

Die Bahn soll verkauft werden, Investmentbanken empfehlen Totalzerschlagung der Post, Privatisierungen in Mülheim an der Ruhr, Freiburg will 7000 Wohnungen verkaufen, Braunschweig seine Abfallwirtschaft, und so fort.

Es regt sich Widerstand gegen diesen Ausverkauf von Volksvermögen. Aber die Politik lässt sich davon kaum beeindrucken. Dem Widerstand gegen diese Privatisierungsmanie könnte die notwendige Dynamik fehlen, weil nicht hart genug gefragt wird, weil oft nur die sachliche Fragwürdigkeit, die „Dummheit“ der Entscheidungen kritisiert und nicht nach den dahinter steckenden privaten Interessenverflechtungen und nicht nach Korruption gefragt wird.

So haben Attac und Robin Wood z.B. am 21.7. in einer spektakulären Kletteraktion ein Protestbanner gegen den Ausverkauf der Bahn am Berliner Hauptbahnhof angebracht. Das ist bewundernswert und hat sicher auch seine Wirkung auf die Bildung der öffentlichen Meinung. Aber in der dazu verbreiteten Pressemitteilung (siehe unten/Anhang) suche ich vergeblich nach irgendeinem Hinweis oder auch nur nach einer Frage danach, wer an diesem Privatisierungsvorgang verdient. Die Fülle der Privatisierungen in Deutschland sind in der Regel sachlich so unbegründet, dass man sie nur noch verstehen kann, wenn man fragt, wer davon profitiert und beim Vorgang selbst die Hand aufhält.

Einige Beobachter und Kritiker der Privatisierungsvorgänge stellen diese Frage: Werner Rügemer zum Beispiel hat im Falle Mülheims, [wie von uns berichtet](#), und in anderen Fällen diese Frage gestellt. In Braunschweig hat eine Bürgerinitiative die Hintergründe der dortigen Privatisierungsabsichten offen gelegt und gerade eine Dokumentation über die Verschleuderung kommunalen Eigentums zusammengestellt. Ich habe in meinem Buch „Machtwahn“ ein ausführliches Kapitel unter der Überschrift „Dumm, arglos oder korrupt?“. Einen Auszug davon [finden Sie in den NachDenkSeiten](#).

Ich zitiere außerdem eine Passage von Seite 281 und verweise zugleich auf einen längeren Auszug, der in der Rubrik [Veröffentlichungen der Herausgeber](#) heute eingestellt wird:

Die Privatisierung öffentlicher Unternehmen und Einrichtungen ist eine der lukrativsten Möglichkeiten, schnell viel Geld zu verdienen. Deshalb ist der Druck auf die Gemeinden, die Städte und Kreise besonders groß. Die Kommunen, wie auch Bund und Länder, sind empfänglich für solche Aktionen, weil sie scheinbar die öffentlichen Haushalte entlasten und dabei helfen, Schulden abzubauen oder sie zumindest nicht zu erhöhen. (Zu den dabei gemachten Denkfehlern siehe S. 115 ff.) Verdient wird schon an der Transaktion, und verdienen werden in der Regel die neuen Eigentümer. Meist sind die Verträge zur Privatisierung oder

Teilprivatisierung öffentlicher Einrichtungen nicht öffentlich, und die sogenannten Transaktionskosten werden schon gar nicht offengelegt. Wenn sie von den übernehmenden Unternehmen bezahlt werden, hat die Öffentlichkeit kaum Einblick.

Man begreift viele Vorgänge nicht, wenn man nicht in Rechnung stellt, dass die extremen Renditen heute nicht etwa durch ehrenwerte Wertschöpfung sondern durch den Handel mit Vermögenswerten, man könnte auch sagen: das „Verschieben“ von Vermögenswerten, erzielt werden. Z.B.: Groß-Investoren – in anderer Sprache: Heuschrecken – erzielen ihre exorbitanten Gewinne dadurch, dass sie Unternehmen zerschlagen, die Löhne der Arbeitnehmer drücken und die Einzelteile des Unternehmens weiterverkaufen, und dies dann auch noch steuerfrei. Z.B. Die westdeutschen Banken haben die ostdeutschen Banken nach der Währungsunion zu einem Preis von der Bundesrepublik Deutschland übernommen, der weit unterhalb ihres wirklichen Wertes lag; Milliarden wurden so auf Kosten aller deutschen Steuerzahler an die westdeutschen Banken verschleudert, und so weiter. Typisch für solche Vorgänge ist, dass sie unter der Decke gehalten werden. Über den Skandal der Verschleuderung der ostdeutschen Banken wurde kaum berichtet, obwohl dieser Vorgang auch noch die schlimme Nebenwirkung hatte, dass er den Ruin ostdeutscher Betriebe betrieb und beschleunigte. Weil der Mantel des Schweigens über diesen Skandal gelegt wurde, wird hier noch einmal auf einen Beitrag verwiesen, der am 1. Juli vergangenen Jahres im Berliner Tagesspiegel erschien und den ich in „Machtwahn“ aus den gleichen Gründen ausführlich zitierte. Hier Titel und Link: „Schulden ohne Sühne – 15 Jahre Währungsunion: Wie sich westdeutsche Banken auf unsere Kosten an fiktiven DDR-Krediten bereicherten.

Quelle: [Tagesspiegel](#)

Zurück zur Absicht, die Bahn zu privatisieren:

Jetzt wäre in Konsequenz der zuvor angestellten Überlegungen die Frage zu stellen, warum Bundesverkehrsminister Tiefensee und die gesamte Bundesregierung die Bahn privatisieren möchten; es wäre zu recherchieren, wer die Berater des Privatisierungsvorgangs sind, welche Banken und Investmentfirmen beteiligt sind und welche Provisionen und anderen Honorare sie vermutlich verdienen; es wäre zu klären, welche Publicrelations-Agenturen und Anwaltskanzleien im Geschäft sind und wer welche Beziehungen zu den großen Investoren hat und möglicherweise von diesen beeinflusst wird, und auf welchen Wegen und über welche Personen die Privatisierungsbefürworter in die Parteien, die Bundesregierung und die Ministerien hinein wirken. Dies zu recherchieren ist eine fantastische Aufgabe für recherchierende Journalisten. Im Netzwerk Recherche sind die Aktivsten aus diesem Kreis zusammengeschlossen. Übernehmen Sie!

(Zu Tiefensee erschien in der taz am 1.7.2006 übrigens ein Porträt unter den Titel [„Mit einem breiten Lächeln für die Straße“](#) und ein Beitrag unter dem Titel [„Ein Streit um Modelle“](#))

Nun noch zur Sache. Ist die Privatisierung der Bahn sinnvoll? Was sind die Folgen? Usw.

Ich will darauf in Stichworten eingehen, zumal in den NachDenkSeiten schon einiges dazu zu lesen war und es auch einige gute Zusammenfassungen der Argumente gibt. Auf eines dieser Papiere will ich vorweg hinweisen und den Link nennen: [„Stoppt den Börsenwahn – keine Heuschreckenbahn“](#)

1. Privat oder öffentlich?

Ob ein Produkt oder eine Dienstleistung öffentlich/staatlich organisiert und produziert wird oder ob das privat geschieht, das ist aus meiner Sicht eine Frage der Optimierung und der gesellschaftspolitischen Vorstellungen. Wenn man der Meinung ist (und der bin ich), dass es gut ist und sinnvoll, dass Güter der Daseinsvorsorge wie die Versorgung mit Wasser oder Verkehrsleistungen allen Menschen und möglichst günstig zur Verfügung gestellt werden sollen, dann spricht schon vieles dafür, die Produktion dieser Leistungen in öffentlicher Hand zu lassen. Im konkreten Fall gibt es auch handfeste Argumente aus der ökonomischen Theorie, aus der Theorie der Marktwirtschaft: Wenn die Produktion eines Gutes mit so genannten Unteilbarkeiten verbunden ist, konkret: wenn es keinen Sinn macht, zwei Bahnstrecken zwischen A und B, oder noch konkreter: zwei Schnellbahntrassen zwischen Frankfurt und Köln, zu verlegen, dann kann die Steuerung der Produktion und die Preisfindung nicht über den Markt stattfinden. Dann macht es Sinn, diese Verkehrsleistung öffentlich zu erbringen. Das gleiche gilt für Stromleitungen und für Wasserleitungen. Weil man die Gültigkeit dieser Theorie spürt, gibt es in der öffentlichen Debatte und Praxis Hilfskonstruktionen, mit denen man das Manko wettbewerblicher Organisation überwinden will: Versteigerung von Lizenzen, Regulierungsbehörden und so weiter. Die Regulierungsbehörden sind besonders aparte Einrichtungen zur Korrektur des Marktversagens. Da entscheiden dann irgendwelche früheren Beamten oder neu eingestellte Betriebswirte über die Höhe von Trassenentgelten und so weiter. Soll das dann Marktwirtschaft sein?

2. Was soll die Privatisierung bringen?

Kosten sparen. Besser wirtschaften. Mehr Dynamik. Besseres Marketing. Besseres Management. Mehr Kompetenz. Weniger Korruption und Durchstecherei. – Ich habe meine großen Zweifel, ob diese Erwartungen der Realität entsprächen. Ein gut geführtes öffentliches Unternehmen würde nach meiner Erfahrung nicht schlechter

abschneiden, im Gegenteil. Wir haben im Übrigen ja schon einige Erfahrungen:

- Wo Kosten gespart worden sind und gespart werden, geschieht das in Privatisierungsfällen sehr häufig dadurch, dass Löhne gedrückt werden und Arbeitnehmer in prekäre Arbeitsverhältnisse entlassen werden. Das bedeutet in der Regel nichts weiter als die Verschiebung der Kosten auf die Betroffenen und auf den Steuerzahler. Typisch ist die in letzter Instanz zu erwartende Übernahme der Pensionslasten der bei Post und Telekom entlassenen ehemaligen Beamten durch den Bund. Bei prekären Arbeitsverhältnissen fallen die Soziallasten irgendwann auch beim Staat an.
- Die heute existierende Bahn AG ist schon eine Vor-Form der Privatisierung. Der Eigentümer Bund hat sich aus der praktischen Politik des Unternehmens im Wesentlichen rausgehalten: das hatte zum Beispiel die Folge, dass die Bahn AG ein bescheuertes, beim Flugverkehr abgeschautes Preissystem einführte. Zusammen mit dem Kasseler Professor Helmut Holzapfel versuchte ich damals, den zuständigen Staatssekretär gegen dieses Unding zu mobilisieren. Er weigerte sich mit Hinweis auf die Eigenständigkeit des Bahnvorstandes, darauf Einfluss zu nehmen. Das Ergebnis war entsprechend: Das neue Preissystem funktionierte nicht und ruinierte den Ruf der Bahn weiter. So schlecht wie heute war das Ansehen der Bahn zu Zeiten der Behördenbahn Deutsche Bundesbahn nicht.
- Das hat auch mit anderem zu tun. Die Werbung und das Marketing der Bahn AG gehen seit langem an der eigentlichen Zielgruppe der Bahn, der großen Mehrheit unseres Volkes, vorbei. Die im Marketing führenden Personen kamen in einer entscheidenden Phase nahezu alle aus der Luftfahrt, sie waren offenbar unfähig, sich in eine andere Welt, in die der Bahn und ihrer Kunden zu versetzen – bis hinein in die Sprache wurde aus der Welt des Flugverkehrs kopiert. Das ist offenbar die Welt dieser Manager, die sie auf das neue Unternehmen übertragen, für das sie nun Marketing machen sollen.
- Der Bahnvorstand hat darüber hinaus durch seine Vorurteile bis hin zu Aggressionen gegenüber der bisherigen Beamtenbahn wichtige Mitarbeiter nacheinander demotiviert. Von Personalführung jedenfalls versteht die Führung dieser Aktiengesellschaft nicht mehr als der frühere behördliche Bahnvorstand.
- Der heutige BahnAG-Vorstand spart, vor allem an Personal, und merkt nicht, welche nachteiligen Folgen dieses Sparen dann wieder für die Pflege der Kunden hat. Das beste Beispiel dafür sind die langen Schlangen vor den Fahrkarten-Schaltern. Wenn ein Kunde eine halbe Stunde warten muss, bis er sein Ticket erwerben kann, wenn

älteren und ungeübten Menschen Automaten zum Fahrkartenerwerb angeboten und empfohlen werden, deren Handhabung sie nicht bewältigen, dann darf man sich über Ansehensverluste nicht wundern.

- Schon der erste Schritt der Privatisierung, die Bildung der Bahn AG im Rahmen der Bahnreform war mit Entscheidungen zur Trennung in verschiedene Unternehmensbereiche verbunden, die uns in radikaler Form ins Haus stehen könnten, wenn der Bund die Mehrheit abgibt und die Investoren das Gesamtunternehmen zerschlagen. Die Pleite der Trennung in Fernverkehr, Nahverkehr, Bahnhöfe, Netz und Güterverkehr, die die Regierung Kohl entschieden und betrieben hat, ist offenbar schon vergessen. Diese damalige Trennung in den neunziger Jahren brachte uns einzelne Aktiengesellschaften für die genannten Bereiche, jeweils mit eigenen gut bezahlten Vorständen. Es waren Wasserköpfe quer über die Bahnlandschaft. Dabei gab es noch ein interessantes Detail: erst diese Art von Privatisierung machte es der Politik in Kombination mit der Wirtschaft möglich, Spezies unterzubringen. Der britische Journalist und Autor Will Hutton nannte das in einem Buch (The State we are in) über die Privatisierung bei Maggie Thatcher „Quangos“ – Quasi-autonome-Nichtregierungsorganisationen.
- Die Trennung erwies sich schon in den Neunzigern auch in anderer Hinsicht als überaus problematisch. Die verschiedenen AGs arbeiteten gegeneinander. Zum Beispiel mobilisierte der Fernverkehr gegen den Nahverkehr, weil dieser mit dem Schönen-Wochenend-Ticket dem Fernverkehr ein paar Kunden und noch mehr Image weggenommen hatte. Wichtige Führungsvorteile, also Vorteile hat die aus der Gemeinsamkeit und der gemeinsamen Nähe entstehen, werden bis heute nicht genutzt. Bei einer Trennung gingen sie völlig verloren.
- Das Fazit: schon der bisherige Teil der Privatisierung, die Gründung der Bahn AG und die dem Vorstand überlassene weit gehende Autonomie müssten davor warnen, diesen Weg weiterzugehen.

3. Die Privatisierung erschwert die Umsetzung einer verkehrspolitischen Konzeption.

Die Bahn hat eine verkehrspolitische Funktion und sie könnte und müsste noch eine viel größere haben. Sie hat eine und wird ihr in manchen Bereichen auch schon ganz gut gerecht. In Rheinland-Pfalz zum Beispiel ist der öffentliche Nahverkehr in Kooperation von Bahn und Land so ausgebaut worden, dass man von einem beachtlichen Zuwachs an

Nutzern sprechen kann. Hier wurde ein negativer Trend gebrochen. Es ist ein Musterbeispiel dafür, dass bei Unteilbarkeiten wie dem Bahnverkehr das Angebot in Vorlage gehen muss, um dann die Nachfrage zu generieren und das Ganze ein Stückchen rentabler zu machen. Die Schiene müsste eine sehr viel größere Aufgabe als bisher im Güterverkehr wahrnehmen. Und auch da wäre der Ausbau des Angebots quasi als Vorlage notwendig. Deutschland liegt inmitten Europas und droht unter dem Transitverkehr auf der Straße zu ersticken. Wie dieser Ausbau mit einem privatisierten und zerschlagenen Unternehmen Bahn gelingen soll, ist mir schleierhaft. Verkehrspolitische Funktionen wird die Bahn auch in jenen Teilen Ostdeutschlands haben, die derzeit von Abwanderung bedroht sind. Die marktwirtschaftlich schlüssige Reaktion auf dieses Phänomen ist der Rückbau des Schienennetzes.

Gesamtgesellschaftlich jedoch macht es Sinn, das Angebot durchzuhalten, auch um mitzuhelfen, in diesen Regionen wirtschaftlich wieder aufzubauen.

Das waren nur einige wenige Beispiele dafür, dass die Bahn verkehrspolitische Aufgaben hat, die sich über den Markt nicht regeln lassen, weil der Markt in solchen Situationen versagt.

4. Wer heute privatisiert, verschleudert Volksvermögen. Von wegen Generationengerechtigkeit durch diese Art von Schuldenabbau.

Eines der immer wiederkehrenden Argumente für Privatisierung, im konkreten Fall auch der Bahn, ist die Behauptung, Privatisierungen seien notwendig, um Schulden abzubauen und damit den nachwachsenden Generationen weniger Lasten aufzuladen, also ein Stück Generationengerechtigkeit herzustellen.

Vor diesem Argument stehe ich jedes Mal mit einem Kopfschütteln. Wer so argumentiert, hat noch nicht einmal wahrgenommen, dass bei Privatisierung auf beiden Seiten der Bilanz gestrichen wird. Schulden werden getilgt und Vermögenswerte werden abgegeben, die Bilanz wird einfach verkürzt. Ob die Vermögenslage des Subjektes, im konkreten Fall unseres Landes, am Ende des Privatisierungsvorgangs günstiger ist oder schlechter ist, und ob die jungen und künftigen Generationen Profiteure dieser Entscheidungen oder Leidtragende sind, das hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab:

- Sie sind Opfer, wenn unter Preis verkauft wird. (Zu Zahlen dazu siehe den oben genannten Beitrag von Winfried Wolf.). Vieles spricht dafür, dass Privatisierungen heute schon wegen der konjunkturellen Situation ein schlechtes Geschäft für den bisherigen Eigentümer und damit auch für die kommenden Generationen sind. Auch die Tatsache, dass die Befürworter der Privatisierung und die politisch entscheidenden Personen mit den Profiteuren der Privatisierung, den künftigen Eigentümern und jenen, die am Privatisierungsvorgang verdienen, verbandelt sind, spricht dafür, dass

wir alle, das deutsche Volk und auch die künftigen Generation bei diesem Vorgang verlieren werden.

- Wie bei vielen Privatisierungsvorgängen zahlen die künftigen Generationen (und meist auch schon wir heute) für die Folgen – mit höheren Gebühren, höheren Fahrpreisen und dem Staat überlassenen Lasten.

Anhang:

—— Original-Nachricht ——

Datum: Fri, 21 Jul 2006 13:47:09 +0200 (CEST)

Von: attac-netzwerk.de_kreutzfeldt@attac.de

An: attac-d-presse@listen.attac.de

Betreff: [attac-d-presse] Bahnverkauf: Protestbanner am Berliner Hauptbahnhof

Pressemitteilung

Berlin, 21. Juli 2006

*Aktion von Attac und Robin Wood gegen geplanten Ausverkauf der Bahn

*Protestbanner am Berliner Hauptbahnhof

Mit einer spektakulären Kletteraktion am Berliner Hauptbahnhof haben Aktivisten des Bündnisses "Bahn für Alle" am heutigen Freitag gegen den geplanten Verkauf der Bahn an private Investoren protestiert. Gegenüber dem Kanzleramt ließen sie vom Vordach des neuen Bahnhofes ein Transparent mit der Aufschrift "Bahn für alle statt Profite für wenige! Stoppt den Ausverkauf der Bahn!" herab. "Offensichtlich ist es notwendig, Angela Merkel den Protest direkt vor die Nase zu hängen.", sagte Jürgen Mumme, Verkehrsreferent bei Robin Wood. "Ihre Regierung stellt sich mit den Privatisierungsplänen gegen den Willen der Bevölkerung", ergänzte Chris Methmann vom Attac-Koordinierungskreis. Nicht einmal ein Drittel der Bevölkerung spricht sich für einen Börsengang der Bahn aus, wie eine Forsa-Umfrage im Mai ergab.

Die Bundesregierung strebt nach der Sommerpause einen Bundestagsbeschluss über den Verkauf der Deutschen Bahn AG an. Derzeit gehört das Unternehmen dem Bund als einzigem Aktionär. "Bahn für Alle" rechnet bei einer Kapitalprivatisierung mit massiven Verschlechterungen für die Bürgerinnen und Bürger: Bei einem Verkauf ist kurzfristig mit einer Stilllegung von bis zu 5000 Kilometern Strecke zu rechnen. Langfristig ist ein Großteil des Netzes gefährdet. Denn für private Investoren steht nicht das Mobilitätsbedürfnis der Menschen im Mittelpunkt, sondern eine Steigerung der Rendite. Die Folge: Noch mehr

Menschen müssten von der Schiene auf die Straße umsteigen, ganze Regionen würden vom Netz abgekoppelt. “Die Privatisierung ist Gift für das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Mensch und Umwelt werden abgehängt”, meinte Mumme. Erfahrungen in Großbritannien hätten gezeigt, dass eine Privatisierung der Bahn zu Entlassungen, Fahrplanwirrwarr, Preiserhöhungen und Sicherheitsrisiken führt. Selbst Bahnchef Hartmut Mehdorn hat in einem Stern-Interview (28/2006) zugegeben, dass bei einer Privatisierung mit steigenden Preisen zu rechnen ist. Laut Experten ist die Bahn mehr als 100 Milliarden Euro wert. Der erwartete Verkaufserlös liegt bei nur 15 Milliarden Euro. “Um kurzfristig Haushaltslöcher zu stopfen, will die Regierung unsere in 170 Jahren aufgebaute Eisenbahn verramschen. Das ist eine beispiellose Verschleuderung öffentlichen Eigentums”, warnte Methmann. Noch hat der Bundestag nichts entschieden. Dennoch gibt die große Koalition vor, die Privatisierung sei beschlossene Sache. Den Willen der Bevölkerung, des Eigentümers der Bahn, ignorieren sie. Das Bündnis fordert die Regierung auf, die Privatisierungspläne abzublasen. Wie eine Bahn in öffentlicher Hand bürgernah und effizient gestaltet werden kann, zeigt das Beispiel der Schweizer Bahn, die als eine der besten weltweit gilt.

Das Bündnis “Bahn für Alle” wird getragen von Attac, Robin Wood, BUND, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Bahn von unten, UMKEHR e.V. und den NaturFreunden Deutschlands und setzt sich ein für eine bürgernahe Bahn in öffentlichem Besitz. Mit Aktionen und einer Unterschriftensammlung protestiert das Bündnis gegen den Privatisierungswahn. Die Uneinigkeit in der großen Koalition und kritische Stimmen in SPD zeigen, dass der Verkauf abzuwenden ist.

Weitere Informationen auf der Internetseite der Kampagne:

* www.bahn-fuer-alle.de

Druckfähige Bilder ab ca. 14 Uhr:

* www.bahn-fuer-alle.de/presse/aktion/

Für Rückfragen:

* Jürgen Mumme, Robin Wood, 0171 – 8 35 95 15

* Chris Methmann, Attac, 0179 – 4 54 87 98

* Frauke Distelrath, Attac-Pressesprecherin, 0179 – 5 14 60 79