

# „Quo Vadis Privatisierung?!“

## Rekommunalisierung kommunaler Leistungen – Königsweg oder Sackgasse?!



Bild: Jürgen Burmeister

Auf Einladung der Kölner Unternehmensberatung tjm-consulting mobilitätsmanagement fand im Oktober in Berlin die Fachtagung „**Quo Vadis Privatisierung?! – Rekommunalisierung kommunaler Leistungen – Königsweg oder Sackgasse?!**“ statt.

Jobst-Hinrich Ubbelohde vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg berichtete über den neuen Rechtsrahmen – Chancen für den ÖPNV? Die neue Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 räumt den Aufgabenträgern (AT) das Wahlrecht ein, ob sie öffentliche Personenverkehrsdienste selbst erbringen, einen internen Betreiber beauftragen oder im wettbewerblichen Verfahren an einen Dritten vergeben wollen.

Zielsetzung des Landes Brandenburg ist es die hoheitliche Gestaltungsverantwortung möglichst nah am Geschehen, sprich die Zuständigkeit bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, anzusiedeln und eine Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung herzustellen. Ein weiteres Anliegen ist die Entflechtung des Förderdschungels zur Ermöglichung eines flexibleren Mitteleinsatzes. Die AT können somit auf allen Ebenen gestalten, wobei die Privatisierung kommunaler Unternehmen eine wesentliche Prüfoption darstellt, was Ubbelohde an Hand von vier Beispielen belegte.

Dr. Oliver Schwedes vom Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung beim Insti-

tut für Land- und Seeverkehr der Technischen Universität Berlin gab zur weiteren Vertiefung einen wissenschaftlichen Input zum Thema Quo Vadis Privatisierung. Ausgehend von einem treffenden Vergleich zu den Deregulierungstendenzen auf dem Kapitalmarkt und dessen aktuelle Folgen richtete er im Bahn- bzw. ÖPNV-Bereich den Blick auf unsere europäischen Nachbarn Großbritannien und Schweden, um die jeweiligen Effekte bzw. Auswirkungen aufzuzeigen.

Schwedes kommt zu dem Ergebnis, dass sich anhand der Bahnreform gut zeigen lässt, welche negativen Konsequenzen die einseitige Durchsetzung von Wirtschaftsinteressen ergeben und zwar sowohl aus ökonomischer wie auch aus sozialer und ökologischer Sicht. Es gibt somit keine allgemeingültige Lösung und Schwedes plädiert daher für eine differenzierte Betrachtungsweise. Ziel muss somit eine Politisierung der Verkehrspolitik und die Beteiligung der Bevölkerung an verkehrspolitischen Entscheidungen sein.

Jens Gröger, Landesbezirksfachbereichsverkehr der Gewerkschaft ver.di Berlin-Brandenburg, konnte an vielen Beispielen belegen, dass es im ver.di Betreuungsbereich positiv zu nennende Privatisierungen gibt, die überwiegende Mehrheit der Privatisierungen aber zu Einschränkungen bei den Arbeits- und Lebensbedingungen der überwiegenden



Thomas J. Mager,  
tjm-consulting mobilitätsmanagement,  
Köln

Mehrheit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern führte. Da sich Staat und Kommunen seit Jahren aus der öffentlichen Verantwortung herausziehen, werden immer mehr Bereiche der öffentlichen Aufgabenwahrnehmung unter finanzpolitischem Druck auf Private übertragen. Post, Telekommunikation, Verkehrs- und Versorgungsbetriebe und zahlreiche andere Beispiele belegen dies.

Seiner Meinung nach können durch die Rekommunalisierung die Arbeits- und Lebensbedingungen eindeutig verbessert werden, wobei öffentliche Betriebe grundsätzlich nicht besser und nicht schlechter als private Betriebe sind.

Wolfgang Schwenk vom VDV-Hauptstadtbüro in Berlin eröffnete den zweiten Vortragsblock mit der Sichtweise des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Gemäß Schwenk wer-

den die Rahmenbedingungen des ÖPNV in Deutschland durch das Eindringen der Wettbewerber in den ÖPNV Markt und dem Interesse der kommunale Aufgabenträger am Preisvergleich gekennzeichnet, wobei die Gesellschaft steigende Qualität bei sinkendem Preis erwartet. Seit rund 15 Jahren sind unterschiedliche Restrukturierungsmodelle bei deutschen Verkehrsunternehmen (VU) realisiert worden. Neben dem Integrations-, dem Tochter-, dem Konzern- und dem Kooperations- gibt es letztlich noch das Privatisierungsmodell.

Schwenk zieht aus Sicht des VDV abschließend zum Thema Privatisierung folgende Bilanz:

1. Rationalisierungserfolge und offensives Ertragsmanagement führten zu kontinuierlicher Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen.
2. Trotz weitgehend fehlender Ausschreibungen im ÖPNV hat ein „Spirit of Competition“ verbunden mit dem Druck leerer kommunaler Kassen zu bedeutsamen Ergebnisverbesserungen im öffentlichen Verkehr geführt.
3. Privatisierungen im kommunalen Stadtverkehr finden vereinzelt statt.
4. Bei Ausschreibungswettbewerb im SPNV überwiegen private Anbieter (Global Player).

Zum Thema Bahnreform, Wettbewerb und Privatisierung: Erfahrungen aus Sicht der DB berichtete Dr. Markus Pennekamp, Leiter Verkehrspolitik Deutschland der Deutschen Bahn AG. Mit der Bahnreform wurden der unternehmerische und der öffentliche Bereich klar abgegrenzt, wobei der Bund maßgeblich zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur beiträgt. Die Länder bestellen den Schienenpersonennahverkehr bei den Bahnen, der aus Regionalisierungsmitteln des Bundes bezahlt wird. Die Bahnreform ist ein haushaltspolitischer Erfolg gewesen, bei dem die Belastung des Bundeshaushalts zwischen 1994 und heute fast halbiert werden konnte. Aufgrund der globalen Finanzkrise wurde der Börsengang der

DB ML AG für Oktober 2008 abgebrochen, da die Krise auch Spuren bei der DB zeigte, sprich die Verkehrsleistung im Personenverkehr ging leicht, im Güterverkehr deutlich zurück.

Dr. Pennekamp kam abschließend zu dem Fazit, dass sich die Diskussion auf die richtigen Rahmenbedingungen konzentrieren sollte: Effiziente Regulierung vs. Überregulierung und Bürokratieaufbau, unternehmerische Gestaltung vs. Verstaatlichung der Wertschöpfungsverantwortung und reiner Lohnwettbewerb, Gleichbehandlung der Verkehrsträger, bedarfsgerechte Infrastrukturfinanzierung.

Peter Paffhausen, Geschäftsführer der Stadtwerke Potsdam, stellte in seinem Abschlussvortrag die Gründe vor, die aus Sicht der Landeshauptstadt Potsdam (LHP) für eine Teilveräußerung der Wasserbetrieb Potsdam GmbH (WBP) sprachen. Im Vordergrund stand neben der Unterstützung zur Sanierung des städtischen Haushalts die in Aussicht gestellte langfristige Gebührenstabilität für die Bürger. Die Landeshauptstadt hielt 49 % der Gesellschaftsanteile an der WBP und konnte gleichzeitig 167 Millionen Mark dem Haushalt zuführen.

Obwohl die Mehrheit der Gesellschaftsanteile bei der LHP lag, hatte Potsdam keinen bestimmenden Ein-

fluss, da es keinen Aufsichtsrat sondern nur einen Koordinierungsrat ohne wirkliche Kompetenz gab. Am 19. Juni 2000 wurde der Wasserbetrieb wieder zu 100 % zurück in die Stadt geholt und die Public Private Partnership zwischen LHP und Eurawasser vorzeitig beendet. Paffhausen kommt zu dem Schluss, dass es kein einfaches Patentrezept zur Frage Privatisierung oder Rekommunalisierung gibt, es hängt wie oft im Leben vom Einzelfall ab.

Eine von dem freien Journalisten Peter Kolakowski, Journalistenrat Köln, moderierte Podiumsdiskussion mit allen Referenten bildete den Abschluss der Fachtagung. In einem schnellen Schlagabtausch wurden hier noch einmal prägnant alle Vor- und Nachteile, die mit dem Thema Privatisierung verbunden sind, diskutiert. Fragestellungen, wie in Zeiten des Klimawandels umweltpolitische Qualitätsziele des ÖPNV im Ausschreibungswettbewerb Berücksichtigung finden bzw. stärker berücksichtigt werden können, oder in wie weit in Zeiten knapper Finanzmittel die ÖPNV-Versorgung im ländlichen Raum durch Privatisierung und Wettbewerb gefährdet sind oder eventuell sichergestellt werden kann, standen im Mittelpunkt der Diskussion.

**e-mail: [info@tjm-consulting.de](mailto:info@tjm-consulting.de)**



Nach Ansicht des VDV haben Rationalisierungserfolge und offensives Ertragsmanagement zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Verkehrsunternehmen geführt (Bild: ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH).