

Instrumente neoliberaler Politik – EU-Eisenbahn-Großprojekte

Die Verkehrs- und Bahnpolitik der Europäischen Union, die auf Großprojekte, zusammengefasst in den TEN, ist auf Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgerichtet. „TEN“ heißt offiziell „Transnational European Networks“; es könnte auch als „GDP (Great Destructive Projects)“ oder auch als „GOI (Grande Opere Inutili)“ abgekürzt werden.

Einen Hintergrund für diese Orientierung bildet dabei die persönliche Mobilität der Berufspolitiker, der Funktionäre und der Lobbyisten, die die europäische Landkarte gerne in natura an einem Tag überfliegen und durchsausen. Dieser doch sehr spezifischen und vor allem männerdominierten und von Macht durchtränkten Mobilität stelle ich nüchtern die folgenden Grunddaten gegenüber: 90 Prozent aller Eisenbahnfahrten finden im Nahverkehr im Segment bis zu 50 km Entfernung statt. Im reinen Schienenfernverkehr, also nur die Fahrten in IC-, EC- und ICE als Gesamtheit genommen und dabei den Nahverkehr komplett ausgeklammert, liegt die durchschnittliche Reiseweite je Fernverkehrs-Bahnfahrt bei 250 km. Das heißt jedoch: Bei der Masse des Eisenbahnverkehrs, ja selbst beim durchschnittlichen Fernverkehr auf Schienen, sind Hochgeschwindigkeit und Minutenschinderei schlicht und einfach strukturell bedeutungslos. Da kommt es auf ganz andere Qualitäten an: auf Pünktlichkeit, auf Sauberkeit, auf die positive Antwort auf die Frage: „Krieg ich einen Sitzplatz?“, auf gute Anschlüsse und nicht zuletzt auch auf akzeptable Tarife.

Den Hintergrund für die „il grande opere inutili“ bilden die neoliberale Politik des Abbaus des öffentlichen Sektors im allgemeinen und die Privatisierung der Eisenbahnen im besonderen. Diese Zielsetzungen haben eine höchst praktische Bedeutung: Öffentliches Eigentum, vor allem öffentliches Eigentum an Grund und Boden, das meist in vielen Jahrzehnten und im Fall der Eisenbahnen in 180 Jahren angesammelt wurde, wird enteignet und privatisiert.

Bei den Eisenbahnen spielt dabei die EU-Anforderung nach einer Trennung von Infrastruktur und Betrieb eine wichtige Rolle. Die Infrastruktur darf gerne öffentlich bleiben; dann bleiben bei der öffentlichen Hand auch die Kredite hängen, mit denen die Infrastrukturprojekt, einschließlich „il grande opere inutili“, finanziert wurden. Dagegen soll der Betrieb von Eisenbahnen auf diesem öffentlich finanzierten Netz durch private Gesellschaften erfolgen.

Diese Trennung ist in Italien mit einer Infrastrukturgesellschaft, der rete ferroviaria, mit einer noch staatlichen Betreibergesellschaft, der Trenitalia, und mit einer neuen Betreibergesellschaft, auf die ich noch zu sprechen komme, im Bereich des Fernverkehrs deutlich weiter fortgeschritten als in Deutschland. Bei der Deutschen Bahn AG sind DB Netz (= Trassen), DB Station und Service (= Bahnhöfe) und die DB-Gesellschaft für den gesamten Betrieb, DB ML, noch stärker miteinander verbunden; im Schienenpersonenfernverkehr verfügt die DB weiterhin über ein 99-Prozent-Monopol.

Anmerkung: Bei der Deutschen Bahn AG gibt es im Infrastrukturbereich eine Netz AG, eine AG Station und Service (= Bahnhöfe) und eine DB Energie GmbH. Im Fall einer Bahnprivatisierung dürfte es beim aktuellen Stand (nach dem Scheitern der Bahnprivatisierung als integriertem Konzern, wie dies von Hartmut Mehdorn und Wolfgang Tiefensee zwischen 2006 und 2007 betrieben wurde), vor allem um eine Privatisierung des Bahnbetriebs gehen. Dafür gibt es längst weitreichende Vorbereitungen. Bereits Anfang 2008 wurde die DB ML als neue Subholding (unter dem Dach der DB AG) gebildet. Zur DB ML gehören der Schienenpersonennahverkehr (DB Regio), der Personenfernverkehr auf Schienen (DB Fernverkehr), der Schienengüterverkehr (Railion) und die gesamte weltweite Logistik und sonstige Transportaktivitäten (wie sie bei der DB-Tochter Schenker AG zusammengefasst sind).

Dabei sind bei den Bahnen längst bahnfremde und Eisenbahn-feindliche Interessen im Spiel. Bei der Deutschen Bahn AG ist ja das Bahnchef-Trio infernale sattem bekannt: Ich meine die Herrn Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube: Alle drei waren S21-Einpeitscher, alle drei entstammen der Daimler-Airbus-Kaderschmiede. Im jüngst neu debattierten Fall Mappus-Notheis ist im übrigen nicht nur spannend, wie der Morgan Stanley-Deutschland-Boss Notheis die Marionette Mappus via Mails bis in seine Wortwahl auf Pressekonferenzen fernsteuerte. Spannend und in der Öffentlichkeit bisher nicht thematisiert ist auch, dass Notheis und Morgan Stanley von Mehdorn und dem damaligen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee damit beauftragt waren, die Deutsche Bahn AG an die Börse zu bringen.

Anmerkung: Das Projekt eines Bahnbörsengang, das sich die damalige Große Koalition bereits im Koalitionsvertrag von 2005 setzte, wurde vor allem 2006 bis Ende 2007 intensiv betrieben. Es scheiterte am breiten Widerstand vieler Initiativen, in starkem Maß vertreten durch das Bündnis Bahn für Alle (www.bahn-fuer-alle.de), an Entscheidungen des SPD-Parteitag im Oktober 2007 in Hamburg und am Ende auch an der Finanzkrise im Sommer 2008.

Und wie sieht es da in *Italien* aus? Einer der Betreiber der Hochgeschwindigkeitszüge auf der Strecke Milano – Firenze – Roma – Napoli ist die bereits erwähnte Staatsbahn Trenitalia. Es gibt jedoch bereits einen zweiten mächtigen Betreiber, die Gesellschaft Novo Trasporti Viaggiatori (NTV), deren Vorsitzender ein gewisser Luca di Montezemolo ist. Dieser wiederum ist Ferrari-Boss. Er war lange Zeit Chef des Industriellenverbands und maßgeblicher Manager bei Fiat. Das heißt also: Bei dem Projekt der genannten Hochgeschwindigkeitsstrecke und damit auch bei dem Projekt TAV Tunnel Firenze spielen Autoindustrie-Interessen eine maßgebliche Rolle.

Und so wie es in Deutschland bei der DB AG beziehungsweise so wie es in Italien mit der Gesellschaft NTV aussieht, so sieht es auf weltweiter Ebene aus. (Fortune, Nr. 10/2012; 6. August 2012 „Global 500 – The world’s largest corporations“).

Öl- und Automobil-Politik - Korruption ohne Ende

Wenn man hier das erste dreckige Dutzend in der Hitliste durchdekliniert, dann stellt sich heraus: In dieser Zwölfergruppe befinden sich neun Ölkonzerne, ein Autokonzern, ein Energieversorger und ein einziger Konzern, der nicht zur Gruppe Öl-Auto-Energie zählt. Im einzelnen:

Nummer 1 und größter Konzern (nach dem Umsatz) war 2011 Royal Dutch Shell – gleich ÖL

Nummer 2: Exxon Mobil – gleich ÖL;

Platz 3 der Ausreißer: Wal Mart Stores – Einzelhandel

Nummer 4: BP – ÖL

Nummer 5 und 6: Sinopec Group und China National Petroleum – zweimal ÖL

Nummer 7: Stategrid, ein chinesischer Energieversorger

Nummer 8 und 9: Chevron und Conocophilips – zwei weitere US-Ölkonzerne

Nummer 10: Toyota Motors – AUTO

Nummer 11: Total – ein Ölkonzern aus Frankreich und

Nummer 12 Volkswagen.

Anmerkung: Die Liste führt auch die Banken auf. Allerdings sind nur Unternehmen gelistet, die ihre Bilanzen veröffentlichen bzw. die aufgrund ihrer Unternehmensform gezwungen sind, ihre Zahlenwerke publik zu machen. Nicht gelistet sind z.B. der größte Ölkonzern der Welt, Saudi Aramco, und

andere staatliche Ölkonzerne aus Ländern wie Iran, Irak und Russland. Unter Berücksichtigung dieser Unternehmen ist die Ölabhängigkeit der Weltwirtschaft nochmals größer. Auch nicht gelistet ist die neue Welt der Schattenbanken, der Hedge Fonds, die viele Banken und viele Konzerne der Realwirtschaft heute beherrschen. Dazu siehe den Verweis auf Werner Rügemers Studie.

Bei diesen *grande opere inutili* bildet die Veränderung in der Grundstruktur des Kapitalismus seit den 1990er Jahren. Das wachsende Gewicht des Finanzsektors und seit der Bankenkrise 2008 die Dominanz der Finanzinstitute, also der Banken, der Hedge Fonds, der Private Equity-Gesellschaften. Dazu hat Werner Rügemer soeben ein spannendes Buch veröffentlicht (Werner Rügemer, Ratingagenturen, Einblicke in die Kapitalmacht der Gegenwart, Bielefeld 2012, Transcript Verlag Bielefeld, 2012).

Das Hauptgeschäft der Finanzinstitute ist die Kreditvergabe. Besonders große und durchaus auch riskante Kredite bringen am meisten Knete – zumal dann, wenn es staatliche Garantien auf Rückzahlung gibt. Weil dann klar ist, dass Zins und Tilgung gegebenenfalls aus der Bevölkerung via Sparprogramme herausgepresst werden.

Das spielt eine große Rolle bei der griechischen Krise und Tragödie. Die *grande opere inutili* in diesem Land waren die Olympischen Spiele 2004, ein größerer Teil der U-Bahn in Athen, die gigantische Brücke über den Golf von Korinth und jede Menge Rüstungskäufe. Die Folgen: In Griechenland stehen ein halbes Dutzend ungenutzte Großstadien und andere Sportstätten in der Landschaft herum. Teile der U-Bahn wurden nicht komplett fertiggestellt und harren seit vier Jahren der Inbetriebnahme. Die Brücke über den Golf von Korinth wird kaum genutzt, weil eine enorm hohe Mautgebühr verlangt wird. Griechenland verfügt über eine der größten Panzerarmeen Europas; allein 700 Leo-II-Panzer rosten vor sich hin.

Anmerkung: Ich habe an dieser Stelle in meiner Rede vor Ort gesagt, dass die U-Bahn in Athen als solches zu diesen großen unnützen Werken zählen würde und dass sie als Ganzes nie in Betrieb genommen wurde. Eine Demo-Teilnehmerin (deren Tochter in Athen lebt) verwies mich nach meiner Rede auf meinen Irrtum. Ich habe nachrecherchiert; es verhält sich wie folgt: Tatsächlich geht es um zwei neue, 16 km lange U-Bahn-Linien (Linien 2 und 3) mit sieben U-Bahnhöfen, die bis 2008 neu gebaut, aber nie in Betrieb genommen wurden. Der Grund ist der Siemens-Korruptionsskandal: Als Siemens wegen massiver Schmiergeld-Zahlungen an „Entscheidungsträger“ in Griechenland gerichtlich belangt wurde, stellte der Konzern die Arbeiten an diesen U-Bahn-Linien ein; es fehlt die Signaltechnik. Inzwischen (bis Juli 2012) hat die Athener Regierung unter dem Druck (oder auch: unter dem Diktat) der Troika mit Siemens Frieden geschlossen und auf die bisher erhobenen Forderungen nach massiven Entschädigungszahlungen seitens Siemens verzichtet. Siemens will nun die fehlenden Anlagen installieren... was mit EU-Geldern, die Teil der „Griechenland-Hilfe“ der EU sind, finanziert werden wird.

Das Thema kreditfinanzierte Großprojekte spielt auch eine große Rolle in der neuen Krise in Spanien. Die „*grande opere inutili*“ in diesem Land sind zwei Millionen Häuser und Appartements, die im vergangenen Jahrzehnt hochgezogen wurden, und mehrere Hochgeschwindigkeitsstrecken mit 2500 km Gesamtlänge. Die Folgen sind: Eine Million Häuser stehen komplett leer. Eigentlich könnte man diese dem Millionenheer nordafrikanischer Tagelöhner, die vor allem im Bausektor und in der Landwirtschaft eingesetzt wurden, zur Verfügung stellen. Dann wären diese Häuser wenigstens bewohnt und würden nicht, wie derzeit, zunehmend verfallen. Doch das verstößt natürlich gegen das hehre Prinzip von Privateigentum. Vor allem flüchten derzeit die ehemaligen Flüchtlinge aus Nordafrika ihrerseits aus dem ehemals gelobten Land Spanien mit seiner 20-Prozent-Erwerbslosenquote und 50 Prozent-Jugendarbeitslosigkeit. In Bau befindliche oder beschlossene Hochgeschwindigkeitsstrecken werden ersatzlos gestrichen, so die Verbindun-

gen Madrid – Lissabon und die Verbindung Vigo – Porto. Selbst eine seit einigen Jahren in Betrieb befindliche, neue Hochgeschwindigkeitsstrecke, diejenige zwischen Toledo – Cuence – Albacete wurde aufgegeben.

Dabei stellt man so nebenbei fest, dass in jedem Zug nur zwei bis drei Dutzend Leute saßen.

Anmerkung: Menschen aus Argentinien, die im Gefolge der Krise im La Plata-Staat vor gut einem Jahrzehnt nach Spanien kamen, wandern jetzt wieder nach Argentinien zurück, wo die Wirtschaft relativ gut dasteht – nachdem die Dollarbindung des Peso aufgegeben und die alte Währung Peso deutlich abgewertet wurde – genau das, was die Euro-Peripherie-Länder Griechenland, Portugal, Spanien Irland und Italien seit der Euro-Einführung nicht mehr machen können. In Portugal ist es noch grotesker: Mehrere zehntausend Portugiesinnen und Portugiesen sind inzwischen in die alten Kolonien Portugals, nach Guinea, Mozambique und Angola ausgewandert, weil die Wirtschaft dort teilweise besser als in Portugal dasteht.

In Italien gibt es neben dem genannten TAV Tunnel in Florenz als festen Bestandteil der grande opere inutili vor allem das Hochgeschwindigkeitsprojekt Turin – Lyon mit dem strategisch entscheidenden und ähnlich lang wie S21 bekämpften Teilstück im Val di Susa. Italien steht am Rande einer Krise, wie sie Griechenland seit drei Jahren und wie sie Spanien seit einem Jahr erlebt. Dabei wird die Krise in Italien von besonderer Bedeutung sein: Einmal weil Italien die drittgrößte Ökonomie in der EU ist – nochmals deutlich schwergewichtiger wie die spanische Ökonomie, die ja bereits die EU-Rettungsschirme latent überfordert. Zum anderen weil Italien bereits seit mehr als einem Jahrzehnt eine Staatsschuld hat, die höher als das Bruttoinlandsprodukts ist (und zwischen 105 und 115 % des BIP pendelt).

Spanien hatte am Beginn der Krise, im Jahr 2008, eine Staatsschuld, die nur 40 Prozent des BIP entsprach. Noch 2011 hatte das Land eine Staatsschuld, die nur 70 Prozent des BIP entsprach. Dennoch rückte Spanien ins Zentrum der internationalen Spekulation und erlebt inzwischen eine katastrophale Krise. Das wird in Italien ziemlich sicher in ähnlicher Weise erfolgen. Wenn in dieser Situation in Italien die Politik der Berlusconi-Ära mit den grande opere inutili fortgesetzt wird, wenn auf diese Weise die Staatsschuld weiter steigt, wenn irgendwann die Troika in Rom aufschlägt und dann die Schulden, die bei der Staatsbahn FS und die bei der Infrastrukturgesellschaft rete ferroviaria lagern zur offiziell ausgewiesenen Staatsschuld hinzuaddiert werden ..., dann wird das die Krise beschleunigen. Monti & Co. vollführen hier einen Tanz auf dem Vulkan.

Baden-Württemberg wird nicht verschont

Spanien und Italien hatten noch vor drei Jahren das zweitbeste Rating, das die Agenturen Moodys, Standard & Poors und Fitch zu vergeben haben. Das heißt: Diese Länder galten als solide, als „investment grade“: Staatsanleihen und andere Wertpapiere wurden Gott & der Welt zum Kauf empfohlen.

Irland hatte noch vor drei Jahren ein „triple A“-Rating („AAA“). Das ist die beste Rating-Note, die die Agenturen vergeben können. Das Land wurde lange Zeit als „keltischer Tiger“ bezeichnet.

Anmerkung: Die Bezeichnung „Tigerstaat“ bekam allerdings 1997/98 „a G’schmäckle“, weil in diesen Jahren die asiatischen „Tigerstaaten“ (u.a. Thailand, Philippinen, Südkorea) von einer extremen Finanzkrise erfasst wurden. Glücklicherweise hatten diese damals keine einheitliche Währung. Die nationalen Währungen wurden massiv abgewertet.

Inzwischen haben die Wertpapiere von Irland und Spanien Ramschniveau; diejenigen von Italien gelten als unsicher, als riskant – mit „Ausblick: negativ“.

Deutschland hat einen aufgehäuften Berg öffentlicher Schulden, der bereits 80 Prozent des Bruttoinlandsprodukts entspricht. Vor Beginn der Krise, 2008, lag der Schuldenstand bei 66 Prozent.

Das Maximum dessen, was der Maastricht-Vertrag aus dem Jahr 1992 erlaubt, sind 60 Prozent. Selbst der EU-Musterknabe überzieht also kräftig.

Die Deutsche Bahn AG startete Anfang 1994 mit Null Schulden; die Altschulden von Bundesbahn und Reichsbahn hatte damals der Staat übernommen. Inzwischen ist die DB AG bereits mit 18 Milliarden Euro verschuldet. Damit häufte die Bahn in 19 Jahren einen Schuldenberg auf, der demjenigen entspricht, den die Deutsche Bundesbahn im Zeitraum 1949 bis 1989, also in knapp vierzig Jahren akkumuliert hatte.

Das sind bereits erhebliche Finanz-Hypotheken. Diese werden durch die Mithaftung Deutschlands für die diversen Rettungsschirme massiv gesteigert werden. Dabei ist Deutschland inzwischen die entscheidende Garantiemacht für diese Rettungsschirme (die sich dann, wenn Italien von der Krise erfasst werden wird, als Rettungs-Knirpse erweisen werden).

Vor allem droht Deutschland eine *neue Krise der Realwirtschaft*. Die deutsche Ökonomie ist enorm exportabhängig, doppelt so stark vom Welthandel abhängig wie die französische oder die italienische. Der gesamte Euroraum befindet sich seit Ende 2011 in einer neuen realwirtschaftlichen Krise. Die Sparprogramme, die in Griechenland, Irland, Portugal, Spanien und Spanien exekutiert werden, tragen dazu bei: Wir erleben derzeit einen sich selbst verstärkenden Abschwung. Im Euroraum haben wir also bereits den berüchtigten „double dip“ – auf die Krise 2008-2009 folgt – unterbrochen von einer bescheidenen Erholungsphase 2010/2011 – eine neue Krise. Ein Einbruch der Konjunktur zeichnet sich auch in den USA für Herbst 2012 ab. Und in China verlangsamten sich seit Mitte 2012 zumindest die Wachstumsraten. Das sind deutlich kritische Rahmenbedingungen.

Bei Beginn der neuen Krise, 2007/2008, hatten die Staaten noch erhebliche finanzielle Spielräume. Diese nutzten sie, um mit mehr als einer Billion US-Dollar die Banken in Nordamerika und Europa zu stützen und gleichzeitig das eine und andere Konjunkturprogramm aufzulegen. Stichwort:

Abwrackprämien. Die Banken nahmen die großzügige Steuergeld-Schenkung dankend an und sahen in dieser einen Hinweis dafür, dass sie weitermachen dürften wie bisher.

Die Folge: Diese drehen erneut ihre Spekulations-Riesenräder – mit nicht berechenbaren Folgen für die Weltwirtschaft. Wenn nun tatsächlich eine neue Krise – im Finanzsektor, an den Börsen und vor allem auch in der sogenannten Realwirtschaft - kommt, dann gibt es zumindest aus kapitalistischer Sicht keinen Spielraum mehr für Konjunkturprogramme, nicht mehr die Möglichkeit für ein keynesianisches Gegensteuern.

Anmerkung: Natürlich gibt es in Wirklichkeit weiterhin erhebliche Spielräume, wie diese Verschuldung auf sozial vertretbare Weise reduziert oder gar auf Null gebracht werden könnte. Das bekannte Geldvermögen der rund 700.000 deutschen Dollar-Millionäre – das sind Leute, mit mehr als einer Million US-Dollar Geldvermögen (den Immobilienbesitz noch nicht mit einbezogen!) liegt bei rund 3,9 Billionen US-Dollar und ist fast doppelt so hoch wie alle öffentlichen Schulden Deutschlands (die 2,3 Billionen US-Dollar betragen). Dasselbe gilt für die internationale Ebene:

Die bekannten Geldvermögen der 12 Millionen Dollar-Millionäre, die es auf der Welt gibt, betragen 98 Billionen US-Dollar; sie sind ebenfalls gut doppelt so groß wie alle öffentlichen Schulden, die es in der Welt gibt (41 Billionen US-Dollar). Warum also nicht ein klitzekleines einziges Mal die Vermögen all dieser Millionäre mit 50 Prozent besteuern? Dann wären alle öffentlichen Schulden getilgt ... und diese Herren (und die paar wenigen Damen in dieser Gruppe) wären dann eben anstelle von Euro und Dollar-Millionären nur noch DM-Millionäre. Das mag wie eine etwas naive Rechnung erscheinen; sie drückt aber aus, dass das fatalistische Gerede von der „Staatenkrise“ einfach Unsinn bzw. allein Ergebnis einer krass ungerechten Verteilung ist. Im übrigen gibt es natürlich Dutzende andere Möglichkeiten, die Staatsschulden durch Besteuern der Reichen und vor allem auch: durch eine Streichung aller „grande opere inutili“ schlagartig zu reduzieren. Ausführlich dazu: Winfried Wolf „Es gibt keine Schuldenkrise. Es gibt eine Krise der Verteilung“. In: Lunapark21, Heft 16, Winter 2011/2012, S. 2f.

Bereits vor dem Hintergrund dieser sich verallgemeinernden Krise ist deutlich. Die grande opere inutili stehen in diametralem Widerspruch zu diesen Krisentendenzen. Der Druck, sie zu stoppen, wird mit der Krise immer größer.

Literatur: Winfried Wolf, „Die großen unnützen Werke – und unser Engagement für große sinnvolle Projekte“, 133. Montagsdemo, 30.7.2012 auf dem Stuttgarter Marktplatz.
<http://www.bei-abriss-aufstand.de/2012/08/02/rede-winfried-wolf-die-grosen-unnutzenwerke/# more-34565>