren kein einheitlicher Zusammenhang mit der allgemeinen Preisentwicklung zu beobachten.⁸⁵ **Während mit manchen empirischen Ergebnissen die positive Rolle des**

⁸² Estache A., Goicoechea A. (2005).

⁸³ Eine Erklärung des Regref-Datensatzes der OECD findet sich bei Conway P. und Nicoletti G. (2006).

⁸⁴ GD ECFIN (2007).

⁸⁵ Lobina E., Hall D. (2008).

Wettbewerbs bestätigt werden konnten, legen andere gegenteilige Schlüsse nahe, speziell im Zusammenhang mit Privatisierung und Entflechtung. So wurden zum Teil negative bis neutrale Auswirkungen auf die Preise festgestellt, was mit negativen Folgen in einigen Sektoren und Ländern für die Verbraucher verbunden war.⁸⁶

Darüber hinaus hat sich die Einführung von Marktgrundsätzen im Bereich der DA(W)I positiv ausgewirkt, vor allem auf die flächendeckende Versorgung (speziell im Telekommunikationssektor), die technologische Entwicklung, die Erschwinglichkeit (z. B. im regionalen Luftverkehr) und die Dienstleistungsqualität. Allerdings kann sie dem Zusammenhalt auch abträglich gewesen sein. Die damit geschaffenen Möglichkeiten und Anreize haben Anbieter nämlich in gewisser Weise veranlasst, „möglichst die rentabelsten Segmente des Marktes zu bedienen und die hohen Kosten und geringe Gewinnerzielung zu umgehen, die mit der Bedienung von ärmeren Kunden und abgelegeneren Gemeinden verbunden sind“.⁸⁷

Proteste von Gewerkschaften und Verbrauchern sowie Diskussionen in den Organen bzw. Einrichtungen der EU (EP, AdR, Wirtschafts- und Sozialausschuss) haben jedoch bewirkt, dass entweder die vollständige Anwendung der Liberalisierungsrichtlinien aufgeschoben oder aber von den ursprünglichen Absichten der EU-Kommission abgerückt wurde. Das ist besonders im Post- und Eisenbahnsektor der Fall. Probleme sind auch auf einzelstaatlicher Ebene aufgetreten, wie etwa die Gefährdung der Energieversorgung in Ungarn nach der Liberalisierung und Privatisierung der Infrastruktur und der starke Anstieg der Verbraucherpreise im belgischen Strom- und Gassektor. Dadurch wurden die Regulierungsbehörde oder die politischen Entscheidungsträger gezwungen, Schritte zur Änderung der Rechtsvorschriften oder zur Neuregulierung der DA(W)I-Anbieter zu unternehmen. Hauptursache für die Probleme sind häufig die Finanzierungsmodalitäten und Finanzfragen im Zusammenhang mit der Dienstleistungserbringung (unter Berücksichtigung all ihrer Dimensionen).

1.4.2. Arten von Wirtschaftsakteuren

In Abhängigkeit von der Dienstleistung, dem Sektor und dem Land (oder auch der Region) kann die Dienstleistung von verschiedenen Arten von Wirtschaftsbeteiligten erbracht (oder zur Erbringung an sie übertragen) werden. In vielen Mitgliedstaaten hat sich die Rechtsstellung dieser Akteure während der vergangenen drei Jahrzehnte mehrmals verändert.

DAI werden nicht mehr nur von öffentlichen Einrichtungen bereitgestellt, und vielfach sind mehrere Anbieter parallel im gleichen Bereich tätig. Dazu gehören öffentliche Verwaltungen und Gebietskörperschaften, öffentliche, private und gemischte Unternehmen, öffentlich-private oder öffentlich-öffentliche Partnerschaften, Genossenschaften und andere sozialwirtschaftliche Unternehmen und Wohltätigkeitsorganisationen.

⁸⁶ Florio, C. V., Florio, M. (2010) *Would you say that the price you pay for electricity is fair? Consumers' satisfaction and utility reform in the EU. Energy Economics, erscheint in Kürze.* Für eine Analyse des Elektrizitätssektors siehe auch: Florio, C. V., Florio, M., Salini, S., Ferrari, P. (2007) *Consumers' Attitudes on services of general interest in the EU: Accessibility, Price and Quality 2000-2004. Fondazione Eni Enrico Mattei (FEEM), Arbeitspapier.* Bacchiocchi, E., Florio, M., Gambaro, M. (2008) *Telecom Prices, Regulatory Reforms and Consumers' Satisfaction: Evidence for 15 EU Countries. Universität Mailand, DEAS, Arbeitspapiere.*

⁸⁷ CIRIEC (2004), S. 63.

Die Anbieter sind unterschiedlich groß, agieren ausschließlich auf lokaler Ebene (besonders in ländlichen und abgelegenen Gebieten) oder haben das Monopol im regionalen oder nationalen Rahmen oder sind multinationale Konzerne, möglicherweise sogar mit Hauptgeschäftssitz außerhalb Europas. Zudem kann sich ein Anbieter auf eine einzige Dienstleistung oder Tätigkeit konzentrieren oder aber eine breite Palette davon anbieten.

Die Anbieterarten haben sich nach der Liberalisierung stark diversifiziert, und die nachfolgende erforderliche Regulierung musste so gestaltet werden, dass sie den unterschiedlichen Szenarien in den einzelnen Sektoren und Regionen gerecht wurde.

Im Zuge der Globalisierung des Wirtschaftsaustauschs sind transnationale Wirtschaftsakteure und Diensteanbieter entstanden, womit auch der Export von Techniken und Fachwissen möglich ist. Waren früher für diese Akteure nur einzelstaatliche Vorschriften maßgeblich, so haben sie sich jetzt aufgrund ihrer gewachsenen Größe auch an einen viel größeren integrierten europäischen Markt (mit all seinen neuen Möglichkeiten) angepasst und machen sich dabei als globale Akteure voll und ganz die Größenvorteile zunutze, die auf nationaler Ebene nicht erreicht werden könnten. Das hat auch zu einer Konzentration der Anbieter geführt. Die Grenzen verschwinden immer mehr, was hauptsächlich dem verstärkten Einsatz von IKT-Lösungen und -Geräten geschuldet ist, aber auch der Freizügigkeit der Arbeitnehmer und Nutzer/Begünstigten von Dienstleistungen. Außerdem werden zunehmend höhere Erwartungen an die grenzüberschreitende Verknüpfung und kontinuierliche Diensteanbietung gestellt.

1.4.3. Modelle der Dienstleistungserbringung

Je nach Land, Sektor und dem Stand der Liberalisierung (d. h. Intensität des Wettbewerbs und erreichte Funktionsentflechtung⁸⁸) kann der Anbieter eine Monopolstellung innehaben (im privaten oder öffentlichen Sektor) oder sich auf einem teilweise oder vollständig liberalisierten Markt im Wettbewerb mit mehreren anderen Konkurrenten befinden.

Das Verfahren, nach dem der Anbieter ausgesucht oder mit einem öffentlichen Auftrag betraut wird, ist ebenfalls von Bedeutung, um voll und ganz die Entwicklung bei der Erbringung von Dienstleistungen zu verstehen. Bei diesen Verfahren kann es sich um eine interne, direkte Auftragsvergabe, eine öffentliche Ausschreibung/Konzession, ÖPP oder die teilweise oder vollständige Liberalisierung des Zugangs handeln.

In den Sektoren und Ländern sind verschiedene Modelle der Dienstleistungserbringung anzutreffen. Es gibt keine einheitliche Vorgehensweise oder allgemein gültige Einstufung von Erbringungsformen, die ja ein breites Spektrum umfassen, angefangen von der ausschließlich öffentlichen und am wenigsten eigenverantwortlichen Methode (öffentliche Verwaltung) bis hin zur rein privaten und am wenigsten regulierten Methode (z. B. Aktiengesellschaften in einem offenen, vollständig liberalisierten Markt mit geringer Sektorregulierung, wie etwa im Rundfunkbereich).

Bei den öffentlichen Dienstleistungen ist im Zusammenhang mit **dem neuen Steuerungsmodell** eine bedeutende Reformtendenz zu verzeichnen. Dabei handelt es sich um ein umfassendes Reformpaket, das darauf ausgerichtet ist, den öffentlichen Sektor zu modernisieren und seine Unternehmen deutlich stärker geschäfts- und marktorientiert

⁸⁸ Entflechtung bedeutet hier *Trennung* zwischen der Funktion als Wirtschaftsteilnehmer und der Regulierungsfunktion.

sowie kosteneffizienter zu gestalten. Delegiertes Management, ÖPP, Partnerschaften mit Organisationen des dritten Sektors und die Schaffung von Agenturen für das Management der Dienstleistungen können als Aspekte dieser Reformbemühungen angeführt werden.

Dem delegierten Management („gestion déléguée“)⁸⁹ kann bei einigen lokalen Dienstleistungen (Wasserversorgung und Abwasserentsorgung, öffentlicher Nahverkehr) ein französischer Ursprung zugesprochen werden, wird doch in diesen Bereichen seit langem mit Konzessionen und Leasing gearbeitet. Grundlage für das delegierte Management ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag über die Erbringung einer öffentlichen Dienstleistung, wobei die Vergütung der Bevollmächtigten weitestgehend von den Betriebsergebnissen abhängt. Mit der Erbringung der Dienstleistung wird eine juristische Person beauftragt, bei der es sich um ein privates Unternehmen, eine Einzelperson, ein lokales halbstaatliches Unternehmen, eine Vereinigung, eine andere kommunale Behörde oder eine öffentliche Körperschaft handeln kann, die nicht von der übertragenden kommunalen Behörde kontrolliert wird.

Kasten 2: Kategorien von DA(W)I-Erbringungsformen

FORMEN DER ERBRINGUNG VON DA(W)I

Man könnte eine Einteilung in vier „einfache“ Kategorien von DA(W)I-Erbringungsformen vornehmen, auch wenn es aufgrund der speziellen Arrangements, Partnerschaften oder Kooperationsvereinbarungen, die während einer langen Zeit und auf der Grundlage verschiedener Regelungen entstanden sind, zahlreiche Grauzonen zwischen ihnen geben wird:

- Modell der öffentlichen Verwaltung (vollständige interne Abwicklung ohne externe Partner), bei dem es keine Funktionsentflechtung gibt. Hier ist der öffentliche Anbieter sowohl für die Regulierung als auch für die Erbringung der Dienstleistung verantwortlich und managt das System;
- direkte Abwicklung durch ein (eigenverantwortliches) öffentliches oder gemischtes Unternehmen, wobei normalerweise Managementverträge abgeschlossen werden;
- Delegation des Managements an öffentliche, gemischte oder private Unternehmen und
- Erbringung durch einen Anbieter auf einem freien, jedoch regulierten Markt.

Da bei gemischten Unternehmen die Besonderheiten die Anwendung der EU-Vorschriften beeinträchtigen können, sollten Unterkategorien in Betracht gezogen werden, die sich an folgenden Aspekten orientieren:

- prozentualer Anteil der vom privaten Sektor gehaltenen Kapitalanteile;
- Eigenverantwortlichkeit/Unabhängigkeit des Anbieters in der Entscheidungsfindung oder
- die partnerschaftlichen oder vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Partnern im gemischten Unternehmen.

Quelle: Verfasser

Beim delegierten Management liegen mehrere Kategorien vor, die sich in den Finanzierungsmethoden und der Risikoverteilung unterscheiden. Die Dauer der Delegation kann je nach Sektor, geltenden Regelungen und Gewohnheiten ebenfalls sehr unterschiedlich sein, und es gelten außerdem spezifische Vorschriften für die Verlängerung der Verträge. Auf jeden Fall müssen bei der Delegation der Dienstleistungserbringung die

⁸⁹ Ein kurzer Überblick dazu siehe Hall D., De la Motte R. & Davies S. (2003): <http://www.epso.org/IMG/doc/PPP-defs.doc>.

damit verbundenen Bedingungen, Ziele und Aufgaben in einem Dokument oder Vertrag festgeschrieben werden.

Im Falle von Konzessionen und Leasing wird der Auftragnehmer/Bevollmächtigte von den Nutzern bezahlt und trägt einen Teil des Betriebsrisikos. Eine Konzession im engeren Sinne beinhaltet, dass das private Unternehmen die volle Verantwortung für den Betrieb des Systems und die erforderlichen Infrastrukturinvestitionen trägt, womit es auch das Finanzierungsrisiko übernimmt.⁹⁰ Handelt es sich um Betriebskonzessionen oder Operating-Leasing-Verhältnissen, so bleibt die Kommune Eigentümer der Infrastruktur und damit auch verantwortlich für Investitionen, während das private Unternehmen die Dienstleistung durchführt und die Wartung auf eigenes Risiko vornimmt. Im Hinblick auf das langfristige Kosten-Nutzen-Verhältnis⁹¹ ist dieser Unterschied von Bedeutung, wenn ein neues Investitionsprojekt (teilweise) mit europäischen öffentlichen Mitteln finanziert wird und nicht im Voraus bekannt ist, wie die Infrastruktur später einmal betrieben und verwaltet wird oder ob gar ein Verkauf stattfindet.

Kasten 3: Der Sonderfall der öffentlich-privaten Partnerschaft

DER SONDERFALL DER ÖFFENTLICH-PRIVATEN PARTNERSCHAFT

Es liegen verschiedene Definitionen und Klassifikationen zur ÖPP vor, über die auf EU-Ebene noch abschließend entschieden werden muss.⁹² Im Wesentlichen können zwei Formen von ÖPP unterschieden werden, und zwar ÖPP auf der Grundlage von Konzessionsverträgen, bei denen das Unternehmen seine Einkünfte über die Benutzungsgebühren realisiert, und private Finanzinitiativen (PFI), bei denen die öffentliche Behörde das Unternehmen bezahlt. Eine weitere Form der Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren ist die sogenannte institutionelle ÖPP, bei der ein Joint Venture gebildet wird.⁹³ Besonders wegen der knappen öffentlichen Mittel zur Deckung des Investitionsbedarfs und der Bemühungen um eine höhere Qualität und Effizienz bei der Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen wird gern auf derartige Arrangements zurückgegriffen.

ÖPP gewinnen immer mehr an Bedeutung. Sie können sich als zweckmäßig erweisen, um Investitionsprogramme (Bau/Wartung von Straßen und damit verbundener wichtiger Anlagen) zu finanzieren, wenn es gute Gründe zur Einbeziehung des privaten Sektors gibt, sei es wegen des Managements und des vorhandenen technischen oder FuE-Know-hows oder wegen interessanter Renditemöglichkeiten. Allerdings besteht „ein Hauptproblem bei der Gewinnung privater Investoren darin, dass sie andere Ziele und Ansprüche haben als öffentliche Stellen und auch stärker das Risiko scheuen. Private Akteure spielen möglicherweise dann eine aktive Rolle bei der Finanzierung von Projekten, wenn gewisse Anreize geboten werden.“⁹⁴

⁹⁰ BOT-Konzessionen (Build-Operate-Transfer) sind normalerweise von dieser Art.

⁹¹ Europäische Kommission (2008).

⁹² „Als ÖPP lässt sich jedes Projekt bezeichnen, bei dem die Investitionen (zumindest teilweise) vom privatwirtschaftlichen Sektor kommen und zwischen privatem und öffentlichem Sektor ein Regulierungsvertrag zur Risikoverteilung bei der Bereitstellung der Infrastruktur und/oder der Dienstleistung geschlossen wurde. Der Grad der Komplexität der ÖPP wird in den einzelnen Ländern und Sektoren und bei den verschiedenen Projektarten unterschiedlich sein und von den Mechanismen zur Risikobegrenzung sowie dem Einsatz der zur Projektfinanzierung bereitstehenden Mittel abhängen.“ Europäische Kommission (2008), S. 232.

⁹³ Hall D. (2008).

⁹⁴ Europäische Kommission (2008), S. 43.

Jüngste Beispiele in der EU haben gezeigt, dass ÖPP bei einer Vielzahl von DAI als zusätzliches und ergänzendes Instrument eingesetzt werden können, um dem Infrastruktur- und Dienstleistungsbedarf gerecht zu werden. Die wichtigsten Vorteile sind die Mobilisierung zusätzlicher Mittel und die Steigerung der Effizienz. Allerdings darf dabei nicht nur auf Schwierigkeiten bei der Gestaltung und Durchführung solcher DAI abgestellt werden, sondern auch die Kontrolle der Ergebnisse und die neuen Herausforderungen durch die Dienstleistungen selbst müssen Berücksichtigung finden. Besonderes Augenmerk ist auf die Einhaltung der Wettbewerbs- und Transparenzregeln sowie auf die Durchsetzung des öffentlichen Interesses zu richten.⁹⁵ In Europa sind ÖPP-Verträge hauptsächlich im Verkehrssektor anzutreffen (wertmäßig 82 % aller abgeschlossenen, laufenden und geplanten ÖPP), doch in anderen Bereichen wie dem Gesundheits- und Bildungswesen sowie der Abfall- und Wasserwirtschaft spielen sie eine untergeordnete Rolle.⁹⁶

Quelle: Verfasser unter Verwendung der in den Fußnoten 87-92 angegebenen Quellen

Die Vergabe öffentlicher Aufträge ist eine weitere Möglichkeit zur Übertragung von Aufgaben bzw. zur Delegation von Dienstleistungen auf Dritte, wobei der Auftragnehmer direkt durch die öffentlichen Behörden bezahlt wird, die ihn mit der Dienstleistung betrauen. Generell handelt es sich dabei um Liefer-, Dienstleistungs- und Bauaufträge des Staates, öffentlicher Einrichtungen und öffentlicher Versorgungsbetriebe im offenen Ausschreibungsverfahren (oder Vergabeverfahren), durch das verschiedene Angebote von Anbietern eingeholt werden sollen, die bereit sind, die entsprechenden Waren, Dienstleistungen und Bauarbeiten zu einem bestimmten Preis und gemäß entsprechender Bedingungen und Spezifikationen bereitzustellen. Nach einem solchen Verfahren vergeben die öffentlichen Behörden den Auftrag an den „günstigsten“ Bieter.

Die für die Vergabe öffentlicher Aufträge geltenden Rechtsvorschriften und Verfahren der EU basieren auf dem wichtigen **Grundsatz der Transparenz**. Sie sind stets dann anzuwenden, wenn ein öffentlicher Auftraggeber beabsichtigt, mit einer Gesellschaft, die sich rechtlich von ihm unterscheidet und an deren Kapital er mit einem privaten Unternehmen beteiligt ist, einen entgeltlichen Vertrag über Dienstleistungen zu schließen.⁹⁷ Wenn hingegen öffentliche Behörden und Stellen eine Dienstleistungserbringung an interne Abteilungen⁹⁸ übertragen oder delegieren, gelten die Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge nicht. Ähnlich verhält es sich, wenn eine entsprechende Dienstleistung von einer öffentlichen Stelle auf eine andere übertragen und die Beziehung zwischen beiden als so eng angesehen wird, dass Letztere einer internen Stelle gleichkommt.

Die öffentlichen Behörden selbst entscheiden, ob sie sich des Marktes bedienen oder eine interne Erbringung vorziehen, und diese Entscheidung hat Konsequenzen für die Transaktionskosten. Man muss bedenken, dass eine Ausschreibung erst dann erfolgt, wenn die Entscheidung gegen die interne Leistungserbringung gefallen ist. Folglich müssen die öffentlichen Behörden **den einschlägigen EU-Vorschriften nachkommen**, sobald sie die vollständige Erbringung der Dienstleistung durch interne Mittel nicht gewährleisten.⁹⁹ Gegebenenfalls kann die öffentliche Auftragsvergabe die Gesamtheit der von den öffentlichen Stellen benötigten Dienstleistungen betreffen. Und sie findet im Prinzip immer dann Anwendung, wenn öffentliche Behörden Dienstleistungen finanzieren müssen, die der Staat selbst nicht zur Verfügung stellt.

⁹⁵ Europäische Kommission (2003).

⁹⁶ DLA Piper (2007).

⁹⁷ EuGH, Rechtssache C-26/03 Stadt Halle, Slg. 2005, I-1.

⁹⁸ Die Definition von „intern“ ist durch die Rechtsprechung des EuGH geregelt.

⁹⁹ Durvaux A.L. (2006).

In den Ländern bestehen **unterschiedliche Vergabeverfahren für öffentliche Aufträge und Konzessionen** wie auch unterschiedliche Vorschriften für Arbeiten und Dienstleistungen.

Im Zusammenhang mit der Anwendbarkeit des Vergaberechts stellt sich die Frage, inwiefern die Vergabe von Aufträgen für DAI mit konkreten „sozialen“ Auflagen verbunden werden kann. Soziale Überlegungen sind zusätzliche Kriterien bei öffentlichen Ausschreibungen, um bestimmte Aspekte der politischen Zielsetzungen im sozialen Bereich zu unterstreichen.¹⁰⁰

Bei öffentlichen Ausschreibungsverfahren wird nach dem besten Angebot gesucht (oftmals der beste Preis, da dieser ein gut einzuschätzendes objektives Kriterium darstellt) und dabei möglicherweise außer Acht gelassen, auch **die externen Effekte und den externen Nutzen für die Gemeinschaft zu berücksichtigen, die sich nicht unbedingt im Preis ausdrücken**. Hier kann die Aufnahme zusätzlicher Kriterien hilfreich sein. Die Schwierigkeit dabei ist die objektive Festlegung und Darstellung dieser Variablen unter Verwendung von Indikatoren und messbaren Variablen, damit im Rahmen eines transparenten Verfahrens die Angebote verglichen und ihre effektive Umsetzung im Nachhinein überprüft werden kann.¹⁰¹

Im speziellen Bereich der Sozialdienstleistungen sehen verschiedene Interessenvertreter, vor allem aus dem Sozialwirtschaftssektor¹⁰², **negative Auswirkungen der öffentlichen Auftragsvergabe auf die Innovation, da sie zu standardisierten Lösungen führe, die für Gruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen ungeeignet sein können**. Auch halten sie es für möglich, dass die öffentliche Auftragsvergabe langfristig gesehen den Dienstleistungsempfängern zum Nachteil gereicht und zu einer Verringerung der Anzahl und Vielfalt der Anbieter führt.

¹⁰⁰ Bei der Aufnahme von sozialen Kriterien in Vergabeverfahren geht es beispielsweise um die Förderung von bestimmten Gruppen auf dem Arbeitsmarkt (z. B. Frauen, Menschen mit Behinderungen, Langzeitarbeitslose oder ältere Arbeitnehmer) oder um die Förderung von Unternehmen, die Auszubildende oder Menschen mit Behinderungen einstellen. Der EuGH hat beispielsweise zugestimmt, dass bei der endgültigen Auswahl unter den Bietern einem Unternehmen der Vorrang gegeben werden sollte, das Langzeitarbeitslosen wieder eine Beschäftigung bietet, sofern dieses Kriterium von Anbeginn öffentlich bekannt war.

¹⁰¹ Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten umfassend diskutiert werden die mit der Ausschreibung von DAWI verbundenen Fragen insbesondere bei CIRIEC (koordiniert von Cox H.) (2003) mit einer Aktualisierung in Bognetti G. & Obermann G. (2008) und Cox H. (2008). Eine aktuelle Darstellung der jüngsten EuGH-Fälle in Bezug auf diese Fragen findet sich in Bovis C.H. (2009) und Frenz W. & Schleissing P. (2009).

¹⁰² Unter anderem acht europäische Netze von Anbietern von Sozialdienstleistungen, alle Mitglieder der Sozialplattform und zusammengeschlossen im „Informal Network of Social Service Providers“ (INSSP): Caritas Europa, Eurodiaconia, Europäischer Verband der Dienstleister für Menschen mit Behinderungen (EASPD), Europäischer Rat für Freiwilligen-Organisationen (CEDAG), Europäischer Verband nationaler Organisationen der Wohnungslosenhilfe (FEANTSA), Europäische Plattform für Rehabilitation (EPR), SOLIDAR und Workability Europe. Eine etwas detailliertere Darstellung dieser Problematik findet sich insbesondere in einem INSSP-Bericht vom Mai 2010: <http://cms.horus.be/files/99931/MediaArchive/3-INSSP-input-European-quality-framework-280510.pdf>, aber auch in einem Interview mit Marie-Hélène Gillig, ehemaliges französisches MdEP vom Juni 2009: <http://www.fonda.asso.fr/Tribune-197-Quelle-politique.html>.

1.5. Finanzierung der DA(W)I

Die Finanzierung einer Dienstleistung von allgemeinem Interesse richtet sich sehr stark nach der Form ihrer Organisation und Erbringung¹⁰³, doch gilt, dass die mit ihr verbundenen Ziele, einschließlich der Möglichkeit der sozialen Integration, stets Kosten mit sich bringen.

1.5.1. Kosten im Zusammenhang mit der Erbringung von DA(W)I

Die erste Schwierigkeit besteht darin, alle Kosten eindeutig und im Voraus zu ermitteln. Die Kosten können in Abhängigkeit von der Dienstleistung und dem betreffenden Sektor variieren und müssen Folgendes abdecken:

- die erforderliche Infrastruktur und die Verbindung vom Erbringer zum Nutzer oder zwischen den Nutzern (mit dem Ziel der Gesamtabdeckung¹⁰⁴) einschließlich der Kosten der Kapitalbeschaffung;
- die für die Nutzung der Dienstleistung erforderliche sonstige Ausstattung;
- die notwendigen laufenden Investitionen in FuE, Infrastruktur und Ausstattung, um langfristig mit dem technischen Fortschritt mithalten zu können und den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung zu entsprechen;¹⁰⁵
- das für die kontinuierliche Erbringung der Dienstleistung erforderliche Personal (was bei einigen nichtwirtschaftlichen DAI und SDAI der wichtigste Kostenpunkt sein könnte);
- besondere Anforderungen und/oder Beschränkungen wie etwa umweltbezogene Spezifikationen oder „Sozialklauseln“¹⁰⁶ (z. B. die im Vertrag enthaltene Verpflichtung zur Fortbildung der Arbeitskräfte);
- die soziale Dimension der DAI und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, speziell derer mit einer relationalen Dimension oder Bedeutung¹⁰⁷ und
- die Mehrkosten aufgrund der neuen Erbringungs- oder Finanzierungsformen.

Darüber hinaus sollten mit DA(W)I beauftragte Unternehmen diese unter günstigen wirtschaftlichen Bedingungen bereitstellen (einschließlich einer „angemessenen Gewinnspanne“ oder einer „normalen“ Marge, aber auch mit ausreichend Cashflow), um ihre Marktstellung halten zu können. Der EuGH stellt dazu fest, dass zu den der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interessen zurechenbaren Kosten sämtliche durch die Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse verursachten variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und eine der jeweiligen Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zurechenbare angemessene Vergütung des Eigenkapitals gehören.¹⁰⁸

¹⁰³ Ressourcen, Bedürfnisse, Gewohnheiten und geografische Merkmale sind im hohen Norden Finnlands anders als auf einer abgelegenen griechischen Insel oder im Binnenland Slowakei.

¹⁰⁴ Preis und Kosten dieser Netzarchitektur werden in den Regionen sehr unterschiedlich sein (siehe geografische Merkmale, Bevölkerungsdichte, sozioökonomische Gegebenheiten und Lebensstandard usw.).

¹⁰⁵ Mit Hilfe der Technik können mangelnde Ressourcen ausgeglichen oder Entfernungen überwunden werden.

¹⁰⁶ In Anbetracht der mit den Sozialklauseln verbundenen Zusatzkosten nehmen öffentliche Behörden oft von solchen Klauseln Abstand, um die zu erbringende Leistung nicht zu verteuern.

¹⁰⁷ Das trifft nicht nur auf die Sozialdienstleistungen zu. Eine allgemeine Bankdienstleistung kann zusätzlich für Kunden aufgewendete Zeit beinhalten, doch wie sind diese Zeit und der mögliche „Produktivitätsverlust“ zu bewerten und damit (im Voraus) zu messen und zu kompensieren?

¹⁰⁸ Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 3. Juli 2003, Chronopost SA, verbundene Rechtssachen C-83/01 P, C-93/01P und C-94/01 P.

Zusätzlich zu den genannten Kosten sind Aufwendungen erforderlich, um sicherzustellen, dass die Bürger über die für die Nutzung des Systems erforderliche Kapazität/Fähigkeit¹⁰⁹ verfügen und den Umgang mit den angebotenen Ressourcen und Diensten beherrschen.¹¹⁰

Die größte Schwierigkeit besteht darin, neben den bekannten privaten Kosten (besonders der Teil, der für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufgewendet wird) die nichtprivaten Kosten einzuschätzen (extern und sozial), die mit den weitreichenden und komplexen Aufgaben der DAI verbunden sind.¹¹¹

1.5.2. Formen der Finanzierung und ihre Auswirkungen

Es gibt verschiedene Methoden, um die mit der Erbringung von DA(W)I insgesamt verbundenen Kosten zu finanzieren. Staatliche Beihilfen und europäische Finanzmittel (speziell aus den SF¹¹²) sind die Hauptquellen für die Infrastrukturinvestitionen. Weitere Mittel ergeben sich durch die von den Benutzern gezahlten Gebühren (z. B. zusätzliche Zugangsentgelte, steuerlich begünstigte Tickets oder Dienstleistungsschecks), Ausgleichszahlungen der öffentlichen Behörden für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen,¹¹³ sektorspezifische Finanzierungsmittel, Quersubventionen zwischen rentablen und unrentablen Tätigkeiten durch Exklusivrechte und die allgemeine Angleichung von Tarifen.

Die Finanzierung aller DAI erfolgt über einen Steuermix (direkte und indirekte Steuern und Sozialversicherungsbeiträge) und/oder Benutzungsgebühren, die Elemente der Quersubventionierung einschließen können. Steuern und Benutzungsgebühren bleiben die wichtigsten Quellen der Finanzierung, selbst bei den verschiedenen Formen der ÖPP und PFI. Diese Regelungen bewirken hauptsächlich eine Veränderung des Kreditmechanismus dahingehend, dass die Zahlung der Kapitalkosten über Zahlungen der Benutzer (oder des öffentlichen Sektors) auf den privaten Betreiber umgelenkt werden. Sie basieren auch weiterhin auf Steuern oder Benutzungsgebühren, folgen jedoch einem anderen Zeitplan.

In den Mitgliedstaaten und auf EU-Ebene gibt es zahlreiche Gesetze und Vorschriften zur Finanzierung der DA(W)I, wobei entscheidend ist, ob die Dienstleistung als wirtschaftliche Tätigkeit angesehen wird. **Im Endeffekt haben jedoch alle Rechts- und Verwaltungsvorschriften Auswirkungen auf die zulässigen Finanzierungsmöglichkeiten bei DAI.**

In den jüngsten europäischen Rechtsvorschriften werden Transparenz und die vorherige Festlegung der den DA(W)I zukommenden Aufgaben gefordert, besonders um eine Überkompensation der Erbringungsleistung zu vermeiden. Die vorherige Festlegung sollte in einem offiziellen Rahmen erfolgen, in dem die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie die betreffenden Unternehmen und Gebiete wie auch die Lieferbedingungen (erschwinglicher Preis, Qualität, Arbeitsbedingungen und -beziehungen) und die damit

¹⁰⁹ Siehe Fähigkeiten-Ansatz von Amartya Sen.

¹¹⁰ In Anbetracht der fortschreitenden technologischen Entwicklung in den westlichen Gesellschaften wird die digitale Kluft in der Tat zu einem Problem von öffentlichem Interesse (siehe ältere Menschen, Geringverdiener, Menschen mit Behinderungen usw.), und es bildet sich eine neue Art des Analphabetentums heraus.

¹¹¹ Weitere Informationen zu Entwicklungen bei der Finanzierung von DAI in Obermann G., Hall D. & Sak B. (2005) und Sak B. (2004).

¹¹² Wie aus Tabelle 1 in der Einleitung zur vorliegenden Studie hervorgeht.

¹¹³ Ohne Überkompensationen, die gemäß den europäischen Verträgen nicht zulässig sind.

verbundenen Mechanismen der Finanzierung, Regulierung und Bewertung genau festgelegt sind.¹¹⁴

Die Intensivierung des Wettbewerbs und immer größere Einschnitte bei den öffentlichen Finanzen erfordern eine größere Effizienz und die Suche nach besserer Qualität, wenn die Bedürfnisse der Menschen auch weiterhin befriedigt werden sollen. Bei Forcierung eines überzogenen Wettbewerbs im Bereich der Sozialdienstleistungen besteht die Gefahr der Vereinheitlichung und Angleichung der von einigen großen Anbietern vorgeschlagenen Lösungen, die dann die lokale Dienstleistungserbringung vertraglich weitervergeben können, wobei allerdings nur sehr knappe Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden.

1.5.3. Erschwinglichkeit

Die Anwendung des Konzepts der Erschwinglichkeit ist ein Schlüsselaspekt, da damit ein Beitrag zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in den Mitgliedstaaten geleistet wird. Die Kriterien für bezahlbare Preise bzw. Rechnungen müssen von den Mitgliedstaaten selbst festgelegt werden. Sie könnten beispielsweise an den Versorgungsgrad oder den Preis eines Korbs von Grunddiensten als prozentualer Anteil am verfügbaren Einkommen gekoppelt werden¹¹⁵. Besonderes Augenmerk verdienen die Bedürfnisse und Möglichkeiten von schutzbedürftigen Gruppen und Randgruppen.

Die Erschwinglichkeit lässt sich anhand eines Index abschätzen, an dem abgelesen werden kann, welchen Anteil des Jahreseinkommens der Verbraucher aufwenden muss, um eine bestimmte Dienstleistung ein Jahr lang in Anspruch zu nehmen. Im Energiesektor wurden die „Energiearmut“ und die soziale Erschwinglichkeit der Energierechnungen in der Regel „objektiv“, wenn auch willkürlich definiert und als übermäßig hoher Anteil des Einkommens bestimmt, der für die Deckung der Energiekosten aufgebracht werden muss. Für Menschen in den unteren Einkommensperzentilen können diese Kosten tatsächlich eine hohe Belastung darstellen. Auch im Wassersektor wird dieser Indikator als Maß für die Defizite bei der Erschwinglichkeit verwendet. Im Prinzip ließe sich dieses Konzept in ähnlicher Weise auch auf andere Sektoren anwenden.

Sobald ein erschwingliches Niveau festgelegt wurde, müssen die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen, dass es auch effektiv angeboten wird, und zu diesem Zweck einen Mechanismus zur Preis- oder Subventionskontrolle einrichten. Natürlich unterliegt die Definition der Erschwinglichkeit auch sozialen Veränderungen. Das Preisniveau variiert je nach Land, Region, Zeit und Stand der technischen Entwicklung; die Frage der Erschwinglichkeit wird jedoch noch dadurch erschwert, dass sich die Bereitschaft der Menschen zur Bezahlung einer bestimmten Qualität der Dienstleistungen verändert, was eine Kluft zwischen Preisniveau und Verbraucherzufriedenheit zur Folge haben kann. Zudem können Dienstleistungen substituierbar sein (z. B. Post, Telefon, Fax, E-Mail und SMS; Strom oder Gas; Eisenbahn oder Bus), und ihre jeweiligen Preise spielen für die Nutzung und die relative Erschwinglichkeit eine Rolle, wenn Alternativen vorhanden sind.

¹¹⁴ Dabei lässt sich allerdings nur schwer das Vollständigkeitsprinzip realisieren, da nicht alles vorherzusehen ist, vor allem wenn die Dienstleistungen von Unterauftragnehmern erbracht oder von delegierten Aufgaben beeinflusst werden. Bei Delegierungen können – wie die öffentlichen Behörden im Zusammenhang mit Haushaltsuntersuchungen feststellten – Dienstleistungen zu einem niedrigeren Preis erbracht werden, wobei dann allerdings auf die Sicherung der Qualität (einschließlich Arbeitsbedingungen) und eine effektive Kontrolle geachtet werden muss. Das erfordert die Bestimmung und Festlegung von Ad-hoc-Indikatoren auf der Grundlage von verlässlichen und verifizierbaren Informationen.

¹¹⁵ GD ECFIN (2007).

In den letzten Jahren wurden Untersuchungen zur Erschwinglichkeit angestellt, speziell in den netzgebundenen Branchen. Im Eisenbahnverkehr beispielsweise weichen die Preise je 100 km in den einzelnen Ländern sehr stark voneinander ab und betragen im Regionalverkehr bis zum Fünffachen (UK) dessen, was im preisgünstigsten Land Italien gezahlt wird.¹¹⁶

Für einen jährlichen Stromverbrauch von 1200 kWh (d. h. einen niedrigen Verbrauch) wenden EU-Verbraucher mit einem niedrigen Einkommen durchschnittlich 1,23 % ihres Einkommens auf und dazu noch 0,96 % für Gas (8,37 GJ pro Jahr). Dabei ist anzumerken, dass „große Unterschiede zwischen Ländern und Einkommensgruppen bestehen und Nutzer mit geringem Verbrauch nicht unbedingt mit den einkommensschwachen Nutzern identisch sind, wobei einige benachteiligte Kategorien von Nutzern mit einem höheren Erschwinglichkeitsindex konfrontiert sind und Gefahr laufen, wegen Zahlungsunfähigkeit von der Dienstleistung ausgeschlossen zu werden. Das sind die „Energiearmen“, die in der EU-15 einen kleinen Teil (3-5 %) der Bevölkerung ausmachen, in der EU-12 ist der Anteil doppelt so hoch. Absolut gesehen ist ihre Zahl jedoch erheblich, denn in der EU-27 dürften mehr als 20 Millionen Haushalte davon betroffen sein.“¹¹⁷ In der EU-15 bewegte sich der Erschwinglichkeitsindex in den Jahren 2003-2005 um die 0,9 %, während er in der EU-12 im gleichen Zeitraum bei 1,9 % lag.¹¹⁸ Gleichermaßen stellte sich die Lage im Gassektor dar, wo 2005 der durchschnittliche Erschwinglichkeitsindex für einkommensschwache Verbraucher in der EU-15 0,76 % betrug und in der EU-12 1,3 %.

Poggi und Florio (2010) stellten fest, dass „mit dem Rückgang des öffentlichen Eigentums im Strom- und Gassektor (d. h. mit dem Einzug der Privatisierung) die Wahrscheinlichkeit eines Dienstleistungsentzugs steigt. Den gleichen Effekt hat die Verringerung des Grades der vertikalen Integration im Stromsektor.“ Die Form der Organisation kann für die Erschwinglichkeit also durchaus von Relevanz sein. Poggi und Florio fügten hinzu, dass sich die im Rahmen der Preispolitik vorgenommenen Quersubventionen zugunsten von Kleinverbrauchern auf die sozialen Kosten der Entflechtung auswirken, die nicht unbedingt vorübergehender Art sind.

¹¹⁶ CIRIEC (2004).

¹¹⁷ Poggi A., Florio M. (2010).

¹¹⁸ GD ECFIN (2007).

Tabelle 2: Einkommensanteil der Ausgaben und Anteil der Lieferungseinstellung, der Eigenbeendigung des Lieferbezugs und der Nichtzahlung; für das untere Quintil in verschiedenen Sektoren und Ländern

UNTERES QUINTIL	STROMSEKTOR		GASSEKTOR		WASSERSEKTOR	
	Einkommensanteil für Strom (in %)	% der Nicht-zahler*	Einkommensanteil für Gas (in %)	% der Nicht-zahler *	Einkommensanteil für Wasser (in %)	% der Nicht-zahler
Bulgarien	10	1	3	0	5	14
Ungarn	7	3	11	8	5	22
Polen	10	41	7	48	4	51
Rumänien	6	34	7	32	6	42
Türkei	10	50	29	56	5	59

Quelle: Lampietti, Benerjee und Branczik (2007).

* Die von Haushalten angegebene Nichtzahlung kann verschiedene Gründe haben, unter anderem Nichtvorhandensein eines Anschlusses, Selbstabschaltung, Gebührenprellerei, mangelhafte Dienstleistungsqualität, Abrechnungszyklen und Zahlungsrückstände.

Zusätzliche Belege lassen sich im „Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects“¹¹⁹ finden. Ausgehend von empirischen Beobachtungen werden hier Angaben zum Anteil der Personen gemacht, die die Inanspruchnahme einer bestimmten Dienstleistung vermeiden (und sie möglichst ersetzen) oder nicht für die Leistung bezahlen, sowie zum Anteil der Ausgaben am Gesamteinkommen. Es wird festgestellt, „dass dann, wenn beim unteren Quintil die Aufwendungen für öffentliche Dienstleistungen einen bestimmten Prozentsatz der Einnahmen ausmachen oder gar überschreiten, starke Interventionen notwendig sind, da ein beträchtlicher Teil der Nutzer nicht mehr für die Dienstleistung zahlen oder sich selbst abschalten werden.“

Bei Telekommunikations-Festnetzen¹²⁰ konnten einige Unternehmen lukrativen Verbrauchern (d. h. Vielnutzern) nur spezifische Tarife und bessere Bedingungen anbieten, weil sie die Festkosten im gleichen Atemzug erhöhen, was Probleme für Wenignutzer mit sich brachte. Unter dem Gesichtspunkt des sozialen, territorialen und wirtschaftlichen Zusammenhalts sollte in Betracht gezogen werden, für Geringverdiener spezielle „Sozialverträglichkeitspakete“ zu schnüren, bei denen zu einem geringen Festpreis und mit einer Prepaid-Karte der Zugang zum Fest- und Mobilfunknetz sowie zum Internet ermöglicht wird und die Finanzierung über Ausgleichsregelungen erfolgt.

In einem CIRIEC-Bericht, der von der GD REGIO zu den DA(W)I in Auftrag gegeben worden war und in dem unter anderem die Auswirkungen verschiedener Gebührenstrukturen auf den sozialen und territorialen Zusammenhalt untersucht wurden, ist besonders darauf hingewiesen worden, dass „die Marktpräferenz für kostendeckende Preisfestsetzung auch den Einsatz von Quersubventionen bei der solidarischen Preisbildung abschwächt“.¹²¹ Zudem sind „Schritte hin zu einer vollständigen Kostendeckung und einem Subventionsabbau dem territorialen und sozialen Zusammenhalt abträglich. Dafür spricht auch der im öffentlichen Personennahverkehr festgestellte Umstand, dass die Zugänglichkeit für benachteiligte Gruppen hauptsächlich dann gesichert wird, wenn eine allgemeine Erschwinglichkeit besteht, und dass zielgruppenorientierte Regelungen weniger effektiv sind.“¹²²

¹¹⁹ Europäische Kommission (2008), Anhang E, S. 220.

¹²⁰ Das Basisnetz für den Internetzugang.

¹²¹ CIRIEC (2004), S. 63.

¹²² Ebenda, S. 75.

Ferner gelangte man in dem Bericht zu der Auffassung, dass „es wahrscheinlich besser wäre, sich statt mit der sozialen oder territorialen Zugänglichkeit mit der Frage der allgemeinen Erschwinglichkeit zu befassen, weil dadurch der wirtschaftliche Wohlstand aller Bürger und Regionen gefördert wird. Maßnahmen für die Allgemeinheit sind leicht umzusetzen und bringen wahrscheinlich bessere Ergebnisse als eine Vielzahl von spezifischen Maßnahmen für spezifische Kategorien, die mit hohen Transaktions- und Umsetzungskosten (Verwaltung, Kontrolle, Bewertung usw.) verbunden sind.“¹²³

1.5.4. Nachhaltige Finanzierung von DA(W)I

Aus Sicht der Nachhaltigkeit ist umstritten, ob die Erbringungs- und Finanzierungsformen eine Verbreitung der DA(W)I ermöglichen. **Es besteht vielmehr die Gefahr einer rasch einsetzenden Diskontinuität der Dienstleistungserbringung**, speziell in weniger dicht besiedelten Gebieten und für weniger vermögende Bürger, wenn die DA(W)I und insbesondere die sozialen Dienstleistungen ausschließlich privaten Unternehmen und damit der Finanzierung über den Markt ohne strenge Kontrolle oder effektive Regulierung überlassen werden. Das Risiko des Scheiterns von privaten Anbietern von DA(W)I¹²⁴ wird oftmals vernachlässigt: Ist aber die Rückkehr zur internen Erbringung überhaupt möglich?

Nach der Verkündung des Urteils in der Rechtssache Watts¹²⁵ sollten alle Ebenen der öffentlichen Behörden dafür Sorge tragen, dass sie in den Bereichen Infrastruktur, Personal und Betriebskosten über ausreichend Kapazität für die Erbringung von DA(W)I verfügen, damit den Bürgern angemessene Dienstleistungen bereitgestellt werden können. Werden statt nationaler oder territorialer Solidaritätsmodelle preisorientierte Modelle verwendet (d. h. mit dem tatsächlichen Preis pro Nutzer), so erhöht das die Kostentransparenz. Sind dann allerdings die Realkosten bestimmter Verbraucherkategorien bekannt, so kann das die Solidarität beeinträchtigen.

Überlegungen zum demokratischen und öffentlichen Interesse bilden die notwendige Grundlage für die Diskussion über den Umfang der Solidarität¹²⁶ und neue Wege zur Mutualisierung der Dienstleistungen. Die verschiedenen Möglichkeiten einer solidaritätsbasierten Finanzierung (einschließlich Solidarität zwischen Gebieten, sozioökonomischen Kategorien der Bevölkerung und/oder Wirtschaftsakteuren/Nutzern oder gar Generationen) sollten wie im rein kommerziellen Sektor offengehalten werden. Das könnte Tarifkompensation oder Gebührenaussgleich und Quersubventionierung bedeuten.

¹²³ Ebenda, S. 67.

¹²⁴ Es lässt sich hier ein Beispiel aus Brüssel anführen, wo ein privater Betreiber im Dezember 2009 den Betrieb einer Abwasserbehandlungsanlage einstellte, was zur Verschmutzung von Flüssen auch in anderen Regionen führte, wobei sich die öffentliche Behörde als unfähig erwies, die Anlage rasch und effektiv wieder in Gang zu setzen.

¹²⁵ Urteil vom 16. Mai 2006 in der Rechtssache C-372/04 Yvonne Watts. Der Europäische Gerichtshof stellte klar, dass, wenn ein Patient eines nationalen Gesundheitsdienstes berechtigt ist zur Behandlung ins Ausland zu gehen, die Bestimmungen über den freien Dienstleistungsverkehr auch für diese Systeme gelten, da der Patient im Ausland entgeltliche medizinische Leistungen erhält. Die nationalen Gesundheitsdienste waren daher nicht mehr von den Binnenmarktvorschriften ausgenommen, wodurch die Länder stärker gezwungen wurden, diese Fragen auf EU-Ebene zu behandeln. Baeten R. (2007).

¹²⁶ Im Zusammenhang mit Solidaritätsmechanismen stellt sich hinsichtlich der Finanzierung und deren Umfang die Frage, welche sozialen Gruppen für eine Unterstützung in Betracht zu ziehen sind und von wem der vollständige Betrag abgefordert werden kann. Die gleichen politischen Fragen (und Möglichkeiten) entstehen auch auf europäischer Ebene, beispielsweise wenn es zu entscheiden gilt, ob durch die Finanzierung von Bahn- und Flugstrecken auf EU-Ebene ein solidarischer Miteinander von armen und reichen Regionen geschaffen werden soll.

Der Binnenmarkt in der EU hat ebenfalls unerwartete Folgen für die Bereitstellung von DAI im Bereich der Grundversorgung. In der französischsprachigen Gemeinschaft Belgiens beispielsweise sind einige Hochschulabteilungen mit französischen Studenten überbelegt, da das Studium in Belgien kostengünstiger und der Zugang in bestimmten Fachrichtungen weniger restriktiv ist.¹²⁷ Wie wird sich die Qualität der Bildung entwickeln? Wie wird der Bau zusätzlicher Hörsäle finanziert werden? Wird es eine Nivellierung nach unten geben? Kann Belgien den Zugang zu seinen öffentlichen Bildungseinrichtungen begrenzen, die grundsätzlich allen offenstehen? Das ist lediglich ein Beispiel für die Probleme, die im Zusammenhang mit der Definition und dem Umfang von DAI auftreten können.

Eine unzulängliche Dienstleistungserbringung kann höhere Kosten und komplexere Verantwortlichkeiten zur Folge haben als ihre Einrichtung innerhalb einer existierenden öffentlichen Stelle. Das ist nicht nur bei Versorgungsnetzen der Fall, bei denen die technischen und operationellen Kapazitäten und das erforderliche Fachwissen neu aufgebaut werden müssen, sondern auch bei den sozialen Dienstleistungen, wo die sozialen und informellen Netze als Bestandteile der Kette der DAI-Erbringung ebenfalls einer Umgestaltung bedürfen. Die öffentlichen Behörden tragen damit mehr als je zuvor Verantwortung für die Überwachung und Kontrolle, speziell wenn eine Dienstleistung an ein privates Unternehmen vergeben wird, da sich ein neues institutionelles Gefüge oftmals auch bereits nach kurzer Zeit als unabänderlich herausstellt.

Schließlich möchten die Verfasser besonders auf die Verantwortung der Politik für die Mittelbereitstellung für DAI hinweisen. Durch EU-Unterstützung, speziell in abgelegenen oder dünn besiedelten Gebieten in Mittel- und Osteuropa, können die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse noch flächendeckender bereitgestellt werden, was zur Stärkung des sozialen und territorialen Zusammenhalts beiträgt. Diese Unterstützung kann sich auch positiv auf die Vielfalt der angebotenen Dienste auswirken, und ohne sie wären diese abgelegenen Gebiete auch weiterhin schlechter gestellt als andere Gebiete, was Verfügbarkeit, Preis und Qualität der Dienstleistungen anbetrifft.

¹²⁷ Siehe Delgrange X., Detroux L. (2009) für eine umfassende Analyse der Gefahren für die Organisation und Finanzierung eines öffentlichen Bildungssystems im europäischen Binnenmarkt.

2. STAND DER BEREITSTELLUNG VON DIENSTLEISTUNGEN VON ALLGEMEINEM INTERESSE BZW. ALLGEMEINEM WIRTSCHAFTLICHEM INTERESSE UND IHRER FÖRDERUNG AUS DEN STRUKTURFONDS

WICHTIGSTE ERKENNTNISSE

- Bei den meisten Sektoren bestehen die **größten Lücken** hinsichtlich der Bereitstellung und Qualität von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse **in der EU-12 sowie in ländlichen Gebieten und Randgebieten.**
- Die **Aufmerksamkeit, die den Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im nationalen strategischen Rahmenplan (NSRP) gewidmet wird, ist von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich groß** und hängt von zahlreichen Faktoren wie den nationalen politischen Strategien, der Notwendigkeit der Einhaltung der EU-Rechtsvorschriften und der Tradition der Bereitstellung öffentlicher Dienstleistungen in den einzelnen Ländern ab.
- Die **Investitionsprioritäten** der EU, die in den NSRP festgelegt sind und sich an der Zuweisung von Strukturfondsmitteln für den Zeitraum 2007-2013 zeigen, **spiegeln im Allgemeinen den spezifischen nationalen Investitionsbedarf für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse wider.**
- Die Analyse der **EFRE-Zuweisungen** zeigt, dass die EU eine maßgebliche Rolle spielt, indem sie Infrastrukturprojekte und Initiativen in Sektoren kofinanziert, die für die Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in den Mitgliedstaaten relevant sind.
- Die **im Rahmen von Programmen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit getätigten Investitionen in Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse sind gestiegen**, wobei sich allerdings die Ausgabenprioritäten auf der Ebene der Sektoren und Teilsektoren von denen der Mitgliedstaaten unterscheiden.
- Die **tatsächliche Verwendung der Mittel bei den Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ist von Land zu Land unterschiedlich**, was auf die voneinander abweichenden rechtlichen Rahmenvorschriften und Traditionen sowie auf die Unterschiede beim Umfang der Projekte, den Governance-Konstellationen, der Art der anzugehenden Erfordernisse und auf sektorspezifische Interessen zurückzuführen ist.
- Der **NSRP trägt dazu bei, die Wahlmöglichkeiten eines Landes bei der Mittelzuweisung klarzustellen**, die in einigen Fällen möglicherweise zunächst als nicht mit der Ausstattung gemäß den Indikatoren vereinbar erscheint.
- Die statistische Korrelationsanalyse zeigt, dass die **Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und die Strukturfondsausgaben negativ**

korreliert sind, was darauf hindeutet, dass die EU-Investitionen tatsächlich für bedürftige Gebiete und Sektoren eingesetzt werden.

Dieser Abschnitt enthält eine Bestandsaufnahme der Infrastrukturausstattung und des Stands der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in den Mitgliedstaaten, mit der die Muster herausgearbeitet werden sollen, die der Verteilung von Infrastrukturen und Dienstleistungen in den Sektoren Telekommunikation, Soziales, Umwelt, Energie und Verkehr zugrunde liegen, und es wird die Verbindung zu den Strukturfondsausgaben und -zuweisungen aufgezeigt.

Gemäß den allgemeinen Strukturfondsverordnungen (Verordnung (EG) 1260/1999 und Verordnung (EG) 1083/2006) umfassen die Ziele der Kohäsionspolitik die Förderung einer harmonischen, ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung des Wirtschaftslebens der Europäischen Union.

Die Strukturfonds spielen eine maßgebliche Rolle bei der Finanzierung von Investitionen von Human- und Sachkapital zur Erreichung der Ziele der Gemeinschaft. Insbesondere Investitionen in Sektoren, die von ihrer Art her von allgemeinem Interesse für die Gemeinschaft sind, wie zum Beispiel Infrastruktur, Telekommunikation, Umwelt, Energie und Verkehr, tragen direkt oder indirekt zu den Zielen der Kohäsionspolitik in Bezug auf die wirtschaftliche, soziale und territoriale Konvergenz sowie Umweltschutz und Nachhaltigkeit bei.

Die Rolle der Strukturfonds steht nicht in Frage, vor allem in Anbetracht der Tatsache, dass die Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse von Unterschieden zwischen den einzelnen Ländern und Regionen bei Zugänglichkeit, Verteilung, Qualität und Effizienz gekennzeichnet ist, wie im vorangegangenen Abschnitt dargelegt.

In diesem Abschnitt geht es darum, die Zuweisung von Mitteln aus dem EFRE¹²⁸ in Sektoren zu beschreiben, die für die Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse relevant sind. Er umfasst insbesondere:

- einen Vergleich zwischen der Zuweisung von Mitteln für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für den Zeitraum 2000-2006 und für den Zeitraum 2007-2013;
- einen Vergleich der Ausstattung mit Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, die im vorangegangenen Abschnitt beschrieben wurde, mit dem Anteil der Mittel, die den einzelnen Sektoren und

¹²⁸ Die am wenigsten entwickelten Regionen (die nach der Kategorisierung für den Zeitraum 2007-2013 unter das Konvergenzziel fallen) sind im Verkehrs- und Umweltsektor auch im Rahmen des Kohäsionsfonds förderfähig. Da es jedoch schwierig ist, die Kohäsionsfondsinvestitionen zwischen diesen beiden Sektoren und den dazugehörigen Teilsektoren aufzuschlüsseln, bezieht sich die Analyse nur auf die Zuweisung von EFRE-Mitteln. Die übrigen Strukturfonds, wie zum Beispiel der Europäische Sozialfonds (ESF) und – für den Zeitraum 2000-2006 – der Europäische Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL) sowie das Finanzinstrument für die Ausrichtung der Fischerei (FIAP), werden nicht berücksichtigt, da sie bei der Finanzierung von Infrastrukturen in den Sektoren, die für die Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse relevant sind, nur eine begrenzte Rolle spielen.

Teilsektoren für den Zeitraum 2000-2006 bzw. für den Zeitraum 2007-2013 zugewiesen wurden;¹²⁹

- eine quantitative Analyse auf Länderebene, um die bestehende Korrelation zwischen dem Stand der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und deren Finanzierung aufzuzeigen.

2.1. Infrastrukturausstattung und Stand der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse in den Mitgliedstaaten

Dieser Abschnitt enthält eine Bestandsaufnahme der Infrastrukturausstattung und des Stands der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in den Mitgliedstaaten, mit der die Muster aufgezeigt werden sollen, die der Verteilung von Infrastrukturen und Dienstleistungen in den Sektoren Telekommunikation, Soziales, Umwelt, Energie und Verkehr zugrunde liegen. Es wurden 31 von Eurostat und ESPON bereitgestellte beispielhafte Indikatoren ausgewählt, die sich auf das Jahr 2006 beziehen (Anhang I). Je nach der Verfügbarkeit von Daten werden Karten auf nationaler, regionaler und gemischter Desaggregationsebene dargestellt, um die bestehenden Lücken bei der Bereitstellung von Dienstleistungen besser zu veranschaulichen.

Wenngleich bei der Analyse nur eine Auswahl von Sektoren, Teilsektoren und bestimmten Aspekten der Bereitstellung von Dienstleistungen in Betracht gezogen werden (was zum Teil auf das Fehlen eines umfassenden und kompatiblen Datensatzes, vor allem auf regionaler Ebene, zurückzuführen ist), vermittelt sie umfangreiche und anschauliche Einblicke, die zum Verständnis der regionalen Unterschiede auf der EU-Ebene beitragen.

2.1.1. Telekommunikation

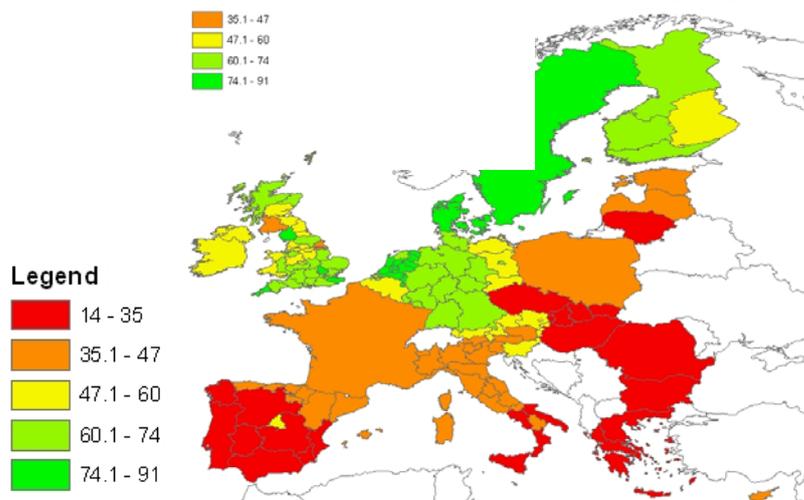
Auf dem Gipfeltreffen von Lissabon (2000) erklärte die EU die ehrgeizige Absicht, den Europäischen Forschungsraum zum größten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt zu machen und Japan sowie die Vereinigten Staaten von Amerika zu überholen. Da er eng mit der Innovation und der Verbesserung des Lebensstandards verbunden ist, fungiert der IKT-Sektor als Haupttriebkraft der wissensbasierten Wirtschaft. Tatsächlich können moderne Einrichtungen der Infrastruktur und Dienstleistungen den Abstand zwischen entwickelten und weniger entwickelten Regionen in den EU-Mitgliedstaaten verringern, indem sie neue Geschäftsmöglichkeiten in lokalen Umfeldern eröffnen und die Probleme der geografischen Abgelegenheit mindern.

Im Jahr 2006 belief sich die durchschnittliche Zahl der **Telefonanschlüsse** in der EU-27 auf 40 je 100 Einwohner; es bestand jedoch ein deutliches Gefälle zwischen der EU-12 und den übrigen Mitgliedstaaten. So gab es beispielsweise in Rumänien, der Slowakei, Litauen, der Tschechischen Republik und Lettland weniger als 30 Telefonanschlüsse je 100 Einwohner, während in Frankreich und Dänemark 60 Telefonanschlüsse auf 100 Einwohner kamen.

¹²⁹ Zum Beispiel der Anteil, der dem Teilsektor Eisenbahn zugewiesen wurde, dividiert durch den gesamten dem Verkehrssektor zugewiesenen Anteil.

Der **Verbreitungsgrad der Breitbandtechnologie**, der als die Anzahl der bestehenden Hochgeschwindigkeitsanschlüsse je 100 Einwohner definiert wird, nimmt rasch zu und hat sich in nur zwei Jahren (2004-2006) von 7 % auf 14 % verdoppelt. Allerdings sind die Breitbandanschlüsse in Europa nicht gleichmäßig verteilt. So haben beispielsweise Schweden, Finnland, die Niederlande und Dänemark EU-weit den höchsten Bevölkerungsanteil mit Anschluss an das Breitbandnetz (mehr als 20 %). Dagegen liegt der Verbreitungsgrad in allen Ländern der EU-12 unter dem EU-Durchschnitt von 13 %. In Polen, der Slowakei und Bulgarien sind weniger als fünf von 100 Einwohnern an ein Breitbandnetz angeschlossen. In der EU-15 bildete Griechenland im Jahr 2006 das Schlusslicht (mit einer Abdeckung von weniger als 3 %).

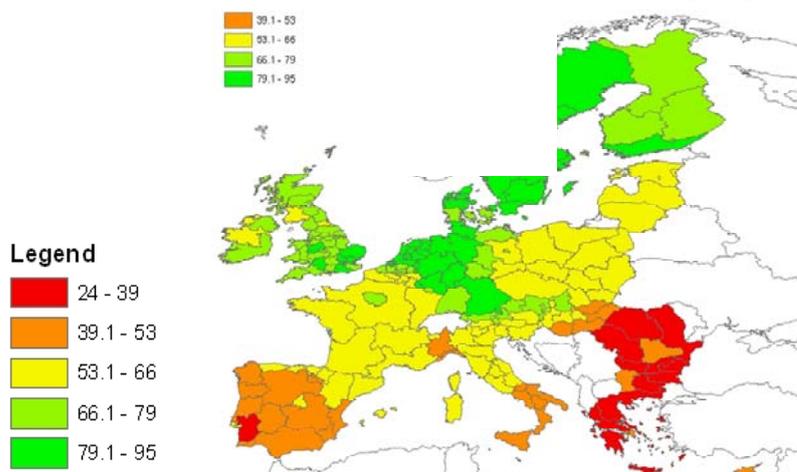
Map 1: Anteil der Haushalte mit Internetzugang - 2006



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Eurostat-Daten

Anmerkung: Je nach der für die Daten verfügbaren Aufschlüsselungsebene wurde NUTS 0 oder NUTS 2 herangezogen.

Map 2: Anteil der Haushalte mit Internetzugang - 2009



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Eurostat-Daten

Diese von Eurostat auf Länderebene bereitgestellten Daten verdecken die bedeutenden regionalen Abweichungen zwischen ländlichen und städtischen Gebieten, die zu sehr niedrigen nationalen Indikatoren für die EU-12 führen können. In Ländern, in denen die regionale Aufteilung verfügbar ist, bestätigt der Anteil der **Haushalte mit**

Internetzugang abgesehen von der raschen Ausbreitung der Informationstechnologien das Bestehen dieser Abweichungen (Karten 1 und 2). Eine ähnliche Streuung wurde zwischen der EU-15 und der EU-12 festgestellt, wo die am stärksten urbanisierten und produktivsten Regionen die höchste Zugänglichkeit von Informationen und die beste Dienstqualität verzeichnen. Wie zu erwarten war, ist an Orten mit einer stärkeren Verbreitung des Internets auch die **Nutzung von Breitbandanschlüssen** stärker ausgeprägt.

Interessant sind die Unterschiede zwischen der Breitbanddurchdringung und der tatsächlichen Nutzung von Breitbandanschlüssen durch die Haushalte. Das lässt sich anhand der Tatsache veranschaulichen, dass die Breitbanddurchdringung in Italien etwa dem EU-Durchschnitt entspricht, während es in Bulgarien, Ungarn und Polen weniger Hochgeschwindigkeits-Internetzugänge je Einwohner gibt. Allerdings nutzen italienische Haushalte ihre Breitbandzugänge weniger als Bulgaren, Ungarn und Polen. Das ist teilweise darauf zurückzuführen, dass die EU-12 über ein neueres Telekommunikationsnetz verfügt, das zwar nicht sehr ausgedehnt ist, aber die modernsten Technologien nutzt, während viele der italienischen Haushalte nach wie vor auf langsamere Internetzugänge angewiesen sind.

Der von ESPON¹³⁰ geschätzte Stand des **Zugangs zu Telekommunikationsdiensten und deren Nutzung** durch Unternehmen im Jahr 2004 hat gezeigt, dass entlang eines Bands, das sich von Österreich über Deutschland und Dänemark bis Schweden und Finnland erstreckt, ein hoher Nutzungsgrad zu verzeichnen ist. Außerhalb dieses Bands wurden nur kleine Gebiete mit einem hohen Nutzungsgrad ausgemacht, die sich überwiegend in der Nähe von Hauptstädten, darunter Madrid, London, Brüssel und Amsterdam, befinden. Ein ähnliches Muster gilt auch für den Anteil der **Firmen mit eigener Website**.

Wird der **Nutzungsgrad von Telekommunikationsdiensten durch Haushalte und Unternehmen** zusammengefasst betrachtet, so liegen Schweden und die Niederlande weit vorn, während Brüssel und London ebenfalls einen guten Stand aufweisen. Dagegen sind die EU-12 und einige Regionen Spaniens, Frankreichs und Griechenlands im Rückstand, was die Kluft zwischen städtischen, ländlichen und peripheren Regionen bestätigt.

Zusammenfassend lassen sich im Bereich der Telekommunikation drei verschiedene Muster ausmachen:¹³¹

- ein Nord-Süd-Gefälle, das sich dadurch auszeichnet, dass die Zahl der Haushalte und Firmen mit Festnetzanschluss und Internetzugang in den nordeuropäischen Ländern am höchsten ist;
- ein in Ost-West-Richtung verlaufendes Muster, das dadurch gekennzeichnet ist, dass die Mitgliedstaaten im Zentrum der Europäischen Union einen höheren Telefon- und Internet-Verbreitungsgrad aufweisen als die Länder im Westen und Osten;
- ein vom Gegensatz zwischen Stadt und Land geprägtes Muster auf regionaler Ebene. Die regionalen Indikatoren zum Internetzugang von Haushalten und Firmen bestätigen die große Kluft zwischen ländlichen und städtischen Gebieten, wie im Vierten Kohäsionsbericht dargelegt¹³².

Für die **Mobiltelefonie** gelten die oben beschriebenen Muster der in Europa vorherrschenden Disparitäten nicht, da die Zahl der Mobilfunkverträge als Anteil der

¹³⁰ ESPON-Programm (2006), Projekt 1.2.2 Telecommunication Services and Networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion, final report.

¹³¹ Gemäß Eurostat (2009) und Sirtori E., Vignetti S. (2010).

¹³² Europäische Kommission (2007).

Mobilfunknutzer an der Gesamtbevölkerung gleichmäßig über ganz Europa verteilt ist. Es ist davon auszugehen, dass die Mobiltelefonie in der EU-12 bis zu einem gewissen Grad die Nutzung von Festnetzanschlüssen kompensiert¹³³. So beläuft sich beispielsweise die Zahl der Mobilfunkverträge, die im Durchschnitt aller EU-Mitgliedstaaten bei 1,07 Verträgen pro Person liegt, in Belgien, Frankreich, Malta und Rumänien lediglich auf 0,90 Verträge pro Person, während in der Tschechischen Republik, Italien, Litauen und Luxemburg 1,20 Verträge pro Person zu verzeichnen sind.

Für die Bereitstellung von **elektronischen Behördendiensten**, die als Online-Verfügbarkeit von 20 grundlegenden öffentlichen Diensten für Bürger und Unternehmen definiert wird¹³⁴, konnte 2006 keine deutliche Kluft zwischen der EU-15 und der EU-12 festgestellt werden. Zwar werden in den westlichen Ländern im Allgemeinen in höherem Maße elektronische Behördendienste bereitgestellt, aber dieser Teilsektor ist auch in Estland, Malta und Slowenien gut ausgebaut und nach wie vor in raschem Wachstum begriffen. Hingegen ist der Stand der Bereitstellung elektronischer Behördendienste in Griechenland und Luxemburg sehr niedrig, ähnlich wie in anderen als den oben genannten osteuropäischen Ländern.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die EU-12 sowie ländliche Gebiete und Randgebiete im Vergleich zum übrigen Europa weniger Nutzen aus den sich rasch ausbreitenden neuen technologischen Dienstleistungen und Infrastrukturen ziehen. Im Rahmen der Lissabon-Strategie wies die Europäische Kommission im Aktionsplan für Europa 2005 darauf hin, dass ein flächendeckender und erschwinglicher Zugang zu Breitbanddiensten und ein Informationsnetz maßgebliche Faktoren für die Bereitstellung eines Umfelds sind, das private Investitionen und die Schaffung von Arbeitsplätzen begünstigt. Dies werde die Produktivität fördern und Wachstum erzeugen, die Modernisierung der Wirtschaftstätigkeit unterstützen, zu moderneren öffentlichen Dienstleistungen führen und „jedem die Möglichkeit zur Teilnahme an der globalen Informationsgesellschaft geben“.¹³⁵ Es zeigt sich jedoch, dass innerhalb der Union Unterschiede bestehen, die verhindern, dass benachteiligte Gebiete von diesen Vorteilen profitieren. Die Behörden spielen eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, die breit angelegte Entwicklung der Telekommunikation zu unterstützen und nach einem Versagen der privaten Märkte einzugreifen.

2.1.2. Soziale Infrastrukturen

Die Kategorie der sozialen Infrastrukturen umfasst Einrichtungen, die Dienstleistungen erbringen, die einen sozialen Nutzen für die Gemeinschaft haben. Dazu gehören Gesundheitsdienste, die Unterstützung der Beteiligung am Arbeitsmarkt und der sozialen Eingliederung sowie die Verbesserung des Humankapitals durch die Entwicklung leistungsfähiger Systeme der Primar-, Sekundar- und Hochschulbildung und der beruflichen Bildung. Das Vorhandensein effizienter Sozialdienste wird als Faktor der Attraktivität und der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region.¹³⁶

Seit der Annahme der Strategie von Lissabon im Jahr 2000 hat die EU-Politik der **allgemeinen und beruflichen Bildung** neue Impulse erhalten. Die EU-Mitgliedstaaten

¹³³ Sirtori E., Vignetti S. (2010).

¹³⁴ Dabei wurden folgende Kategorien von Dienstleistern berücksichtigt: nationale und regionale staatliche Stellen, Städte und Gemeinden, Anbieter verschiedener spezifischer Dienstleistungen, öffentliche Bibliotheken, Krankenhäuser, Universitäten und Hochschulen sowie Polizeidienststellen.

¹³⁵ Europäische Kommission (2002).

¹³⁶ Europäische Kommission (2007a).

und die Europäische Kommission erkennen an, dass allgemeine und berufliche Bildung von hoher Qualität in Anbetracht des zunehmenden globalen Wettbewerbs ein wertvolles Gut darstellt und wesentlich dazu beiträgt, Europa zu einem starken wissensbasierten Wirtschaftsraum zu machen. Deshalb wurde für 2020 eine Liste von Benchmarks festgelegt, die unter anderem die Erhöhung des Anteils der Kinder, die an der Vorschulbildung teilnehmen, die Erhöhung des Anteils der 15-Jährigen mit ausreichenden Leistungen in Mathematik und Naturwissenschaften und die stärkere Beteiligung von Erwachsenen an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen im Rahmen des lebenslangen Lernens sowie die Verringerung des Anteils frühzeitiger Schul- und Ausbildungsabgänger betreffen.

Im Bericht der Europäischen Kommission von 2006 über die Fortschritte bei der Umsetzung der Lissabon-Ziele im Bereich der allgemeinen und beruflichen Bildung wurde darauf hingewiesen, dass einige der EU-12-Staaten (z. B. die Tschechische Republik, Polen und Slowenien) beim Anteil der Schüler, die die Sekundarstufe II abschließen, recht gut abschnitten und auch den geringsten Anteil an Schulabbrechern verzeichneten. Dagegen erzielten Irland, Frankreich und das Vereinigte Königreich beim Anteil der Absolventen mathematischer, naturwissenschaftlicher und technischer Fächer die besten Ergebnisse. Ferner waren im Vereinigten Königreich, in Schweden und in Dänemark bei der Teilnahme von Erwachsenen an Bildungs- und Ausbildungsmaßnahmen die höchsten Quoten zu verzeichnen.

Wesentlich schwieriger ist es, gemeinsame Muster bei der Bildung aufzuzeigen, da die Zielsetzungen in diesem Bereich sehr unterschiedlich sind. Die einzige Ausnahme bilden die beiden jüngsten Mitgliedstaaten, Rumänien und Bulgarien, die bei allen Indikatoren schlecht abschnitten.

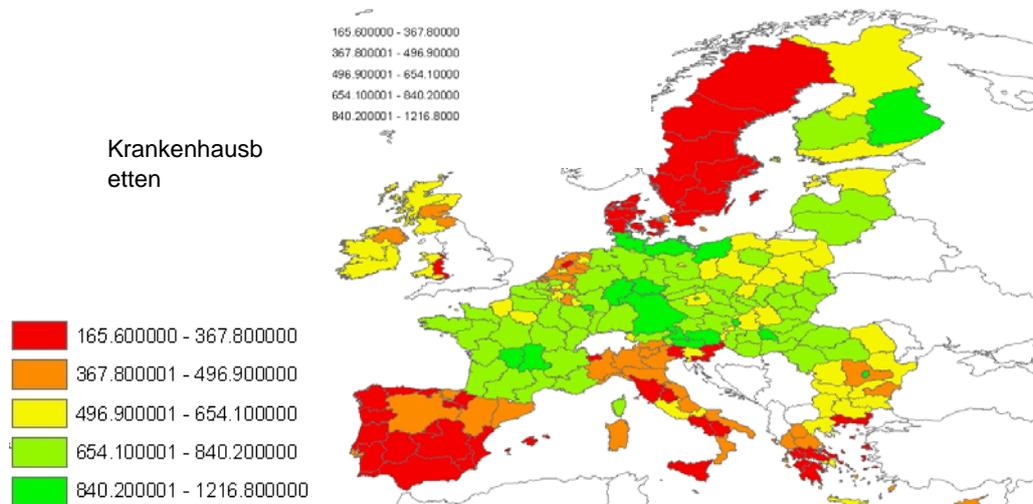
Gemessen an der Anzahl der **Krankenhausbetten** (Karte 3) wiesen im Jahr 2006 Deutschland, Österreich, die Tschechische Republik, Ungarn, Litauen, Lettland und Finnland den höchsten Stand auf. Diese Länder verfügten aufgrund ihrer Politik, die große und gut ausgestattete Gesundheitszentren begünstigt, über sieben bzw. acht Krankenhausbetten je 1000 Einwohner. Im Gegensatz dazu waren im Vereinigten Königreich und in den südeuropäischen Ländern (d. h. Portugal, Spanien, Italien und Griechenland) bei den Gesundheitseinrichtungen pro Einwohner ein niedriger Stand und größere regionale Abweichungen zu verzeichnen. Während zum Beispiel die am besten ausgestatteten Regionen dieser Länder über etwa fünf Krankenhausbetten je 1000 Einwohner verfügten, belief sich der Anteil in anderen Gebieten lediglich auf zwei bzw. drei Krankenhausbetten je 1000 Einwohner.¹³⁷ In Dänemark und Schweden wurde die Zahl der Krankenhausbetten von 2000 bis 2006 um durchschnittlich 25 % reduziert, wobei die Einschnitte in der schwedischen Region Norra Mellansverige mit über 70 % am größten waren. Wie die Europäische Kommission 2007 betonte¹³⁸, kann die unzureichende Versorgung mit Krankenhauseinrichtungen in Anbetracht der Bevölkerungsalterung zu Problemen führen. Dieser Trend, der den über dem EU-Durchschnitt liegenden öffentlichen Gesundheitsausgaben entspricht, spiegelt die Effizienz des Gesundheitssystems der nordischen Länder wider, das sich durch eine kürzere durchschnittliche Verweildauer und eine größere Zahl von am selben Tag durchgeführten chirurgischen Eingriffen auszeichnet.¹³⁹

¹³⁷ Die am schlechtesten ausgestatteten Regionen sind der Alentejo und die Algarve in Portugal, Valencia und Andalusien in Spanien, Kampanien, Basilikata und Sizilien in Süditalien sowie Zentral- (Kentriki) und Festlandsgriechenland (Sterea).

¹³⁸ Europäische Kommission (2007), Wachsende Regionen, wachsendes Europa, Vierter Bericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt.

¹³⁹ OECD 2005, 2006.

Map 3: Anzahl der Krankenhausbetten je 100 000 Einwohner - 2006



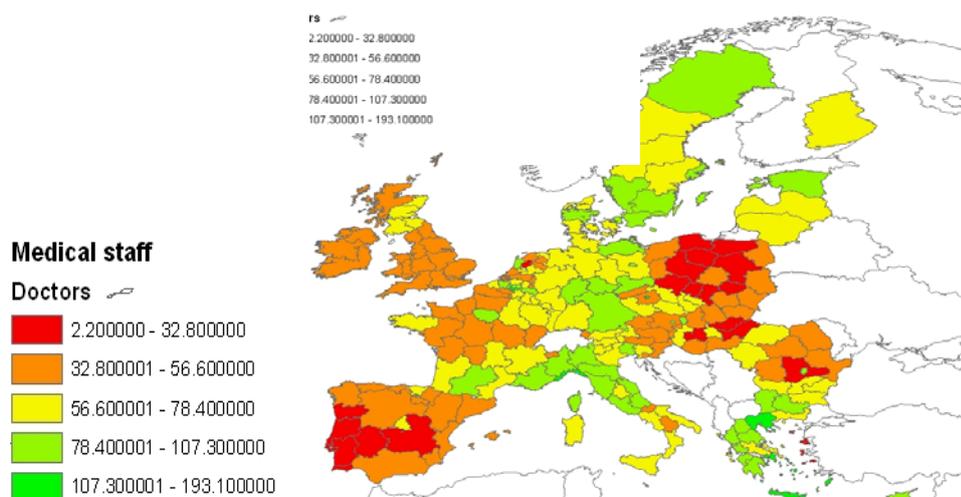
Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Eurostat-Daten

Anmerkung: Aufgrund fehlender Daten wurde für einige Länder ein alternatives Jahr herangezogen: 2002 für NL, 2004 für PT, 2005 für GR und 2007 für CZ und DK.¹⁴⁰

Im Jahr 2006 wies die Anzahl der **praktizierenden Ärzte, Krankenschwestern/-pfleger und Angehörigen sonstiger Gesundheitsberufe** keine nennenswerten Abweichungen zwischen Nord- und Südeuropa oder zwischen der EU-15 und der EU-12 auf (Karte 4). Im Durchschnitt entfielen in der EU 62 Angehörige von Gesundheitsberufen auf je 100 000 Einwohner. Am geringsten (weniger als 30 Angehörige von Gesundheitsberufen je 100 000 Einwohner) war der Anteil in den meisten Regionen Portugals, in einigen Regionen Spaniens, Polens, Ungarns und im griechischen Randgebiet Voreio Aigaio (Nordägäis). Dagegen wurde der höchste Anteil (mehr als 100 Angehörige von Gesundheitsberufen je 100 000 Einwohner) in einigen Regionen Italiens, Griechenlands, Deutschlands, Belgiens und in den Hauptstadtregionen der Tschechischen Republik und Bulgariens festgestellt. In Ermangelung regionaler Daten konnte die Bereitstellung sozialer Dienste am detailliertesten auf der nationalen Ebene dargestellt werden.

¹⁴⁰ In allen nachstehenden Abbildungen und Tabellen werden die Länderkürzel verwendet: AT Österreich, BE Belgien, BG Bulgarien, CY Zypern, CZ Tschechische Republik, DE Deutschland, DK Dänemark, EE Estland, ES Spanien, FI Finnland, FR Frankreich, GR Griechenland, HU Ungarn, IE Irland, IT Italien, LT Litauen, LU Luxemburg, LV Lettland, MT Malta, NL Niederlande, PL Polen, PT Portugal, RO Rumänien, SE Schweden, SK Slowakei, SL Slowenien, UK Vereinigtes Königreich.

Map 4: Zahl der Angehörigen von Gesundheitsberufen je 100 000 Einwohner - 2006



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Eurostat-Daten

Anmerkung 1: Zu den Angehörigen von Gesundheitsberufen zählen Ärzte, Zahnärzte, Apotheker, Physiotherapeuten, Krankenschwestern/-pfleger und Hebammen.

Anmerkung 2: Aufgrund fehlender Daten wurde für einige Länder ein alternatives Jahr herangezogen: 2002 für FI, 2003 für PT, 2005 für GR und 2007 für das Vereinigte Königreich.

Auf dem Gipfeltreffen von Barcelona 2002 erkannten die Mitgliedstaaten an, dass die Hemmnisse beseitigt werden sollten, die der Teilnahme von Frauen am Arbeitsmarkt entgegenstehen. Sie verpflichteten sich, in Abhängigkeit von der Nachfrage nach **Kinderbetreuungsdiensten** und im Einklang mit den einzelstaatlichen Vorgaben für das Versorgungsangebot bis 2010 für mindestens 90 % der Kinder zwischen drei Jahren und dem Schulpflichtalter und für mindestens 33 % der Kinder unter drei Jahren Betreuungsplätze zur Verfügung zu stellen. Bei dem Indikator, der von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten ausgewählt und im Rahmen der europäischen Erhebung zu Einkommen und Lebensbedingungen (EU-SILC) ermittelt wurde, handelt es sich um den Anteil der Kinder¹⁴¹, die für die Dauer von mindestens 30 Wochenstunden in Betreuungseinrichtungen waren (im Rahmen einer professionellen außerhäuslichen Betreuung) bezogen auf die Gesamtzahl der Kinder derselben Altersgruppe. Der Begriff der professionellen Betreuung umfasst Vorschulen, Pflichtschulen, Horte für die Betreuung außerhalb der Schulstunden sowie Kindertagesstätten. Die Daten aus dem Jahr 2006 zeigen, dass zwischen den Mitgliedstaaten eine große Kluft besteht - nicht jedoch zwischen den alten und den neuen Mitgliedstaaten. Durchschnittlich verbringen Kinder im Vorschulalter etwa 22,8 Stunden pro Woche in professionellen Betreuungseinrichtungen; die niedrigste Stundenzahl war in Polen und Luxemburg (9,5 bzw. 12,4 Stunden) zu verzeichnen, während Dänemark und Estland (32,3 bzw. 32,7 Stunden) auf die höchste Stundenzahl, d. h. mehr als das Doppelte des Durchschnittswerts, kamen.

Im Jahr 2006 war die Zahl der Betreuungsstunden für Kinder unter drei Jahren im EU-Durchschnitt (6,9) geringer als bei Kindern im Vorschulalter, aber die nationalen Unterschiede waren wesentlich größer. So werden Kinder dieser Altersgruppe beispielsweise in der Tschechischen Republik und in Österreich höchstens eine Stunde pro

¹⁴¹ Der Indikator ist untergliedert in: Kinder unter drei Jahren, Kinder zwischen drei Jahren und dem Schulpflichtalter und Kinder zwischen dem Schulpflichtalter und zwölf Jahren im Pflicht- oder Primarbereich, wengleich die dritte Altersgruppe nicht unter die in Barcelona festgelegten Ziele fällt.

Woche in professionellen Einrichtungen betreut, während die Betreuungszeit in Schweden, Slowenien und Portugal mehr als 12 Stunden und in Dänemark mehr als 24 Stunden pro Woche beträgt. In dieser Hinsicht bestehen also deutliche Unterschiede zwischen der EU-15 und der EU-12.

Bei EU-SILC wird darüber hinaus eine Erhebung über den Umfang und die Gründe für den **nicht befriedigten Bedarf an medizinischen Leistungen** durchgeführt. Der Anteil derjenigen, deren Bedarf an medizinischen Leistungen nicht befriedigt wird, ist hoch, was zurückzuführen ist auf hohe Pflegekosten, lange Wartezeiten, Probleme bezüglich der Erreichbarkeit der nächstgelegenen Versorgungseinrichtungen und/oder den Mangel an guten Ärzten, d. h. auf Faktoren, die durchweg auf eine schlechte medizinische Versorgung hindeuten. Im Vergleich dazu ist ein hoher Zufriedenheitsgrad ein Zeichen für eine gute Qualität der medizinischen Versorgung. Im Jahr 2006 lag der Anteil der Personen, die erklärten, dass ihr Bedarf an medizinischen Leistungen nicht befriedigt wurde, in einigen Ländern der EU-15 (d. h. Dänemark, Belgien, den Niederlanden, Österreich und Spanien) sowie in Slowenien unter 1 %. Der höchste Grad der Unzufriedenheit (mehr als 12 %) wurde in vielen Ländern der EU-12, darunter in Rumänien, Lettland und Bulgarien; verzeichnet.

Aus diesen Ergebnissen lässt sich ableiten, dass die Dichte der sozialen Infrastruktur nicht der beste Indikator für die Erbringung sozialer Dienstleistungen ist, da die Zufriedenheit der Nutzer von der Qualität der erbrachten Dienstleistungen abhängt. De facto verfügen die Länder der EU-12 über eine angemessene Zahl von Krankenhausbetten, und trotzdem war die Zufriedenheit der Bürger mit der medizinischen Versorgung in diesen Ländern am geringsten.

Auf jeden Fall verhindert das Fehlen regionaler Daten eine gründliche Analyse der Unterschiede innerhalb der einzelnen Länder. So entspricht beispielsweise die Unzufriedenheit der Italiener mit der medizinischen Versorgung dem EU-Durchschnitt (etwa 4 %), aber der nationale Durchschnittswert verdeckt die große Kluft zwischen Nord- und Süditalien, die allerdings aus der Umfrage der Kommission über die Wahrnehmung der Lebensqualität¹⁴² deutlich wird. Die Befragten, die in norditalienischen Städten leben (d. h. in Bologna, Verona und Turin) äußern sich zufriedener über die Gesundheitsversorgung durch Krankenhäuser als die Befragten in Rom, Neapel und Palermo. Insbesondere entspricht die Zufriedenheit der Bewohner süditalienischer Städte in etwa der Zufriedenheit der Bewohner osteuropäischer Städte.

Gesundheit, Bildung und die soziale Infrastruktur im Allgemeinen sind Bereiche, in denen die Behörden in Europa nach einem Marktversagen aktiv eingreifen und universale sowie zugängliche Dienstleistungen für die Bevölkerung gewährleisten. Die untersuchten Indikatoren zeigen, dass es zwischen den europäischen Ländern Unterschiede gibt, wenngleich es schwierig ist Muster nachzuweisen. Tatsächlich können für die meisten der in Betracht gezogenen Variablen keine klaren Unterscheidungen getroffen werden zwischen den westlichen Industrieländern und den östlichen Ländern der EU-12. Darüber hinaus gilt es bei der Auslegung der Daten Vorsicht walten zu lassen, wie im Fall der geringen Zahl an Krankenhausbetten in Schweden, die mit der höheren Effizienz und dem minimalen Bedarf an Investitionen erklärt werden kann.

¹⁴² Europäische Kommission (2007b).

2.1.3. Umwelt und Energie

Es liegt auf der Hand, wie wichtig es ist, eine effiziente Infrastruktur zu entwickeln, die die ökologische Nachhaltigkeit und den Umweltschutz unterstützt. Effiziente grundlegende Umweltdienstleistungen gelten als wesentliche Voraussetzung, um abgelegene und Randgebiete für Menschen und Investitionen attraktiv zu machen, und leisten auf diese Weise einen Beitrag zur europäischen Konvergenz. Die menschliche Gesundheit, die eng verbunden ist mit einer hohen Lebensqualität, wird durch die Verschmutzung von Luft, Boden und Gewässern beeinträchtigt. Die Verbesserung der Ökoeffizienz der Produktion und erneuerbare Energiequellen können die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft steigern, indem sie die Energieabhängigkeit und die sozialen Kosten der Produktion verringern.

In diesem Abschnitt werden die Teilsektoren Wasserversorgung und -aufbereitung, Abfallbehandlung, erneuerbare Energiequellen und Luftverschmutzung eingehend untersucht.

Tabelle 3: Indikatoren für den Wassersektor – 2006

Land	Anteil der an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossenen Einwohner (a)	Zahl der Wasseraufbereitungsanlagen je 100 000 Einwohner (b)	Anteil der Anlagen zur Aufbereitung kommunaler Abwässer, in denen zumindest eine Sekundärbehandlung erfolgt (c)
AT	k.A.	19,13	91,8
BE	98,8	5,56	56,2
BG	98,9	0,76	38,4
CY	100,0	k.A.	29,8
CZ	92,4	19,68	73,4
DE	99,2	12,11	97,3
DK	k.A.	k.A.	k.A.
EE	74,0	34,05	73,0
ES	k.A.	4,07	k.A.
FI	k.A.	k.A.	k.A.
FR	k.A.	27,42	k.A.
GR	92,0	1,47	85,0
HU	94,3	5,88	54,7
IE	83,0	10,42	82,0
IT	k.A.	k.A.	93,6
LT	76,0	13,37	59,2
LU	k.A.	60,23	k.A.
LV	k.A.	30,03	62,9
MT	100,0	0,25	13,0
NL	99,9	2,24	99,5
PL	86,3	7,86	60,7
PT	91,3	12,18	37,0
RO	49,3	1,24	16,9
SE	85,3	14,35	86,0
SI	k.A.	10,83	48,3
SK	86,3	8,42	k.A.
UK	k.A.	k.A.	k.A.

Quelle: Eurostat-Daten

Anmerkung: Für folgende Länder fehlen die betreffenden Daten: AT, CZ, ES, FR, IT, LV, LU, SI, FI und UK. Aufgrund fehlender Daten für 2006 wurde für einige Länder ein alternatives Jahr herangezogen.

a) 2004 für DE, 2005 für IE und 2007 für RO; b) 2003 für LU, 2004 für DE, EE und FR, 2005 für IE und PT und 2007 für GR; c) 2005 für DE, IE, IT, CY und RO und 2007 für GR.

Bei der Wasserversorgung und der Qualität des Wassers bestehen in der EU erhebliche Unterschiede.¹⁴³ Die Kommission¹⁴⁴ hat berichtet, dass Wasserknappheit herrscht und dass in einigen Regionen die Menge des entnommenen Reinwassers beinahe ein kritisches Niveau erreicht und lokale Ökosysteme, Landwirtschaft und Tourismus bedroht. In Rumänien waren 2006 nur etwa 50 % der Einwohner an **die öffentliche Wasserversorgung** angeschlossen, während dieser Anteil in Estland und Litauen unter

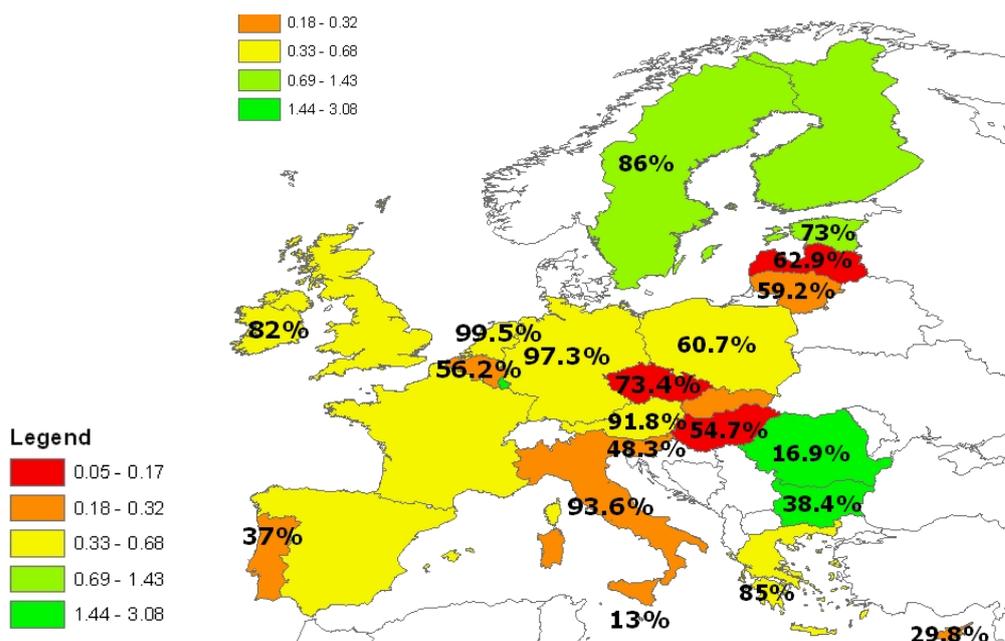
¹⁴³ Europäische Kommission (2007a).

¹⁴⁴ Europäische Kommission (2004).

80 % lag (Tabelle 3, Spalte a). Die südlichen EU-15-Länder und die EU-12 haben Probleme mit dem Wasserversorgungsnetz, was zu Wasserverlusten und einer mangelhaften Wasserqualität führt. Darüber hinaus verfügen diese Länder nicht über ausreichende Kapazitäten für die Trinkwasserreinigung. So gibt es zum Beispiel in Bulgarien, Griechenland, Malta und Rumänien weniger als zwei **Kläranlagen** je 100 000 Einwohner, von denen nicht einmal 50 % so ausgestattet sind, dass sie zumindest eine Sekundärbehandlung und somit die beste Wasserqualität ermöglichen (Tabelle 3, Spalten b und c).

Auch was **Behandlungssysteme für Abfälle insgesamt** betrifft, besteht in den EU-12-Ländern größerer Investitionsbedarf als in anderen EU-Ländern. Die Abfallbehandlungskapazitäten von Zypern, der Tschechischen Republik, Lettland und Litauen, die 2006 weit unter dem EU-Durchschnitt lagen (0,68 Tonnen behandelter Abfall pro Kopf), müssen erheblich modernisiert und ausgeweitet werden. Dies ist besonders wichtig, weil sich aufgrund des steigenden Einkommens und Wohlstands in diesen Ländern die Menge der im Zusammenhang mit der Entwicklung anfallenden Bau- und Abbruchabfälle sowie der Haushaltsabfälle voraussichtlich erhöhen wird (Karte 5).

Map 5: Abfallbehandlung insgesamt (Tonnen pro Kopf) und Anteil der zur Wiederverwendung oder zur energetischen Verwertung aufbereiteten Abfälle - 2006



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Eurostat-Daten

Anmerkung: Für DK liegen keine Daten für die Abfallbehandlung insgesamt vor.

Auch Italien mangelt es an Kapazitäten zur Abfallbehandlung, was jedoch der erheblichen Ineffizienz des Abfallbehandlungssystems und nicht nur dem Mangel an neuer Infrastruktur geschuldet ist. Die hauptsächlich angewandte Methode der Abfallbehandlung ist die Verbringung auf Deponien, vor allem in der EU-12, und die Verbrennung, die in den höher entwickelten Ländern üblicherweise mit der energetischen Verwertung gekoppelt ist.¹⁴⁵ In beiden Fällen handelt es sich um die aus ökologischer Sicht am wenigsten bevorzugten Verfahren, da sie Treibhausgase und andere schädliche Emissionen verursachen. Die Daten von Eurostat bestätigen, dass der Recyclinganteil (zur Energieerzeugung und für sonstige

¹⁴⁵ Europäische Kommission (2007a).

Zwecke) in Belgien, Deutschland, den Niederlanden, Österreich und Polen sowie in der Tschechischen Republik am größten ist. Dagegen ist die hauptsächlich angewandte Methode in den übrigen Ländern Europas nach wie vor die Verbrennung ohne energetische Verwertung oder die Ablagerung (in oder auf dem Boden zum dauerhaften Verbleib oder zur Einleitung in Gewässer).

Die Erschließung erneuerbarer Energiequellen und die Verbesserung der Energieeffizienz haben möglicherweise große Auswirkungen auf die künftige ökologische Nachhaltigkeit und die Wirtschaftsentwicklung, weil sie eine sichere Energieversorgung gewährleisten. Der Endenergieverbrauch in Europa ist weiter gestiegen (von 2000 bis 2006 um mehr als 5 %), während sich der Anteil der Energie aus erneuerbaren Quellen, insbesondere der Wind- und Solarenergie, im selben Zeitraum lediglich um 0,8 % erhöht hat. Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Griechenland, Irland, Ungarn und die Niederlande haben den **Anteil an Energie aus erneuerbaren Quellen** erhöht (von durchschnittlich 3 % auf mehr als 9 %). Somit sind diese Länder dem Ziel der Kommission, den Anteil der erneuerbaren Energiequellen am gesamten Energieverbrauch bis 2020 auf 20 % zu steigern, näher gekommen. Malta, Zypern, Estland und Polen nutzten 2006 nach wie vor nur in sehr begrenztem Maße erneuerbare Energiequellen (bei den zwei Inseln beläuft sich der Anteil auf null), aber nicht alle Länder der EU-12 liegen unter dem EU-Durchschnitt von 15,5 %; die Slowakei, Slowenien, Lettland und Rumänien nutzen in großem Umfang Elektrizität aus erneuerbaren Quellen.

Ein weiterer Faktor, der sich auf die ökologische Nachhaltigkeit und die menschliche Gesundheit auswirkt, ist die Luftverschmutzung. Schätzungen der Europäischen Kommission (2007a) zufolge verringert sich die durchschnittliche Lebenserwartung der EU-Bürger durch eine schlechte Luftqualität um mehr als acht Monate. Bei der Wahrnehmung der **Luftverschmutzung** bestehen große Unterschiede. Während die Bewohner der größten südeuropäischen Städte im Allgemeinen der Auffassung sind, dass die Luftverschmutzung großen Anlass zur Sorge gibt, ist in kleineren Städten im Norden das Gegenteil der Fall.¹⁴⁶ Die Europäische Umweltagentur (EUA) bestätigt, dass die meisten europäischen Hauptstädte und die größten Städte mit einem höheren Verkehrsaufkommen, sowie das gesamte Gebiet Griechenlands, Zyperns und Bulgariens und etwa die Hälfte des Gebiets von Rumänien von Luftverschmutzung betroffen sind. In den nordeuropäischen Ländern ist die Luft generell sauberer.¹⁴⁷

Die Europäische Kommission¹⁴⁸ erklärt, dass beim Stand der Umweltinfrastruktur und -dienstleistungen erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten und Regionen bestehen, was den Umweltschutz, die Probleme, die die Umwelt bedrohen, sowie die lokalen Kapazitäten zur Bewältigung dieser Probleme betrifft. Besonders offensichtlich sind die Unterschiede zwischen den Ländern der EU-15 und vielen Ländern der EU-12. Die östlichen EU-Länder sind trotz ihres wachsenden Bedarfs schlechter mit Infrastruktureinrichtungen zur Behandlung von Abwasser und festen kommunalen Abfällen ausgestattet als die übrigen EU-Länder. Länder, die bereits Umweltschutzmaßnahmen ergriffen haben, können ihren Bürgern gute Dienstleistungen wie saubere Elektrizität aus erneuerbaren Quellen bieten, die in einigen Fällen sogar besser sind als in der EU-15. Eine verallgemeinernde Darstellung der Kluft zwischen den westeuropäischen und den osteuropäischen Ländern sollte also vermieden werden. Wenngleich es zutrifft, dass der Stand der Infrastruktur und der gebotenen Dienstleistungen in der EU-12 im allgemeinen

¹⁴⁶ Europäische Kommission (2007b).

¹⁴⁷ Quelle: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/particulate-matter-pm10-2007-annual-limit-value-for-the-protection-of-human-health-1>.

¹⁴⁸ Europäische Kommission (2007a).

niedriger ist, tragen die bisherigen und laufenden Investitionen und Maßnahmen dazu bei, die Kluft zu verringern. Darüber hinaus ist die Förderung erneuerbarer Energiequellen aus ökologischer und wirtschaftlicher Sicht von besonderer Bedeutung für alle Länder, und dieser Bereich ist in den meisten Teilen Europas noch unterentwickelt.

2.1.4. Verkehr und Erreichbarkeit

Die EU betrachtet den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als den wichtigsten Faktor, der die wirtschaftliche Entwicklung fördert und die Mitgliedstaaten integriert, insbesondere nach den jüngsten Osterweiterungen.¹⁴⁹ Ein effizientes Straßen-, Autobahn-, Eisenbahn- und Luftverkehrsnetz sowie in zweiter Linie die See-, Fluss- und Kanalschifffahrt gewährleisten die Anbindung dieser europäischen Regionen. Die Anbindung ist ihrerseits notwendig, um Investitionen privater Unternehmen anzuziehen, die Produktivität zu erhöhen, den Marktzugang auszubauen und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Darüber hinaus spielt der Verkehr, indem er es ermöglicht, Regionen und Länder in kürzerer Zeit zu durchqueren, eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Entfernungen und der Förderung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts in Europa.

Die allgemeine Situation im Hinblick auf die Verkehrsausstattung in der EU ist je nach Verkehrsträger unterschiedlich. Bei der **Autobahndichte** besteht eine große Kluft zwischen der EU-12 und den übrigen Teilen Europas. Autobahnen in den östlichen Mitgliedstaaten werden hauptsächlich im Umfeld der Hauptstädte und anderer großer städtischer Zentren gebaut. In Polen gibt es nur drei separate Schnellstraßen, die in den 1990er Jahren fertiggestellt wurden und die Städte Kraków und Legnica im Süden, Poznań und Łódź in der Mitte sowie Grudziądz und den Hafen von Gdańsk im Norden miteinander verbinden. Dieses Muster bestätigt den positiven Zusammenhang zwischen guten Verkehrsanbindungen und der Konzentration von Produktionstätigkeiten. Dagegen liegt die Autobahndichte in Slowenien über dem EU-Durchschnitt, was hauptsächlich auf die einzigartige geografische Lage des Landes zurückzuführen ist, die es zu einer natürlichen Landbrücke zwischen westeuropäischen und südosteuropäischen Ländern macht.

Das Autobahnnetz wurde sowohl in der EU-12 als auch in der EU-15 ausgebaut. Allerdings lag die Dichte des Netzes 2006 in Griechenland und Irland, obwohl beide Länder ihre Autobahnstrecken von 1990 bis 2004 um das Dreifache bzw. um das Sechsfache verlängert haben, immer noch unter dem EU-Durchschnitt. Dagegen konnte in Spanien und Portugal dank der Investitionstätigkeit von 15 Jahren bei der Dichte des Netzes der EU-Durchschnitt erreicht werden. In den Ländern in äußerster Randlage – wie Irland, Portugal, Finnland und Schweden – ist die Autobahninfrastruktur nach wie vor von geringer Dichte.

Die Ausstattung mit **anderen Straßen** (Regionalstraßen, Straßen erster und zweiter Ordnung) ist gleichmäßiger verteilt. Die Straßennetze der meisten Länder der EU-12 sind ebenso dicht wie in den anderen Mitgliedstaaten, mit kleineren regionalen Lücken. Allerdings ist die Qualität der Straßen in der EU-12 im Allgemeinen schlechter, da ihre Wartung über viele Jahre vernachlässigt wurde.¹⁵⁰ In Bulgarien und Rumänien sind Investitionen für die Straßenwartung erforderlich, da letztmals in den 1970er und 1980er Jahren in entsprechende Maßnahmen investiert wurde. Auch einige Regionen Spaniens, Portugals, Italiens, Deutschlands und der skandinavischen Länder weisen eine geringe Straßendichte auf.

¹⁴⁹ Sirtori E., Vignetti S. (2010).

¹⁵⁰ Europäische Kommission (2004) und Europäische Investitionsbank (2000).

Anders stellt sich die Situation bei den **Eisenbahnen** dar, denn am dichtesten und ohne nennenswerte Lücken innerhalb der Länder ist das Schienenwegenetz in der EU-12 (Karte 6). Die Eisenbahnen bieten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Anbindungen in die Nachbarländer, insbesondere nach Westeuropa. Allerdings ist die Qualität der Netze in diesen Ländern, wie schon zum Straßennetz angemerkt wurde, wesentlich schlechter, und es gibt eingleisige und/oder nicht elektrifizierte Strecken, was zu deutlich längeren Fahrzeiten führt. In den nordischen Ländern ist der Anteil der elektrifizierten Eisenbahnstrecken mit durchschnittlich mehr als 70 % am höchsten. Investitionen in die Stärkung und Elektrifizierung des Eisenbahnsektors hätten auch positive Auswirkungen auf die Luftverschmutzung, da sie die Verkehrsüberlastung mindern würden. Die geringste Dichte funktionsfähiger Schienenverkehrswege unter den Ländern der EU-15 haben das Vereinigte Königreich und Irland.

Das **Luftverkehrsaufkommen** nimmt, nachdem 2001 ein Rückgang zu verzeichnen war, weiter zu. Erhebliche Steigerungsraten sind im Vereinigten Königreich und in Südspanien und Portugal zu verzeichnen. Nachrangige Flughäfen gewinnen auch weiterhin an Popularität, wie anhand ihrer Nutzung durch Billigfluggesellschaften und der Standorte in den Hauptstädten der EU-12 deutlich wird.¹⁵¹ In Griechenland, einigen Regionen Schwedens und Finnlands sowie in Mitteleuropa (Frankreich und Deutschland) lag die Gesamtzahl der Passagierflüge pro Tag im Jahr 2006 unter dem EU-Durchschnitt. Auch in Spanien waren regionale Lücken zu verzeichnen, und es gab bei der Luftverkehrsnutzung eine klare Trennung zwischen dem Norden und dem Süden.

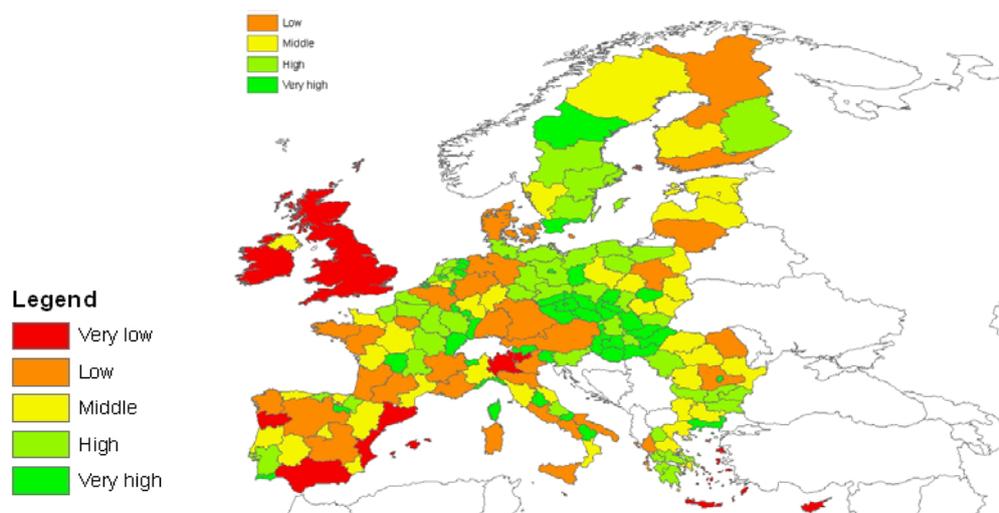
Der See- und Binnenschiffsverkehr ist in den meisten Ländern weiterhin von nachrangiger Bedeutung. Die Anzahl der Seehäfen und schiffbaren Flüsse/Kanäle hängt deutlich von den geografischen Merkmalen des betreffenden Landes sowie von den Investitionen in der Vergangenheit ab, durch die der Ausbau dieses Verkehrsträgers in den baltischen Ländern sowie in Deutschland und den Niederlanden gefördert wurde. Die Donau hat ein erhebliches Potenzial für den Güterverkehr durch Ungarn, Bulgarien und Rumänien, wofür jedoch Investitionen erforderlich sind.¹⁵²

Neben der Ausstattung der Länder mit Verkehrsinfrastruktur ist es auch wichtig, die Anbindung der Regionen zu untersuchen, um ein klares Bild von der Effizienz der Verkehrsdienstleistungen zu erhalten.

¹⁵¹ Europäische Kommission (2007a).

¹⁵² Ebenda.

Map 6: Dichte des Eisenbahnnetzes: Index der Streckenlängen im Verhältnis zur Fläche und Bevölkerung - 2006



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Eurostat-Daten

Anmerkung: Aufgrund fehlender Daten wurde für einige Länder ein alternatives Jahr herangezogen: 2005 für IE, AT und SI sowie 2007 für SE.

Die **potenzielle Erreichbarkeit**¹⁵³ auf dem Straßen- und Schienenweg (Karte 7) entspricht einem Kern-Peripherie-Muster, d. h. die mitteleuropäischen Regionen waren 2001 am besten erreichbar. Belgien, das von einem dichten Autobahnnetz und großen Schienenverkehrskorridoren durchzogen wird, lag an erster Stelle. Durch Investitionen in den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr wird die durch Straßen gewährleistete potenzielle Erreichbarkeit nicht nur gestärkt, sondern gegebenenfalls auch ausgebaut, wie im Fall von Frankreich, wo die TGV-Strecken in Richtung Südeuropa und Atlantischer Ozean Korridore schaffen, die eine über dem europäischen Durchschnitt liegende Erreichbarkeit ermöglichen.

Der Luftverkehr kann maßgeblich dazu beitragen, die Anbindung der Regionen in Randlage zu verbessern. Der Indikator der potenziellen Erreichbarkeit für diese Verkehrsart weist im Umfeld der großen europäischen Flughäfen hohe Werte auf, wobei innerhalb der Länder größere Unterschiede bestehen als bei der Erreichbarkeit durch Straße und Schiene. Allerdings weisen die Flughafenregionen in Mitteleuropa im Durchschnitt nach wie vor höhere Erreichbarkeitswerte auf als die Randgebiete Europas.

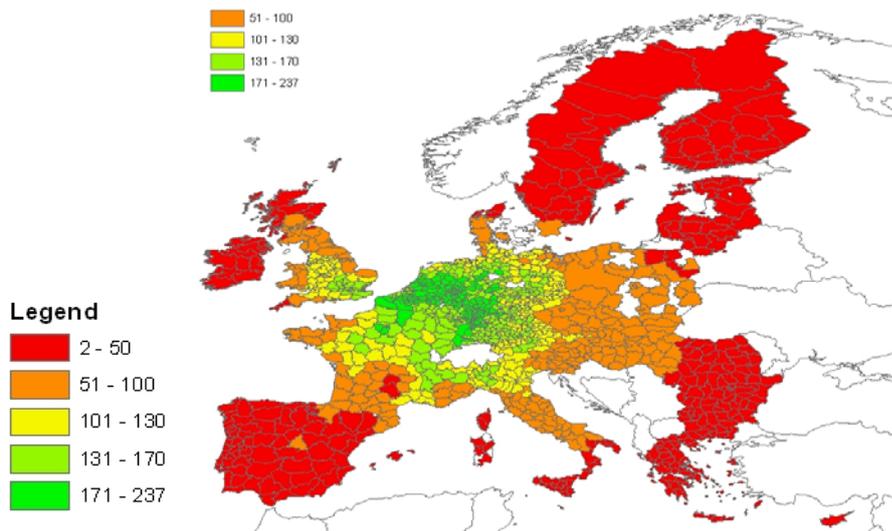
Ein ähnliches Muster gilt für die potenzielle multimodale Erreichbarkeit. Regionen, die der so genannten „Blauen Banane“¹⁵⁴ entsprechen, sind durch eine überdurchschnittliche Erreichbarkeit gekennzeichnet. Ferner trägt das Vorhandensein internationaler Flughäfen dazu bei, die Erreichbarkeit anderer, weniger zentral gelegener Gebiete zu verbessern; das betrifft beispielsweise Barcelona in Spanien, Rom und Neapel in Italien, Wien in Österreich, Budapest in Ungarn und Warschau in Polen. Dies spiegelt darüber hinaus die Tatsache wider, dass das Autobahn- und das Hochgeschwindigkeitsschienennetz in erster Linie

¹⁵³ Die vom ESPON-Programm mit Hilfe einer Formel zum „Vergleich“ der Möglichkeiten, einen bestimmten Ort zu erreichen, sowie der damit verbundenen Kosten berechnet werden, welche auf der Annahme beruht, dass die Attraktivität eines Zielortes mit dessen Größe (dargestellt anhand der Bevölkerung oder des BIP) zunimmt und mit der Entfernung, der Fahrzeit und den Kosten abnimmt.

¹⁵⁴ Dabei handelt es sich um einen Korridor, der sich in etwa von Nordwestengland im Norden bis Mailand (Italien) im Süden erstreckt und Städte wie London, Brüssel, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Köln, Frankfurt am Main, Luxemburg, Stuttgart, Straßburg, Zürich und Mailand umfasst. Er zählt zu den Regionen mit der weltweit höchsten Konzentration von Einwohnern, Geld und Unternehmen.

gebaut wurden, um die Hauptstadt und die bevölkerungsreichsten Städte¹⁵⁵ anzubinden. Wie im ESPON¹⁵⁶ erläutert wird, führen die kombinierten Auswirkungen von Landverkehrsinfrastrukturen geringer Qualität und eine mangelnde Anbindung durch den Luftverkehr in jedem Fall dazu, dass eine Region schlechte Werte bei der Erreichbarkeit aufweist.

Map 7: Potenzielle Erreichbarkeit auf dem Schienenweg (ESPON-Raum = 100) - 2001



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von ESPON-Daten

Die ESPON-Indikatoren wurden kürzlich ausgehend von den Daten für den Straßen- und Schienenverkehr im Jahr 2006 aktualisiert, um der Verringerung der Wartezeiten an Grenzübergängen nach der Erweiterung im Jahr 2004, der Erweiterung der Autobahnnetze in der EU-12 und dem Ausbau der Hochgeschwindigkeitsschiennetze vor allem in der EU-15 Rechnung zu tragen. Die jüngsten Daten deuten trotz einer allgemeinen Verbesserung in einigen Regionen der EU-12 (insbesondere in Polen und der Tschechischen Republik) und einer geringfügigen Verbesserung der Erreichbarkeit in Osteuropa nicht auf wesentliche Veränderungen bei der potenziellen Erreichbarkeit europäischer Regionen hin.

Während der Luftverkehr sowie Autobahnen und andere Straßen den Langstrecken-Personen- und Güterverkehr ermöglichen, gewährleistet der **städtische Nahverkehr** die innerstädtische Mobilität. Die meisten Europäer leben in einem städtischen Umfeld, und die europäischen Städte sehen sich zunehmend mit Problemen konfrontiert, die durch den Verkehr und die Verkehrsüberlastung hervorgerufen werden. So ist zum Beispiel der Nahverkehr für 40 % aller CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs und für bis zu 70 % der sonstigen Schadstoffemissionen verantwortlich. Die Entwicklung eines effizienten städtischen Verkehrssystems würde einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen einer Reihe von Zielen leisten, einschließlich der Bekämpfung des Klimawandels und der Verringerung der Energieabhängigkeit, sowie der Erhöhung der Attraktivität von Städten, z. B. durch die Förderung von Fahrrad- und Fußgängerwegen.¹⁵⁷

¹⁵⁵ Ebenda.

¹⁵⁶ ESPON-Programm 2006, Projekt 1.2.1, Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion, final report.

¹⁵⁷ Europäische Kommission (2007c).

Der 2007 durchgeführten Meinungsbefragung zur Lebensqualität¹⁵⁸ zufolge ist die Zufriedenheit mit der Frequenz und Zuverlässigkeit öffentlicher Verkehrsmittel in Europa allgemein hoch. In 68 von 75 Städten war die Mehrheit der Befragten mit dem öffentlichen Nahverkehr einschließlich Bussen, Straßenbahn und U-Bahn zufrieden. Die größte Zufriedenheit (93 %) zeigten die Bewohner Helsinkis. In einigen südlichen Städten Italiens¹⁵⁹ und in einigen Hauptstädten der EU-12¹⁶⁰ war die Unzufriedenheit größer. Letztere haben auch den geringsten Anteil an Nahverkehrsfahrzeugen (einschließlich Omnibussen und Oberleitungsbussen), die 2006 weniger als zwei Jahre alt waren, während die Flotte von Fahrzeugen für den öffentlichen Nahverkehr in der EU-15, insbesondere in Schweden, Luxemburg, Österreich und den Niederlanden kürzlich modernisiert wurde¹⁶¹, was sich unmittelbar positiv auf die Verkehrs- und Luftqualität ausgewirkt hat, da die neuen Fahrzeuge schadstoffärmer sind.

Die Notwendigkeit, die Verkehrssysteme zu optimieren, um den Anforderungen des Wachstums und einer aus wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Sicht angemessenen Entwicklung gerecht zu werden, wird von der Europäischen Kommission anerkannt. Die Ziele, die 2001 für die Verkehrsinvestitionen bis 2010 festgelegt wurden, waren auf die Verbesserung der Qualität aller Verkehrsträger, die Verringerung der Lärmbelastung und der Luftverschmutzung, die Förderung der Intermodalität und die Verbesserung der Zugänglichkeit von Regionen in Randlage durch den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes gerichtet.¹⁶²

2.1.5. Aggregierte Indikatoren für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse

2.1.5.1. Analyse auf Länderebene

Um die Beziehung zwischen der Zuweisung von Strukturfondsmitteln und der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse besser bewerten zu können, wird für die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse ein standardisierter strategischer Indikator bereitgestellt. Aus diesem Indikator ergibt sich eine Korrelationsanalyse, die nützlich ist, um die Relevanz der von den Ländern/Regionen durchgeführten Investitionspolitik im Bereich öffentliche Dienstleistungen zu bewerten. Da jedoch viele Variablen beteiligt sind, muss zur Bewertung der wahren Größenordnung der erbrachten Dienstleistungen von allgemeinem Interesse die Dimensionalität reduziert werden. Die empirische Analyse hat gezeigt, dass die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse viele verschiedene Aspekte umfasst. So ist es zum Beispiel schwierig festzustellen, welcher der drei in Tabelle 3 dargestellten Indikatoren für die Wasserversorgung der repräsentativste ist, d. h. die drei Indikatoren sollten eher zusammen betrachtet werden, um den verschiedenen in den Daten enthaltenen Informationen Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund wurde die hier angewandte Hauptkomponentenanalyse (PCA)¹⁶³ als Instrument zur

¹⁵⁸ Europäische Kommission (2007b).

¹⁵⁹ Palermo, Neapel und Rom.

¹⁶⁰ Nikosia auf Zypern, Sofia in Bulgarien, Bratislava in der Slowakei, Bukarest in Rumänien und Budapest in Ungarn.

¹⁶¹ Auf der Grundlage von Eurostat-Daten, 2006.

¹⁶² Europäische Kommission (2001).

¹⁶³ Die Hauptkomponentenanalyse (Principal Component Analysis (PCA) ist ein Verfahren der multivariaten Statistik, das dazu dient, einen Satz von m korrelierten quantitativen Variablen - der anhand eines Satzes von n Objekten bewertet wird - durch Linearkombination in einen Satz von p ($p \leq m$) dekorrelierten Variablen (auch als *Komponenten* bezeichnet) umzuwandeln und dabei eine möglichst hohe Variabilität beizubehalten (für mathematische Details siehe z. B. Jolliffe, 2002). Für p wird oftmals ein sehr geringer Wert gewählt, da der Zweck der PCA darin besteht, einen kleineren, aber fast ebenso repräsentativen Satz von Variablen zu erhalten, und schließlich wird jedem der n Objekte ein p -dimensionaler Vektor von Punktzahlen zugewiesen. Diese Punktzahlen bzw. ein gewichteter Mittelwert dieser Punktzahlen bilden die Grundlage der Indikatoren für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse (deren Aufstellung nachstehend dargestellt

Ermittlung eines synthetischen Indikators für die Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse ausgewählt.

Allerdings sollten die Ergebnisse eines solchen Verfahrens mit Vorsicht betrachtet werden. Zu synthetischen Indikatoren gibt es eine Vielzahl von Veröffentlichungen, die sich auf verschiedene Aspekte und Themen erstrecken (für Verweise jüngerer Datums siehe Antony und Visweswara Rao, 2007; Roupas, Flamos und Psarras, 2009; Sabatini, 2009; Somarriba und Pena, 2009; Chen et al., 2010). Darüber hinaus gibt es ausreichend Belege dafür, dass selbst bei bestehenden und anerkannten Methoden sehr große Schwankungen auftreten, die zu Fehlinterpretationen und/oder irreführenden Ergebnissen führen können (siehe Grupp und Shubert, 2010, zur Frage der zusammengesetzten Indikatoren für die Innovation in Wissenschaft und Technologie auf nationaler Ebene).

In diesem Fall werden die auf der PCA basierenden Bereitstellungsindikatoren auf der NUTSO-Ebene berechnet. Mittels der oben genannten Option (i) werden standardisierte¹⁶⁴ Sektorpunktzahlen für jedes Land ermittelt und für das Jahr 2006 in Abbildung 2 dargestellt 2006¹⁶⁵. Die standardisierten Punktzahlen sind in absteigender Reihenfolge angeordnet.

Es wurden unter anderem die Sektoren Telekommunikation, soziale Infrastrukturen, Umwelt und Energie sowie Verkehr berücksichtigt. Im Falle fehlender Daten in den Sektoren Umwelt und Energie sowie Verkehr werden die Verfahren der listenweisen Löschung (LL) und der mittleren Imputation (MI)¹⁶⁶ angewandt, und die Ergebnisse dieser Sektoren werden gesondert dargestellt. Für die Sektoren Telekommunikation und soziale Infrastrukturen liegen die Daten vollständig vor.

Höhere Werte finden sich fast durchgängig in den skandinavischen und den sonstigen nordeuropäischen Ländern, während die östlichen Länder am unteren Ende des Rankings liegen. Der hohe Wert, den Luxemburg bei den Punktzahlen für Verkehrsdienstleistungen erreicht, und die Tatsache, dass kleinere Länder im Allgemeinen eine höhere Punktzahl aufweisen, beruhen auf einem Effekt der aggregierten Dichte bei dieser Art von öffentlichen Dienstleistungen. So sind bei diesem Indikator in stark urbanisierten Gegenden (wie Luxemburg) naturgemäß für Verkehrsdienstleistungen höhere Werte zu erwarten.

ist), da sie die n Objekte anhand der neuen Variablen darstellen und die Position des j -ten Objekts in Relation zueinander ermitteln. Um einen Eigenwert zu erhalten, der den Stand der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse für die einzelnen Länder/Regionen angibt, können eine oder mehrere Komponenten extrahiert werden. Die erste Option (i) kann als optimal betrachtet werden, wenn die erste (und einzige) Komponente einen beträchtlichen Anteil der Gesamtvarianz der Daten erklärt (d. h. mehr als 50 %): Dann bilden die Punktzahlen dieser einzigen Komponente die Indikatorwerte für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse; andernfalls müssen (ii) zwei oder mehr Komponenten berücksichtigt werden: In diesem Fall ist es möglich, auf eine gewichtete Kombination der Punktzahlen zurückzugreifen (siehe zum Beispiel Antony und Visweswara Rao, 2007). Im Folgenden werden beide oben genannten Optionen in Betracht gezogen.

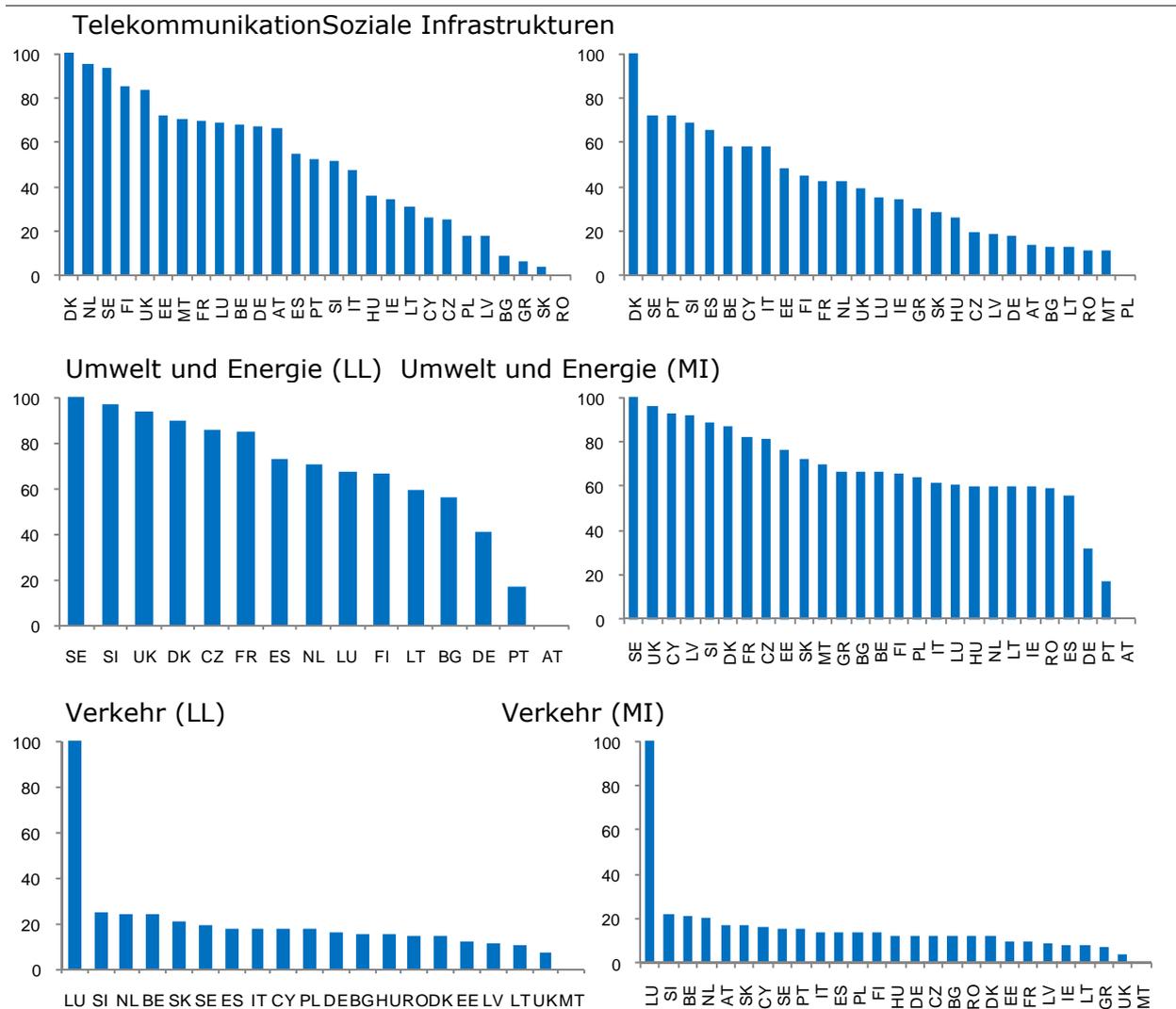
¹⁶⁴ Wenn S_i die Punktzahl für das i -te Objekt ist, dann erfolgt die Standardisierung mit Hilfe der folgenden Gleichung:

$$S_i^{\text{stand}} = \frac{S_i - S_{\text{minimum}}}{S_{\text{maximum}} - S_{\text{minimum}}} \times 100$$

¹⁶⁵ Da die Daten für die Verkehrsanbindung aus dem Jahr 2001 stammen, wurden sie von der Analyse ausgeschlossen.

¹⁶⁶ Bei der listenweisen Löschung werden alle Objekte ausgeschlossen, bei denen mindestens der Wert einer Variablen aus der Analyse fehlt. Bei der mittleren Imputation werden die fehlenden Variablenwerte durch den Mittelwert der aufgezeichneten Variablenwerte ersetzt.

Abbildung 2: Punktzahlen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nach Sektoren ausgehend von einer Hauptkomponentenanalyse (PCA) mit einer extrahierten Komponente



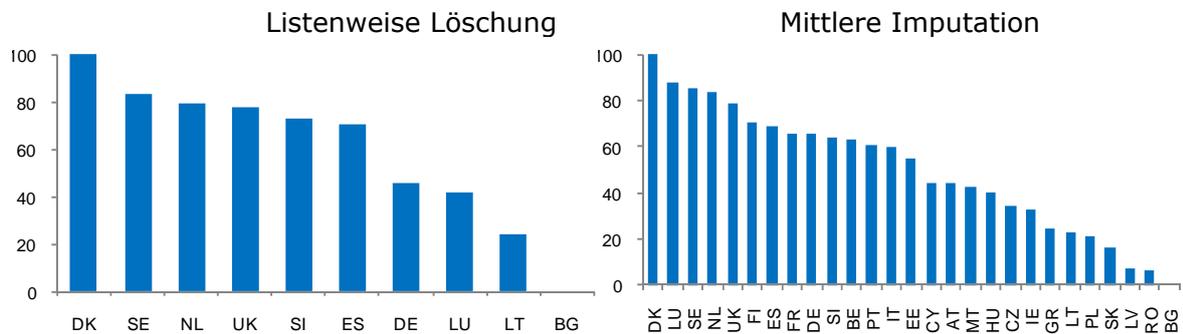
Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Eurostat-Daten

In Abbildung 3 sind die Gesamtindikatoren für sämtliche der hier berücksichtigten Sektoren unter Verwendung der beiden oben genannten Optionen (i) und (ii) dargestellt. Zur Durchführung von Option (ii) werden drei Komponenten extrahiert und die gewichtete Summe der Punktzahlen für jedes Land ermittelt, wobei die Gewichtungen dem Anteil der Schwankungen entsprechen, die durch die Komponenten erklärt werden. Aufgrund der fehlenden Daten werden für jede Option zwei verschiedene Punktzahlen für die Gesamtheit der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse angegeben. Die Punktzahlen beruhen auf der Anwendung der verschiedenen Imputationsverfahren und der oben beschriebenen Standardisierung.

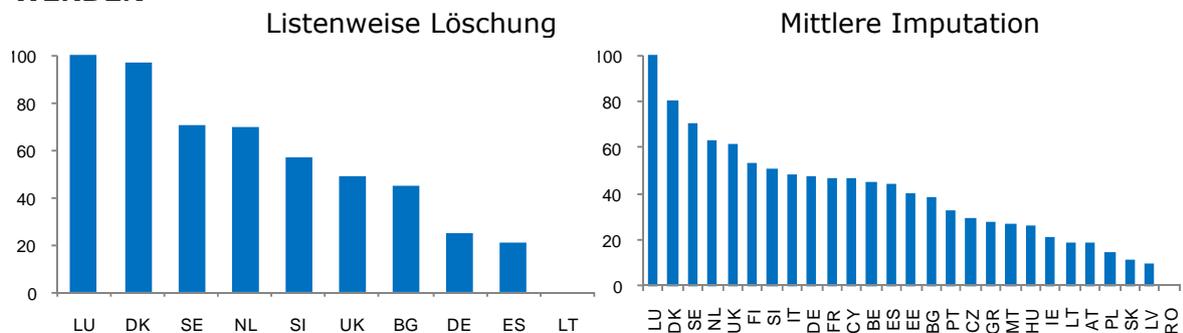
Bei beiden Optionen erreichen Dänemark, Schweden und die Niederlande die höchsten Werte, während Bulgarien, Rumänien und Lettland an schlechtesten abschneiden.

Abbildung 3: Punktzahlen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse insgesamt

EINE EXTRAHIERTE KOMPONENTE



DREI EXTRAHIERTE KOMPONENTEN, wobei DIE GEWICHTUNGEN DEM ANTEIL DER SCHWANKUNGEN ENTSPRECHEN, DIE DURCH DIE KOMPONENTEN ERKLÄRT WERDEN



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Eurostat-Daten

Daraus ergibt sich, dass der Stand der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in den nordischen Ländern gemessen sowohl am synthetischen Gesamtindikator als auch in jedem einzelnen Sektor höher ist, mit Ausnahme des Verkehrssektors, bei dem Zypern und Slowenien aufgrund eines Effekts der aggregierten Dichte die höchsten Werte verzeichnen.

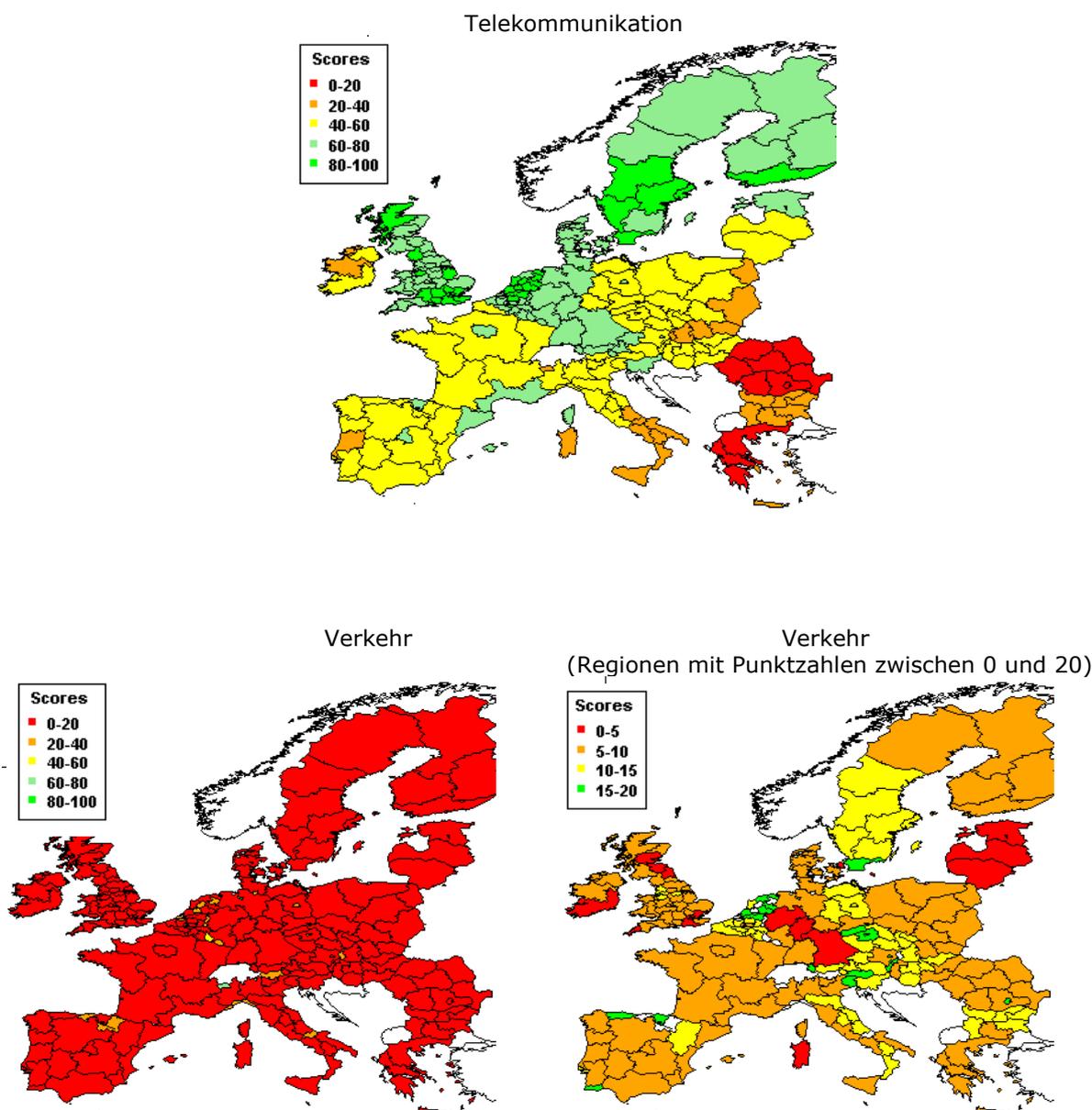
2.1.5.2. Analyse auf regionaler Ebene

Die Analyse auf regionaler Ebene ist wichtig, um den räumlichen Parametern der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse Rechnung zu tragen und Gebiete mit hoher Dienstleistungsdichte sowie Dienstleistungswüsten ausfindig zu machen.¹⁶⁷

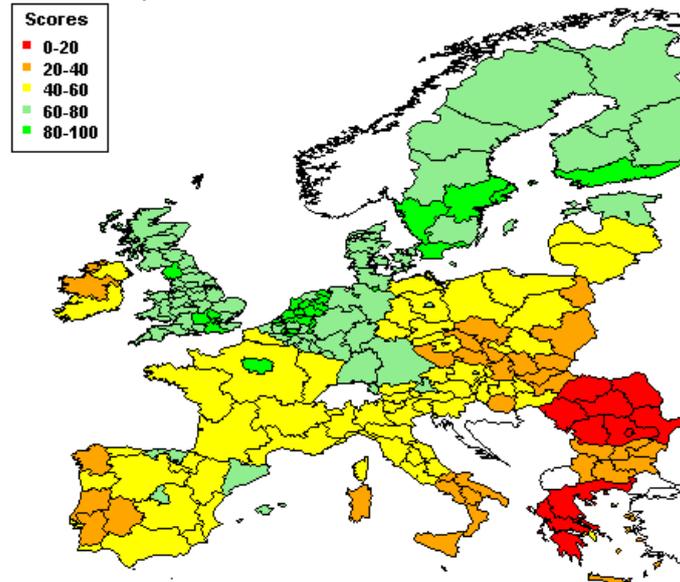
¹⁶⁷ Da keine angemessene regionale Desaggregation von Umwelt- und Energiedaten verfügbar ist, wurde dieser Sektor von der Analyse ausgenommen, die hier für das Jahr 2006 dargestellt ist. Die Daten zum städtischen Nahverkehr wurden aus dem gleichen Grund ausgenommen. Für Deutschland, Frankreich, Griechenland und Polen wurden, da keine NUTS2-Daten verfügbar waren, NUTS1-Daten verwendet. Für Slowenien wurden die nationalen Daten zugrunde gelegt. In einigen Fällen wurden, wenn für 2006 keine Daten vorlagen, bei den Berechnungen je nach dem entsprechenden nationalen Trend Daten aus vorangegangenen oder nachfolgenden Jahren zugrunde gelegt. War diese Berechnung nicht möglich, wurde bei der Hauptkomponentenanalyse (PCA) das MI-Verfahren angewandt.

Die nachstehenden Karten zeigen die räumliche Verteilung der standardisierten Punktzahlen für die regionale Erbringung, die unter Anwendung der im vorangegangenen Abschnitt beschriebenen Option (i) für den Telekommunikationssektor, den Verkehrssektor und die Kombination dieser Sektoren mit den sozialen Infrastrukturen (unter Berücksichtigung der Anzahl der Krankenhausbetten je 100000 Einwohner und der Anzahl der Angehörigen medizinischer Berufe je 100000 Einwohner) ermittelt wurde. Die Punktzahlen wurden in fünf Klassen unterteilt. Da die meisten Regionen beim Verkehrssektor der untersten Klasse zuzurechnen sind, wurde dieser Sektor in vier weitere Klassen unterteilt.

Map 8: Punktzahlen für die Erbringung regionaler Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für die Sektoren Telekommunikation und Verkehr sowie die Sektoren insgesamt unter Anwendung einer Hauptkomponentenanalyse (PCA) mit einer extrahierten Komponente



Sektoren insgesamt (Telekommunikation, Verkehr und soziale Infrastrukturen)



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Eurostat-Daten

Die Telekommunikationsdienste verteilen sich zunehmend von Ost nach West und von Süd nach Nord. Gegenden mit einer besonders hohen Konzentration finden sich in den Niederlanden, im Vereinigten Königreich, in Schweden und in Finnland. Die östlichen Regionen (insbesondere in Rumänien und Griechenland) stehen am Ende der Rangliste. Im nationalen Kontext sind in einigen Fällen Dualitäten zu verzeichnen. So sind beispielsweise in Frankreich die Region Île de France und die Mittelmeerregion einer höheren Klasse zuzuordnen als die übrigen Regionen; dasselbe gilt für die Autonome Gemeinschaft Madrid, das Baskenland, Katalonien und die Balearen in Spanien. Es sei darauf hingewiesen, dass in Italien abgesehen vom Aostatal alle südlichen Regionen in die Klasse 20-40 fallen, während die übrigen Regionen der Klasse 40-60 zuzurechnen sind. Die Regionen in Deutschland und Dänemark gehören ebenso wie Estland und Slowenien zur Klasse 60-80.

Im Verkehrssektor gibt es einige Gebiete, die eine besonders hohe Konzentration aufweisen. Dazu gehören Bremen in Deutschland, das Aostatal in Italien, Luxemburg, einige Regionen in den Niederlanden, Deutschland, Spanien und Italien sowie Bratislava in der Slowakei und Prag in der Tschechischen Republik. In der untersten Gruppe ist die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen wesentlich heterogener verteilt. So stehen beispielsweise die Regionen des Baltikums, Sardinien in Italien, Südirland, einige Teile Englands und Schottlands und einige Regionen Deutschlands am Ende der Rangliste. Dass die Region Inner London in die unterste Gruppe fällt, ist dadurch zu erklären, dass die Daten zum städtischen Nahverkehr nicht in die Analyse eingeflossen sind und dass es in der Region Inner London keine Autobahnen, Flughäfen (lediglich den Flughafen London City) und nur eine geringe Schienennetzdichte gibt.

Nimmt man alle Sektoren zusammen, so finden sich besonders hohe Konzentrationen im Umfeld der Hauptstadtregionen der meisten europäischen Industrieländer, einschließlich Paris, London, Stockholm, Helsinki und Berlin. Die östlichen und südlichen Regionen haben noch Aufholbedarf, aber Slowenien, Estland, Lettland, Litauen, einige Regionen Ungarns, der Tschechischen Republik und Polens gehören derselben Gruppe an, der auch Regionen westlicher Länder wie Italien, Frankreich und Spanien zuzuordnen sind. Die Regionen Rumaniens und Griechenlands, abgesehen von den Ägäischen Inseln (Nisia Aigaiou) und Kreta (Kriti), fallen in die niedrigste Gruppe.

2.2. Überblick über die EFRE-Zuweisungen in Sektoren, in denen Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse erbracht werden

Dieser Abschnitt enthält eine Übersicht über die Beträge, die in den Zeiträumen 2000-2006 und 2007-2013 aus dem EFRE auf einzelstaatlicher Ebene für die Bereiche Telekommunikation, soziale Infrastruktur, Umwelt, Energie und Verkehr vorgesehen sind. Dabei sollen mögliche grundlegende Veränderungen bei der Verteilung der EFRE-Mittel im Verlauf der beiden Programmplanungszeiträume unter besonderer Berücksichtigung der Unterschiede zwischen der EU-15 und der EU-12 herausgearbeitet werden.

Diese Analyse stützt sich auf drei grundlegende Überlegungen:

- Angesichts der Tatsache, dass sich die Aufteilung in Teilsektoren innerhalb der vier Makrokategorien der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse auf unterschiedliche Programmplanungszeiträume bezieht, ist es nicht möglich, auf dieser Ebene einen systematischen Vergleich der EFRE-Mittelzuteilung vorzunehmen; trotzdem werden einige Schlussfolgerungen dargelegt.
- Im Gegensatz zur Untersuchung der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse werden die Bereiche Umwelt und Energie gemäß der EU-Klassifizierung von Interventionskategorien wie getrennte Sektoren behandelt.
- Da im Zeitraum 2000-2006 zehn der EU-12-Mitgliedstaaten im Rahmen des EFRE lediglich drei von sieben Jahren (2004-2006) förderfähig waren, lassen die durchschnittlichen jährlichen Zuweisungen aus dem EFRE¹⁶⁸ ebenfalls Vergleiche zwischen den Mitgliedstaaten zu.

In den Tabellen 14 und 15 in Anhang II wird die Verteilung der EFRE-Mittel nach Ländern und Interventionsbereichen für den vergangenen und den aktuellen Programmplanungszeitraum dargestellt.

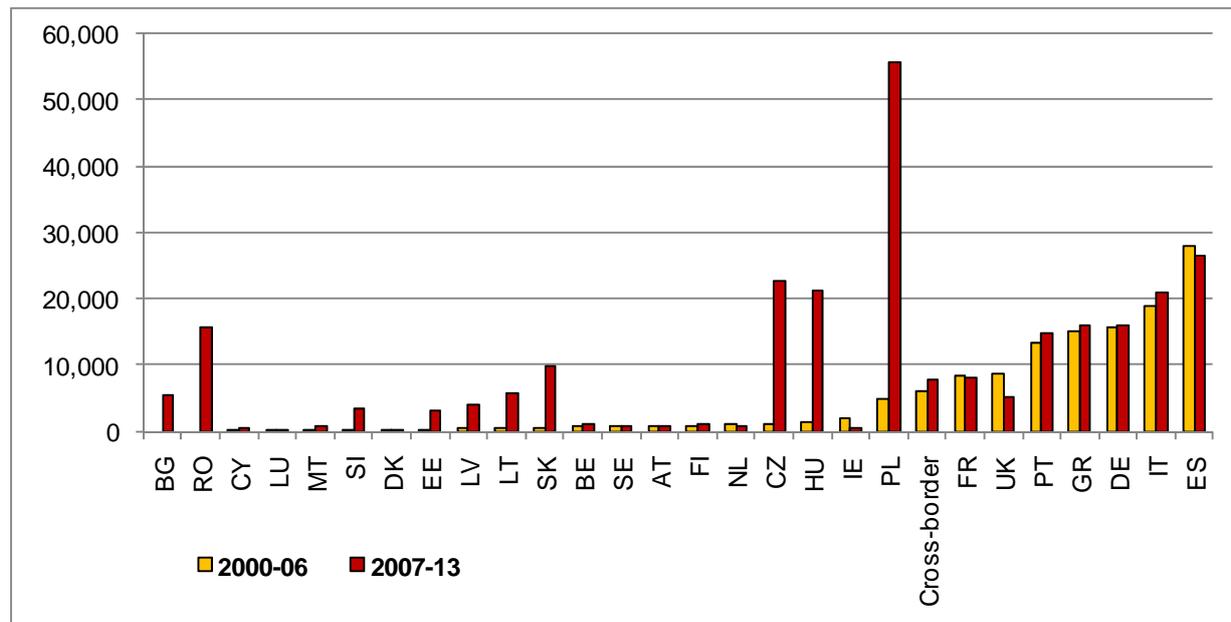
2.2.1. EFRE-Zuweisungen in den beiden Programmplanungszeiträumen

Im **Zeitraum 2000-2006** wurden 123 601 Mio. EUR zwischen den EU-Mitgliedstaaten verteilt. Davon ging der höchste Betrag an Spanien und Italien und der niedrigste an kleine Staaten wie Zypern, Luxemburg und Malta (Abbildung 4). Bei der jährlichen Mittelzuweisung ergibt sich dieselbe Rangfolge.

Die Verteilung zwischen Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse und anderen Sektoren ist ausgewogen; 48 % aller EFRE-Mittel werden für die Infrastruktur und 52 % für andere Bereiche wie Tourismus, Kultur, Stärkung des Humankapitals und der institutionellen Kapazitäten sowie für technische Hilfe eingesetzt. Länder, die EFRE-Mittel bevorzugt im Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse verwenden, sind beispielsweise Spanien, Griechenland, Irland, Litauen, Malta, Polen und Slowenien. Im Gegensatz dazu konzentrieren sich Österreich, Belgien, Finnland, die Niederlande und das Vereinigte Königreich vornehmlich auf andere Bereiche.

¹⁶⁸ Ermittelt durch Teilung der für den Zeitraum 2000-2006 programmierten EFRE-Mittel durch 7 für die EU-15 und durch 3 für die EU-12 (ausgenommen Bulgarien und Rumänien).

Abbildung 4: Gesamtumfang des EFRE (Mio. EUR); 2000-2006 und 2007-2013



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Bei besonderer Betrachtung der Sektoren der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse entfällt mit durchschnittlich 27 % der weitaus größte Anteil der EFRE-Mittel auf Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur. Bei den übrigen Bereichen steht der Umweltschutz mit 19 % auf dem zweiten Rang, gefolgt von sozialen Infrastrukturen und Telekommunikation, die mit 11 % etwa den gleichen Anteil der Investitionen für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse auf sich vereinen.

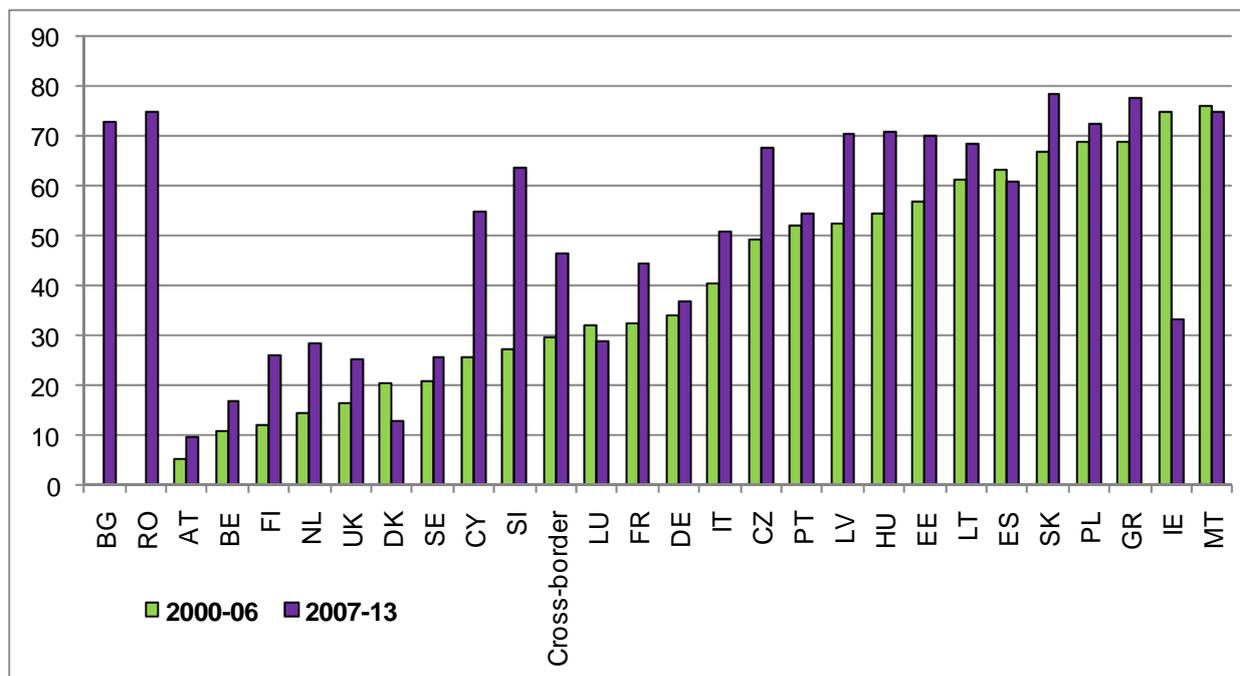
Auf Länderebene investieren insbesondere Länder, die auch für die Förderung aus dem Kohäsionsfonds in Frage kommen, stark in den Verkehrsbereich (z. B. die EU-12, Italien, Griechenland, Spanien, Portugal und Irland), aber auch Dänemark, Frankreich und das Vereinigte Königreich. Die übrigen Länder investieren verstärkt in andere Bereiche wie Telekommunikation in den nordeuropäischen Ländern¹⁶⁹ soziale Infrastrukturen in Estland und Umweltnfrastrukturen in Malta. Investitionen in Energieinfrastrukturen nehmen einen hohen Stellenwert in Österreich (38 % der Zuweisungen für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse), Luxemburg (33%) und Slowenien (22 %) ein, der EU-Durchschnitt liegt dagegen bei 2,75% aller Investitionen im Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse.

Im **Zeitraum 2007-2013** lagen die aus dem EFRE zugewiesenen Finanzmittel mit insgesamt 260 414 Mio. EUR mehr als doppelt so hoch wie im vorangegangenen Zeitraum. Im Vergleich zu allen übrigen Ländern erhält Polen die höchsten Zuweisungen. Spanien steht weiterhin an zweiter Stelle der Empfänger aus dem EFRE, allerdings sind die Zuweisungen von 28 Mio. EUR auf 26 Mio. EUR gesunken. Die höchste Aufstockung ist bei der EU-12 und insbesondere für die Tschechische Republik und Ungarn zu verzeichnen, deren Anteil am EFRE die an Italien zugewiesenen Finanzmittel übersteigt (Abbildung 5). Im Gegensatz dazu nehmen die Anteile der EU-15 entweder leicht zu (wie für Italien, Deutschland, Griechenland, Portugal und Belgien) oder sie gehen leicht (wie für Frankreich oder das bereits erwähnte Spanien) oder deutlich zurück (wie für das Vereinigte Königreich und Irland).

¹⁶⁹ Belgien, Dänemark, Finnland, Niederlande und Schweden.

Innerhalb des Programmplanungszeitraums 2000-2006 ist der aktuelle Anteil des EFRE in den Sektoren der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse gestiegen und liegt nunmehr über dem Anteil in anderen Interventionsbereichen (63 % gegenüber 37 %). In der EU-12 und Griechenland fällt dieser Anteil höher aus. Wie Abbildung 5 zeigt, haben lediglich Irland, Spanien, Luxemburg, Dänemark sowie in eingeschränktem Maße auch Malta den Anteil der EFRE-Mittel im Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse reduziert.

Abbildung 5: Prozentualer Anteil der EFRE-Mittel in den Sektoren, in denen Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse erbracht werden; 2000-2006 und 2007-2013



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Der Stellenwert der Verkehrsinfrastruktur hat in der aktuellen Programmplanungsphase bei den Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse abgenommen und liegt bei 45 % der Gesamtzuweisungen in diesem Bereich. Im Gegensatz dazu ist der Anteil im Umweltschutz- sowie im Risikopräventions- und Energiebereich im Zeitraum 2007-2013 auf 30 % bzw. 6 % gestiegen.

Die EU-12, aber auch einige EU-15-Länder, wie beispielsweise Deutschland, Griechenland und Spanien, investieren einen großen Teil der Mittel (sowohl der insgesamt als auch der lediglich für den Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse aus dem EFRE zugewiesenen Mittel) im Verkehrssektor. Zypern, Malta und Rumänien verwenden etwa ein Drittel ihrer EFRE-Mittel und mehr als 40 % der Mittel für den Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse für Umweltinvestitionen.

In Irland, Luxemburg und Österreich fällt dem Energiesektor mit einem Anteil von über 30 % an den Zuweisungen für den Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse ein besonderer Stellenwert zu. Wie auch im vorangegangenen Zeitraum liegt der Anteil der für den Informationsgesellschaftssektor vorgesehenen Mittel in den nordischen Ländern besonders hoch. So werden diesem Sektor beispielsweise in Dänemark alle EFRE-Mittel für die Sektoren im Bereich der Dienstleistungen von

allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse zugewiesen. Schließlich sind Investitionen in soziale Infrastrukturen von besonderer Bedeutung in den drei baltischen Staaten sowie in Portugal und der Slowakei.

2.2.2. Zuweisungen von EFRE-Mitteln in den einzelnen Sektoren der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse

2.2.2.1. Telekommunikation

Im Zeitraum 2000-2006 beliefen sich die Gesamtzuweisungen aus dem EFRE für den Telekommunikationssektor in den EU-Mitgliedstaaten auf 6445 Mio. EUR. Nahezu die Hälfte dieser Mittel wird mit Griechenland, Italien und Spanien an nur drei Länder vergeben. Werden allerdings alle jährlich aus dem EFRE zugewiesenen Finanzmittel berücksichtigt, so investiert Polen mehr in die Telekommunikationsinfrastrukturen und die Informationsgesellschaft als Spanien. Auch Spanien, Portugal, Frankreich und das Vereinigte Königreich erhalten Zahlungen, die über dem EU-Durchschnitt in Höhe von 257 Mio. EUR liegen. Im Gegensatz dazu wurden Österreich, Dänemark, Estland, Lettland, Slowenien, Zypern, Malta und Luxemburg jeweils weniger als 20 Mio. EUR während des Bezugszeitraums zugewiesen (Abbildung 6). Pro Jahr betrachtet nehmen diese Länder eine ähnliche Position in der Rangfolge ein.

Ein Vergleich der Telekommunikationsausgaben mit dem Anteil der Mittel für die übrigen Sektoren der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse zeigt, wie in Abschnitt 2.2.1 dargelegt, dass der Telekommunikationssektor in den nordischen Ländern zwischen 34 % (Finnland) und 57 % (Dänemark) der EFRE-Mittel für den Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse erhält. In Portugal, Irland, Spanien, Deutschland und der Slowakei liegt der Anteil unter 9 %.

Im Zeitraum 2007-2013 betragen die aus dem EFRE für den Telekommunikationssektor vorgesehenen Mittel 14 604 Mio. EUR. Polen hat mit 3714 Mio. EUR die höchste Summe für diesen Sektor zugewiesen, gefolgt von Italien, Griechenland und Spanien, wie im vorangegangenen Zeitraum, aber auch der Tschechischen Republik und der Slowakei. **Allerdings messen Dänemark, Finnland und Schweden diesem Sektor prozentual gesehen die größte Bedeutung bei (100 %, 56 % bzw. 43 % der Mittel für den Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse, während die meisten der EU-12 weniger als 5 % veranschlagen**, darunter Ungarn, Malta, Rumänien, Estland und Bulgarien. Nicht einmal der in Polen für den Sektor Informationsgesellschaft vorgesehene Betrag liegt über 10 % aller Mittel für den Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse.

Für den **Zeitraum 2000-2006** hat die EK den Maßnahmenbereich „Infrastrukturen im Bereich Telekommunikation und Informationsgesellschaft“ in fünf Unterkategorien unterteilt:

- Basisinfrastrukturen;
- Informations- und Kommunikationstechnologie (einschließlich Sicherheit und Risikoprävention);
- Dienste und Anwendungen für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) (elektronischer Geschäftsverkehr, Aus-/Weiterbildung, Vernetzung);
- Dienste und Anwendungen für den Bürger (Gesundheit, Verwaltung, Bildung);

- Sonstige¹⁷⁰.

Eine Gruppe von Ländern hat beschlossen, die Gesamtheit der Telekommunikationsmittel für einen einzigen Teilsektor zu verwenden. So legten Irland und Lettland den Schwerpunkt jeweils auf die Informations- und Kommunikationstechnologie bzw. Basisinfrastrukturen; Zypern und die Slowakei konzentrierten sich auf Dienste und Anwendungen für den Bürger; Dänemark, Luxemburg, Schweden und Slowenien wiesen alle Mittel dem letzten Teilsektor (v) zu.

Andere Länder (darunter Österreich, Finnland, Ungarn und Litauen) verteilen den größten Teil ihrer Mittel üblicherweise auf zwei Sektoren, nämlich Dienste und Anwendungen für den Bürger, für KMU und Basisinfrastrukturen.

Es gibt ebenfalls Länder, wie beispielsweise Deutschland, Italien, die Niederlande, Polen und das Vereinigte Königreich, die keine spezifischen Prioritäten bei den Teilsektoren haben und einen gewissen Anteil oder die Mehrheit ihrer Mittel auf alle Teilsektoren verteilen.

Für den Zeitraum **2007-2013** wurde die folgende, leicht geänderte Aufteilung der Teilsektoren vorgenommen:

- Telefoninfrastrukturen (einschließlich Breitbandnetze);
- IKT (einschließlich Sicherheit und Risikoprävention), wie im Zeitraum 2000-2006;
- IKT – Transeuropäische Netze;
- Dienste und Anwendungen für KMU (elektronischer Geschäftsverkehr, Aus-/Weiterbildung, Vernetzung), wie im Zeitraum 2000-2006;
- Andere Maßnahmen zur Verbesserung des Zugangs von KMU zur IKT und deren effiziente Nutzung;
- Dienste und Anwendungen für den Bürger (Gesundheit, Verwaltung, Bildung), wie im Zeitraum 2000-2006.

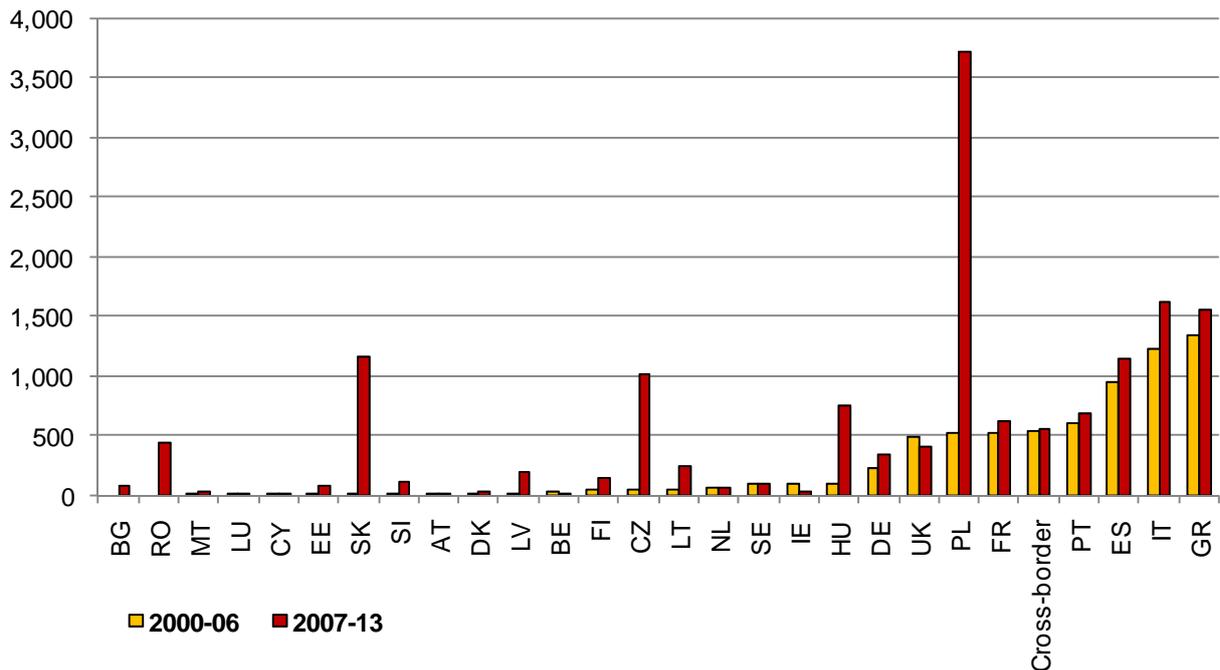
Die Mittelverteilung im Bereich der Teilsektoren hat sich verändert. Lediglich Zypern und Malta weisen einem einzigen Interventionsbereich wie Diensten und Anwendungen für den Bürger mehr als 90 % (100 % bzw. 93 %) zu. Die Schwerpunkte dieser Länder haben sich im Laufe der Zeit nicht geändert und im Falle Maltas sogar weiter verstärkt.

Im Gegensatz dazu verteilen die übrigen EU-Mitgliedstaaten ihre Telekommunikationsmittel auf mindestens zwei und in einigen Fällen sogar auf alle Bereiche. Zu den Sektoren mit dem höchsten durchschnittlichen Mittelanteil in der EU zählen Dienste und Anwendungen für den Bürger und IKT; das transeuropäische Netz für Informations- und Telekommunikationstechnologien erhält in allen Mitgliedstaaten die geringsten Mittelzuweisungen (3 % im EU-Durchschnitt); in Luxemburg liegen sie mit 20 % am höchsten.

Bei den aus dem EFRE für den Teilsektor Telekommunikation zugewiesenen Mitteln lässt sich für die verschiedenen Gruppen (nordische Länder, EU-15 und EU-12) kein eindeutiges und einheitliches Vergabemuster ausmachen.

¹⁷⁰ Trägt innerhalb des Interventionsbereichs den Code „32“.

Abbildung 6: Gesamtzuweisungen aus dem EFRE (in Mio. EUR) für den Telekommunikationssektor; 2000-2006 und 2007-2013



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

2.2.2.2. Soziale Infrastrukturen

Für den Interventionsbereich soziale Infrastrukturen und öffentliche Gesundheit werden aus dem EFRE Mittel in etwa der gleichen Höhe wie für den Telekommunikationssektor zugewiesen. Im Zeitraum 2000-2006 lag dieser Betrag bei insgesamt 6662 Mio. EUR, was 11 % aller Investitionen im Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse und 5 % aller EFRE-Mittel ausmacht. Insgesamt werden 75 % aller Mittel in diesem Sektor an lediglich drei Länder vergeben, nämlich Spanien, Portugal und Griechenland (Abbildung 7). Ferner investiert Portugal im Vergleich zu den übrigen EU-Mitgliedstaaten den größten Anteil der Mittel für den Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse (26,88 %) in soziale Infrastrukturen. Dieser Anteil liegt allerdings in einigen EU-12-Staaten noch höher: Estland (63 %), Zypern (39 %), Ungarn (33 %), Litauen (27 %). Die niedrigsten Investitionen in soziale Infrastrukturen (unter 3 %) sind neben Slowenien in einigen EU-15-Staaten zu verzeichnen (z. B. Belgien, Deutschland, Irland, Luxemburg).

In den übrigen Sektoren sind die aus dem EFRE finanzierten Investitionen in soziale Infrastrukturen im Zeitraum 2007-2013 auf 16 252 Mio. EUR gestiegen. Die EU-12-Länder haben den höchsten Anstieg bei den jährlichen Zuweisungen zu verzeichnen. Polen und Ungarn haben die jährlichen Zuweisungen um mehr als das Fünffache, die Slowakei um das Achtfache und die Tschechische Republik um mehr als das Elffache gesteigert. Allerdings messen diese Länder dem Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse nicht den höchsten Stellenwert bei. Die drei baltischen Staaten und Portugal investieren zwischen 19 % und 35 % der Mittel für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse in soziale Infrastrukturen, die Finanzierung fällt allerdings geringer als in anderen Mitgliedstaaten aus.

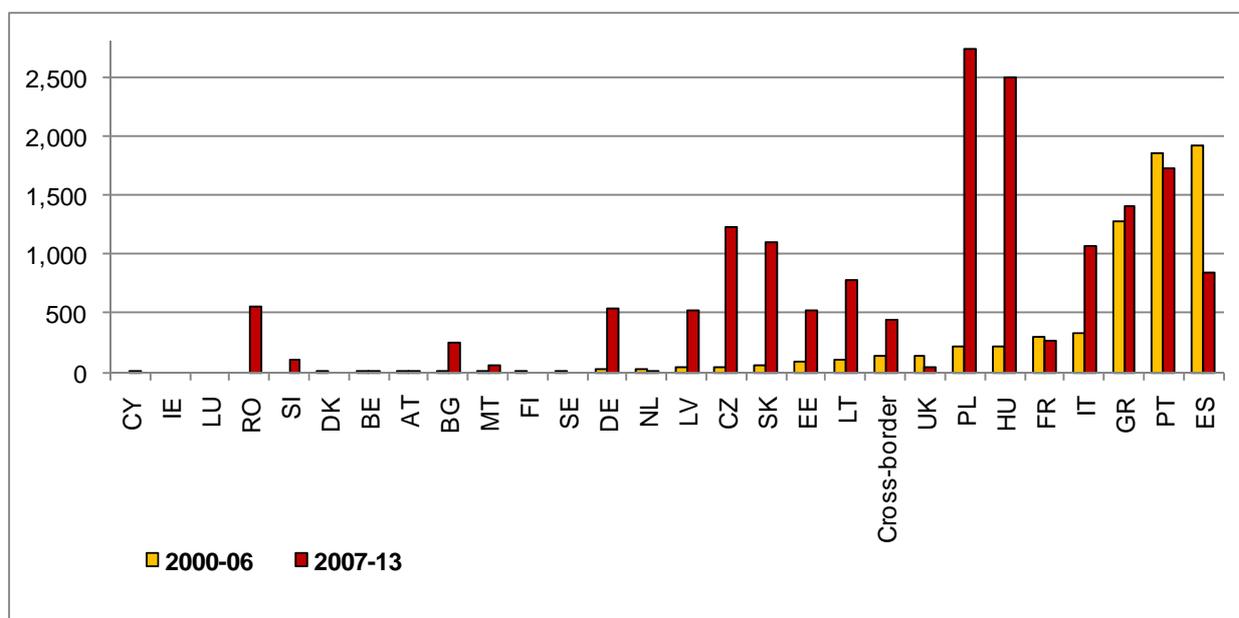
Mit Blick auf den vorangegangenen Zeitraum ist ein Anstieg der Investitionen in diesem Sektor lediglich für die EU-12 zu verzeichnen, wohingegen in der EU-15 ein allgemeiner

Rückgang festzustellen ist (z. B. in Österreich, Portugal und dem Vereinigten Königreich), der in einigen Fällen sogar recht deutlich ausfällt (z. B. in Spanien). Einige Mitgliedstaaten (beispielsweise alle nordischen Staaten) ziehen ihre Zuweisungen sogar zurück. Lediglich Italien und Deutschland haben die jährlichen Mittelzuweisungen auch prozentual deutlich erhöht.

Im Gegensatz zum Zeitraum 2000-2006 verteilen sich die Investitionen im Bereich soziale Infrastrukturen während des aktuellen Zeitraums auf die folgenden fünf Teilsektoren:

- Bildungsinfrastruktur;
- Gesundheitsinfrastruktur;
- Kinderbetreuungsinfrastruktur;
- Wohnungsbauinfrastruktur;
- Sonstige soziale Infrastrukturen.

Abbildung 7: Gesamtzuweisungen aus dem EFRE (in Mio. EUR) für den Sektor soziale Infrastrukturen; 2000-2006 und 2007-2013



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

In der Mehrheit der Mitgliedstaaten wird dem Teilsektor Bildung Vorrang eingeräumt, auf den 42 % der Gesamtinvestitionen in soziale Infrastrukturen entfallen. In Österreich, Zypern und dem Vereinigten Königreich liegt dieser Anteil bei 100 %, gefolgt von Deutschland und Frankreich mit 92 % bzw. 77 %. Im Gegensatz dazu werden in den nordischen Staaten (beispielsweise in Dänemark, Finnland, Schweden), in Irland, Belgien und Luxemburg keine EFRE-Mittel im Bildungsbereich investiert. In Ungarn ist offenbar die Gesundheitsinfrastruktur mit 53 % der Investitionen von vorrangiger Bedeutung, und auch in Bulgarien, der Tschechischen Republik, Malta und Polen verfügt sie über einen hohen Stellenwert.

Wohnen, Kinderbetreuung und andere Infrastrukturen sind normalerweise von nachgeordneter Bedeutung. Ausnahmen bilden hier jedoch Belgien, das alle sozialen Investitionen im Teilsektor Kinderbetreuungsinfrastruktur tätigt, oder die Niederlande und

Slowenien, die die EFRE-Mittel vorrangig für die Finanzierung anderer Formen von sozialen Infrastrukturen nutzen, die nicht in die übrigen Teilsektoren fallen.

Angesichts der Tatsache, dass die Teilsektoren erst 2007 eingeführt wurden, lässt sich nicht ermitteln, ob sich die Prioritäten im aktuellen gegenüber dem vorangegangenen Programmplanungszeitraum verändert haben. Allerdings werden gewisse Strukturen deutlich. **Für die EU-12 ist insbesondere im Bereich der sozialen Infrastrukturen eine Erhöhung der Mittelzuweisungen festzustellen, doch anteilmäßig sind die Zuweisungen in diesem Sektor im Vergleich zu anderen Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse gestiegen. Im Gegensatz dazu haben zahlreiche EU-15-Staaten ihre Zuweisungen für soziale Infrastrukturen verringert oder sogar zurückgenommen. In der Regel fließen die EFRE-Mittel sowohl in der EU-12 als auch in der EU-15 in die Finanzierung von Einrichtungen der Bildungsinfrastruktur.**

2.2.2.3. Umwelt

Im Zeitraum 2000-2006 entfiel auf den Umweltsektor der zweithöchste Anteil der EFRE-Mittel nach dem Verkehrssektor (11 329 Mio. EUR)¹⁷¹. Spanien hat diesem Sektor mit 4290 Mio. EUR die größte Summe zugewiesen, gefolgt von Italien (1938 Mio. EUR) und Deutschland (1498 Mio. EUR). Im Gegensatz dazu haben Zypern, Estland, Luxemburg und Schweden offensichtlich kein Interesse an Investitionen in Umweltinfrastrukturen, da sie diesem Bereich im gesamten Zeitraum durchschnittlich weniger als 5 Mio. EUR zugeteilt haben (Abbildung 8).

Allerdings zeigt ein Vergleich der anteilmäßigen Mittelzuweisungen im Umweltsektor mit den Gesamtzuweisungen in den übrigen Sektoren der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse, dass **die Länder mit den geringsten Mittelzuweisungen in einigen Fällen dem Umweltsektor die größte Bedeutung beimessen**. Während die Mittelzuweisungen in Spanien, Italien und Deutschland mit 24-28 % über dem EU-Durchschnitt liegen, ist ihr Anteil in Luxemburg und Malta mit 33 % bzw. 54 % (9 Mio. EUR) an den Gesamtinvestitionen im Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse sogar noch höher.

Polen erhält unter den EU-12-Staaten die höchsten und innerhalb der gesamten EU eine der höchsten jährlichen Mittelzuweisungen.

Wie in anderen Sektoren sind die Mittelzuweisungen im Umweltsektor innerhalb des aktuellen Programmplanungszeitraums gestiegen (48 861 Mio. EUR), allerdings ist in diesem Fall (im Unterschied zum Telekommunikationssektor) parallel zum Mittelanstieg auch eine prozentuale Zunahme des Anteils an allen Sektoren der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse (von 19 % auf 30 %) zu verzeichnen. **Mit Ausnahme von Irland und Deutschland haben alle Länder ihre Investitionen in Umweltinfrastrukturen erhöht. Der höchste Anstieg ist in der EU-12 zu verzeichnen**, darunter in Polen, Ungarn und der Tschechischen Republik. Der Anstieg in der EU-15 fällt dagegen deutlich geringer aus. Die einzige Ausnahme bildet hier Spanien.

¹⁷¹ Im Zeitraum 2000-2006 umfasst der Umweltsektor gemäß der Verordnung die folgenden Teilsektoren: Luft; Lärm; Trinkwasser (Sammlung, Speicherung, Behandlung und Verteilung); Abwasser, Abwasserbehandlung; Hausmüll und Industrieabfälle (einschließlich Krankenhaus- und Sonderabfälle); Umweltinfrastrukturen (einschließlich Wasser).

Zypern¹⁷², Luxemburg und Malta investieren den größten Teil ihrer EFRE-Mittel (zwischen 44 % und 66 %) im Umweltsektor, obgleich sie vergleichsweise geringere Mittelzuweisungen erhalten. Rumänien, Spanien und Belgien haben ebenfalls einen ähnlich hohen Anteil, Österreich, Finnland, Irland und Schweden dagegen weniger als 20 % zugewiesen, und die von Dänemark für den Umweltsektor zugeteilten Mittel waren zu vernachlässigen¹⁷³.

Eine Gruppe von Ländern (u. a. Dänemark, Luxemburg, Schweden und Slowenien) hat ihre gesamten Mittelzuweisungen im Teilssektor Umweltinfrastrukturen investiert. Für Finnland, Spanien und Frankreich war ebenfalls ein hoher, für die übrigen Länder und insbesondere die EU-12 dagegen ein geringerer (wenn nicht zu vernachlässigender) Anteil zu ermitteln. Österreich, Griechenland, Litauen, Lettland, Portugal und das Vereinigte Königreich messen den Teilssektoren Trinkwasser, Abwasser und Abwasserbehandlung eine gewisse Bedeutung bei. Ferner investieren die Tschechische Republik, Deutschland und Ungarn mehr als 50 % im Teilssektor Abwasser und Abwasserbehandlung. Im Gegensatz dazu entfällt in Belgien, Estland, Irland und den Niederlanden der größte Teil der Umweltinvestitionen auf den Teilssektor Hausmüll und Industrieabfälle.

Mit Ausnahme von Malta, Polen und der Slowakei haben die übrigen Mitgliedstaaten nur geringe Beträge in Maßnahmen zur Vermeidung von Luftverschmutzung und Lärmbelästigung investiert.

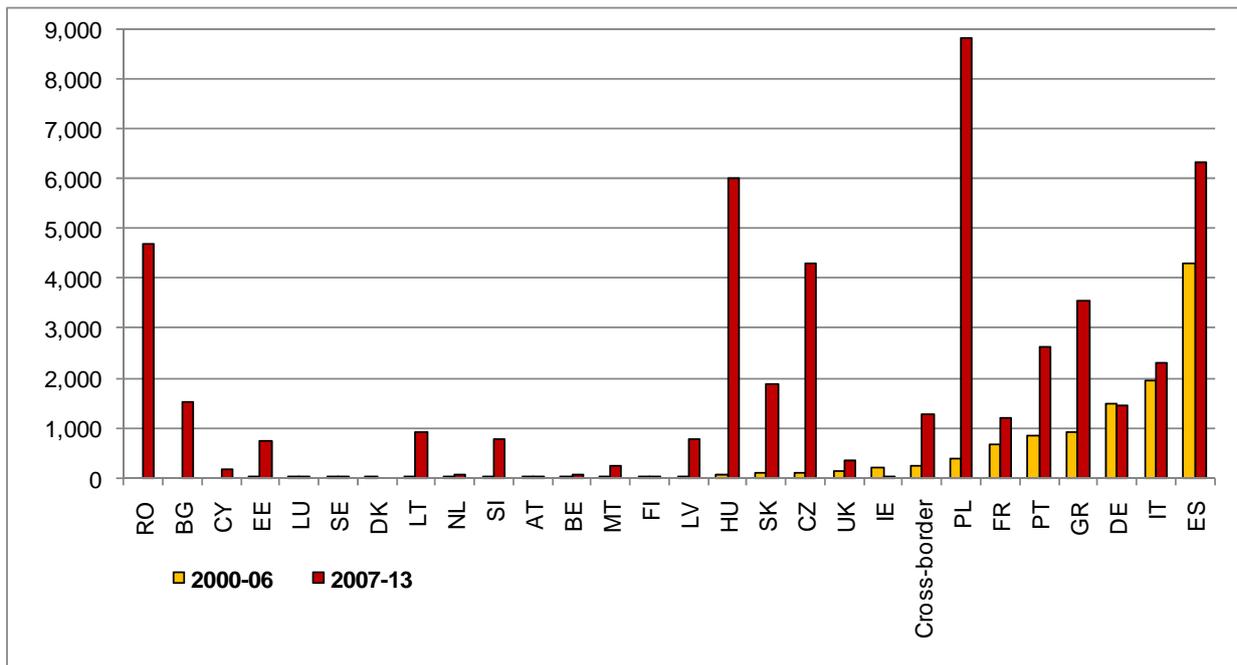
Für den aktuellen Programmplanungszeitraum wurde der Umweltsektor erweitert, um nicht nur Infrastrukturen, sondern auch Maßnahmen für den Umweltschutz und die Risikoprävention zu berücksichtigen¹⁷⁴.

¹⁷² Interessanterweise hat Zypern im vorangegangenen Programmplanungszeitraum keine EFRE-Mittel im Umweltsektor investiert.

¹⁷³ Im vorangegangenen Programmplanungszeitraum hat Dänemark (nach dem Telekommunikationssektor) den zweithöchsten Anteil der Mittel für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse in den Umweltsektor investiert.

¹⁷⁴ Die neuen Teilssektoren lauten wie folgt: Anpassung an den Klimawandel und Milderung seiner Auswirkungen; Sanierung belasteter Industriegelände und Flächen; Förderung der Biodiversität und des Naturschutzes; Förderung des umweltfreundlichen Nahverkehrs; Risikoverhütung; Sonstige Umweltschutz- und Risikoverhütungsmaßnahmen.

Abbildung 8: Gesamtzuweisungen aus dem EFRE (in Mio. EUR) für den Umweltsektor; 2000-2006 und 2007-2013



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Aus einer Untersuchung der einzelstaatlichen Mittelzuweisungen auf Ebene der Teilsektoren geht klar hervor, dass die **EU-12 ihre Investitionen auf Umweltinfrastrukturen konzentriert**, wobei der Schwerpunkt auf der Wasserbewirtschaftung und -verteilung (u. a. Lettland und Slowenien), der Abwasserbehandlung (u. a. Bulgarien, Tschechische Republik, Ungarn, Polen und Slowakei) und der Bewirtschaftung von Hausmüll und Industrieabfällen (u. a. Zypern, Litauen, Malta und Slowenien) liegt. **Im Gegensatz dazu konzentrieren die EU-15-Staaten ihre Investitionen auf eine erst kürzlich eingeführte Gruppe von Teilsektoren: Sanierung belasteter Industriegelände und Flächen (u. a. die Niederlande und das Vereinigte Königreich), Förderung der biologischen Vielfalt und des Naturschutzes (u. a. Belgien), Förderung des umweltfreundlichen Nahverkehrs (u. a. Irland und Schweden) und Risikoprävention (u. a. Österreich und Deutschland).**

Einige Länder investieren sowohl in Umweltinfrastrukturen als auch in Umweltschutz- und Risikopräventionsmaßnahmen. Dazu gehören Ungarn und Malta (EU-12) sowie Griechenland und Italien (EU-15). Malta beispielsweise verteilt seine Mittelzuweisungen auf die Teilsektoren Bewirtschaftung von Hausmüll, Risikoprävention und Sanierung belasteter Industriegelände und Flächen. Spanien bildet erneut eine Ausnahme von dieser Regel, da es sich vorrangig auf Wasserbewirtschaftung und -verteilung sowie auf Abwasserbehandlung konzentriert.

Für Maßnahmen zur Bekämpfung von Luftverschmutzung und Lärmbelästigung sowie zur Milderung der Auswirkungen des Klimawandels wird in allen EU-Mitgliedstaaten der geringste Anteil veranschlagt.

2.2.2.4. Energie

Die Energieinfrastruktur erhält von allen Bereichen der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse auch anteilig die geringsten Mittelzuweisungen aus dem EFRE¹⁷⁵. Im Zeitraum 2000-2006 wurden in diesem Sektor in allen Mitgliedstaaten insgesamt 1649 Mio. EUR und 2,75 % aller Zuweisungen im Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse investiert. In Portugal, Italien und Spanien sind die höchsten Zuweisungen (zwischen 226 Mio. EUR und 387 Mio. EUR) (Abbildung 9) zu verbuchen. Pro Jahr gerechnet nimmt Polen ebenfalls umfangreiche Investitionen vor. Zahlreiche Länder haben im gesamten Zeitraum weniger als 10 Mio. EUR investiert. Dazu gehören Zypern, Estland, Malta, Slowenien und die Slowakei (EU-12) und Dänemark, Finnland, Luxemburg, die Niederlande und Schweden (EU-15). Doch ungeachtet der relativ geringen prozentualen Zuweisungen fällt dem Energiesektor in Luxemburg und Slowenien, die mit Investitionen in Höhe von 33 % bzw. 22 % der Gesamtzuweisungen für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse in diesem Bereich deutlich über dem EU-Durchschnitt liegen, eine grundlegende Bedeutung zu. Mit einem Anteil von 38 % räumt Österreich als einziges Land dem Energiesektor (nach dem Telekommunikationssektor) in allen Bereichen der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse die höchste Priorität bei.

Im Zeitraum 2007-2013 stiegen die für den Energiesektor vorgesehenen Mittel um das Zehnfache auf insgesamt 10 423 Mio. EUR und der Anteil an allen Sektoren der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse um das Dreifache auf 6,32 %. Mittlerweile investieren Polen, Italien und die Tschechische Republik den größten Teil ihrer EFRE-Mittel in diesem Sektor.

Prozentual gesehen misst eine Gruppe von Ländern der EU-15, die für eine Förderung aus dem Kohäsionsfonds nicht in Frage kommen, dem Energiesektor die größte Bedeutung bei. So investieren Österreich und Irland den größten Anteil der Mittel im Energiesektor (45 % bzw. 30 %). Darüber hinaus verteilen Luxemburg, die Niederlande, Schweden und das Vereinigte Königreich mehr als 20 % der Mittel auf Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse. Mit Ausnahme von Dänemark weisen Kohäsionsländer wie Spanien, Italien, Zypern, Estland, Griechenland, Ungarn, Lettland, Portugal und die Slowakei die geringsten Anteile auf.

Die meisten EU-Mitgliedstaaten (sowohl EU-15 als auch EU-12) konzentrieren die Mehrzahl ihrer Investitionen auf einen einzigen Teilsektor. In Österreich, Finnland, Malta und Polen wird erneuerbaren Energiequellen die oberste Priorität eingeräumt. Energieeffizienz dagegen erfreut sich in Irland, Lettland und den Niederlanden eines hohen Stellenwerts. Dänemark, Luxemburg, Portugal, Schweden und Slowenien legen den Schwerpunkt auf Energieinfrastrukturen. Spanien und Griechenland schließlich konzentrieren sich vorrangig auf Strom, Gas, Mineralöl und feste Brennstoffe.

Eine Minderheit der Mitgliedstaaten verteilt die Mittel auf 3-4 Teilsektoren, darunter Belgien, Estland, Frankreich, die Slowakei und das Vereinigte Königreich.

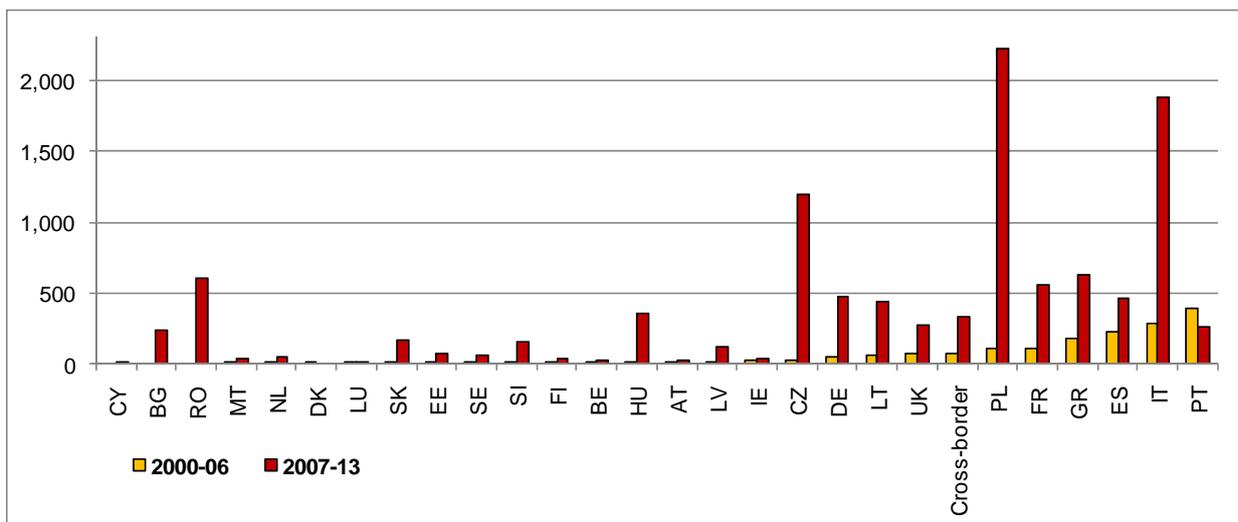
¹⁷⁵ Im Programmplanungszeitraum 2000-2006 war der Energiesektor in vier Teilsektoren unterteilt: Strom, Gas, Mineralöl, feste Brennstoffe; Infrastrukturen im Energiebereich (Erzeugung und Verteilung); Erneuerbare Energiequellen (Sonnenenergie, Windkraft, Wasserkraft, Biomasse); Energieeffizienz, Kraft-Wärme-Kopplung, Energiekontrolle.

Im Durchschnitt wurde der größte Anteil der Mittel im Zeitraum 2000-2006 in erneuerbare Energiequellen investiert, die geringsten Investitionen entfielen dagegen auf den Teilsektor Strom.

Im Zeitraum wird eine andere Einteilung der Teilsektoren vorgenommen, um Investitionen nach Energiequellen und nach dem Kriterium zu unterscheiden, ob sie nationale oder transeuropäische Netzwerke betreffen¹⁷⁶.

Zu den Teilsektoren mit dem höchsten Anteil gehörten Energieeffizienz und erneuerbare Energiequellen (von den vier Teilsektoren im Bereich Energiequellen). In Sonnenenergie und Energie aus Biomasse wird in den EU-Mitgliedstaaten am häufigsten investiert, insbesondere in Zypern, Belgien, Österreich und Ungarn. Nur einige wenige Länder verwenden die EFRE-Mittel noch für die Förderung nichterneuerbarer Energiequellen oder nationaler oder transeuropäischer Infrastrukturen. Dazu gehören Spanien, das neben erneuerbarer Sonnenenergie und Energieeffizienz in Elektrizität und Erdgas (TEN-E) investiert, während Polen unter allen EU-Mitgliedstaaten den größten Anteil für Erdölerzeugnisse zuweist.

Abbildung 9: Gesamtuweisungen aus dem EFRE (in Mio. EUR) für den Energiesektor; 2000-2006 und 2007-2013



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

2.2.2.5. Verkehr

Verkehr ist der wichtigste Sektor aus dem Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse, der von den EU-Mitgliedstaaten aus dem EFRE finanziert wird. Von den etwa 33 789 Mio. EUR, die die Mitgliedstaaten im Zeitraum 2000-2006 für den Verkehrssektor erhielten, wurden 80 % an nur fünf Länder vergeben, nämlich Spanien, Griechenland, Italien, Deutschland und Portugal (Abbildung 10). Die EU-12-Staaten haben deutlich geringere Summen erhalten, da sie erst 2004 der Europäischen Union beigetreten sind. Bei jährlichen Mittelzuweisungen für den Verkehrssektor erhält Polen höhere Beträge als die meisten der EU-15-Staaten.

¹⁷⁶ Elektrizität/Elektrizität TEN-E; Erdgas/Erdgas TEN-E; Mineralölerzeugnisse/Mineralölerzeugnisse TEN-E; Erneuerbare Energien: Wind; Erneuerbare Energien: Sonne; Erneuerbare Energien: Biomasse; Erneuerbare Energien: Wasserkraft, Erdwärme u. a.; Energieeffizienz, Kraft-Wärme-Kopplung, Energiemanagement.

Prozentual gesehen tätigen die EU-15-Länder (u. a. Irland, Deutschland, Griechenland und Spanien) nach wie vor den größten Teil ihrer Investitionen (58-77 %) im Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse im Verkehrssektor. Im Gegensatz dazu verteilen Österreich, Dänemark und Luxemburg weniger als 17 % aller Finanzmittel für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse.

Im gegenwärtigen Zeitraum werden im Verkehrssektor 74 734 Mio. EUR vergeben. Hier lässt sich **mit einem deutlichen Anstieg der jährlichen Mittelzuweisungen für den Verkehrssektor in der EU-12 und einem Rückgang in der EU-15 ein gegenteiliger Trend feststellen**. Polen, Ungarn und die Tschechische Republik haben die für den Verkehrssektor bereitgestellten Mittel im Vergleich zum vorangegangenen Zeitraum um das Fünf-, Sieben- bzw. Zehnfache aufgestockt. Trotz eines leichten Rückgangs nehmen Spanien und Griechenland in der EU nach wie vor die höchsten Mittelzuweisungen im Verkehrssektor vor, obgleich sie von osteuropäischen Ländern eingeholt und übertroffen wurden. Der Anteil der Verkehrssektor-Investitionen an den Investitionen in allen Bereichen der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse liegt bei etwa 45 % und damit 11 % unter dem des Zeitraums 2000-2006. Mit Ausnahme von Bulgarien und Rumänien, die im Zeitraum 2000-2006 keine EFRE-Mittel erhalten haben, wurde in folgenden Ländern der Anteil der im Verkehrssektor investierten EFRE-Mittel aufgestockt: Österreich (+1,74 %), Belgien (+2,63 %) sowie insbesondere Estland (+7,23 %) und Slowenien (+24,07 %). In allen übrigen Ländern ist dieser Anteil entweder leicht zurückgegangen, wie in Zypern, Litauen und Malta (um weniger als 2 %) oder deutlich, wie in Irland (-56,39 %), Griechenland (-22,27 %), dem Vereinigten Königreich (-20,43 %) und den Niederlanden (-19,68 %). Dänemark und Luxemburg haben sich entschieden, im Zeitraum 2007-2013 keine EFRE-Mittel im Verkehrssektor zu vergeben.

Der Verkehrssektor kann in zahlreiche Teilsektoren unterteilt werden, um zu verdeutlichen, für welche Anlagen der Verkehrsinfrastruktur die Mittel verwendet werden¹⁷⁷.

In den EU-Mitgliedstaaten werden die Finanzmittel vorrangig für die Straßeninfrastruktur verwendet. Dazu gehören Autobahnen (Griechenland), Bundesstraßen (Estland) sowie Land- und Gemeindestraßen (Ungarn und insbesondere Zypern). In Fahrradwege wird in der Regel kaum oder gar nicht investiert. Einzige Ausnahme bilden hier die Niederlande, die nahezu 20 % aller Investitionen im Verkehrssektor auf diesen Teilsektor konzentrieren. Schiene und städtischer Nahverkehr erhalten in den EU-Mitgliedstaaten 11 % bzw. 9 % aller Mittelzuweisungen im Verkehrssektor. Der höchste Anteil für die Schiene ist mit 31 % in Spanien und mit 36 % in Italien und für den städtischen Nahverkehr mit 31 % in Irland und 32 % in Lettland zu verzeichnen. In den übrigen Teilsektoren tätigen die EU-Mitgliedstaaten mit wenigen Ausnahmen nur geringe Investitionen. Im Zeitraum 2000-2006 gehörten Flughäfen und Donaubrücken zu den österreichischen Prioritäten. Estland gibt 40 % der Mittel für Häfen und Schifffahrtswege aus. In Finnland, Portugal und den Niederlanden sind umfassende Investitionen in kombinierte Verkehrssysteme zu verzeichnen. In intelligente Verkehrssysteme wie beispielsweise Systeme zur Einführung von Informations- und Kommunikationstechnologien in der Verkehrsinfrastruktur und den Fahrzeugen investieren nur wenige Länder und nur Polen in umfangreicher Höhe¹⁷⁸.

¹⁷⁷ Im Zeitraum 2000-2006 hat die EK folgende Aufschlüsselung nach Teilsektoren vorgenommen: Flughäfen; Häfen; Autobahnen; Bundesstraßen; Land- und Gemeindestraßen; Fahrradwege; Sonstige Straßen; Schiene; Schifffahrtswege; Kombinierte Transportmittel; Städtischer Nahverkehr; Intelligente Beförderungssysteme; Sonstige Verkehrsinfrastrukturen.

¹⁷⁸ In Polen werden mehr als 17 % der Gesamtinvestitionen im Verkehrsbereich für diesen spezifischen Teilsektor verwendet.

Im Programmplanungszeitraum 2007-2013 werden die unspezifischen Teilsektoren „sonstige Straßen“ und „sonstige Verkehrsinfrastrukturen“ nicht fortgeführt, und es wurden neue Teilsektoren für Autobahnen, den Schienenverkehr, Binnenwasserwege und kombinierte Verkehrssysteme eingeführt, um zwischen nationalen Infrastrukturen und transeuropäischen Verkehrsverbindungen zu unterscheiden. Ferner wurde der neue Teilsektor „Rollendes Material“ (einzelstaatlich und TEN-V) geschaffen.

Wie bereits im vorangegangenen Zeitraum steht die Straßeninfrastruktur nach wie vor im Mittelpunkt des Interesses der Mitgliedstaaten. Von allen Teilsektoren entfällt der größte Teil der Finanzmittel (14 % des EU-Durchschnitts) auf die transeuropäischen Autobahnen. Insbesondere die EU-12, aber auch Griechenland investieren vorzugsweise in Autobahnen. Investitionen in TEN-V-Vorhaben fallen in der Regel höher aus als in die entsprechenden nationalen Autobahnvorhaben (um fast 6 %). Bundesstraßen bilden den Schwerpunkt in Irland, Litauen und Ungarn, in Deutschland und Belgien dagegen Land- und Gemeindestraßen, und in den Niederlanden nehmen Investitionen in Fahrradwege einen wichtigen Stellenwert ein.

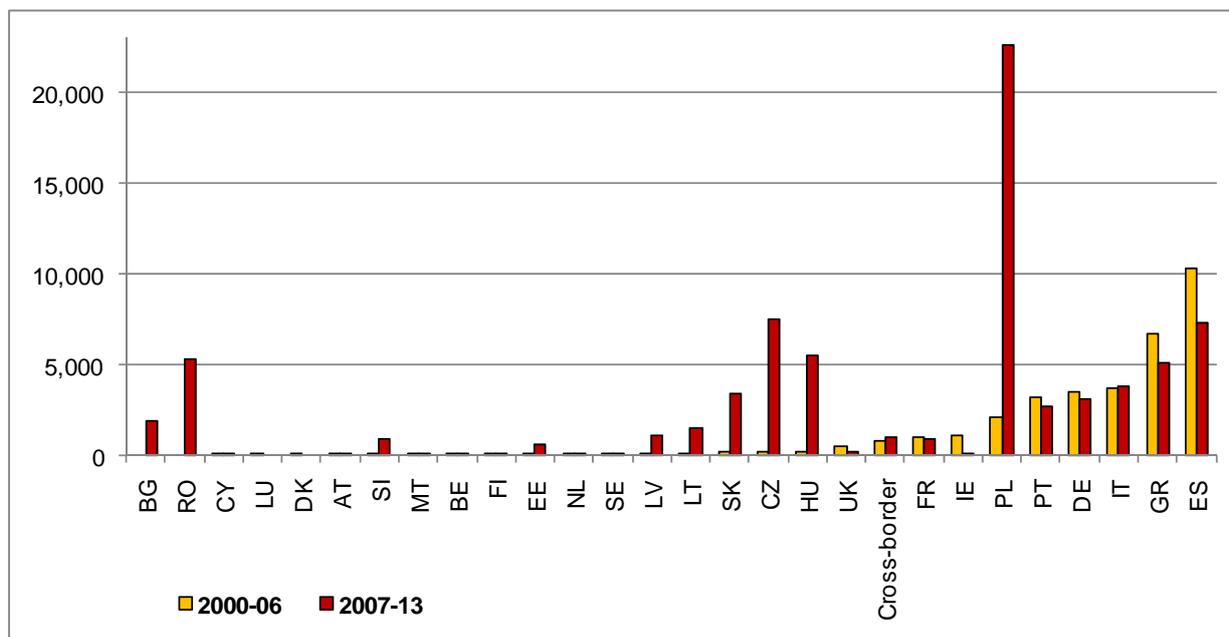
Sowohl dem nationalen als auch dem transeuropäischen Schienenverkehr fällt eine größere Bedeutung als dem Autobahnverkehr zu, da die beiden Bereiche 8 % bzw. 16 % aller Mittel für den Verkehrssektor auf sich vereinen. Die EU-12 und Spanien nehmen den größten Teil ihrer Investitionen im Teilsektor Schienenverkehr (TEN-V) vor, während Österreich, Italien und Frankreich Investitionen in innerstaatliche Schienennetze vorziehen.

Auf den kombinierten Verkehr und auf Häfen entfällt ebenfalls ein beträchtlicher Anteil der Mittel (etwa 8 % der für den Verkehrssektor vorgesehenen Mittel). Insbesondere multimodalen Infrastrukturen fällt in vielen Ländern der EU-15, darunter Belgien, das Vereinigte Königreich und Finnland, eine besondere Bedeutung zu. Im Gegensatz dazu nehmen Österreich und Zypern umfangreiche Investitionen in Häfen vor.

Nur sehr wenige Länder verwenden EFRE-Mittel zur Finanzierung des städtischen Nahverkehrs und von intelligenten Verkehrssystemen. Die übrigen Teilsektoren verfügen in den meisten Mitgliedstaaten nur über eine eingeschränkte Bedeutung. Allerdings ist anzumerken, dass Polen sowie Schweden und Österreich nach wie vor umfangreiche Investitionen in intelligente Verkehrssysteme vornehmen, während Estland, Lettland und die Niederlande den Schwerpunkt eher auf den städtischen Nahverkehr legen.

Kurz gesagt ist der Stellenwert der Verkehrsinfrastrukturen zwar in beinahe allen EU-Mitgliedstaaten im Vergleich zu anderen Bereichen der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse zurückgegangen, doch erhält der Verkehrssektor nach wie vor den größten Anteil der EFRE-Mittel. Die höchsten Investitionen wurden von der EU-12 vorgenommen, während die EU-15 ihre Mittelzuweisungen für den Verkehrssektor eher gesenkt hat. Auf der Ebene der Teilsektoren bilden **Schieneverkehr und Autobahnen den Hauptschwerpunkt für die meisten Mitgliedstaaten, wobei die EU-12 den transeuropäischen Netzen den Vorrang einräumt.**

Abbildung 10: Gesamtzuweisungen aus dem EFRE (in Mio. EUR) für den Verkehrssektor; 2000-2006 und 2007-2013



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

2.3. EFRE-Fördermittel für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit spielt für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der EU eine wichtige Rolle, da sie dazu beiträgt, Hindernisse, die einer harmonischen Integration im Wege stehen, zu beseitigen und einen effizienten wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der einzelnen Gebiete innerhalb der Europäischen Gemeinschaft und zwischen der EU und den angrenzenden Drittstaaten zu erreichen.

Die Strategie für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wurde im Zeitraum 2000-2006 durch die Initiative INTERREG III¹⁷⁹ und ihre drei Ausrichtungen¹⁸⁰ umgesetzt.

Die Prioritäten der INTERREG-Maßnahme im Zeitraum 2000-2006, die in den Leitlinien der Kommission aufgeführt¹⁸¹ und für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse von Belang sind, lauteten: Zusammenarbeit in den Bereichen Forschung, technologische Entwicklung, Bildung, Kultur, Kommunikation, Gesundheit und

¹⁷⁹ Die Leitlinien wurden von der Kommission am 28. April 2000 gebilligt (ABl. C 143 vom 23. Mai 2000).

¹⁸⁰ Ausrichtung A: Grenzübergreifende Zusammenarbeit im engen Sinne zur Förderung integrierter Regionalentwicklung zwischen Grenzregionen, mit dem Ziel, eine grenzübergreifende wirtschaftliche und soziale Zusammenarbeit durch gemeinsame Strategien zu entwickeln, um beispielsweise den Umweltschutz und die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen zu unterstützen.

Ausrichtung B: Transnationale Zusammenarbeit zur Förderung der Integration innerhalb der Union, durch die Förderung von Entwicklungsstrategien für große Gruppen europäischer Regionen. Mit dieser Ausrichtung sollen beispielsweise Investitionen zur Stimulierung einer ausgewogenen Entwicklung für Insel- und Küstenregionen in der Union, oder die Zusammenarbeit zwischen Regionen, die zum so genannten „Atlantikraum“ gehören (d. h. Portugal, Spanien, Frankreich, Irland und das Vereinigte Königreich), unterstützt werden.

Ausrichtung C: Interregionale Zusammenarbeit zur Einrichtung großräumiger Netze für die Unterstützung des Informations- und Erfahrungsaustauschs, Verbesserung der Effizienz der regionalen Entwicklungspolitik und -instrumente.

¹⁸¹ ABl. C 143 vom 23.5.2000.

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/inter2004/226_de.pdf.

Katastrophenschutz; Umweltschutz, Verbesserung der Energieeffizienz und Förderung erneuerbarer Energieträger; Basisinfrastruktur von grenzüberschreitendem Interesse (wie Verbesserungen im Bereich Verkehr); Förderung effizienter und nachhaltiger Verkehrssysteme und Informationsgesellschaft auf transnationaler Ebene.

Für den gleichen Zeitraum wurden auch andere Prioritäten festgelegt, die für die DA(W)I jedoch nicht maßgeblich waren. Dazu gehörten beispielsweise Zusammenarbeit in den Bereichen Justiz und Verwaltung, Zusammenarbeit zwischen Bürgern und Institutionen, technische Hilfe bei der Ausarbeitung transnationaler Partnerschaften.

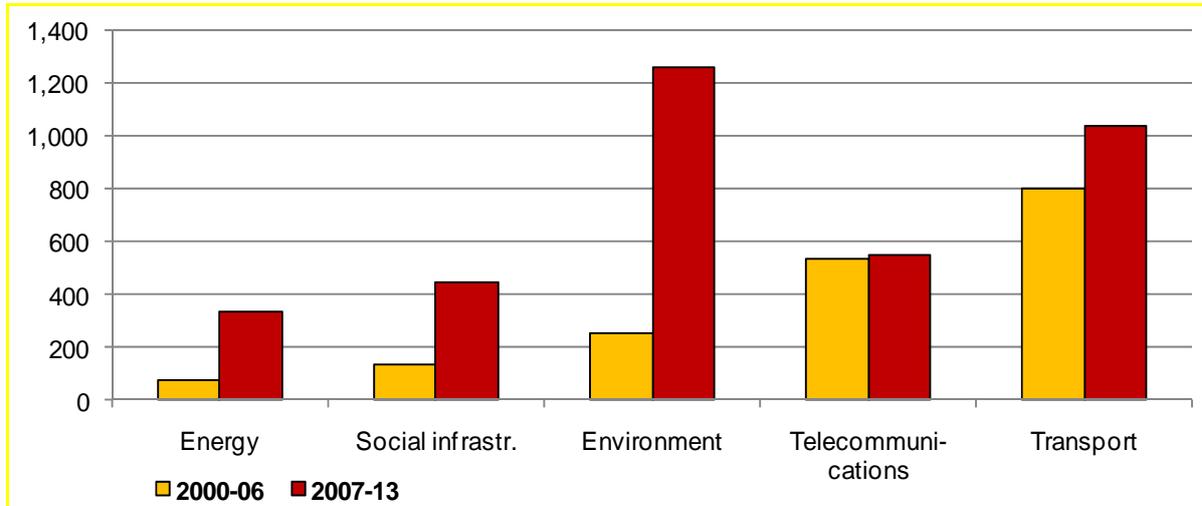
Für den Zeitraum 2007-2013 wurde ein besonderes Ziel der Kohäsionspolitik für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit eingeführt und als Ziel „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ bezeichnet. INTERREG IV C ist das wichtigste, aus dem EFRE finanzierte Instrument zur Förderung der interregionalen Zusammenarbeit innerhalb der Union. Die Politik gliedert sich in zwei Prioritäten: Innovation und wissensbasierte Wirtschaft sowie Umwelt und Risikovermeidung. Diese Prioritäten spiegeln sich in der Zuweisung der Mittel für die Programme der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wider. Die drei Ausrichtungen von INTERREG wurden für den Zeitraum 2000-2006 berücksichtigt, um die Gesamtstrategie für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu untersuchen.

Insgesamt wurden im Zeitraum 2000-2006 aus dem EFRE 6064 Mio. EUR für Programme der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bereitgestellt. Die Aufteilung der Mittel zwischen den Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse (DA(W)I) und anderen Sektoren ist nicht ausgewogen, da 70 % für andere Sektoren als diese Dienstleistungen bereitgestellt werden. Innerhalb des DA(W)I-Sektors spielt der Verkehrssektor die wichtigste Rolle, da die Mehrzahl der Länder 803 Mio. EUR erhält, was 45 % der insgesamt für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse zugewiesenen Mittel und 13 % der gesamten EFRE-Mittel für grenzüberschreitende Zusammenarbeit entspricht. Der zweitwichtigste Sektor ist der Telekommunikationssektor, der einen höheren Anteil an Mitteln erhält als im Durchschnitt der EU-Länder üblich (30 % der gesamten Mittel für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse und 9 % des EFRE insgesamt).

Anlagen der Umweltinfrastruktur waren bei den Initiativen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit weniger wichtig. Dieser Sektor war für die EU-Länder von primärer bzw. sekundärer Bedeutung, wurden für sie doch im Durchschnitt 19 % der Mittel in allen DA(W)I-Sektoren und 9 % der Gesamtmittel des EFRE aufgewendet. Bei den Programmen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit erhält der Umweltbereich lediglich 14 % der Gesamtmittel für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse und 4 % der Gesamtmittel des EFRE.

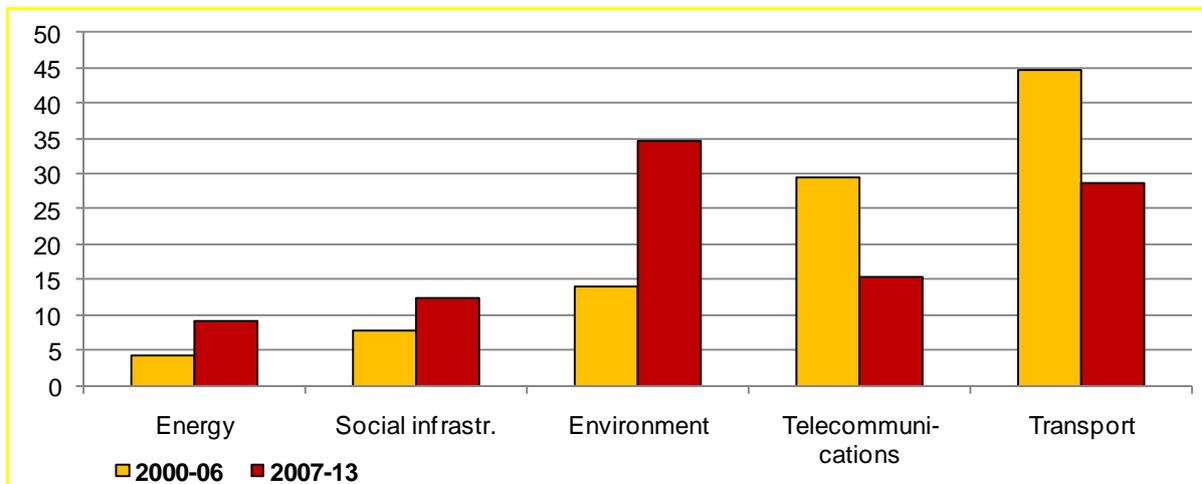
Die Bereiche „soziale Infrastruktur“ und „Energie“ haben bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit eine geringere Priorität, da sie im Zeitraum 2000-2006 lediglich 8 % bzw. 4 % der Gesamtmittel für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse und 2 % bzw. 1 % der Gesamtmittel des EFRE erhielten.

Abbildung 11: Zuweisung von EFRE-Mitteln (in Mio. EUR) für grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den einzelnen Bereichen; 2000-2006 und 2007-2013



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Abbildung 12: Prozentualer Anteil der für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bereitgestellten EFRE-Mittel in den einzelnen Bereichen als Anteil an den Gesamtmitteln für Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse; 2000-2006 und 2007-2013



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Im Zeitraum 2007-2013 hat sich der Gesamtbetrag der Mittel für die Programme der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf 7799 Mio. EUR erhöht. Der Anteil der Bereiche, die den Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse zugerechnet werden, ist ebenfalls deutlich gestiegen und liegt bei 46 % gegenüber 54 %, wie es bei allen anderen Sektoren der Fall ist.

Anders als bei den Festlegungen in der Mehrzahl der EU-Mitgliedstaaten hat die Umwelt bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit eine höhere Priorität als der Verkehrssektor, und zwar sowohl nominal (1256 Mio. EUR gegenüber 1039 Millionen) als auch prozentual (35 % der DA(W)I insgesamt und 16 % des EFRE für die Umwelt insgesamt, gegenüber 29 % bzw. 13 % für den Verkehr).

Im Umweltsektor wurden die Mittel für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit am stärksten erhöht. Abgesehen davon stiegen gegenüber dem vorangegangenen Zeitraum nur der Anteil der Mittel für Energie und soziale Infrastrukturen im Verhältnis zu den Gesamtmitteln für DA(W)I und des EFRE. Im Gegensatz dazu nahm der Anteil für Telekommunikation und Verkehr im Verhältnis zu den Mitteln für DA(W)I ab, während der Anteil in Hinblick auf die Gesamtmittel des EFRE gleich blieb.

Zu den Teilsektoren, die in den beiden untersuchten Programmplanungszeiträumen die höchste Zuweisung aus dem EFRE erhielten, ist Folgendes festzustellen:

- **Telekommunikation:** Im Zeitraum 2000-2006 und im Zeitraum 2007-2013 ist die Aufteilung der Mittel innerhalb des Sektors Telekommunikation unter den Teilsektoren relativ ausgewogen, keiner hat für die EU besondere Priorität. Wie bereits beschrieben, zeigt sich ein ähnliches Muster für eine Gruppe von Mitgliedstaaten im vorangegangenen Zeitraum und für die Mehrheit der Mitgliedstaaten im derzeitigen Zeitraum.
- **Soziale Infrastrukturen:** Im aktuellen Zeitraum, für den eine Klassifizierung nach Teilsektoren besteht, haben Investitionen in soziale Infrastrukturen Vorrang, die keiner Kategorie zugerechnet werden können (63 % der in dem Sektor zugewiesenen Mittel). Gefolgt wird dies von den Ausgaben im Teilsektor Gesundheit (21 %), während Bildungsinfrastrukturen, die für viele Länder oberste Priorität haben, weniger als 14 % der für den Sektor bereitgestellten Mittel erhalten.
- **Umwelt:** Im Zeitraum 2000-2006 erhielten die Teilsektoren Trinkwasser, Haus- und Industrieabfälle sowie Abwasserbeseitigung und -reinigung etwa 80 % der für diesen Sektor bereitgestellten Mittel. Im Gegensatz dazu haben Luft, Lärm und Umweltinfrastrukturen in den Programmen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit minimale Priorität. Im Zeitraum 2007-2013 erhalten Risikovermeidung und andere Maßnahmen für den Umweltschutz und die Risikoprävention den größten Anteil der Mittel. Dies steht im Gegensatz zum vorangegangenen Zeitraum und der Mittelzuweisung vieler Mitgliedstaaten im gleichen Zeitraum, die anderen Teilsektoren Vorrang einräumten.
- **Energie:** In den meisten EU-Mitgliedstaaten wird im Zeitraum 2000-2006 der Großteil der für den Energiesektor vorgesehenen Mittel in erneuerbare Energieträger investiert. Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit liegt der Anteil jedoch deutlich über dem Durchschnitt, der für die EU-Mitgliedstaaten festgestellt wird, er beträgt nämlich etwa das Doppelte: 69 % gegenüber 35 %. Für den Teilsektor Energieinfrastruktur wird im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der geringste Anteil der EFRE-Mittel bereitgestellt. Im derzeitigen Zeitraum erhalten die Teilsektoren „erneuerbare Energie“ und „Energieeffizienz“ den höchsten Anteil an Mitteln, ähnlich dem in den meisten EU-Mitgliedstaaten.
- **Verkehr:** Die Teilsektoren „allgemeine Straßeninfrastrukturen“ und „Autobahnen“ erhielten im Zeitraum 2000-2006 den größten Anteil der für den Verkehr vorgesehenen Mittel (27 % bzw. 12 %). Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, die in vielen EU-Staaten einen großen Umfang hat, sind bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit nicht besonders hoch, für Wasserwege hingegen liegt der Anteil über dem Durchschnitt des für die Mitgliedstaaten ermittelten Wertes. Im Programmplanungszeitraum 2007-2013 werden hauptsächlich die Teilsektoren Land- und Gemeindestraßen, kombinierter Verkehr und intelligente Verkehrssysteme aus dem EFRE finanziert, um das Ziel der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu erreichen. Interessanterweise sind dies für die meisten EU-Mitgliedstaaten keine wichtigen Teilsektoren.

Zusammenfassend lässt sich sagen, **dass sich die Aufteilung des EFRE für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf sektoraler Ebene geringfügig von der im vorherigen Unterabschnitt gezeigten Aufteilung in den meisten EU-Staaten unterscheidet.** Der Sektor Telekommunikation erhielt im Zeitraum 2000-2006 den zweitgrößten Betrag und Anteil an Mitteln nach dem Verkehr, während im derzeitigen Zeitraum das Gros der Mittel für den Sektor Umwelt bereitgestellt wird. **Auf Ebene der Teilsektoren stimmen die Prioritäten der Programme für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in jedem Sektor nur im Energiesektor mit denen der Mitgliedstaaten überein, für die übrigen Teilsektoren gelten andere Muster.**

Die Zuweisung der Mittel spiegelt die von der Kommission ermittelten Prioritäten wider, eine Zunahme der Ausgaben von DA(W)I-Sektoren wird deutlich, Priorität hat der Umweltsektor, insbesondere die Risikovermeidung.

2.4. Vergleich zwischen Mittelzuweisung aus dem EFRE und dem DA(W)I-Bedarf

2.4.1. Qualitative Analyse des Verhältnisses zwischen Mittelbereitstellung aus dem EFRE und Mittelausstattung für die Erbringung von DA(W)I

Dieser Abschnitt enthält einen deskriptiven Vergleich zwischen der Mittelausstattung für die Erbringung von DA(W)I (siehe Abschnitt 2.1) und den aus dem EFRE zugewiesenen Finanzmitteln für die entsprechende Dienstleistung von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse (siehe Abschnitt 2.3). Es werden jeweils einige Länder betrachtet, um das Verhältnis zwischen Bedarf und Aufwendungen zu verdeutlichen. Ferner wird eine unterschiedliche Anzahl weiterer Länder ausgewählt und untersucht, deren Inputs für die Durchführung der Analyse auf Sektorebene von Belang sind.

Ziel ist es, einen Hinweis darauf zu erhalten, ob die aus dem EFRE zugewiesenen Finanzmittel mit dem tatsächlichen Investitionsbedarf für die DA(W)I übereinstimmen. Die Ergebnisse werden in die Untersuchung strategischer Dokumente (d. h. die NSRP) und die quantitative Untersuchung im folgenden Abschnitt einbezogen.

2.4.1.1. Telekommunikation

Die Analyse der Indikatoren, aus denen die Ausstattung im Bereich Telekommunikation und Informationsgesellschaft hervorgeht, hat ergeben, dass zwischen den Konvergenzländern, insbesondere der EU-12, und dem übrigen Teil Europas eine digitale Kluft besteht. Der Sektor entwickelt sich jedoch rasch, alle Länder nähern sich dem EU-Durchschnitt an. Die regionalen Unterschiede nehmen ebenfalls ab, da sich die neuen Technologien auf nationaler Ebene ausbreiten. Die nationalen Behörden ergreifen in vielen Fällen Maßnahmen, um eine Ergänzung durch den privaten Markt zu bewirken, und die Entwicklung der Telekommunikationsdienstleistungen durch eine Politik zu beschleunigen, die beispielsweise die Einrichtung von Breitbandnetzen unterstützt.

Die Tendenzen bei der Bereitstellung von EFRE-Fördermitteln bestätigen, dass ein Teil der EU-12-Staaten (wie die Slowakei, Polen und Rumänien) Interesse an der Erhöhung der Investitionen in diesem Sektor haben. Ein Zusammenhang zwischen den aus dem EFRE bereitgestellten Finanzmitteln und dem DA(W)I-Bedarf zeigt sich beispielsweise in der Slowakei und in Polen. **Mit Ausnahme der Slowakei ist die Telekommunikation jedoch nicht die oberste Priorität der EU-12-Staaten, denn der Anteil der bereitgestellten Mittel ist weiterhin sehr gering.**

Im Gegensatz dazu stellen die EU-15, und vor allem die nordischen Länder, den höchsten Anteil an EFRE-Mitteln für die Telekommunikation bereit, das heißt die Mitgliedstaaten, in denen die Versorgung mit diesen Dienstleistungen bereits gut ist.

Angesichts der geringen Bedeutung des EFRE für IKT-Investitionen der EU-12 und seiner Bedeutung **in bereits gut ausgestatteten Ländern trägt die Bereitstellung von Mitteln aus dem EFRE jedoch zur Verringerung der Unterschiede auf dem Gebiet der Telekommunikation in Europa bei.**

Kasten 4: Telekommunikation (IKT)

VERGLEICH ZWISCHEN MITTELZUWEISUNG AUS DEM EFRE UND DA(W)I-BEDARF IN EU-STAATEN

Im Programmplanungszeitraum 2007-2013 ist die **Slowakei** der neue Mitgliedstaat, der den höchsten Anteil (12 %) des EFRE für den Sektor Informationsgesellschaft aufwendet, dies entspricht etwa 1163 Mio. EUR. Diese Investitionen, die die Entwicklung der IKT und anderer damit zusammenhängender Dienstleistungen fördern, zeigen deutlich das Engagement der Slowakei, den Rückstand gegenüber den westlichen Ländern aufzuholen und das Potenzial der Telekommunikationstechnologie auszuschöpfen.

Polen hat keinen besonderen Bedarf im Informations- und Telekommunikationssektor, dies zeigt sich daran, dass es keine Priorität bei den bereitgestellten Investitionsmitteln gibt. Die Mittel sind stattdessen gleichmäßig zwischen Telefoninfrastruktur, IKT-Dienstleistungen und Anwendungen für den Bürger¹⁸², KMU¹⁸³ und transeuropäischen IKT aufgeteilt.

Die Zugänglichkeit und die Nutzung der Telekommunikation ist in **Rumänien** mit am niedrigsten in Europa. Zwischen 2007 und 2013 investierte Rumänien mehr in die Telekommunikation als die meisten anderen Mitgliedstaaten (444 Mio. EUR). Diese Ausgaben entsprechen jedoch lediglich 3 % der gesamten EFRE-Mittel; damit erhält der IKT-Sektor den niedrigsten Anteil an Mitteln unter allen Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse.

Auch in **Lettland** ist die Entsprechung zwischen dem Bedarf und den Finanzmitteln aus dem EFRE gering. Wie in den übrigen EU-12-Staaten müssen für grundlegende IKT-Infrastrukturen und Dienstleistungen für den Bürger umfangreiche Investitionen getätigt werden, um den EU-Durchschnitt zu erreichen. Ein kleinerer Anteil der EFRE-Mittel wird jedoch für den Telekommunikationssektor bereitgestellt, nach Verkehrs-, Umwelt- und Sozialinfrastruktur. Aus Sicht des Teilsektors werden im aktuellen Zeitraum nahezu alle EU-Mittel für die IKT aufgewendet, wohingegen die Priorität zwischen 2000 und 2006 auf Basisinfrastrukturen lag. Es gibt keine Investitionen für die IKT-Nutzung durch KMU, obwohl in Lettland der Anteil der Unternehmen mit Internetzugang mit am niedrigsten ist.

¹⁸² E-Gesundheit, e-Government, e-Learning und e-Inclusion.

¹⁸³ Dazu gehören elektronischer Geschäftsverkehr, allgemeine und berufliche Bildung sowie Vernetzung.

Griechenland hat einen höheren Bedarf im Telekommunikationssektor. Das Land nutzt den EFRE zur Finanzierung fast aller Teilsektoren, gewissen Vorrang haben Dienstleistungen und Anwendungen für die Bürger. Im Verkehrssektor sind die Investitionen jedoch am höchsten, im Telekommunikationssektor liegen sie nur bei etwa 13 % der DA(W)I-Sektoren insgesamt und bei 9 % des EFRE insgesamt. Hier gab es keine Veränderungen zwischen dem vorherigen und dem jetzigen Programmplanungszeitraum.

Dänemark hat keinen dringenden Bedarf im Telekommunikationssektor, das durchschnittliche Niveau der IKT-Indikatoren liegt bereits über dem EU-Durchschnitt. Der Sektor erhält jedoch den höchsten Anteil an EFRE-Mitteln (57 % der DA(W)I-Sektoren insgesamt im Zeitraum 2000-2006, und 100 % im jetzigen Zeitraum). Diese Mittel werden gleichmäßig aufgeteilt, um die Einrichtungen der Telefoninfrastruktur, IKT, Dienstleistungen und Anwendungen für den Bürger zu entwickeln.

Schweden weist ein ähnliches Muster wie Dänemark auf. Obwohl es zu den Ländern mit der besten Versorgung mit Telekommunikationsdienstleistungen in der EU gehört, investiert das Land in diesen Sektor den höchsten Anteil seiner EFRE-Mittel, und zwar sowohl zwischen 2000 und 2006 als auch zwischen 2007 und 2013. Die bevorzugten Sektoren sind die Telefonnetze (einschließlich Breitbandnetz) sowie Dienstleistungen und Anwendungen für KMU.

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

2.4.1.2. Soziale Infrastrukturen

Die Indikatoren für die Ausstattung mit sozialen Infrastrukturen zeigen, dass zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Bildungs-, Gesundheits- und Kinderbetreuungseinrichtungen ein starkes Gefälle besteht. Anders als in den anderen Sektoren können in diesem Bereich keine Unterschiede bei der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse zwischen der Gruppe der alten und der neuen Mitgliedstaaten festgestellt werden. Das Niveau der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse in einigen Staaten der EU-12 ist dem einiger Staaten der EU-15 vergleichbar und umgekehrt.

Die Zuweisung der EFRE-Mittel bedeutet jedoch, dass die EU-12 stärker als die EU-15 an Investitionen in die sozialen Infrastrukturen interessiert ist, das Bildungswesen ist hier der Teilsektor, der die meisten Mittel aus dem EFRE erhält.

Während es in einigen Mitgliedstaaten (wie in Spanien und den nordischen Ländern) **eine Übereinstimmung zwischen dem ermittelten Bedarf und der Zuweisung der EFRE-Mittel gibt, haben in anderen Staaten Teilsektoren Vorrang, in denen mit den untersuchten Indikatoren keine besonderen Lücken festgestellt wurden.** Für Kinderbetreuung beispielsweise wird im Allgemeinen ein geringer Anteil an Mitteln bereitgestellt, auch in Ländern, in denen Investitionen notwendig sind (nämlich im Vereinigten Königreich und in den osteuropäischen Mitgliedstaaten).

Die qualitative Untersuchung zeigt, dass **die Entsprechung zwischen Mittelzuweisung aus dem EFRE und Bedarf an sozialer Infrastruktur nicht allein durch die Lücken bei der Mittelausstattung erklärt werden kann und andere Faktoren eine Rolle spielen, die mit den untersuchten Indikatoren nicht ermittelt wurden.** Insbesondere der Teilsektor Bildung ist sehr groß, es kann landesspezifische Faktoren geben, die sich mit den Indikatoren nicht feststellen lassen, und die Investitionen in dieser Richtung fördern. In

jedem Fall sollte berücksichtigt werden, dass zusätzliche öffentliche und private Mittel dazu beitragen können, den nationalen Investitionsbedarf zu decken.

Kasten 5: Soziale Infrastrukturen

VERGLEICH ZWISCHEN DEN AUS DEM EFRE ZUGEWIESENEN MITTELN UND DA(W)I-BEDARF IN EU-MITGLIEDSTAATEN

In **Spanien** sind im Bereich der sozialen Infrastrukturen umfangreiche Investitionen im Gesundheitswesen erforderlich, da die Anzahl der Krankenhausbetten und die Verfügbarkeit von medizinischem Personal unter dem EU-Durchschnitt liegen, der Anteil der Personen, die nicht ausreichend medizinisch behandelt werden können, den EU-Durchschnitt jedoch überschreitet. Nach dem Bildungswesen erhält der Gesundheitssektor den zweitgrößten Anteil an EFRE-Mitteln (37 %).

In **Dänemark, Finnland** und **Schweden** wurden für diesen Sektor wegen der hohen Effizienz der Sozialsysteme keine Mittel bereitgestellt. Die Ausstattungsindikatoren zeigen dagegen im Vereinigten Königreich eine negative Situation; dort liegen das Niveau der Kinderbetreuungseinrichtungen, der Entwicklungsstand im Gesundheitswesen (in Hinblick auf Krankenhausbetten und Anteil an medizinischem Personal) und die Zufriedenheit mit der medizinischen Versorgung unter dem europäischen Durchschnitt. Alle EFRE-Mittel, die für den sozialen Sektor bestimmt sind, müssen jedoch für die Bildungsinfrastruktur verwendet werden. Dies bedeutet, dass das Vereinigte Königreich für Investitionen in Gesundheitsversorgung und Kinderbetreuung ausschließlich auf nationale Mittel und andere Finanzquellen zurückgreifen muss.

Die Untersuchung der Ausstattung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse hat gezeigt, dass die **Niederlande** Investitionen benötigen, um das Niveau der anderen nordeuropäischen Länder zu erreichen, insbesondere in Hinblick auf Krankenhausbetten und Gesundheitspersonal. Im Zeitraum 2000-2006 haben die Niederlande einen großen Anteil der EFRE-Mittel in soziale Infrastrukturen investiert, dieser Anteil wurde jedoch im jetzigen Zeitraum deutlich verringert. Die Zuweisung für den Teilssektor zeigt zudem, dass die meisten Investitionen eher in die Bildung als in die Gesundheitsinfrastruktur fließen.

Die EFRE-Zuweisung für soziale Infrastrukturen liegt in **Ungarn** mit über 33 % der DA(W)I-Sektoren im Zeitraum 2004-2006 und über 16 % im Zeitraum 2007-2013 besonders hoch. Trotz einer Verringerung des bereitgestellten Anteils sind die Mittel von 74 Mio. EUR auf 356 Mio. EUR jährlich deutlich gestiegen. Der Teilssektor Gesundheitswesen erhält im jetzigen Zeitraum die meisten Mittel, auch wenn nur der Indikator zum medizinischen Personal eine zu schließende Lücke anzeigt. Die Anzahl der Krankenhausbetten liegt bereits über dem EU-Durchschnitt, der Anteil der Personen mit nicht gedecktem Bedarf an medizinischen Leistungen ist nicht sehr hoch.

Polen ist eines der Länder, das den höchsten Anteil an Mitteln für soziale Infrastrukturen bereitstellt, es steht damit in der EU-12 an erster Stelle. Zwischen 2007 und 2013 stellt Polen lediglich 1,5 % seiner Gesamtausgaben für soziale Infrastrukturen für die Kinderbetreuung bereit. Diese Mittel stehen in direktem Gegensatz zum Investitionsbedarf des Landes. Polen hat das am wenigsten entwickelte System formaler Kinderbetreuung in Europa, sowohl für Kinder unter drei Jahren als auch für Kinder über drei Jahren bis zum schulpflichtigen Alter. Das Land hat jedoch beschlossen, den Schwerpunkt auf die Entwicklung seiner Gesundheitsinfrastruktur zu legen (35 % der Mittel im Sektor); die

Anzahl der Krankenhausbetten ist zwar ausreichend, doch der Bedarf an medizinischen Leistungen wird nicht vollständig gedeckt und das Verhältnis zwischen medizinischem Personal und Einwohnern ist relativ niedrig.

Obwohl die Investitionen in **Rumänien** zu den höchsten in Europa gehören, wendet das Land weniger als 4 % seiner EFRE-Mittel für soziale Infrastrukturen auf. Die Kinderbetreuung ist unterentwickelt, die Zahl der Krankenhausbetten und des medizinischen Personals ist innerhalb der Regionen nicht ausgewogen; in Bukarest ist die Versorgung gut, die übrigen Regionen liegen zurück. Überdies wird der Bedarf an medizinischen Leistungen in vielen Fällen nicht gedeckt, was zu Unzufriedenheit unter den Bürgern führt. Auch spiegelt die Aufteilung der Mittel unter den Teilsektoren den Bedarf des Landes nicht ausreichend wider, da für die Kinderbetreuung Geld benötigt wird, jedoch keine EFRE-Mittel dafür bereitgestellt werden.

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO.

2.4.1.3. Umwelt

Die EU fördert die Festlegung von Zielen durch Richtlinien¹⁸⁴, um den Investitionsbedarf im Umweltsektor zu decken. Der größte Investitionsbedarf für den Umweltschutz besteht in der EU-12. Dies wird durch die sektorale Aufteilung des EFRE bestätigt, bei dem die höchste Mittelaufstockung auf den Umweltsektor in der EU-12 entfällt.

In einigen Ländern besteht eine deutliche Übereinstimmung zwischen EFRE-Zuweisung und DA(W)I-Bedarf, darunter in Estland, Malta, Rumänien und teilweise Bulgarien. In anderen Fällen (Österreich und Polen) hängen die mithilfe der untersuchten Indikatoren aufgedeckten Investitionslücken nicht unmittelbar mit der Höhe der tatsächlich investierten Mittel zusammen.

Bei einem Vergleich zeigt sich, dass ein Land andere Prioritäten setzen kann, als die Infrastrukturausstattung nahelegt, oder dass bestehende Mängel mit anderen Mitteln ausgeglichen werden, wie dem Kohäsionsfonds (zusätzlich zu nationalen und privaten Investitionen).

Kasten 6: Umwelt

VERGLEICH ZWISCHEN MITTELZUWEISUNG AUS DEM EFRE UND DA(W)I-BEDARF IN EU-STAA TEN

Estland hat die Mittel für den Umweltschutz beträchtlich erhöht. Der Anteil der DA(W)I-Mittel für die Umwelt stieg von 2,5 % im Zeitraum 2004-2006 auf 36 % im jetzigen Zeitraum und liegt damit noch höher als der Anteil für die Verkehrsinfrastrukturen. Der Schwerpunkt bei der Mittelzuweisung liegt insbesondere auf der Trinkwasserbewirtschaftung und -versorgung, die in Estland Priorität hat, sowie der Abwasserbehandlung.

Malta verwendet ebenfalls einen großen Anteil der Infrastrukturmittel für den Umweltsektor (54 % im Zeitraum 2004-2006 und 44 % im Zeitraum 2007-2013 der gesamten DA(W)I-Sektoren); es trägt damit dem hohen Bedarf an Investitionen Rechnung,

¹⁸⁴ Trinkwasserrichtlinie (98/83/EG), kommunale Abwasserrichtlinie (91/271/EWG), Abfalldeponierichtlinie (99/31/EG) und Richtlinie zur Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen (2001/77/EG).

die getätigt werden müssen, um die Richtlinien der EU zu erfüllen und den Durchschnitt in der EU zu erreichen. Nahezu alle Teilsektoren erhalten Mittel: Luftqualität (insbesondere im vorherigen Programmplanungszeitraum), Abwasserbehandlung, Sanierung belasteter Industriegelände und Flächen sowie Bewirtschaftung von Haushalts- und Industrieabfällen.

Rumänien muss die Qualität seines Wasserversorgungsnetzes verbessern und die Anzahl der Kläranlagen erhöhen, was mit der EFRE-Mittelzuweisung im Zeitraum 2007-2013 übereinstimmt. Von den EFRE-Mitteln, die im Umweltsektor verwendet werden, sind 30 % für die Trinkwasserbewirtschaftung und -versorgung bestimmt, weitere 30 % werden in die Abwasserbehandlung investiert. **Bulgarien** hat den gleichen Investitionsbedarf wie Rumänien, in diesem Fall wird der größte Anteil an Mitteln jedoch nur für die Wasserbehandlung verwendet, der Teilsektor Wasserbewirtschaftung und -versorgung hat weniger Bedeutung.

Österreich muss zwar keine größeren Lücken bei den Umweltdienstleistungen und -infrastrukturen schließen, doch der Anteil der Mittel für diesen Sektor ist in beiden Programmplanungszeiträumen hoch und folgt auf die Sektoren Energie und Telekommunikation. Die Prioritäten für die Teilsektoren haben sich jedoch von einem Zeitraum zum nächsten geändert; während im Zeitraum 2000-2006 95 % der Mittel für Trinkwasser, Abwasserentsorgung und Wasseraufbereitung bereitgestellt wurden, werden nun 100 % der Mittel für die Risikovermeidung aufgewendet.

Polen verwendet einen zunehmenden Anteil des EFRE für den Umweltschutzsektor (12 % im Zeitraum 2004-2006 und 22 % im Zeitraum 2007-2013), die Mittel werden hauptsächlich für Abwasserbehandlungsprojekte, die Förderung eines saubereren städtischen Verkehrs und die Bewirtschaftung von Haushalts- und Industrieabfällen bereitgestellt. Die Trinkwasserbewirtschaftung und -versorgung hat heute weniger Bedeutung (24 % im vorherigen Zeitraum und weniger als 6 % im jetzigen Zeitraum), obwohl die Nachfrage nach Wasser eine große Herausforderung in Polen ist, da die Wasserversorgung nicht dem für die Zukunft erwarteten Bedarf¹⁸⁵ entspricht.

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO.

2.4.1.4. Energie

Die Europäische Kommission hat zuerst die Ziele¹⁸⁶ und anschließend den Investitionsbedarf für den Anteil der erneuerbaren Energie in den Mitgliedstaaten festgelegt. Mit wenigen Ausnahmen müssen die meisten europäischen Länder die Erzeugung sauberer Energie erhöhen.

Der Vergleich zwischen dem Bedarf und der EFRE-Mittelzuweisung in diesem Sektor zeigt, dass **Länder, die bereits in der Vergangenheit Mittel in die Erzeugung erneuerbarer Energie investiert haben, weiterhin EFRE-Mittel in dieser Richtung verwenden**, auch wenn die Ziele der EU bereits erfüllt sind. **Dagegen verwenden Länder, in denen der Anteil sauberer Energie niedrig ist, den Indikatoren zufolge weiterhin einen Teil der EFRE-Mittel für klassische Energieträger.**

¹⁸⁵ Europäische Kommission 2005.

¹⁸⁶ Richtlinie zur Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen (2001/77/EG).

Kasten 7: Energie

VERGLEICH ZWISCHEN MITTELZUWEISUNG AUS DEM EFRE UND DA(W)I-BEDARF IN EU-STAA TEN

Der DA(W)I-Bedarf bestimmt die Zuweisung der Mittel im Energiesektor **Malta**s, wo die Mittel hauptsächlich für die Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Quellen (Wind und Sonne) bereitgestellt werden. Der Anteil von Strom aus erneuerbaren Energiequellen ist äußerst niedrig.

Auch im **Vereinigten Königreich** ist der Anteil von Strom aus erneuerbaren Energieträgern niedrig, daher werden alle EFRE-Mittel im Zeitraum 2007-2013 für Projekte, mit denen der Anteil der erneuerbaren Energie erhöht wird, sowie zur Erhöhung der Energieeffizienz bereitgestellt.

Länder wie **Polen**, **Portugal** und **Litauen** sind weiterhin von Erdgas, herkömmlichem Strom und Erdölzeugnissen abhängig. Die geplanten Investitionen zielen auf eine Differenzierung der Energiequellen ab, indem ein bestimmter Teil der EFRE-Mittel für die Förderung der erneuerbaren Energie und der Entwicklung der Energieeffizienz bereitgestellt wird.

In **Rumänien** werden 42 % der Investitionen im Energiesektor für die Förderung von Energieeffizienz, Kraft-Wärme-Kopplung und Energiemanagement aufgewendet, während 32 % für die Entwicklung der erneuerbaren Energie bestimmt sind, vor allem die Nutzung von Wasserkraft und Erdwärme zur Stromerzeugung. Dies steht im Gegensatz zur Tatsache, dass der Anteil Rumäniens an erneuerbaren Strom in Europa bereits mit am höchsten ist.

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO.

2.4.1.5. Verkehr

Die Zuweisung von Mitteln im Verkehrssektor im Zeitraum 2007–2013 zeigt, dass der Schwerpunkt auf dem Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) in Form der Autobahnen und Schienenstrecken in den peripheren Mitgliedstaaten (Spanien, Griechenland, Bulgarien, Tschechische Republik, Polen und Litauen) liegt. **Die Förderung der TEN-V-Infrastrukturen**, mit der die Lücken zwischen den europäischen Staaten geschlossen werden soll, **deckt sich mit den Bedürfnissen der Mitgliedstaaten in Hinblick auf die Zugänglichkeit und dem Ziel der Kommission, das Gefälle beim Pro-Kopf-BIP zwischen den Konvergenzländern zu verringern.**

Die Kommission und die nationalen Behörden befassen sich im Zusammenhang mit der regionalen Infrastruktur auch mit bestehenden Lücken im nationalen und kommunalen Verkehrsnetz, da diese Lücken eine ausreichende Anbindung ländlicher Gebiete und Randgebiete an die europäischen Korridore verhindern. Dies wird durch den beträchtlichen Anteil an Mitteln bestätigt, die für Projekte in Zusammenhang mit innerstaatlichen Straßen bereitgestellt werden.

In einigen Fällen (Polen, Finnland und Irland) **stimmt die Zuweisung aus dem EFRE nicht völlig mit dem nationalen Bedarf im Verkehrssektor und bei der Zugänglichkeit überein**; doch könnten auch andere öffentliche oder private Finanzierungsquellen eine Rolle bei der Förderung der Verkehrsinfrastruktur spielen und zur Deckung des Bedarfs an Infrastrukturen beitragen.

Kasten 8: Verkehr

VERGLEICH ZWISCHEN MITTELZUWEISUNG AUS DEM EFRE UND DA(W)I-BEDARF IN EU-STAATEN

Belgien hat bei allen Verkehrsträgern eines der dichtesten Verkehrsnetze in Europa, die potenzielle Zugänglichkeit ist mit am höchsten. Im Zeitraum 2007-2013 werden EU-Mittel nahezu gleichmäßig auf Projekte zum Ausbau von Land- und Gemeindestraßen, regionalen/kommunalen Binnenwasserstraßen und den kombinierten Verkehr verteilt. Dies ist durch den zunehmenden Umfang des Verkehrs und der Mobilität im Zentrum Europas gerechtfertigt, in dem Belgien eine strategische Position innehat.

Trotz des ausgezeichneten Autobahnnetzes liegt die Dichte des Straßenverkehrsnetzes in Deutschland unter dem EU-Durchschnitt. Dies kommt in der Mittelzuweisung des EFRE zum Ausdruck (in beiden Programmplanungszeiträumen), bei der Investitionen in Land- und Gemeindestraßen Vorrang haben. Investitionen in die Entwicklung des Schienennetzes (inländisch und TEN-V) decken sich ebenfalls mit den Infrastrukturlücken in einigen deutschen Regionen und dem EU-Ziel der besseren Zugänglichkeit der osteuropäischen Mitgliedstaaten.

Die Beschreibung des Investitionsbedarfs in **Rumänien** zeigt ein sehr niedriges Niveau bei der Dichte der Autobahnen, Straßen und Schienenwege im Vergleich zum Durchschnitt der EU-27 und im Vergleich zu den übrigen Staaten der EU-12. In Rumänien wird der höchste Anteil an Mitteln im Verkehrssektor für transeuropäische und inländische Schienenstrecken, Autobahnen und sonstige Staats-, Land- und Gemeindestraßen bereitgestellt. Diese Investitionen entsprechen dem Bedarf Rumäniens im Verkehrswesen.

Lettland unterscheidet sich in vieler Hinsicht von den übrigen EU-12-Staaten. Es ist das einzige Land, in dem die Prioritäten der EU im Verkehrswesen auf nationalen Schienenwegen und Autobahnen statt auf transeuropäischen Schienen- und Straßenverbindungen liegen. Lettlands Autobahnen haben nur eine Länge von 70 km, die Länge der Eisenbahnstrecken liegt unter dem Durchschnitt der EU-27. Das Hauptziel des Landes besteht daher im Ausbau der Infrastruktur als Voraussetzung für eine ausgewogene nationale und regionale Entwicklung.

In **Polen** wird der Verkehrssektor vor anderen Infrastrukturen gefördert. Seit 2004 hat die Eisenbahn Vorrang vor anderen Teilsektoren, auch wenn die Schienennetzdichte im Vergleich zum Straßennetz und den transeuropäischen Autobahnen bereits hoch ist. Ein kleinerer Anteil wird in die Entwicklung des Autobahnnetzes investiert, da die Autobahndichte in Polen äußerst gering ist.

Finnland ist ein Beispiel für ein Land in Randlage, dessen Problem eher ein Mangel an potenzieller Zugänglichkeit als an einer homogenen regionalen Infrastrukturdichte im Verkehrssektor ist, vor allem hinsichtlich Autobahnen, Straßen und Schienenwegen. Die Zuweisung aus dem EFRE deckt sich mit diesem Bedarf, der Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes sowie dem Ausbau der Staats- und Landstraßen. Finnland muss intern wie auch hinsichtlich der Anbindung an Europa seinen Luftverkehr ausbauen. In beiden Programmplanungszeiträumen trägt der EFRE nicht zum Schließen dieser Lücke bei; Investitionen werden durch nationale Mittel und andere Finanzquellen finanziert.

Das Fehlen eines angemessenen Autobahn- und Eisenbahnnetzes in **Irland** beeinträchtigt die Zugänglichkeit des Landes. Der Verkehrssektor gilt jedoch nicht als Priorität, da er im jetzigen Zeitraum deutlich weniger Mittel erhält als zuvor. Die Mittel werden hauptsächlich auf den Teilssektor Staatsstraßen konzentriert. Die Eisenbahn spielt eine untergeordnete Rolle, für Autobahnen werden keine Mittel aus dem EFRE bereitgestellt.

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO.

2.4.2. Untersuchung der Investitionsprioritäten in den NSRP

Abgesehen von den strategischen gemeinschaftlichen Leitlinien und den Lücken bei der Ausstattung, die sich bei der Untersuchung verschiedener Indikatoren ergeben haben, hat die Zuständigkeit der Mitgliedsstaaten bei der Ermittlung des Bedarfs der DA(W)I und der Frage, wie sie erbracht werden, entscheidende Bedeutung. Dieser Bedarf sollte bereits in der NSRP-Strategie für jedes Land sichtbar werden. In den NSRP sind die Prioritäten für die Investitionen der neuen Generation regionaler und sektoraler Programme festgelegt, die von der EU im Siebenjahreszeitraum 2007-2013 unterstützt werden müssen. NSRP orientieren sich an den Prioritäten, die die Mitgliedstaaten im Oktober 2006 in den „strategischen Kohäsionsleitlinien der Gemeinschaft“ beschlossen haben.¹⁸⁷ Die Kommission legte am 8. Oktober 2007 NSRP für alle 27 Mitgliedstaaten fest.

Der Überblick über die NSRP bestätigt, dass die Kohäsionspolitik einen entscheidenden Beitrag zur Strategie für Wachstum und Arbeitsplätze im Zeitraum 2007-2013 leisten wird. Er zeigt, dass der Haushalt der EU die wichtigste Quelle für Investitionen ist, die das Wirtschaftswachstum direkt ankurbeln, als Beschäftigungsmotor wirken, zur Modernisierung und Diversifizierung der wirtschaftlichen Strukturen beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen stärken und die gesamtwirtschaftliche Stabilität stärken.¹⁸⁸

Das Augenmerk, das in diesen Dokumenten auf den DA(W)I liegt, hängt auch von zahlreichen Faktoren wie den festgelegten Prioritäten jedes Mitgliedstaats und den Traditionen in Zusammenhang mit den Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse ab. Frankreich beispielsweise schützt seit jeher seine „services publics“, auch wenn einige Sektoren für den Wettbewerb geöffnet wurden. Dänemark hat einen NSRP mit einem horizontalen Ansatz, dessen Schwerpunkt auf „Wachstumsmotoren“ statt auf dem üblicheren sektorbezogenen Ansatz liegt. Die Mehrheit der Länder bevorzugt im Zeitraum 2007-2013 eine Aufteilung nach Sektoren.

Es ist bemerkenswert, dass die NSRP der neuen Mitgliedstaaten Prioritäten enthalten, die sich deutlich aus der Pflicht dieser Länder zur Einhaltung der EU-Bestimmungen ableiten, und ein breites Angebot an Dienstleistungen von allgemeinem Interesse vorsehen. Beispielsweise betreffen vier von sechs Prioritätsachsen im estnischen NSRP direkt die Erbringung von DA(W)I. So wird in diesem NSRP die Rolle der Strukturfonds bei der Unterstützung der Modernisierung der Basisinfrastruktur, die für die Erbringung hochwertiger öffentlicher Dienstleistungen sowie Dienstleistungen von allgemeinem Interesse einschließlich der Bewirtschaftung der Wasserressourcen nötig ist, deutlich hervorgehoben. Die Förderung des allgemeinen Zugangs zu öffentlichen Infrastrukturen und Basisdienstleistungen für alle ist ein horizontales Thema aller Prioritätsachsen und

¹⁸⁷ Entscheidung des Rates vom 6. Oktober 2006 über strategische Kohäsionsleitlinien der Gemeinschaft (2006/702/EG).

¹⁸⁸ MEMO/07/419.

einer der Hauptschwerpunkte des NSRP in Estland und ganz allgemein in den osteuropäischen Mitgliedstaaten und ihren operationellen Programmen (OP).

In einigen Fällen bietet der NSRP einen Rahmen für die Entwicklung nationaler Prioritäten, doch zuweilen werden andere Verfahrensweisen bevorzugt. Beispielsweise liegt der Schwerpunkt des NSRP Portugals beim Thema Energie auf der Lösung des Problems der intensiven Nutzung traditioneller Energiequellen und der Förderung von Nachhaltigkeit und erneuerbarer Energieträger. Der höchste Zuwachs bei der Nutzung alternativer und erneuerbarer Energiequellen in Portugal wurde jedoch außerhalb des NSRP durch Quersubventionierung für diese Energieträger im Rahmen eines so genannten Sondersystems gefördert.¹⁸⁹

Ein NSRP kann auch stärker politisch ausgerichtet sein, wie im Vereinigten Königreich. So könnte der Energiebereich, der zu den DA(W)I gehört, dazu beitragen, die Beziehungen zwischen der Republik Irland und Nordirland zu intensivieren, indem die Zusammenarbeit bei der Entwicklung einer Energieinfrastruktur für alternative und nachhaltige Energieträger gefördert wird.

Mitgliedstaaten wie Österreich, Dänemark und die Niederlande haben NSRP ohne besondere Bestimmungen über die Fragen der DA(W)I festgelegt, in ihren operationellen Programmen können jedoch DA(W)I-bezogene Sektoren erwähnt sein. Ein Beispiel ist das OP des österreichischen Bundeslandes Steiermark, in dem auf die Rolle des Umweltsektors bei der Erhöhung der Attraktivität von Regionen und Gemeinden verwiesen wird. Insbesondere folgende Investitionen werden aufgeführt: Verbreitung und Kommerzialisierung von Energie- und Umwelttechniken, Steigerung der Energieeffizienz und Durchführung innovativer Pilotprojekte im Bereich der Umwelttechnik. Schließlich sollte das italienische System der leistungsgebundenen Reserve für den Zeitraum 2007-2013 als Beispiel dafür genannt werden, wie Modalitäten für die Verwaltung der Strukturfonds nationale Konzepte für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse beeinflussen können (siehe Kasten 9).

Die in den strategischen Dokumenten beschriebenen Investitionsprioritäten können zur Erklärung der Wechselbeziehungen zwischen DA(W)I-Bedarf und EFRE-Mittelzuweisung beitragen.

- In Ländern, in denen die Erbringung von **Telekommunikationsdienstleistungen** bereits über dem EU-Durchschnitt liegt, wird in den NSRP speziell darauf hingewiesen, dass die Investitionstätigkeit in diesem Sektor fortgesetzt und die Forschungsintensität sowie der Technisierungsgrad weiter erhöht werden müssen. Dänemark, das als Beispiel für Spitzenleistungen in diesem Bereich genannt werden kann, räumt Innovation und Weiterentwicklung der für Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz überaus wichtigen IKT die höchste Priorität ein. Schweden legt besonderes Gewicht auf die Entwicklung der Informationsgesellschaft, da sie es den Menschen ermöglicht, unabhängig von ihrem Wohnort zu arbeiten, an der Gesellschaft teilzunehmen und öffentliche sowie private Dienstleistungen zu nutzen; die Telekommunikation begünstigt die Konvergenz ländlicher und abgelegener Regionen.

¹⁸⁹ Der Strommarkt in Portugal ist mit einem öffentlichen Stromnetz und einem unabhängigen Stromnetz völlig offen. Das rein kommerziellen Beziehungen unterliegende Stromnetz und die Stromerzeuger des Sondersystems bilden das unabhängige Stromnetz.

- Im Sektor **soziale Infrastrukturen** bietet die Lissabon-Strategie, bei der die allgemeine und berufliche Bildung einen besonderen Stellenwert einnimmt, die Grundlage dafür, dass der Teilssektor Bildung besonders betont wird. Diese Priorität kommt in vielen NSRP (beispielsweise im Vereinigten Königreich) und durch die Zuweisung von EU-Mitteln zum Ausdruck. Die ausgewogene Verteilung von Gesundheits- und Kinderbetreuungseinrichtungen in den Regionen ist besonders in den Kohäsionsländern eine Priorität (z. B. Polen, Rumänien und Spanien).
- In allen NSRP gelten **der Umwelt- und der Energiesektor** als spezifische oder horizontale Prioritäten für eine nachhaltige Entwicklung. Diese Prioritäten leiten sich aus der Notwendigkeit ab, die gemeinschaftlichen Richtlinien einzuhalten, sowie aus der Erkenntnis, dass sich Investitionen in den Umweltschutz und erneuerbare Energie vorteilhaft auf Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum auswirken. Aus diesem Grund investiert Rumänien einen großen Teil des EFRE in erneuerbare Energie, obwohl ihr Anteil bereits über dem EU-Durchschnitt liegt. Rumänien plant eine Steigerung der Energieeffizienz und der Versorgungssicherheit im Rahmen der Bekämpfung des Klimawandels. Dies gilt als ein Faktor, der die Einrichtung eines innovativen und ökoefizienten Produktionssystems unterstützen könnte, das sich unmittelbar auf die nationale Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft auswirkt.
- Die Entwicklung der **Verkehrsinfrastruktur** ist eine (ausdrückliche oder implizite) Priorität aller NSRP. Investitionen in den Verkehrssektor werden aus vielen Gründen unterstützt; sie gelten als Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur Verbesserung der Anbindung von Randregionen oder des Landes an den übrigen Teil Europas. Ferner wird die Bedeutung des Verkehrsnetzes bei der Erhöhung der Attraktivität von Regionen und damit des Tourismus (wie in Polen) anerkannt.

Kasten 9: Italienische leistungsgebundene Reserve bei den DAI

DIE ITALIENISCHE LEISTUNGSGEBUNDENE RESERVE BEI DEN DAI

Um die öffentlichen Ausgaben zu verbessern, wurde mit der Strukturfondsverordnung (EG-Verordnung 1260/1999, Artikel 44) während des Programmplanungszeitraums 2000-2006 ein leistungsorientierter Ansatz eingeführt. Gemäß diesem Ansatz waren die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine „leistungsgebundene Reserve“ vorzusehen. Sie basierte auf dem Prinzip, dass ein auf Gemeinschaftsebene festgelegter prozentualer Anteil der Strukturfonds zu Beginn des Programmplanungszeitraums einbehalten und nach der Halbzeitüberprüfung zugewiesen wird, sofern die mit messbaren Indikatoren bewertete Leistung der Programme als angemessen gilt.

Dieses Prinzip wird im jetzigen Programmplanungszeitraum beibehalten, allerdings sind die Umsetzungsbedingungen grundlegend geändert worden. Gemäß Artikel 50 der Verordnung mit allgemeinen Bestimmungen über die Strukturfonds (EG-Verordnung 1083/2006) sind die Mitgliedstaaten nicht mehr verpflichtet, eine solche Reserve zu bilden, sondern sollten eigene Initiativen beschließen, um eine „nationale Leistungsreserve“ einzuführen. Überdies wurden keine Leitlinien zur Bewertung der Leistung des Programms und die entsprechende Zuweisung der Leistungsreserve festgelegt.

Die italienische Regierung hat entsprechend diesem neuen flexiblen Rahmen beschlossen, eine „nationale“ Leistungsreserve zu bilden und sie den DAI-Programmen zuzuweisen, deren Leistung als angemessen erachtet wird, insbesondere in den Bereichen Sekundarbildung, Kinderbetreuung, Hilfe für ältere Menschen, Wasserversorgung und Bewirtschaftung von Haushaltsabfällen, die als Schlüsselprioritäten bei der regionalen Entwicklung in Italien gelten. Die Regionen erhalten für diese Ziele zwar nur begrenzte

Mittel (0,60 % der nationalen öffentlichen Investitionsausgaben bzw. 1,50 % der öffentlichen Investitionsausgaben für den Süden des Landes), doch ermöglicht das System die Zuweisung weiterer nationaler Mittel für die gleichen Ziele. Allerdings können sich nicht alle italienischen Regionen um die Zuweisung dieser Reserve bewerben. Nur die süditalienischen Regionen (Kampanien, Basilicata, Puglia, Kalabrien, Sizilien, Sardinien, Molise und Abruzzen) sind an dem System beteiligt, da sie bei der Erbringung dieser öffentlichen Dienstleistungen im Rückstand sind.

Die Leistung dieser acht Regionen wird mit elf Indikatoren bewertet, mit denen das Niveau der für die Bürger erbrachten Dienstleistung gemessen wird. Die regionalen Regierungen und die zentralstaatlichen Behörden haben im Rahmen einer Partnerschaft einen Zielwert festgelegt, der für jeden dieser Indikatoren bis 2013 erreicht werden muss. Für alle Regionen wurde ein einheitliches Ziel ausgewählt, um bei der Erbringung der Dienstleistungen ein Mindestniveau zu erreichen und damit den gleichberechtigten Zugang für alle Bürger sicherzustellen.

Die betreffenden Regionen haben einen Aktionsplan aufgestellt, in dem festgelegt ist, wie die Ziele erreicht werden sollen. Die Mittelzuweisung soll in zwei Phasen erfolgen; eine Zwischenbewertung fand 2009 statt, eine Abschlussbewertung ist für 2013 geplant.

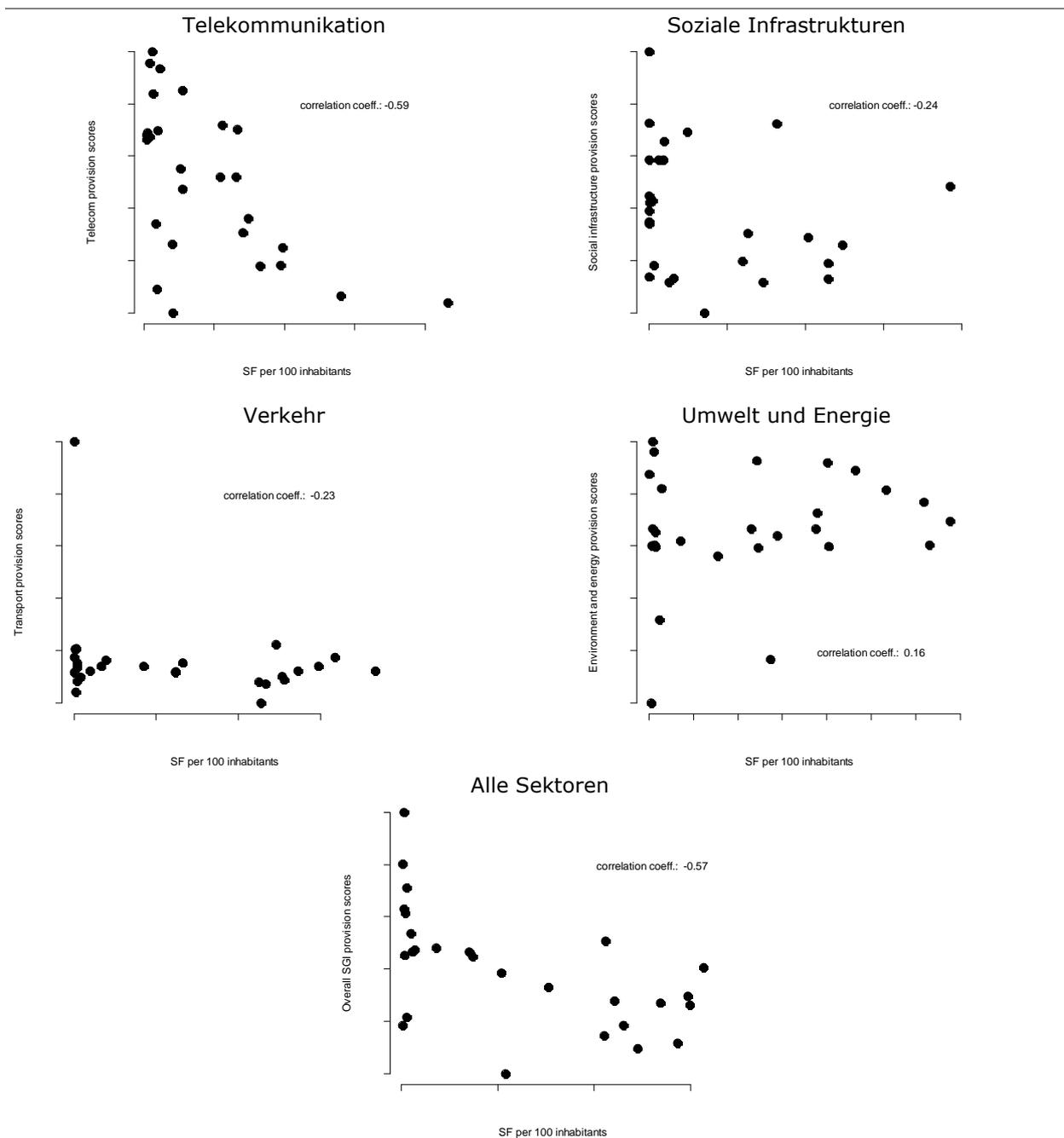
Quelle: Verfasser

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die in den NSRP aufgestellten Prioritäten für Investitionen, die für die Zuweisung der EU-Mittel ausschlaggebend sind, wichtige Instrumente sind, um das Verhältnis zwischen Mittelzuweisung und Investitionsbedarf besser verstehen zu können. In einigen Fällen **tragen die NSRP dazu bei, die Gründe für Zuweisungsentscheidungen zu verdeutlichen, die auf den ersten Blick als unvereinbar mit der anhand der Indikatoren ermittelten Ausstattung erscheinen mögen.**

2.4.3. Quantitative Untersuchung des Verhältnisses zwischen DA(W)I-Ausstattung und aus dem EFRE bereitgestellten Finanzmitteln: Korrelationen

Wie bereits festgestellt, kann die Zuweisung von Strukturfondsmittel besser bewertet werden, wenn sie in Bezug zur Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse gesetzt wird. Zu diesem Zweck werden die in Abschnitt 2.4.1 für die Leistungserbringung im Jahr 2006 berechneten Punktzahlen mit den Strukturfondsmitteln im Zeitraum 2007-2013 für die einzelnen Sektoren und für die Sektoren insgesamt verglichen (Abbildung 13). Auf der waagerechten Achse ist der Pro-Kopf-Betrag der Strukturfondsausgaben dargestellt, auf der senkrechten Achse das Niveau der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse. Als wichtigstes Ergebnis ist festzuhalten, dass eine allgemein negative signifikante Korrelation besteht (Abbildung 13, alle Sektoren), bei der der Pearsonsche Korrelationskoeffizient gleich $-0,57$ ist.

Abbildung 13: Pearsonsche Korrelationskoeffizienten und Streudiagramme der für die DA(W)I-Erbringung auf nationaler Ebene berechneten Punktzahlen und der bereitgestellten Gesamtstrukturfondsmittel je 100 Einwohner



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Eurostat-Daten

Dies kann wie folgt interpretiert werden: Strukturfondsmittel werden zugewiesen, wenn es an der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse mangelt. Bei der Betrachtung einzelner Sektoren gilt dies auch für den Telekommunikationssektor (Abbildung 13, Telekommunikation) und in geringerem Umfang für die Sektoren soziale Infrastruktur und Verkehr. Es trifft jedoch nicht auf den Umwelt- und den Energiesektor zu, in dem der Pearsonsche Korrelationskoeffizient einen positiven Wert aufweist. Dieses offensichtlich überraschende Ergebnis kann mit der qualitativen Untersuchung im vorherigen Abschnitt zusammenhängen, bei der die Strukturfondsausgaben mit den NSRP

verbunden wurden. Insbesondere können hohe Aufwendungen in den Sektoren Umwelt und Energie unmittelbar mit Energiesparmaßnahmen und Umweltschutz in Zusammenhang stehen, wobei die Ausgaben einen hohen Wert aufweisen können, selbst wenn das Erbringungsniveau hoch ist.

2.4.3.1. Intersektorielle Beziehungen

Zu den intersektoriellen Beziehungen auf Länderebene sind in den Tabellen 4 und 5 die intersektoriellen Pearsonschen Korrelationskoeffizienten der für die DA(W)I-Erbringung auf nationaler Ebene berechneten Punktzahlen und der bereitgestellten Strukturfondsmittel für alle untersuchten Sektoren dargestellt. Diese Ergebnisse zeigen, dass Länder mit einem hohen DA(W)I-Versorgungsniveau in einem Sektor tendenziell auch in anderen Sektoren gut ausgestattet sind. Bei den berechneten Punktzahlen besteht die höchste Korrelation zwischen dem Niveau der Ausstattung mit Telekommunikationsleistungen und der Ausstattung mit sozialer Infrastruktur. Die anderen Koeffizienten liegen fast bei null und lassen kein relevantes Verhältnis zwischen der Erbringung der einzelnen DA(W)I erkennen. Im Gegensatz dazu besteht bei allen Strukturfondsmitteln eine starke und positive Korrelation, die von 0,63 (Telekommunikation-soziale Infrastruktur) bis zu 0,90 (Verkehr-Energie und Umwelt) reicht. Die hohe Korrelation zwischen Verkehr und Energie/Umwelt könnte damit erklärt werden, dass diese Programme üblicherweise eng miteinander verbunden sind und gemeinsam finanziert werden. Dies zeigt, dass die Höhe der Strukturfondsausgaben in verschiedenen Sektoren positiv miteinander verbunden ist.

Tabelle 4: Pearsonsche Korrelationskoeffizienten der für die DA(W)I-Erbringung auf nationaler Ebene berechneten Punktzahlen zur Darstellung intersektorieller Beziehungen – 2006

	Telekommunikation	Soziale Infrastrukturen	Umwelt und Energie	Verkehr
Telekommunikation	1	0,54	0,03	0,14
Soziale Infrastrukturen	0,54	1	0,26	0,08
Umwelt und Energie	0,03	0,26	1	-0,10
Verkehr	0,14	0,08	-0,10	1

Quelle: von den Verfassern bearbeitete Eurostat-Daten

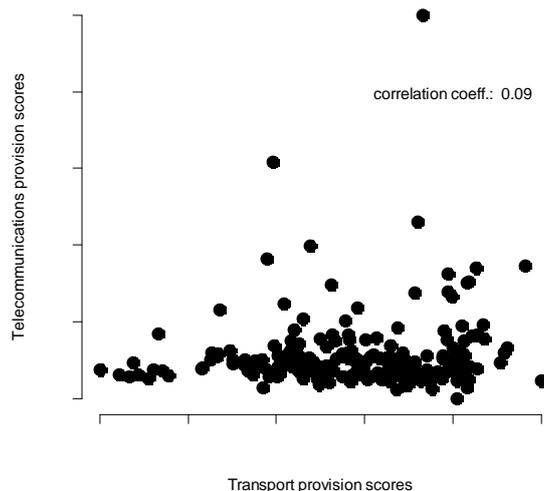
Tabelle 5: Pearsonsche Korrelationskoeffizienten der auf nationaler Ebene bereitgestellten Gesamtstrukturfondsmittel zur Darstellung intersektorieller Beziehungen – 2006

	Telekommunikation	Soziale Infrastrukturen	Umwelt und Energie	: Verkehr
Telekommunikation	1	0,63	0,83	0,64
Soziale Infrastrukturen	0,63	1	0,76	0,82
Umwelt und Energie	0,83	0,76	1	0,90
Verkehr	0,64	0,82	0,90	1

Quelle: von den Verfassern bearbeitete Eurostat-Daten

Abbildung 14 zeigt ein Streudiagramm der für die DA(W)I-Erbringung berechneten Punktzahlen auf regionaler Ebene für die Sektoren Telekommunikation und Verkehr sowie die Pearsonschen Korrelationskoeffizienten. Ein Unterschied zum entsprechenden Korrelationskoeffizienten auf Landesebene wurde nicht festgestellt (0,09 für Korrelation auf Ebene der Regionen und 0,14 für Korrelation auf Landesebene).

Abbildung 14: Streudiagramm der Punktzahlen der DA(W)I-Erbringung auf regionaler Ebene und Pearsonsche Korrelationskoeffizienten zwischen Telekommunikationssektor und Verkehrssektor - 2006



Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Eurostat-Daten

Die Ergebnisse der qualitativen und quantitativen Untersuchung der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse und der Strukturfondsausgaben weisen allgemein eine negative Beziehung auf, was zeigt, dass in Sektoren und Gebieten mit einem höheren Bedarf an Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse mehr EU-Mittel investiert werden müssen.

3. BEITRAG DER DIENSTLEISTUNGEN VON ALLGEMEINEM (WIRTSCHAFTLICHEM) INTERESSE ZU DEN ZIELEN DER KOHÄSIONSPOLITIK: ERKENNTNISSE AUS FALLSTUDIEN

WICHTIGSTE ERKENNTNISSE

- Die analysierten Fallstudien belegen, **wie wichtig der Beitrag der Strukturfonds zu wesentlichen Einrichtungen und Infrastrukturen ist, die für die Erbringung unterschiedlicher Dienstleistungen von allgemeinem Interesse benötigt werden.** Diese Investitionen erfüllen die grundlegenden Erwartungen europäischer Bürger und Akteure.
- Bei mehreren der geprüften Projekte wurde der **Abdeckungsbereich des betrachteten Dienstes erweitert; darin besteht jedoch selten das wichtigste Ziel der betreffenden Projekte,** weil entweder die sektorale Spezifität oder der universelle Zugang bereits gesichert ist. **Von den meisten Projekten verspricht man sich eine Verbesserung der Qualität oder der Effizienz der Dienste.** Effizienzsteigerungen fallen je nach Sektor unterschiedlich aus und ergeben sich aus technischen Verbesserungen, Größenvorteilen und einer besseren Zugänglichkeit.
- Einige Fallstudien stellen **Ziele der sozialen Eingliederung in den Mittelpunkt und befassen sich mit benachteiligten Gruppen wie Migranten, Frauen und ältere Menschen.** Gelegentlich besteht die Gefahr nachteiliger Effekte, die tatsächlich zur Ausgrenzung führen, wenn keine Gegenmaßnahmen oder flankierenden Maßnahmen festgelegt werden. Bei mehreren Projekten, deren vorrangiges Ziel keine benachteiligte Bevölkerungsgruppe war, wurde darauf geachtet, sicherzustellen, dass diese Gruppen beim Zugang zu Diensten nicht diskriminiert werden.
- **Für das Gros der Fallstudien gilt, dass die Dienstleistungen erschwinglich sind.** Allerdings lässt sich dies nur schwer erreichen, ohne die Nachhaltigkeit der betreffenden Vorhaben insgesamt zu gefährden. Unterschiedliche Mechanismen wie die Preisstaffelung oder Subventionen tragen zum Erhalt der Erschwinglichkeit bei gleichzeitiger Wahrung der Nachhaltigkeit bei. Der Rückgriff auf Instrumente der Besteuerung auf nationaler/lokaler Ebene spielt ebenfalls eine wichtige Rolle.
- **Was die Bereitstellung von Infrastrukturen und Dienstleistungen betrifft, so erweist sich die geografische Entfernung für den privaten Sektor als großer Bremsklotz; hier sind öffentliche Interventionen in nennenswertem Umfang erforderlich.** Die Realisierung von Projekten in solchen Gebieten bedeutet erhebliche Verbesserungen der Lebensqualität und der Umwelt. Angestrebt wird die Schaffung der Voraussetzungen für die Erhöhung der Attraktivität für Investoren und die Stärkung des lokalen Unternehmertums.
- Ungleichheiten innerhalb einer Region betreffen überwiegend das Stadt-Land-Gefälle. Projekte, die **in ländlichen Gebieten unterhalb der regionalen Ebene** durchgeführt wurden, fußen auf einer umfassenderen Strategie zur Erbringung neuer, qualitativ hochwertiger und moderner Dienstleistungen. Damit wird das Ziel verfolgt, die **territoriale Attraktivität zu erhöhen, um einen Ausgleich für die Unterschiede beim Zugang zu den städtischen Zentren zu schaffen und das**

Phänomen der Migration abzumildern (intraregionale Disparität). Öffentliche Dienstleistungen sollten ein hohes Niveau aufweisen, denn nur so siedeln sich Unternehmen und Menschen in diesen Gebieten an.

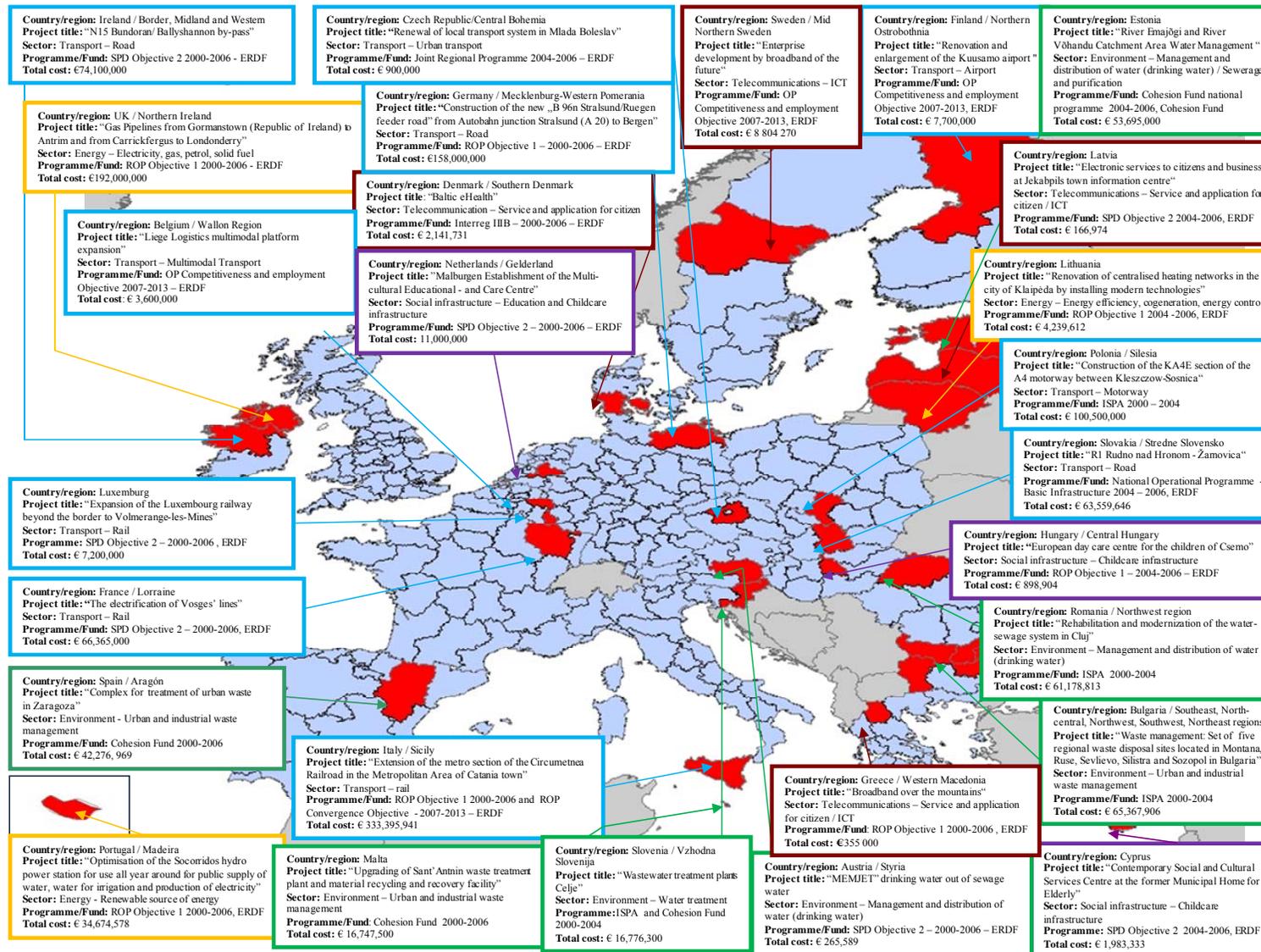
- **Kennzeichnend für grenzüberschreitende Vorhaben sind neben einer komplexeren Struktur rechtliche, technische und wirtschaftliche Hürden.** Die Kohäsionspolitik bietet einen institutionellen Rahmen und ein Spektrum gemeinsamer Instrumente, die bei der Überwindung dieser Hürden helfen können.
- Mehrstufige Governance, die Konsultation der Beteiligten und öffentlich-private Partnerschaften gehören zu den Merkmalen der Governance-Verfahren, die bei den ausgewählten Projekten zum Einsatz kommen. Nach gesicherten Erkenntnissen **ist eine mehrstufige Governance-Struktur, eine klare politische Führung erforderlich, um Subsidiarität und Koordinierung zu gewährleisten**, indem die Rollen, Zuständigkeiten, Befugnisse und Formen der Intervention jedes Partners geregelt werden.

In diesem Kapitel soll aufgezeigt werden, wie die Finanzierung und Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse zur Verwirklichung der Ziele der EU beitragen können und wie wichtig die Strukturfonds-Unterstützung für die Verbesserung der Qualität und Effizienz einer Reihe von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse ist. Entsprechende Belege werden im Zuge einer gründlichen Analyse erbracht, die anhand von 27 Fallstudien in allen 27 Mitgliedstaaten durchgeführt wurde. Insbesondere betreffen die untersuchten Projekte die Finanzierung einer Infrastruktur (darunter sind die für das Alltagsleben erforderlichen grundlegenden Einrichtungen und Anlagen zu verstehen), die in den Programmplanungszeiträumen 2000-2006 und 2007-2013 in den Sektoren Verkehr, Umwelt, Telekommunikation, soziale Infrastruktur und Energie aus den Strukturfonds kofinanziert wurden.

Der Zusammenhang mit den Zielen eines Dienstes von allgemeinem Interesse war ein Schlüsselement bei der Ermittlung der zu analysierenden Projekte. Im Auswahlverfahren wurden jedoch auch zusätzliche Kriterien herangezogen. Die bei der Auswahl von Fallstudien genutzte Methodik wird in Anhang III ausführlich beschrieben.

Die nachfolgende Karte bietet einen Überblick über den geografischen Abdeckungsbereich der Analyse. Daraus ist ersichtlich, dass auch Projekte in Gebieten in äußerster Randlage und in dünn besiedelten Gebieten der EU berücksichtigt wurden (Beispiele: Fallstudien in Portugal, Finnland und Griechenland), um ein umfassendes Verständnis der Unterschiede zu vermitteln, die zwischen den Regionen im Hinblick auf die Definition, die Erbringung und die Finanzierung öffentlicher Dienstleistungen bestehen.

Map 9: Karte der ausgewählten Projekte

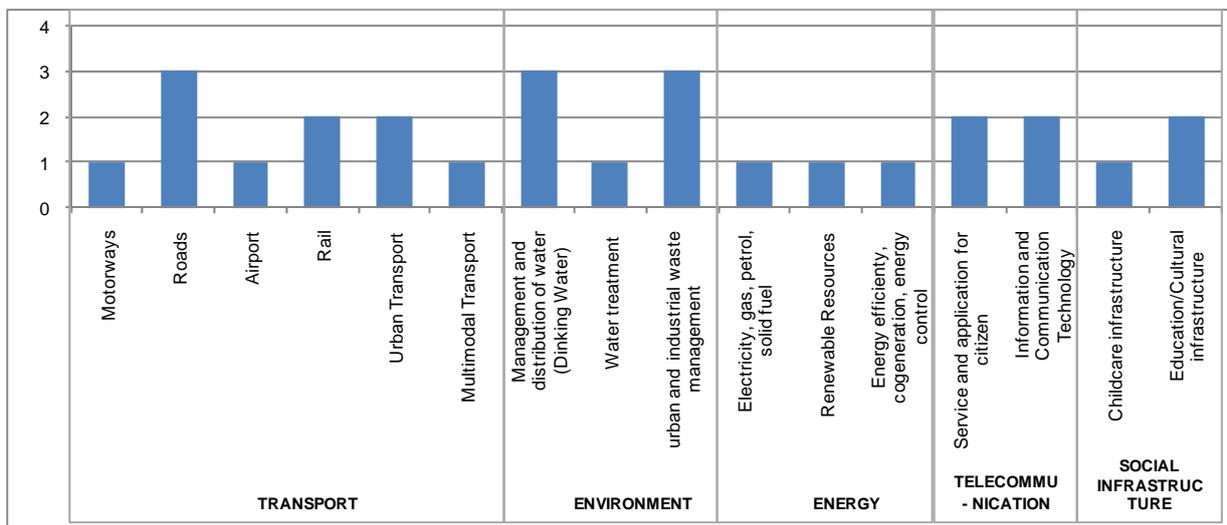


Quelle: Verfasser

3.1. Ausgewählte Projekte im Überblick

Die 27 ausgewählten Projekte decken ein breites Spektrum von Infrastrukturen ab, die Verbesserungen bei den Zielen verschiedener öffentlicher Dienste und deren Förderung bewirken. Es folgen kurze Ausführungen zu den Projektinvestitionen. Eine Vielzahl der Projekte betraf die Sektoren Verkehr und Umwelt (10 bzw. 7 Vorhaben), die übrigen waren gleichmäßig auf die Sektoren Energie, Telekommunikation und soziale Infrastruktur verteilt.

Abbildung 15: Anzahl der Projekte nach Sektoren und Teilsektoren



Quelle: Verfasser

In die Auswahl kamen hauptsächlich im Programmplanungszeitraum 2000-2006 kofinanzierte Projekte (24 von 27). Mehrheitlich wurden diese Projekte mit Mitteln aus dem EFRE finanziert (17 von 27), wobei sich der Gesamtbeitrag auf 290 041 634 EUR belief; bei den übrigen Vorhaben wurden das Strukturpolitische Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt (SIVB) (4 von 27) und der Kohäsionsfonds (4 von 27) genutzt, deren Beitrag sich auf insgesamt 91 575 512 bzw. 157 229 289 EUR belief.

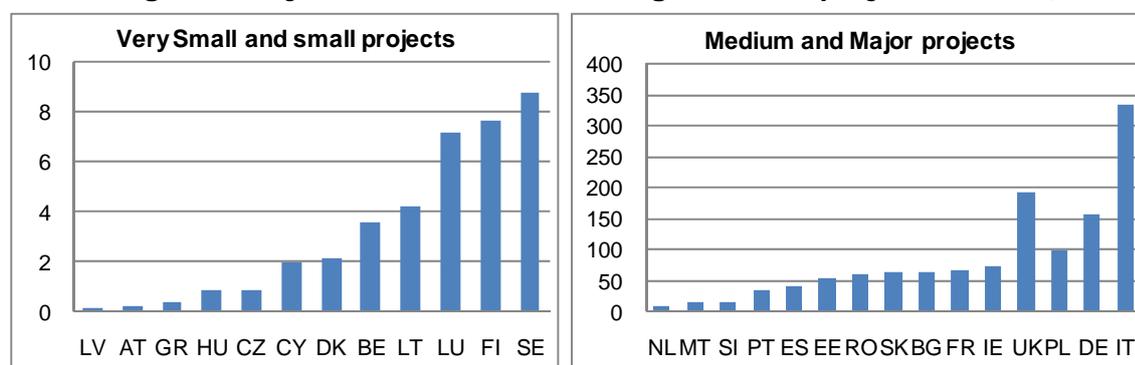
Tabelle 6: Anzahl der Projekte nach Programmart

	Programm	Anzahl der Projekte	Länder
2000–2006	ROP Ziel 1	8	DE, GR, HU, IT, LT, PT, SK, LV
	EPPD Ziel 2	5	AT, CY, FR, LU, NL
	IINTERREG III-B	1	DK
	Kohäsionsfonds	4	EE, MT, ES, SI ¹⁹⁰
	SIVB	4	BG, PL, RO, SI
	Multiregionales Programm	1	CZ
	Großprojekt	2	IE, UK
2007–2013	ROP im Rahmen des Konvergenzziels	1	IT ¹⁹¹
	ROP im Rahmen des Ziels Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung	3	BE, FI, SE

Quelle: Verfasser

Wie aus Tabelle 6 ersichtlich, sind zahlreiche Projekte den Ziel-1- und Ziel-2-Programmen (8 bzw. 5 Projekte) zuzuordnen, während es sich bei den übrigen Vorhaben um Einzelinitiativen (Großprojekte) oder Projekte handelt, die im Rahmen des nationalen strategischen Rahmenplans für den Einsatz des Kohäsionsfonds oder des SIVB bzw. im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative INTERREG finanziert wurden. Die drei aus dem Programmplanungszeitraum 2007-2013 in die Analyse einbezogenen Programme sind dem Regionalen Operationellen Programm (ROP) (Ziel Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung) zuzuordnen und werden aus dem EFRE finanziert, dessen Gesamtbeitrag sich auf 121 839 324 EUR beläuft.

Bei diesen Projekten ist eine ausgewogene Finanzierung zu verzeichnen. Der folgenden Abbildung ist zu entnehmen, dass Großprojekte (> 50 Mio. EUR), mittlere (10-50 Mio. EUR), kleine (1–10 Mio. EUR) und sehr kleine Projekte (< 1 Mio. EUR) analysiert wurden.

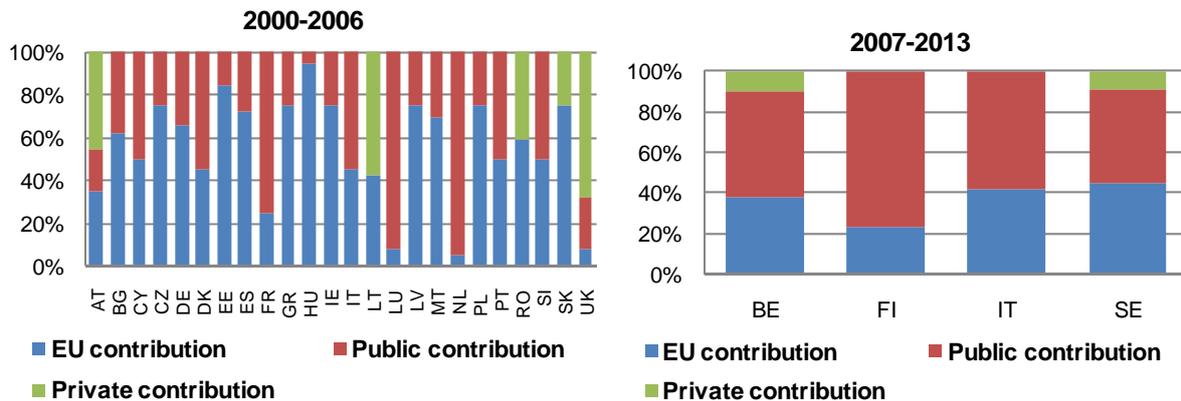
Abbildung 16: Projekte nach Finanzumfang – Gesamtprojektkosten (in Mio. EUR)


Quelle: Verfasser

¹⁹⁰ Das slowenische Projekt wurde sowohl aus dem Kohäsionsfonds als auch aus dem SIVB finanziert.

¹⁹¹ Das italienische Projekt erhielt als einziges in beiden Programmplanungszeiträumen Finanzmittel.

Abbildung 17: Projekte nach Art des Finanzbeitrags (Europäische Union, öffentliche Hand und privater Sektor)



Quelle: Verfasser

Beim Gros der Projekte trägt die Europäische Union in beiden Programmplanungszeiträumen, d. h. 2000-2006 und 2007-2013, den höchsten Anteil der Gesamtkosten. Ausgenommen sind die für Frankreich und Luxemburg ausgewählten Projekte, die überwiegend von der öffentlichen Hand finanziert wurden. Nur in einigen wenigen Fällen¹⁹² entfiel der höchste prozentuale Anteil der Investitionskosten auf den privaten Sektor.

¹⁹² Bei Projekten in Österreich, Litauen und im Vereinigten Königreich machen die Beiträge des privaten Sektors mit 45,3 %, 57,6 % bzw. 67,6 % der Gesamtkosten den höchsten Anteil aus. Quelle: Fallstudienbericht.

Tabelle 7: Fallstudien im Überblick

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
Belgien. Erweiterung der multimodalen Plattform „Liège Logistics“ Verkehr, Multimodaler Verkehr	Projektgegenstand ist der Erweiterung der multimodalen Plattform (von 30 925 m ² auf 56 125 m ²), die für das Umladen von Containern von der Straße auf die Schiene und von der Schiene auf die Straße genutzt wird. Sie befindet sich in Lüttich, dem Zentrum des Städtevierecks Paris-London-Amsterdam-Frankfurt, das ein wichtiger Verkehrs- und Logistikstandort ist, an dem große Frachtmengen umgeschlagen werden (27 000 Einheiten im Jahr 2006).	Im Rahmen dieses Projekt wurde die Kapazität der bestehenden multimodalen Plattform mit dem Ziel erweitert, den Transitumschlag größerer Frachtvolumen bewältigen zu können. Der Warentransit ist zuverlässiger und sicherer geworden, seit die Nachteile der Entfernung zwischen den betroffenen Städten vermindert wurden. Aufgrund der Intervention wurde auch eine Verringerung der Lärmbelastung und der Umweltschäden durch Verlagerung eines höheren Anteils der Warendurchfuhr von der Straße auf die Schiene erreicht.	Universalität des Zugangs Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung Ökologische Nachhaltigkeit
Bulgarien. Fünf regionale Abfalldeponien in Montana, Ruse, Sevlievo, Silistra und Sozopol Umwelt, Bewirtschaftung von Hausmüll und Industrieabfällen	Das Projekt betrifft den Bau von fünf Deponien in fünf Gemeinden in fünf Regionen Bulgariens und die Errichtung einer Abfallübergabestation in der südwestlichen Region. Für drei neue Deponien werden die bestehenden Standorte genutzt, zwei werden an neuen Standorten errichtet. Die neuen Deponien bieten die bislang in den Zielgebieten nicht vorhandene Kapazität für die Beseitigung und Lagerung von gefährlichem Müll sowie Bau- und Industrieabfällen.	Dank diesem Projekt wurde eine neue Lösung für die Abfallbewirtschaftung und -behandlung in fünf Kommunen gefunden: organisierte Abfallsammlung und -beseitigung, ein Bereich, in dem zuvor Defizite bestanden. Umweltschäden werden verhindert, da an die Stelle der Abfallverbrennung umwelt- und gesundheitsfreundlichere Methoden getreten sind. Die fünf neuen Deponien bedeuten auch eine Erweiterung der Kapazität der Kommunen im Bereich der Abfallbewirtschaftungsleistungen für die gesamte Bevölkerung (zuvor konnten nur 80 % der Gesamtbevölkerung diese Dienstleistung in Anspruch nehmen).	Qualität der Dienstleistung Universalität des Zugangs Ökologische Nachhaltigkeit
Dänemark. Verbesserung der Lebensbedingungen in	Das Projekt betrifft die Schaffung einer Technologieinfrastruktur für die Erbringung von Gesundheitsdienstleistungen unabhängig	Die Schaffung dieses transnationalen Netzes hat den Zugang zu qualitativ besseren medizinischen Leistungen für mehr Menschen verbessert - vor	Universalität des Zugangs Territoriale

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
<p>den ländlichen Gebieten der Ostseeregion durch elektronische Gesundheitsdienste Telekommunikation, IKT</p>	<p>von der Entfernung zwischen Patient und untersuchendem Krankenhaus. Diese als Baltic Sea Healthcare Network (Elektronische Gesundheitsdienste für den Ostseeraum) bezeichnete Infrastruktur ermöglicht die Kommunikation zwischen Kliniken in Estland, Dänemark, Litauen, Norwegen und Schweden - insbesondere zwischen kleinen Krankenhäusern in ländlichen Gebieten und Krankenhäusern in Städten - und somit die Erbringung medizinischer Leistungen in höherer Qualität.</p>	<p>allein in Gebieten in Randlage und in ländlichen Gebieten, wo die Aufrechterhaltung dieser Dienste zu teuer ist. Die Nutzung dieser Technologie hat die zwischen städtischen und ländlichen Gebieten/ Gebieten in Randlage bestehende Ungleichheit beim Zugang vermindert; dies kann dazu beitragen, der Abwanderung aus entlegene ländlichen Gebieten entgegenzuwirken und deren Attraktivität zu erhöhen.</p>	<p>Zugänglichkeit Soziale Eingliederung Geografische Entfernung Grenzüberschreitend Erbringung von Dienstleistungen</p>

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
<p>Deutschland. Bau des neuen „Zubringers B 96n Stralsund/Rügen“ ab Autobahnanschluss Stralsund (A 20) nach Bergen Verkehr, Straße</p>	<p>Projektgegenstand ist der Bau einer 54 km langen Straße, die die Stadt Stralsund (am Südufer des Strelasund, eines schmalen Ostseearms, der die Insel Rügen vom Festland trennt) mit Bergen (auf der Insel Rügen) verbindet. Die Trasse ist in drei Abschnitte untergliedert: 1) Abschnitt auf dem Festland (28,7 km), einschließlich Bau einer Ortsumgehungsstraße zur Entlastung Stralsunds vom Durchgangsverkehr (9,6 km), von sechs Anschlussstellen, 15 Überführungen und einer Autobahnbrücke; 2) zweite Strelasund-Querung (4,1 km), einschließlich Errichtung von sieben Brücken und 3) Abschnitt auf der Insel (20,5 km), einschließlich Bau von vier Anschlussstellen, 12 Überführungen, einer Autobahnbrücke und einer Eisenbahnunterführung.</p>	<p>Durch den Bau dieser Straße hat sich die Mobilität insofern verbessert, als dass bessere Verbindungen zur Insel Rügen entstanden sind. Dies hat dazu beigetragen, dass die Abwanderung von dieser geografisch isolierten Insel in andere Regionen gestoppt werden konnte. Die neue Straße ermöglicht einen besseren Zugang zu den Märkten für die mit den Häfen verbundenen Industrien und dient als Verkehrsverbindung für den wichtigen Bereich der Tourismuswirtschaft in der Region. Die territoriale Zugänglichkeit des Hinterlandes hat sich ebenfalls verbessert, seit die neue Straße ihre Funktion als Zubringer erfüllt, der die Verbindung zum Norden Polens und nach Skandinavien herstellt. Der Bau einer neuen Brücke hat zur Lösung des Problems der chronischen Überlastung des Straßennetzes in dem Gebiet beigetragen.</p>	<p>Geografische Entfernung Effizienz und Effektivität Territoriale Zugänglichkeit Soziale Eingliederung Universalität des Zugangs</p>
<p>Estland. Wasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Flüsse Emajõgi und Võhandu Umwelt, Wasserwirtschaft und -verteilung (Trinkwasser)</p>	<p>Dieses Projekt umfasst die Erneuerung der veralteten Wasser- und Abwassernetze, um die Versorgung von 20 entlegenen Gemeinden in den Regionen Emajõe, Põlva und Võru mit Trinkwasser hoher Qualität zu gewährleisten. Das Projekt ist in drei Teilvorhaben für jeweils eine der drei Regionen untergliedert. Die Gesamtinvestitionen schließen den Bau und die Wiederherstellung eines Wasserversorgungsnetzes, von Entwässerungsleitungen, Abwasserleitungen, Bohrbrunnen,</p>	<p>Durch die Verwirklichung dieses Vorhabens haben sich die Versorgung mit Trinkwasser hoher Qualität und die Abwasserbehandlung für die Bewohner entlegener Gebiete ohne oder mit schadhaftem Trink- und Abwassernetz verbessert. Damit hat es zur Verringerung des Gefälles an Lebensqualität zwischen ländlichen und städtischen Gebieten beigetragen und der Abwanderung der Bevölkerung aus ländlichen Gebieten in Städte entgegengewirkt. Die Dienstkontinuität wurde ebenfalls sichergestellt und die Wasserverluste wurden um 5-10 %</p>	<p>Territoriale Zugänglichkeit Soziale Eingliederung Geografische Entfernung Dienstkontinuität Universalität des Zugangs</p>

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
	Trinkwasseraufbereitungsstationen, Wassertanks, Abwasserpumpen und Abwasseranlagen ein.	gesenkt.	
Finnland. Erneuerung und Erweiterung des Flughafens Kuusamo Verkehr, Flughafen	Dieses Projekt befasst sich mit der Erweiterung und Erneuerung des Flughafens in der Stadt Kuusamo, die sich in einem entlegenen Gebiet in Nordfinnland an der Grenze zu Russland befindet. Investiert wurde in die Erweiterung um etwa 5000 m ² und die Erneuerung der vorhandenen Flächen für abreisende und ankommende Fluggäste (ca. 1800 m ²). Der neue Bereich umfasst eine Fläche für abreisende Passagiere, einen Bereich für Sicherheitskontrollen, Förderbänder für das Gepäck startender und landender Maschinen, Gepäckreklamationsbereich, Büro- Sozialräume sowie Technikgebäude.	Aufgrund der Erweiterung des Flughafens ist die Fluggastmobilität gestiegen, weil mehr Flüge pro Tag angeboten werden. Die im Einzugsgebiet des Flughafens liegenden Regionen (Nordfinnland und Lappland) sind besser zugänglich und die Verbindungen zwischen diesen entlegenen Gebieten einerseits und Südfinnland und Mitteleuropa andererseits wurden verbessert. Die Effizienz des Luftverkehrs ist gestiegen, d. h. das Ein- und Aussteigen geht schneller vonstatten. Die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Luftverkehrs wird auch durch neue Förderbänder für das Gepäck startender und landender Maschinen gewährleistet.	Territoriale Zugänglichkeit Soziale Eingliederung Geografische Entfernung Universalität des Zugangs Effizienz und Effektivität Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung
Frankreich. Elektrifizierung der Vogesen-Strecken Verkehr, Schiene	Dieses Projekt betrifft die Elektrifizierung und Modernisierung von 200 km Schienenwegen zweier Bahntrassen in Lothringen (Strecke Blainville-Epinal-Remiremont und Strecke Luneville nach Saint-Dié), die durch die entlegenen Gebiete in den Vogesen verlaufen. Es beinhaltet das Aufstellen von 4000 Strommasten und das Verlegen der benötigten Kabel, Veränderungen an 21 Brücken und Überführungen, die Umstellung schienengleicher Bahnübergänge auf Automatikbetrieb und den Bau	Durch die Elektrifizierung dieser beiden Bahntrassen wurde die Verkehrsanbindung der entlegenen Berggebiete in den Vogesen an die großen Städte des Landes sowie in Europa verbessert. Zudem wurden die Effizienz und Effektivität des erbrachten Dienstes gesteigert, da die Fahrzeiten außerhalb des Territoriums kürzer sind. Dies ermöglicht eine stärkere Nutzung des Schienenverkehrs und den Verzicht auf Fahrten mit privaten Pkw. Daraus resultieren eine Abnahme der Verkehrsbelastung und sinkende Unfallzahlen im Straßenverkehr. Die ökologische	Geografische Entfernung Effizienz und Effektivität Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung Ökologische Nachhaltigkeit

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
	<p>computergesteuerter Umspannwerke. Dies ist der erste Schritt zur Elektrifizierung von Bahntrassen in den Vogesen im Rahmen des Baus der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke (LGV-Ost).</p>	<p>Nachhaltigkeit ist ebenfalls gestiegen, weil die alten Diesellokomotiven durch Lokomotiven mit Elektroantrieb ersetzt wurden.</p>	
<p>Griechenland. Breitband im Gebirge Telekommunikation, IKT</p>	<p>Projektgegenstand ist die Schaffung eines drahtlosen Breitbandnetzes zur Vernetzung kommunaler Behörden in dem Gebiet mit den Gebietskörperschaften der Präfekturen und Regionen. Es deckt eine geografische Fläche von 3515 km² überwiegend in gebirgigem Gelände ab. Das Netz besteht aus 72 drahtlosen Verbindungen mit einer Höchstübertragungsrate von 108 Mbit/s auf einer Strecke von insgesamt 472 km.</p>	<p>Das Breitbandnetz hat dazu beigetragen, dass in einem Berggebiet lebende Bürger Zugang zu einer Palette elektronischer Dienste haben. Damit hat es auch zum Abbau der Ungleichheit beim Zugang zwischen städtischen Gebieten und Gebieten in Bergregionen beigetragen. Das Breitbandnetz hat der lokalen Gebietskörperschaft ein effizienteres und effektiveres Arbeiten unter Nutzung von Verfahren ermöglicht, die E-Governance und E-Demokratie sicherstellen.</p>	<p>Universalität des Zugangs Geografische Entfernung Effizienz und Effektivität</p>
<p>Irland: Umgehung N15 Bundoran/Ballyshannon Verkehr, Straße</p>	<p>Projektgegenstand ist der Bau einer Umgehungsstraße zwischen den Städten Bundoran und Ballyshannon. Das gesamte Projekt umfasst den Bau eines 11 km langen Straße mit jeweils einer Fahrspur pro Richtung und der dazugehörigen Nebenstraßen, die an der Bundrowes Bridge beginnt und am Cotton Hill 1 km nördlich von Ballyshannon endet. Es schließt den Bau von fünf Überführungsbrücken, drei Flussbrücken, zwei Unterführungen, drei Unterführungsbrücken, und einer Stützmauer ein. Des Weiteren wird ein neuer Abzweig von der N15 finanziert, der die Bundrowes Bridge mit dem Cotton Hill verbindet.</p>	<p>Durch den Bau dieser Umgehungsstraße verbessert sich der Zugang zu dem Gebiet, wird doch die Verkehrsanbindung der weiteren Umgebung und Nordirlands verbessert und die Sicherheit und Effizienz des Straßennetzes durch Verringerung der Unfallgefahr, von Fahrzeiten und der Verkehrsbelastung gesteigert. Es stellt auch auf Verbesserungen im Bereich der sozialen Eingliederung ab, indem nach jahrzehntelangen zivilen Konflikten Gebiete in der Region miteinander verbunden werden. Diese Infrastruktur ermöglicht den Zugang zu einem Gebiet mit etwa 6500 Einwohnern, deren Zahl im Sommer auf 30 000-40 000 anwächst.</p>	<p>Universalität des Zugangs Territoriale Zugänglichkeit Effizienz und Effektivität Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung</p>

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
<p>Italien. Verlängerung des unterirdischen Abschnitts der Schmalspurbahn „Circumetnea“ Verkehr, Schiene</p>	<p>Im Rahmen des Projekts wird der unterirdische städtische Abschnitt der Eisenbahn „Circumetnea“, die das Stadtzentrum von Catania und rund um den Vulkan Ätna fährt, verlängert, d. h. Anschluss an die Bahnstrecke Messina-Catania hergestellt. Finanziert werden der Bau von Tunneln und Bahnhöfen, die Errichtung von Schienenoberbaus und das Verlegen der elektrischen Fahrleitung sowie der Bau von Zugsteuerungssystemen und Betriebsanlagen.</p>	<p>Nach der Verlängerung des unterirdischen Streckenabschnitts konnten zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, die zuvor Busse oder private Fahrzeuge benutzt hatten. Verbessert hat sich auch die Verbindung zwischen den Vororten und den innerstädtischen Gebieten. Das Leistungsangebot ist effizienter und verlässlicher geworden, weil der zuvor eingleisige Schmalspurbahnbetrieb durch qualitativ hochwertige Materialien und eine geeignete Technologien ersetzt wurde.</p>	<p>Universalität des Zugangs Effizienz und Effektivität Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung Dienstkontinuität Qualität des Dienstes</p>
<p>Lettland. E-Dienste für Bürger und Unternehmen im Informationszentrum der Stadt Jekabpils Telekommunikation, Dienste und Anwendungen für den Bürger</p>	<p>Dieses Projekt betrifft die Entwicklung eines einheitlichen Informationssystems in Jekabpils für die Erbringung elektronischer Dienste für die Bürger. Es beinhaltet die Einrichtung von zwei Netzen, d. h. eines lokalen ITK-Netzes in Jekabpils und eines ITK-Netzes in der zentralen Anlaufstelle im Gebäude des Stadtrates. Die Anlaufstelle ist eine Verwaltungsbehörde, in der sich Bürger informieren und beraten lassen können. Dank der Interaktion zwischen diesen beiden Netzen ist die Bereitstellung dieser Informationen jetzt gewährleistet.</p>	<p>Durch die Bereitstellung von ITK-Netzen, deren Nutzung kostenlos ist, hat sich der Zugang zum elektronischen Dokumentensystem und zu E-Diensten für alle verbessert. Zudem ist die Kommune besser in der Lage, sämtliche Verwaltungsdaten und -dokumente zu bearbeiten und in der zentralen Anlaufstelle im Gebäude des Stadtrates Bürger und Unternehmen hinsichtlich der Dienste der Kommune zu beraten und sie bei der Einreichung aller erforderlichen Unterlagen zu unterstützen, ohne dass sie persönlich dort erscheinen müssen. Der Datenaustausch und die elektronische Kommunikation zwischen den öffentlichen Verwaltungen auf zentraler und kommunaler Ebene sind ebenfalls effizienter geworden.</p>	<p>Universalität des Zugangs Effizienz und Effektivität Qualität des Dienstes E-Regierung</p>
<p>Litauen.</p>	<p>Projektgegenstand ist die Modernisierung des</p>	<p>Im Zuge der Modernisierung und Optimierung der</p>	<p>Effizienz und</p>

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
<p>Modernisierung der Fernwärmenetze in der Stadt Klaipeda durch Einbau moderner Technik</p> <p>Energie, Energieeffizienz</p>	<p>veralteten und ineffizienten Fernwärmenetzes in Klaipeda durch Austausch der 25-30 Jahre alten Rohrleitungen (9585 m). Die Wiederherstellung der außer Betrieb befindlichen Fernwärmeleitungen umfasst das Verlegen neuer Trassen unter Nutzung einer innovativen Verletechnik (grabenlose Verlegung).</p>	<p>veralteten Trassen wurde das bestehende Netz nicht erweitert und es wurden nicht mehr Haushalte an die Fernwärmeversorgung angeschlossen. Stattdessen wurde Unterstützung dabei geleistet, eine effizientere und umweltfreundlichere Wärmeversorgung durch Reduzierung von Wärmeverlusten (Energieeinsparungen) und Minderung der Abhängigkeit von Brennstoffeinfuhren zu erreichen. Ferner hat das Projekt dazu beigetragen, dass eine Anhebung der Preise für die Erbringung der Dienstleistung, die ansonsten vermutlich wegen der Ineffizienz des alten Systems erfolgt wäre, vermieden wurde.</p>	<p>Effektivität Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung Ökologische Nachhaltigkeit</p>
<p>Luxemburg. Verlängerung der luxemburgischen Bahnstrecke über die Grenze bis nach Volmerange-les-Mines (Wollmeringen)</p> <p>Verkehr, Schiene</p>	<p>Dieses Projekt stellt auf die Lösung der durch die wachsende Zahl von Grenzarbeitnehmern (Anstieg von 7820 auf 26 834 Grenzpendler im Zeitraum 1990-2000) bedingten Verkehrsüberlastung durch Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Region Lothringen ab. Finanziert werden die Verlängerung der Bahnstrecke, der Bau eines Bahnsteigs in Volmerange-les-Mines, die Verlängerung des Bahnsteigs in Dudelange und ein zusätzlicher unterirdischer Streckenabschnitt.</p>	<p>Die Verbindung zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und Frankreich wurde dadurch verbessert, dass Grenzarbeitnehmer die Möglichkeit haben, von der Straße auf die Schiene umzusteigen. Der Zugang der Grenzpendler zu den wichtigsten Arbeitsorten in beiden Gebieten wurde ebenfalls verbessert. Bei einem Umstieg der Grenzarbeitnehmer von der Straße auf die Schiene kann auch mit einer Verringerung der Treibhausgasemissionen und der Lärmbelastung gerechnet werden.</p>	<p>Territoriale Zugänglichkeit Effizienz und Effektivität Ökologische Nachhaltigkeit Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung</p>
<p>Malta. Modernisierung der Anlage für</p>	<p>Dieses Projekt betrifft die Ertüchtigung der Deponie Sant' Antnin, in der wegen der veralteten Technik in Malta erzeugte,</p>	<p>Im Zuge der Modernisierung der Deponie sind die Effizienz und Effektivität des Dienstes dadurch verbessert worden, dass in der bestehenden</p>	<p>Universalität des Zugangs Effizienz und</p>

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
<p>Abfallbehandlung sowie Wertstoffrecycling und -rückgewinnung von Sant' Antnin</p> <p>Umwelt, Abfallwirtschaft und erneuerbare Energien</p>	<p>biologisch abbaubare Abfälle nicht behandelt werden konnten. Die bereitgestellten Mittel wurden für die Erweiterung und den Bau von Anlagen zur Behandlung fester Siedlungsabfälle und zur Stromerzeugung verwendet. Durch die Ertüchtigung der Deponie sollen die Voraussetzungen für die Aufnahme von 200 000 Tonnen gemischter Haushaltsabfälle pro Jahr geschaffen werden.</p>	<p>Deponie größere Abfallmengen angenommen werden können (Steigerung von 80 000 auf 200 000 Tonnen) und recycelbare und biologisch abbaubare Materialien zu bewirtschaften. Der Prozess der Differenzierung und des Recycling tragen zur Senkung von Emissionen bei und sind der Ausgangspunkt für die Erzeugung der erneuerbaren Energie, die benötigt wird, um den Energiebedarf von 5600 Einwohnern im Süden Maltas zu befriedigen.</p>	<p>Effektivität Ökologische Nachhaltigkeit Differenzierung der Energiequellen</p>
<p>Niederlande. Errichtung des multikulturellen Bildungs- und Betreuungszentrums</p> <p>Infrastruktur im Sozialbereich, Bildung und Kinderbetreuung</p>	<p>Dieses Projekt betrifft die Errichtung eines Zentrums im Stadtteil Malburgen, das für die Ortsansässigen, insbesondere die Migranten unter ihnen, Bildungs- und Kulturdienstleistungen erbringen soll. Die Investitionen fließen in den Bau eines Unterrichtsraums für die Erwachsenenbildung, eines IKT-Kabinetts, eines Versammlungsraums, einer Eingangshalle, einer Küche und eines Lagerraums sowie Tagesbetreuungsstätten für Kinder im Alter von 0-4 Jahren.</p>	<p>Durch die Errichtung dieses Zentrums wurden Verbesserungen in der sozialen Eingliederung von Migranten in die lokale Gemeinschaft erzielt. Die Konzentration einer Vielzahl verschiedener Einrichtungen an einem Ort, wobei die Angebotspalette von Sport über kulturelle Aktivitäten und Tagesbetreuung für Kinder bis hin zu Diensten für die Älteren reicht, hat Steigerungen der Effizienz und Effektivität der Dienstleistung ermöglicht, weil sich die zuvor an verschiedenen, weit verstreuten Orten in dem Stadtviertel angesiedelten Einrichtungen nunmehr unter einem Dach befinden.</p>	<p>Sozialer Zusammenhalt Effizienz und Effektivität</p>
<p>Österreich. „Memjet“ - Aus Abwasser wird Trinkwasser</p> <p>Umwelt, Wasserwirtschaft und -verteilung (Trinkwasser)</p>	<p>Gegenstand dieses Projekts ist die Ertüchtigung der bestehenden Teichkläranlage durch den Einbau von Membranmikrofiltrationstechnik, die erstmals in Österreich zum Einsatz kommt. Die Nanofiltrationsmembran fungiert als zweite Sperre gegen Krankheitskeime und Bakterien,</p>	<p>Dank dieser Technik ist die Erbringung des Dienstes auch im Winter gewährleistet, weil die Abbaurate ganzjährig deutlich höher und entsprechend stabiler ist. Die Effizienz wird ebenfalls gesteigert, weil mit der neuen Kläranlage bessere Reinigungsergebnisse bei fast gleichem Aufwand erzielt werden, wobei die neue Anlage</p>	<p>Dienste-kontinuität Effizienz und Effektivität Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung</p>

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
	sodass aus kommunalen Abwässern auch kostengünstiger betrieben werden kann als Trinkwasser gewonnen werden kann. Dieser konventionelle Abwasserreinigungsanlagen. Vorgang wird als Memjet-Verfahren bezeichnet, dessen wichtigster Vorteil darin besteht, dass die Abbaurate für Stoffe wie den chemischen Sauerstoffbedarf und Ammoniak deutlich höher und stabiler ist als bei konventionellen Kläranlagen.	Zudem kann durch die Wiederverwendung von intensiv behandeltem Abwasser die Wasserversorgung in dürranfälligen Gebieten sowohl von der Menge als auch von der Zuverlässigkeit her verbessert werden.	
Polen. Bau des Abschnitts der Autobahn A4: KA4E Kleszczów-Sońnica Verkehr , Autobahn	Dieses Projekt betrifft den Bau eines neuen 19,1 km langen Abschnitts der Autobahn A4 zwischen Kleszczów und Sońnica vorbei an der Stadt Gliwice. Die Investition schließt auch den Bau von 23 Überführungen zur Ermöglichung des Umsteigens in öffentliche Verkehrsmittel, Mautstellen an beiden Endpunkten, Pkw-Stellflächen und den Bau von Sicherheits- und sonstigen Hilfsvorrichtungen (z. B. Verkehrsüberwachungsstationen) sowie Umweltschutzanlagen (Lärmschutzwände und Wildübergänge) sowie Spezialvorrichtungen (Windschutzeinrichtungen) ein.	Durch das Projekt wurde der Zugang zur Region Schlesien vom Westen und vom Norden des Landes her verbessert (durch Herstellung einer Querverbindung zur Autobahn A1). Zusätzliche Nutzer wurden durch die Mautfreiheit auf diesem neuen Abschnitt gewonnen. Die Verkehrsverbindungen sind aufgrund kürzerer Fahrzeiten in die Innenstädte effizienter geworden und die Verkehrsbelastung sinkt. Das Durchfahren dieses Abschnitts ist sicherer geworden, weil qualitativ hochwertige Materialien und geeignete Technik zum Einsatz kamen. Aufgrund der Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr kann auch mit einer geringeren Lärmbelastung und weniger Umweltschäden gerechnet werden.	Effizienz und Effektivität Territoriale Zugänglichkeit Ökologische Nachhaltigkeit Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung
Portugal. Optimierung des Wasserkraftwerks Socorridos Energie , Erneuerbare Energien und Trinkwasser	Projektgegenstand ist die Optimierung des seit 1995 in Betrieb befindlichen Wasserkraftwerks Socorridos auf Madeira. Finanziert wird der Bau eines 5243 m langen Tunnels mit einer Speicherkapazität von 32 500 m ³ Wasser, der Bau eines Grundwasserstollens zum Speichern von 40 000 m ³ Wasser, die Erneuerung	Die Koordinierung dieser Infrastrukturen ermöglichte es, das im nördlichen Teil der Insel (der höher gelegen und gebirgig ist und in dem es regnet) gesammelte Wasser in den Süden zu leiten, um die Kontinuität und Effizienz der Erbringung des Dienstes bei Trockenheit zu gewährleisten. Das in der Pumpstation nachts	Effizienz und Effektivität Dienstkontinuität Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
	vorhandener Tunnel zur Regulierung des Wasserflusses und der Bau einer Pumpstation, die im Nachtbetrieb läuft.	gesammelte Wasser wird am Tage zu Bewässerungszwecken oder für die Wasserversorgung sowie zur Erzeugung erneuerbarer Energie genutzt. Dadurch wurde der Verbrauch von aus fossilen Brennstoffen erzeugter Energie gesenkt.	Ökologische Nachhaltigkeit Differenzierung der Energiequellen
Rumänien. Erweiterung und Sanierung des Wasser- und Abwassersystems Umwelt , Trinkwasser	Dieses Projekt befasst sich mit der Sanierung und Erweiterung des 175 km umfassenden Abwasserleitungsnetzes in Cluj. Investiert wird in den Austausch alter Wasserleitungen, die Sanierung bestehender Brunnen und Pumpstationen, den Bau einer neuen Abwasserhauptleitung, die Erweiterung des Abwasserleitungsnetzes in fünf ländlichen Gemeinden und die Erschließung einer neuen Frischwasserquelle.	Durch die Erweiterung des Abwassersystems, d. h. den Anschluss von fünf weiteren ländlichen Gemeinden an das Netz, ist der Anteil der Nutzer dieses Dienstes von 86 % auf 100 % gestiegen. Die Effizienz wurde gesteigert, weil durch die Sanierung Leckageverluste in den Hauptleitungen und Rohren um 10 % gesunken sind. Die Trinkwasserqualität wurde ebenfalls verbessert und der Energieverbrauch gesenkt (jeweils um 10 %).	Effizienz und Effektivität Territoriale Zugänglichkeit Dienstekontinuität Qualität des Dienstes Ökologische Nachhaltigkeit
Schweden. Unternehmensentwicklung durch Breitband der Zukunft Telekommunikation , IKT	Dieses Projekt betrifft die Schaffung einer IT-Infrastruktur in den Gemeinden Östersund, Krokoms, Åre und Berg, die in den dünn besiedelten Gebieten im mittleren Norden des Landes gelegen sind. Es werden Mittel für 540 km unterirdisch und 30 km oberirdisch verlegte Lichtwellenleiter aufgewendet.	Dieses Projekt hat die Erbringung von Telekommunikationsdiensten in Gebieten ermöglicht, in denen dies zuvor aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich war. Dies hilft Bürgern und Unternehmen, öffentliche Dienste in den Bereichen Bildung, Gesundheit und Sozialwesen, die in Schweden durch das Internet zunehmend leichter zugänglich werden, umfassender zu nutzen.	Universalität des Zugangs Geografische Entfernung Effizienz und Effektivität
Slowakei. Autobahn R1, Abschnitt Rudno nad Hronom-Žarnovica Verkehr , Straße	Gegenstand dieses Projekts ist der Bau eines neuen (knapp 10 km langen) Teilstücks der Straße, die Rudno nad Hronom und Žarnovica (in der Region Banská Bystrica) verbindet. Sie ist Bestandteil des internationalen	Durch den vierspurigen Ausbau kann hohes Verkehrsaufkommen besser bewältigt werden, und die Verkehrsbelastung und die Fahrzeiten verringern sich. Dies gewährleistet einen reibungslosen und sicheren Durchgangsverkehr,	Effizienz und Effektivität Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
	Straßenwegenetzes (E571), das die Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Landesteilen herstellt. Investiert wird in den mehrspurigen Ausbau der Straße, den Bau von sieben Brücken und parallelen Strecken, Veränderungen an betroffenen Landwirtschafts- und Forstwegen sowie die Errichtung von sechs Stützmauern und zwei Böschungsverkleidungen.	denn das Unfallrisiko wurde gesenkt. Dank hoher Reisegeschwindigkeiten und geringerer Verkehrsbelastung ist der Kraftstoffverbrauch gesunken. Da zudem die neue Straße nicht durch Siedlungen verläuft, sind die in den umliegenden Gemeinden lebenden Menschen nicht von dem Verkehr betroffen.	Versorgung Ökologische Nachhaltigkeit
Slowenien. Kläranlage in Celje Umwelt, Wasser- behandlung	Dieses Projekt betrifft die Erweiterung des Abwassersystems und den Bau einer neuen Kläranlage in Celje. Finanziert werden die Sanierung des vorhandenen Primärsammlers für Abwasser, der Bau einer Behandlungsanlage für die Abwässer von 85 000 Einwohnern, der Bau von Primärsammlern mit einer Gesamtlänge von 7,7 km sowie von sechs Pumpwerken und fünf Rückhaltebecken am Fluss Savinja.	Nach der Realisierung des Projekts kann dieser Dienst für einen höheren Anteil der Bevölkerung (90 % statt 69 %) erbracht werden. Die Qualität des Trinkwassers wurde dank der durch die neuen Anlagen gewährleisteten Vorbehandlung, der Behandlung zwecks Abbaus von Kohlenstoff-, Stickstoff- und Phosphorverbindungen ebenfalls verbessert. Die Verbesserung der Wasserqualität der Savinja dürfte positive grenzüberschreitende Wirkungen auf die Save haben, die im benachbarten Kroatien als unterirdische Trinkwasserquelle genutzt wird.	Universalität des Zugangs Qualität des Dienstes Grenzüberschreitend e Wirkungen
Spanien. Zentrum für die Hausmüllbehandlung in Saragossa Umwelt, Bewirtschaftung von Hausmüll und Industrieabfällen	Projektgegenstand ist der Bau eines Abfallbehandlungszentrums in Saragossa. Das Zentrum ist für die selektive Abfallsammlung (bis zu 465 000 Tonnen pro Jahr) sowie dessen Behandlung und Umwandlung in Elektroenergie durch Biomethanisierung und ein Kompostierungsverfahren geeignet, wodurch der Ausstoß schädlicher Gase in die Atmosphäre verringert werden soll.	Durch dieses Projekt ist die Kommune besser in der Lage, Hausmüll zu bewirtschaften und recycelbare und biologisch abbaubare Produkte zu behandeln. Der Prozess der Differenzierung und des Recycling dürfte bewirken, dass die CO ₂ -Emissionen um etwa 283 000 Tonnen pro Jahr sinken. Die in der Biomethanisierungsanlage erzeugte erneuerbare Energie soll den Energiebedarf von ca. 5600 Menschen in	Universalität des Zugangs Effizienz und Effektivität Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung Ökologische

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
<p>Tschechische Republik. Erneuerung der Busflotte für den Nahverkehr <i>Verkehr</i>, städtischer Nahverkehr</p>	<p>Dieses Projekt betrifft die Erneuerung der Busflotte für den städtischen Nahverkehr in Mladá Boleslav (Mittelböhmen) durch den Erwerb von vier modernen Niederflurbussen. Die neuen Busse sind neben einer Rampe, die Rollstuhlfahrern den Zugang ermöglicht, mit einem akustischen Informationssystem für blinde Fahrgäste (sowohl in den Bussen als auch an den Bushaltestellen), einem modernen System zur Fahrgastabfertigung und einem Smart-Card-System, das mehr Komfort und niedrigere Kosten bedeutet, ausgestattet.</p>	<p>Südspanien decken. Dank der Investition ist die Zahl der Fahrgäste wie auch der Fahrgastkategorien (insbesondere Behinderte und ältere Menschen) gestiegen, die den städtischen Nahverkehr nutzen können (bei den Fahrgästen mit Behinderungen ist eine Zunahme um 6 % zu verzeichnen). Zudem sind die neuen Busse ein Garant für mehr Zuverlässigkeit und ermöglichen bessere Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum und dem Umland bei geringerem Kraftstoffverbrauch. Die soziale Erreichbarkeit ist dank der Smart-Card-Technologie ebenfalls gewährleistet.</p>	<p>Nachhaltigkeit Dienstekontinuität Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Versorgung Universalität des Zugangs Territoriale Zugänglichkeit</p>
<p>Ungarn. Europäisches Tagesbetreuungs-zentrum für die Kinder von Csemő Infrastruktur im <i>Sozialbereich</i>, <i>Infrastruktur</i> im Bereich der Kinderbetreuung</p>	<p>Bei diesem Projekt geht es um die Erweiterung und Modernisierung eines Tagesbetreuungs-zentrums für Kinder im mittelungarischen Csemő. Damit sollen die Integrationsprobleme der Roma-Gemeinschaft gelöst werden, die einen hohen Anteil der ortsansässigen Bevölkerung stellen. Finanziert werden die Renovierung von vier und der Bau von drei neuen Gruppenräumen für Kinder im Alter von 0-7 Jahren sowie von Räumen für sportliche Aktivitäten, Küchenräumen, Räumen für die medizinische Behandlung und Gemeinderäumen.</p>	<p>Dieses Projekt hat einen Beitrag zum gleichberechtigten Zugang zu Vorschuldiensten für Ortsansässige und die Roma-Gemeinschaft geleistet. Damit hat es zugleich die soziale Eingliederung von Roma-Kindern verbessert. Durch den Umbau des Zentrums hat sich die Kapazität von Csemő im Bereich der Vorschuldienste verdoppelt (früher konnten nur 75 Kinder betreut werden). Dank des Erwerbs neuer Ausrüstungen können auch qualitativ höherwertige Dienste erbracht werden, die auf Kinder mit besonderen Erziehungsbedürfnissen oder aus benachteiligten sozialen Verhältnissen zugeschnitten sind.</p>	<p>Soziale Eingliederung Universalität des Zugangs Dienstekontinuität Qualität des Dienstes</p>
<p>Vereinigtes Königreich.</p>	<p>Dieses Projekt betrifft den Bau von zwei Erdgasleitungen zur Versorgung von 75 % der</p>	<p>Dank der beiden neuen Gasleitungen sind jetzt 75 % der Bevölkerung von zehn Städten in</p>	<p>Universalität des Zugangs</p>

Projekt und Sektor	Angaben zur Investition	Wirkung des erbrachten Dienstes	Ziel von allgemeinem Interesse
<p>Gasleitungen von Gormanstown nach Antrim und von Carrickfergus nach Londonderry Energie, Elektrizität, Gas, Erdöl, feste Brennstoffe</p>	<p>Bevölkerung Nordirlands. Die Nord-West-Gasleitung verläuft von Carrickfergus nach Londonderry und die Süd-Nord-Pipeline von Gormanstown (Grafschaft Meath/Irland) nach Ballyclare (Grafschaft Antrim/Nordirland) mit Anschluss an die Nord-West-Gasleitung. Diese Pipelines fungieren als Verbindung zwischen den Netzen in Nordirland und Irland.</p>	<p>Nordirland an das Erdgasnetz angeschlossen, zuvor waren sie mit aus Kohle erzeugtem Gas versorgt worden. Die Luftqualität in den betroffenen Gebieten hat sich verbessert. Durch den Bau der Nord-Süd-Leitung, die als Verbindung zwischen dem irischen und dem nordirischen Netz fungiert, ist auch ein einheitlicher Gasmarkt für die gesamte Insel entstanden. Damit wurden die Voraussetzungen für eine grenzüberschreitende Dienstleistung geschaffen.</p>	<p>Geografische Entfernung Ökologische Nachhaltigkeit Grenzüber-schreitende Wirkungen</p>
<p>Zypern. Modernes Zentrum für soziale und kulturelle Dienste Infrastruktur im Sozialbereich, Infrastruktur im Bereich der Kinderbetreuung</p>	<p>Projektgegenstand ist die Umgestaltung des früheren städtischen Altenheims in der Stadt Nikosia in ein modernes Zentrum für soziale und kulturelle Dienste. Die Erbringung dieser Leistungen wird im Rahmen verschiedener lokaler Programme erfolgen, die auf das Wohlergehen benachteiligter Gruppen wie Migranten (44 % der Bevölkerung) und ältere Menschen (20 % der Bevölkerung) abzielen.</p>	<p>Das Projekt hat zur Sicherstellung der Kontinuität der Tagesbetreuung für ältere Menschen beigetragen. Darüber hinaus hat es die Zugänglichkeit zu Sozial- und Kulturdiensten für die früher ausgegrenzten Migranten verbessert. Das Leistungsangebot wurde erweitert, wodurch wiederum ein Gebiet entstanden ist, das für die Einheimischen zunehmend attraktiver wird. Die Qualität des erbrachten Dienstes wurde dank der Anschaffung moderner Ausrüstungen und der Einstellung einer größeren Zahl besser qualifizierter Mitarbeiter ebenfalls verbessert.</p>	<p>Dienstkontinuität Qualität des Dienstes Universalität des Zugangs</p>

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Fallstudienberichten

3.2. Universalität des Zugangs: Geografische Reichweite des Dienstes

Ein besonders wichtiger Aspekt bei der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse ist der universelle Zugang; dies schließt Überlegungen zur geografischen Reichweite, zur Gleichheit des Zugangs und zur Erschwinglichkeit ein. Der universelle Zugang zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse gehört zu den in der EU-Charta der Grundrechte anerkannten Rechten. Er beinhaltet die Gewährleistung der Gleichbehandlung von Männern und Frauen sowie die Bekämpfung sämtlicher Formen der Diskriminierung.

Während sich das Thema „Erschwinglichkeit“ und soziale Fragen wie ein roter Faden durch die folgenden Abschnitte ziehen, werden in diesem Abschnitt anhand von Fallstudien Belege dafür zusammengetragen, inwieweit die geografische Reichweite der darin untersuchten Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse auf einen größeren Teil der Bevölkerung ausgedehnt wird. Tabelle 8 bietet einen Überblick über die Fälle, in denen der Abdeckungsgrad eines Dienstes erhöht wurde. In aller Kürze wird veranschaulicht, dass die Erweiterung des Abdeckungsbereichs von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse oftmals mit der Umsetzung der betrachteten Projekte zusammenhängt, die vollständige Abdeckung (100 % der Bevölkerung) hingegen nur in sehr wenigen Fällen angestrebt wird.

In einigen wenigen Fällen besteht das wichtigste Projektziel darin, bei den Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse eine höhere geografische Reichweite zu erreichen und diese auf die gesamte Bevölkerung auszudehnen. Hier ist eine eindeutige sektorspezifische Relevanz erkennbar, wobei Bereiche wie Umweltdienste zu nennen sind (z. B. Wasserversorgung, Abwasserwirtschaft). Das Beispiel Estland (Wasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Flüsse Emajõgi und Võhandu) steht für Projekte, die auf die Erhöhung des Versorgungsgrades mit grundlegenden Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse abzielen. Mit dem genannten Projekt sollte erreicht werden, dass künftig 95 % und nicht wie bislang 60-75 % der Einwohner der betroffenen Dörfer und Gebiete Zugang zu einer qualitativ hochwertigen Wasserversorgung und Abwasserentsorgung erhalten. In ähnlicher Weise hat der Bau einer Kläranlage in Celje (Slowenien) bewirkt, dass jetzt nicht mehr nur 69 %, sondern über 90 % der Bevölkerung an die zentrale Abwasserentsorgung angeschlossen sind.

In anderen Fällen besteht das Projektergebnis in einer Erweiterung der Dienstleistung, auch wenn ein Abdeckungsgrad von 100 % nicht als Ziel genannt wird. Dies ist insbesondere bei Vorhaben im Verkehrssektor der Fall. So ging es bei dem Projekt in Italien (Verlängerung des unterirdischen Abschnitts der Schmalspurbahn „Circumetnea“) eindeutig darum, steigende Fahrgastzahlen durch einen universellen Zugang zu erreichen, auch wenn dies nicht explizit als Ziel genannt wurde. Schätzungen zufolge werden pro Jahr 35-40 % der Gesamtbevölkerung in dem betreffenden Gebiet den neuen Dienst nutzen. Auch andere Projekte im Verkehrssektor (beispielsweise in Belgien und Finnland) zielten auf steigende Nutzerzahlen ab. Eine weitere spezifische Projektart im Interventionsbereich „Verkehr“ stellt auf eine sinkende Verkehrsbelastung und die daraus resultierende bessere Zugänglichkeit ab; exemplarisch dafür stehen die Projekte in Deutschland, Irland, Luxemburg und der Slowakei.

Das lettische Projekt (E-Dienste für Bürger und Unternehmen im Informationszentrum der Stadt Jekabpils), das maßgeblichen Anteil an der Verbesserung des Zugangs zu E-Diensten hatte, und das schwedische Vorhaben (Ausbau der Breitbandversorgung), das zu einer höheren Zahl von Unternehmen mit Zugang zum Hochgeschwindigkeitsinternet führte,

zeigen, dass dies auch für den Kommunikationssektor gilt. Das Projekt in Griechenland, das den Anschluss sämtlicher Gemeindeämter in der Präfektur Kozani an ein drahtloses Breitbandnetz betraf, ist demselben Anliegen zuzuordnen.

Interessanterweise werden die Ziele „universeller Zugang“ und „Effizienz“ in einigen wenigen Fällen miteinander verknüpft. Die Einrichtung des Tagesbetreuungsentrums für Kinder im ungarischen Csemő bedeutete die Erweiterung des Gebäudes, in dem die Schule untergebracht ist; damit erhielten alle betroffenen Kinder die Möglichkeit des Zugangs zu den Diensten des Zentrums. Aufgrund der Verdoppelung der Kapazität konnten alle interessierten Familien mit Kindern im Alter von 3-7 Jahren berücksichtigt werden. Damit ist der Grundsatz der Universalität des Zugangs in dem Sinne gesichert, dass die lokalen Bedürfnisse in vollem Umfang befriedigt werden.

Eine umfassendere Abdeckung und Effizienzsteigerungen sind häufig kennzeichnend für Projekte im Bereich der Wasser- und Abfallwirtschaft. In Rumänien wurden bei der Erweiterung und Sanierung des Wasser- und Abwassersystems zwei Ziele miteinander verknüpft: Verbesserung der Qualität der für Bestandskunden erbrachten Dienstleistung und der Stadtentwicklung entsprechende Erweiterung des Abwassernetzes. Auch im Fall der fünf neuen regionalen Abfalldonien in Bulgarien besteht das Hauptziel darin, diese nach EU-Standards zu bauen. Gleichzeitig wird erwartet, dass die neuen Deponien die bislang in den Zielgebieten nicht vorhandene Kapazität für die Beseitigung und Lagerung von gefährlichem Müll sowie Bau- und Industrieabfällen bieten werden. 2001 waren 80 % der Gesamtbevölkerung in Bulgarien (99 % der Stadtbevölkerung und 33 % der Landbevölkerung) in die organisierte Abfallsammlung und -entsorgung einbezogen. Nach der Inbetriebnahme der neuen Deponien hatten die Kommunen ein Sammel- und Entsorgungssystem für die gesamte Bevölkerung organisiert. Es wurde ein universeller Zugang (Abdeckungsgrad von 100 %) geschaffen, auch wenn gewisse, durch fehlende Folgemaßnahmen bedingte Ungleichheiten nach wie vor kennzeichnend für entlegene ländliche Gebiete sind.

Eine weitere spezielle Art der Dienstuniversalität, die in allen Fallstudien an vielen Stellen hervorgehoben wird, ist die **Kontinuität**. In mehreren Fällen, die überwiegend Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse wie die Wasserversorgung betrafen, ging die Projektrealisierung mit der Verbesserung der Dienstkontinuität einher. So bewirkt der Einsatz einer speziellen Technologie beim Memjet-Projekt in Österreich, dass die gesetzlichen Grenzwerte für die Abwasserreinigung (anders als mit dem früheren Verfahren) ganzjährig eingehalten werden können. Es wird ein fast universeller Zugang erreicht, denn ca. 90 % der Bevölkerung können diesen Dienst nutzen. Auch die erheblichen Investitionen in das Wasserkraftwerk auf Madeira (Portugal) stellten darauf ab, zwei grundlegende Dienstleistungen (Wasser und Energie) kontinuierlich zu erbringen. Schließlich veranschaulichen zwei Projekte im Kommunikationssektor den Grundsatz der Kontinuität. Das griechische Projekt, d. h. die Schaffung eines drahtlosen Breitbandnetzes, ermöglicht störungsfreie Verbindungen zum Hochgeschwindigkeitsinternet. Ebenso wie das Projekt „Baltic e-Health“ steht es für das Anliegen, IKT zu nutzen, um die Kontinuität des Zugangs zu Gesundheitsdiensten in Gebieten in Randlage zu gewährleisten, wo tendenziell immer mehr Krankenhäuser geschlossen werden oder sie über keine ausreichende Kapazität verfügen.

Tabelle 8: Erweiterung des Zugangs zu Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse

Land	Erweiterung des Zugangs zu Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse
Belgien. Erweiterung der multimodalen Plattform „Liège Logistics“	Die Erweiterung der multimodalen Plattform (von 30 925 m ² auf 56 125 m ²) half bei der Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens.
Bulgarien. Fünf regionale Abfalldeponien	Durch das Projekt kann jetzt die gesamte Bevölkerung (vorher lediglich 80 %) den Dienst der organisierten Abfallsammlung und -beseitigung in Anspruch nehmen.
Dänemark. Elektronische Gesundheitsdienste für den Ostseeraum	Im Zuge der Projektrealisierung erhielten Gebiete in Randlage und ländliche Gebiete Zugang zu neuen Gesundheitsdiensten; dadurch erreichen ländliche Gebiete und Gebiete in Randlage im Gesundheitssektor Gleichstand mit städtischen Gebieten.
Deutschland. Bau einer neuen Straße ab Autobahnanschluss Stralsund (A 20) nach Bergen	Der Bau der neuen Strelasund-Querung trug zur Verminderung der Verkehrsüberlastung, insbesondere durch den Saisonverkehr, bei.
Estland. Wasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Flüsse Emajõgi und Võhandu	Das erwartete Projektergebnis bestand darin, dass 95 % der einheimischen Bevölkerung Zugang zu qualitativ hochwertigen Wasser- und Abwassersystemen erhalten.
Finnland. Erneuerung und Erweiterung des Flughafens Kuusamo	Durch das Projekt wurde neben der Zugänglichkeit der Region für Touristen aus dem Ausland die Mobilität der Bürger verbessert. Angestrebt wird eine Erhöhung der Fluggastzahlen von 103 000 auf 170 000 bis zum Jahr 2014.

Land	Erweiterung des Zugangs zu Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse
Griechenland: Breitband im Gebirge	Das Netzwerk „Bridge Me“ verbindet die kommunalen Behörden in der Region Kozani und 200 lokale Gebietskörperschaften.
Irland. Umgehung N15 Bundoran/Ballyshannon	Die Umgehungsstraße zwischen Bundoran und Ballyshannon hat die durch die schlechte Qualität und die Nadelöhre auf der N15 bedingten Probleme gelöst sowie die daraus resultierende Verkehrsüberlastung behoben.
Italien. Verlängerung des unterirdischen Abschnitts der Schmalspurbahn „Circumetnea“	Mit der Investition wurde ein Beitrag zur Befriedigung des Beförderungsbedarfs von etwa 35–40 % der Personen geleistet, die zwischen den beiden Städten (Catania und Misterbianco) reisen.
Lettland. E-Dienste für Bürger und Unternehmen im Informationszentrum der Stadt Jekabpils	Durch das Projekt wurde eine Verbesserung der Verwaltungskapazität des Stadtrats von Jekabpils erreicht und der Datenaustausch und die elektronische Kommunikation zwischen den Bürgern und den regionalen Behörden erheblich verbessert.
Luxemburg. Verlängerung der luxemburgischen Bahnstrecke über die Grenze bis nach Volmerange-les-Mines (Wollmeringen)	Es werden weniger Verkehrsstaus und eine Abnahme des illegalen Parkens erwartet, die durch die wachsende Zahl von Grenzarbeitnehmern verursacht werden.
Österreich. „Memjet“ - Aus Abwasser wird Trinkwasser	Die Investition ermöglichte den ganzjährigen Zugang zu gereinigtem Wasser.
Polen. Bau des Abschnitts der Autobahn A4: KA4E Kleszczów-Sońnica	Die Verlängerung der A4 bedeutet eine bessere Zugänglichkeit Südpolens mit mehr als 3 Millionen potenziellen Nutzern. Schätzungen zufolge werden pro Tag 8000-10 000 Autofahrer auf der Autobahn A4 unterwegs sein.
Portugal. Optimierung des Wasserkraftwerks Socorridos	Dank der Investition wurde die Kontinuität der Wasser- und Energieversorgung sichergestellt, wobei das Wasser zu Bewässerungszwecken, für die Wasserversorgung sowie zur Stromerzeugung genutzt wird.
Rumänien. Erweiterung und Sanierung des Wasser- und Abwassersystems	Nach der Realisierung des Projekts steigt der Anteil der Haushalte, die an das integrierte Wasser- und Abwassersystem angeschlossen sind und mit EU-Standards entsprechenden Wasserhauptleitungen versorgt werden, von 69 % auf 96 % und der Zugang zu Diensten im Abwasserbereich von 45 % auf 79 %.
Schweden. Unternehmensentwicklung durch Breitband der Zukunft	Von der Erweiterung des Optikkasernetzes in der Region verspricht man sich eine Steigerung des Zugangs zu Telekommunikationsdiensten in Gebieten, in denen dies zuvor aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich war.
Slowakei. Autobahn R1, Abschnitt Rudno nad Hronom-Žarnovica	Das Projekt bedeutet bessere Verbindungen zwischen Bratislava und den Regionen durch den Bau eines neuen Straßenabschnitts und die Behebung des Problems der Verkehrsüberlastung.
Slowenien. Kläranlage in Celje	Der Anteil der an das Abwassersystem angeschlossenen Einwohner ist von 42 000 auf 53 200 und damit auf 90 % der

Land	Erweiterung des Zugangs zu Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse
	Gesamtbevölkerung gestiegen.
Tschechische Republik. Erneuerung der Busflotte für den Nahverkehr in Mladá Boleslav	Dank der im Nahverkehr eingesetzten neuen Niederflurbusse ist der Anteil behinderter Fahrgäste um 6 % gestiegen und der Zugang für andere Fahrgastkategorien verbessert worden.
Ungarn. Europäisches Tagesbetreuungszentrum für die Kinder von Csemő	Aufgrund der Investition konnte die Anzahl der für die Nutzung der Vorschuldienste angemeldeten Kinder von 75 auf 176 verdoppelt werden und die lokale Nachfrage nach Tagesbetreuungsplätzen vollständig befriedigt werden.
Vereinigtes Königreich. Gasleitungen von Gormanstown nach Antrim und von Carrickfergus nach	Die Anzahl der Haushalte mit Erdgasversorgung konnte in zehn nordirischen Städten erhöht werden (75 % der Bevölkerung).

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Fallstudienberichten

3.3. Soziale Eingliederung und Bevölkerungsalterung

Einige wenige der für die Fallstudien ausgewählten Projekte befassen sich direkt mit Fragen der sozialen Eingliederung im Allgemeinen und den Lebensbedingungen älterer Menschen im Besonderen. Bei mehreren der Projekte, die nicht speziell auf benachteiligte Bevölkerungsgruppen ausgerichtet waren, wird dafür gesorgt, dass diese Gruppen bei der Nutzung der entsprechenden Dienstleistung (Beispiel: Preisstaffelung im Verkehrssektor, siehe Abschnitt 3.5) nicht diskriminiert werden. In diesem Abschnitt werden Projekte untersucht, die direkt auf benachteiligte Nutzerkategorien zugeschnitten sind.

Obwohl sich kein konkretes Projekt direkt mit der Bevölkerungsalterung befasst, wird sie als wichtige Tendenz wahrgenommen, die die wirtschaftliche und soziale Stabilität beeinflusst. Die Bevölkerungsalterung bedeutet Folgendes: wachsende Zahl bzw. steigender Anteil älterer und alter Menschen; Zunahme der Anzahl der Rentner bei stetig steigendem bzw. voraussichtlich sinkendem Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter sowie wahrscheinlich der Erwerbsbevölkerung und ihre Alterung; sinkende Geburtenraten; Fertilität unterhalb der Kohortenersatzrate; regionaler und auf unter Null sinkender natürlicher Bevölkerungsaustausch; der bereits in Gang gesetzte und sich künftig fortsetzende Rückgang zahlreicher regionaler Bevölkerungen; regionale Unterschiede bei all diesen Faktoren und die möglicherweise daraus folgenden Binnenwanderungen.¹⁹³

Das Projekt in Zypern „Modernes Zentrum für soziale und kulturelle Dienste im früheren städtischen Altenheim“ gehört zu den wenigen Vorhaben, die sich mit alten Menschen befassen. Das Zentrum erbringt ansonsten eine umfassende Palette von Dienstleistungen für verschiedene benachteiligte Bevölkerungsgruppen (z. B. Migranten und Frauen). Bis zu einem gewissen Grad gilt dies auch für das niederländische Projekt (multikulturelles Bildungs- und Betreuungszentrum), dessen Angebote sich zum Teil speziell an ältere Menschen richten. In den anderen Fällen gehören sie indirekt zur Zielgruppe. So bilden bei dem Projekt in Italien (Schmalspurbahn „Circumetnea“) beispielsweise benachteiligte Menschen nicht die Hauptzielgruppe, auch wenn klar erkennbar ist, dass die Verbindung zum unterirdischen Streckenabschnitt die Zugänglichkeit für Bürger im Seniorenalter verbessern wird, weil die Eisenbahn mit allen erforderlichen Einrichtungen ausgestattet ist.

¹⁹³ Arbeitspapier der Kommission „Regionen 2020“ (EK 2008a, S. 8).

Das Projekt in der Tschechischen Republik stellt ebenfalls auf die Bedürfnisse älterer und benachteiligter Menschen ab, und das Abwasservorhaben in Cluj (Rumänien) erleichtert das Leben dieser Personengruppe in entlegenen ländlichen Gebieten. Bei dem Infrastrukturprojekt zur Erdgasversorgung in Irland haben ältere Menschen Anspruch auf Kaltwetterzahlungen, wenn die Temperaturen an mehreren Tagen in Folge unter einen bestimmten Wert fallen (dafür wurden keine Strukturfondsmittel verwendet); allerdings sind keine aktiven Maßnahmen zur Verbesserung der Lage älterer Menschen vorgesehen.

Zu den sozialen Gruppen, auf die Projekte im soziokulturellen Bereich oder im Gesundheitsbereich häufig ausgerichtet sind, gehören **Kinder, Frauen und Migranten**. So erbringt das multikulturelle Bildungs- und Betreuungszentrum in den Niederlanden soziokulturelle Dienste sowie Bildungs- und Gesundheitsdienste für Migranten und Frauen. Angestrebt werden der soziale Zusammenhalt (Zusammenführung der verschiedenen Gemeinschaften und Erhöhung der Attraktivität eines Stadtteils im Niedergang) und die Erhöhung der Erwerbsquote benachteiligter Gruppen. Das Projekt zeichnet sich dadurch aus, dass die Niederländer anstelle eines Stufenkonzepts für die Stadtteilentwicklung durch schrittweise Sanierung alter Wohnhäuser (was den Gemeinschaftssinn stiftet und die Integration voranbringt, weil viele Bürger mobilisiert werden, Migranten in der Regel aber nicht einbezogen sind) eine neue Einrichtung angeboten haben, die die verschiedenen Gemeinschaften an einem Ort zusammenbringen soll.

Das europäische Tagesbetreuungszentrum in Csemő bietet Tagesbetreuungs- und Vorschuldienste für die Kinder des Ortes an, die zu einem nicht unerheblichen Teil der Gemeinschaft der Roma angehören. Angestrebt wurde die Einbeziehung einer höheren Anzahl von Kindern aus Roma-Familien und von Kindern mit besonderen Bildungsbedürfnissen im Vorschulalter. In gewissem Maße profitieren Migranten auch von dem in Belgien realisierten Projekt im Bereich des Intermodalverkehrs (Logistik und Transport), da sie das Schulungsangebot nutzen können.

Leider wurden bei einigen Fallstudien **nachteilige Auswirkungen** auf die soziale Eingliederung festgestellt. So werden beispielsweise durch die Elektrifizierung des Schienenwegenetzes in den französischen Vogesen Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse gefördert, doch profitiert tendenziell der am stärksten begünstigte Teil der Bevölkerung von diesem Projekt (Menschen, die in Berufen tätig sind, für die ein mittlerer Bildungsabschluss oder ein Hochschulabschluss erforderlich ist, weisen eine höhere Mobilität auf und/oder legen die weitesten Wege zum Arbeitsplatz zurück). Zudem ist eine uneingeschränkte Nutzung der Vorteile nur dann möglich, wenn auch Bahnstationen in kleineren Städten zugänglich sind. In einem anderen Beispiel aus dem Verkehrssektor (Zubringer B 96n in Deutschland) ist der Zugang zwar grundsätzlich nicht eingeschränkt, doch profitieren nur Besitzer von Privatfahrzeugen von dieser Straße; dies birgt ein gewisses Diskriminierungsrisiko in sich, wenn nicht zugleich Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs auf der Straße ergriffen werden. Schließlich belegt das Projekt „Baltic e-health“, inwiefern die Erbringung elektronischer Gesundheitsdienste vom Grundsatz her älteren (und weniger gebildeten) Menschen in entlegenen Gebieten nutzt; ohne entsprechende flankierende Maßnahmen kann sich dies aber auch als nachteilig erweisen. Ältere Menschen mit niedrigerem Bildungsstand misstrauen möglicherweise neuer Technik und laufen so Gefahr, von diesem Dienst ausgeschlossen zu sein. Um hier gegenzusteuern, bietet sich die Mobilisierung von Hausärzten/versierten Nutzern als informierte Mittler an.

3.4. Effizienz und Qualität

Wie vorstehend veranschaulicht, ist bei diesen Fallstudien oft nicht die Erweiterung der Leistungserbringung das Hauptziel, doch steht zumeist eine Erhöhung der Qualität und Effizienz des geleisteten Dienstes im Vordergrund. Dies verdeutlicht ein Blick auf Tabelle 9, in der die relevantesten Fälle aufgeführt sind.

Das litauische Projekt (die Modernisierung des Fernwärmenetzes in Klaipeda) ist ein gutes Beispiel dafür. Der universelle Zugang ist in gewissem Maße bereits gesichert, da das Netz 91 % der Bevölkerung der Stadt versorgt. Die Dienstleistung wurde nicht auf weitere Nutzer ausgedehnt, sondern qualitativ verbessert. Das Hauptaugenmerk galt Effizienzzielen mit dem Schwerpunkt der Erfüllung quantitativer Ziele (Verringerung von Energieverlusten, geringere Abhängigkeit von Brennstoffimporten), und in der Tat wurden herausragende Resultate erzielt. Man erreichte erhebliche Energieeinsparungen und einen geringeren Brennstoffbedarf. Mit der Sanierung und Modernisierung des Netzes wurde der Wärmeverlust insgesamt verringert und die Stabilität und Zuverlässigkeit der Wärmeversorgung insgesamt aufgrund eines geringeren Risikos von Störungen auf den Versorgungswegen gesteigert. Bei den anderen betrachteten Fällen zeigt sich, dass die Art der mit den jeweiligen Projekten geförderten Effizienzgewinne in gewissem Umfang von sektorbezogenen Erwägungen abhängig ist.

3.4.1. Wasser- und Abfallwirtschaft und Kläranlagen

Projekte der Wasser- und Abfallwirtschaft erbringen im Allgemeinen erhebliche Effizienzgewinne mit optimierten Lagerungs-/Speicher- und Verteiltechniken. So sollte beispielsweise das Projekt des Wasserkraftwerks auf Madeira eine zuverlässigere Bereitstellung sowohl von Wasser als auch von Strom ermöglichen sowie gleichzeitig Verluste senken und auf effizientere Erzeugungs- und Speichersysteme umrüsten. Ebenso wurden in Cluj (Rumänien) die Abwasseranlagen modernisiert und mit Strukturfondsmitteln ausgebaut, wodurch die Verluste um immerhin 10 % vermindert werden konnten. Auch bei dem Komplex für die Behandlung von Siedlungsabfällen in Saragossa geht es darum, die Erbringung der Dienstleistung effizienter zu gestalten.

Auch Kapazitätserhöhungen und damit verbundene Größenvorteile bieten eine Möglichkeit für Effizienzgewinne. Ebenfalls in Cluj war das unmittelbarste und wichtigste Ergebnis des Projekts die Erhöhung des Anteils des behandelten Abwassers von 86 % auf 100 %. Effizienz ist auch das Kernziel der Anlage für die Behandlung von festen kommunalen Abfällen auf Malta. Dort wurden im Zuge der Modernisierung umweltschonendere Technologien für eine Behandlung im großen Maßstab eingeführt. Das Gleiche gilt für ein weiteres Projekt im Bereich der Abfallbehandlung, nämlich den Bau von fünf Abfalldeponien in Bulgarien, wodurch die Menge entsorgter Abfälle deutlich zunahm. Im estnischen Fall soll die Einführung eines Wasserbewirtschaftungssystems ebenfalls zu einer wesentlichen Verbesserung der Effizienz und Effektivität führen, und zwar durch die Ausnutzung von Größenvorteilen und die Senkung der Betriebskosten. Auch bei der Erdgasleitung zwischen Nordirland und Irland dürften wegen der Errichtung eines einheitlichen Gasbinnenmarktes Effizienzgewinne erzielt werden.

Das österreichische Memjet-Projekt ist ein Beispiel für Effizienzgewinne dank innovativer Technologien bei relativ geringen Investitionen. Die umgerüstete Abwasser aufbereitungsanlage liefert bessere Klärergebnisse bei etwa gleichem Aufwand.

Generell haben die Projekte in diesem Sektor auch **positive Umweltauswirkungen**. Das gilt für die Projekte in Rumänien und Bulgarien, und bei dem Madeira-Projekt wird dies dank eines höheren Anteils an erneuerbaren Energie erwartet. Bei dem Projekt in Malta wird Strom mittels Biogas als erneuerbarer Quelle erzeugt. Im rumänischen Cluj wurde die Abwasserkläranlage technologisch umfassend aufgerüstet, und es wurde ein Biogasaggregat zur Aufbereitung des beim Klärprozess anfallenden Schlamms angeschlossen. *Der mit diesem Aggregat erzeugte Strom deckt etwa 30 % des Verbrauchs der gesamten Kläranlage.* In mindestens einem Fall (der Optimierung des Wasserkraftwerks auf Madeira) diente das Projekt der Sensibilisierung für Umweltbelange und eine effiziente Abfallwirtschaft. Interessanterweise wurden in etlichen Fällen die qualitativen Verbesserungen der erbrachten Dienstleistungen in ökologischer Hinsicht mit den Bemühungen zur Erreichung von EU-Standards in Verbindung gebracht.

3.4.2. Verkehr

Der Verkehr ist ein weiterer Sektor, in dem sich mit Projekten, bei denen es um die Erbringung von DA(W)I geht, deutliche Effizienzgewinne erzielen lassen dürften. Dies gilt sowohl für den Schienen- als auch für den Straßenverkehr.

Die Effizienz und Effektivität der Schienenverkehrsdienste lässt sich stark verbessern, wie das Beispiel der Schmalspurbahn „Circumetnea“ in Italien deutlich macht. Die Elektrifizierung des Schienennetzes in Frankreich trug zu einer erheblichen Verkürzung der Reisezeiten bei. Das ist auch bei einem anderen Eisenbahnprojekt, nämlich in Luxemburg der Fall. Interessanterweise machen sich die Effizienz-/Effektivitätsgewinne nicht nur für die Bahnkunden bemerkbar, sondern auch für Kraftfahrer, die in den Genuss eines geringeren Verkehrsaufkommens kommen.

Der polnische Fall veranschaulicht sehr gut die Besonderheiten von Autobahnprojekten. Hier wird erkennbar, welcher Nutzen aus Investitionen in eine Autobahn gezogen werden kann. Eine erhöhte Mobilität sowie zahlreiche positive Auswirkungen auf lokaler Ebene (z. B. die Umfahrung der Stadt Gliwice), auf nationaler Ebene (z. B. eine bessere West-Ost-Verbindung) und sogar auf internationaler Ebene (z. B. Attraktivität für Touristen aus Nachbarländern, der Beitrag zum TEN-V) werden erwartet. Eine höhere Effizienz sorgt für mehr Mobilität und Sicherheit lokal und national und verbessert die Umweltsituation (siehe unten). Mit Effizienzgewinnen wird auch im deutschen Fall gerechnet, wo sich durch die Senkung der Transportkosten das Preis-Leistungs-Verhältnis und auch die territoriale Zugänglichkeit verbessern sollen. Kürzere Reisezeiten und eine höhere Kapazität der Straßen werden als Effizienzgewinne nach dem Bau neuer Straßen bei den Projekten in der Slowakei und in Irland erwartet.

Effizienzsteigerungen im Ergebnis von Strukturfondsinvestitionen in DA(W)I-Infrastrukturen zeigen sich anschaulich im Fall des Flughafens von Kuusamo, der im Zusammenhang mit dem nordfinnischen Operationellen Programm ausgebaut wurde. Auf dem Schienen- oder Straßenweg dauert die Fahrt von Helsinki bis Kuusamo rund 12 Stunden, während es auf dem Luftweg jetzt nur noch 70 Minuten sind. Mit dem intermodalen Verkehrsprojekt in Lüttich (Liège) schließlich wird die Effizienz in den Segmenten Beförderung und Logistik gesteigert. Man rechnet sogar mit einem Multiplikatoreffekt, und zwar nicht nur, weil nun größere Frachtmengen bewältigt werden können, sondern auch wegen der ergänzenden Maßnahmen in der Wallonischen Region und der Stärkung der internationalen Position der Provinz Lüttich. Der tschechische Fall ist ein weiteres Beispiel für ein Verkehrsprojekt, das ganz und gar auf die Verbesserung der Qualität der Dienstleistung gerichtet ist (geringerer Kraftstoffverbrauch und weniger Emissionen).

Wie im Bereich Wasser- und Abfallwirtschaft haben auch im Verkehrssektor **positive Umweltauswirkungen** einen hohen Stellenwert. Dies wird bei Projekten im Bereich der Eisenbahn (z. B. dem Luxemburger Projekt) und des öffentlichen Busverkehrs (Tschechische Republik) fast als gegeben betrachtet, gilt aber interessanterweise auch für Straßen- und Autobahnprojekte. Hier liefert das polnische Autobahnprojekt ein beredtes Beispiel. Es steht dafür, dass man sich für die Benutzung der Autobahn oder weniger umweltverschmutzende Alternativen entscheiden muss. Autobahnen müssen solange gebaut werden, bis das Netz vollendet ist. Erst dann kann man sich mit diesem Konflikt befassen. Die Umweltbilanz wird letztlich als positiv eingestuft. So ergeben sich beispielsweise im slowakischen Fall die positiven Umweltauswirkungen aus höheren Fahrgeschwindigkeiten und der Beseitigung von Verkehrsengpässen, was zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und damit der Umweltbelastung führen soll (ganz zu schweigen von einer höheren Sicherheit).

3.4.3. Soziokulturelle und gesundheitsbezogene Dienstleistungen

Effizienzgewinne werden auch bei den soziokulturellen Projekten erwartet. So sollen etwa im niederländischen Fall Effizienz und Effektivität dadurch gesteigert werden, dass bis dahin verstreute Kultur- und Bildungsdienstleistungen an einem Ort zusammengelegt werden. Dies ermöglichte die stärkere Integration der angebotenen Dienstleistungen und die Koordinierung der Dienstleistungsanbieter. Im Fall der Kindertagesstätte Csemő in Ungarn wird neben dem rein quantitativ ausgebauten Angebot eine bessere Qualität erreicht. Nach der Erweiterung der Bildungsinfrastruktur konnte die Einrichtung mehr Kinder in einem geeigneteren Umfeld mit einer besseren Ausstattung aufnehmen (z. B. modernere Heizung). Dadurch konnten Einsparungen erzielt und Mittel in andere Sozialdienstleistungen umgelenkt werden.

Das „Baltic eHealth“-Projekt (telemedizinische Dienstleistungen im Ostseeraum) ist ein klares Beispiel dafür, wie sich mit der Anwendung von IKT bei der Erbringung von DA(W)I im Gesundheitswesen erhebliche Effizienzgewinne erreichen lassen. Durch die Auslagerung von Gesundheitsleistungen in Kliniken in Nachbarländer, in denen die Arbeitskosten niedriger sind und Kapazitätsüberschüsse bestehen, erhöht sich die Effizienz aufgrund der geringeren Betriebskosten. Damit diese Kostenersparnisse nicht die Qualität und Wirksamkeit der erbrachten Dienstleistungen beeinträchtigen, wurden in die Verträge zwischen den teilnehmenden Kliniken Garantien aufgenommen.

Tabelle 9: Qualitätsverbesserungen und Effizienzgewinne als Ergebnis von Fallstudienprojekten

Land	Qualitäts-/Effizienzsteigerungen
Bulgarien. Abfallwirtschaft: fünf regionale Abfalldeponien	Die neuen Deponien entsprechen Umweltvorschriften der EU und Bulgariens.
Dänemark. Elektronische Gesundheitsdienste für den Ostseeraum („Baltic eHealth“-Projekt)	Die mit diesem Projekt entwickelte neue Technologie half bei der Bereitstellung medizinischer Dienste in peripheren und ländlichen Gebieten unter Einhaltung hoher Standards und mit Einsparungen bei den Kosten für die Aufrechterhaltung dieser Dienste.
Deutschland. Bau des neuen B 96n-Autobahnzubringers Stralsund-Rügen	Im Zuge dieses Projekts entsteht eine effiziente Verkehrsverbindung zu den deutschen und europäischen Märkten über die Autobahn A 20.
Estland. Wasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Flüsse Emajõgi und Võhandu	Als Ergebnis dieses Projekts werden eine Senkung der Wasserverluste (um 5–10 %) und die Verhinderung der Verunreinigung von Oberflächen- und Grundwasser durch Abwasser und die Verhinderung des Eindringens von Sickerwasser in die Abwassersysteme erwartet.
Finnland. Erneuerung und Erweiterung des Flughafens Kuusamo	Das Projekt umfasst Investitionen in die Erweiterung um rund 5000 m ² und die Sanierung von rund 1800 m ² und bewirkt eine erhebliche Verkürzung der Reisezeiten.
Frankreich. Elektrifizierung der Vogesen-Strecken	Die Arbeit beinhaltet die Elektrifizierung einer Bahnstrecke auf einer Länge von 200 km, um Hochgeschwindigkeitsverbindungen zu ermöglichen und Reisezeiten zu verkürzen. Ferner werden durch die Reduzierung der Treibhausgasemissionen positive Umweltauswirkungen erwartet.
Irland. Umgehung N15 Bundoran/Ballyshannon	Durch den Ausbau bestehender Straßen wurden Reisezeiten, Verkehrslärm, Verkehrsunfälle und Schadstoffe reduziert und die Anbindung an den Süden von Donegal verbessert.
Italien. Verlängerung des unterirdischen Abschnitts der Schmalspurbahn „Circumetnea“	Das laufende Bauprojekt soll die Effektivität und Effizienz (Zeit- und Betriebskostensparnis) der U-Bahn-Strecke verbessern (geschätzte Gewinne von 900 Mio. EUR über einen Zeitraum von 30 Jahren).
Litauen. Erneuerung der Fernwärmenetze in Klaipėda durch Einbau moderner Technologien	Dieses Projekt erbrachte deutliche Energieeinsparungen und einen geringeren Brennstoffbedarf.
Malta. Modernisierung der Anlage für Abfallbehandlung sowie Wertstoffrecycling und -rückgewinnung Sant' Antnin	Das Projekt trug zu einer höheren Effizienz der Dienstleistung durch die Verwertung und das Recycling gesammelter Abfälle und die Erzeugung von Strom bei.
Niederlande. Bau des Mehrzweckbildungs- und Betreuungszentrums Malburgen (MOZC)	Die Bündelung von Gemeindedienstleistungen in der MOZC-Einrichtung trug zu einer effizienteren und effektiveren Erbringung dieser Dienstleistungen bei.
Österreich. „Memjet“ - Aus Abwasser wird Trinkwasser	Die neue Technologie stellt eine wirtschaftliche Alternative zu den vorhandenen herkömmlichen Teichkläranlagen dar.

Land	Qualitäts-/Effizienzsteigerungen
Polen. Bau des Abschnitts der Autobahn A4: KA4E Kleszczów-Sośnica	Die Autobahn A4 verkürzt die Fahrtzeit in die Stadtzentren und senkt die Verkehrsbelastung.
Portugal. Optimierung des Wasserkraftwerks Socorridos	Das Projekt verbesserte die Kontinuität und Effizienz der Leistungserbringung, indem die Verlässlichkeit der Wasserversorgung verbessert und die Wasserversorgung in Trockenzeiten gesichert werden.
Rumänien. Erweiterung und Sanierung des Wasser- und Abwassersystems	Das Projekt trug zur Ablösung der vier bestehenden kommunalen Unternehmen durch ein integriertes regionales Abwasserunternehmen bei.
Slowakei. Autobahn R1, Abschnitt Rudno nad Hronom-Žarnovica	Die Steigerung der Kapazität der Straße durch den Bau einer vierspurigen Strecke führt zu einer erheblichen Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, der Sicherheit, des Verkehrsflusses und des zulässigen Verkehrsaufkommens.
Slowenien. Kläranlage in Celje	Die Investition trug dazu bei, dass keine Direkteinleitungen (die bei über 4500 m ³ lagen) in den Fluss Savinja mehr stattfinden.
Spanien. Komplex für die Behandlung von Siedlungsabfällen in Saragossa	In dem Komplex werden die Abfälle von 77,3 % der Einwohner der Provinz Saragossa (55,7 % der Einwohner der Region Aragonien) behandelt und entsorgt. Er wird rund 15 Jahre lang für die Stadt Saragossa und 60 umliegende Gemeinden in Betrieb sein und soll zwei Drittel der anfallenden Siedlungsabfälle wiederverwerten.
Tschechische Republik. Erneuerung der Busflotte für den Nahverkehr in Mladá Boleslav	Alle neuen Busse, die hohen europäischen Umweltnormen entsprechen, weisen einen geringeren Kraftstoffverbrauch und geringere Emissionen von Treibhausgasen und anderen Luftschadstoffen auf.
Ungarn. Europäisches Tagesbetreuungscenter für die Kinder von Csemő	Dieses Projekt sichert eine höhere Qualität und einen größeren Umfang von Leistungen einschließlich besserer und spezieller Angebote für Kinder mit besonderem Förderbedarf oder aus sozial benachteiligten Familien. Weitere Merkmale sind eine moderne Bauweise, Energieeinsparungen und eine Heizanlage, die die Luft weniger verschmutzt und weniger Energie verbraucht.
Vereinigtes Königreich. Gasleitungen von Gormanstown (Republik Irland) bis Antrim und von Carrickfergus bis Londonderry	Das Projekt hat durch den Bau einer Leitung (Süd-Nord), die erstmals die Republik Irland mit dem Netz Nordirlands verbindet, zur Entstehung eines Binnenmarktes für Gas auf der Insel beigetragen. Auch durch den Zugang einer größeren Anzahl von Anbietern zu einem erweiterten Markt wird ein Beitrag zur Schaffung eines Gasbinnenmarktes geleistet.

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Fallstudienberichten

3.5. Erschwinglichkeit

Wie im vorhergehenden Abschnitt deutlich wurde, erhöhen Investitionen in eine DA(W)I-Infrastruktur die Qualität und/oder Effizienz der Dienstleistung. Die Frage ist, ob angesichts der erhöhten Kosten die Dienstleistung dennoch erschwinglich bleiben kann.

In den Fallstudienberichten wird zu den Preisen in der Regel vermerkt, dass sie erschwinglich bleiben. In einigen Fällen wird ausdrücklich auf die **Gefahr** hingewiesen, **dass Kostensteigerungen zu einem unhaltbaren Anstieg der Preise führen können**. Das estnische Beispiel der Errichtung eines Wasserbewirtschaftungssystems zeigt, wie eine erwartete Verbesserung bei der Erbringung von DA(W)I durch eine neue bedarfsgerechte Infrastruktur einen Preisanstieg bewirken kann, der möglicherweise die Nachhaltigkeit des gesamten Projekts (und darüber hinaus das Ziel des universellen Zugangs) in Gefahr bringt. Umfangreiche Investitionen und erhöhte Betriebskosten wirken sich unweigerlich auf den Preis der Dienstleistung aus. Doch wenn die Analysen in der Vorbereitungsphase mangelhaft sind, ist unklar, wie der spätere Preis aussieht. Im Falle hoher Betriebskosten, der Unmöglichkeit, die Preise übermäßig anzuheben und eines Zugangs/Versorgungsgrads, der hinter den Erwartungen zurückbleibt, kann die Nachhaltigkeit des Projekts bei allem Optimismus der Betreiber gefährdet sein. Daran wird deutlich, dass ein Übermaß an Problemen bei der Verwaltung, beim Betrieb und bei der Instandhaltung einer Anlage, und sei sie noch so hochwertig, Gefahren heraufbeschwört und dazu führen kann, dass die Dienstleistung gar nicht mehr erbracht wird.

Kasten 10: Hebelwirkungen von Strukturfondsinterventionen

HEBELWIRKUNGEN VON STRUKTURFONDSINVESTITIONEN

In den Fallstudien zeigt sich, dass die Struktur- und Kohäsionsfondsmittel oft eine Hebelwirkung ausüben. So wäre beispielsweise im litauischen Fall (Fernwärmenetz) ohne die Förderung aus den Strukturfonds/dem Kohäsionsfonds keine Alternativinvestition erfolgt, weil sich das für einen privaten Betreiber nicht rentiert hätte. Auch für das belgische Projekt war der Strukturfondsbeitrag entscheidend, denn die Wallonische Region verfügte nicht über ausreichende finanzielle Mittel, um die erforderliche Investition aufzubringen. Die Strukturfonds spielen aber auch bei den elektronischen Dienstleistungen in der lettischen Stadt Jekabpils, der Autobahn in Polen, dem Wasserwirtschaftsprojekt in Estland und der Abfallbehandlungsanlage in Saragossa eine ganz erhebliche Rolle.

Im deutschen Fall lässt sich eine vorübergehende Wirkung feststellen: Der Bau der Zubringerstraßen hätte wegen der knappen Mittel länger gedauert. Auch im slowakischen Fall wurde berichtet, dass der Strukturfondsbeitrag zum Bau des neuen Abschnitts einer Straße im Zentrum der Slowakei die Zeit bis zur Fertigstellung verkürzt hat.

Beim österreichischen Memjet-Projekt war eine wesentlich billigere Alternative vorgeschlagen worden. Die Strukturfondsmittel ermöglichten die Verwendung einer speziellen (preiswerten und effektiven) Technologie, die andernfalls vielleicht nicht ausgewählt worden wäre. Dies geschah in gewissem Umfang auch im schwedischen Fall (Breitbandausbau), wo der Internetzugang ohne Strukturfondsmittel wahrscheinlich anders als mit Lichtwellenleitern ausgebaut worden wäre.

Die Hebelwirkung der Strukturfondsförderung ist im Projekt „Baltic eHealth“ offensichtlich,

denn es wäre ohne sie wohl nicht durchgeführt worden. Dies macht deutlich, dass die Strukturfonds am besten gerüstet sind, um bestimmte Probleme der grenzüberschreitenden Dimension eines Vorhabens zu umgehen (siehe Abschnitt 3.8). Im rumänischen Fall (Modernisierung der Abwasseranlage in Cluj) hätte ohne einen strikten Zeitplan, eine Gebührentabelle und Umweltauflagen im Zusammenhang mit dem SIVB-Zuschuss (und dem anschließenden Kohäsionsfondszuschuss) wahrscheinlich weiter kurzsichtiges Denken vorgeherrscht, und für die örtlichen Behörden wäre es schwierig gewesen, dem öffentlichen Druck standzuhalten, alle Mittel für Erweiterungen der zentralen Wasserversorgung an verschiedenen Punkten aufzuwenden, wodurch die Umweltkomponente und die Nachhaltigkeit des Netzbetriebs vernachlässigt worden wären.

Quelle: Fallstudienberichte

Im slowakischen Fall war der Ablauf ähnlich. Hier wurde das Projekt vollständig von der öffentlichen Hand finanziert, aber es wurde auch ein Gebührensystem eingeführt, weil die Erbringung der Dienstleistung an einen externen Auftragnehmer vergeben wurde.¹⁹⁴ Die Einnahmen des Projekts werden mit einem Mautsystem erwirtschaftet und sind abhängig von der Verkehrsdichte und von der Art der Transportmittel, die den entsprechenden Straßenabschnitt benutzen. Die Mautgebühren waren laut den Ausschreibungsunterlagen eingeplant und auch Teil der damit verbundenen Kosten-Nutzen-Analyse, doch reichen sie zur Deckung der Investitionskosten nicht aus. Allerdings ist es gelungen, die Projektfinanzierung unabhängig von den erzielten Projekteinnahmen zu sichern. Für 2010 wird mit höheren Einnahmen (gegenüber 2009) aus Gebühren (Vignetten und Maut) gerechnet. Die Einnahmen aufgrund einer höheren Verkehrsdichte werden jedes Jahr nur langsam steigen. Kostendeckung (Betrieb und Instandhaltung) ist im Moment noch nicht gegeben.

Bei den meisten übrigen Fällen sind den Angaben zufolge die Preise, die die Benutzer zahlen müssen, erschwinglich und die Projekte damit nachhaltig. Dem ist so, wenn die erzielten **Effizienzgewinne zur Deckung der höheren Kosten ausreichen** und damit der höheren Preise. Der litauische Fall (Fernwärmenetz) ist eines der wenigen Beispiele dafür. Abgesehen von der erhöhten Sicherheit und Effizienz der Energieversorgung sind durch die Erneuerung veralteter Heizstränge auch die Energiekosten gesunken, da bei gleicher Versorgungsqualität weniger Brennstoff verbraucht wird. Infolge der Investitionen und Ergebnisse haben sich nicht nur die Bereitstellung und Qualität der Fernwärmedienstleistungen verbessert, sondern es hat sich auch der Komfort für die Endnutzer ohne zusätzliche Kosten erhöht. Das Projekt hat keinen Preisschub ausgelöst. Vielmehr wurden Abschreibungsmittel – ein fester 20 %-Anteil des Preises zur Deckung der Betriebs- und Wartungskosten – genutzt. Insgesamt konnte das zuständige Unternehmen die notwendigen Investitionen (ca. 2,1 Mio. EUR) aufbringen, ohne die Preise anheben zu müssen.

In den anderen Fällen bleiben die Preise aufgrund verschiedener Faktoren und Mechanismen erschwinglich. **Die Strukturfondsförderung ist ein wichtiger (bisweilen entscheidender) Faktor für die Sicherung erschwinglicher Preise.** Hin und wieder sind noch zusätzlich öffentliche Mittel notwendig, um Instandhaltungs- und Betriebskosten aufzubringen, und auch **kommunale/nationale Steuern** spielen häufig eine wichtige Rolle.

¹⁹⁴ Das System bestand für die Hauptstraßen schon vor dem Projekt. Es wurde auf den neuen Abschnitt erweitert.

Bei der Behandlung von Siedlungsabfällen in Saragossa beispielsweise steht der Preis im Verhältnis zu den Kosten und der Qualität der erbrachten Dienstleistungen. Hätte die Gemeinde den Bau der Behandlungs- und Entsorgungsanlagen finanzieren müssen, wären wegen der Höhe der dazu aufzunehmenden Schulden höhere Steuern für die Bürger notwendig geworden. In dem Wasserkraftwerk auf Madeira legt das Unternehmen den Preis für das Wasser und die erzeugte Energie fest, der sich letztlich nach den Kosten richtet. Auch dank der Übernahme der Hälfte der für den Umbau des Kraftwerks erforderlichen erheblichen Investitionen durch die Strukturfonds können die Kosten und damit die Preise niedrig gehalten werden. Im schwedischen Fall halbierte sich dank der Strukturfondsmittel der Preis, den Verbraucher für den Internetanschluss zu zahlen hatten. So konnte der Preis für die Dienstleistung bei hoher Qualität niedrig gehalten werden. Auch beim Memjet-Projekt in Österreich waren die Gebühren im Prinzip kostenorientiert. In der Praxis liegt der Kostendeckungsgrad der Einnahmen von den Bürgern jedoch weit unter 100 % und ging von zunächst 80 % auf 42–50 % zurück. Der verbleibende Anteil wird aus den üblichen Einnahmen der Kommune finanziert.

Im zyprischen Fall trugen der Strukturfondszuschuss und die Fördermittel des Landes dazu bei, die Preise für die Leistungen des Zentrums erschwinglich zu halten, da mit beidem die Kosten der Infrastrukturinvestitionen gedeckt wurden und so die Leistungen des Zentrums zu deutlich niedrigeren Tarifen angeboten werden konnten. Die Infrastruktur wurde mit EU-Mitteln bezahlt und die Stadt Nicosia verpflichtete sich, die Betriebs- und Instandhaltungskosten zu übernehmen. Allerdings reichen die erzielten Einnahmen (Tarife, Gebühren von Nutzern und Subventionen) nicht aus, um die laufenden Kosten für die Erbringung der Dienste zu decken. Daher werden Spenden- und ähnliche Aktionen zur Aufbringung von Geldern durchgeführt.

Der Fall Malta ist ein Beispiel für die Bedeutung, die die Besteuerung für die Erschwinglichkeit und Nachhaltigkeit hat. Hier entspricht die Effizienzsteigerung einer Kostensteigerung, die wiederum durch eine Steuererhöhung (mit der Einführung einer Ökosteuer im Jahr 2004) indirekt an die Endnutzer weitergegeben wird.

Gelegentlich kann dank der Finanzierung mit öffentlichen Mitteln die Dienstleistung **kostenlos** erbracht werden (Tabelle 10). In dem für Deutschland angeführten Fall wurde angesichts unzureichender Ertragskraft der anfängliche Plan einer öffentlich-privaten Partnerschaft mit einem Gebührensystem aufgegeben.

Stattdessen ermöglichte eine vollständig öffentliche Finanzierung die kostenlose Durchführung der Dienstleistung. Das gilt auch für das ungarische Csemő-Projekt sowie für die Beispiele in Lettland und in Griechenland im Kommunikationssektor. So werden etwa bei dem lettischen Projekt elektronische Dienstleistungen kostenlos angeboten und alle damit verbundenen Kosten aus dem Kommunalhaushalt bestritten. Die mit elektronischen Dienstleistungen erzielten Einsparungen helfen, die Kosten zu decken. Im irischen Fall, dem Bau einer Straßenumgehung, entschied man sich gegen eine öffentlich-private Partnerschaft und für öffentliche Mittel, so dass den Nutzern die Dienstleistungen völlig kostenfrei angeboten werden kann.

In einigen Fällen kommen nach Nutzergruppen **differenzierte Tarife** zur Anwendung, um die Preise für alle Nutzer entsprechend ihrem jeweiligen Bedarf erschwinglich zu halten. In Tabelle 10 sind die betreffenden Fälle und die Nutzergruppen aufgeführt. Eine solche Preisdifferenzierung wurde in 14 von 27 Fällen eingeführt.

Der italienische Fall (Schmalspurbahn „Circumetnea“) ist ein gutes Beispiel für die Differenzierung der Tarife, die für die Nutzung der Dienstleistung vorgeschlagen wurde. Für eine große Zahl „benachteiligter“ Personen sind vergünstigte Preise geplant. Die Fahrscheinpreise richten sich nach der Länge der Fahrt (und damit in gewisser Weise nach der „Quantität“, aber nicht nach der „Qualität“ der Dienstleistung). Man rechnet damit, dass die Einnahmen ausreichen werden, um die laufenden Kosten (Betrieb und Instandhaltung) ohne weitere Zuschüsse zu decken. Ein anderes Beispiel im Verkehrssektor ist der tschechische Fall, wo bestimmte Nutzergruppen (Rentner, Senioren, Studenten/Schüler, Eltern im Elternurlaub) mit einer Chipkarte Preisvergünstigungen nutzen können. Diese Praxis findet sich auch in anderen Sektoren (Abfall- und Wasserwirtschaft wie im bulgarischen und im estnischen Fall, das Projekt im soziokulturellen Sektor in Ungarn und den Niederlanden).

Tabelle 10: Private Kofinanzierung und erhobene Gebühren in den Fallstudien

LAND	PRIVATER ANTEIL	GEBÜHR	ERLÄUTERUNG
Belgien	Ja	k.A.	
Bulgarien	Nein	Ja	Tarif wird durch kommunale Regelungen festgelegt. Tarifdiversifizierung nach beruflichen und anderen Kriterien.
Dänemark	Nein	Ja	Tarif wird vertraglich zwischen den Krankenhäusern vereinbart.
Deutschland	Nein	Nein	
Estland	Nein	Ja	Tarif wird durch kommunale Regelungen nach Vorschlag des Unternehmens festgelegt. Tarifdiversifizierung nach Einkommens- und geografischen Kriterien.
Finnland	Nein	Ja	Tarif wird von Fluggesellschaften festgelegt.
Frankreich	Nein	Ja	Tarif wird von der staatlichen Eisenbahngesellschaft Société Nationale des Chemins de Fer Français festgelegt.
Griechenland	Nein	Nein	
Irland	Nein	Nein	Die Straße ist ein öffentliches Gut.
Italien	Nein	Ja	Tarifdiversifizierung nach beruflichen und anderen Kriterien.
Lettland	Nein	Nein	Alle Kosten in Verbindung mit Instandhaltung und Betrieb werden aus dem Kommunalhaushalt getragen.
Litauen	Ja	Ja	Tarif wird von nationalen und lokalen Behörden nach Vorschlägen der Leistungserbringer festgelegt.
Luxemburg	Nein	Ja	Tarif wird von der nationalen Behörde festgelegt.
Malta	Nein	Ja	
Niederlande	Nein	Ja	Tarif wird durch kommunale Regelungen festgelegt.
Österreich	Nein	Ja	Tarif wird durch kommunale Regelungen festgelegt. Kontrollmechanismen sichern Erschwinglichkeit.
Polen	Nein	Ja	Tarif wird durch kommunale Regelungen festgelegt.
Portugal	Nein	Ja	Tarif wird durch nationale Regelungen festgelegt.
Rumänien	Ja	Ja	Tarif wird durch kommunale Regelungen festgelegt.
Schweden	Ja	Ja	Es gilt ein (nicht diversifizierter) Einstiegstarif für den Privatanschluss an das Glasfasernetz.
Slowakei	Nein	Ja	Tarif wird durch nationale Regelungen festgelegt.
Slowenien	Nein	Ja	Tarif wird durch kommunale Regelungen festgelegt.
Spanien	Nein	Ja	Tarif wird durch kommunale Regelungen festgelegt.
Tschechische Republik.	Nein	Ja	Tarif wird durch kommunale Regelungen festgelegt. Tarifdiversifizierung anhand von Alterskriterien.
Ungarn	Nein	Nein	
Vereinigtes Königreich	Ja	Ja	Es besteht keine Preis- oder spezielle Förderregelung zugunsten einkommensschwacher Verbraucher. Ältere Bürger haben Anspruch auf einen Kaltwetterzuschuss, wenn die Temperaturen über eine festgelegte Anzahl von Tagen hinweg einen bestimmten Wert

LAND	PRIVATER ANTEIL	GEBÜHR	ERLÄUTERUNG
			unterschreiten.
Zypern	Nein	Ja	Tarif wird vom Leistungserbringer nach Absprache mit den öffentlichen Behörden festgelegt.

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Fallstudienberichten

Tabelle 11: Tariffdifferenzierung nach Nutzergruppen

Land - Projekt	Arbeit	Alter	Eink.	Geogr.	Behind.	Migr.	Sonst.	Kurzbeschreibung
Bulgarien. Abfallwirtschaft: Fünf regionale Deponien	X				X			Es gelten unterschiedliche Tarife für Haushalte und Gewerbe. Der Gemeinderat kann die Befreiung bestimmter Personengruppen (in der Regel Personen mit Behinderungen) aus sozialen Gründen beschließen.
Estland. Wasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Flüsse Emajõgi und Võhandu			X	X				In den Gemeinden gelten verschiedene Tarife, da der Preis der Dienstleistung von mehreren örtlichen Bedingungen abhängt (z. B. Gelände, Siedlungsdichte), die jeweils ganz unterschiedlich sein können.
Frankreich. Elektrifizierung der Vogesen-Strecken		X	X					Für Fahrgäste unter 26 Jahre und für einkommensschwache Personen ist ein regionaler Preisnachlass, z. B. ein Schnellzugpreis, geplant.
Italien. Verlängerung des unterirdischen Abschnitts der Schmalspurbahn „Circumetnea“	X	X		X	X	X	X	Der Betreiber des öffentlichen Verkehrs in Catania bietet für Nutzergruppen wie Rentner, Senioren, Hausfrauen, Veteranen, Behinderte, Arbeitnehmer, Einwanderer aus Drittländern, Schüler, Studenten und Arbeitslose Monatskarten zu ermäßigten Sätzen an.
Litauen. Erneuerung der Fernwärmenetze in Klaipėda durch Einbau moderner Technologien	X	X	X		X		X	Einkommensschwache Familien und Ledige, Senioren, Behinderte, Wehrdienstleistende und andere sozial benachteiligte Gruppen haben Anspruch auf einen staatlichen Zuschuss zur Reduzierung ihrer finanziellen Belastung.
Luxemburg. Verlängerung der luxemburgischen Bahnstrecke über die Grenze bis nach Volmerange-les-Mines (Wollmeringen)	X	X					X	Fahrpreisermäßigungen für Senioren, Großfamilien, Kinder, Schüler/Studenten und Berufstätige mit einer Zeitkarte für die 2. Klasse. Es gibt keine Sondertarife oder Preisanhebungen, die sich allein auf die Erweiterung des nationalen Eisenbahnnetzes zurückführen lassen.

Niederlande. Bau des Mehrzweckbildungs- und Betreuungszentrums Malburgen (MOZC)			X			X	Die Tagesstättenbetreuung wird für 6,50 EUR pro Stunde und Kind angeboten. Migrantinnen, die an (obligatorischen) Aktivitäten teilnehmen, können ihre Kinder in der Tagesstätte für 3 EUR pro Monat, also so gut wie kostenlos betreuen lassen.
Polen. Bau des Abschnitts KA4E der Autobahn A4 zwischen Kleszczów und Sońnica							X Differenzierung nach Fahrzeugtyp. Vielnutzer erhalten Sonderrabatte.
Portugal. Optimierung des Wasserkraftwerks Socorridos	X						X Die Regulierungsstelle gibt einen festen nationalen Stromtarif vor. Die Tarife unterscheiden sich nach Spannungshöhe und Kapazität; so zahlt etwa ein Privatkunde mehr als ein gewerblicher Kunde (Mittelspannungskunde).
Slowakei. Autobahn R1, Abschnitt Rudno nad Hronom-Žarnovica							X Differenzierung nach Fahrzeugtyp. Es gilt nicht nur ein Vignettensystem, sondern seit Januar 2010 kommt auch ein elektronisches Mautsystem für Lkw (ab 3,5 t) zur Anwendung.
Spanien. Komplex für die Behandlung von Siedlungsabfällen in Saragossa	X						X Die nur wenig differenzierte Abgabenhöhe ist nutzerabhängig, nicht einkommensabhängig gestaffelt: privater Verbrauch (Höhe des Wasserverbrauchs), Verkaufsläden (Abfallmenge), Märkte (jeder Stand) oder Ascheaufkommen (je nach Heizkesseltyp).
Tschechische Republik. Erneuerung der Busflotte für den Nahverkehr in Mladá Boleslav		X					X Kostenlose Benutzung für Rentner bis 70 Jahre, Rentner ab 70 Jahre, Kinder unter 15 Jahre und Eltern im Elternurlaub.
Ungarn. Europäisches Tagesbetreuungszenrum für die Kinder von Csemő			X				X Basierend auf zentralen Regelungen zahlen Familien mit drei und mehr Kindern den halben Preis, und Kinder aus sozial benachteiligten Verhältnissen erhalten eine kostenlose Mahlzeit. Diese Gebühren werden von der lokalen Gebietskörperschaft aufgestockt oder übernommen.

Vereinigtes Königreich. Gasleitungen von Gormanstown (Republik Irland) bis Antrim und von Carrickfergus bis Londonderry		X					Ältere Bürger haben Anspruch auf einen Kaltwetterzuschuss, wenn die Temperaturen über eine festgelegte Anzahl von Tagen hinweg einen bestimmten Wert unterschreiten.
---	--	---	--	--	--	--	---

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Fallstudienberichten

Ein anderer Weg, der häufig gewählt wird, um die Erschwinglichkeit der Tarife zu sichern, ist die **Preisstützung**. In Cluj (Rumänien) beispielsweise erhebt der Betreiber der Kläranlage einen einheitlichen, reglementierten und einen Betriebsgewinn ermöglichenden Tarif, der das wirtschaftliche Überleben des Projekts sichert. Der Tarif umfasst auch eine Regelung für die Subventionierung ländlicher und abgelegener Gebiete, da die wahren Kosten dort höher sind. Da Dorfbewohner zudem in der Regel weniger wohlhabend sind als die Einwohner der Stadt Cluj, entspricht der Tarif einer sozialpolitischen Maßnahme zur Gewährleistung eines gleichberechtigten Zugangs zu DA(W)I. Gemäß einem zu Beginn des Projekts vereinbarten Siebenjahresplan sollen die Tarife leicht ansteigen und bis 2013 kostendeckend sein.

Ein anderes Beispiel für Preisstützung ist die Kläranlage in Slowenien. Dort ist der Preis quantitäts- und qualitätsabhängig. Die Betriebskosten werden einschließlich Instandhaltung und Abschreibung mit dem Preis vollständig abgedeckt. Allerdings erfolgt eine partielle Subventionierung, damit auch künftig Erschwinglichkeit gegeben ist. Von einer benutzergruppenabhängigen Preisgestaltung wurde abgesehen.¹⁹⁵ Demnächst soll der Tarif für die Nutzung des Abwassersystems jedoch angehoben werden, da mit dem aktuellen Preis die aufgrund umfangreicher Investitionen in die Kläranlage steigenden Kosten nicht mehr gedeckt werden. Die Folgen dieser Investitionen sind in erster Linie höhere Kosten für Strom, Kraftstoff, Material, Mietgebühren und größere Instandhaltungsmaßnahmen. Da jedoch keine neuen Abnehmer angeschlossen werden, kommt es auch nicht zu höheren Einnahmen. Dank der Stützung wird trotz einer geplanten Preisanhebung um 13 % für die Nutzung des Abwassersystems der Endpreis für den Durchschnittsverbraucher um höchstens 2 % steigen.

Bei einer Reihe von Fällen werden erschwingliche Preise durch **spezielle Verfahren** festgelegt. So steigen im französischen Fallbeispiel (Elektrifizierung einer Eisenbahnstrecke) die Preise an, doch kann nicht gesagt werden, inwieweit hier Strukturfondsinvestitionen Einfluss haben (da für den Endpreis viele Faktoren eine Rolle spielen, wie etwa Buchungszeitpunkt, Fahrgastkategorie usw.).

Ein weiteres anschauliches Beispiel ist das „Baltic eHealth“-Projekt. Die mit der Bereitstellung zusätzlicher Gesundheitsdienstleistungen durch dieses Projekt verbundenen Kosten werden vollständig von den Partnerinstitutionen getragen und nicht an die Patienten weitergegeben. Die fortdauernde oder verbesserte Erschwinglichkeit ist jedenfalls nicht das Hauptanliegen des Projekts, denn sämtliche Kosten werden von den Gesundheitsdiensten der Länder übernommen, die dem Projekt angeschlossen sind. Auch im Fall des Baus von Abfalldeponien in Bulgarien zahlen die Eigentümer und Erzeuger des Abfalls die Kosten für dessen Erfassung, Abtransport, Verwendung und Entsorgung, d. h. hier kommt offenbar das Verursacherprinzip zur Anwendung.

Lokale Gebühren für Haushaltsabfall werden ausgehend von den notwendigen materiellen, technischen und administrativen Ausgaben und unter Einhaltung bestimmter Grundsätze festgelegt.¹⁹⁶ Im Gesetz über kommunale Steuern und Abgaben heißt es, dass sich die Höhe der Gebühr nach der Menge des Haushaltsabfalls richtet. Eine übliche Praxis in allen

¹⁹⁵ Allerdings gelten zwei unterschiedliche Preise: Für in die Kanalisation abgeleitete Abwässer, die nicht in der Kläranlage geklärt werden, und für in die Kanalisation abgeleitete Abwässer, die in der Kläranlage geklärt werden, bei einem insgesamt etwas höheren Tarif für Nutzer, die nicht an die Kläranlage angeschlossen sind.

¹⁹⁶ Das betrifft die Abdeckung aller Ausgaben der Gemeinde in Verbindung mit der Erbringung der Dienstleistung; die Schaffung von Bedingungen für die Ausweitung der angebotenen Dienstleistungen und die Verbesserung ihrer Qualität; sowie eine gerechtere Festlegung und Bezahlung kommunaler Gebühren.

Gemeinden Bulgariens ist die Ermittlung der Haushaltsmüllgebühr anhand der steuerlichen Bewertung des Eigentums des Haushalts.

3.6. Geografische Randlage und Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse

Die territoriale Kohäsion ist ein zentrales Ziel der Strukturfondsinterventionen und besteht in einem standortorientierten Herangehen an die Bewältigung der Herausforderungen der Regionalentwicklung, die durch komplexe, im Gebiet der Europäischen Union tief verwurzelte Problemstellungen und die Vielfalt der EU gekennzeichnet ist.

Fallstudien haben darüber Aufschluss gegeben, ob und wie mithilfe der Strukturfonds durchgeführte Projekte die territoriale Kohäsion EU-weit verbessert haben. Die territoriale Kohäsion ist vor allem für Regionen in Randlage und äußerster Randlage sowie für ländliche Gebiete und Bergregionen von Bedeutung.

Regionen in Randlage und äußerster Randlage sind für Wirtschaftsakteure in einer Reihe von Sektoren weniger attraktiv. Aufgrund spezifischer Beschränkungen und der oft geringen Bevölkerungsdichte sind Investitionen in die Infrastruktur oder bereits deren Erhaltung selten gewinnbringend. Zu den weniger lukrativen Sektoren gehören insbesondere Post-, Telefon-, Breitband- und Bahndienstleistungen, aber auch grundlegende Dienste wie Wasserversorgung und Abfallwirtschaft können in diesen Gebieten von mangelhafter Qualität sein. Zum Ausgleich von Marktversagen muss die Infrastruktur bei diesen Dienstleistungen in solchen Gebieten subventioniert werden, um Ungleichheiten zu vermindern und den universellen Zugang zu grundlegenden Diensten zu gewährleisten.

Die Formen der Förderung reichen von der Sicherung einer besseren Zugänglichkeit (bessere Telekommunikationsanbindung an zentraler gelegene Gebiete) bis hin zur Gewährleistung eines annehmbaren Angebots an grundlegenden Diensten vor Ort (Abfallwirtschaft, Wasserversorgung und Abwasserbehandlung, Sozialdienstleistungen). In einigen Fällen könnte eine Unterstützung für grenzüberschreitende Strukturen notwendig sein, insbesondere in Gebieten in Randlage, beim öffentlichen Verkehr oder beispielsweise dem Postdienst zwischen Nordfinland und Nordschweden. In anderen Fällen, etwa bei der Stromversorgung, müsste in Regionen in äußerster Randlage mehr in örtliche Kapazitäten zur Stromerzeugung als in den Ausbau der Übertragungskapazitäten für Strom von den internationalen Märkten investiert werden. In anderen Fällen, wenn in Gebieten in Randlage weder Bahn- noch Busverkehr gewerblich betrieben werden können, muss die öffentliche Hand Zuschüsse zahlen oder die Bereitstellung der Leistungen selbst übernehmen.

Mit den folgenden Aussagen sollen die Probleme veranschaulicht werden, mit denen Regionen in Randlage und äußerster Randlage zu kämpfen haben:

- Auf allen Inseln im EU-Raum stehen nur wenige Transportmöglichkeiten zur Verfügung.
- Das Streben nach Wettbewerbsfähigkeit im Postsektor hat zur Ausdünnung des Postamtnetzes in Gebieten in Randlage geführt.
- Solche Gebiete sind auch für Mobilfunkbetreiber, Anbieter von Breitbanddiensten und Bahndienstleistungen wirtschaftlich weniger attraktiv.

- Der Zugang zu Telekommunikations- und Breitbanddienstleistungen ist nicht nur für die territoriale Kohäsion, sondern auch für die wirtschaftliche Entwicklung besonders wichtig. Wenn Marktkräfte ungehindert wirken können, wird es beim Breitbandzugang zu territorialen Ungleichheiten kommen.

Drei der in den Fallstudien untersuchten 27 Projekte betreffen das Leistungsangebot für Bewohner von Regionen in Randlage (Bulgarien, Estland und Finnland) und eines für Bewohner in einer Region in äußerster Randlage (Portugal). Sie sind repräsentativ für die theoretischen Rahmenbedingungen der Bereitstellung von DA(W)I in Gebieten in Randlage. Die Fallstudien zu Dänemark, Frankreich, Schweden und Griechenland sind aussagekräftige Beispiele für Projekte in ländlichen Gebieten und/oder Bergregionen.

Diese Fallstudien belegen, dass **Regionen in Randlage und äußerster Randlage vielfach mit schwächeren Wirtschaftsbedingungen und -wachstumsraten in Verbindung gebracht werden**, weil es dort zwangsläufig schwierig ist, Größenvorteile zu erreichen und auch mit umfänglichen Investitionen Gewinne zu erzielen, und es dazu noch an grundlegender Infrastruktur fehlt, die Arbeitslosigkeit hoch ist (vor allem unter jungen Leuten) und eine hohe Abwanderung herrscht.

Zwar wird der Zugang zu hoch entwickelten technologischen Dienstleistungen (zum Beispiel zu neuer Technologie im Telekommunikationssektor) als wichtiger Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung anerkannt, doch die Fallstudien legen den Schluss nahe, dass mit EU-Mitteln in Regionen in Randlage und äußerster Randlage immer noch die Bereitstellung von Primärdienstleistungen gefördert wird, wie etwa die durchgängige Versorgung mit Trinkwasser, ein ökologisch effizientes Heizsystem oder eine effektive und sichere Abfallwirtschaft. Dies hat in Regionen mit Entwicklungsrückstand einen höheren Stellenwert als in wettbewerbsfähigeren Gebieten.

Die Projekte in Bulgarien und Estland sind Beispiele für Interventionen in ländlichen Gebieten in äußerster Randlage, die unter einer schlechten Lage der Wirtschaft und ihrer langsamen Entwicklung leiden. In diesen Gebieten fehlte es an grundlegender Infrastruktur und hochwertigen Dienstleistungen in den umweltbezogenen Sektoren, wie etwa an einer sicheren Abfallwirtschaft (Bulgarien) und am Ausbau der Abwasserbehandlung und Wasserversorgung (Estland). **Aufgrund regionaler Besonderheiten (extreme Randlage gekoppelt mit Strukturschwäche) wurden Umweltdienstleistungen in diesen Gebieten nicht in ausreichender Form bereitgestellt und benötigten die finanzielle Unterstützung durch supranationale Behörden.**

So kam es beispielsweise in den bulgarischen Provinzen, die Ziel der Intervention waren, aufgrund einer fehlenden sachgerechten Abfallbewirtschaftung und einer veralteten Infrastruktur zu Umweltschäden. Um Abhilfe zu schaffen und die EU-Vorschriften einzuhalten, war die öffentliche Förderung notwendig. So tragen die neu errichteten Deponien durch den Schutz der Umwelt und die Beseitigung der Ursachen gesundheitsschädlicher Umweltverschmutzung zum einen zu einer besseren Lebensqualität und einem höheren Lebensstandard für die örtliche Bevölkerung bei. Erreicht wurde dieser Stand dadurch, dass die Verschmutzung des Bodens, des Grund- und Oberflächenwassers und der Luft durch die sicherere Abfallentsorgung verringert wurde.

Zum anderen trägt das Projekt durch eine effizientere Abfallwirtschaft zu nachhaltigeren Produktions- und Verbrauchsmustern bei, weil darauf geachtet wird, dass nicht mehr Ressourcen verbraucht werden, als die Umwelt verkraften kann. Dies ergibt sich

unmittelbar aus der erreichten Senkung des Abfallaufkommens insgesamt und der Menge gefährlicher Abfälle, der Einführung einer sichereren Abfallbehandlung und -entsorgung und der Förderung der Wiederverwendung geeigneter Abfälle. Auf diese Weise werden mit dem Projekt direkt angestrebte Ziele verwirklicht: Verbesserung des Zustands der Umwelt, Einführung nachhaltiger Produktionsverfahren und Förderung eines umweltbewussten Verbrauchsverhaltens.

Ohne diese elementaren Voraussetzungen wäre es schwierig, durch die Ansiedlung von Wirtschaftsaktivitäten im Territorium Wachstum in Gang zu setzen. Das Projekt wird die territoriale Kohäsion verbessern, wozu Folgendes beiträgt: Durch die neuen Deponien erhalten die betroffenen Gebieten die Möglichkeit, ihre Wirtschaft anzukurbeln, indem sie Unternehmen bessere Entwicklungsmöglichkeiten bieten, ohne dass dies mit einer weiteren Verschmutzung der Umwelt verbunden wäre. Darüber hinaus könnte die lokale Wirtschaft von der Auftragsvergabe für die Lieferung von Baustoffen und von der Schaffung von Arbeitsplätzen in der Bau- und Betriebsphase profitieren.

Ähnlich wie im bulgarischen Fall verfügten die estnischen Gemeinden, auf die das Projekt gerichtet war, über wenig leistungsfähige Wasser- und Abwassersysteme, und die zentrale Wasserversorgung und die öffentliche Kanalisation befanden sich in einem maroden Zustand. Probleme gab es auch mit der Trinkwasserqualität wegen des hohen Eisen- und Fluoridgehalts; das Leitungsnetz war zumeist veraltet und bestand aus gußeisernen, Eisen- und Kunststoffrohren. Bei den vorhandenen Kläranlagen traten verschiedene Probleme auf, wie etwa eine geringe Kläreffizienz, ein generell schlechter Zustand und eine fehlende Schlammbehandlung. Auch hier wurden bis dahin öffentliche Mittel gebraucht, um einem Bedarf gerecht zu werden, den lokale Behörden oder private Betreiber allein nicht bewältigen konnten.

Die Durchführung des Projekts in Estland half, die Wasser- und Abwasserwirtschaft in den betroffenen Regionen durch den Bau von Kläranlagen und -netzen zu verbessern. Die Bevölkerung erhielt Zugang zu Trinkwasser von hoher Qualität, und die Wasservorräte werden nun rationell genutzt. Zudem trug der Bau von Kläranlagen und -netzen dazu bei, die Schadstoffbelastung zu mindern, Gesundheitsrisiken weitestgehend zu senken, das Eindringen von Fremdwasser in die Kanalisation zu verringern und die Grundwasserbestände zu schützen. **Dank dieser Großinvestition wurde die Wasserversorgung in Gebieten mit erheblichen territorialen Unterschieden in Bezug auf Verfügbarkeit, Preis und Qualität ausgebaut.**

Der portugiesische Fall gleicht dem estnischen und dem bulgarischen Fall dahingehend, dass eine Region in Randlage bzw. äußerster Randlage mit einer grundlegenden Dienstleistung wie der Wasserversorgung ausgestattet wurde. In Regionen in äußerster Randlage ist Autarkie bei der Bereitstellung von Einsatzgütern und Dienstleistungen für eine nachhaltige Entwicklung unabdingbar, da die physische Abgelegenheit dieser Gebiete den Handel zu günstigen Preisen verhindert. Deshalb ist die sichere und unbedenkliche Versorgung mit Energie und Trinkwasser lebenswichtig. Da auf Madeira der Fremdenverkehr der wichtigste Wirtschaftszweig ist, braucht er eine angemessene Basis in Bezug auf Infrastruktur, Ausstattung und öffentliche Dienstleistungen. Daraus erwächst die Notwendigkeit einer ständigen Optimierung touristischer Einrichtungen. Dementsprechend bestand das untersuchte Projekt in der Modernisierung des Wasserkraftwerks für ein ganzjähriges öffentliches Wasserangebot zur Bewässerung und zum gewerblichen Gebrauch sowie für die Stromerzeugung (siehe unten).

Kasten 11: Die Optimierung des Wasserkraftwerks Socorridos auf Madeira

DIE OPTIMIERUNG DES WASSERKRAFTWERKS SOCORRIDOS IN PORTUGAL

Der Fremdenverkehr ist der wichtigste Wirtschaftszweig auf Madeira. Die Umweltbedingungen sind sehr vorteilhaft, doch muss der Erhaltung der natürlichen Umwelt der Region Priorität eingeräumt werden, wenn das empfindliche Gleichgewicht zwischen Landschaft und wirtschaftlichen Notwendigkeiten des Fremdenverkehrs gewahrt werden soll. Das bedeutet, dass es qualitative Verbesserungen geben muss, die auch wirksam dazu beitragen werden, die Kundenbindung zu fördern. Das Socorridos-Projekt ist dafür ein gutes Beispiel.

Das Projekt bestand in der Modernisierung eines bereits vorhandenen Pumpspeicherwerks, das das gesamte Jahr hindurch Strom produziert. Darüber hinaus kann das Werk Strom für die Abgabe zwischen Spitzen- und Schwachlastzeiten speichern. Das Wasser wird bei niedrigerem Energiebedarf in das Oberbecken gepumpt und kann dann in Spitzenbedarfszeiten wieder für die Stromerzeugung genutzt werden. Durch die Wiederverwendung des Wassers wird mit dem Pumpspeicherwerk ganzjährig Strom erzeugt. Dank des Projekts steht jetzt mehr Wasser zur Bewässerung und für die Versorgung der Bevölkerung in städtischen und ländlichen Gebieten zur Verfügung. Die Koordinierung der Infrastrukturnutzung ermöglicht die Beförderung des im Nordteil der Insel (wo das Gelände höher liegt und es mehr regnet) gesammelten Wassers in den Süden der Insel.

Quelle: Fallstudienbericht

Die Wirtschaftsbedingungen sind auf Madeira günstiger, weil die Infrastruktur nicht durchweg mangelhaft (wie bei dem bulgarischen und dem estnischen Projekt), aber doch modernisierungsbedürftig war, um angemessenen Standards zu genügen (Abbildung 18). Folglich war das Ziel nicht eine neue, sondern eine erneuerte Dienstleistung, nämlich die Versorgung mit umweltfreundlicher erzeugter und preiswerterer Energie gemäß der Agenda von Lissabon. Zudem haben erneuerbare Energien neben ihren offenkundigen Vorteilen für die Umwelt auch eine Hebelwirkung für Investitionen in die Makroökonomie kleiner Regionen wie Madeira. Wenn dort Strom mittels erneuerbarer Energieressourcen erzeugt wird, kann Geld für Brennstoffimporte gespart werden und stattdessen in regionale Investitionen fließen. Dies wiederum hat eine von innen kommende Multiplikatorwirkung auf die regionale Wirtschaft, indem sowohl die Beschäftigung als auch die Gesamtnachfrage einen Schub erhalten, was sich positiv auf die Zahlungsbilanz und die Bruttowertschöpfung Madeiras auswirkt. Statt an ausländische Öllieferanten gehen Zahlungen direkt an einheimische Unternehmen und sorgen so für mehr Wirtschaftswachstum, Investitionen, technisches Knowhow, Beschäftigungsmöglichkeiten sowie einen höheren Lebensstandard und Wohlstand. In der Praxis steigert das Projekt das BIP Madeiras und sichert gleichzeitig eine nachhaltige Umweltpolitik und eine Senkung des Treibhausgasausstoßes.

Kerngebieten der EU verantwortlich sind. Finnland verfolgt daher die Strategie, für diese Unternehmen einen Ausgleich zu schaffen, indem es ihnen ein effizienteres Logistiksystem bietet als andere Länder. **Die mit dem untersuchten Projekt verfolgten Ziele ordnen sich sinnvoll in die umfassendere nationale und EU-Strategie ein, da es darum geht, die Zugänglichkeit eines der abgelegensten Gebiete im Nordosten Finnlands zu verbessern.**

Abbildung 19: Das Gebiet in Randlage Kuusamo (Finnland)



Quelle: Fallstudienbericht

In Dänemark leiden die ländlichen Gebiete in der Region Syddanmark (Süddänemark) unter fehlenden radiologischen Diensten, weil das medizinische Personal zu wenig Zeit hat, immer mehr kleine Krankenhäuser geschlossen werden, Fachkräfte in die Städte abwandern und die Betriebskosten steigen. Um diese Probleme zu lösen, ermöglicht das „Baltic eHealth“-Projekt verschiedenen Einrichtungen im Ostseeraum, zwei Arten von Dienstleistungen anzubieten (Röntgenaufnahmen und Ultraschalluntersuchungen), und zwar unabhängig von der Entfernung zwischen Patient und untersuchendem Krankenhaus. Die von dieser telemedizinischen Initiative entwickelte neue Technologie bietet ländlichen Gebieten Dänemarks medizinische Dienstleistungen, so dass ein hoher Standard gewahrt und Kosten gespart werden können. Auf diese Weise werden die fehlenden Kapazitäten im Gesundheitssektor mithilfe von IKT-Technik ausgeglichen und damit auch Versorgungsunterschiede zwischen Stadt und Land, wodurch die Attraktivität der ländlichen Gebiete gefördert wird¹⁹⁷ (siehe Kasten 12).

¹⁹⁷ Wie die Erhebung von Sorensen J.F.L. und Svendsen G.L.M. (2007) belegt, spielt die geografische Randlage bei der Versorgung mit Gesundheitsdienstleistungen eine Rolle. Zwar ist für die meisten Bürger der Zugang zu medizinischer Versorgung nicht ausschlaggebend für die Wahl des Wohnorts, doch werden hochwertige Gesundheitsdienstleistungen generell begrüßt, wobei in den ländlichen Gebieten die Versorgung zur Hälfte über telemedizinische Technologien erfolgt. Diese Lösung, wie etwa die Konsultation eines Spezialisten per Bildtelefon oder die Begutachtung von Röntgenbildern durch einen Arzt in einem anderen Land, kann mithelfen, die Abwanderung aus abgelegenen ländlichen Gebieten abzubremsen, und die Attraktivität dieser Gebiete zu erhöhen.

Kasten 12: Das Projekt Baltic eHealth

DAS PROJEKT „BALTIC eHEALTH“

Verbesserung der Lebensbedingungen in ländlichen Gebieten des Ostseeraums

Das Projekt „Baltic eHealth“ bestand in der Schaffung eines transnationalen telemedizinischen Netzwerks (also der Nutzung elektronischer Medien im Bereich der Gesundheitsversorgung) mit der Bezeichnung Baltic Healthcare Network (BHN), damit kleine Krankenhäuser auf dem Land ihren Patienten durch die Vernetzung mit ausländischen Krankenhäusern mit freien Kapazitäten qualitativ hochwertige Dienstleistungen bieten können.

Das Projekt wurde mit folgenden Schritten umgesetzt:

- Zunächst wurden die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen für das BHN geschaffen. Das Projekt stellte einen Zeitplan für die Veröffentlichung mehrerer Berichte über die Auswirkungen der Telemedizin in ländlichen Gebieten und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Ostseeraum auf.
- Für die Kommunikation zwischen den Gesundheitseinrichtungen der einzelnen Länder wurde auf standardmäßige Technologie, Geräte und Software zurückgegriffen.
- Nach Einrichtung der gemeinsamen Technologie wurden zwei Pilotprojekte durchgeführt. Bei dem Pilotprojekt „eRadiology“ konnten Ärzte des Universitätskrankenhauses Fünen (Dänemark) bei fehlenden Kapazitäten die Röntgenbilder ihrer Patienten über das Internet an das Zentralkrankenhaus Ost-Tallinn (Estland) oder das Universitätskrankenhaus Vilnius (Lettland) senden, wo sie von einem Radiologenteam begutachtet wurden. Das zweite Pilotprojekt, „eUltrasound“, bestand zwischen dem Nationalen Zentrum für pränatale Medizin am St. Olav-Krankenhaus (Norwegen) und der Station für pränatale Medizin im Universitätskrankenhaus von Umeå (Västerbottens län, Schweden), einem kombinierten Zentrum für die routinemäßige Ultraschalluntersuchung und Betreuung von Schwangeren in der Provinz Umeå, das auch für das restliche Nordschweden zuständig ist. Der Bitte des Nationalen Zentrums für pränatale Medizin (NCFM) um Unterstützung und eine zweite Meinung kann die Station für pränatale Medizin (FMU) auf unterschiedliche Weise entsprechen: entweder anhand von Bildern, die über ein Onlineportal übermittelt werden, oder mittels Videokonferenz.

Quelle: Fallstudienbericht

Im französischen Fall wurde die Hochgeschwindigkeitsstrecke für die Städte im Département Vosges verwirklicht. Dieses Département ist ein ländliches Gebiet mit einer Bergregion im Osten und Flachland im Westen, das zu 48 % von Wald bedeckt ist. Das Mittelgebirge der Vogesen erstreckt sich über ein Drittel des Territoriums des Départements und bildet eine natürliche Grenze zwischen den Regionen Lothringen und Elsass. Im Zuge der Einrichtung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke mussten die beiden bereits vorhandenen Strecken elektrifiziert und die Signaltechnik nachgerüstet werden, um die Personenbeförderung zu ermöglichen und den Güterverkehr mit dem Ziel einer erheblichen Lärmreduzierung zu verbessern. Die bestehende Strecke wurde auf den neuesten technischen Stand gebracht, um die Zugänglichkeit und die Mobilitätsbedingungen durch kürzere Reisezeiten inner- und außerhalb der Region zu verbessern. Als Teil des allgemeinen Entwicklungsplans für die Region könnte die Elektrifizierung dieser Bahnstrecken auch ein Beitrag dazu sein, dort drohende Gefahren abzuwenden, beispielsweise die anhaltende Abwanderung der Landjugend in den Westen des Départements und die Landflucht in einigen Gebieten.

Die Beispiele aus Schweden und Griechenland betreffen die Telekommunikation und insbesondere den Breitbandzugang. In Schweden bestand das Projekt in der Erweiterung des Glasfasernetzes auf ländliche Gebiete mit Wäldern und landwirtschaftlichen Flächen und in gewissem Umfang auf Stadtgebiete und Bergregionen.¹⁹⁸ Oberstes Anliegen war es, mehr Unternehmen anzusiedeln und Arbeitsplätze zu schaffen, indem ein Zugang zu wettbewerbsneutraler IT-Infrastruktur mit Breitband-Hochgeschwindigkeitsverbindungen eingerichtet wird. Grundlage dafür war die folgende Einschätzung zu den Erfordernissen dieses Gebiets:

- die Bereitstellung eines Zugangs zur IT-Infrastruktur in dünn besiedelten Gebieten und wegen ihrer Abgelegenheit noch nicht versorgten Gebieten;
- die Gewährleistung gleicher Zugangsbedingungen (z. B. Gebühren, Übertragungsbreite, Qualität) für ländliche Gebiete;
- die Steigerung der Verfügbarkeit von Breitbanddienstleistungen für KMU in ländlichen Städten und Dörfern und
- die Schaffung von Wettbewerb und Verhinderung von Monopolstellungen durch den Aufbau einer Netzinfrastruktur, die allen zu gleichen Bedingungen offen steht.

Der Ausbau eines Internetzugangs von hoher Qualität war eine spezielle Forderung von Tourismusorganisationen und Unternehmen in der Region. Der Internetzugang gilt mittlerweile als notwendige Voraussetzung für das Vermarkten von Angeboten und das Anbieten von Dienstleistungen für Besucher. Der Breitbandzugang fördert das Wirtschaftswachstum, indem neue Dienstleistungen und neue Investitions- und Beschäftigungsmöglichkeiten entstehen.

Das griechische „Bridge Me“-Projekt betraf den Aufbau eines drahtlosen Breitbandnetzes, mit dem die Kommunalbehörden des Gebiets mit den Präfektur- und Regionalbehörden verbunden wurden. Es wurde eine Hochgeschwindigkeits-Informationsplattform eingerichtet, die die Nutzung und den Austausch von Daten, Ton und Bildern ermöglicht. Insbesondere half das Projekt dabei, die Benachteiligung des Gebiets aufgrund seiner geografischen Gegebenheiten zu überwinden, da die Plattform Dienstleistungen unterstützen kann, die für bestimmte Bevölkerungsgruppen von besonderem Interesse sind. Das betrifft nicht nur elektronische Behördendienste (eGovernment), die bereits genutzt werden, sondern auch Anwendungen, die in den nächsten Monaten anlaufen sollen. Das Projekt hat sich als wichtiges Instrument für die territoriale Entwicklung erwiesen, indem es den Bewohnern von Bergregionen und benachteiligten Gebieten die Möglichkeit gibt, elektronische Dienstleistungen von hoher Qualität zu nutzen.

Vergleicht man diese Fälle miteinander, so wird deutlich, **dass geografische Besonderheiten die Organisation und Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse sowie den Aufbau und den Standort damit verbundener technischer Anlagen beeinflussen.**

¹⁹⁸ Aus ingenieurtechnischer Sicht konnte ein großer Teil des Gebiets mit dem Projekt abgedeckt werden, aber wegen einer zu starken Abwanderung wurde es als wirtschaftlich bzw. kommerziell nicht möglich angesehen, das Glasfasernetz bis in die am dünnsten besiedelten Gegenden auszubauen. Zwar hat sich herausgestellt, dass die Verlegung von Glasfaserkabeln in ländlichen Gebieten nicht so teuer ist wie in Städten, doch durch die großen Entfernungen gerät das Preis-Leistungs-Verhältnis in Schieflage. Ein weiterer Faktor für die territoriale Begrenzung der Versorgung durch das Projekt ergab sich daraus, dass in dem abgedeckten Gebiet bereits eine ADSL-Verbindung verfügbar war, so dass einige in Frage kommende Endnutzer bereits über einen Breitband-Internetzugang verfügten.

Im Falle von Regionen in Randlage und Regionen mit Entwicklungsrückstand bestehen die Ungleichheiten überregional, da diese Regionen durch eine geringere Besiedlungsdichte, Probleme bei der Nutzung von Größenvorteilen und ein weitreichendes Versagen des Marktes bei der Bereitstellung von Dienstleistungen im Nachteil sind. Eine extreme Randlage wirkt für die Bereitstellung von Infrastruktur und Dienstleistungen abschreckend, so dass in jedem Fall radikale Maßnahmen notwendig sind. **Ziel der strukturpolitischen Maßnahmen** (mit oder ohne Strukturfondsmittel) **ist es daher, die Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung zu schaffen**. Die Erfordernisse in diesen Regionen und folglich die zu erbringenden Dienstleistungen können mit weniger fortgeschrittenen technischen Mitteln abgedeckt werden. Die nationalen und regionalen Behörden betrachten diese Projekte als die notwendige Bereitstellung einer Dienstleistung, die zur Verbesserung der Lebens- und Umweltbedingungen unerlässlich ist, um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass eine Region für Investoren interessant und die Unternehmerschaft vor Ort gefördert wird. Gleichzeitig ist die territoriale Dimension der untersuchten Projekte – d. h. bezogen auf Fläche und Bevölkerung - in der Regel groß, da die umgesetzten Projekte von mindestens regionaler Relevanz sind.

Die Hauptprobleme von ländlichen Gebieten und Bergregionen in den wettbewerbsfähigeren Regionen der EU liegen hingegen in der **fehlenden Attraktivität der Gebiete**, da die Jugend massenhaft abwandert und kaum Humankapital zur Verfügung steht. Daher muss das **Problem der innerregionalen Ungleichheiten** gelöst werden. In diesen Fällen wurde die Strategie gewählt, erneuerte, hochwertige und moderne Dienstleistungen anzubieten. **Ziel ist es, die Attraktivität eines Gebiets zu steigern, um den regionalen Zusammenhalt zu fördern, indem man die Bewohner, das Fachwissen und die Initiativen dort hält**. Um eine ausreichende Unternehmenstätigkeit zu sichern, müssen die öffentlichen Dienstleistungen hohen Standards genügen. Dabei können innovative und fortgeschrittene technologische Lösungen einen zusätzlichen Nutzen erbringen.

Betrachtet man die Wirkung der mit EU-Geldern kofinanzierten Projekte, so zeigt sich, dass Strukturfondsmittel dazu beitragen können, territorialen Ungleichgewichten entgegenzuwirken, und zwar durch die Bereitstellung von

- **Primärdiensten**, zum Beispiel die Abfallentsorgung (Bulgarien) und die Abwasserbehandlung und Wasserversorgung (Estland), **um Wachstumsmöglichkeiten in Regionen in Randlage und Regionen mit Entwicklungsrückstand zu erschließen**, indem die Voraussetzungen für den Beginn einer nachhaltigen Entwicklung verbessert werden. Auf diese Weise erhalten die Bewohner dieser Regionen in gleichem Maße Zugang zu Dienstleistungen, die für ihre Lebensqualität und ihr Wohl wichtig sind,
- **mehr innovativen und technologischen Lösungen** für subregionale Gebiete, deren Entwicklungsstand an den der übrigen Region angeglichen werden muss. **Wenn Projekte in ländlichen Gebieten und Bergregionen Teil von Regionalplänen sind, mit denen innerregionale Ungleichheiten überwunden werden sollen, liegen die Lösungen in technologischen Neuerungen, Verbesserungen oder Erweiterungen**. Unabhängig davon, ob es sich um ein Schienen-, ein Glasfaser- oder ein IT-Netz - das Projekt baut auf einer bestehenden Dienstleistung auf, die aus unterschiedlichen Gründen erneuert oder erweitert werden muss.

Das Fazit lautet, dass die Diskussion über die territoriale Kohäsion geführt werden muss und dass verschiedene Arten von Interventionen Hand in Hand gehen: Je wohlhabender eine Region ist, desto eher verfügt sie bereits über eine Infrastruktur für die Bereitstellung

von Primärdiensten, und deshalb steht dort die Modernisierung der Dienstleistungen im Vordergrund. Das gilt vor allem für Projekte in ländlichen **subregionalen Gebieten wettbewerbsfähigerer Regionen, wo Strukturfondsmaßnahmen in eine umfassendere Strategie zur Überwindung innerregionaler Ungleichheiten eingebunden sind** (d. h. Überwindung der Ungleichheit des Dienstleistungsangebots zwischen städtischen und ländlichen Gebieten).

In Bezug auf die geografische Randlage kamen verschiedene Arten von Interventionen zum Einsatz, stets jedoch mit dem wichtigen Ziel, in den Regionen die notwendigen Bedingungen (oder auch Voraussetzungen) für Wachstum zu schaffen. Hier spielen Investitionen in Neubauvorhaben eine besonders wichtige Rolle, denn mit ihnen werden neue Dienstleistungen geschaffen, wo sie bisher fehlten. Das betrifft **Regionen mit Entwicklungsrückstand, in denen die Strukturfonds eine große Wirkung erzielen können, indem sie die Region in die Lage versetzen, einen nachhaltigen Entwicklungsweg einzuschlagen.**

Tabelle 12 enthält eine vergleichende Übersicht über die Fallstudien, die als relevant für die territoriale Kohäsion ausgewählt wurden. Für jede ist kurz angegeben, was die Projekte aus Sicht ihrer Wirkung für die territoriale Kohäsion kennzeichnet.

Tabelle 12: Überblick über die für die territoriale Kohäsion relevanten Fallstudien

Land/Projekt	Dimension der terr. Kohäsion	Art des zu deckend. Bedarfs	Bedarfs Art der umgesetzten Intervention	Territoriale Relevanz des Projekts
Bulgarien. Abfallwirtschaft: Fünf regionale Abfalldeponien (Montana, Russe, Sevlievo, Silistra und Sozopol)	Extreme Randlage	Primär	Neubauinvestitionsvorhaben	Mittel
Dänemark. Verbesserung der Lebensbedingungen in ländlichen Gebieten des Ostseeraums durch Telemedizin	Ländliches Gebiet	Sekundär	Innovation	Hoch
Estland. Wasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Flüsse Emajõgi und Võhandu	Extreme Randlage	Primär	Neubauinvestitionsvorhaben	Mittel
Finnland. Modernisierung und Erweiterung des Flughafens von Kuusamo	Extreme Randlage	Primär	Kapazitätserweiterung	Hoch
Frankreich. Elektrifizierung der Vogesen-Strecken	Ländliches Gebiet	Sekundär	Infrastrukturverbesserung	Gering
Griechenland. „Bridge Me“ (Breitband in Bergregionen)	Ländliches Gebiet	Sekundär	Innovation	Gering
Madeira. Optimierung des Wasserkraftwerks Socorridos	Extreme Randlage	Primär	Infrastrukturverbesserung	Hoch
Schweden. Unternehmensentwicklung durch Breitband der Zukunft	Ländliches Gebiet	Sekundär	Kapazitätserweiterung	Gering
Slowakei. Autobahn R1, Abschnitt Rudno nad Hronom-Žarnovica	Ländliches Gebiet	Primär	Neubauinvestitionsvorhaben	Mittel

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Fallstudienberichten

3.7. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Interoperabilität der Dienstleistungen

Dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit kein festes oder häufiges Merkmal der Erbringung von DAI ist, zeigt sich allein daran, dass nur 4 von 27 Fallstudien auf dieses Thema eingehen. Allerdings gibt es auch praktische Beispiele für die Vorzüge der grenzscheidenden Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von DAI für die Einwohner zweier oder mehrerer Länder.

Eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit kommt bei ganz unterschiedlichen Dienstleistungen von Arzt- bis Verkehrsleistungen in Frage. Den Ergebnissen früherer Fallstudien zufolge gibt es keine Sektoren oder Dienstleistungsarten, die dafür besser geeignet wären als andere. Andererseits kann die Dienstleistungsinteroperabilität in Bereichen wie dem Verkehrswesen besondere Bedeutung erlangen, wenn z. B. ein reibungsloser grenzüberschreitender Berufsverkehr gewährleistet werden soll. Die konkreten Vorteile für die Bewohner einer bestimmten Region hängen vom Charakter der Dienstleistung ab. In der Regel profitieren die Bürger immer dann am meisten, **wenn durch eine zunehmende Mobilität der Zugang zu Dienstleistungen verbessert wird, die normalerweise von allen Bevölkerungsschichten genutzt werden.** Deshalb wurde mit der Dienstleistungsrichtlinie der Versuch unternommen, eine Balance zwischen der Erleichterung der grenzüberschreitenden Dienstleistungserbringung (durch Ausräumung von Hindernissen für den freien Dienstleistungsverkehr im Binnenmarkt) einerseits und sozialen Belangen andererseits herzustellen. Dennoch besteht bei manchen Bestimmungen zur grenzüberschreitenden Dienstleistungserbringung eine gewisse Rechtsunsicherheit fort, weil die jeweiligen nationalen Rechtsvorschriften unterschiedliche Regelungen enthalten.

Der größte Vorteil der grenzüberschreitenden Dienstleistungserbringung ist die **Verbesserung des Zugangs zu Dienstleistungen.** Entsprechende gemeinsame Vorhaben haben meist die Förderung des Zugangs auf beiden Seiten der Grenze zum Ziel. Es geht also um die Schaffung gemeinsamer Einrichtungen (z. B. zur Abfallbewirtschaftung) für die gemeinsame Nutzung durch Bürger beider Länder. Ein Beispiel dafür ist der „irlandweite Erdgasmarkt“: Gemeinsame grundlegende Einrichtungen der Infrastruktur im Grenzgebiet sorgen für eine bessere und zuverlässigere Erdgasversorgung der Anwohner und der Verbraucher insgesamt¹⁹⁹. In den Städten Suwałki (Polen) und Marijampole (Litauen) ermöglichen gemeinsame Abwasseraufbereitungsanlagen eine sichere Trinkwasserversorgung der Gemeinde Baragine²⁰⁰. In der französisch-katalanischen Grenzregion Cerdanya wird derzeit ein Krankenhaus für die Versorgung von rund 30 000 Patienten aus beiden Teilen der Region errichtet²⁰¹. Die erweiterten Facharzt- und Behandlungskapazitäten können also von den Einwohnern künftig grenzüberschreitend genutzt werden. Die verringerten Wartezeiten und der einfachere Zugang zu hochwertigen Einrichtungen und Fachärzten dürften sich in einem besseren Gesundheitszustand und einer höheren Lebensqualität der Bürger niederschlagen.

Gleich in mehrfacher Hinsicht vorteilhaft sind interoperable Dienstleistungen, die vor allem auf die **Förderung der Mobilität** abzielen (in der Regel Verkehrsdienste). Die Herstellung der Interoperabilität im Verkehrswesen durch die Schaffung territorial übergreifender Bus-, Schiffs-, Bahn- und Flugverbindungen, die Vereinheitlichung von Tarifsystemen und die Abstimmung von Fahrplänen in grenzüberschreitenden Regionen erleichtern das Reisen.

¹⁹⁹ Näheres dazu siehe „The inter-relationship between the Structural Fund and the provision of services of general interest and services of general economic interest and the potential for cross-border service delivery“, Abschlussbericht, Band II, S. 344.

²⁰⁰ Näheres dazu siehe www.lietuva-polska.eu.

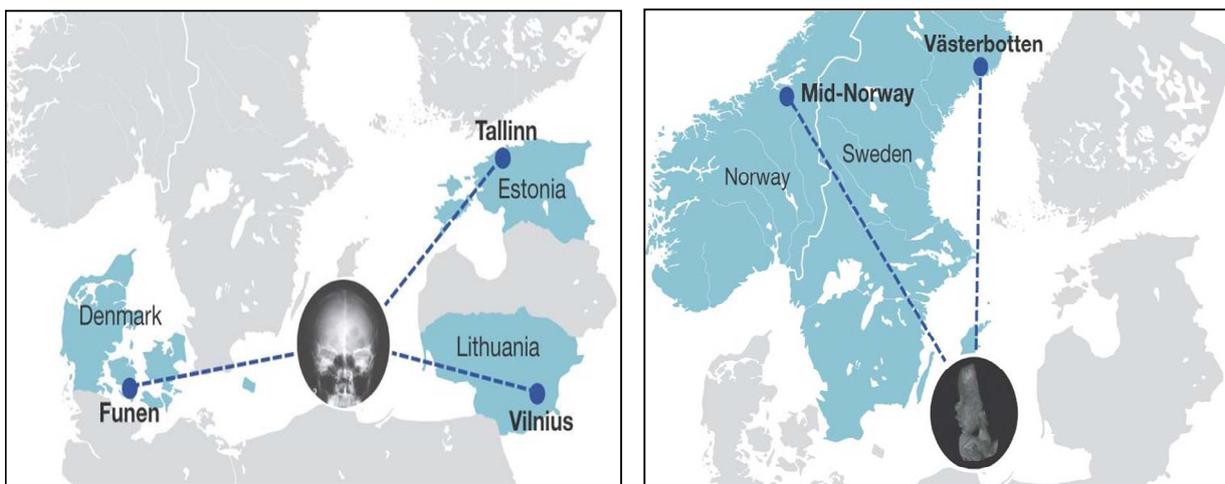
²⁰¹ Näheres dazu siehe <http://www.hcerdanya.eu/webgc/en/index.html>.

Besonders wichtig ist dies für Berufspendler aus dem jeweils anderen Land. Dies zeigt sich am oben erwähnten Beispiel der französischen Region Lothringen und des Großherzogtums Luxemburg: Um die beidseitigen Staus im Berufsverkehr zu verringern, wurden die Bahnlinien zu beiden Seiten der Grenze miteinander verbunden. Grenzgänger und andere Reisende profitieren nicht nur von den zusätzlichen Verbindungen, sondern auch von den kürzeren Fahrzeiten im Bahnverkehr.

Das Beispiel Lothringen – Luxemburg illustriert außerdem, dass sich die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung nicht nur für die eigentlichen Zielgruppen (Berufspendler, Patienten), sondern auch **für andere Einwohner rentiert, für die sich keine direkten Probleme mit der Mobilität oder dem Zugang zu Dienstleistungen stellen**. Es kommt außer den Pendlern auch allen anderen Kraftfahrern in der Region zugute, wenn durch das Bahnangebot die Anfahrtswege zur Arbeit nicht mehr überlastet sind und das Schwarzparken reduziert wird. Die Abgasbelastung durch den Pkw-Verkehr lässt nach, wodurch – wie beim o. g. Projekt zur gemeinsamen Abwasseraufbereitung – die Umweltqualität in der Region für jedermann spürbar zunimmt. Durch einen verbesserten Zugang von Grippepatienten zu Gesundheitseinrichtungen sinkt die Gefahr der Ansteckung in öffentlichen Räumen. Wenn Arbeitnehmer und Verbraucher dank grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen mobiler sind und leichter in das jeweils andere Land gelangen, fördert dies das Wirtschaftswachstum und die Beschäftigung in den betreffenden Regionen; dadurch wiederum nimmt das Beschäftigungsgefälle auf beiden Seiten der Grenze ab und der Konsum von Waren und Dienstleistungen zu. So leistet die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Dienstleistungserbringung einen indirekten Beitrag zum Wirtschaftswachstum, zur Beschäftigung und zur Nachhaltigkeit, der allen Einwohnern der Region zum Vorteil gereicht.

Die Nutzeffekte der Dienstinteroperabilität beschränken sich nicht zwangsläufig auf die grenzüberschreitenden Regionen. Von dem dänischen Projekt beispielsweise profitierten neben den betreffenden ländlichen Gebieten auch die Nachbarregionen. Wie aus Abbildung 20 ersichtlich, erfasst das Projekt eRadiologie alle Einwohner der Region Süddänemark und nutzt Ressourcen in Ländern wie Estland und Litauen, die nicht einmal an Dänemark angrenzen. Ähnlich kann die schwedische Region Västerbotten freie Kapazitäten in Mittelnorwegen nutzen.

Abbildung 20: eRadiologie- und eUltraschall-Angebote beim Projekt „Baltic e-Health“



Quelle: www.baltice-health.com

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Dienstleistungserbringung ist zwar noch nicht sehr verbreitet, stellt aber eine vielversprechende und verfolgenswerte Option dar.

Es fällt jedoch ins Auge, **dass die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung komplexer aufgebaut ist als die herkömmliche**, weil es zu einer Doppelung von rechtlichen Zuständigkeiten sowie Entscheidungs- und Organisationsprozessen kommt. So können rechtliche, technische, wirtschaftliche, finanzielle, politische oder kulturelle Hindernisse für die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung entstehen.

Die größte Herausforderung sind **rechtliche Hürden**. Unterschiedliche gesetzliche und aufsichtsrechtliche Vorgaben der beteiligten Länder müssen auf einen Nenner gebracht werden (siehe Kasten 13). Dies erfordert Ad-hoc-Vereinbarungen zwischen Dienstleistungsanbietern und Behörden. Ein weiterer Hinderungsfaktor bei der grenzüberschreitenden Dienstleistungserbringung sind die nationalen Unterschiede in den Strukturen und Befugnissen der einzelnen Verwaltungsebenen²⁰². Sie erschweren und verzögern die Kommunikation wegen der zusätzlich anfallenden Koordinierungsaufgaben und Verfahren.

Ein fehlender gemeinsamer Rahmen im Steuerwesen und im Bereich der sozialen Sicherheit²⁰³. Wer soll die in beiden Grenzregionen genutzten Dienstleistungen besteuern, und wie soll die Behandlung der Patienten im jeweils anderen Land vergütet werden? – das sind Fragen, die durch weitere Abkommen und Rahmenvorgaben geklärt werden müssen. Bei der grenzüberschreitenden Erbringung von Gesundheitsleistungen kommt es vor allem darauf an, die unterschiedlichen Sozialschutzsysteme in Einklang zu bringen.

Zwar könnten diese Probleme durch nationale Vorschriften oder bi- bzw. multilaterale Verträge ausgeräumt werden, doch wird die Beseitigung solcher Hemmnisse oftmals durch einen Mangel an politischen Willen erschwert²⁰⁴.

Technische Hindernisse können sich aus dem geografischen Kontext des Projekts ergeben (was nicht nur für grenzüberschreitende Projekte gilt). Zu den größten technischen Schwierigkeiten beim Aufbau eines interoperablen Dienstes zählt die Gewährleistung einheitlicher technischer Standards (wie im Falle der Gaspipeline, der Projekte im Bereich eGesundheit, der gegenseitigen Anbindung von Bahnlinien usw.), die daher besondere Beachtung erfordert.

Ferner wurde auf die beschränkte Erfahrung der lokalen bzw. regionalen Gebietskörperschaften in Programmentwicklung und -management hingewiesen²⁰⁵, die ihnen die Organisation und Aufrechterhaltung der grenzüberschreitenden Dienstleistungserbringung erschwert.

Wirtschaftliche Barrieren ergeben sich vor allem aus der Notwendigkeit, in einem multinationalen Kontext Tarife mit voller Kostendeckung einzuführen. Bei Nutzern aus unterschiedlichen Ländern und mit unterschiedlichen wirtschaftlichen Voraussetzungen können auch die Erschwinglichkeitsgrenze und die Zahlungsbereitschaft unterschiedlich

²⁰² Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Euregios“ (2007/C 256/23), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 27.10.2007.

²⁰³ a. a. O.

²⁰⁴ a. a. O.

²⁰⁵ Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zum Thema „Strategien für die Förderung der grenzüberschreitenden und interregionalen Zusammenarbeit in einem erweiterten Europa - ein grundlegendes und zukunftsweisendes Dokument“ (2002/C 192/09), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 12.8.2002.

ausfallen. Beim Austausch von Dienstleistungen in einem länderübergreifenden Netzwerk müssen Preise und Leistungsumfänge durch spezifische Verträge zwischen den Anbietern geregelt werden. Ungleiche Preisstrukturen erschweren die Schaffung interoperabler grenzüberschreitender Gesundheitsdienste, denn schließlich muss die Behandlung von Patienten aus dem Ausland angemessen vergütet werden.

Außerdem können unterschiedliche Wirtschaftsstrukturen in den Grenzregionen einer Kooperation²⁰⁶ im Wege stehen, da die wohlhabendere Region möglicherweise die Zusammenarbeit mit ärmeren Regionen angesichts der Gefahr scheut, dass ihre finanzielle Belastung höher und ihr Anteil am Nutzen geringer ist.

Finanzielle Probleme stellen eine noch größere Hürde für die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung dar. Eine Umfrage unter den verantwortlichen Projektträgern von etwa 300 grenzüberschreitenden Gesundheitsprojekten ergab, dass fast ein Drittel der Projekte (29 %) mit finanziellen Problemen zu kämpfen hatte²⁰⁷. Da über 90 % der erfassten Projekte durch die Gemeinschaftsinitiative INTERREG gefördert wurden²⁰⁸, könnten unzureichende Strukturfondsmittel eine Rolle spielen. Die Strukturfonds decken schließlich nur einen Teil der Ausgaben ab, und die Beschaffung anderweitiger Mittel - z. B. nationale und regionale Zuschüsse - ist angesichts der knappen Kassen problematisch²⁰⁹.

Politische Barrieren entstehen dort, wo keine Bereitschaft zur Lösung rechtlicher Probleme durch bi- oder multilaterale Abkommen oder zum Aufbau einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Allgemeinen vorhanden ist. So bestand eines der größten Probleme beim EVTZ-Projekt Karst-Bodva (Ungarn und Slowakei), das der Förderung des sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalts diente, in der Nichtbeteiligung der angrenzenden größeren Städte und der Regionalbehörden. Weil daher nur kleine Gemeinden an dem EVTZ²¹⁰ teilnehmen, ist das Budget kleiner und die Strahlkraft geringer.

Kulturelle Hürden umfassen sowohl sprachliche Barrieren als auch kulturelle Vorurteile²¹¹. Im Gesundheitswesen wurden bei 50 % der grenzüberschreitenden Projekte berichtet, dass Sprachbarrieren die Zusammenarbeit erschweren und eine dauerhafte Fortsetzung verhindern²¹². Zwar ließen sich diese Probleme durch den Einsatz von Dolmetschern oder die Durchführung von Sprachkursen lösen, doch würde dies die ohnehin knappen Mittel zusätzlich belasten. Auch bei beiderseitig vorteilhaften Projekten können kulturelle Vorurteile und Unterschiede den Willen zur (fortgesetzten) Zusammenarbeit grundsätzlich beeinträchtigen.

Eine weitere generelle Ursache für die zögerliche Entwicklung grenzüberschreitender Projekte kann darin liegen, dass sowohl auf politischer Ebene als auch auf Seiten der betroffenen Nutzer kein Interesse an grenzüberschreitenden Dienstleistungen besteht. Wenn aber die betroffenen Regionen mit der Dienstleistung auf einen konkreten Bedarf reagieren wollen, müssen die öffentlichen Planer und die Nutzer die Bedarfslage konkret ermitteln, um eine effiziente Finanzierung sicherzustellen.

²⁰⁶ Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Euroregions“ (2007/C 256/23), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 27.10.2007.

²⁰⁷ LIGA.Fokus 1, Evaluation of Border Regions in the European Union (EUREGIO), Abschlussbericht, April 2008, S. 53.

²⁰⁸ a. a. O., S. 54.

²⁰⁹ a. a. O., S. 53.

²¹⁰ Metis GmbH, S. 37.

²¹¹ Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Euroregions“ (2007/C 256/23), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 27.10.2007.

²¹² LIGA, S. 51.

Ähnliche Projekte wie die hier geschilderten lassen sich auch im Rahmen der Errichtung Transeuropäischer Netze (TEN) realisieren. Die TEN leisten einen Beitrag zur Vollendung des Binnenmarktes und zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts, indem sie den Verbund und die Interoperabilität nationaler Netze sowie den Zugang zu diesen Netzen fördern. Im Vertrag sind solche Infrastrukturnetze für die Bereiche Verkehr, Energie und Telekommunikation vorgesehen. Übergreifende Ziele ist die Schaffung leistungsstarker Dienstleistungs- bzw. Versorgungsnetze zur Lösung von Überlastungsproblemen (Verkehrswesen), zur Stärkung des Breitbandangebots („Datenautobahnen“) und zur schrittweisen Integration von Erdgas- und Stromnetzen zwecks Gewährleistung der Energieversorgungssicherheit in allen EU-Regionen. Folglich können Infrastrukturvorhaben auch aus dem TEN-Haushalt und im Rahmen anderen EU-Politiken gefördert werden, die nicht zum Untersuchungsgegenstand dieser Studie gehören.

Kasten 13: Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit

EUROPÄISCHER VERBUND FÜR TERRITORIALE ZUSAMMENARBEIT (EVTZ)

Rechtliche Hindernisse bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Die EU hat in ihrem Programmplanungszeitraum 2007-2012 den EVTZ ins Leben gerufen, um auf die Schwierigkeiten zu reagieren, die sich aus dem Nebeneinander mehrerer einzelstaatlicher Rechtssysteme ergeben, und um den Kohäsionsprozess zu beschleunigen. Beim EVTZ handelt es sich um eine rechtliche Struktur, die nicht ausdrücklich für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit geschaffen wurde, aber trotzdem als nützlicher Rahmen für ihre Verwirklichung dienen kann. Die EU hat für den EVTZ einen Rechtsrahmen formuliert, der über allen übrigen Standards steht. Auf diese Weise wird ein wirksameres Instrumentarium geschaffen, das beiderseits der Grenzen dieselbe Anerkennung findet. Sowohl Mitgliedstaaten als auch regionale oder lokale Behörden und öffentliche Einrichtungen können einem EVTZ angehören. Allerdings besteht eine Grundvoraussetzung darin, dass mindestens zwei verschiedene Länder daran beteiligt sind, damit eine Zusammenarbeit auf mehreren Ebenen möglich ist. Zu seinen Aufgaben gehören „die Erleichterung und Förderung der territorialen Zusammenarbeit“ und „die Umsetzung der Programme oder Projekte für territoriale Zusammenarbeit, die durch die Gemeinschaft“, insbesondere durch den Strukturfonds, kofinanziert werden. Als Methode der territorialen Zusammenarbeit stellt der EVTZ ein nützliches Instrument dar, insbesondere wenn die EU Mittel für grenzüberschreitende Maßnahmen zur Verfügung stellt.

Dank seines Rechtsrahmens kann der EVTZ Strukturfondsmittel für gemeinsame operationelle Programme unabhängig verwalten und einsetzen. Allerdings müssen die Aufgaben des EVTZ im Gründungsabkommen zwischen den Mitgliedern genau definiert werden²¹³. Seit 2008 haben zahlreiche Kommunen eine solche Struktur geschaffen. Der erste EVTZ – der „Lille Kortrijk Tournai“ Eurodistrict, wurde am 22. Januar 2008 ins Leben gerufen und hatte zunächst die Aufgabe, die wirksame und kohärente grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der betreffenden Region zu fördern und zu unterstützen. Der Verbund ist mit erweiterten Befugnissen ausgestattet und vereint den französischen und den belgischen Staat, belgische föderale Einrichtungen sowie lokale und regionale Gebietskörperschaften in dem Bemühen um Maßnahmen der grenzüberschreitenden Beziehungen in den Bereichen Mobilität, Gesundheit, Bildung, Beschäftigung und Steuerharmonisierung. Eine Verbindung zwischen interkommunaler und staatlicher Ebene kann bei der Auslegung der Bestimmung helfen, die vorsieht, dass jede einzelne der Aufgaben der EVTZ „nach dem nationalen Recht jedes Mitglieds in dessen Zuständigkeitsbereich fällt“.

Quelle: Ciriéc (2007)

Vor dem Hintergrund verschiedenartiger und grundlegender Hindernisse für die Projektdurchführung können die **Strukturfonds durch die Bereitstellung eines gemeinsamen institutionellen Rahmens und gemeinsamer operativer Instrumente** die Behörden maßgeblich dabei unterstützen, ererbte Hemmnisse für grenzüberschreitende Aktivitäten zu überwinden.

Sie bieten ferner **finanzielle Anreize** für eine aktive und wirksame Zusammenarbeit zur Verwirklichung gemeinsamer Ziele. Während die rechtlichen Hemmnisse für grenzüberschreitende DAI zumindest teilweise mithilfe des EVTZ überwunden werden

²¹³ Granger M. (2010), S. 92

können, lässt sich die Verfügbarkeit der erforderlichen Finanzmittel als wesentlicher Faktor der Förderung einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit²¹⁴ mit der Bereitstellung von Strukturfondsmitteln gewährleisten. Mit der Verlagerung der Prioritäten innerhalb der EU-Kohäsionspolitik hat sich die europäische territoriale Zusammenarbeit zu einer Zielsetzung für den Zeitraum 2007-2013 (anstelle des als INTERREG bekannten separaten Programms) entwickelt. Diese Verlagerung hat dazu geführt, dass mehr Mittel für die Förderung der grenzüberschreitenden, interregionalen und transregionalen Zusammenarbeit bereitgestellt wurden. Die Haushaltsmittel für diese Zielsetzung wurden von 5,5 Mrd. EUR im Zeitraum 2000-2006 auf 8,7 Mrd. EUR im Zeitraum 2007-2013 erhöht. Darüber hinaus erhält die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, der so genannte Förderbereich A, mehr als 70 % der Gesamtmittel für diese Zielsetzung²¹⁵. Derzeit werden 52 Programme der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit EFRE-Beiträgen in Höhe von 5,6 Mrd. EUR finanziert²¹⁶. Angesichts der Tatsache, dass die Entwicklung und Aufrechterhaltung grenzüberschreitender DAI umfangreiche Mittel erforderlich macht, nehmen die Strukturfondsbeiträge einen großen Stellenwert in diesem Bereich der Zusammenarbeit ein. So wird beispielsweise davon ausgegangen, dass aufgrund mangelnder Finanzierungsmöglichkeiten ein grenzüberschreitender Zugang zur Gesundheitsfürsorge in der Euregio Maas-Rhein ohne die zusätzlichen Gemeinschaftsmittel nicht tragbar und durchführbar gewesen wäre²¹⁷.

Darüber hinaus können weitere Ziele der Gemeinschaft wie das Konvergenzziel oder das Ziel „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beitragen. Im Rahmen dieser Zielsetzungen werden die wirtschaftliche Infrastruktur, Beschäftigung, soziale Eingliederung und Wirtschaftswachstum in den am wenigsten entwickelten Regionen mit ESF- und EFRE-Mitteln finanziert. Diese Ziele tragen somit zur Überwindung struktureller und wirtschaftlicher Unterschiede beiderseits der Grenzen und zu einem für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Erbringung von Dienstleistungen förderlichen Umfeld bei.

Ein weiterer wichtiger Vorzug der SF-Finanzierung besteht darin, dass bei der Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen **Größenvorteile genutzt werden können**. Die gemeinsame Erbringung von Dienstleistungen ist günstiger und effizienter als die separate Erbringung in zwei angrenzenden Regionen, da die Ausgangskosten für den Aufbau einer Anlage (beispielsweise zur Wasseraufbereitung) zwar gleich sind, die Kapazitäten dieser Anlagen aber möglicherweise in Ermangelung von Abnehmern nicht voll ausgeschöpft werden können. Aus demselben Grund gestaltet sich die gemeinsame Ausbildung von Landwirten zur Förderung nachhaltiger Gartenbaudienstleistungen in Litauen und Lettland²¹⁸ weitaus effizienter. In Anbetracht der Tatsache, dass nationale Behörden kaum geneigt sein werden, grenzüberschreitende Kooperationsprojekte vollständig zu finanzieren, da sie über die Grenzen des betreffenden Landes hinausgehen und daher zu Haushaltsbeschränkungen

²¹⁴ Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zum Thema „Strategien für die Förderung der grenzüberschreitenden und interregionalen Zusammenarbeit in einem erweiterten Europa - ein grundlegendes und zukunftsweisendes Dokument“ (2002/C 192/09), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 12.8.2002.

²¹⁵ Regionalpolitik der Europäischen Union, „Regionen als Partner. Das Ziel der Europäischen territorialen Zusammenarbeit.“ Inforegio panorama. Nr. 24, Dezember 2007, S. 7-8.

²¹⁶ http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/crossborder/index_en.htm.

²¹⁷ Fallstudie: Cross-border cooperation for healthcare provision in Euregio Meuse-Rhine, The European e-business market watch. (Grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Erbringung von Gesundheitsleistungen in der Euregio Maas-Rhein, Marktüberwachung im europäischen elektronischen Geschäftsverkehr.), www.ebusiness-watch.org, 2004.

²¹⁸ Weitere Informationen unter www.bsinterreg3a.net.

führen, fällt den SF eine entscheidende Rolle bei der Verwirklichung einer erfolgreichen und dauerhaften Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen zu.

SF können ebenfalls zur Lösung von Problemen beitragen, die auf mangelnde Erfahrungen im Bereich der Programmverwaltung und der Verwendung von Fremdsprachen bei den lokalen und regionalen Behörden zurückzuführen sind. Sie können den **Ausbau der Verwaltungskapazitäten** in den öffentlichen Verwaltungen unterstützen²¹⁹. Beispielsweise nutzt der Landkreis Alytus als Partner für drei DAI-Kooperationsprojekte in der polnischen Grenzregion²²⁰ diese Möglichkeit zur Stärkung der Verwaltungskapazitäten und der englischen Sprachkenntnisse²²¹. Durch die regelmäßige Teilnahme an SF-Projekten können die öffentlichen Verwaltungen ihre Fähigkeiten stärken und diese weitergeben und vermitteln, wodurch das Qualifikationsgefälle abgebaut und Kontinuität gewährleistet werden können. Sollten lokale Gebietskörperschaften schließlich gegenwärtig nicht in die grenzüberschreitende Zusammenarbeit eingebunden sein, so könnten Fortbildung und Kapazitätsaufbau mit Hilfe von SF-Mitteln die Grundlage für ihre künftige Beteiligung an grenzüberschreitenden Kooperationsprojekten schaffen.

Nicht zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass die Verwendung der Strukturfonds bei der Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen **zu mehr Nachhaltigkeit in der EU beitragen** kann. Angesichts der Tatsache, dass Flüsse, Seen und Wälder häufig in Regionen unterschiedlicher Staaten liegen, könnten auf dem Wege der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wirksame Lösungen für grenzüberschreitende Umweltprobleme entwickelt werden. Der EVTZ Amphictyony (Zypern, Griechenland, Italien und Frankreich) hat lokale Behörden dazu bewegt, in 55 Gemeinden gemeinsame Umweltaktionen durchzuführen²²². Die Entwicklung grenzüberschreitender energieeffizienter kommunaler Dienstleistungen hatte eine Modernisierung der Straßenbeleuchtung (unter Einsatz leistungsfähigerer Beleuchtungstechnik) sowie weitere Energieeffizienzmaßnahmen zur Folge, die dazu beigetragen haben, das öffentliche Bewusstsein für Fragen des Umweltschutzes zu schärfen und durch Erfahrungsaustausch über wirksame Lösungen den Wissensstand in diesem Bereich zu erweitern²²³. Darüber hinaus geht es bei der Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen nicht zwangsläufig nur um eine Art der Dienstleistung. Das Operationelle Programm für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Frankreich, Spanien und Andorra (Operationelles Programm 2007-2013) beispielsweise umfasst wirtschaftliche Entwicklung, Umweltschutz und Zugänglichkeit sowie die Förderung der regionalen Infrastruktur²²⁴. Daraus ergeben sich koordinierte Maßnahmen zur Unterstützung aller Aspekte einer nachhaltigen Wirtschaft in der Region. Es zeigt sich also, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der DA(W)I einen wesentlichen Beitrag zur Nachhaltigkeit innerhalb der EU leisten kann, sofern sie über ausreichende finanzielle und politische Unterstützung verfügt.

Doch ungeachtet aller Vorteile wird die Projektdurchführung im Rahmen der SF als äußerst bürokratisch bewertet, da im Verlauf des Projekts umfassende Verwaltungstätigkeiten

²¹⁹ Regionalpolitik der Europäischen Union, „Regionen als Partner. Das Ziel der Europäischen territorialen Zusammenarbeit.“ Inforegio panorama. Nr. 24, Dezember 2007, S. 6.

²²⁰ Weitere Informationen unter <http://www.lietuva-polska.eu/index.php?2207622484>.

²²¹ Weitere Informationen unter www.esparama.lt (in litauischer Sprache).

²²² Metis GmbH, EGTC Developments on the Ground: added value and solutions to problems (EVTZ-Entwicklungen vor Ort: Mehrwert und Problemlösungen), Katalognummer: QG-80-10-186-EN-C, ISBN: 978-92-824-2522-0, DOI: 10.2860/41298, 31 S.

²²³ Weitere Informationen unter www.bsrinterreg3a.net.

²²⁴ <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/08/314&format=HTML&aged=1&language=DE&guiLanguage=en>.

anfallen²²⁵. Zu den am häufigsten erwähnten Problemen bei der Durchführung der Strukturfonds²²⁶ gehören: komplizierte Antrags- und Abrechnungsverfahren, kurze Einreichungsfristen und langwierige Entscheidungsprozesse, die allesamt zu Verzögerungen in der Startphase führen, den Projektfortgang behindern oder die mangelnde Vorbereitung möglicher Projektpartner zur Folge haben. Demzufolge sollte die Verwaltung der Strukturfondsprogramme im Bereich der grenzüberschreitenden, transnationalen und interregionalen Zusammenarbeit entbürokratisiert und nutzerfreundlicher gestaltet werden²²⁷.

Abschließend sei angemerkt, dass es sich bei **grenzüberschreitenden Kooperationsprojekten** um besondere Fälle der Bereitstellung von DA(W)I handelt. Hemmnisse für diese Bereitstellung machen die Notwendigkeit eines koordinierten Vorgehens in rechtlicher, technischer, wirtschaftlicher, finanzieller, politischer und kultureller Hinsicht deutlich. Die Vorteile, die eine solche Zusammenarbeit mit sich bringt, sind sowohl für die Bewohner der Regionen als auch für **Regionen in benachbarten Gebieten** spürbar. Bisweilen zeigt sich durch die territoriale Relevanz, dass **SF zur Überwindung nationaler Hemmnisse genutzt worden sind**. Ein derartiges Ziel setzt ein Projekt mit mindestens regionaler Relevanz voraus. Die Strukturfonds tragen zur Förderung grenzüberschreitender Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse bei, indem sie die Bereitstellung der **nötigen Finanzmittel und die Entwicklung der erforderlichen Fähigkeiten** gewährleisten. Es wäre sinnvoll, zur Überwindung rechtlicher Hürden und zur leichteren Festlegung von Vertragsbestimmungen zwischen den betreffenden Staaten auf EU-Ebene gemeinsame Standards festzulegen. Mit dieser komplexen Aufgabe müsste eine ausreichende Flexibilität gewährleistet werden, um die zahlreichen einschlägigen gesetzlichen und aufsichtsrechtlichen Vorgaben der einzelnen Länder zusammenzuführen. Dies könnte in Form einer (sektorbezogenen) Harmonisierung der einzelnen Dienstleistungsarten oder eines horizontalen Instruments erfolgen, das allgemeine Bestimmungen sowie einzelne sektorspezifische Rechtsvorschriften umfasst.

3.8. Governance-Aspekte im Zusammenhang mit der Erbringung von DAI

Unabhängig von den Organisations- und Erbringungsformen der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse müssen die öffentlichen Behörden wichtige Entscheidungen zur letztendlichen Verantwortung für eine gute, solide und nachhaltige Bereitstellung von Dienstleistungen treffen.

Diese Verantwortung gewinnt mit Blick auf alle wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Kohäsionsziele, die sich in ein Gesamtkonzept der gesellschaftlichen und nachhaltigen Entwicklung einfügen, zusätzlich an Bedeutung. So muss der Nationalstaat beispielsweise dafür Sorge tragen, dass alle abgelegenen Regionen und Gebiete in äußerster Randlage innerhalb seines Staatsgebiets ausreichend mit DA(W)I versorgt werden. Allerdings ist festzustellen, dass soziopolitische Kohäsionsziele entweder im Widerspruch zueinander stehen (finanzielle Nachhaltigkeit einer Dienstleistungserbringung kontra allgemeine

²²⁵ LIGA.Fokus 1, Evaluation of Border Regions in the European Union (EUREGIO), Abschlussbericht, April 2008, S. 54.

²²⁶ LIGA.Fokus1: Survey of Cross-border cooperation healthcare project bodies, S. 54.

²²⁷ Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zum Thema „Strategien für die Förderung der grenzüberschreitenden und interregionalen Zusammenarbeit in einem erweiterten Europa - ein grundlegendes und zukunftsweisendes Dokument“ (2002/C 192/09), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 12.8.2002.

Zugänglichkeit) oder schwer zu verwalten sind (Raumplanung kontra Mobilität und Dienstleistungszugang in Stadtzentren).

Die politische Verantwortung erhält ein besonderes Gewicht in wirtschaftlich schwächeren Regionen, die besonders akute Bedürfnisse und Erfordernisse bei grundlegenden Dienstleistungen haben. Die Überwachung und Kontrolle einer ordnungsgemäßen Verwendung der verfügbaren Finanzmittel, eine gute Verwaltung und Organisation der Entwicklung geeigneter Dienstleistungen, aber auch die tatsächliche Befriedigung der Bedürfnisse und Erwartungen der Bürger und der Unternehmen (beispielsweise durch Möglichkeiten der politischen Teilhabe für alle Betroffenen), erhalten in diesen Fällen eine besondere Bedeutung.

Bei der Analyse von Feldstudien zu Fragen der Verwaltung und der politischen Verantwortung ist vor allem darauf zu achten, dass **innerhalb eines festen gemeinsamen Rahmens, den z. B. die EU-Kohäsionspolitik bietet, unterschiedliche Varianten der Beschlussfassung zu beobachten sind**. So haben alle Mitgliedstaaten ihre Beschlussfassung zwar individuell organisiert, bewegen sich damit aber noch im Rahmen der kohäsionspolitischen Anforderungen.

Es würde womöglich zu weit gehen, von der Existenz eines gemeinsamen europaweiten Vorgehens zu sprechen, allerdings lassen sich einige gemeinsame Merkmale im Zusammenhang mit dem EU-Finanzierungssystem für die genannten Projekte feststellen. Erstens verteilen sich bei der Mehrzahl der analysierten Projekte die Entscheidungsbefugnisse auf unterschiedlichen institutionellen Ebenen (Europäische Union, Mitgliedstaaten, Regionen und Gemeinden) auf mehrere Behörden. So sind **die politischen Befugnisse innerhalb eines mehrstufigen Führungssystems dezentral und auf mehreren Entscheidungsebenen organisiert**.

Bei der Erbringung von DA(W)I fällt der **EU, den Mitgliedstaaten, den Regionen und den Gemeinden die besondere Verantwortung zu, die Mittel auf diejenigen Erfordernisse zu lenken**, die als prioritär für die Überwindung der wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Unterschiede in den Regionen eingestuft worden sind.

Ein gutes Beispiel liefert das für Italien ausgewählte Projekt. Zu den Hauptbeteiligten gehörten das Wirtschafts- und das Finanzministerium, das Infrastruktur- und das Verkehrsministerium sowie aus der Region Sizilien die Planungsbehörde, das Verkehrsministerium, die regionale Umweltbehörde, die staatliche und von einem Regierungsbeauftragten verwaltete Ferrovie Circumetnea, die Stadtverwaltungen von Catania und Misterbianco, die öffentlichen städtischen Verkehrsbetriebe von Catania sowie Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (intermodale Integration). Diese Aufstellung macht deutlich, dass zahlreiche Einrichtungen auf unterschiedlichen Ebenen beteiligt waren. Für andere Projekte ließ sich ein ähnliches Muster feststellen.

Es gibt auch Fälle, in denen die Zahl der beteiligten Institutionen deutlich geringer ausfällt. So spielten in der ungarischen Fallstudie (Betreuungseinrichtung für Kinder) beispielsweise nur lokale, nicht aber nationale oder regionale Behörden eine Rolle für das Projekt. Beim niederländischen Projekt (Bildung und Kinderbetreuung) wurde ein ähnlicher Ansatz verfolgt.

In diesen Fällen hält die geringe Finanzausstattung einer Maßnahme (insbesondere im Falle Ungarns) die Beteiligten davon ab, eine institutionelle Partnerschaft anzustreben, deren Verwaltung und Koordination mehr organisatorische Schwierigkeiten als Vorteile mit sich

bringen würde. Eine Vielzahl von Einrichtungen ist nicht zwangsläufig gleichbedeutend mit guter Verwaltung, da einerseits **zahlreiche Akteure auf vielen Ebenen koordiniert werden müssen** und andererseits **eine sinnvolle Aufteilung der Befugnisse erforderlich ist**. **Subsidiarität und Koordination** sind zwei Aspekte eines mehrstufigen Führungssystems, die nicht außer Acht gelassen werden dürfen, da sie zahlreiche Ressourcen verbrauchen. In einigen Fällen lohnt sich der Aufwand möglicherweise gar nicht. Wenn dagegen ein Projekt über eine umfassende Mittelausstattung verfügt, bestünde der richtige Ansatz darin, alle Institutionen mit berechtigten Interessen in den Entscheidungsprozess einzubinden.

Kasten 14: Die nationale Autobahngesellschaft der Slowakei

DIE NATIONALE AUTOBAHNGESELLSCHAFT DER SLOWAKEI

Im Jahre 2005 wurde in der Slowakei ein neuer staatlicher institutioneller Rahmen für den Verkehrssektor geschaffen. Dies wirkte sich auch auf das Management der Durchführung der Europäischen Strukturfonds aus. Für die Übertragung von Zuständigkeiten für den Bau und die Instandhaltung von Autobahnen und Schnellstraßen von der slowakischen Straßenverwaltung (bisheriger Auftragnehmer) auf die neu gegründete nationale Autobahngesellschaft war nach Start eines Bauvorhabens die formale Änderung des Auftragnehmers notwendig. Der neue Auftragnehmer befand sich zu 100 % im Eigentum des Verkehrs-, Telekommunikations- und Postministeriums. Nach Abschluss des Vorhabens ist die nationale Autobahngesellschaft für die Verwaltung, den Betrieb und die Wartung der neuen Straße zuständig. Das Verkehrs-, Telekommunikations- und Postministerium, in dessen Eigentum sich das Unternehmen befindet, verfügt über die Gesamtkontrolle der Unternehmensführung. An der Projektverwaltung waren lediglich das Ministerium und das Unternehmen beteiligt. Die Projektfinanzierung aus dem EFRE und dem Staatshaushalt wurde durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss des Ministeriums an den Auftragnehmer gestützt. In dem Vertrag, der bei allen aus den SF finanzierten Projekten zur Anwendung kam, wurde ausdrücklich festgelegt, dass der Auftragnehmer dazu verpflichtet ist, innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren das Projektziel nicht zu ändern und das Vorhaben nicht abzugeben. Mit der Änderung des Auftragnehmers gehen alle vertraglichen Verpflichtungen auf die neue Gesellschaft über.

Quelle: Fallstudienbericht

Je größer also der finanzielle Umfang eines Projekts ausfällt, desto größer ist auch die Notwendigkeit, einen umfassenden und ausführlichen Entscheidungsrahmen mit zahlreichen Akteuren auf unterschiedlichen institutionellen Ebenen aufzustellen. Für die meisten Fallstudien wurden diese Voraussetzungen erfüllt, mit Ausnahme des slowakischen Projekts, an dem ungeachtet eines umfangreichen Investitionsvolumens lediglich das Verkehrsministerium und die nationale Autobahngesellschaft beteiligt gewesen sind (siehe Kasten 14).

Um ferner tatsächliche Subsidiarität und Koordinierung zwischen den Partnern sicherzustellen, **bedarf es einer starken Führung, die in der Lage ist, die unterschiedlichen Interessen letztlich auf ein gemeinsames Ziel auszurichten und in einem gemeinsamen Ziel zu bündeln.** Eine klare politische Führung und eine eindeutige Ausrichtung ermöglichen eine schlüssige Projektentwicklung und die Einhaltung eines strengen Zeitplans. Ansonsten könnte ein nachteiliger Effekt eintreten, d. h. die mehrstufige Führung kann die Erreichung der Projektziele dadurch verhindern, dass der Beschlussfassungsprozess „lahmgelegt“ wird.

Die italienische Fallstudie liefert ein Beispiel für gute Mehrebenen-Governance, bei der die Befugnisse auf die untersten Hierarchieebenen übertragen und unter Leitung der Region Sizilien klare Regeln für die Aufgabenverteilung unter den Partnern festgelegt wurden. Konkret wurde mit der Unterzeichnung eines Rahmenabkommens im Jahr 2001 eine formale Partnerschaft zwischen den nationalen Partnern geschlossen. Darüber hinaus haben die staatliche Verwaltung der Schmalspurbahn „Ferrovie Circumetnea“ und die Region Sizilien am 29. Januar 2001 ein Abkommen über die Projektdurchführung unterzeichnet. 2005 schlossen Ferrovie Circumetnea, das Verkehrsministerium, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A und die Stadtverwaltung von Catania eine Vereinbarung über die Integration der unterschiedlichen Verkehrsarten in der Region. Heute wird Ferrovie Circumetnea von einem Regierungsbeauftragten geleitet, der den Staat vertritt.

Die französische Fallstudie lässt ähnliche Schlussfolgerungen zu, da die Abstimmung mittels einer umfassenden Kofinanzierungsvereinbarung zwischen der EU, Frankreich, den lokalen Behörden und dem Staatsunternehmen Réseau Ferré de France sowie Unternehmen wie Electricité de France und France Telecom erfolgte. Außerdem haben sich einige Städte in abgelegenen Regionen nur vorübergehend an dem Projekt beteiligt. Der gesamte Entscheidungsprozess wurde vom Unternehmen Réseau Ferré de France geleitet, das in der Lage gewesen ist, die zahlreichen Kofinanzierungspartner zu koordinieren und ihre Aufgaben mit Hilfe eines umfassenden Konsultationssystems aus Gremien und Lenkungsausschüssen genau zu umreißen.

Allgemein betrachtet geht aus den Analysen der Fallstudien hervor, dass es nur wenige Anhaltspunkte für grundlegende Verzögerungen bei der Beschlussfassung und Projektdurchführung aufgrund von Unstimmigkeiten zwischen Institutionen oder eines Mangels an Führungskraft gibt. Die einzig nennenswerte Ausnahme bildet hier das deutsche Projekt.

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens hat sich die Mehrzahl der Medien, NRO und Bürger in aller Deutlichkeit gegen das deutsche Autobahnvorhaben ausgesprochen. Es wurde angemerkt, dass die neue Brücke mit der mittelalterlichen Struktur Stralsunds nicht harmonieren und den Weltkulturerbe-Status der Stadt gefährden würde. Vertreter von Umweltgruppen brachten auch ökologische Bedenken im Zusammenhang mit dem Projekt zum Ausdruck (Habitat- und Vogelschutzrichtlinie). Das komplexe Konsultationssystem hat das Verfahren soweit blockiert, dass das Feststellungsverfahren für den letzten Projektabschnitt nach wie vor nicht abgeschlossen werden konnte.

Bei der zweiten, für die Analyse von Governance-Verfahren relevanten Dimension handelt es sich um das **Partnerschaftsprinzip**²²⁸ als Komponente der Mehrebenen-Governance. Gemäß diesem Prinzip sollten die Aufgaben von den öffentlichen Behörden mit umfassender Beteiligung der institutionellen, wirtschaftlichen und sozialen Akteure verwaltet werden, die die grundlegende Zuarbeit leisten. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass Projektfinanzierungsentscheidungen nur nach Konsultation aller Akteure und nach Abschluss aller erforderlichen Informationen und Analysen getroffen werden. So können sich öffentliche Verwaltungen nicht ausschließlich auf Hierarchien stützen, um ihre Ziele zu verwirklichen, sondern müssen sich um Konsens bemühen und Entscheidungen delegieren.

²²⁸ Zusammen mit Komplementarität, Kohärenz, Koordinierung, Konformität, Zusätzlichkeit, Gleichstellung von Männern und Frauen und nachhaltiger Entwicklung stützen sich die gegenwärtige Aufgabe und der strategische Ansatz der EU-Kohäsionspolitik im Durchführungszeitraum 2007-2013 auf den Partnerschaftsgrundsatz. Dieser Grundsatz ist in Artikel 11 der Verordnung mit allgemeinen Bestimmungen über den Kohäsionsfonds (Verordnung 1083/2006) festgelegt und als enge Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung der Ziele der Fonds definiert.

Demzufolge erfordert der Einsatz des Partnerschaftsmechanismus innerhalb der Mehrebenen-Governance, dass **die für die Projektdurchführung hauptverantwortliche Behörde** (in der Regel der Projektkoordinator) **nicht nur die institutionellen, sondern auch alle anderen Einrichtungen konsultiert, die ein Interesse an dem Projekt haben**, um über die optimale Strategie und Gestaltung einer Dienstleistung zu beraten.

Die aus den Fallstudien gewonnenen Erkenntnisse zeigen, dass für die meisten Projekte eine institutionelle Partnerschaft für die Entscheidungsprozesse ins Leben gerufen wurde. In den meisten Fällen war eine große Zahl von Akteuren in den Prozess eingebunden, darunter auch öffentliche Verwaltungen, Infrastruktureigentümer und Dienstleister sowie Privatunternehmen, Sachverständige, kommunale Organisationen und Umweltverbände. **Je mehr Vielfalt unter den Akteuren herrscht, desto wahrscheinlicher ist es, dass die Projektplanung transparent erfolgt.**

Ein Beispiel hierfür bietet die österreichische Fallstudie. An dem Projekt waren folgende Akteure beteiligt: das Referat Strategie und Entwicklung, das Referat Forschung und die regionale Baubehörde des Landes Steiermark, die Stadtverwaltung von St. Peter ob Judenburg, die EnviCare Engineering GmbH (ein privates Beratungsunternehmen, das für die Gesamtprojektplanung und -leitung zuständig ist), die Rotreat Abwasserreinigung GmbH (ein privater Fachbetrieb für Abwasserentsorgung, der mit der Einführung einer neuen Technologie betraut ist), Universitätsinstitute und -professoren. Die Verwaltungsstruktur des Projekts wurde in drei Hauptteile untergliedert. Einerseits wurde im Rahmen des Ziel-2-Programms Steiermark 2000-2006 zwischen der Gemeinde St. Peter ob Judenburg und der steirischen Landesregierung eine Finanzierungsvereinbarung geschlossen. Andererseits bestanden mit dem Beratungsvertrag zwischen der Stadtverwaltung und EnviCare und dem Instandsetzungsvertrag für die Abwasseranlage zwischen der Stadtverwaltung und Rotreat zwei ÖPP. Nach der Instandsetzung wurde ein Betreibervertrag zwischen der Stadtverwaltung und Rotreat geschlossen.

Das österreichische Projekt liefert ein Beispiel für einen komplizierten Partnerschaftsmechanismus, der öffentliche und private Einrichtungen zusammenbringt. Allerdings liefern andere Fallstudien Nachweise dafür, dass **die Beteiligung der Akteure in manchen Fällen lediglich ein formaler Akt war und keine gemeinsamen Entscheidungsprozesse zur Folge hatte**. Hierfür liefert das für die Tschechische Republik ausgewählte Projekt ein gutes Beispiel. Trotz der offiziellen Beteiligung zahlreicher Institutionen wurde **in Ermangelung eines eindeutigen Rechtsrahmens für ÖPP sowie ausreichender praktischer Erfahrungen** über die Entscheidungen nicht gemeinsam beraten. Bei anderen Fallstudien, insbesondere für die EU-12, waren ähnliche Probleme zu beobachten.

Ein weiterer entscheidender Punkt besteht darin, dass die **Endnutzer als einzige Akteure stets vom Partnerschaftsmechanismus ausgeschlossen** werden. Lediglich in einigen wenigen Ausnahmefällen (z. B. Malta) wurden die Endnutzer konsultiert. Allerdings liefern die Fallstudien keinerlei Erkenntnisse über Maßnahmen, die nicht angemessen auf die Bedürfnisse der Endnutzer zugeschnitten wurden, weil diese nicht konsultiert worden sind (die einzige Ausnahme bildet der deutsche Fall).

Ein **dritter Aspekt ist schließlich die Durchführung von ÖPP** als neue Organisationsform für die Erbringung von Dienstleistungen. Wie bereits angemerkt, können Dienstleistungen auf vielfältige Weise organisiert werden. Bei dem herkömmlichen Modell der Dienstleistungserbringung, das lediglich Akteure aus dem öffentlichen Sektor einbezieht, sind keine größeren Schwierigkeiten im Bereich der Governance zu beobachten.

Wenn allerdings neue Erbringungsformen wie Konzessionen, Leasing oder ÖPP ins Spiel kommen, muss die Frage geklärt, welche Zuständigkeiten von den öffentlichen Einrichtungen oder ihren privaten Partnern getragen werden. Ganz allgemein betrachtet, ist es eine schwierige Aufgabe, alle Aspekte und vertraglichen Bestimmungen für das Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Akteuren zu definieren und zu regeln. Öffentliche Auftraggeber haben häufig Schwierigkeiten, Fragen des Gemeininteresses mit den profitorientierten Interessen von privaten Dienstleistungserbringern zu vereinbaren. An dieser Stelle ist der Hinweis wichtig, dass hier nur aus Gründen der Klarheit eine eindeutige Trennlinie zwischen öffentlichem und privatem Sektor gezogen wurde, während sich die Realität weitaus vielschichtiger darstellt.

Aus den Fallstudien wird die Vielfalt der Organisationsformen der Dienstleistungserbringung deutlich. So zeigt beispielsweise das für Deutschland ausgewählte Projekt, wie bei dem Bau von Eisenbahninfrastrukturen neuen Formen von ÖPP zur Anwendung kommen und wie öffentliche Behörden Konzessionen gegenüber privatwirtschaftlichen Akteuren geltend machen. Ein ähnlicher Trend lässt sich auch in der spanischen Fallstudie feststellen. In diesem Fall werden Privatunternehmen mit der indirekten Verwaltung von Abfallsammlungs- und -behandlungsdiensten betraut. Dagegen sind die Beziehungen zwischen den öffentlichen Behörden und den Erbringern von DA(W)I im schwedischen Telekommunikationssektor interessanterweise rein kommerzieller Natur, obgleich ein gewisses Maß an Regulierung beibehalten wird (z. B. bei der öffentlichen Auftragsvergabe und den Vorschriften über staatliche Beihilfen).

Demnach gehören **eine mehrstufige Governance, die Konsultation der Beteiligten und ÖPP** zu den Hauptmerkmalen der Governance-Verfahren, die bei den ausgewählten Projekten zum Einsatz kommen. Diese Elemente sind miteinander verknüpft und rühren von der Notwendigkeit einer Organisation der Infrastruktur und der weiteren Dienstleistungserbringung in der EU sowie eines institutionellen und rechtlichen Rahmens innerhalb eines wettbewerbsorientierten Marktes her.

Es gilt, Subsidiarität und Koordinierung zwischen den Akteuren zu gewährleisten, um einen Stillstand im Entscheidungsprozess zu vermeiden. Dafür bedarf es einer **klaren Führung**, die vor allem **die Rollen, Zuständigkeiten, Befugnisse und Formen des Handelns der einzelnen Partner im Entscheidungsprozess zuweisen und regeln kann.**

In der folgenden Tabelle werden die wichtigsten Zuständigkeiten und Beteiligungsformen der einzelnen an den Fallstudien beteiligten institutionellen Akteure aufgeführt. Aus der Tabelle lassen sich allgemeine Trends ablesen. Nationale Behörden legen in der Regel Verordnungen, Standards, sektorbezogene Strategien und Prioritäten fest und stellen Finanzmittel zur Verfügung. Bei Projekten von nationaler Bedeutung können sich ihre Aufgaben allerdings auch auf die Gestaltung einer Dienstleistung oder die Projektkoordinierung erstrecken. Zu den Hauptakteuren gehören staatliche Stellen auf regionaler Ebene und Kommunen, deren Aufgaben in der Regel die Projektfinanzierung, -koordinierung und -verwaltung, die Verwaltung und den Betrieb der Infrastrukturen sowie die Kontrolle und Bewertung der Maßnahmen umfassen. Dienstleister (öffentliche oder private Unternehmen oder ÖPP) sind für die Bereitstellung von Diensten zuständig, während Beratungsdienste von (in den meisten Fällen privaten) Sachverständigen angeboten werden.

Tabelle 13: Aufgaben und Zuständigkeiten bei der Mehrebenen-Governance von aus den Strukturfonds kofinanzierten DA(W)I

Land	Gesamtkosten EUR	Partner	Aufgabe						HINWEIS
			Festlegung von Vorschriften und Standards	Finanzierung	Projektkoordination	Durchführung	Dienstleistung	Beratung	
Österreich. „Memjet“ - Aus Abwasser wird Trinkwasser	265 589	Nat. Beh.		✓					Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadtverwaltung von St. Peter ob Judenburg und der Landesregierung Steiermark. Zwei ÖPP wurden eingerichtet.
		Reg.beh.	✓						
		Komm.beh.		✓	✓		✓		
		Priv.unt.		✓		✓		✓	
Belgien. Erweiterung der multimodalen Plattform „Liège Logistics“	3 600 000	Reg.beh.	✓	✓					Zusammenarbeit durch regelmäßige Kontakte und ein gemeinsames (politisches) Ziel.
		Komm.beh.					✓		
		Priv.unt.			✓	✓			
Bulgarien. Abfallbewirtschaftung: fünf regionale Abfalldeponien	65 367 906	Nat. Beh.	✓	✓	✓	✓			Eine Finanzierungsvereinbarung wurde zwischen der EU-Kommission und der bulgarischen Regierung geschlossen. Zwischen den Kommunen wurde kein Dokument unterzeichnet. Keine ÖPP kam zum Einsatz.
		Komm.beh.					✓		
		Priv.unt.						✓	
Zypern. Modernes Zentrum für soziale und kulturelle Dienste	1 983 333	Nat. Beh.	✓	✓	✓				
		Komm.beh.				✓			
		NRO					✓		
Tschechische Republik. Erneuerung der Busflotte	900 000	Nat. Beh.	✓	✓					Es sind ausschließlich öffentliche Einrichtungen beteiligt. Die
		Reg.beh.	✓		✓				

Land	Gesamtkosten EUR	Partner	Aufgabe						HINWEIS
			Festlegung von Vorschriften und Standards	Finanzierung	Projektkoordination	Durchführung	Dienstleistung	Beratung	
für den Nahverkehr in Mladá Boleslav		Komm.beh.		✓			✓		Dienste werden auf der Grundlage eines Vertrags zwischen dem Verkehrsbetrieben und der Stadt erbracht.
		Staatsunt.						✓	
Dänemark. Elektronische Gesundheitsdienste für den Ostseeraum	2 141 731	Nat. Beh.	✓	✓	✓			✓	An dem Projekt waren keine privaten Partner beteiligt, da die öffentlichen Verwaltungen für die nationalen Gesundheitssysteme der betreffenden Mitgliedstaaten zuständig sind.
		Reg.beh.	✓	✓					
		Komm.beh.		✓					
		Öff. Einr.				✓	✓	✓	
Estland. Wasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Flüsse Emajõgi und Võhandu	53 695 000	Nat. Beh.	✓	✓	✓				Es wurden Aktionärsvereinbarungen getroffen.
		Reg.beh.			✓				
		Komm.beh.	✓	✓					
		Priv.unt.					✓	✓	
Finnland. Erneuerung und Erweiterung des Flughafens Kuusamo	7 700 000	Nat. Beh.	✓	✓					
		Komm.beh.		✓					
		Staatsunt.		✓	✓	✓			
		Priv.unt.					✓		
Frankreich. Elektrifizierung der Vogesen-Strecken	66 365 000	Nat. Beh.	✓	✓	✓	✓			
		Reg.beh.		✓					
		Komm.beh.		✓					

Land	Gesamtkosten EUR	Partner	Aufgabe						HINWEIS
			Festlegung von Vorschriften und Standards	Finanzierung	Projektkoordination	Durchführung	Dienstleistung	Beratung	
		Staatsunt.					✓		
Deutschland. Bau des neuen „Zubringers B 96n Stralsund/Rügen“	158 000 000	Nat. Beh.			✓				
		Reg.beh.	✓			✓	✓		
Griechenland. - Bridge Me (Breitband im Gebirge)	355 000	Reg.beh.		✓					
		Komm.beh.			✓	✓	✓		
		Priv.unt.						✓	
Ungarn. Europäisches Tagesbetreuungszentrum für die Kinder von Csemő	898 904	Nat. Beh.	✓						Es waren keine nationalen oder regionalen Behörden beteiligt. Es gab regelmäßige Informationsveranstaltungen für die lokale Bevölkerung, um alle Interessen aller Betroffenen miteinander zu vereinbaren.
		Komm.beh.		✓	✓	✓			
		NRO					✓		
Irland. Umgehung N15 Bundoran/Ballyshannon	74 100 000	Nat. Beh.	✓	✓	✓		✓		
		Komm.beh.		✓					
		Priv.unt.				✓		✓	
Italien. Verlängerung des unterirdischen Abschnitts der Schmalspurbahn „Ferrovia Circumetnea“	16 747 500	Nat. Beh.	✓	✓		✓			An dem Projekt waren ausschließlich staatliche Stellen beteiligt.
		Reg.beh.				✓		✓	
		Komm.beh.						✓	
		Staatsunt.					✓		
Lettland. E-Dienste für	166 974	Nat. Beh.	✓						Es gab keine formale

Land	Gesamtkosten EUR	Partner	Aufgabe						HINWEIS
			Festlegung von Vorschriften und Standards	Finanzierung	Projektkoordination	Durchführung	Dienstleistung	Beratung	
Bürger und Unternehmen im Informationszentrum der Stadt Jekabpils		Reg.beh.	✓					✓	Partnerschaftsvereinbarung. Die Stadtverwaltung hat alle Projektmaßnahmen eigenständig ausgeführt und war die Endbegünstigte, allerdings hat sie während der Durchführungsphase Unteraufträge für die Entwicklung der IT-Infrastruktur und Informationssysteme an mehrere private IT-Unternehmen vergeben.
		Komm.beh.		✓		✓			
		Priv.unt.					✓	✓	
Litauen. Modernisierung der Fernwärmeversorgungsnetze in der Stadt Klaipėda durch Einbau moderner Technik	4 239 612	Nat. Beh.	✓					✓	„Klaipėdos energija“ hat das Projekt im Alleingang ohne Partner durchgeführt. Die Stadtverwaltung besitzt 75,2 % der Anteile an dem Unternehmen.
		Reg.beh.							
		Komm.beh.	✓		✓				
		Priv.unt.		✓		✓	✓		
Luxemburg. Verlängerung der luxemburgischen Bahnstrecke über die Grenze bis nach Volmerange-les-Mines (Wollmeringen)	7 200 000	Nat. Beh.	✓	✓		✓			Die französische Region Lothringen hat ein Abkommen mit dem Großherzogtum Luxemburg über die Förderung der Mobilität von Grenzgängern zwischen den beiden Regionen geschlossen.
		Reg.beh.					✓		
		Komm.beh.		✓				✓	
		Staatsunt.					✓		
Malta. Modernisierung der Anlage für	16 747 500	Nat. Beh.	✓	✓	✓	✓			Die Endnutzer wurden nicht an der Durchführungsphase des
		Komm.beh.						✓	

Land	Gesamtkosten EUR	Partner	Aufgabe						HINWEIS	
			Festlegung von Vorschriften und Standards	Finanzierung	Projektkoordination	Durchführung	Dienstleistung	Beratung		
Abfallbehandlung sowie Wertstoffrecycling und -rückgewinnung von Sant'Antnin		. Staatsunt.						✓		Projekts beteiligt, aber während der Genehmigungsphase und zu den Wirkungen auf die Gleichstellung konsultiert
Niederlande. Errichtung des multikulturellen Bildungs- und Betreuungszentrums in Malburgen	11 000 000	Nat. Beh.	✓							Zwischen den Dienstleistern wurde eine Koordinierungsstelle errichtet. Ursprünglich waren an der Verwaltungsvereinbarung nur lokale Dienstleister beteiligt.
		Komm.beh		✓	✓	✓				
		Priv.unt.							✓	
Polen. Bau des Abschnitts der Autobahn A4: KA4E Kleszczów-Sośnica	100 500 000	Nat. Beh.	✓	✓		✓			✓	Die Beziehungen zwischen den beteiligten Einrichtungen werden durch das Gemeinschafts- und das polnische Recht sowie durch eine ausführlichere Verordnung in einem Sonderdokument geregelt, das am 22. September 2000 unterzeichnet wurde.
		Reg.beh.							✓	
		Komm.beh							✓	
		Staatsunt.						✓	✓	
Portugal. Optimierung des Wasserkraftwerks Socorridos	34 674 578	Nat. Beh.	✓						✓	Obwohl in der Anfangsphase lokale, regionale und nationale Behörden beteiligt wurden, ist das Elektrizitätsunternehmen von Madeira für die Verwaltung, den Betrieb und die Kontrolle des Systems zuständig. Im Verlauf der Bauphase wurde eine öffentliche Ausschreibung durchgeführt und gegenwärtig
		Reg.beh.	✓						✓	
		Komm.beh							✓	
		Staatsunt.		✓	✓	✓	✓			

Land	Gesamtkosten EUR	Partner	Aufgabe						HINWEIS	
			Festlegung von Vorschriften und Standards	Finanzierung	Projektkoordination	Durchführung	Dienstleistung	Beratung		
									liegen keine weiteren vertraglichen Vereinbarungen vor.	
Rumänien. Erweiterung und Sanierung des Wasser- und Abwassersystems in Cluj	61 178 813	Nat. Beh.	✓	✓	✓				Zu Beginn gab es nur vereinzelt Konsultationen mit den potenziellen Kunden. Die Kommunalregierungen haben miteinander um einen Platz auf der von den Nat. Beh. genehmigten Liste konkurriert.	
		Reg.beh.						✓		
		Komm.beh.								✓
		Öff. Einr.		✓						
		Staatsunt.					✓	✓		
Slowakei. Autobahn R1, Abschnitt Rudno nad Hronom-Žarnovica	63 559 646	Nat. Beh.	✓	✓	✓	✓	✓		Das Projekt wurde von einer Einrichtung ohne Beteiligung von Partnern beantragt und durchgeführt.	
Slowenien. Kläranlage in Celje	16 776 300	Nat. Beh.	✓	✓	✓	✓				
		Reg.beh.	✓							
		Komm.beh.	✓	✓				✓		
		Priv.unt.						✓		
Spanien. Zentrum für die Hausmüllbehandlung in Saragossa	42 276 969	Nat. Beh.	✓		✓			✓	Zwischen den beiden Privatunternehmen, die den Auftrag erhalten haben, wurde ein Joint Venture errichtet.	
		Komm.beh.	✓	✓		✓				
		Priv.unt.					✓	✓		
Schweden. Unternehmensentwicklung durch Breitband der	8 804 270	Nat. Beh.	✓						Die Endnutzer der Dienstleistungen (z. B. NRO) sind nicht an der Partnerschaft	
		Komm.beh.		✓	✓			✓		

Land	Gesamtkosten EUR	Partner	Aufgabe						HINWEIS
			Festlegung von Vorschriften und Standards	Finanzierung	Projektkoordination	Durchführung	Dienstleistung	Beratung	
Zukunft		Staatsunt.		✓		✓	✓		beteiligt.
		Priv.unt.		✓					
Vereinigtes Königreich. Gasleitungen von Gormanstown nach Antrim und von Carrickfergus nach Londonderry	192 000 000	Nat. Beh.	✓	✓	✓				Durch die Trennung der Regulierung von der Dienstleistung konnte der Privatsektor durch die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel eine führende Rolle in dem Projekt übernehmen.
		Priv.unt.		✓		✓	✓	✓	

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Fallstudienberichten Anmerkung: Komm.beh.: Kommunalbehörde, Nat. Nationale Behörde, Priv.unt.: Einr.: Öffentliche Einrichtung, Reg.beh.: Regionalbehörde

4. SCHLUSSFOLGERUNG UND EMPFEHLUNGEN

Die vorliegende Studie soll dem Ausschuss für regionale Entwicklung des Europäischen Parlaments Informationen über den Zusammenhang zwischen der Kohäsionspolitik und den DA(W)I liefern und aufzeigen, in welchem Umfang und wie wirkungsvoll die Programmgeneration 2007-2013 auf die Finanzierung von Anlagen der Infrastruktur für DA(W)I ausgerichtet ist. Nach Darlegung der verschiedenen Definitionen und bestehenden Traditionen im Bereich der DA(W)I auf nationaler und regionaler Ebene sowie der die politische Debatte bestimmenden Themen wird konkret auf die tatsächliche Verwendung von Strukturfondsmitteln für DA(W)I eingegangen. Zur besseren Veranschaulichung werden 27 Projekte (ein Projekt für jeden Mitgliedstaat) näher vorgestellt, die in den Zeiträumen 2007-2013 und 2000-2006 in allen relevanten Sektoren von DAI/DAWI über verschiedene Fonds und Programme mit Strukturfondsmitteln kofinanziert wurden bzw. werden.

Aus der Analyse in den vorangegangenen Kapiteln ergibt sich eine Reihe von Schlussfolgerungen. Sie werden in diesem Kapitel zusammengefasst, und gleichzeitig werden ihre politischen Auswirkungen näher beleuchtet.

4.1. Schlussfolgerungen

1. Eine erste Schlussfolgerung ergibt sich aus der Überlegung, dass in der EU-27 auf nationaler und regionaler Ebene gravierende Unterschiede hinsichtlich Umfang und Qualität der Erbringung von DA(W)I bestehen und diese nur bei entsprechenden Investitionen in die Infrastruktur überwunden werden können. Zugänglichkeit, Verteilung, Qualität und Effizienz der Dienstleistungserbringung weichen in den Ländern und Regionen stark voneinander ab. Dabei sind in den meisten Sektoren die größten Defizite bei der Bereitstellung von DA(W)I und der Dienstleistungsqualität in der EU-12 sowie in ländlichen Gebieten und Randgebieten festzustellen.

Umfang und Qualität der Bereitstellung stehen in engem Zusammenhang mit dem Vorhandensein und der Qualität von Infrastruktureinrichtungen. Deren Kapazität und gegenseitige Verbindung müssen weiter verbessert werden, wenn die europäischen Nutzer, Verbraucher und Bürger besser bedient werden sollen. Beispielsweise garantiert ein effizientes Netz von Straßen, Autobahnen, Schienen- und Luftverkehrswegen ebenso wie entsprechende See-, Fluss- und Kanalschiffahrtswege die Zugänglichkeit zu diesen europäischen Regionen. In gleicher Weise sind moderne Umweltinfrastrukturen von entscheidender Bedeutung für die Bereitstellung von Grundversorgungsdiensten wie der Wasserversorgung oder der Abfallbewirtschaftung.

Es zeigt sich, dass - in Abhängigkeit von den betreffenden Sektoren - manche Unterschiede langsam abnehmen und einige EU-12-Länder aufgrund getroffener Maßnahmen ihren Rückstand zu den EU-15-Staaten teilweise verringern konnten. Die Investitionsprioritäten der Mitgliedstaaten, die in den NSRP festgelegt sind und sich an der Zuweisung von Strukturfondsmitteln für den Zeitraum 2007-2013 zeigen, spiegeln im Allgemeinen den nationalen Investitionsbedarf für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. allgemeinem wirtschaftlichem Interesse wider.

2. Die Strukturfonds spielen bei der Bereitstellung und Mobilisierung von umfangreichen Mitteln für Investitionen in die DA(W)I-Infrastruktur eine wichtige und teilweise sogar entscheidende Rolle. Im Zeitraum 2007-2013 werden 170 Mrd. EUR aus dem EFRE und 70 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds in grundlegende Infrastrukturen investiert, wobei 40 % davon in die Sektoren Verkehr und Umwelt fließen und der Rest auf die IKT, auf Energie und soziale Infrastrukturen entfällt. Darüber hinaus werden im Zusammenhang mit

den Kofinanzierungsmechanismen auch öffentliche Gelder aufgewandt, und in einigen Fällen kommen bei öffentlich-rechtlichen Partnerschaften private Investitionen zum Tragen. Die Mitgliedstaaten der EU-12 profitieren am stärksten von diesen massiven Investitionen.

Qualitative und quantitative Analysen liefern Belege für ein negatives Verhältnis zwischen dem bestehenden Grad der Bereitstellung von DA(W)I und deren Finanzierung mit Strukturfondsmitteln, was darauf schließen lässt, dass die Investitionen tatsächlich in Bereiche und Sektoren fließen, in denen Umfang und Qualität der DA(W)I verbesserungsbedürftig sind.

In den Fallstudien wird mehrfach eine Hebelwirkung der Struktur- und Kohäsionsförderung aufgezeigt, womit den öffentlichen Behörden die Finanzmittel für die notwendigen Investitionen zur Verfügung gestellt werden.

3. Das Vorhandensein von Basisinfrastrukturen und die Sicherung ihres guten Zustandes sind die Voraussetzungen für die Erbringung von Dienstleistungen, jedoch kann dies nicht notwendigerweise und unmittelbar mit einer zuverlässigen Dienstleistungserbringung von hoher Qualität gleichgesetzt werden. Wahrscheinlich ist die Dichte der Infrastruktur nicht der beste Indikator für das Niveau der Erbringung sozialer Dienstleistungen, da die Zufriedenheit der Nutzer von der Qualität der erbrachten Dienstleistungen abhängt. Folglich spielen die Strukturfonds zwar eine wichtige Rolle bei der finanziellen Unterstützung, beeinflussen die endgültige Dienstleistungserbringung aber eher indirekt. Die Finanzierung der Infrastruktur wirkt sich positiv aus, ist jedoch eine einmalige Maßnahme. Um dauerhafte und langfristige positive Wirkungen zu erzielen, sobald die verbesserte oder sanierte Einrichtung zur Verfügung steht, müssen bei der Dienstleistungserbringung Verwaltung, Betrieb, Wartung und Finanzierung nachhaltig erfolgen. Im Falle hoher Betriebskosten, der Unmöglichkeit, die Preise übermäßig anzuheben und eines Zugangs/Versorgungsgrads, der hinter den Erwartungen zurückbleibt, kann die Nachhaltigkeit des Projekts bei allem Optimismus der Betreiber gefährdet sein. Treten Probleme in der Verwaltung, dem Betrieb und der Wartung der Infrastruktur auf, sind Störungen in der Dienstleistungserbringung zu erwarten.

4. Im Anschluss an die erfolgte Finanzierung einer Einrichtung der Infrastruktur kommt es bei der Erbringung von DA(W)I entscheidend darauf an, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen finanzieller Nachhaltigkeit und bezahlbaren Preisen zu finden. Aus den Fallstudien geht hervor, dass durch Investitionen in die DA(W)I-Infrastruktur die Qualität der Dienste und (oder) die Effizienz ihrer Erbringung verbessert werden. Allerdings ist unmittelbar nach Einrichtung oder Erneuerung der Infrastruktur in der Regel ein Anstieg der Betriebskosten zu verzeichnen. Die Frage ist nun, ob trotz der gestiegenen Kosten der Zugang zu den Diensten erschwinglich bleibt. Wie in den Berichten zu den Fallstudien festgestellt wird, sind die von den Nutzern zu entrichtenden Preise bezahlbar, was für die Nachhaltigkeit der Projekte spricht. Das trifft besonders dann zu, wenn Preiserhöhungen infolge höherer Kosten durch einen ausreichend hohen Effizienzzuwachs abgefangen werden können (wie z. B. in Litauen). In einigen Fällen wird ausdrücklich auf die Gefahr hingewiesen, dass Kostensteigerungen zu einem unhaltbaren Anstieg der Preise führen können (beispielsweise im hier angeführten Fallbeispiel in Estland). Generell lässt sich feststellen, dass über die Strukturfonds zwar erhebliche finanzielle Mittel bereitgestellt werden, für eine langfristige Erschwinglichkeit der angebotenen Leistungen aber solche Regelungen wie Preisstaffelung und Quersubventionen erforderlich sind und letztlich auch auf steuerliche Mittel zurückgegriffen werden muss.

5. Eine noch direktere Rolle spielen die Strukturfonds (und im weiteren Sinne die EU-Kohäsionspolitik) durch die Festlegung von Normen und die Schaffung von Anreizen für die Anwendung bewährter Verfahren bei der Bereitstellung von Grundversorgungsdiensten. Das zeigt sich insbesondere im Hinblick auf die Umwelt und technologische Entwicklungen (speziell im Telekommunikationssektor). Wie aus einigen der Fallstudien deutlich hervorgeht, stellte die Notwendigkeit der Einhaltung von EU-Richtlinien und von Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge oder schlichtweg die Tatsache, dass durch die Lissabon-Strategie solche Aspekte wie Hightech-Anwendungen oder umweltfreundliche Technologien in den Mittelpunkt des Interesses gerückt sind, einen Anreiz, wenn nicht gar eine verbindliche Verpflichtung dar, bei der Interventionsgestaltung den spezifischen qualitativen Normen Rechnung zu tragen.

6. Eine Schlüsselrolle können die EU-Politik und vor allem die Strukturfonds schließlich auch bei der Festlegung von einheitlichen rechtlichen und institutionellen Rahmen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse spielen, obgleich natürlich Unterschiede in den nationalen und regionalen Traditionen und Rechtsvorschriften bestehen. Bei der Erbringung von DA(W)I müssen in der Regel viele Beteiligte zusammenwirken. Dabei handelt es sich nicht nur um Akteure sehr unterschiedlicher Art (öffentliche Institutionen und Stellen, private Unternehmen, Bürgervertretungen, lokale Interessengruppen, NRO), sondern auch um unterschiedliche institutionelle Ebenen. Die Lenkungs- und Führungsaufgaben machen normalerweise gemischte Partnerschaften erforderlich. Dabei bieten die Strukturfonds mit den wichtigsten Regeln für das Funktionieren der Partnerschaft einen guten Rahmen. Wie die Fallstudien zeigen, können die Dienstleistungen sehr unterschiedlich organisiert sein. Beim traditionellen Modell, bei dem die Leistungen ausschließlich durch Akteure des öffentlichen Sektors (öffentliche Behörden und/oder öffentliche Unternehmen) erbracht werden, gibt es normalerweise kaum Leitungs- und Lenkungsprobleme. Wenn allerdings neue Erbringungsformen wie Konzessionen, Leasing oder öffentlich-private Partnerschaften ins Spiel kommen, muss die Frage geklärt, welche Zuständigkeiten von den öffentlichen Einrichtungen und ihren privaten Partnern getragen werden. Ganz allgemein betrachtet, ist es eine schwierige Aufgabe, alle Aspekte und vertraglichen Bestimmungen für das Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Akteuren zu definieren und zu regeln.

Das Partnerschaftsprinzip wird jedoch in mehreren Fallstudien als ein Erfordernis des mit Strukturfondsmitteln kofinanzierten Projekts herausgestellt, da es sich - obwohl anspruchsvoll - als wichtiger Faktor für die Nachhaltigkeit des Projekts erwiesen hat. Es trägt in der Tat nach Beendigung der EU-Hilfe zur weiteren Verbesserung des Managements und des Betriebs der Infrastruktur bei.

7. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Erbringung von Dienstleistungen sollte prioritäre Bedeutung erlangen, speziell im Zusammenhang mit der Schaffung von transnationalen Anlagen der Verkehrs-, Kommunikations- und Energieinfrastruktur. Die aktuellen Möglichkeiten für grenzüberschreitende DAI/DAWI sind jedoch nur für einige wenige der in dieser Studie untersuchten ausgewählten Projekte relevant. Somit zeigt sich, dass grenzüberschreitende Zusammenarbeit eher selten auftritt und nur in geringem Maße Strukturfondsmittel zur Finanzierung von DA(W)I in grenzüberschreitenden Programmen zur Verfügung gestellt werden, obwohl allgemein die Auffassung besteht, dass hierauf ein Schwerpunkt bei der DA(W)I-Erbringung liegen sollte. Durch die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung können der Zugang zu den Leistungen verbessert, die Mobilität erhöht und generell positive Ausstrahlungseffekte erzielt werden, auch über die Grenzregionen hinaus. Aus all diesen Fallstudien geht hervor, dass die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung

komplexer aufgebaut ist als die herkömmliche, weil es zu einer Doppelung von rechtlichen Zuständigkeiten sowie Entscheidungs- und Organisationsprozessen kommt. So können der grenzüberschreitenden Dienstleistungserbringung rechtliche, technische, wirtschaftliche, finanzielle, politische und kulturelle Hindernisse im Wege stehen. Die Strukturfonds bieten jedoch institutionelle Rahmen, mit denen Hindernisse für die Interoperabilität überwunden werden können, sowie den finanziellen Anreiz für die Bildung grenzüberschreitender Partnerschaften. Des Weiteren kann die Finanzierung über Strukturfondsmittel zur Erzielung von Größenvorteilen beitragen, die Verwaltungskapazitäten stärken und letztlich die Nachhaltigkeit in der EU verbessern.

4.2. Politische Auswirkungen

DA(W)I leisten nicht nur einen Beitrag zum sozialen und territorialen Zusammenhalt, sondern auch zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und zur Wahrnehmung der Grundfreiheiten. Daher wird eine gemeinsame Sichtweise hinsichtlich der Rolle und des Beitrags der DA(W)I zum EU-Gesellschaftsmodell befürwortet. Dies ist gegenwärtig eher ein langfristiges politisches Ziel und entspricht nicht so sehr aktuellen Gegebenheiten. Noch fehlen eine einheitliche Definition und ein einheitlicher rechtlicher Rahmen für die DA(W)I, ohne die jedoch eine wahrhaft europäische Dienstleistung nicht möglich ist. Den Organen der EU muss bewusst sein, dass sie bei der Festlegung eines einheitlichen Rahmens eine wichtige Rolle spielen, da die strategischen Maßnahmen für die DAI auf nationaler und regionaler Ebene festgelegt werden. Wie im Rahmen der Kohäsionspolitik deutlich wird, ist die EU nicht nur Geldgeber für die Schaffung der Basisinfrastruktur, sondern kann sich auch als strategischer Partner bei der Festlegung der Normen und der Mobilisierung der Ressourcen auf nationaler und regionaler Ebene erweisen. Es sollte alles daran gesetzt werden, sich in den Ländern und Regionen der EU auf gemeinsame Regeln für die Definition, Organisation und Finanzierung der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu verständigen. Dabei ist es zunächst einmal dringend notwendig, zur Feststellung des aktuellen Stands der DA(W)I-Erbringung und der Zufriedenheit der Bürger mit diesen Diensten eine abgestimmte Wissensbasis wie auch entsprechende gemeinsame Beobachtungsmodalitäten festzulegen.

Ein langfristiges politisches Ziel könnte dabei die Definition und Bereitstellung europäischer DA(W)I sein, die direkt aus dem EU-Haushalt finanziert werden. Der REGI-Ausschuss sollte dabei die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (November 2009) berücksichtigen, in der sich dafür ausgesprochen wird, den möglichen Nutzen von Rechtssetzungsinitiativen der EU-Organen und ihren Inhalt zu untersuchen, darunter die Frage, in welchen Bereichen gemeinschaftlich definierte DAI zur Erreichung der Ziele der Union nötig sein könnten.

Den nationalen und regionalen Behörden sollte klar sein, dass sie entscheidend zur Umsetzung des gemeinsamen EU-Rahmens in spezifischen nationalen und regionalen Regelungen beitragen müssen, die auf die Besonderheiten ihrer jeweiligen Gebiete zugeschnitten sind. Den Regionen und lokalen Behörden kommt eine zentrale Rolle bei der Bereitstellung grundlegender Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu. Dabei stehen die lokalen Bedingungen und Bedürfnisse im Mittelpunkt einer wirksamen Gestaltung der Dienstleistungen, was die Notwendigkeit einschließt, spezifische territoriale Analysen vorzunehmen und die Bedürfnisse der Bevölkerung zu beurteilen.

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip, für dessen Umsetzung mit dem neuen AEUV noch bessere Möglichkeiten geschaffen wurden, sind die Mitgliedstaaten befugt, Dienstleistungen von allgemeinem Interesse entsprechend ihren eigenen Traditionen und Anforderungen festzulegen, zu organisieren und zu finanzieren, während die EU gemeinsame Grundsätze für Zugänglichkeit, Erschwinglichkeit, Sicherheit, Qualität und Schutz bestimmt. Die Mitgliedstaaten sollten sich für landesweite Projekte und Rahmenbedingungen einsetzen, und ihnen sollte die Erarbeitung eines Strategieansatzes für die Dienstleistungserbringung und die Gewährleistung der Erschwinglichkeit der Dienstleistungen obliegen.

Anders als bei rein kommerziellen Diensten kann die Finanzierung der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse nicht durch Marktmechanismen abgesichert werden; es werden zusätzliche Regelungen gebraucht. Für diese Regelungen, für die eine Abstimmung zwischen verschiedenen Behörden und die Koordinierung mehrerer politischer Ziele kennzeichnend ist und die untrennbar mit der Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse verbunden sind, ist im Wesentlichen die mitgliedstaatliche oder sogar die regionale/lokale Ebene zuständig. Dies ergibt sich aus der Anwendung des Subsidiaritätsprinzips.

Dabei sollten die Unterschiede zwischen verschiedenen Dienstleistungen von allgemeinem Interesse und die unterschiedlichen Bedürfnisse und Vorlieben von Bürgern, Nutzern und Verbrauchern, die auf Unterschiede in den wirtschaftlichen, sozialen, geografischen, kulturellen und physischen Bedingungen zurückzuführen sind, beachtet werden. Neben der für derartige Dienstleistungen charakteristischen Diversität sollten die Bedingungen, unter denen sie jeweils bereitgestellt werden, die Besonderheiten des Diensteanbieters und die Forderung nach Flexibilität zwecks Anpassung der Dienste an verschiedene Bedürfnisse gebührend berücksichtigt werden.

Die wichtigste politische Schlussfolgerung lautet, dass bei einem **mehrstufigen Führungssystem** eine einzige Führung (diese Aufgabe könnten Regierungsstellen auf zentraler, regionaler oder kommunaler Ebene übernehmen), die in der Lage ist, die unterschiedlichen Interessen letztlich auf ein gemeinsames Ziel auszurichten und in einem gemeinsamen Ziel zu bündeln, unerlässlich ist. Davon hängen maßgeblich das effiziente Funktionieren der Kohäsionspolitik und die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ab; dies gilt in besonderem Maße für Programme zur **grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und Dienstleistungserbringung**. Unabhängig vom Sektor, den territorialen Besonderheiten und den Finanzierungsmodalitäten ermöglicht eine eindeutige Ausrichtung eine schlüssige Projektentwicklung und die Einhaltung eines strengen Zeitplans. Ansonsten könnte ein nachteiliger Effekt eintreten, d. h. die mehrstufige Führung kann die Erreichung der Projektziele dadurch verhindern, dass der Beschlussfassungsprozess "lahmgelegt" wird. Daher kann sich in einem strategisch so wichtigen Bereich die Tatsache, dass sich die lokale Behörde als "öffentlicher Unternehmer" betätigt, der in der Lage ist, die lokalen Bedürfnisse gründlich zu analysieren, eine strategische Vision für die Überwindung von Engpässen zu entwickeln, Mittel in nennenswertem Umfang als Hebel und als Katalysator einzusetzen und Risiken mithilfe kreativer Lösungen zu bewältigen, die an schnell veränderliche Erfordernisse angepasst sind, als Zünglein an der Waage erweisen.

ANHANG I: INDIKATOREN FÜR DA(W)I, EU-27

Sektor	Indikator	Geograf. Desaggr.	Jahr	Quelle
Telekommunikation (IKT)	Anzahl der Telefonhauptanschlüsse je 100 Einwohner	NUTS 0	2006	Eurostat
	Anzahl geschalteter Hochgeschwindigkeitsanschlüsse je 100 Einwohner.	NUTS 0	2006	Eurostat
	Prozentualer Anteil der Haushalte mit Internetanschluss	NUTS 0	2006, 2009	Eurostat
	Prozentualer Anteil der Haushalte mit Breitbandzugang	NUTS 0	2006, 2009	Eurostat
	Telekommunikationszugang und -nutzung durch Unternehmen, geschätzter Umfang	NUTS 2	2004	Espon
	Geschätzter prozentualer Anteil der Unternehmen mit eigener Website	NUTS 2	2002	Espon
	Typologie zum Vergleich der Telekommunikationsnutzung durch Haushalte und Unternehmen	NUTS 2	2004	Espon
	Anzahl der Mobilfunkteilnehmer je 100 Einwohner	NUTS 0	2006	Eurostat
	Prozentualer Anteil der e-Government-Verfügbarkeit (Angebotsseite)	NUTS 0	2006	Eurostat
Soziale Infrastrukturen	Indikatoren für allgemeine und berufliche Bildung	NUTS 0	2006	EU-Kommission 2006 Fortschrittsbericht ²²⁹
	Anzahl der Krankenhausbetten je 100 000 Einwohner	NUTS 2	2006	Eurostat
	Anzahl der medizinischen Fachkräfte je 100 000 Einwohner	NUTS 2	2006	Eurostat
	Durchschnittliche Zahl der Wochenstunden an formeller Betreuung - Kinder zwischen drei Jahren und dem Mindestschulpflichtalter	NUTS 0	2006	Eurostat
	Durchschnittliche Zahl der Wochenstunden an formeller Betreuung - Kinder unter drei Jahren	NUTS 0	2006	Eurostat
	Prozentualer Anteil der Personen mit mangelnder medizinischer Versorgung	NUTS 0	2006	Eurostat
Umwelt und Energie	Prozentualer Anteil der Bevölkerung mit Anschluss an das öffentliche Wassernetz	NUTS 0	2006	Eurostat
	Anzahl der Kläranlagen je 100 000 Einwohner	NUTS 0	2006	Eurostat
	Prozentualer Anteil der kommunalen Abwasserbehandlungsanlagen mindestens mit Zweitbehandlung	NUTS 0	2006	Eurostat
	Abfallbehandlung insgesamt (Tonnen pro Kopf) und prozentualer Anteil der für Rückgewinnung und energetische Verwertung aufbereiteten Abfälle	NUTS 0	2006	Eurostat
	Prozentualer Anteil des aus erneuerbaren Energieträgern gewonnenen Stroms am Gesamtstromverbrauch	NUTS 0	2006	Eurostat
	Luftverschmutzung	Auswahl von Städten		Meinungsbefragung 2007 zur Lebensqualität in 72 Städten ²³⁰
Verkehr und Anbindung	Autobahndichte im Verhältnis zu Fläche und Bevölkerung	NUTS 2	2006	Eurostat
	Netzdichte sonstige Straßen im Verhältnis zu Fläche und Bevölkerung	NUTS 2	2006	Eurostat
	Eisenbahndichte im Verhältnis zu Fläche und Bevölkerung	NUTS 2	2006	Eurostat
	Anzahl der Passagierflüge	NUTS 2	2006	Eurostat
	Potenzielle Erreichbarkeit auf dem Straßenweg (ESPON-Gebiet=100)	NUTS 3	2001, 2006	Espon
	Potenzielle Erreichbarkeit auf dem Schienenweg (ESPON-Gebiet=100)	NUTS 3	2001, 2006	Espon
	Potenzielle Erreichbarkeit auf dem Luftweg (ESPON-Gebiet=100)	NUTS 3	2001, 2006	Espon

²²⁹ Europäische Kommission (2006d).²³⁰ Europäische Kommission (2007).

Sektor	Indikator	Geograf. Desaggr.	Jahr	Quelle
	Potenzielle multimodale Erreichbarkeit (ESPON-Gebiet=100)	NUTS 3	2001	Espon
			2006	Espon
	Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Auswahl von Städten		Meinungsbefragung 2007 zur Lebensqualität in 72 Städten (EU-Kommission 2007b)
	Anteil der Fahrzeuge im städtischen Nahverkehr, die weniger als zwei Jahre alt sind	NUTS 0	2006	Eurostat

Quelle: Verfasser

ANHANG II: EFRE-DATEN

Tabelle 14: EFRE-Zuweisungen im Zeitraum 2000-2006

Land	Sektoren im Bereich Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse (DA(W)I)															Gesamt DA(W)I		Andere Sektoren		Gesamt EFRE
	Verkehrsinfrastrukturen			Infrastrukturen im Bereich Telekommunikation u. Informationsgesellschaft			Energieinfrastrukturen			Umweltschutzinfrastruktur			Soziale Infrastruktur und Gesundheitswesen			Mio. EUR	% an Gesamt DA(W)I	Mio. EUR	% an Gesamt EFRE	
	Mio. EUR	% an Gesamt DA(W)I	% an Gesamt EFRE	Mio. EUR	% an Gesamt DA(W)I	% an Gesamt EFRE	Mio. EUR	% an Gesamt DA(W)I	% an Gesamt EFRE	Mio. EUR	% an Gesamt DA(W)I	% an Gesamt EFRE	Mio. EUR	% an Gesamt DA(W)I	% an Gesamt EFRE					
AT	5,27	10,72	0,59	13,39	27,22	1,49	18,89	38,40	2,11	9,09	18,48	1,01	2,55	5,18	0,28	49,19	5,49	846,86	94,51	896,05
BE	27,42	29,44	3,17	32,69	35,10	3,78	11,35	12,18	1,31	19,19	20,61	2,22	2,49	2,67	0,29	93,14	10,76	772,25	89,24	865,38
BG	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
CY	1,68	23,51	6,00	2,67	37,38	9,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,80	39,11	9,98	7,15	25,50	20,88	74,50	28,02
CZ	266,63	55,04	27,05	43,59	9,00	4,42	24,98	5,16	2,53	104,20	21,51	10,57	45,03	9,29	4,57	484,42	49,15	501,15	50,85	985,56
DE	3 493,85	66,07	22,41	221,64	4,19	1,42	55,95	1,06	0,36	1 498,75	28,34	9,61	17,78	0,34	0,11	5 287,98	33,92	10 300,28	66,08	15 588,26
DK	3,57	11,92	2,43	16,95	56,62	11,53	2,72	9,07	1,85	5,03	16,80	3,42	1,67	5,58	1,14	29,94	20,36	117,09	79,64	147,03
EE	33,19	25,17	14,26	6,71	5,09	2,88	5,43	4,12	2,33	3,34	2,53	1,43	83,18	63,09	35,73	131,84	56,63	100,98	43,37	232,82
ES	10 312,02	58,28	36,79	939,85	5,31	3,35	226,64	1,28	0,81	4 290,59	24,25	15,31	1 925,06	10,88	6,87	17 694,17	63,13	10 331,99	36,87	28 026,16
FI	31,02	27,83	3,39	37,98	34,07	4,15	8,41	7,55	0,92	26,11	23,42	2,85	7,95	7,13	0,87	111,47	12,17	804,72	87,83	916,19
FR	1 074,63	39,96	12,99	526,91	19,59	6,37	113,14	4,21	1,37	677,61	25,20	8,19	296,84	11,04	3,59	2 689,13	32,51	5 582,32	67,49	8 271,45
GR	6 736,00	64,39	44,38	1 344,75	12,85	8,86	178,57	1,71	1,18	920,28	8,80	6,06	1 281,63	12,25	8,44	10 461,23	68,92	4 716,82	31,08	15 178,05
HU	275,71	41,01	22,25	94,44	14,05	7,62	15,17	2,26	1,22	64,11	9,54	5,17	222,85	33,15	17,98	672,28	54,24	567,10	45,76	1 239,38
IE	1 134,38	77,54	58,12	90,41	6,18	4,63	22,86	1,56	1,17	215,23	14,71	11,03	0,00	0,00	0,00	1 462,88	74,95	488,81	25,05	1 951,69
IT	3 782,23	50,04	20,17	1 221,54	16,16	6,51	290,04	3,84	1,55	1 938,82	25,65	10,34	325,29	4,30	1,73	7 557,94	40,30	11 197,69	59,70	18 755,62
LT	142,36	39,77	24,38	52,03	14,54	8,91	60,03	16,77	10,28	6,61	1,85	1,13	96,90	27,07	16,60	357,93	61,30	226,01	38,70	583,94
LU	2,36	16,65	5,36	2,36	16,65	5,36	4,73	33,35	10,74	4,73	33,35	10,74	0,00	0,00	0,00	14,17	32,20	29,83	67,80	44,00
LV	93,75	46,67	24,54	20,38	10,14	5,33	19,71	9,81	5,16	29,55	14,71	7,74	37,51	18,67	9,82	200,90	52,59	181,14	47,41	382,04
MT	12,38	34,93	26,50	0,65	1,84	1,39	0,20	0,57	0,43	19,29	54,44	41,31	2,91	8,22	6,24	35,44	75,88	11,26	24,12	46,70
NL	51,81	36,55	5,34	59,21	41,77	6,10	1,01	0,71	0,10	6,75	4,76	0,70	22,96	16,20	2,37	141,75	14,60	829,16	85,40	970,91
PL	2 172,00	63,50	43,68	523,18	15,30	10,52	107,98	3,16	2,17	397,69	11,63	8,00	219,47	6,42	4,41	3 420,33	68,78	1 552,46	31,22	4 972,79
PT	3 228,87	46,71	24,34	600,69	8,69	4,53	387,62	5,61	2,92	837,58	12,12	6,31	1 858,20	26,88	14,01	6 912,96	52,12	6 351,23	47,88	13 264,20
RO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SE	75,28	40,66	8,55	89,32	48,25	10,14	6,89	3,72	0,78	4,97	2,68	0,56	8,68	4,69	0,99	185,14	21,02	695,68	78,98	880,82
SI	8,31	22,40	6,09	12,19	32,84	8,93	8,30	22,38	6,08	8,30	22,38	6,08	0,00	0,00	0,00	37,11	27,18	99,41	72,82	136,52
SK	242,82	59,50	39,76	10,61	2,60	1,74	4,76	1,17	0,78	91,73	22,48	15,02	58,21	14,26	9,53	408,12	66,82	202,62	33,18	610,74
UK	582,27	40,72	6,75	480,85	33,63	5,57	74,19	5,19	0,86	149,98	10,49	1,74	142,61	9,97	1,65	1 429,90	16,57	7 197,26	83,43	8 627,17
Gesamt Länder	33 789,80	56,43	27,34	6 445,00	10,76	5,21	1 649,59	2,75	1,33	11 329,55	18,92	9,17	6 662,57	11,13	5,39	59 876,51	48,44	63 725,00	51,56	123 601,51
Grenz- über- schreitend	803,33	44,58	13,25	531,59	29,50	8,77	77,55	4,30	1,28	251,31	13,95	4,14	138,35	7,68	2,28	1 802,13	29,72	4 262,16	70,28	6 064,29
GESAMT (Länder u. grenz- überschreitend)	34 593,13	56,09	26,68	6 976,58	11,31	5,38	1 727,15	2,80	1,33	11 580,85	18,78	8,93	6 800,92	11,03	5,24	61 678,63	47,57	67 987,17	52,43	129 665,80

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Tabelle 15: EFRE-Zuweisungen im Zeitraum 2007-2013

Land	Sektoren im Bereich Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse (DA(W)I)															Gesamt DA(W)I		Andere Sektoren		Gesamt EFRE
	Verkehr			Informationsgesellschaft			Energie			Umweltschutz und Risiko			Investitionen in soziale Infrastrukturen							
	Mio. EUR	% an Gesamt DA(W)I	% an Gesamt EFRE	Mio. EUR	% an Gesamt DA(W)I	% an Gesamt EFRE	Mio. EUR	% an Gesamt DA(W)I	% an Gesamt EFRE	Mio. EUR	% an Gesamt DA(W)I	% an Gesamt EFRE	Mio. EUR	% an Gesamt DA(W)I	% an Gesamt EFRE	Mio. EUR	% an Gesamt EFRE	Mio. EUR	% an Gesamt EFRE	Mio. EUR
AT	8,36	12,46	1,23	19,07	28,42	2,80	30,19	45,00	4,44	9,07	13,53	1,33	0,40	0,59	0,06	67,10	9,87	612,97	90,13	680,07
BE	53,71	32,07	5,42	20,70	12,36	2,09	25,83	15,42	2,61	65,50	39,11	6,61	1,73	1,03	0,17	167,47	16,91	822,81	83,09	990,28
BG	1 913,80	47,80	34,87	72,12	1,80	1,31	243,15	6,07	4,43	1 528,59	38,18	27,85	246,36	6,15	4,49	4 004,02	72,96	1 484,15	27,04	5 488,17
CY	59,61	22,05	12,10	15,30	5,66	3,11	5,95	2,20	1,21	179,87	66,52	36,51	9,67	3,58	1,96	270,39	54,88	222,27	45,12	492,67
CZ	7 515,03	49,39	33,36	1 011,10	6,64	4,49	1 190,03	7,82	5,28	4 279,26	28,12	19,00	1 221,32	8,03	5,42	15 216,75	67,55	7 311,34	32,45	22 528,08
DE	3 149,28	52,81	19,55	339,31	5,69	2,11	479,13	8,04	2,97	1 461,44	24,51	9,07	533,71	8,95	3,31	5 962,86	37,02	10 145,10	62,98	16 107,96
DK	0,00	0,00	0,00	33,09	100,00	12,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,09	12,99	221,70	87,01	254,79
EE	682,25	32,40	22,65	74,85	3,55	2,49	73,58	3,49	2,44	756,89	35,95	25,13	517,87	24,60	17,19	2 105,43	69,90	906,52	30,10	3 011,94
ES	7 375,71	45,67	27,73	1 138,04	7,05	4,28	461,21	2,86	1,73	6 326,67	39,18	23,78	847,92	5,25	3,19	16 149,55	60,71	10 450,85	39,29	26 600,41
FI	34,13	13,32	3,49	143,53	56,02	14,69	44,93	17,53	4,60	33,63	13,12	3,44	0,00	0,00	0,00	256,22	26,21	721,18	73,79	977,40
FR	926,81	25,87	11,51	626,96	17,50	7,78	557,54	15,56	6,92	1 201,96	33,55	14,92	269,45	7,52	3,35	3 582,72	44,48	4 471,95	55,52	8 054,67
GR	5 183,64	42,12	32,71	1 556,70	12,65	9,82	625,18	5,08	3,95	3 536,46	28,74	22,32	1 404,78	11,41	8,86	12 306,76	77,66	3 539,70	22,34	15 846,46
HU	5 490,17	36,38	25,79	749,49	4,97	3,52	359,09	2,38	1,69	5 993,89	39,72	28,15	2 497,06	16,55	11,73	15 089,70	70,87	6 202,36	29,13	21 292,06
IE	26,40	21,15	7,03	36,00	28,85	9,59	38,00	30,45	10,12	24,40	19,55	6,50	0,00	0,00	0,00	124,80	33,25	250,56	66,75	375,36
IT	3 847,29	35,87	18,30	1 621,07	15,11	7,71	1 874,97	17,48	8,92	2 305,86	21,50	10,97	1 076,13	10,03	5,12	10 725,32	51,01	10 301,98	48,99	21 027,31
LT	1 530,17	39,00	26,62	240,09	6,12	4,18	437,43	11,15	7,61	936,25	23,87	16,29	779,14	19,86	13,56	3 923,08	68,26	1 824,10	31,74	5 747,19
LU	0,00	0,00	0,00	1,26	17,24	5,00	2,27	31,03	9,00	3,79	51,72	15,00	0,00	0,00	0,00	7,32	29,00	17,92	71,00	25,24
LV	1 173,29	41,77	29,48	189,36	6,74	4,76	127,40	4,54	3,20	792,69	28,22	19,92	526,13	18,73	13,22	2 808,88	70,58	1 170,91	29,42	3 979,79
MT	184,30	33,86	25,31	27,00	4,96	3,71	34,84	6,40	4,78	239,06	43,92	32,83	59,08	10,85	8,11	544,28	74,75	183,84	25,25	728,12
NL	39,86	16,87	4,80	67,22	28,44	8,10	49,39	20,90	5,95	67,55	28,58	8,14	12,34	5,22	1,49	236,36	28,48	593,64	71,52	830,00
PL	22 677,48	56,48	40,85	3 714,35	9,25	6,69	2 219,79	5,53	4,00	8 808,77	21,94	15,87	2 732,67	6,81	4,92	40 153,06	72,33	15 361,62	27,67	55 514,68
PT	2 785,25	34,46	18,69	689,54	8,53	4,63	269,36	3,33	1,81	2 615,23	32,36	17,55	1 722,88	21,32	11,56	8 082,25	54,25	6 816,93	45,75	14 899,17
RO	5 330,29	45,83	34,33	444,85	3,82	2,86	603,76	5,19	3,89	4 690,12	40,32	30,20	561,88	4,83	3,62	11 630,92	74,90	3 897,97	25,10	15 528,89
SE	63,20	26,24	6,76	102,37	42,51	10,95	61,52	25,54	6,58	13,74	5,71	1,47	0,00	0,00	0,00	240,83	25,77	693,71	74,23	934,54
SI	986,20	46,47	29,50	108,60	5,12	3,25	159,89	7,53	4,78	769,54	36,26	23,02	98,18	4,63	2,94	2 122,41	63,50	1 220,14	36,50	3 342,55
SK	3 425,30	44,37	34,74	1 163,54	15,07	11,80	168,84	2,19	1,71	1 865,30	24,16	18,92	1 096,18	14,20	11,12	7 719,15	78,28	2 141,87	21,72	9 861,02
UK	273,26	20,29	5,16	398,57	29,60	7,53	280,58	20,84	5,30	356,35	26,46	6,73	37,85	2,81	0,71	1 346,60	25,43	3 948,65	74,57	5 295,26
Gesamt Länder	74 734,79	45,33	28,70	14 604,09	8,86	5,61	10 423,85	6,32	4,00	48 861,87	29,64	18,76	16 252,72	9,86	6,24	164 877,32	63,31	95 536,75	36,69	260 414,08
Grenzüberschreitend	1039,23	28,66	13,32	552,38	15,23	7,08	332,20	9,16	4,26	1256,58	34,66	16,11	445,54	12,29	5,71	3 625,94	46,49	4 173,34	53,51	7 799,28
GESAMT (Länder und grenzüberschreitend)	75 774,02	44,97	28,25	15 156,47	8,99	5,65	10 756,05	6,38	4,01	50 118,46	29,74	18,69	16 698,26	9,91	6,23	168 503,26	62,82	99 710,10	37,18	268 213,36

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Tabelle 16: EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Telekommunikation (% an Gesamt des Sektors) im Zeitraum 2000-2006

Land	Basisinfrastruktur	Informations- und Kommunikationstechnologie (einschließlich Sicherheitsmaßnahmen und Maßnahmen zur sicheren Übermittlung)	Dienste und Anwendungen für KMU (elektronischer Geschäftsverkehr und elektronische Transaktionen, allgemeine und berufliche Bildung, Vernetzung)	Dienste und Anwendungen für die Bürger (Gesundheits- und Behördendienste, Bildung)	Infrastrukturen im Bereich Telekommunikation und Informationsgesellschaft - andere	Gesamt
AT	34,56 %	8,60 %	24,10 %	32,75 %	0,00 %	13 390 293,10
BE	67,49 %	4,70 %	23,89 %	3,93 %	0,00 %	32 689 688,75
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	2 671 529,14
CZ	22,07 %	56,73 %	0,31 %	13,13 %	7,76 %	43 587 329,85
DE	12,74 %	34,86 %	12,99 %	21,42 %	17,99 %	221 644 337,06
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	16 951 261,49
EE	0,00 %	11,66 %	9,30 %	79,04 %	0,00 %	6 711 886,60
ES	14,08 %	11,02 %	11,31 %	62,39 %	1,21 %	939 849 334,26
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der EU (CB+RG)	15,91 %	24,23 %	19,18 %	25,31 %	15,38 %	531 588 383,77
FI	48,66 %	0,00 %	48,84 %	2,50 %	0,00 %	37 980 287,60
FR	44,78 %	12,10 %	13,36 %	14,34 %	15,42 %	526 905 882,70
GR	18,10 %	18,15 %	18,22 %	45,40 %	0,13 %	1 344 752 727,20
HU	35,04 %	0,00 %	64,96 %	0,00 %	0,00 %	94 442 328,00
IE	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	90 412 800,00
IT	25,49 %	37,01 %	14,66 %	8,38 %	14,46 %	1 221 540 689,68
LT	38,92 %	0,00 %	0,00 %	61,08 %	0,00 %	52 031 057,94
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	2 359 200,00
LV	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	20 381 000,00
MT	0,00 %	14,40 %	12,26 %	73,33 %	0,00 %	650 850,00
NL	18,36 %	18,83 %	46,27 %	16,53 %	0,00 %	59 211 025,05
PL	32,62 %	32,62 %	28,82 %	5,94 %	0,00 %	523 175 749,51
PT	10,94 %	29,46 %	9,49 %	43,92 %	6,18 %	600 692 348,89
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1,61 %	98,39 %	89 320 308,91
SI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	12 187 993,72
SK	0,00 %	0,00 %	3,12 %	96,88 %	0,00 %	10 607 682,75
UK	5,19 %	20,66 %	41,62 %	26,18 %	6,34 %	480 848 812,97

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Tabelle 17: EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Telekommunikation (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2007-2013

Land	Telefon- infrastrukturen (einschließlich Breitbandnetzen)	Informations- und Kommunikations- technologien (einschließlich Sicherheitsmaßnahmen und Maßnahmen zur sicheren Übermittlung)	Informations- und Kommunikations- technologien (TEN- IKT)	Dienste und Anwendungen für KMU (elektronischer Geschäftsverkehr, allgemeine und berufliche Bildung, Vernetzung usw.)	Andere Maßnahmen zur Verbesserung des Zugangs von KMU zur IKT und deren effiziente Nutzung	Dienste und Anwendungen für die Bürger (elektronische Gesundheitsdienste, elektronische Behördendienste, elektronisches Lernen, digitale Integration usw.)	Gesamt
AT	2,63 %	22,20 %	0,00 %	40,25 %	34,92 %	0,00 %	19 070 085
BE	73,63 %	4,83 %	0,00 %	7,25 %	14,30 %	0,00 %	20 697 679
BG	18,87 %	4,72 %	0,00 %	44,20 %	32,21 %	0,00 %	72 121 877
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	15 300 000
CZ	0,00 %	15,46 %	9,40 %	11,24 %	13,36 %	50,54 %	1 011 101 616
DE	5,64 %	47,24 %	1,09 %	24,72 %	1,34 %	19,97 %	339 308 803
DK	25,00 %	25,00 %	0,00 %	25,00 %	25,00 %	0,00 %	33 086 388
EE	0,00 %	16,32 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	83,68 %	74 846 932
ES	14,43 %	9,54 %	0,00 %	8,64 %	2,28 %	65,11 %	1 138 041 876
Grenz- überschreitende Zusammenarbeit der EU	9,98 %	25,09 %	6,66 %	18,02 %	14,84 %	25,41 %	552 382 459
FI	1,13 %	12,54 %	0,00 %	17,58 %	38,29 %	30,46 %	143 534 860
FR	17,21 %	20,65 %	9,76 %	13,06 %	10,64 %	28,68 %	626 961 222
GR	13,54 %	7,46 %	3,96 %	12,44 %	15,89 %	46,71 %	1 556 701 060
HU	0,00 %	52,81 %	0,00 %	0,42 %	14,56 %	32,21 %	749 488 596
IE	55,56 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	44,44 %	0,00 %	36 000 000
IT	10,12 %	45,23 %	10,35 %	9,75 %	5,47 %	19,08 %	1 621 073 642
LT	18,00 %	23,00 %	0,00 %	17,00 %	0,00 %	42,00 %	240 086 875
LU	0,00 %	40,00 %	20,00 %	20,00 %	20,00 %	0,00 %	1 262 184
LV	10,13 %	87,95 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1,92 %	189 364 001
MT	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	7,41 %	92,59 %	27 000 000
NL	0,00 %	23,67 %	8,51 %	27,06 %	24,62 %	16,14 %	67 224 000
PL	26,50 %	14,07 %	0,90 %	21,36 %	11,35 %	25,81 %	3 714 349 969
PT	10,50 %	39,23 %	0,87 %	7,21 %	7,97 %	34,22 %	689 535 699
RO	20,37 %	2,25 %	0,00 %	25,84 %	17,08 %	34,45 %	444 854 394
SE	29,47 %	13,17 %	12,49 %	25,30 %	10,21 %	9,35 %	102 373 874
SI	64,47 %	9,21 %	0,00 %	17,76 %	8,56 %	0,00 %	108 596 729
SK	6,94 %	43,04 %	0,28 %	0,91 %	0,00 %	48,83 %	1163 538 776
UK	21,44 %	11,75 %	6,76 %	34,82 %	17,95 %	7,28 %	398 568 858

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Tabelle 18: EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Soziale Infrastrukturen (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2007-2013

Land	Bildungsinfrastruktur	Gesundheitsinfrastruktur	Kinderbetreuungsinfrastruktur	Gebäudeinfrastruktur	Soziale Infrastrukturen - andere	Gesamt
AT	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	398 400
BE	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	1 727 774
BG	29,92 %	28,48 %	17,38 %	13,12 %	11,10 %	246 356 121
CY	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	9 670 000
CZ	31,95 %	35,39 %	5,13 %	0,00 %	27,52 %	1 221 324 400
DE	91,64 %	3,29 %	2,76 %	0,00 %	2,31 %	533 705 999
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
EE	51,09 %	28,14 %	4,65 %	1,53 %	14,59 %	517 869 185
ES	50,42 %	36,64 %	2,98 %	0,00 %	9,95 %	847 918 022
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der EU	13,69 %	21,06 %	2,43 %	0,21 %	62,61 %	445 540 536
FI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
FR	77,42 %	6,68 %	1,69 %	0,00 %	14,21 %	269 453 710
GR	57,59 %	29,41 %	3,35 %	0,00 %	9,64 %	1 404 781 744
HU	24,74 %	53,52 %	3,07 %	4,96 %	13,72 %	2 497 062 406
IE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
IT	22,27 %	20,64 %	9,62 %	10,33 %	37,13 %	1 076 131 259
LT	50,00 %	30,81 %	0,00 %	7,56 %	11,63 %	779 136 281
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
LV	48,53 %	39,40 %	5,69 %	5,70 %	0,69 %	526 132 597
MT	43,16 %	48,92 %	2,17 %	1,44 %	4,32 %	59 080 000
NL	41,89 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	58,11 %	12 335 000
PL	46,06 %	34,68 %	1,48 %	8,90 %	8,88 %	2 732 672 596
PT	54,44 %	18,69 %	0,60 %	0,36 %	25,92 %	1 722 876 462
RO	38,79 %	26,26 %	0,00 %	19,89 %	15,05 %	561 884 077
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
SI	15,77 %	15,77 %	0,00 %	0,00 %	68,45 %	98 181 098
SK	47,30 %	22,09 %	5,47 %	6,93 %	18,20 %	1 096 175 000
UK	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	37 849 428

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Tabelle 19: EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Umwelt (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2000-2006

Land	Luft	Lärm	Trinkwasser (Sammlung, Speicherung, Behandlung und Verteilung)	Abwasser und Abwasserbehand- lung	Hausmüll und Industrieabfälle (einschließlich Krankenhaus- und Sonderabfälle)	Umweltinfrastru- kturen (einschließlich Wasser)	Gesamt
AT	0,00 %	5,11 %	40,80 %	54,09 %	0,00 %	0,00 %	9 092 810,16
BE	0,00 %	0,00 %	21,25 %	24,87 %	29,38 %	24,50 %	19 192 142,45
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00
CZ	5,85 %	6,49 %	10,80 %	61,19 %	15,67 %	0,00 %	104 200 165,30
DE	1,51 %	0,24 %	12,89 %	59,37 %	13,61 %	12,39 %	1 498 747 460,97
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	5 030 090,85
EE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	28,20 %	71,80 %	0,00 %	3 337 927,95
ES	0,39 %	0,02 %	28,21 %	26,44 %	5,51 %	39,42 %	4 290 594 015,54
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der EU (CB+RG)	4,91 %	3,07 %	30,27 %	23,53 %	28,16 %	10,06 %	251 307 035,77
FI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	30,79 %	23,83 %	45,38 %	26 108 800,00
FR	4,01 %	0,13 %	30,70 %	16,61 %	15,38 %	33,17 %	677 605 604,98
GR	1,25 %	0,32 %	30,85 %	34,74 %	32,60 %	0,24 %	920 277 112,60
HU	2,58 %	2,58 %	16,81 %	50,44 %	27,58 %	0,00 %	64 112 235,00
IE	0,02 %	0,00 %	26,94 %	35,58 %	37,46 %	0,00 %	215 227 728,18
IT	6,29 %	1,48 %	28,75 %	38,14 %	16,11 %	9,24 %	1 938 824 705,05
LT	0,00 %	0,00 %	38,72 %	38,72 %	22,56 %	0,00 %	6 611 113,84
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	4 725 092,50
LV	0,00 %	0,00 %	38,06 %	38,06 %	23,88 %	0,00 %	29 552 450,00
MT	36,84 %	0,00 %	21,05 %	26,32 %	15,79 %	0,00 %	19 291 645,25
NL	1,10 %	1,10 %	3,31 %	10,74 %	83,73 %	0,00 %	6 754 072,20
PL	24,28 %	0,00 %	24,28 %	27,15 %	24,28 %	0,00 %	397 692 081,00
PT	0,91 %	0,91 %	31,67 %	52,02 %	6,15 %	8,33 %	837 584 234,20
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	4 970 544,35
SI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	8 304 972,97
SK	24,89 %	0,00 %	25,09 %	25,09 %	24,93 %	0,00 %	91 727 041,00
UK	0,00 %	0,00 %	53,55 %	28,94 %	11,26 %	6,25 %	149 981 935,60

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Tabelle 20: EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Umwelt (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2007-2013

Land	Luft-qualität	Integrierte Vorbeugung und Kontrolle von Umweltverschmutzung	Bewirtschaftung und Verteilung von Wasser (Trinkwasser)	Wasserbehandlung (Abwasser)	Bewirtschaftung von Haushalts- und Industrieabfällen	Anpassung an den Klimawandel und Milderung seiner Auswirkungen	Sanierung belasteter Industriegelände und Flächen	Förderung des Schutzes der biologischen Vielfalt und der Natur (einschließlich Natura 2000)	Förderung des umweltfreundlichen Nahverkehrs	Risiko-prävention (...)	Andere Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Vermeidung von Risiken	Gesamt
AT	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	9 074 950
BE	2,29 %	0,00 %	0,00 %	1,53 %	3,64 %	1,53 %	2,29 %	82,51 %	1,61 %	6,14 %	0,00 %	65 503 731
BG	0,00 %	0,00 %	10,89 %	50,27 %	19,66 %	0,00 %	7,09 %	5,29 %	4,45 %	2,36 %	0,00 %	1 528 588 192
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	4,73 %	69,77 %	0,00 %	8,98 %	0,00 %	16,52 %	0,00 %	0,00 %	179 865 000
CZ	5,90 %	3,75 %	9,36 %	31,43 %	12,16 %	0,00 %	10,82 %	14,16 %	4,70 %	7,55 %	0,18 %	4 279 258 090
DE	1,23 %	1,09 %	2,23 %	23,43 %	3,27 %	0,84 %	21,78 %	3,46 %	3,00 %	36,03 %	3,63 %	1 461 435 305
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
EE	1,80 %	0,00 %	26,94 %	26,94 %	9,29 %	0,00 %	18,24 %	2,87 %	0,00 %	5,07 %	8,87 %	756 889 037
ES	0,32 %	0,94 %	31,40 %	32,13 %	7,30 %	0,11 %	2,93 %	10,78 %	2,19 %	11,30 %	0,59 %	6 326 672 889
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der EU	3,20 %	9,82 %	4,54 %	8,56 %	3,59 %	6,58 %	3,76 %	13,43 %	3,40 %	20,16 %	22,95 %	1 256 583 433
FI	0,00 %	0,00 %	9,78 %	18,48 %	0,00 %	2,37 %	6,16 %	5,75 %	5,75 %	10,58 %	41,13 %	33 626 083
FR	0,68 %	0,98 %	12,72 %	10,53 %	11,19 %	1,57 %	7,20 %	14,58 %	14,93 %	16,51 %	9,12 %	1 201 959 369
GR	0,67 %	0,12 %	12,89 %	26,65 %	12,22 %	0,14 %	0,74 %	5,08 %	24,71 %	13,55 %	3,23 %	3 536 462 000
HU	0,00 %	0,53 %	10,04 %	22,64 %	6,11 %	0,00 %	7,93 %	2,10 %	28,42 %	16,18 %	6,05 %	5 993 889 990
IE	0,00 %	0,00 %	16,39 %	16,39 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	67,21 %	0,00 %	0,00 %	24 400 000
IT	2,40 %	4,43 %	15,05 %	9,88 %	14,66 %	4,20 %	12,94 %	2,48 %	11,28 %	17,18 %	5,50 %	2 305 860 159
LT	18,32 %	0,00 %	14,68 %	22,02 %	29,80 %	0,00 %	1,55 %	9,29 %	4,34 %	0,00 %	0,00 %	936 253 959
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	3 786 550
LV	0,00 %	0,00 %	71,02 %	0,00 %	16,34 %	0,00 %	6,18 %	3,28 %	0,00 %	3,18 %	0,00 %	792 693 781
MT	8,89 %	0,18 %	1,78 %	17,78 %	23,11 %	0,00 %	20,20 %	0,71 %	1,67 %	24,89 %	0,79 %	239 060 000
NL	4,70 %	0,00 %	0,00 %	3,32 %	3,95 %	1,48 %	46,40 %	8,47 %	24,32 %	0,00 %	7,37 %	67 545 000
PL	1,34 %	0,88 %	5,66 %	35,93 %	14,89 %	0,00 %	3,16 %	1,53 %	26,44 %	9,35 %	0,82 %	8 808 773 995
PT	0,30 %	0,94 %	25,21 %	29,83 %	8,57 %	0,14 %	7,34 %	1,80 %	1,10 %	19,64 %	5,14 %	2 615 231 327
RO	2,93 %	2,70 %	29,60 %	29,60 %	16,90 %	0,00 %	6,75 %	3,67 %	0,00 %	5,13 %	2,72 %	4 690 118 408
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	13 741 278
SI	0,00 %	0,00 %	29,35 %	20,40 %	26,71 %	0,00 %	0,00 %	6,44 %	4,43 %	12,67 %	0,00 %	769 537 179
SK	6,85 %	0,00 %	10,66 %	37,08 %	19,76 %	1,06 %	6,99 %	1,63 %	2,23 %	6,43 %	7,29 %	1 865 300 000
UK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	5,68 %	15,58 %	46,85 %	0,02 %	26,68 %	0,02 %	5,17 %	356 345 960

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Tabelle 21: EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Energie (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2000-2006

Land	Strom, Gas, Mineralöl, feste Brennstoffe	Energieinfrastruktur (Produktion und Verteilung)	Erneuerbare Energiequellen (Sonnenenergie, Windkraft, Wasserkraft, Biomasse)	Energieeffizienz, Kraft- Wärme-Kopplung, Energiekontrolle	Gesamt
AT	0,00 %	0,00 %	84,19 %	15,81 %	18 892 271,75
BE	0,00 %	22,64 %	30,98 %	46,38 %	11 345 073,95
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00
CZ	0,00 %	0,00 %	64,33 %	35,67 %	24 978 540,50
DE	0,00 %	9,72 %	68,89 %	21,39 %	55 954 821,21
DK	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	2 716 802,91
EE	17,34 %	0,00 %	35,33 %	47,33 %	5 427 174,16
ES	53,76 %	2,76 %	25,12 %	18,36 %	226 644 908,93
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der EU (CB+RG)	10,46 %	5,60 %	68,97 %	14,97 %	77 553 524,93
FI	0,00 %	0,00 %	97,73 %	2,27 %	8 413 870,00
FR	21,46 %	25,45 %	30,32 %	22,77 %	113 143 382,25
GR	68,59 %	1,44 %	5,93 %	24,03 %	178 574 998,27
HU	0,00 %	0,00 %	60,00 %	40,00 %	15 165 047,00
IE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	22 864 270,00
IT	25,33 %	2,20 %	55,72 %	16,76 %	290 044 362,18
LT	27,00 %	0,00 %	20,00 %	53,00 %	60 029 581,00
LU	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	4725 092,50
LV	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	19 705 573,66
MT	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	203 069,95
NL	0,00 %	0,00 %	19,60 %	80,40 %	1 013 174,40
PL	0,00 %	0,00 %	89,43 %	10,57 %	107 981 180,49
PT	0,00 %	91,84 %	8,16 %	0,00 %	387 617 712,54
SE	0,00 %	79,14 %	20,86 %	0,00 %	6 892 323,76
SI	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	8 304 972,97
SK	33,33 %	0,00 %	33,33 %	33,33 %	4759 831,86
UK	33,99 %	5,22 %	28,09 %	32,70 %	74 194 462,80

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Tabelle 22: EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Energie (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2007-2013

Land	Elektrizität	Elektrizität (TEN-E)	Erdgas	Erdgas (TEN-E)	Mineralöl-erzeugnisse	Mineralöl-erzeugnisse (TEN-E)	Erneuerbare Energien: Wind	Erneuerbare Energien: Sonne	Erneuerbare Energien: Biomasse	Erneuerbare Energien: Wasserkraft, Erdwärme u. a.	Energieeffizienz, Kraft-Wärme-Kopplung, Energiemanagement	Gesamt
AT	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,22 %	21,99 %	57,00 %	1,08 %	19,73 %	30 193 421
BE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	45,89 %	0,00 %	0,00 %	54,11 %	25 827 642
BG	0,00 %	0,00 %	20,99 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	11,42 %	14,66 %	0,00 %	1,27 %	51,66 %	243 152 398
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	5 950 000
CZ	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	5,74 %	9,17 %	24,02 %	8,79 %	52,28 %	1190 031 303
DE	0,19 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	5,36 %	9,93 %	16,83 %	15,07 %	52,62 %	479 129 265
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
EE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	9,24 %	0,00 %	4,62 %	0,00 %	86,14 %	73 575 090
ES	17,06 %	0,00 %	2,13 %	11,93 %	0,49 %	0,00 %	0,75 %	23,30 %	10,16 %	2,17 %	32,01 %	461 210 310
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der EU	0,27 %	0,00 %	0,09 %	0,00 %	0,09 %	0,00 %	14,11 %	14,85 %	23,71 %	14,53 %	32,35 %	332 204 264
FI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1,77 %	1,75 %	29,40 %	13,10 %	53,96 %	44 926 164
FR	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	6,72 %	19,21 %	29,10 %	10,52 %	34,46 %	557 541 247
GR	8,31 %	9,40 %	13,01 %	9,62 %	1,44 %	0,00 %	13,09 %	5,64 %	4,37 %	23,74 %	11,38 %	625 182 500
HU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	6,96 %	7,99 %	31,66 %	9,89 %	43,50 %	359 092 004
IE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	38 000 000
IT	0,00 %	0,00 %	1,71 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	4,02 %	17,69 %	20,58 %	13,66 %	42,34 %	1874 968 666
LT	10,06 %	0,00 %	6,10 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	8,40 %	0,00 %	75,43 %	437 430 965
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	11,11 %	22,22 %	22,22 %	22,22 %	22,22 %	2 271 929
LV	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	7,85 %	0,00 %	19,37 %	25,51 %	47,27 %	127 400 000
MT	2,44 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	23,97 %	23,97 %	4,88 %	0,00 %	44,75 %	34 840 000
NL	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	10,22 %	7,59 %	14,23 %	10,91 %	57,05 %	49 393 000
PL	2,62 %	9,30 %	18,84 %	8,96 %	6,89 %	0,00 %	10,26 %	2,67 %	15,29 %	6,73 %	18,44 %	2219 786 983
PT	0,00 %	0,00 %	6,71 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	12,44 %	7,41 %	8,80 %	10,20 %	54,44 %	269 356 221
RO	5,82 %	7,93 %	3,49 %	7,93 %	1,16 %	0,00 %	9,52 %	3,17 %	7,93 %	11,10 %	41,94 %	603 764 705
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	20,08 %	17,61 %	28,78 %	18,61 %	14,91 %	61 516 737
SI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	16,94 %	13,32 %	3,63 %	66,11 %	159 886 553
SK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	14,49 %	14,54 %	24,43 %	46,54 %	168 836 400
UK	0,82 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	11,92 %	7,49 %	13,04 %	16,30 %	50,43 %	280 583 100

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Tabelle 23: EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Verkehr (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2000-2006

Land	Flughäfen	Häfen	Autobahnen	Bundesstraßen	Land- und Gemeindestraßen	Fahrradwege	Straßen (andere)	Schieneverkehr	Wasserwege	Multi-modaler Verkehr	Innerstädtischer Personenverkehr	Intelligente Verkehrssysteme	Verkehrsinfrastrukturen – andere	Gesamt
AT	25,46 %	25,46 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,18 %	26,31 %	0,00 %	1,28 %	21,31 %	0,00 %	0,00 %	5 272 016,00
BE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,34 %	12,09 %	3,60 %	0,00 %	4,25 %	1,87 %	0,45 %	77,40 %	27 419 299,08
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1 679 968,50
CZ	1,58 %	1,58 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	54,93 %	14,19 %	1,58 %	1,08 %	19,37 %	5,70 %	0,00 %	266 625 328,40
DE	0,15 %	1,30 %	16,15 %	0,00 %	10,21 %	0,49 %	49,87 %	20,43 %	0,57 %	0,46 %	0,04 %	0,20 %	0,12 %	3 493 850 449,30
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	3 569 725,24
EE	5,64 %	31,26 %	0,00 %	43,48 %	9,16 %	0,00 %	0,00 %	1,61 %	8,86 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	33 189 775,24
ES	3,39 %	5,44 %	2,44 %	11,81 %	14,71 %	0,07 %	29,24 %	30,83 %	0,00 %	1,23 %	0,68 %	0,00 %	0,17 %	10 312 018 439,97
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der EU (CB+RG)	2,49 %	8,31 %	11,92 %	5,99 %	2,91 %	1,77 %	26,67 %	5,71 %	6,01 %	6,84 %	6,56 %	5,18 %	9,64 %	803 327 061,56
FI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	43,06 %	0,00 %	0,00 %	21,89 %	0,00 %	0,00 %	35,05 %	31 017 300,00
FR	4,18 %	22,98 %	1,11 %	15,51 %	5,06 %	0,85 %	11,29 %	4,75 %	1,55 %	10,82 %	1,77 %	0,23 %	19,92 %	1 074 634 814,54
GR	2,22 %	4,65 %	42,58 %	0,92 %	3,07 %	0,03 %	15,05 %	24,23 %	0,00 %	0,30 %	5,10 %	0,58 %	1,26 %	6 736 001 140,05
HU	0,00 %	3,80 %	0,00 %	28,88 %	55,94 %	0,00 %	0,00 %	4,28 %	0,00 %	3,80 %	3,31 %	0,00 %	0,00 %	275 709 936,00
IE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	68,80 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	31,20 %	0,00 %	0,00 %	1 134 379 407,00
IT	7,80 %	8,89 %	9,19 %	9,50 %	11,12 %	0,24 %	1,52 %	35,55 %	0,00 %	6,93 %	8,34 %	0,05 %	0,89 %	3 782 233 275,95
LT	8,00 %	2,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	41,00 %	23,00 %	2,00 %	0,00 %	24,00 %	0,00 %	0,00 %	142 355 859,00
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	2 359 200,00
LV	0,00 %	3,95 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	51,63 %	12,90 %	0,00 %	0,00 %	31,52 %	0,00 %	0,00 %	93 752 600,00
MT	0,00 %	11,21 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	88,79 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	12 376 500,00
NL	0,00 %	9,44 %	1,20 %	0,00 %	11,51 %	19,49 %	4,14 %	6,22 %	9,28 %	12,48 %	25,17 %	1,06 %	0,00 %	51 806 284,40
PL	0,00 %	1,31 %	5,21 %	19,66 %	0,00 %	0,00 %	21,00 %	16,74 %	1,31 %	1,68 %	15,66 %	17,43 %	0,00 %	2 172 004 353,56
PT	0,00 %	2,27 %	0,00 %	0,00 %	4,68 %	0,00 %	49,64 %	4,97 %	0,57 %	15,26 %	15,96 %	0,37 %	6,29 %	3 228 874 127,76
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	75 277 691,90
SI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	8 310 788,77
SK	1,76 %	0,00 %	0,00 %	2,89 %	4,84 %	1,82 %	61,03 %	27,67 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	242 817 600,63
UK	5,28 %	10,14 %	10,37 %	2,60 %	2,08 %	0,18 %	24,32 %	12,13 %	0,00 %	11,83 %	19,62 %	0,00 %	1,44 %	582 266 552,75

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

Tabelle 24: EFRE-Zuweisungen in Teilsektoren im Bereich Verkehr (% der Gesamtmittel des Sektors) im Zeitraum 2007-2013

Land	Flughäfen	Häfen	Autobahnen	Autobahnen (TEN-T)	Bundesstraßen	Land- und Gemeindestraßen	Fahrradwege	Schieneverkehr	Schieneverkehr (TEN-T)	Rollen des Material	Rollen des Material (TEN-T)	Binnenwasserstraßen (regional und lokal)	Binnenwasserstraßen (TEN-T)	Multi-modaler Verkehr	Multi-modaler Verkehr (TEN-T)	Innerstädtischer Personenverkehr	Intelligente Verkehrssysteme	Gesamt
AT	0,00 %	33,50 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	35,89 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	13,16 %	0,00 %	0,00 %	17,45 %	8 358 808
BE	0,00 %	3,72 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	26,45 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	28,77 %	0,00 %	37,33 %	0,00 %	0,00 %	3,72 %	53 714 153
BG	0,00 %	0,00 %	0,00 %	33,80 %	18,95 %	2,84 %	0,27 %	0,00 %	24,24 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	6,13 %	8,23 %	1,15 %	2,13 %	2,26 %	1 913 797 072
CY	0,00 %	44,29 %	41,45 %	0,00 %	0,00 %	14,26 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	59 609 484
CZ	1,41 %	0,00 %	7,49 %	20,22 %	6,49 %	15,90 %	1,56 %	5,88 %	28,65 %	1,84 %	0,50 %	0,06 %	1,17 %	0,18 %	0,18 %	6,21 %	2,28 %	7 515 029 916
DE	0,02 %	2,95 %	14,81 %	0,07 %	11,81 %	35,97 %	3,16 %	2,54 %	22,69 %	0,00 %	0,00 %	0,56 %	2,95 %	2,32 %	0,00 %	0,00 %	0,16 %	3 149 284 628
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
EE	1,84 %	6,06 %	0,00 %	31,19 %	5,05 %	4,92 %	0,00 %	3,20 %	19,55 %	0,00 %	4,40 %	0,00 %	1,03 %	0,00 %	0,00 %	22,29 %	0,47 %	682 246 496
ES	3,73 %	15,11 %	9,66 %	8,02 %	0,75 %	10,15 %	0,01 %	6,16 %	42,31 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	2,56 %	0,21 %	0,81 %	0,53 %	7 375 709 450
Grenzüber-schreitende Zusammen-arbeit der EU	2,14 %	8,43 %	0,13 %	2,28 %	0,67 %	25,61 %	8,51 %	5,22 %	1,43 %	0,32 %	0,63 %	3,65 %	2,54 %	15,34 %	4,86 %	5,50 %	12,73 %	1 039 228 226
FI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	12,85 %	23,56 %	0,00 %	0,00 %	29,88 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	33,71 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	34 133 368
FR	2,06 %	14,00 %	12,08 %	0,00 %	0,00 %	2,74 %	0,32 %	33,17 %	1,50 %	0,00 %	0,00 %	1,97 %	0,00 %	24,75 %	1,40 %	4,32 %	1,70 %	926 806 258
GR	3,90 %	5,39 %	3,86 %	43,03 %	11,50 %	12,42 %	0,03 %	0,94 %	14,70 %	0,00 %	0,00 %	0,01 %	0,00 %	2,80 %	0,48 %	0,92 %	0,01 %	5 183 635 000
HU	0,00 %	0,00 %	2,26 %	21,54 %	27,08 %	11,76 %	2,78 %	0,00 %	30,19 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1,16 %	2,93 %	0,00 %	0,00 %	0,30 %	5 490 167 999
IE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	75,76 %	0,00 %	0,00 %	24,24 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	26 400 000
IT	3,71 %	15,20 %	2,83 %	0,89 %	7,64 %	5,44 %	0,61 %	33,12 %	14,70 %	1,17 %	0,00 %	0,57 %	0,00 %	6,48 %	0,19 %	5,06 %	2,39 %	3 847 290 178
LT	3,14 %	6,21 %	0,00 %	15,20 %	25,80 %	3,24 %	0,00 %	1,50 %	34,99 %	0,53 %	0,00 %	0,00 %	0,38 %	0,00 %	4,16 %	4,86 %	0,00 %	1 530 173 212
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	□
LV	6,69 %	15,59 %	25,32 %	18,61 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	12,05 %	9,79 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	11,86 %	0,09 %	1 173 290 983
MT	0,00 %	24,96 %	0,00 %	52,63 %	5,32 %	13,84 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1,36 %	0,00 %	0,00 %	1,90 %	184 303 051
NL	0,00 %	7,25 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	14,12 %	11,32 %	2,12 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	25,22 %	0,00 %	19,47 %	20,49 %	39 864 500
PL	2,77 %	1,96 %	7,61 %	33,98 %	10,26 %	14,78 %	0,45 %	3,62 %	17,21 %	1,20 %	2,14 %	0,44 %	0,00 %	0,29 %	0,49 %	1,22 %	1,58 %	22 677 477 347
PT	7,83 %	7,31 %	9,72 %	0,00 %	10,03 %	10,13 %	0,67 %	6,07 %	43,46 %	0,00 %	0,00 %	1,68 %	0,00 %	1,12 %	0,36 %	0,85 %	0,78 %	2 785 246 769
RO	0,77 %	2,53 %	0,00 %	29,51 %	9,82 %	14,23 %	0,00 %	3,52 %	28,72 %	0,00 %	2,53 %	0,00 %	3,65 %	0,00 %	0,24 %	2,10 %	2,38 %	5 330 294 839
SE	5,30 %	9,31 %	1,23 %	0,00 %	1,70 %	10,99 %	0,75 %	16,86 %	0,00 %	1,50 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	24,12 %	0,00 %	5,66 %	22,58 %	63 200 248
SI	3,10 %	4,13 %	0,00 %	20,97 %	18,67 %	4,40 %	0,57 %	0,00 %	45,59 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,38 %	0,00 %	0,00 %	2,20 %	986 204 107
SK	0,00 %	0,00 %	15,30 %	28,39 %	6,32 %	7,36 %	0,15 %	0,00 %	34,01 %	2,58 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	3,00 %	2,61 %	0,28 %	3 425 301 026
UK	8,42 %	6,82 %	0,50 %	12,11 %	0,75 %	5,93 %	2,31 %	22,30 %	0,00 %	0,73 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	35,74 %	0,00 %	3,29 %	1,10 %	273 255 677

Quelle: Verfasser auf der Grundlage von Daten der GD REGIO

ANHANG III: METHODE FÜR DIE AUSWAHL DER 27 FALLSTUDIEN

Die laut dem Arbeitsauftrag geforderte Methode sieht vor, dass die 27 Fallstudien – eine Fallstudie je Mitgliedstaat – nach strengen und klar definierten Kriterien ausgewählt werden. Neben der Forderung nach einem ausgeglichenen Verhältnis zwischen Sektoren, die Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse erbringen, und ihren jeweiligen Teilsektoren²³¹ wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- **Das Finanzinstrument zur Durchführung des mit dem SF kofinanzierten Projekts.** Dementsprechend wurden bei der Auswahl sowohl Projekte berücksichtigt, die als eigenständige Initiative finanziert wurden (Großprojekte), als auch solche, deren Finanzierung im Rahmen einer umfassenderen nationalen oder regionalen Strategie (Programme der nationalen und regionalen Ziele 1 oder 2), sowie im Rahmen von Gemeinschaftsinitiativen erfolgte.
- **Der Fonds, über den das Projekt finanziert wird.** Bei der Auswahl wurden in erster Linie vom EFRE und vom Kohäsionsfonds kofinanzierte Projekte berücksichtigt, da der ESF keine Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse finanziert. Für die EU-12 wurden in einigen Fällen Projekte ausgewählt, die vor 2004 über das SIVB finanziert wurden.
- **Der Programmplanungszeitraum.** Um abgeschlossene (oder fast abgeschlossene) Projekte zu erfassen, bezog sich die Auswahl der Projekte überwiegend auf Projekte, die im Programmplanungszeitraum 2000-2006 durchgeführt wurden. Da diese Studie aber auch zukunftsorientiert ist, wurde zudem eine Reihe von Projekten berücksichtigt, die im Programmplanungszeitraum 2007-2013 kofinanziert wurden.
- **Thematischer Schwerpunkt.** Gemäß der Aufgabenstellung für die Studie konzentrierte sich die Auswahl auf Projekte, die für die folgenden thematischen Fragen von Belang sind: Erschwinglichkeit, Governance (Mitwirkung der Akteure bei der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse), alternde Bevölkerung, grenzüberschreitende Zusammenarbeit und geografische Entfernung.

Bei der Auswahl der Projekte in den einzelnen Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung aller Auswahlkriterien wurde nach dem folgenden Auswahlverfahren vorgegangen:

²³¹ Laut den Verordnungen Nr. 438/2001 und Nr. 1828/2006 wurden folgende Sektoren im Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse ausgemacht: **Verkehr:** Schienenwege, Rollendes Material, Bundesstraßen, Land- und Gemeindestraßen, Autobahnen, Flughäfen, Häfen, Wasserwege, innerstädtischer Personenverkehr, multimodaler Verkehr, intelligente Verkehrssysteme, Fahrradwege; **Telekommunikation:** Telefon-Basisinfrastruktur, IKT, Dienste und Anwendungen für Bürger/KMU; **Energie:** Elektrizität, Erdgas, Mineralöl, feste Brennstoffe, erneuerbare Energiequellen, Energieeffizienz, Kraft-Wärme-Kopplung, Energiekontrolle; **Umwelt:** Luftqualität, Lärmreduzierung, Bewirtschaftung von Hausmüll und Industrieabfällen, Trinkwasser, Wasseraufbereitung, Abwasser und Abwasserbehandlung, integrierte Vorbeugung und Kontrolle von Umweltverschmutzung, Anpassung an den Klimawandel und Milderung seiner Auswirkungen, Sanierung von verschmutzten Industriegeländen und Flächen, Risikoverhütung; **Soziale Infrastrukturen:** Krankenhausinfrastruktur, Bildungsinfrastruktur, Kinderbetreuungsinfrastruktur.

- Zunächst ging es um die Zuweisung der Mittel im Rahmen des EFRE und des Kohäsionsfonds in den Sektoren, die im Zusammenhang mit Dienstleistungen von allgemeinem Interesse als relevant erachtet werden, d. h. Verkehr, Telekommunikation und Information, Energie, Umwelt, Sozial- und Gesundheitswesen. Für alle Mitgliedstaaten wurden die gleichen Informationen erhoben, um ein umfassendes Bild darüber zu erhalten, wie relevant die Ausgaben im Rahmen des EFRE und des Kohäsionsfonds für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse auf der Ebene der Teilsektoren sind, und welche Sektoren und Teilsektoren im Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse in erster Linie von diesen Fonds profitieren. Durch diese Vorauswahl konnte eine Reihe potenzieller Sektoren und Teilsektoren für jeden Mitgliedstaat ausgemacht werden, aus denen ein Projekt ausgewählt wird.
- Bei der Auswahl des Projekts wurde ein kombinierter Top-down- und Bottom-up-Ansatz gewählt, um ein möglichst hohes Maß an Qualität und Konsistenz der Fallstudien sowie eine genaue Datenerhebung zu gewährleisten. Ein Kernteam verständigte sich nach der Durchsicht der Erfolgsgeschichten auf der Website sowie von Veröffentlichungen²³² der GD REGIO und anderer interner Quellen²³³ auf eine vorläufige Liste von Projekten. Diese wurde an Länderexperten übermittelt, deren Vorschläge, die sich auf Informationen der Verwaltungsbehörde gründeten, die Grundlage für die Auswahl des Projekts der einzelnen Mitgliedstaaten bildeten.

Nach der Auswahl der Projekte wurde den Länderexperten eine gemeinsame Vorlage übermittelt, anhand derer sie ihre Fallstudie durchführten.

²³² http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm.
http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/index_de.cfm.

²³³ http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/archive_de.cfm.
Europäische Kommission, GD Regionalpolitik, Datenbank Großprojekte.

BIBLIOGRAFIE

- Allemand, R. (2008), *Egalité et non-discrimination dans l'accès aux services publics et politiques publiques territoriales*, Paris: L'Harmattan.
- Allmendinger, P. und Tewdwr-Jones, M. (2000), „Spatial dimensions and institutional uncertainties of planning and the new regionalism“, in *Environment and Planning C: Government and Policy*, Vol. 18, S. 711-726.
- Antony, G. M. und Visweswara Rao, K. (2007), „A composite index to explain variations in poverty, health, nutritional status and standard of living: Use of multivariate statistical methods“, in *Public Health*, Vol. 121, S. 578-587.
- Archibugi, D. und Coco, A. (2005), „Is Europe becoming the most dynamic knowledge economy in the world?“, in *Journal of Computer-Mediated Communication*, Vol. 43(3), S. 433-59.
- Auger, J.-F. (2009), „Three theses on the internationalization of infrastructures“, in *Network Industries Quarterly*, Vol. 11(2), S. 3-6.
- Ausschuss der Regionen der Europäischen Union (2005), *Services of general interest in Europe*, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften.
- Bacchiocchi, E., Florio, M. und Gambaro, M. (2008), *Telecom Prices, Regulatory Reforms and Consumers' Satisfaction: Evidence for 15 EU Countries*, Universität Mailand, DEAS, Working papers.
- Bache, I. (1998), *The politics of European union regional policy: multi-level governance or flexible gatekeeping?*, Sheffield: Sheffield Academic Press.
- Bachtler, J. und Turok, I. (2002), *Coherence of EU Regional Policy: Contrasting Perspectives on the Structural Funds*, Routledge.
- Baeten, R. (2007), „Health and social services in the internal market“, in Degryse, C. und Pochet, P. (Hg.), *Social Developments in the European Union 2006*, S. 161-185, ETUI-REHS, Observatoire Social Européen und Saltsa, Brüssel.
- Bance, P. (2003), „Opening up Public Services to Competition by Putting Them Out to Tender: An Evaluation“, in *Annals of Public and Cooperative Economics*, Vol. 74(1), S. 33-61.
- Barca, F. (2009), *An agenda for a reformed cohesion policy (Eine Agenda für eine reformierte Kohäsionspolitik - Ein territorialer Ansatz, um den Herausforderungen und Erwartungen der Europäischen Union gerecht zu werden)*, http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/future/pdf/report_barca_v0306.pdf
- Bauby, P. und Valin, S. (2007), *Services publics, un défi pour l'Europe: approches nationales et enjeux communautaires*, Paris: Ch. L. Mayer.

- Bauer, J. M. (2002), „Public Utilities in the perspective of the Gemeinwirtschaftslehre“, in E. S. Miller und W. J. Samuels (Hg.), *The Institutionalist approach to Public Utilities Regulation*, S. 82-85, Michigan: Michigan State University Press.
- Begg, I. (2009), *The Future of Cohesion Policy in Richer Regions*, Europäische Kommission, GD REGIO, Arbeitspapier Nr. 3/2009.
- Bennet, J., Iossa, E., und Legrenzi, G. (2003), „The Role of Commercial Non-Profit Organizations in the Provision of Public Services“, in *Oxford Review of Economic Policy*, Vol. 19(2), S. 335-447.
- Beobachtungsstelle des Observatoriums für die Entwicklung der sozialen Dienste in Europa.
- Bieling, H.-J. und Deckwirth, C. (2008), „Privatising public infrastructure within the EU: the interaction between supranational institutions, transnational forces and national governments“, in *Transfer: European Review of Labour and Research*, Vol. 14(2), S. 237-257.
- Billingham, A. (1999), *New European Public Utilities: Reconciling General Interest and Market Efficiency*, Paris: M&M Conseil.
- Blanc, D. (2010), „Les Fonds structurels européens: un modèle d'intégration territoriale“, in *Revue du Marché Commun et de l'Union Européenne*, Nr. 535, S. 87.
- Bognetti, G. und Obermann, G. (2008), „Liberalization and privatization of public utilities: origins of the debate, current issues and challenges for the future“, in *Annals of Public and Cooperative Economics*, Vol. 79(3/4), S. 461-485.
- Borbély, S. (2004), *Services of General Interest (SGI) and EU enlargement: Synthesis of the national reports and seminars*, Brüssel: CEEP, Mai 2004.
- Bös, D. (2003), „Regulation: Theory and Concept“, in Parker, D. und Saal, D. (Hg.), *International Handbook on Privatization*, S. 477-495, Cheltenham.
- Bovis, C. H. (2009), „The conceptual links between state aid and public procurement in the financing of services of general economic interest“, in Krajewski, M., Neergaard, U. und Van de Gronde, J. (Hg.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, S. 149-170, London: Asser Press.
- Bradley, J. (2008), „EU cohesion policy: the debate on Structural Funds“, in *International Journal of Public Policy*, Vol. 3(3/4), S. 246-260.
- Bradley, J., Untiedt, G. und Zaleski, J. (2009), *Die wirtschaftliche Rentabilität der Kohäsionsausgaben für die Mitgliedstaaten*, Brüssel.
- Camenen, F. X. (1996), *Öffentliche Unternehmen und Versorgungswirtschaft in der Europäischen Union*, Brüssel: Europäisches Parlament, Reihe Wirtschaft W-21, http://www.europarl.eu.int/workingpapers/econ/pdf/w21_de.pdf.

- Charlier, J., Gathon, H.-J., Sak, B., Sluse, M. und Thiry, B. (2005), Liège, pôle de transport quadrimodal européen ou pourquoi le redéploiement socio-économique de la région liégeoise passe-t-il par des vols de nuit?, Working Paper, 202/03, Liège: CIRIEC.
- Chen, H., Tai-Leung Chong, T. und Duan, X. (2010), „A principal-component approach to measuring investor sentiment“, in Quantitative Finance, Vol. 10(4), S. 339-347.
- CIRIEC (2000), Service of General Economic Interest in Europe: regulation, financing, evaluation, good practices, Liège, Frankreich.
- CIRIEC (2003), „The question of competitive tendering for public services in the European union“, in Annals of Public and Cooperative Economics, Vol. 74(1).
- CIRIEC (2004) Contribution of Services of General Interest to Economic, Social and Territorial Cohesion, abschließender Gesamtbericht und vier sektorspezifische Berichte (zu den Themen: Verkehr, Energie, Postdienste und Telekommunikation), für die Europäische Kommission, GD Regio, Liège: CIRIEC.
- Clifton, J., Comin, F. und Diaz Fuentes, D. (2003), Privatisation in the European Union: Public Enterprises and Integration, Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Collectif SSIG-FR (Hg.) (2006), Quatre notes de problématique techniques rédigées à l'occasion de la conférence Droits fondamentaux, protection sociale et intégration européenne: Quel cadre communautaire pour les services sociaux d'intérêt général?, Paris.
- Collectif SSIG-FR (Hg.) (2009), Les Services Sociaux et de Santé d'Intérêt Général. Quel cadre communautaire pour les services sociaux d'intérêt général? Une contribution au débat communautaire, Brüssel: Editions Bruylant.
- Conseil d'Etat (1999), Rapport public 1999: jurisprudence et avis de 1998: l'intérêt général, Paris: La documentation française.
- Conway, P. und Nicoletti, G. (2006), Product market regulation in non-manufacturing sectors in OECD countries: measurement and highlights, OECD, Economics Department Working Paper, Nr. 530.
- Cowling, K. (Hg.) (1999), Industrial Policy in Europe. Theoretical Perspectives and Practical Proposals, Routledge.
- Cox, H. (1999), „Regulation versus Public Property: A comparative Analysis“, in Annals of Public and Cooperative Economics, Vol. 70(2), S. 161-365.
- Cox, H. (2001), Zur Organisation der Daseinsvorsorge in Deutschland. Stand und Entwicklungstendenzen in europäischer Perspektive, Duisburg.
- Cox, H. (2004), „Vom rein öffentlichen Unternehmen hin zum öffentlich-regulierten Unternehmen. Der Paradigmenwechsel in der öffentlichen Aufgabenwahrnehmung“, in Hasse, R. H., Schenk, K.-E., Straubhaar, T. und Wass von Czege, A. (Hg.), Wettbewerb und die Rolle der öffentlichen Unternehmen in der Europäischen Union, S. 13-25, Baden-Baden: Nomos.

- Cox, H. (2008), „Public enterprises and service providers in institutional competition and undergoing structural change: New challenges to the theory of public economics and public services in Germany“, in *Annals of Public and Cooperative Economics*, Vol. 79(3/4), S. 527-547.
- Cox, H. (Hg.) (2000), *Daseinsvorsorge und öffentliche Dienstleistungen in der Europäischen Union – Zum Widerstreit zwischen freiem Wettbewerb und Allgemeininteresse*, Baden-Baden, Deutschland.
- Cox, H. (Hg.) (2003), *Ausschreibungswettbewerb bei öffentlichen Dienstleistungen*, Baden-Baden, Deutschland.
- Crew, M. A. und Kleindorfer, P. R. (Hg.) (2006), *Liberalization of the postal and delivery sector*, *Advances in Regulatory Economics Series*, Cheltenham/Northampton: Edward Elgar Publishing Ltd.
- Dablanc, L. (2009), „Regional policy issues for rail freight services“, in *Transport Policy*, Vol. 16, S. 163-172.
- Damon, J. (2009), „Le guichet unique, c'est possible“, in *Futuribles*, Nr. 358, S. 21-33.
- Davies, S., Fairbrother, P. und Hall, D. (2004), *Future Skills Needs In The European Electricity Sector*, Bericht für EPSU, EMCEF und Eurelectric, Brüssel: Eurelectric.
- De Broux, P. O. (2009), „Historique et transformation de la notion de service public à la lumière du droit européen“, in Dumont, H., Jadoul, P., Lombaert, B. u. a., *Le service public*, Vol. 1, *Le service public: passé, présent et avenir*, S. 1-56, Brüssel: La Charte.
- Defreyne, E. und Jongen, F. (2009), „Quelle légitimité pour le service public de l'audiovisuel?“, in Dumont, H., Jadoul, P., Lombaert, B. u. a., *Le service public*, Vol. 1, *Le service public: passé, présent et avenir*, S. 297-325, Brüssel: La Charte.
- Delgrange, X. und Detroux, L. (2009), „Les menaces sur le service public de l'enseignement“, in Dumont, H., Jadoul, P., Lombaert, B. u. a., *Le service public*, Vol. 1, *Le service public: passé, présent et avenir*, S. 231-296, Brüssel: La Charte.
- Desama, C. (Hg.) (1998), *Public Services for Citizens*, Brüssel: Europäisches Parlament.
- Devroue, W., Vandamme, J. und Rodrigues, S. (Hg.) (2003), *L'accès aux services d'intérêt économique général*, Paris: ASPE Europe.
- Dexia Banque Belgique (2010), *Vieillessement de la population: impacts et enjeux pour les collectivités locales*.
- DLA Piper (2007), *European PPP Report*, http://www.irfnet.ch/files-upload/knowledges/DLAPiper_European-PPP-Report2007.pdf.
- Donnat, F. (2009), in Varin, K., Boual, J.-C. und Bauby, P. (Hg.), *2009: An agenda for Europe: facing the challenge of services of general interest*, S. 47-73, *Le Manuscrit*.

- Dumont, H. (2009), „L'européanisation du droit des services publics, ou le service public entre menaces et renouveau“, in Dumont, H., Gors, B., Krenc, F. u. a., *Le service public*, Vol. 2, Les "lois" du service public, S. 327-359, Brüssel: La Chartre.
- Dumont, H., Gors, B., Krenc, F. u. a. (2009), *Le service public*, Vol. 2, Les "lois" du service public, Brüssel: La Chartre.
- Dumont, H., Jadoul, P., Lombaert, B. u. a. (2009), *Le service public*, Vol. 1, *Le service public: passé, présent et avenir*, Brüssel: La Chartre.
- Durviaux, A. L. (2006), *Logique de marché et marchés publics en droit communautaire, analyse critique d'un système*, Brüssel: Larcier.
- Dutrioux, Y. (1991), *La politique régionale de la CEE*, Paris: PUF.
- Enjolras, B. (2004), *Intérêt général et services sociaux dans l'Union Européenne, Beitrag auf der Konferenz „Gemeinwohlbezogene soziale Dienste in der EU – ihre besonderen Charakteristika, ihre Leistungsfähigkeit und Rahmenbedingungen der Dienstleistungserbringung“*, Brüssel, Frankfurt: Institut für Sozialarbeit und Sozialpädagogik, Beobachtungsstelle für die Entwicklung der sozialen Dienste in Europa.
- Enjolras, B. (2005), *Regimes of governance and general interest*, Working papers, Liège: CIRIEC.
- ESPON-Programm (2006), Projekt 1.2.1: *Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion*, Abschlussbericht.
- ESPON-Programm (2006a), Projekt 1.2.2: *Telecommunication services and network: territorial trends and basic supply for infrastructure for territorial cohesion*, Abschlussbericht.
- ESPON-Programm (2007), *Update of selected potential accessibility indicators*, Abschlussbericht.
- Estache, A. und Goicoechea, A. (2005), *A 'research' database on infrastructure economic performance*, World Bank Policy Research Working Paper, Nr. 3643, Weltbank.
- Eurofound (2004), *Equal opportunities for women and men in services of general interest*, Foundation paper Nr. 6, <http://www.eurofound.europa.eu/publications/htmlfiles/ef04128.htm>.
- Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (2009), *Transition report 2009 - Transition in crisis?*, London: EBRD.
- Europäische Investitionsbank (2000), *Basic Infrastructure Investment in South-Eastern Europe - Regional Project Overview*, Regional funding conference for South-Eastern Europe, Brüssel, 29.-30. März 2000.
- Europäische Kommission (1996), *Mitteilung der Kommission: Leistungen der Daseinsvorsorge in Europa*, KOM(96)0443 endg., Brüssel.

- Europäische Kommission (2000), Mitteilung der Kommission: Leistungen der Daseinsvorsorge in Europa, KOM(2000)0580 endg., Brüssel.
- Europäische Kommission (2001a), Weißbuch - Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, KOM(2001)0370 endg., Brüssel.
- Europäische Kommission (2001b), Bericht für den Europäischen Rat in Laeken: Leistungen der Daseinsvorsorge, KOM(2001)0598 endg., Brüssel.
- Europäische Kommission (2002), Mitteilung der Kommission: eEurope 2005: Eine Informationsgesellschaft für alle, KOM(2002)0263 endg., Brüssel, 28.5.2002.
- Europäische Kommission (2002a), Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und staatliche Beihilfen, GD Wettbewerb, Non-Paper, Brüssel.
- Europäische Kommission (2003), Guidelines for Successful Public-Private Partnership.
- Europäische Kommission (2003a), Grünbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, KOM(2003)0270 endg., Brüssel.
- Europäische Kommission (2004), A Report on the Functioning of Public Procurement Markets in the EU: Benefits for the Application of EU-Directives and Challenges for the Future, Brüssel.
- Europäische Kommission (2004a), Eine neue Partnerschaft für die Kohäsion - Konvergenz, Wettbewerbsfähigkeit, Kooperation, Dritter Bericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt, Februar 2004.
- Europäische Kommission (2004b), Mitteilung der Kommission: Reaktion auf den Reflexionsprozess auf hoher Ebene über die Patientenmobilität und die Entwicklungen der gesundheitlichen Versorgung in der Europäischen Union, KOM(2004)0301 endg., Brüssel, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2004/com2004_0301de01.pdf.
- Europäische Kommission (2004c), Mitteilung der Kommission: Modernisierung des Sozialschutzes für die Entwicklung einer hochwertigen, zugänglichen und zukunftsfähigen Gesundheitsversorgung und Langzeitpflege: Unterstützung der einzelstaatlichen Strategien durch die „offene Koordinierungsmethode“, KOM(2004)0304 endg., Brüssel.
- Europäische Kommission (2004d), Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen: Bericht über die öffentliche Konsultation zum Grünbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, SEK(2004)0326, Brüssel, http://ec.europa.eu/services_general_interest/docs/comm_2004_0326_de01.pdf.
- Europäische Kommission (2004e), Weißbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, KOM(2004)0374 endg., Brüssel, 12.5.2004.
- Europäische Kommission (2004f), Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen: Horizontal evaluation of the performance of network industries providing services of general economic interest, SEK(2004)0866, Brüssel, http://ec.europa.eu/internal_market/economic-reports/docs/sec-2004-866_en.pdf.

- Europäische Kommission (2004g), Hintergrunddokument der Präsidentschaft und der Europäischen Kommission für die Konferenz „Gemeinwohlbezogene soziale Dienste in der EU – ihre besonderen Charakteristika, ihre Leistungsfähigkeit und Rahmenbedingungen der Dienstleistungserbringung“, Brüssel.
- Europäische Kommission (2005), Strategic evaluation on environment and risk prevention under Structural and Cohesion Funds for the period 2007-2013, GD Regionalpolitik, Synthesebericht Nr. 2005.CE.16.0.AT.016.
- Europäische Kommission (2005a), Mitteilung der Kommission: Die Kohäsionspolitik im Dienste von Wachstum und Beschäftigung Strategische Leitlinien der Gemeinschaft für den Zeitraum 2007-2013, KOM(2005)0299 endg., Brüssel, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/050706osc_de.pdf.
- Europäische Kommission (2005b), The State Aid Action Plan – Delivering Less and Better Targeted Aid, Rede des für Wettbewerb zuständigen Kommissionsmitglieds, Beitrag für das Seminar der Präsidentschaft des Vereinigten Königreichs über Staatliche Beihilfen, London, 14. Juli 2005.
- Europäische Kommission (2006), Gemeinsamer Bericht über Sozialschutz und soziale Eingliederung, Brüssel, http://ec.europa.eu/employment_social/social_inclusion/docs/2006/cs2006_7294_de.pdf.
- Europäische Kommission (2006a), Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen, Anhang 2 zur Mitteilung der Kommission: Umsetzung des Gemeinschaftsprogramms von Lissabon - Die Sozialdienstleistungen von allgemeinem Interesse in der Europäischen Union (KOM(2006)0177 endg.), SEK(2006)0516, Brüssel.
- Europäische Kommission (2006b), Mitteilung der Kommission: Umsetzung des Gemeinschaftsprogramms von Lissabon - Die Sozialdienstleistungen von allgemeinem Interesse in der Europäischen Union, KOM(2006)0177 endg., Brüssel.
- Europäische Kommission (2006c), Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen: Progress towards the Lisbon Objectives in education and training - Report based on indicators and benchmarks, Report 2006, SEK(2006)0639, Brüssel, 16. Mai 2006.
- Europäische Kommission (2006d), Mitteilung der Kommission zu Auslegungsfragen in Bezug auf das Gemeinschaftsrecht, das für die Vergabe öffentlicher Aufträge gilt, die nicht oder nur teilweise unter die Vergaberichtlinien fallen (2006/C 179/02), Brüssel, 23. Juni 2006.
- Europäische Kommission (2006e), Mitteilung der Kommission: Die demografische Zukunft Europas - Von der Herausforderung zur Chance, KOM(2006)0571, Brüssel.
- Europäische Kommission (2007), Die Kohäsionspolitik 2007-2013 – Erläuterungen und offizielle Texte, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften.
- Europäische Kommission (2007a), Meinungsbefragung der Lebensqualität in 75 europäischen Städten.

- Europäische Kommission (2007b), Wachsende Regionen, wachsendes Europa, Vierter Bericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt, Mai 2007.
- Europäische Kommission (2007c), Handbuch zur Umsetzung der Dienstleistungsrichtlinie, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften.
- Europäische Kommission (2007d), Grünbuch - Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt, KOM(2007)0551 endg., Brüssel.
- Europäische Kommission (2007e), Evaluation of the performance of network industries providing services of general economic interest, GD ECFIN, European Economy, Bericht Nr. 1(2007), Luxemburg.
- Europäische Kommission (2007f), Mitteilung der Kommission: Dienstleistungen von allgemeinem Interesse unter Einschluss von Sozialdienstleistungen: Europas neues Engagement, KOM(2007)0725 endg., Brüssel.
- Europäische Kommission (2007/2008), The Potential for regional Policy Instruments, 2007-2013, to contribute to the Lisbon and Göteborg objectives for growth, jobs and sustainable development, GD REGIO.
- Europäische Kommission (2008), Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, von Florio, M. u. a., abrufbar unter:
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf
- Europäische Kommission (2008a), Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt: Territoriale Vielfalt als Stärke, KOM(2008)0616 endg., Brüssel,
http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/terco/paper_terco_de.pdf.
- Europäische Kommission (2008b), Arbeitsdokument der Kommission: Regionen 2020: Bewertung der künftigen Herausforderungen für die EU-Regionen.
- Europäische Kommission (2009), Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat: Sechster Zwischenbericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt, KOM(2009)0295 endg., Brüssel.
- Europäische Kommission (2009a), The 2009 Ageing Report: economic and budgetary projections for the EU-27 Member States (2008-2060), gemeinsamer Bericht der Europäischen Kommission (GD ECFIN) und des Ausschusses für Wirtschaftspolitik (AWP), European Economy, Nr. 2/2009.
- Europäische Kommission (2009b), Working towards a New Europe: The role and achievements of Europe's regional policy, 2004-2009,
http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/impact/pdf/legacy_2009_en.pdf.
- Europäische Kommission (2009c), Mitteilung der Kommission: Mobilisierung privater und öffentlicher Investitionen zur Förderung der Konjunktur und eines langfristigen Strukturwandels: Ausbau öffentlich-privater Partnerschaften, KOM(2009)0615 endg., Brüssel,
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0615:FIN:DE:PDF>

- Europäische Kommission (2010), Mitteilung der Kommission: Kohäsionspolitik: Strategiebericht 2010 über die Umsetzung der Programme 2007-2013, (SEK(2010)0360), KOM(2010)0110 endg.
- Europäische Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen (2001), Pillinger, J., Quality in social public services, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften.
- Europäische Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen (2005), Böhnke, P., First European Quality of Life Survey: Life satisfaction, happiness and sense of belonging. Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften.
- Europäische Union (2007), Cohesion Policy 2007-2013 - National Strategic Reference Frameworks.
- Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss (2003), Stellungnahme zu dem „Grünbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“ (KOM(2003)0270 endg.).
- Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss (2009), Stellungnahme zum Thema „Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse: Wie sollte die Zuständigkeitsverteilung zwischen der EU und den Mitgliedstaaten aussehen?“ (Initiativstellungnahme), http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCOpinionDocument.aspx?identifizier=ces\ten\t en389\ces1696-2009_ac.doc&language=DE.
- Europäischer Zentralverband der öffentlichen Wirtschaft (2010), Public services in the European Union & in the 27 members states: statistics, organization and regulations, http://www.ceep.eu/images/stories/pdf/Mapping/CEEP_mapping%20experts%20report.pdf.
- Europäisches Parlament, GD Wissenschaft (1997), Öffentliche Unternehmen und Versorgungstechnik in der Europäischen Union, Reihe Wirtschaft, W-21, http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/econ/w21/sum-3_de.htm.
- Europäisches Parlament (2006), The ECJ case law on cross-border aspects of health services, IP/A/IMCO/FWC/2006-167/C3/SC1, Brüssel.
- Europäisches Parlament (2006a), The impact of Trans-European networks on cohesion and employment, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=en&file=13265#search=%20networks>.
- Europäisches Parlament (2006b), Verordnung (EG) Nr. 1082/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über den Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ), ABl. L 210 vom 31.7.2006.
- Europäisches Parlament (2006c), Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt, ABl. L 376 vom 27.12.2006.

- Europäisches Parlament (2007), Regionale Ungleichheiten und Kohäsion - Strategien für die Zukunft?, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=de&file=17195#search=%20regional%20disparities>.
- Europarat (2002), Access to social rights in Europe, Strasbourg: Council of Europe Publishing.
- Europarat (2004), Revised strategy for social cohesion, Strasbourg: Council of Europe Publishing, http://www.coe.int/T/E/social_cohesion/social_policies/03.Strategy_for_Social_Cohesion/.
- Europarat (2008), Report of High-Level Task Force on Social Cohesion „Towards an active and fair cohesive Europe“.
- Eurostat (2009), Eurostat Jahrbuch der Regionen 2009, Information society section, Eurostat Statistische Bücher.
- Feld, L. P. und Kirchgässner, G. (2003), „Die Rolle des Staates in privaten Governance Strukturen“, in Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik, Vol. 139(3), S. 253-285.
- Ferron, A. (2003), „Union européenne: objectif SIG“, in L'option, Nr. 18, S. 146.
- Florio, C. V. und Florio, M. (2010), „Would you say that the price you pay for electricity is fair? Consumers' satisfaction and utility reform in the EU“, in Energy Economics.
- Florio, C. V., Florio, M., Salini, S. und Ferrari, P. (2007), Consumers' Attitudes on services of general interest in the EU: Accessibility, Price and Quality 2000-2004, Fondazione Eni Enrico Mattei (FEEM), Arbeitsdokument.
- Florio, M. (Hg.) (2011), Public Investment, Growth and Fiscal Constraints: Challenges for the EU New Member States, Edward Elgar Publishing Ltd.
- Franzius, C. (2003), „Der "Gewährleistungsstaat" – ein neues Leitbild für den sich wandelnden Staat?“, in Der Staat, Vol. 42, S. 493-518.
- Freedland, M., Craig, P., Jacqueson, C. und Kountouris, N. (2007), „Regulating public services in Europe“, in Freedland, M., Craig, P., Jacqueson, C. und Kountouris, N. (Hg.), Public employment services and European law, S. 17-129, Oxford: Oxford University Press.
- Frenz, W. und Schleissing, P. (2009), „The never ending story of 'in-house' procurement“, in Krajewski, M., Neergaard, U. und Van de Gronde, J. (Hg.), The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity, S. 171-187, London: Asser Press.
- Fujita, M. und Krugman, P. (2003), „The new economic geography: Past, present and the future“, in Papers in Regional Science, Vol. 83(1).

- Gallina, A. und Villadsen, S. (2007), *New challenges and opportunities for local development, social cohesion and innovation*, Catania.
- Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft (Hg.) (2003), *Ausschreibungswettbewerb – obligatorisch für alle öffentlichen Dienstleistungen?*, Berlin: GÖW, Beiträge zur öffentlichen Wirtschaft, Band 20.
- Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft (Hg.) (2003a), *For the Retention of Municipal Services in the European Union*, Stellungnahme des wissenschaftlichen Beirats der GÖW, CEEP, 03/EMC.25.
- Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft (Hg.) (2005), *Öffentliche Dienstleistungen zwischen Eigenerstellung und Wettbewerb*, Berlin: GÖW, Beiträge zur öffentlichen Wirtschaft, Band 22.
- Ghékière, L. (2009), „Les services d'intérêt général en droit communautaire“, in *Le Courrier des maires*, Nr. 223, S. 3-15.
- Granger, M. (2010), „La GECT, un nouvel instrument juridique adapté à la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales?“, in *Revue du Marché commun et de l'Union européenne*, Nr. 535, S. 91-94.
- Grard, L. (2006), *L'Europe et les services publics. Le retour de la loi : Actes de la journée d'études Jean Monnet*, Centre de recherche et de documentation européennes, 14. April 2006.
- Griffiths, R. und Harrison, R. (2004), *The link between product market reform and macro-economic performance*, Europäische Kommission, Economic Papers, Nr. 209, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication652_en.pdf.
- Grout, P. A. und Stevens, M. (2003), „Financing and Managing Public“, in *Oxford review of economic policy*, Vol. 19(2), S. 215-234.
- Grupp, H. und Schubert, T. (2010), „Review and new evidence on composite innovation indicators for evaluating national performance“, in *Research Policy*, Vol. 39(1), S. 67-78.
- Hall, D. (2004), *PPP: a critique of the EC Green Paper*, London: PSIRU, <http://www.psiru.org/reports/2004-07-U-ECPPP.doc>.
- Hall, D. (2008), *PPP in the EU – a critical appraisal*, London: PSIRU.
- Hall, D., De La Motte, R. und Davies, S. (2003), *Terminology of Public-Private Partnerships (PPP)*, Public Services International Research Unit (PSIRU), www.psiru.org.
- Hall, D., Lethbridge, J. und Lobina, E. (2002), *The UK experience - privatised sectors and globalised companies*, München: CESifo, <http://www.cesifo.de/link/pri03-hall.pdf>.
- Hall, R., Smith, A. und Tsoukalis, L. (Hg.) (2000), *Competitiveness and cohesion in EU policies*, Oxford University Press.

- Halloran, J. und Calderon-Vera, K. (2005), *Accès à des services sociaux de qualité*, Europäisches Soziales Netzwerk, ESN Policy Paper.
- Hatzopoulos, V. (2007), *Legal Aspects in Establishing the Internal Market for services*, Europa-Kolleg, Research Papers in law.
- Heritier, A. (2002), „Public-interest Services Revisited“, in *Journal of European Public Policy*, Vol. 9(6).
- Heritier, A. und Thatcher, M. (2002), „Regulatory Reform in Europe“, in *Journal of European Public Policy*, Vol. 9(6).
- Herrmann, P. und Brandstätter, A. (2007), „Social Services in question“, in Herrmann, P., Brandstätter, A. und O'Connell, C. (Hg.), *Defining Social Services in Europe: between the Particular and the General*, S. 15-28, Baden-Baden: Nomos.
- Herzog, P. (2003), „Une perspective commune pour les services d'intérêt général en Europe“, in *L'option*, Nr. 18, S. 5-31.
- Höferl, A. (2005), *Privatisierung und Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU-25: Zusammenfassung*, Österreichische Gesellschaft für Politikberatung und Politikentwicklung, <http://www.politikberatung.or.at>.
- Institut für Sozialarbeit und Sozialpädagogik (ISS) (Hg.) (2004), *Dokumentation der Konferenz „Gemeinwohlbezogene soziale Dienste in der EU – ihre besonderen Charakteristika, ihre Leistungsfähigkeit und Rahmenbedingungen der Dienstleistungserbringung“*, Frankfurt am Main: ISS, <http://www.soziale-dienste-in-europa.de/Anlage25563/gemeinwohl2004.pdf>.
- Internationaler Währungsfonds (2004), *Public Investment and Fiscal Policy*, Washington: IWF, <http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/PIFP.pdf>.
- Internationaler Währungsfonds (2004a), *Public-Private Partnerships*, Washington: IWF, <http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.htm>.
- ISUPE (1996), *Modifier le traité? Comment mieux inscrire les services publics dans les textes européens: inventaire des Options*, Paris/Brüssel: Etudes ISUPE.
- Janssen, S. (2004), „Services of General Economic Interest, State Aid, and Public Procurement“, in *Journal of Network Industries*, Vol. 5(2), S. 139-163.
- Jenkinson, T. (2003), „Private Finance“, in *Oxford Review of Economic Policy*, Vol. 19(2), S. 323-334.
- Jolliffe, I. T. (2002), *Principal Component Analysis*, 2. Aufl., New York: Springer.
- Jouen, M. (2008), *La cohésion territoriale, de la théorie à la pratique*, Policy paper, Notre Europe.
- Jouen, M. (2009), „Vers une révolution du service public? Sur la conception des services d'intérêt général“, in *Futuribles*, Nr. 358, S. 5-19.
- Karl-Bräuer-Institut des Bundes der Steuerzahler (2004), *Ausgliederungen aus den öffentlichen Haushalten*, Studie.

- Keune, M., Leschke, J. und Watt, A. (Hg.) (2008), *Privatisation and liberalisation of public services in Europe: an analysis of economic and labour market impacts*, Brüssel: Europäisches Gewerkschaftsinstitut für Forschung, Bildung und Arbeits- und Gesundheitsschutz (ETUI-REHS).
- Koenig, C. und Kühling, J. (2003), „Diskriminierungsfreiheit, Transparenz und Wettbewerbsoffenheit des Ausschreibungsverfahrens – Konvergenz von EG-Beihilferecht und Vergaberecht“, in *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht*, Vol. 22(7), S. 779-786.
- Kowalsky, W. (2008), „ETUC perspective on public services in the light of the new Treaty of Lisbon“, in *Transfer*, Vol. 14(2), S. 351-354.
- Krajewski, M. (2009), „Conclusion“, in Krajewski, M., Neergaard, U. und Van de Gronde, J. (Hg.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, S. 499-506, London: Asser Press.
- Krajewski, M. und Farley, M. (2006), „Non-economic activities in upstream and downstream markets and the scope of competition law after FENIN“, in *European Law Review*, S. 111-124.
- Krajewski, M., Neergaard, U. und Van de Gronde, J. (Hg.) (2009), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, London: Asser Press.
- Lesourne, J. (Hg.) (1996), *Towards a Single Market in Utilities: Report of the CEPS Working Party on Utilities*, Brüssel: Centre for European Policy Studies.
- Lévêque, F. (2000), „Concepts économiques et conceptions juridiques de la notion de service public“, in Kirat, T. und Severin, E. (Hg.), *Vers une économie de l'action juridique. Une perspective pluridisciplinaire sur les règles juridiques et l'action*, Paris: CNRS Editions, <http://www.cerna.ensmp.fr/Documents/FL-LivreKirat.pdf>.
- Lévesque, B. (2005), *Innovations et transformations sociales dans le développement économique et social. Approches théoriques et politiques publiques*, Montréal: Centre de recherche sur les innovations sociales (CRISES).
- Linder, C. (2004), *Daseinsvorsorge in der Verfassungsordnung der Europäischen Union: Primärrechtliche Grundzüge eines Rechts der Dienste von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse*, Frankfurt am Main: Peter Lang.
- Linzbach, C., Lübking, U., Scholz, S. und Schulte, B. (Hg.) (2005), *Die Zukunft der sozialen Dienste vor der Europäischen Herausforderung*, Baden-Baden: Nomos.
- Lobina, E. und Hall, D. (2008), *The illusions of competition in the water sector: a response to the OFWAT/Cave consultations on introducing competition in the water sector in England and Wales*, PSIRU.
- Lyon-Caen, A. (1996), *Le service public et l'Europe: étude réalisée à la demande du Commissariat général, de la DATAR et du Ministère de l'équipement*, Paris: Institut International de Paris La Défense.

- Lyon-Caen, A. und Champeil-Desplats, V. (2004), *Services publics et droits fondamentaux dans la construction européenne*, Paris: Dalloz.
- Majone, G. E. (Hg.) (1996), *Regulating Europe*, London: Routledge.
- Mandri-Perrot, C. (2009), *Public and Private Participation in the Water and Wastewater Sector: Developing Sustainable Legal Mechanisms*, London: IWA Publishing.
- Mangenot, M. (Hg.) (2005), *Public administrations and services of general interest: what kind of europeanisation?*, Maastricht: Europäisches Institut für öffentliche Verwaltung.
- Manthorpe, J. und Livsey, L. (2009), „European challenges in delivering social services in rural regions: a scoping view“, in *European Journal of Social Work*, Vol. 12(1), S. 5-24.
- Martin, P. (1998), „Can regional policy affect growth and geography in Europe?“, in *The World Economy*, Vol. 21(6), S. 757-774.
- Maucher, M. (2005), *Analysis of the replies of all European Union Member States' governments to the questionnaire of the Social Protection Committee preparing the Communication on Social and Health Services of General Interest*, Frankfurt am Main: ISS, <http://www.soziale-dienste-in-europa.de/Anlage25573/auswertung-antworten-ms-mitteilung-sgdai-ed.pdf>.
- Mesclier, F. (2007), *La politique régionale européenne: vers une remise en cause de l'objectif de convergence*, Paris: L'Harmattan.
- Milio, S. (2009), „Rethinking social and regional cohesion: the need for a renewed policy“, in Liddle, R. (Hg.), *After the crisis: A new socio-economic settlement for the EU*, London: Policy Network.
- Miller, E. S. und Warren, J. S. (2002), *The Institutionalist approach to Public Utilities Regulation*, Michigan: Michigan State University Press.
- Mirwaldt, K., McMaster, I. und Bachtler, J. (2009), *Reconsidering Cohesion Policy: The Contested Debate on Territorial Cohesion*, European Policies Research Centre, European Policy Research Paper, Nr. 66.
- Molle, W. (2007), *European cohesion policy*, Routledge.
- Monnier, L. und Thiry, B. (1997), „Introduction: the general interest: its architecture and dynamics“, in *Annals of Public and Cooperative Economics*, Vol. 68(3), S. 313-333.
- Monnier, L. und Thiry, B. (Hg.) (1997a), *Mutations structurelles et intérêt général: vers quels nouveaux paradigmes pour l'économie publique, sociale et coopérative?*, Brüssel: De Boeck Université.
- Monti, M. (2001), „Services of general interest in Europe“, in *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, Vol. 6, S. 161.

- Mossialos, E. und McKee, M. (2002), *EU Law and the Social Character of Health Care, Work & Society*, Vol. 38, Brüssel: P.I.E. - Peter Lang.
- Neergaard, U. (2009), „Services of general economic interest: the nature of the beast“, in Krajewski, M., Neergaard, U. und Van de Gronde, J. (Hg.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, S. 17-50, London: Asser Press.
- Nicolaidis, P. (2002), „Distortive Effects of Compensatory Aid Measures: a Note on the Economics of the Ferring Judgment“, in *European Competition Law Review*, Vol. 23(6), S. 313-319.
- Nicolaidis, P., Kekelekis, M. und Buyskes, P. (2005), *State Aid Policy in the European Community. A guide for practitioners*, Den Haag: Kluwer Law International.
- Nicolas, M. und Rodrigues, S. (1998), *Dictionnaire économique et juridique des services publics en Europe*, Paris: ASPE Europe.
- Obermann, G. (1995), „Die Problematik der Aufrechterhaltung öffentlicher Aufgaben im Binnenmarkt bei Öffnung des Infrastrukturbereiches für den Wettbewerb“, in Eichhorn, P. (Hg.), *Perspektiven Öffentlicher Unternehmen in der Wirtschafts- und Rechtsordnung der Europäischen Union*, S. 103-127, Baden-Baden: Nomos.
- Obermann, G. (1998), „Ansätze zur Konkretisierung des öffentlichen Interesses an Infrastrukturdienstleistungen“, in Eichhorn, P. (Hg.), *Wirtschaft und öffentliches Interesse*, S. 59-84, Wien.
- Obermann, G. (1999), „Sector-specific Regulation from a Public Choice Perspective with Regard to the Supply of Services of Public Interest“, in *Annals of Public and Cooperative Economics*, Vol. 70(2), S. 195-211.
- Obermann, G., Hall, D. und Sak, B. (2005), *Services of General Interest in the Internal Market*, Europäisches Parlament, Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz, http://www.europarl.eu.int/comparl/imco/studies/default_en.html.
- Obermann, G., Obermair, A. und Weigel, W. (2002), „Evaluierung von Ausgliederungen - Kriterien für eine umfassende Bewertung“, in *Journal für Rechtspolitik*, Vol. 10, S. 162-192.
- OECD (2000), *Proceedings, Privatisation, Competition and Regulation*, Paris: OECD.
- OECD (2001), *Ageing and transport: mobility needs and safety issues*, S. 9.
- OECD (2003), *Social issues in the provision and pricing of water services*, S. 24.
- OECD (2006), *Health Data, How does Denmark compare*, www.oecd.org/health/healthdata.
- OECD (2006a), *Health Data, How does Sweden compare*, www.oecd.org/health/healthdata.

- Ogus, A. (2002), „Regulatory Institutions and Structures“, in *Annals of Public and Cooperative Economics*, Vol. 73(4), S. 627-648.
- Paganetto, L. (2007), *The political economy of the European Constitution*, Aldershot.
- Parker, D. (2002), „Economic Regulation – A Review of Issues“, *Annals of Public and Cooperative Economics*, Vol. 73(4), S. 493-519.
- Parker, D. und Saal, D. (Hg.) (2003), *International Handbook on Privatization*, Cheltenham.
- Pauliat, H. (1999), *La cohésion territoriale et les services publics en Europe*, Limoges: PULIM.
- Pellegrin, J., Sartori, D., Valenza, A., Koutsoukos, S. und Shut, J. (2009), *An analysis of the added value of the European Structural Funding*, Brüssel: Europäisches Parlament, Fachabteilung B: Struktur- und Kohäsionspolitik, www.europarl.europa.eu/studies.
- Pillinger, J., Europäische Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen (2001), *Quality in Social Public Services*, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften.
- Plattform der europäischen NRO des sozialen Sektors (2003), *Elements of a definition of Social Services of General Interest*, Beitrag der Plattform der europäischen NRO des sozialen Sektors, Brüssel, 20. März 2003.
- Poggi, A. und Florio, M. (2010), „Energy deprivation dynamics and regulatory reforms in Europe: Evidence from household panel data“, in *Energy Policy*, Vol. 38(1), S. 253-264, <http://www.sciencedirect.com/science/article/B6V2W-4XHC6JR-1/2/d9ac4cf19c26356db14bc01a3519ff81>.
- Polverari, L., McMaster, I., Gross, F., Bachtler, J., Ferry, M. und Yuill, D. (2008), *Strategic planning for Structural Funds in 2007-2013, A Review of Strategies and Programmes*, European Policies Research Centre, IQ-Net Thematic Paper.
- Pöschmann, G. (2007), *Rechtliche Absicherung von Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse in der österreichischen Rechtsordnung*, Wien: Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG).
- Proost, S., Dunkerley, F., Van Der Loo, S., Adler, N. und Bröcker, J. (2009), *Is the selection of European transport investments economically efficient?*, Beitrag für den 18. „Congrès des Economistes belges de langue française“, Brüssel: CIFOP, 26. November 2009.
- Rat der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) (2009), *Europäische Charta der kommunalen und regionalen Dienstleistungen von allgemeinem Interesse*, Paris, Brüssel: RGRE, http://www.ccre.org/docs/charter_sgi_de.pdf.
- Raymundie, O. (1995), *Gestion déléguée des services publics en France et en Europe*, Paris: Le Moniteur.

- Raza, W. (2008), „The WTO – a driving force for the liberalisation of public services in the EU?“, in *Transfer*, Vol. 14(2), S. 277-294.
- Reichard, C. (2002), „Governance öffentlicher Dienstleistungen“, in Budäus, D., Schauer, R. und Reichard, C. (Hg.), *Public and Non-Profit-Management: Neuere Entwicklungen und aktuelle Problemfelder*, S. 26-42, Linz-Hamburg.
- Rodrigues, S. (2009), „Towards a general EC framework instrument related to SGEI? Political considerations and legal constraints“, in Krajewski, M., Neergaard, U. und Van de Gronde, J. (Hg.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, S. 255-266, London: Asser Press.
- Ross, M. (2009), „The value of solidarity in European public services law“, in Krajewski, M., Neergaard, U. und Van de Gronde, J. (Hg.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, S. 81-99, London: Asser Press.
- Roupas, C. V., Flamos, A. und Psarras, J. (2009), „Measurement of EU-27 oil vulnerability“, in *International Journal of Energy Sector Management*, Vol. 3(2), S. 203-218.
- Sabatini, F. (2009), „Social capital as social networks: A new framework for measurement and an empirical analysis of its determinants and consequences“, in *Journal of Socio-Economics*, Vol. 38(3), S. 429-442.
- Sak, B. (2004), *Comment garantir le financement des missions de services d'intérêt général ?*, Rapport introductif, Vortrag auf der *Services d'intérêt général et cohésions: Une politique européenne pour les services d'intérêt général*, Brüssel, 19. Mai 2004.
- Scholich, D. (2007), *Territorial Cohesion*, Berlin: Springer.
- Schulte, B. (2001), *Europarechtliche Rahmenbedingungen für die Tätigkeit sozialer Dienste und Einrichtungen in kommunaler und freigemeinnütziger Trägerschaft*, Frankfurt am Main: Institut für Sozialpolitik und Sozialpädagogik, Arbeitspapier.
- Schulte, B. (2006), *Der rechtliche Rahmen des Gemeinschaftsrechts und soziale Dienstleistungen*, Referat auf der Konferenz „Soziale Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“, Wien, 20. April 2006.
- Schulten, T., Brandt, T. und Hermann, H. (2008), „Liberalisation and privatisation of public services and strategic options for European trade unions“, in *Transfer*, Vol. 14(2), S. 295-311.
- Schulz-Nieswandt, F. (2004), „Soziale Dienstleistungen von allgemeinem Interesse in der EU: Zwischen Anerkennung nationaler Arrangements und Modernisierungsbedarf aus Sicht des EU-Rechts“, in Institut für Sozialarbeit und Sozialpädagogik (Hg.) *Gemeinwohlbezogene Dienste in der EU: ihre besonderen Charakteristika, ihre Leistungsfähigkeit und Rahmenbedingungen der Dienstleistungserbringung*, Brüssel, Juni 2004.

- Schulz-Nieswandt, F. (2005), „Daseinsvorsorge in der EU“, in Linzbach, C. (Hg.), Die Zukunft der sozialen Dienste vor der Europäischen Herausforderung, S. 397-423, Baden-Baden: Nomos.
- Schulz-Nieswandt, F. und Maier-Rigaud, R. (2005), „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, die Offene Methode der Koordinierung und die EU-Verfassung“, in Sozialer Fortschritt, Vol. 54(5-6), S. 136-142.
- Sirtori, E. und Vignetti, S. (2010), „Infrastructure investment opportunities in the New EU Member States: the role of regional policies“, in Florio, M., Public Investment, Growth and Fiscal Constraints, Edward Elgar Publishing Ltd.
- Snethlage, W.-H. (2001), Privatisierung durch Ausschreibungsverfahren, Berlin.
- Somarriba, F. und Pena, B. (2009), „Synthetic Indicators of Quality of Life in Europe“, in Social Indicators Research, Vol. 94(1), S. 115-133.
- Sorensen, J. F. L. und Svendsen, G. L. H (2007), „Denmark: Access to health care services in remote rural areas; what impact does it have on settlement?“, in Kloosterman, E., The Rural eHealth Report, 04-2007.
- Tambini, D. und Cowling, J. (2004), From public service broadcasting communications to public service communications, Institute for Public Policy Research.
- Thiry, B. (1996), Les services d'intérêt économique général dans l'Union européenne: divergences et similitudes, Liège: CIRIEC, Working Papers, 1996/05.
- Thiry, B. (1999), Les conceptions de l'intérêt général dans l'Union européenne, Liège: CIRIEC, Working papers, 1999/01.
- Thiry, B. (2003), „Public Economics and General Interest“, in Kirchhoff, U. und Drilling, G. (Hg.), Öffentliche Wirtschaft, Sozialwirtschaft und Daseinsvorsorge im Wandel, S. 11-22.
- Thiry, B. (2007), Quel cadre légal pour les services d'intérêt économique général? Analyse comparative de cinq projets de "directive-cadre", Liège: CIRIEC, Working papers, 2007/02.
- Van de Gronde, J. (2009), „The services directive and services of general (economic) interest“, in Krajewski, M., Neergaard, U. und Van de Gronde, J. (Hg.), The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity, S. 233-254, London: Asser Press.
- Van de Walle, S. (2006); „The impact of public service values on services of general interest reform debates“, in Public Management Review, Vol. 8(2), S. 183-205.
- Van de Walle, S. (2008), „What services are public? What aspects of performance are to be ranked? The case of services of general interest“, in International Public Management Journal, Vol. 11(3), S. 256-274.
- Van de Walle, S. (2009); „When is a service an essential public service?“, in Annals of Public & Cooperative Economics, Vol. 80(4), S. 521-545.

- Van den Abeele, E. (2003), *Public Service Contracts to Best Bidder*, Liège: CIRIEC, Working Papers, 2003/02.
- Van der Mensbrugge, F. R. (2009), „Le service public au confluent de l’approche comparatiste“, in Dumont, H., Jadoul, P., Lombaert, B. u. a., *Le service public*, Vol. 1, *Le service public: passé, présent et avenir*, S. 57-81, Brüssel: La Chartre.
- Varin, K., Boual, J.-C. und Bauby, P. (2009), *2009: An agenda for Europe: facing the challenge of services of general interest*, Le Manuscrit, CELSIG collection.
- Verband Kommunalen Unternehmen (VKU) (2009), *Economie communale: partenaires infrastructurels pour une Europe capable*, Berlin/Brüssel: Verband Kommunalen Unternehmen.
- Wachinger, L. (2004), „Finanzierung öffentlicher Dienstleistungen und Europäisches Wettbewerbsrecht: Der beihilfenrechtliche Prüfmasstab nach dem EuGH-Urteil in der Rechtssache Altmark Trans“, in *Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen*, Vol. 27(1), S. 56-77.
- Waterhout, B. (2008), *The Institutionalization of European spatial planning*, Amsterdam: IOS Press.
- Wernicke, S. (2009), „Taking stock: the EU institutions and services of general economic interest“, in Krajewski, M., Neergaard, U. und Van de Gronde, J. (Hg.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, S. 69-79, London: Asser Press.
- Wiedmann, A. (2003), Discussion Paper, Oxford.
- Wiedmann, A. (2007), *Die Zulässigkeit sozialer Vergabekriterien im Lichte des Gemeinschaftsrechts*, Baden-Baden: Nomos.
- Wimmer, N. (1998), „"Service Public" in Österreich – Öffentliche Aufgabenbesorgung im Spannungsfeld zwischen staatlicher Verantwortung und Marktmechanismus“, in Fremuth, W. (Hg.), *Wirtschaft und Öffentliches Interesse*, S. 31-58, Wien.
- Wirtschafts- und Sozialrat (WSR) (2008), *Analyse der Auswirkungen des Lissabon Vertrags auf die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse und Umsetzungsvorschläge*, <http://www.ces.public.lu/fr/publications/sig-doc-reflexion-2008.pdf>.
- Wislade, F. G. (2003), *Regional state aid and competition policy in the European Union*, Kluwer Law International.
- Yernault, D. (2009), „Service public, autorité administrative, activités économiques et non économiques: le logement social, cheval de Troie malgré lui?“, in Dumont, H., Jadoul, P., Lombaert, B. u. a., *Le service public*, Vol. 1, *Le service public: passé, présent et avenir*, S. 117-230, Brüssel: La Chartre.
- Zorn, V. (2000), *Die Sicherstellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im wettbewerbsorientierten Umfeld der Europäischen Union*, Frankfurt am Main: Peter Lang.

GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE

FACHABTEILUNG **B** STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

Rolle

Die Fachabteilungen sind Forschungsreferate, die die Ausschüsse, interparlamentarischen Delegationen und andere parlamentarische Einrichtungen beraten.

Politikbereiche

- Landwirtschaft und ländliche Entwicklung
- Kultur und Bildung
- Fischerei
- Regionale Entwicklung
- Verkehr und Fremdenverkehr

Dokumente

Siehe Website des Europäischen Parlaments: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

BILDNACHWEISE: iStock International Inc., Photodisc, Phovoir



ISBN 978-92-823-3359-4