

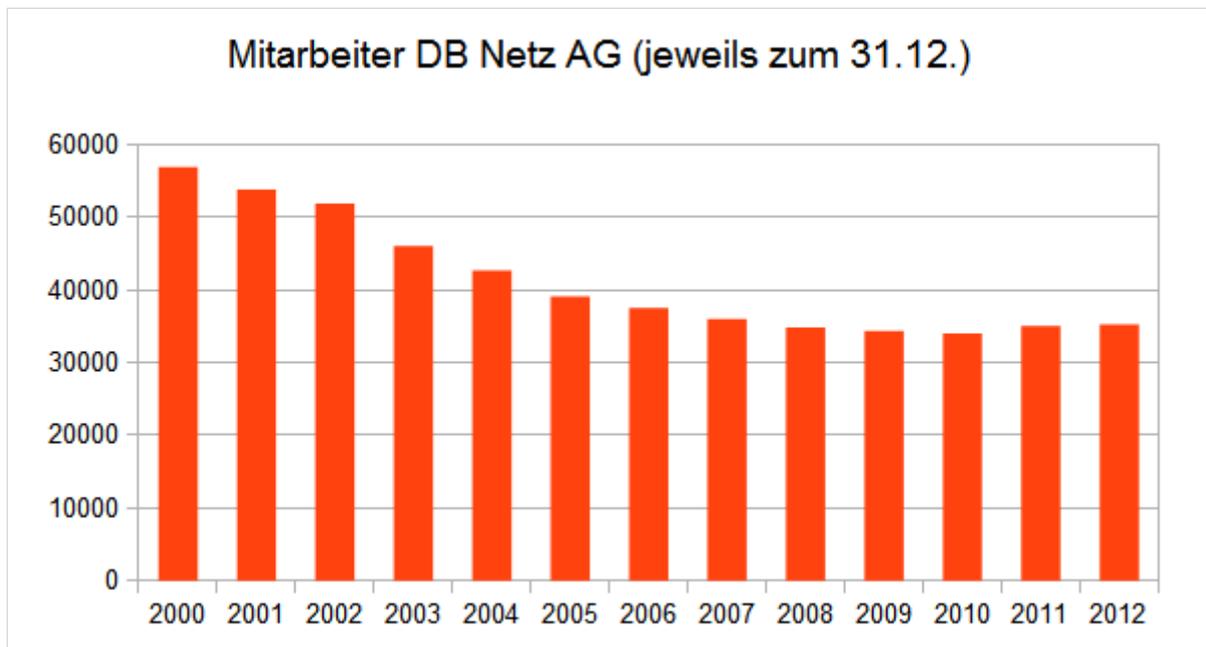
15. August 2013, von Michael Schöfer

Private können es besser

Das stimmt jedoch nicht immer. Beispiel Energieversorger: Die E.ON AG entstand durch die Fusion der staatlichen Energiekonzerne VEBA und VIAG und befindet sich heute überwiegend im Streubesitz privater Anteilseigner. Früher gehörte die Energieversorgung zur Daseinsvorsorge des Staates. Doch nachdem die Energiekonzerne fälschlicherweise jahrzehntelang auf die Kernenergie gesetzt und dabei die Erneuerbaren Energien sträflich vernachlässigt haben, drohen sie nun sogar mit dem Abbau von fossilen Kraftwerken. Angesichts des stark steigenden Angebots an grünem Strom würden sich konventionelle Kraftwerke immer weniger lohnen. Das riecht förmlich nach Sabotage des wegen Fukushima staatlich verordneten Atomausstiegs. Obendrein haben wir allen Grund, uns über die unverschämte Strompreisabzocke der Konzerne zu beklagen. Naturgemäß erwarten private Aktionäre eine möglichst hohe Rendite, Quersubventionierung liegt demzufolge nicht in deren Interesse. Staatliche Energieversorger hingegen könnten sich das leisten und dadurch den Umbau unserer Energieversorgung wesentlich effizienter bewerkstelligen, weil Quersubventionierung in diesem Fall im Interesse der Anteilseigner (= Bürger) liegt. Heute entpuppt sich also die Privatisierung der Energieversorger als kontraproduktiv.

Beispiel Deutsche Bahn: Früher warb die Bahn mit dem Spruch: "Alle reden vom Wetter. Wir nicht.". Damals, in den sechziger Jahren, traf das sogar zu. Heute ist die Bahn aufgrund der moderneren, aber viel anfälligeren Technik durchaus wetterabhängig. Im Winter versinkt die Bahn schon mal im Schneechaos, im Sommer versagen wiederum die Klimaanlageanlagen. Folge: Verspätungen und Ausfälle. Aber den Vogel schießen gewiss die inakzeptablen Zustände im Mainzer Stellwerk ab. Die Deutsche Bahn hat ihren Personalansatz nämlich so auf Kante genäht, dass inzwischen bei Urlaub und zusätzlich auftretender Krankheit der Betrieb kollabiert. Und die Probleme sind keineswegs auf Mainz beschränkt, denn Personalmangel gibt es auch in anderen Stellwerken. "Wir haben bundesweit eine angespannte Situation", gesteht Frank Sennhenn von der DB Netz AG kleinlaut ein. [1]

Ausgelaugt und wütend seien die Fahrdienstleiter, monieren Eisenbahngewerkschafter. Übrigens schon seit langem, aber beim Management der Deutschen Bahn wollte man das bislang nicht hören. Die Interessenvertreter des Bahnpersonals stießen dort vielmehr auf taube Ohren, es musste offenbar - wie so oft - erst etwas Gravierendes passieren. Na ja, und das hat die Bahn jetzt davon. Überraschend kommt das Ganze nicht: Ende 2000 hatte die DB Netz AG noch 56.938 Mitarbeiter [2], Ende 2012 waren es dagegen lediglich 35.249 [3] - eine Reduzierung um satte 38,1 Prozent. Kaum zu glauben: Mehr als ein Drittel weniger Personal in 13 Jahren! Und nun sitzt die Bahn mächtig in der Tinte, aus der sie aber so schnell nicht wieder herauskommt. Management by Chaos.



Nach Ansicht der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG hat die Bahn zu lange darauf gesetzt, dass durch Rationalisierungen und neue Technik der Personalabbau gesteuert werden kann. Es mangle allerdings nicht nur bei den Fahrdienstleitern an Personal, sondern auch bei Lokomotivführern, Zugbegleitern und in den Werkstätten. Die Engpässe in Mainz seien nur "die Spitze des Eisbergs", betont EVG-Chef Alexander Kirchner. [4] Wir erinnern uns: Schäden an Bremszylindern verursachten 2009 in Berlin massive Einschränkungen im S-Bahn-Verkehr, Ursache sollen aufgrund von Rationalisierungsmaßnahmen unzureichend vorgenommene Wartungsarbeiten gewesen sein. Konzernweit seien bis dato acht Millionen Überstunden aufgelaufen, davon eine Million allein bei den rund 12.500 Fahrdienstleitern in den Stellwerken.

Das Personal wird ausgepresst wie eine Zitrone. Doch jetzt gibt die Zitrone zumindest in Mainz keinen Saft mehr her. Und warum das Ganze? Privatisierung! Der ehemalige Bahnchef Harmut Mehdorn hatte den Auftrag, das Schienenunternehmen für den Börsengang fit zu machen. Deshalb wurde an allen Ecken und Enden gespart, aber eben offenbar weit über das erträgliche Maß hinaus. Auszubaden hatten es die Beschäftigten und die Fahrgäste. "1945, bei der letzten vergleichbaren S-Bahn-Krise, verkehrten die Züge bis zum 25. April, wenige Tage vor der Kapitulation, trotz ständiger Luftangriffe und trotz Artilleriebeschuss. Am 25. April 1945 waren 75 Prozent der Wagen wegen der Russen nicht mehr funktionsfähig. Heute sind 70 Prozent der Wagen wegen des Managements nicht mehr funktionsfähig. Das heißt, die Auswirkungen des ehemaligen Bahnchefs Mehdorn auf den Berliner Nahverkehr sind, rein quantitativ, durchaus mit den Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges zu vergleichen. (...) Um die Berliner S-Bahn im April 1945 zum Stehen zu bringen, benötigte die Rote Armee 2,5 Millionen Soldaten, 6000 Panzer, 7500 Flugzeuge und 10 000 Geschütze. Der Bahn ist das Gleiche durch den Einsatz von lediglich vier Managern gelungen", kommentierte der Tagesspiegel das Berliner S-Bahn-Chaos sarkastisch. [5]

Private können's besser? Mitnichten! Früher, als sie noch nicht an die Börse sollte, gehörte die Bahn zur staatlichen Grundversorgung. Heute macht sie jede Menge Negativschlagzeilen, überdies ist das Verreisen mit ihr recht teuer geworden. Nicht umsonst gibt es neuerdings Fernbuslinien, die der Bahn über den Fahrpreis gehörig Konkurrenz machen. Kurioserweise will die Bahn dabei sogar mit eigenen Fernbuslinien mitspielen. Mit dem IC Bus von Nürnberg nach Mannheim für 14 Euro (sofern man die BahnCard 25 besitzt, sind es

nur 10,50 Euro). Mit dem ICE-Zug kostet die Fahrt ohne BahnCard 69 Euro. Von der zuverlässigen und preiswerten Bahn früherer Tage sind wir mittlerweile meilenweit entfernt. Und dass die Bahn in den Bus-Fernverkehr einsteigt, ist im Grunde ein Witz. Ausgerechnet die Bahn, die ursprünglich Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern sollte.

Unternehmen in staatlicher Regie sind nicht per se schlecht, ebenso wenig wie es private sind. Umgekehrt sind Privatunternehmen nicht per se gut. Auf dem Gebiet der Telekommunikation (Telekom, ehemals Deutsche Bundespost) hat die Privatisierung durchaus positive Effekte gehabt. Aber das ist halt nicht immer der Fall. Manchmal wäre es klüger gewesen, von der Privatisierung abzusehen - wie bei den Energieversorgern und der Bahn (die sich wegen des 2011 abgeblasenen Börsengangs zum Glück nach wie vor in Staatsbesitz befindet).

Wenn freilich Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP) behauptet, eine Privatisierung könne der Bahn helfen, die selbst angerichtete Misere zu beseitigen, verkennt er deren Ursache, denn die liegt ja gerade in den Privatisierungsbemühungen der vergangenen Jahre. Beim FDP-Chef ist Ideologie mal wieder Trumpf. Wie üblich ungeachtet aller Fakten. "Der Staat muss sich aus Wirtschaftsunternehmen und Finanzinstituten zurückziehen", lautet Röslers Credo. [6] Manche argumentieren konsequent am eigentlichen Problem vorbei. Aber haben wir von der Partei der Besserverdienenden überhaupt etwas anderes erwartet? Natürlich nicht.

[1] Berliner Zeitung vom 12.08.2013

[2] Deutsche Bahn, Geschäftsbericht 2001, PDF-Datei mit 576 kb

[3] Deutsche Bahn, Geschäftsbericht 2001, PDF-Datei mit 4 MB

[4] Deutschlandradio vom 15.08.2013

[5] Der Tagesspiegel vom 19.07.2009

[6] Süddeutsche vom 25.12.2012