

Der Ausverkauf der Bahn:

Die G8-Privatisierungsagenda konkret

Wie Bahnprivatisierung, G8 und Globalisierung zusammenhängen

Stephanie Handtmann, Chris Methmann

Die Zeichen stehen auf Ausverkauf: Gehen die Pläne der Bundesregierung auf, kommt die Deutsche Bahn AG 2007 endgültig unter den Hammer und wird teilweise an private Konzerne und Fonds veramscht. Damit käme das letzte große Unternehmen der Bundesrepublik, das sich noch in öffentlichem Eigentum befindet, unter private Kontrolle. Gleichzeitig wäre das ein neuer Meilenstein mit internationaler Signalwirkung in der Durchsetzung neoliberaler Wettbewerbsideologie. Ein weiteres großes Stück öffentlicher Daseinsvorsorge würde der kapitalistischen Verwertungslogik unterworfen – ein Paradestück der Privatisierung.

Logische Folge des Verkaufs öffentlichen Eigentums ist die Unterordnung der Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer unter die Renditeinteressen der Investoren. Private Investoren erwarten saftige Renditen – zehn Prozent Rendite lassen sich nur über massive Eingriffe in Angebot und soziale Rechte aus der Bahn rauspressen. Darunter leidet das gesamte System:

- Unrentable Strecken werden stillgelegt. Nach der Bahnprivatisierung stehen weitere circa 5000 Kilometer Schiene zur Disposition. Der Bahnverkehr konzentriert sich auf die Verbindungen zwischen den Metropolen, das Angebot in der Fläche wird ausgedünnt.
- Wie selbst Bahnchef Mehdorn angekündigt hat, werden die Fahrpreise nach einer Privatisierung „sicher nicht sinken“. Bahnfahren wird damit noch teurer als ohnehin schon, damit wird auch Mobilität immer mehr zum Exklusivgut der Wohlhabenden.

- Arbeitsplätze sind in Gefahr. Um die Kosten zu drücken, wird an allen Ecken und Enden gespart. Schon seit der Bahnreform von 1994 hat sich die Zahl der Arbeitsplätze von 380.000 auf 190.000 halbiert. Dieser Trend wird sich fortsetzen.

- Bei alledem würde der Fiskus weiterhin gemolken: Zusätzlich zu den weiterhin vereinbarten jährlichen 3,5 Milliarden Euro Subventionen für die Bahn würden riesige öffentliche Zuschüsse in Neubaustrecken und Prestigeprojekte fließen.

Doch die Menschen leiden nicht nur als Fahrgäste unter einer Privatisierung, sondern auch als BürgerInnen und

SteuerzahlerInnen. Die Bahnprivatisierung stellt nämlich eine beispiellose Verschleuderung öffentlichen Eigentums dar. Je nachdem, welches Privatisierungsmodell gewählt wird, liegt der Verkaufserlös bis zu 100 Milliarden Euro unter dem eigentlichen Wert der Bahn. Und auch nach einem Verkauf würden die öffentlichen Zuschüsse für den Bahnverkehr in ähnlicher Höhe weiterlaufen.

Im Klartext bedeutet das: Erst wird eine 170 Jahre lang aufgebaute Infrastruktur an private Investoren verramscht und dann bezahlen wir auch noch mit Steuergeldern deren Rendite. Bei der Privatisierung der Bahn handelt es sich also um eine Politik gegen die Interessen und Bedürfnisse der Menschen.

Doch was hat all das mit der Politik der G8 und der neoliberalen Globalisierung zu tun?



Die neoliberale Privatisierungsagenda

Der rücksichtslose Ausverkauf der Bahn ist das Paradebeispiel einer neoliberalen Privatisierungsagenda, die sich im Zuge der Globalisierung weltweit ausbreitet. Überall werden öffentliche Güter und Einrichtungen der Daseinsvorsorge an transnationale Konzerne verscherebelt. Motor der Entwicklung ist das im Überfluss vorhandene Kapital, verbrämt wird der Prozess mit dem Argument, durch den Wettbewerb würden Güter und Dienstleistungen kostengünstiger und qualitativ hochwertiger bereit gestellt.

Doch im Gegenteil: Im Ergebnis werden die Bedürfnisse der Menschen den Renditeinteressen der Investoren systematisch untergeordnet. Steigende Preise bewirken, dass privatisierte Güter und Dienstleistungen für arme Menschen unerschaffbar werden. So wurde beispielsweise 1999 im bolivianischen Cochabamba die Wasserversorgung an den US-Konzern Bechtel verkauft. In der Folge stiegen die monatlichen Wasserpreise auf horrenden 30 Prozent des Durchschnittseinkommens mit der Folge, dass sich kaum mehr jemand sauberes Wasser leisten konnte. Zwar formierte sich eine spektakuläre Protestwelle, so dass Bechtel schließlich die Segel streichen musste. Doch der weltweite Trend zur Privatisierung ist nach wie vor ungebrochen und erstreckt sich auf alle Bereiche des Lebens.

Allein im Jahr 2005 verkauften die deutschen Städte und Gemeinden Vermögen für 5,7 Milliarden Euro, darunter Wasserversorgung, Straßenreinigung, Gartenbaubetriebe, Kliniken, Müllabfuhr, Messehallen, Busverkehr, Wohnungen, Schulhausbau und so weiter. Manche Kommunen haben mittlerweile allerdings dazu gelernt und gehen einen umgekehrten Weg: Sie kaufen zum Beispiel privatisierte Müllentsorgungsunternehmen zurück und beschäftigen die dort angestellten Arbeiter wieder zu Tarifanstatt zu Dupinglöhnen. Das entlastet an anderer Stelle ihre kommunalen Budgets, die dann nicht mehr dazu herangezogen werden können, über Wohngeld und andere Unterstützungsleistungen die unterbezahlten Menschen mitzufinanzieren. Den die Gleichung privat besser und billiger hält der Realität nicht unbedingt stand.

Trauriger Höhepunkt der Entwicklung ist ein Modellversuch in der britischen Gemeinde East Riding, deren gesamte



öffentliche Verwaltung von der Bertelsmann-Tochter Arvato betrieben wird. Das Unternehmen übernimmt die gesamte Palette hoheitlicher Dienstleistungen von der Steuererhebung über die Auszahlung der Sozialhilfe bis hin zur Verwaltung der Gemeindefinanzen. Ziel dieses Versuches ist es, Erfahrungen zu sammeln für eine breit angelegte Offensive Bertelsmanns zur Privatisierung öffentlicher Verwaltungen. Wenn damit letztendlich die Privatisierung des gesamten Staates droht, wer soll dann noch die Interessen der Allgemeinheit durchsetzen?

Zwar könnte man durch staatliche Regeln auch privaten Unternehmen die Absicherung der Grundbedürfnisse vorschreiben, doch dem sind mittlerweile Grenzen gesetzt. Denn die privatisierungsfreundlichen Rahmenbedingungen werden von einer Reihe internationaler Institutionen forciert. Internationale Abkommen wie das *General Agreement on Trade in Services* (GATS), das 1995 im Rahmen der Gründung der Welthandelsorganisation (WTO) in Kraft trat, beschäftigen sich mit genau diesem Thema. Auch wenn das GATS den Übergang der Daseinsvorsorge in private Hand nicht zwingend vorschreibt: Mit GATS macht den Unternehmen Privatisierung erst richtig Spaß, da es die Möglichkeit des Staates, zum Wohle der Menschen regulierend einzugreifen, stark beschneidet. Weltbank und Internationaler Währungsfonds machen die Privatisierung der Daseinsvorsorge teilweise zur Bedingung für die Erteilung von Krediten, so dass vielen Ländern keine Wahl bleibt. In Europa sorgt dagegen vor allem die Wettbewerbspolitik der Europäischen Union dafür, dass Unternehmen nicht gezwungen werden, mit ihrem Handeln jenseits von Gewinnmaximierung auch das gesellschaftliche Wohl im Auge

zu behalten. Tonangebend bei der Entfesselung der Märkte sind die führenden Industrienationen, die im Rahmen der jährlichen G8-Gipfel eine solche Politik absprechen. Sie sind es, die Privatisierung der öffentlichen Daseinsvorsorge zur Steigerung der Rendite für private Investoren vorantreiben. Wie viele andere Bereiche zuvor soll nun auch das Verkehrssystem Bahn der demokratischen Kontrolle entzogen werden.

Die Bahn als Opfer finanzmarktgetriebener Globalisierung

Der Trend zur Privatisierung unserer Gemeingüter, in den sich auch die Verschleuderung der Bahn einreicht, lässt sich nur vor dem Hintergrund der finanzmarktgetriebenen Globalisierung verstehen. Mit der Deregulierung und Liberalisierung der Weltwirtschaft steigt die Konzentration des gesellschaftlichen Reichtums in den Händen weniger überproportional an. Die wachsende Zahl der Reichen und Super-Reichen sucht in der globalen Ökonomie nach immer neuen Möglichkeiten, ihr Geld „wachsen zu lassen“ und ihren Reichtum zu vermehren. Mit der Macht institutioneller Anleger auf den Finanzmärkten (zum Beispiel durch Hedge- und Rentenfonds) drängen sie darauf, immer weitere Bereiche des menschlichen Lebens wirtschaftlich zu verwerten. So kommt es, dass Gemeingüter privatisiert, nach ökonomischer Logik umstrukturiert und damit dem Renditezwang unterworfen werden. Wir befinden uns direkt auf dem Weg in eine globale Enteignungsökonomie. Vgl. zum Zusammenhang von Reichtumsverteilung, Finanzmärkten und Globalisierung auch den Leitartikel dieses Readers.

Genau diese Dynamik der finanzmarktgetriebenen Globalisierung steht auch hinter der Privatisierung der Bahn. Es geht darum, weitere Möglichkeiten zur profitablen Investition von Vermögen zu schaffen – und das auch gerne auf Kosten der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen. Die G8 als Herren dieses Systems sind damit mittelbar auch für die Privatisierung der Bahn verantwortlich.

Politik hinter verschlossenen Türen statt demokratischer Kontrolle

Dasselbe System der Herrschaft hinter verschlossenen Türen, das zum Markenzeichen der G8 geworden ist, zeigt sich auch bei der Privatisierung der Bahn. Trotz breiter Ablehnung des Verkaufs in der Bevölkerung¹ werden die Pläne von der Bundesregierung weiter vorangetrieben. Auf deutlich formulierte Kritik selbst aus den Reihen der eigenen Fraktionen reagieren die Privatisierungsbefürworter mit einer Verschärfung des Tempos.

Obwohl keine eingehende Diskussion der Privatisierungspläne in den Fraktionen statt gefunden hatte, nahmen im November 2006 die Spitzen von CDU und SPD in einer kurzfristig anberaumten Bundestagsentscheidung den Kritikern mit einem von oben verordneten Blitz-Kompromiss den Wind aus den Segeln. Dem Verkehrsministerium wurde der Auftrag erteilt, ein Privatisierungsgesetz vorzulegen – ohne jedoch gleichzeitig die Abgeordneten wirklich über eine konkrete Ausgestaltung debattieren und entscheiden zu lassen. Eine Koalition, die von Kanzlerin Merkel und Ministern jener SPD, die vor einem Jahr noch gegen „Heuschrecken“ wettete, über Konzernchef Mehdorn bis hin zu Bahn-Gewerkschaftschef Hansen reicht, will die Bahn-Privatisierung offensichtlich gegen jede Kritik durchpeitschen. Der Ausverkauf der Bahn ist damit ein eindrückliches Beispiel dafür, wie in Zeiten der Globalisierung Konzerne Einfluss auf Politik nehmen und die politischen Eliten ihren neoliberalen Kurs auf undemokratische Weise durchdrücken. Demokratische Willensbildung, die Berücksichtigung der öffentlichen Meinung sowie eine an den Bedürfnissen der Menschen orientierte Verkehrspolitik werden völlig ungeniert als störender Ballast über Bord geworfen.

Privatisierung gegen das Klima

Ein weiterer Aspekt macht den Zusammenhang zwischen Bahn-Privatisierung und Globalisierung deutlich: die Aufheizung des globalen Treibhauses. Die menschengemachte Veränderung des Klimas treibt die globale Schere zwischen Arm und Reich noch weiter auseinander. Während die CO₂-Emissionen als Ursache für das Klimachaos fast zur Hälfte aus den Staaten der G8 kommen, treffen die Folgen des Klimawandels zu allererst die Armen: Unter Unwettern, ansteigenden Meeresspiegeln, Dürren und Überschwemmung leiden vor allem jene Menschen, deren Überleben direkt von ihrer natürlichen Umwelt abhängt – in Afrika sind das 70 Prozent. Der Klimawandel ist damit radikaler Ausdruck globaler Ungleichheit. Um die schlimmsten Folgen eines ungebremsten Klimawandels zu verhindern, muss in den Ländern des Nordens jetzt umgesteuert werden. Und das auch den Verkehr: 2002 kamen in Deutschland 20 Prozent der CO₂-Emissionen aus diesem Sektor. Notwendig wäre eine radikale Umorientierung in der Verkehrspolitik: Weniger Individualverkehr, weniger Schwerlastverkehr auf der Straße, weniger Flugverkehr, statt dessen deutlich mehr Verkehr auf der Schiene. Wie aber soll das gehen, wenn im Zuge des Verkaufs der DB AG die Kontrolle über die Bahn aus der Hand gegeben wird? Für Investoren zählt die kurzfristige Rendite. Dies steht einem wachsenden Anteil der Schiene am Gesamtverkehr in weiten Teilen entgegen. Mit der Privatisierung der Bahn wirft die Bundesregierung damit ohne Not eine entscheidende Möglichkeit, Klimapolitik zu gestalten, den internationalen Finanzmärkten zum Fraß vor.

Gegen G8 und Privatisierung

Es verwundert nicht, dass sich angesichts der gravierenden Folgen eines Ausverkaufs Widerstand formiert. In einem breiten Bündnis mit Verkehrs- und Umweltverbänden und Gewerkschaften protestiert Attac mit Informationen, Veranstaltungen und vielfältigen Aktionen gegen den Verkauf der Bahn. Die Erfahrung zeigt, dass breiter gesellschaftlicher Widerstand erfolgreich sein kann. Denn wo sich deutlicher Protest formiert, lassen sich

Privatisierungsprojekte nicht mehr ohne Weiteres durchpeitschen.

Dies zeigt nicht nur das oben erwähnte Beispiel aus Bolivien – auch in der Bundesrepublik ereignen sich Erfolgsgeschichten: Im November 2006 lehnten siebzig Prozent der FreiburgerInnen den Verkauf kommunaler Wohnungen in einem Volksentscheid ab. Interessanterweise haben manche Kommunen mittlerweile ebenfalls dazu gelernt und gehen einen umgekehrten Weg: Sie kaufen zum Beispiel privatisierte Müllentsorgungsunternehmen zurück und beschäftigen die dort angestellten Arbeiter wieder zu Tarif- anstatt zu Dumpinglöhnen. Das entlastet an anderer Stelle die kommunalen Budgets, die dann nicht mehr dazu herangezogen werden können, über Wohngeld und andere Unterstützungsleistungen die unterbezahlten Menschen mit zu finanzieren. Denn die Gleichung „privat gleich besser und billiger“ entpuppt sich in der Realität häufig als Milchmädchenrechnung.

Auch ein Scheitern der Bahnprivatisierung ist aufgrund des gesellschaftlichen Widerstandes nicht mehr auszuschließen. Weiten sich die Proteste aus, hätte das eine deutliche Signalwirkung für Privatisierungen in Deutschland und in der EU und würde den Neoliberalen die Suppe gehörig versalzen. Der Protest gegen den Ausverkauf der Bahn ist damit gleichzeitig ein Zeichen gegen Globalisierung und G8.

Anmerkungen

Kampagne gegen die Privatisierung der Bahn: www.bahn-fuer-alle.de, getragen von Attac, ROBIN WOOD, BUND, Bahn von unten und anderen.

„Der Staat entmachtet sich selbst“ – Interview mit Werner Rügemer, <http://www.heise.de/tp/r4/artikel/22/22880/1.html>

Winfried Wolf: In den letzten Zügen. Attac-Basistext Nr. 22.

P. Hauschild u.a.: Privatisierung: Wahn und Wirklichkeit. Attac-Basistext Nr. 9.

Thomas Fritz / Uwe Hoering: Wasser ist zum Kämpfen da! Attac-Basistext Nr. 13.

¹ Nach einer vom Kampagnenbündnis „Bahn für Alle“ (Attac und sieben weitere Organisationen) in Auftrag gegebenen FORSA-Umfrage sind 70 Prozent der BundesbürgerInnen gegen eine Privatisierung.