



Editorial

Privatisierung und Marktöffnung galten gemeinhin als Erfolgsmodell für Wettbewerb, verbesserte Qualität und sinkende Preise bisher staatlicher Angebote. Der schlanke Staat wollte dem Bürger neue Freiräume zugestehen. Motivierte, nicht mehr gegängelte Mitarbeiter sollten Produktivitätsschübe auslösen und damit Subventionen überflüssig machen. Schon die Privatisierungsdesaster der englischen Eisenbahnen und der kalifornischen Elektrizitätswirtschaft ließen aufhören. Offensichtlich läßt sich der extrem intensive Wettbewerb, der beispielsweise bei der Heimelektronik ein permanentes Überangebot hochwertiger und preisgünstiger Waren erzeugt, nicht problemlos auf andere Sektoren übertragen.

Nicht nur die Transformation der ehemals sozialistischen Staaten zeigt, daß Umbauprozesse schwer zu planen sind. Versuch und Irrtum sind kaum zu vermeiden. Ursächlich dafür sind aus theoretischer Sicht die konstitutionelle Unwissenheit zentraler Planung und aus wirtschaftspolitischer Sicht der häufig nicht klare Ordnungsrahmen, der Investoren so die Planungssicherheit nimmt. Diese aber ist für Markteintritte, die den Wettbewerb intensivieren sollen, essentiell.

Mit der Deutschen Bahn AG wird ein weiterer Staatskonzern privatisiert. Das Vermögensinteresse des Staats bzw. des Bürgers, dem letztlich das Unternehmen gehört, ist, wie in früheren Fällen, ebenso zu bedenken wie räumliche und sektorale Struktureffekte. Das Ausgestalten der Rückholoption für das Netz nach fünfzehn Jahren droht den Staat – letzten Endes alle Bürger – durch den hohen Preis massiv zu benachteiligen. Die Kontrolle des Netzes durch die Deutsche Bahn AG erleichtert das Diskriminieren dritter Anbieter. Aber gerade der Markteintritt neuer Bahnunternehmen führte zum Druck, das „rollende Material“ beschleunigt zu modernisieren und damit den Trend zur Marginalisierung der Bahn zu stoppen.

Vor dem Hintergrund der Veränderung der Altersstruktur sowie der Umwelt und Energiekosten und angesichts möglicher infrastruktureller Irreversibilitäten müssen insbesondere die siedlungsstrukturellen Fragen politisch breit diskutiert werden. Ein Neuverteilen von Chancen im Raum durch die Netzeinbindung kann nicht allein in das Kalkül der Deutschen Bahn AG als Institution, die über die Trassenpreise erhebliches Steuerungspotential besitzt, gestellt werden. Denn das Netz als „essential facility“ ermöglicht eine monopolistische Stellung. Der Aufbau privater Marktmacht auf der Basis überlassenen öffentlichen Eigentums ist ordnungsökonomisch bedenklich und – wie das Beispiel der Elektrizitätswirtschaft zeigt – der Glaubhaftigkeit der marktwirtschaftlichen Ordnung abträglich.

*Ulrich Blum
Präsident des IWH*