



# 2017/30 Inland

<https://jungle.world/artikel/2017/30/der-ausverkauf-kommt-teuer-zu-stehen>

**Die Privatisierung von öffentlicher Infrastruktur nützt nur den Investoren**

## **Der Ausverkauf kommt teuer zu stehen**

Von **Tim Engartner**

**Nach 35 Jahren Privatisierungspolitik in Deutschland zeigt sich immer deutlicher, dass dadurch die öffentliche Infrastruktur immer schlechter und zugleich teurer wird.**

Im (Irr-)Glauben daran, dass Privatisierungen Dienstleistungen grundsätzlich besser, billiger und bürgernäher machen, gibt der Staat immer mehr Aufgaben ab. Jüngstes Beispiel ist die im Mai von Bundestag und Bundesrat beschlossene Gründung einer privatrechtlich organisierten Infrastrukturgesellschaft, mit der die Bundesregierung auch beim Autobahnaus- und -neubau auf das vermeintliche Allheilmittel Privatisierung setzt. Wie schon bei der Bahn, der Post und der Telekom entmachtet sich der Staat selbst und setzt die Gewinn- an die Stelle der Gemeinwohlorientierung. Angesichts klammer kommunaler Kassen verfolgen auch Städte und Gemeinden den Kurs der »Entstaatlichung«. Privatunternehmen bauen, renovieren und betreiben inzwischen in nahezu allen Großstädten Schulen. Immer mehr kommunale Krankenhäuser werden an private Klinikbetreiber verkauft. Bei jedem zweiten Haushalt wird der Müll inzwischen von einem privaten Branchenriesen wie Remondis und Sulo entsorgt. Und zahlreiche Städte und Gemeinden folgen dem Beispiel Dresdens, das 2006 den gesamten kommunalen Wohnungsbestand veräußerte.

Auf Bundesebene hat die Privatisierungspolitik schon längst zu sichtbar negativen Konsequenzen geführt, wie das Beispiel der 1994 formell privatisierten Deutschen Bahn zeigt: Fahrpreiserhöhungen, Bahnhofsschließungen, Lok- und Oberleitungsschäden, Weichen- und Signalstörungen, Verzögerungen im Betriebsablauf – immer wieder gibt es gravierende Einschränkungen. Als internationaler Mobilitäts- und Logistikkonzern konzentriert sich das »Unternehmen Zukunft« (Eigenwerbung) längst auf Frachttransporte zwischen Dallas, Delhi und Den Haag statt auf die Fahrgastbeförderung zwischen Delmenhorst, Dinslaken und Düren. Beinahe zwei Drittel seines Umsatzes erzielt der einst größte Arbeitgeber der Bundesrepublik inzwischen mit bahnfremden Dienstleistungen. Als sogenannter Global Player vernachlässigt das Unternehmen den inländischen Schienenverkehr und setzt stattdessen auf profitable Logistikunternehmen (Bax Global), LKW-Speditionen (Stinnes), Fuhrparks (Bundeswehr) oder den Ausbau des Schienenverkehrs in Indien und Saudi-Arabien. Eine der für Reisende sicht- und spürbaren Folge sind die 8 000 Stunden Verspätung, die die Deutsche Bahn jeden Tag einfährt.

Auch die Deutsche Post pflegt seit dem Jahr 2000 ihren Börsenkurs statt ihre Kunden und Beschäftigten. Um die »Aktie Gelb« attraktiv zu machen, wurden Tausende

sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse durch 450-Euro-Jobs ersetzt, während sich der Vorstandsvorsitzende Frank Appel im vergangenen Jahr über Bezüge von knapp zehn Millionen Euro freuen durfte. Wie die Konkurrenten UPS, DPD und Hermes delegiert auch das seit 2002 zur Deutschen Post AG zählende Logistikunternehmen DHL Risiko und Kostendruck an Subunternehmer. Und wie bei der Deutschen Bahn brachte der Wandel der Deutschen Post AG zum global agierenden Konzern eine Vernachlässigung des Heimatmarktes mit sich: Weniger Briefkästen, eingeschränkte Leerungen der Briefkästen, ausgedünnte Zustellungsintervalle bei Privathaushalten, geschlossene Postämter und gestiegene Verlustquoten bei Brief- und Paketsendungen zeugen davon.

Trotz seiner wirtschafts- und sozialpolitischen Schattenseiten scheint der Nimbus des Neoliberalismus ungebrochen. Seit Beginn der Kanzlerschaft Helmut Kohls (CDU) im Jahr 1982 trennte sich allein der Bund von rund 90 Prozent seiner staatlichen Beteiligungen. Und obwohl die Staatsquote immer weiter sinkt, kann von der in Aussicht gestellten Entlastung der öffentlichen Haushalte keine Rede sein – jedenfalls dann nicht, wenn man die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung zugrunde legt.

So wurde durch die Privatisierung der öffentlichen Infrastruktureinrichtungen allein in den vergangenen zwei Jahrzehnten rund 1,2 Millionen Arbeitsverhältnissen die Grundlage entzogen. Und wer will leugnen, dass die explodierten Energiekosten nicht zuletzt das Ergebnis der Privatisierungen im Energiesektor sind? Dessen Monopolisierung durch die privatwirtschaftlichen Unternehmen RWE, Eon, EnBW und Vattenfall wird zwar angesichts der exorbitanten Preissteigerungen inzwischen durchaus problematisiert, grundsätzliche Zweifel an der Privatisierungspolitik vernimmt man hingegen kaum.

Bildung kann sich in der von Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) proklamierten »Bildungsrepublik« schon jetzt nicht mehr jeder leisten – und trotzdem wächst die Zahl der privaten und damit gebührenpflichtigen Kindertagesstätten, (Hoch-)Schulen und Nachhilfeinstitute rasant. Preiswerter Wohnraum ist seit der Privatisierung des kommunalen Wohnungsbestandes nicht mehr nur in Hamburg, Köln und München knapp. Auch im lange Zeit günstigen Berlin steigen die Mieten scheinbar unaufhaltsam. Mehr als 1 100 Schwimmbäder wurden in den vergangenen zehn Jahren in Deutschland geschlossen, obwohl privat betriebene »Spaßbäder« mit teils horrenden Eintrittspreisen gerade für finanzschwache Familien keine Alternative bieten. Die mit der Privatisierung der Bundesdruckerei einhergegangene Preisexplosion bei der Ausstellung von Personalausweisen, Reisepässen und Führerscheinen sorgt zwar regelmäßig für Unmut, aber statt auf die Privatisierungspolitik zu schimpfen, verteufeln viele die träge Verwaltung. Und das Wehklagen über das »Unterschichtenfernsehen« von RTL und Sat.1 wäre hinfällig, wenn die Anfang der achtziger Jahre vom Bertelsmann-Konzern zusammen mit der unionsgeführten Bundesregierung vorangetriebene Privatisierung des Rundfunks unterblieben wäre.

Nach wie vor fehlt bei vielen die Einsicht, dass ein Steuersystem, das Arbeit belastet und Kapital privilegiert, nicht nur die Reichen reicher und die Armen zahlreicher werden lässt, sondern auch den Privatisierungsdruck erhöht. Gerade bei historisch niedrigen Kapitalmarktzinsen wie derzeit suchen die Bezieher hoher Einkünfte nach rentablen Anlagemöglichkeiten, wobei die öffentliche Infrastruktur dafür herausragende Möglichkeiten bietet, weil Bahn-, Flug- und Straßenverkehr ebenso sichere Investitionen wie Wasser-, Klär- und Elektrizitätswerke sind. Dabei müsste bei niedrigen Zinsen wie derzeit der Staat selbst dringend mehr investieren – schon allein, weil die

Kommunen, die Länder und der Bund die für den Bau von Schulen, Rathäusern und Fernstraßen benötigten Kredite wesentlich günstiger aufnehmen können als Privatunternehmen.

Die chronische Unterfinanzierung der Gebietskörperschaften könnte gelindert werden, wenn man zu den Steuersätzen von 1998, das heißt dem Ende der Ära Kohl, zurückkehren würde. Rund 50 Milliarden Euro mehr würden jedes Jahr in die öffentlichen Kassen gespült. Überdies könnte die Erbschaftssteuer, die derzeit weniger als ein Prozent der Steuereinnahmen bringt, angehoben werden. Und schließlich müssten auch international tätige Großunternehmen wie Amazon, Apple, Facebook oder Ikea zur Steuerkasse gebeten werden. Mit höheren Einnahmen wären auch Städte und Gemeinden wieder in der Lage, ihre Wasser- und Stromversorgung zurückzukaufen oder ihre Infrastruktur instand zu setzen. Merkllich gelindert würde der Privatisierungsdruck zudem durch eine Aufhebung der seit 2016 auf Bundes- und ab 2020 auch auf Länderebene geltenden sogenannten Schuldenbremse.