
Staat im Ausverkauf

Rezension von: Tim Engartner, Staat im Ausverkauf. Privatisierung in Deutschland, Campus, Frankfurt am Main/New York, 268 Seiten, broschiert, € 23,80; ISBN 978-3-593-50612-8.

Dass auch „dieses Buch die Privatisierung nicht stoppen wird“, ist wohl die ernüchterndste Eingangsthese im neuesten Werk von Tim Engartner, Professor für Sozialwissenschaften an der Goethe-Universität in Frankfurt am Main. Anschaulich erörtert wird diese These anhand des finanziellen und personellen Übergewichts der Lobbyisten des freien Marktes und anhand deren simplen, aber erfolgreichen Strategien zur Unterwanderung der staatlichen Institutionen in Deutschland.

Die besonderen Stärken des Bandes liegen in der Vielfalt der Branchenuntersuchungen und in der Vielfalt der dargestellten Lobbyingstrategien. Vereint sind die Strategien, so der Autor, in ihrem Ziel, öffentliches Eigentum in privates zu verwandeln und den Einfluss des Staates zugunsten einer Wirtschaftsverfassung zu minimieren. Die Öffentlichkeit und die Politik lassen Privatisierungen demnach zu, obwohl die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Verbesserungen für KundInnen oder SteuerzahlerInnen nicht eintreten. Am Ende sind steigende Kosten und der Ausschluss von NutzerInnen festzustellen.

Engartner gliedert das Buch in Branchenanalysen, wobei die Bereiche Bildung, Verkehr, Sicherheit, kommunale Dienste, Altersvorsorge und Gesundheit einer Analyse unterzogen werden. Der Autor fokussiert auf volkswirt-

schaftliche und verteilungspolitische Effekte, etwaige betriebswirtschaftliche Auswirkungen werden ausgeklammert.

So unterschiedlich die Branchen sind, so unterschiedlich sind die Auswirkungen. Von stillgelegten Bahnhöfen, teuren Tickets, Altersarmut, Lohn- und Sozialdumping bis hin zur Privatisierung von Staatsaufgaben reicht dabei das Spektrum der Analyse. Atypisch in der Analyse ist das Kapitel über das Bildungssystem, da es zusätzlich Einblicke über die intensiven Versuche der Verfechter der Markdoktrin im Bereich der Meinungsbildung gewährt.

Freie Lehre?

Um den Neoliberalismus – entgegen aller sachlichen Befunde – als einzige Alternative für eine Wohlstandsoptimierung darstellen zu können, werden schon frühzeitig, so Engartner, Maßnahmen gesetzt: in Schulen, Kindergärten und auf Universitäten. Inhaltlich mischen, nicht zuletzt unter dem Schlagwort „Bildungspartnerschaft“, Privatunternehmen bei vielen Bildungseinrichtungen mit. Es werden Mitarbeiter als Experten in Schulen geschickt, Materialien verteilt oder als *Download* beworben. Das führt dazu, so der Autor weiter, dass Finanzkonzerne, fast ohne staatliche Qualitätskontrolle, den Jüngsten den freien Markt, Autohersteller den Klimaschutz und die Lebensmittelindustrie die Ernährungspyramide erläutern. Mitunter werden bereits Zwölfjährige darüber informiert, wie sie bei Finanzanlagen eine Risikodiversifikation durchführen und wie sie privat für das Alter vorsorgen können. Selbst die liberalsten Auslegungen sickern derart ins Klassenzimmer.

SchülerInnen lernen im „Das kleine 1x1 der Marktwirtschaft“ der „Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft“, dass der Artikel 14 des Grundgesetzes, wonach Eigentum verpflichtet und sein Gebrauch zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen soll, zwar „zugegeben [...] gut gemeint sei“, es aber „nun wirklich nicht von einer freiheitlichen Wirtschaftsverfassung zeugt“. Gleichmaßen wird festgehalten, dass „Deutschland gerade deshalb aus den Fugen gerät, weil wir [...] krampfhaft versuchen, die Schicksale von 80 Millionen Menschen in ein einziges, nämlich das vom Staat vorgegebene Korsett zu zwängen.“ Wirtschaftsliberale Denkschule wird derart als suggestiver Unterrichtsinhalt dargeboten.

Die Zahl der privaten Träger und Erhalter von Bildungseinrichtungen wächst stetig. Mittlerweile ist jede Zehnte der insgesamt 34.000 allgemeinbildenden Schulen unter in privater Trägerschaft. Durch das Verdrängen des Staates wird nicht nur schon bei SchülerInnen der Nährboden für eine wirtschaftsliberale Denkweise aufbereitet, auch verteilungspolitisch zeigen die Privatisierungen Auswirkungen. Trotz des sogenannten Sondereisverbotes werden SchülerInnen bei der Schuleinschreibung selektiert. Ein höherer Prozentsatz von Kindern, deren Eltern überdurchschnittlich viel verdienen, geht auf Privatschulen. Gleiches gilt bei Eltern, die einen höheren Bildungsabschluss haben. Auch mit der Standortwahl und der Höhe des Schulgeldes fördern Privatschulen die Homogenität der Schülerschaft. Die Aufgaben der Inklusion und Integration bleiben dabei dem staatlichen Bildungssystem überlassen.

In einem weit größeren Ausmaß geschieht der liberale und privatisie-

rungsfreudige „Wissenstransfer“ in den Hochschulen. Durch Konzerne finanzierte Lehrstühle, zur Verfügung gestellte Forschungs- und Drittmittel sowie das Besetzen der Hochschulräte wird die Freiheit der Wissenschaft und Lehre zunehmend in Frage gestellt. Hochschulen, die nicht bereit sind, auf das von der Wirtschaft geforderte Wissen zu fokussieren, geraten in immer deutlichere Finanzierungsnöte.

Dies ist insofern von hoher Relevanz, als der (intellektuelle) Gegenpol zur Doktrin des Marktes ausgehungert wird. Das äußert sich in einem Überhang an Studien von diversen Sachverständigen, Beiräten, Experten, Hochschulen, Stiftungen und *think tanks*, die versuchen die Privatisierungsvorhaben auf ein vermeintlich belastbares Fundament zu stellen. Bei diesen Untersuchungen nehmen finanzstarke Unternehmensstiftungen, wie etwa die Bertelsmann Stiftung, maßgeblichen Einfluss. Dabei lässt die wissenschaftliche Güte genau dieser Studien, so der Autor, oft zu wünschen übrig.

Dieselbe Strategie wird auch beim Unterwandern weiterer staatlicher Institutionen, insbesondere den politischen, angewandt. Lukrative Nebentätigkeiten bzw. Beratungshonorare für Entscheidungsträger gehören ebenso zur Vorgehensweise, so Engartner, wie Gesetzestexte, die von Anwaltskanzleien oder von strategisch platzierten Leihbeamten ausgearbeitet werden. Gewerkschaften, NROs, KonsumentInnen- und VerbraucherInnenorganisationen können dabei ebensowenig finanziell oder personell mithalten wie die öffentliche Hand.

Dieser Notstand erleichtert die Verbreitung der Marktdoktrin als Voraussetzung für eine materielle Privatisie-

rung von Volksvermögen. Die in der Publikation enthaltenen Branchenuntersuchungen geben dabei ein gutes, zum Teil auch erschreckendes Bild vom Grad der Durchdringung der Ökonomisierung der Daseinsvorsorge wieder.

Privatisierungsfiasko

Das Beispiel Deutsche Bahn (DB) zeigt eindeutig, dass sich der Konzern von der Staatsaufgabe, dem Sicherstellen der Mobilität für die Gesamtbevölkerung, entfernt. Obwohl die Bankenkrise 2008 den geplanten Börsengang verhindert hat, sind die Auswirkungen jetzt noch spürbar. Statt den Unternehmensschwerpunkt auf Züge für PendlerInnen und SchülerInnen zu legen – das sind die HauptkundInnen der Bahn –, agiert die DB als weltumspannender Logistikkonzern mit waghalsigen Zukäufen. Die Gewinne der DB werden von den 7,5 Mrd. Euro teuren Akquirierungen im Güter- und Personenverkehr aufgefressen. Das Ergebnis sind verspätete Züge, geschlossene Bahnhöfe, eingestellte Linien, teurere Fahrkarten, verkommen-Infrastruktur und sogar Mängel bei der Bahnsicherheit.

Dennoch wird die Liberalisierung weiter vorangetrieben, und dies, obwohl noch stärker liberalisierte Länder (etwa Großbritannien) vor einem noch größeren Privatisierungsfiasko und Milliardendebakel stehen. Katastrophale Unfälle, Insolvenz des Infrastrukturbetreibers (inklusive teurer Wiederverstaatlichung), Milliardenaufwände für „Berater“, explodierende Fahrkartenpreise, enorme Profite und Managerboni bei den (neuen) Betreibergesellschaften zulasten der KundInnen und der Beschäftigten sind das Ergeb-

nis der Zerschlagung von British Rail. Von echtem Wettbewerb kann in Großbritannien schon längst keine Rede mehr sein, vielmehr bilden sich Gebietsmonopole. Laut Engartner kommen mehrere Kostenrechnungen zu dem Schluss, „dass eine Umstrukturierung und Sanierung der Staatsbahn durch die öffentliche Hand bedeutend preiswerter gewesen wäre. Schließlich wurde der britische Haushalt mit den Kosten für die Rückübernahme der Infrastruktur von Railtrack mit 500 Mrd. Pfund Sterling belastet“.

In jenen Ländern, wo die Politik statt auf Liberalisierung auf staatliche Lenkung, KundInnenwünsche und Kooperation setzt, ist der Bahnbetrieb klar effektiver und effizienter. So fahren in der Schweiz relativ weitaus mehr Personen mit der Bahn und kostet diese insgesamt bedeutend weniger als jene in Deutschland. Während in Deutschland jeder zurückgelegte Tonnen- und Personenkilometer mit 7 Cent unterstützt wird, sind es in der Schweiz nur 2,4 Cent. Nicht minder verantwortlich für den Erfolg der Schweizer Bahn ist deren Infrastruktur und Bahnstrategie. Strecken- und Bahnhofsschließungen, wie etwa in Deutschland, sind in der Eidgenossenschaft unbekannt. Vielmehr genießt der Regionalverkehr hohe Priorität und wird gezielt gefördert. Auf diese Weise ist keine Börsen-, sondern eine Bürger- und Flächenbahn entstanden.

Rendite für Konzerne statt Rente im Alter

Anhand der sogenannten „Riesterrente“, einer staatlich subventionierten Zusatzversicherung zur bestehenden Altersvorsorge, erläutert Engartner, dass Privatisierungen der Gesund-

heits- und Altersvorsorge zu einem verteilungspolitischen Desaster führen. Statt einer Rente und Absicherung für alle führt sie lediglich zu einer Rendite für wenige. Erfolgreich wurde von Unternehmen und Verbänden der Banken- und Versicherungsbranche darauf hingearbeitet, die staatliche Versorgung zurückzufahren und stattdessen die Unternehmen zum Zug kommen zu lassen.

Think tanks platzierten dabei „wissenschaftliche“ Prognosen, in denen sie die staatliche Umlagenfinanzierung schlecht- und das privatwirtschaftlich organisierte Kapitaldeckungssystem schönredeten. Bei diesen *think tanks*, wie dem „Deutschen Institut für Altersvorsorge“ oder der „Initiative neue Marktwirtschaft“, handelt es sich um Vereinigungen, die allesamt am Tropf der Deutschen Bank oder ähnlichen Kapitalverwertern hängen.

Finanzielle Verflechtungen der Politik mit den privaten Rentenunternehmen trugen ebenso dazu bei, Einschnitte bei der staatlichen Altersvorsorge durchzusetzen. Dies selbst dann, wenn simpelste Gegendarstellungen zu dem Schluss kamen, dass die Prognosen über einen Zeitraum von 50 (!) Jahren unhaltbar und dass die Produkte eine miserable Rendite aufweisen. Eine 35-jährige Frau, die im Alter über ihre eigenen eingezahlten Beiträge und staatlichen Zulagen hinaus noch die Inflation ausgleichen und eine bescheidene Rendite von 2,5 Prozent erhalten möchte, müsste demzufolge das geradezu biblische Alter von 109 Jahren erreichen. Bei einer derzeitigen statistischen Lebenserwartung von 88 Jahren für Frauen erscheint dies eher unrealistisch.

Wie bei allen Privatisierungen, so Engartner, stehen den Rentenverlie-

tern auch Gewinner gegenüber. Mehr als 16 Millionen private Rentenverträge wurden abgeschlossen. Der Gesamtumsatz der Versicherungsbranche stieg, nicht zuletzt wegen der staatlichen Förderung, zwischen 2009 und 2015 um 400 Mio. Euro auf 1,4 Mrd. Euro an.

Postraub und kommunale Dienste

Die vom Autor als „Postraub“ bezeichnete Privatisierung der Deutschen Post zeigt gerade bei der Versorgung, dass staatliche Aufgaben nicht „automatisch“ von Privaten besser erledigt werden können. Die Privatisierung war von einer unglaublichen Schließungswelle zulasten der flächendeckenden Versorgung begleitet. Statt den 29.000 Postfilialen der alten Bundesrepublik (1983) bestehen derzeit nur noch 13.000 private Postagenturen auf dem gesamten Gebiet des vereinigten Deutschland. Von den 3,3 Mrd. D-Mark (1,7 Mrd. Euro), die die Bundespost noch 1987 in den deutschen Bundeshaushalt überwiesen hat, ist nichts übrig geblieben. Übrig bleiben allerdings die Beschäftigten. Lohn- und Sozialdumping, etwa bei den PaketzustellerInnen, sind die unmittelbaren Folgen der Privatisierung. Subunternehmerkonstruktionen führten zu Stundenlöhnen von weniger als 4 Euro. Die Akkordarbeitsschemen für diesen extrem niedrigen Stundenlohn sahen einen – faktisch nicht einhaltbaren – Zeitplan von drei Minuten je Paket vor; dies sowohl im ländlichen Raum als auch in Ballungszentren. Das führte zu einem enormen Druck auf die ZustellerInnen.

Ähnliches ist bei Ausgliederungen von kommunalen Aufgaben festzustellen. Bei ausgegliederten Reinigungs-

diensten (etwa für öffentliche Gebäude) wurde ebenfalls der Druck auf ArbeitnehmerInnen erhöht. Dies äußert sich in einer drastischen Reduktion der Anzahl der Beschäftigten, sinkenden Löhnen und enormem Druck auf die ArbeitnehmerInnen. Oft rechnen sich die Ausgliederungen nicht, zum Teil wird die Gebäudereinigung wieder vollständig rekommunalisiert.

Daseinsvorsorge unter dem Hammer

Engartners Analyse legt den Fokus auf die volkswirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der bisherigen Privatisierungen oder – wie bei der Bahn – die Vorbereitung auf eine ebensolche. Betriebswirtschaftliche Rentabilitätsrechnungen werden gänzlich ausgeklammert und damit auch ein Untersuchungsansatz, der in der Lage wäre, eine Erklärung für die Privatisierungseuphorie zu liefern. Die Analyse ist jedenfalls von der Hypothese getragen, dass betriebsinterne Optimierungen nicht in der Lage sind, die katastrophalen volkswirtschaftlichen und verteilungspolitischen Effekte zu kompensieren.

Alles in allem zeigen die Branchenuntersuchungen, dass Privatisierungen – auch in anderen EU-Ländern – ein wahrer Kostentreiber zulasten der SteuerzahlerInnen, der Beschäftigten, der Daseinsvorsorge und des gesellschaftlichen Zusammenhalts sind. Als primäre Ursache sieht der Autor die Unterfinanzierung des Systems. Es bedarf daher der Einsicht, „dass ein Steuersystem, das Arbeit diskriminiert und

Kapital privilegiert, nicht nur die Kluft zwischen Arm und Reich vertieft, sondern auch den Privatisierungsdruck erhöht“. Keinesfalls sollte daher der Weg weitergegangen werden, über ineffiziente und ineffektive Privatisierungen die Daseinsvorsorge auf „dem Altar des Marktes“ zu opfern.

Gregor Lahounik

Literatur

- Baum, Josef; Litzka, Johann; Weninger-Vycudil, Alfred, Zukunftsfähige Straßeninfrastruktur, Kosten und Lösungen für baufällige Landes- und Gemeindestraßen, in Verkehr und Infrastruktur 58 (2016); online: https://www.arbeiterkammer.at/service/zeitschriftenundstudien/zeitschriften/verkehrundinfrastruktur/Zukunftsfaeilige_Strasseninfrastruktur.html.
- Haidinger, Bettina, Grenzenlose Mobilität – Grenzenlose Ausbeutung, Arbeitsbedingungen in Europas Transportwirtschaft (2016); online: https://www.arbeiterkammer.at/service/zeitschriftenundstudien/zeitschriften/verkehrundinfrastruktur/Grenzenlose_Mobilitaet_-_Grenzenlose_Ausbeutung.html.
- Gütermann, Fjodor, Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich, in Verkehr und Infrastruktur 50 (2013); online: https://wien.arbeiterkammer.at/service/studien/VerkehrundInfrastruktur/Liberalisierung_des_Eisenbahnpersonenverkehrs.html.
- Engartner, Tim, Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik (2008).