

Kalkulationsfaktor Transportkosten

Rohstoff Mobilität: Extrem wertvoll, ideologisch verkannt.

Seit rund zwei Jahrzehnten leistet sich die – insbesondere westeuropäische – Politik einen äusserst kostspieligen Luxus, die künstliche Verteuerung der Transporte durch fiskalische, rechtliche und erzieherische Massnahmen. Das führt zu

höheren Preisen der Güter und geht damit zu Lasten der Konsumentinnen und Konsumenten. Schmerzhaft zu spüren bekommen dies unvermeidlich die eher tieferen bis mittleren Einkommenschichten. Wie sinnvoll ist das?

Globalisierung

Transport, Verkehr, Mobilität, Kommunikation ... sie sind die Fundamente der weltumspannenden dynamischen Verflechtung, der Globalisierung. Wann hat die Globalisierung, wie wir sie heute erleben, eigentlich begonnen? Diese Frage ist berechtigt, denn sie steht im direkten Zusammenhang zur Entwicklung der Weltmärkte. Und damit zum unvermindert wachsenden Bedarf an Mobilitätskapazitäten.

Definiert man Globalisierung als das Phänomen des Waren- und Dienstleistungsaustausches zwischen den Kontinenten, dann hat sie ihren Anfang nicht mit der Uno-Gründung (1945), sondern in den späten 1950-er und den 1960-er Jahren. Das heisst zu einem Zeitpunkt, der u.a. durch folgende miteinander im Zusammenhang stehende Phänomene beschrieben werden kann:

- Endzeit der Kolonialisierung
- Starke Ausbreitung der weltumspannenden Kommunikation (Telefon, Telex, TV/Kulturaustausch)
- Aufbau starker Maschinen-, Auto- und Kunststoff-Industrien in Asien («Made in Japan», «Made in Hongkong» ...)
- Enorme Steigerung der Kaufkraft der Haushalte (Wirtschaftswunder in USA, Japan, Deutschland, teilweise auch Italien)
- Technische Verbesserungen der Transportmittel (Strasse, Luftfahrt, Schifffahrt).
- Massive Steigerung der Erdölförderung im Nahen Osten.

Die Märkte diversifizierten, und die Familien in den sich wirtschaftlich rasant entwickelnden westlichen Staaten begannen damit, sich lang gehegte Wünsche zu erfüllen. Dazu gehörten in erster Linie Dinge, die das Leben einfacher machten – moderne elektrische Haushaltsartikel, Unterhaltungselektronik, Fotografie, pflegeleichtere Bekleidung und, das höchste der Gefühle, Automobile. Diese erfüllten Träume führten automatisch zu einer eklatanten Steigerung der Mobilität, sowohl im Güter-, als auch im Individualverkehr. Länder und Menschen kamen sich, dank Mobilität, näher.

Dämpfer des Wachstums

Diese Entwicklung dauerte zwei Jahrzehnte und erfuhr 1973 mit der ersten Ölkrise einen





– nota bene künstlichen! – Dämpfer. Die von der OPEC strategisch herbeigeführte Verknappung der Treibstoffe führte zu Erhöhungen der Energiepreise und drosselte ein erstes Mal die Mobilität. Der Preis für Rohöl stieg innerhalb von zwei Jahren von drei auf über zehn Dollar pro Fass (Barrel, 159 Liter). Doch dieser Zwischenhalt und die damit einhergehende Rezession dauerten nicht lange. Trotz einer zweiten Ölkrise Ende der 1970-er Jahre stiegen die Einkommen und Autoverkäufe weiter in hohem Mass, ebenso die Import-/Export-Industrie und der Flugverkehr. Folgerichtig entwickelte sich auch der Tourismus für viele Städte und Staaten zu einem der wichtigsten Wirtschaftszweige.

Heute ist die Mobilität, mit allen ihr angegliederten Arbeitsplätzen in Fabrikation, Bau und Dienstleistung, der Hauptwirtschaftszweig der modernen Welt. Schätzungen gehen davon aus, dass 30 bis 40% des Bruttosozialproduktes moderner Staaten im Zusammenhang mit dem Strassen-, Schiffs- und Luftverkehr erwirtschaftet werden. Man bedenke allein die Anteile der Volkseinkommen aus der Fabrikation der Fahrzeuge und Verkehrsinfrastrukturen, deren Unterhalt und Ersatzteile, Verbrauchsmaterial, Energiebedarf ...

Kritik an der Globalisierung ist Kritik an der Mobilität

Doch im Windschatten der zweiten Ölkrise bahnte sich eine Gegenbewegung an, und sie

war nicht in allen Teilen unbegründet: Umweltschutz, Ökologie. An ihrem Anfang stand der (bezeichnenderweise 1968 gegründete) Club of Rome und seine 1972 weltweit Aufsehen erregende Publikation «Die Grenzen des Wachstums». Die daraus entstandenen Grünen wurden – vorerst noch namenslos und vom Establishment nicht besonders Ernst genommen – zum ausserparlamentarischen Sammelbecken vieler vor allem jugendlicher Bewegungen. Linke Studentenschaft, Pazifisten, Umweltschützer und Flower Power, Wirtschaftskritiker, Sozialisten, Anti-AKW-Bewegung.

Mehr oder weniger militant, stellten sich die linken und grünen Kreise ab den 1980-er Jahren der wirtschaftlichen Entwicklung entgegen.



Der Autor
Lahor Jakrlin, 53,
Berner Publizist und Werber.
Kontakt: jakrlin@fruitcake.ch

Indem sie auf reale Missstände hinwiesen, wie etwa

- das höchst unsoziale wirtschaftliche Nord-Süd-Ungleichgewicht, oder
- umweltschädigende Emissionen aus dem Verkehr (Russ, Abgase, Lärm)

entfachten sie eine breitenwirksame und heute alles beherrschende politische Diskussion mit gravierenden Folgen. Positiv zu werten sind dabei sicher die höhere Gewichtung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Negativ ist dabei die offensichtlich politisch motivierte Ausblendung der Tatsache, dass der öffentliche Verkehr im Güter- als auch im Personenverkehr nach wie vor weniger als ein Viertel des tatsächlichen Mobilitätsbedarfs abdecken kann.

Dennoch konzentriert sich die Politik primär auf einen Ausbau der Kapazitäten im öffentlichen Verkehr, kann aber trotz Milliarden-Investitionen (Beispiele Nahverkehr oder NEAT) aus Erträgen des Individualverkehrs nicht annähernd mit dem wachsenden Bedarf (Konsumverhalten der modernen Gesellschaft) Schritt halten.

Auf der andern Seite wird der Individualverkehr, Private wie Transporteure, zunehmend behindert. Dies geschieht insbesondere durch

- fehlende Investitionen in den Ausbau der Infrastrukturen (bspw. zusätzliche Spuren auf den meist befahrenen Autobahnstrecken)
- Behinderungen von direkten Zufahrten, Aufhebungen von Parkplätzen (mit der Folge weiter Umwege und damit ökologisch unsinnigem Mehrverkehrs).

Feindbild Individualverkehr

Alles in allem leistet sich die moderne urbane Gesellschaft gegenüber dem Individualverkehr den Luxus eines paradoxen und Wirtschaft schädigenden Verhaltens. Indem sie den Strassenverkehr als Feindbilder behandelt, negiert sie dessen für die persönliche Mobilität und Versorgungssicherheit unverzichtbare Bedeutung und behindert sogar deren technologischen Fortschritt.

Wie anders ist es zu erklären, dass die Politik noch nicht auf die Idee gekommen ist, umweltverträglicheren Fahrzeugen, d.h.

- schadstoffarmen Bussen und Lastwagen
- Automobilen mit Hybrid- oder Elektroantrieb

verkaufsfördernde Privilegien einzuräumen?



Sauberere Fahrzeuge müssen gefördert werden – Beispiele:

- Erleichterung des Warenumschlags in den Agglomerationen und Stadtzentren
- Freie Zufahrt von Reisebussen in Stadtzentren (Hotelzubringer!)
- Ausbau von zentrumsnahen Parkräumen für Busse
- Gewährung höherer Tempolimiten auf Autobahnen
- Bessere Zufahrten zu Stadtzentren
- Gratisparkplätze an Bahnhöfen.

Indem sich die Gesellschaft darauf kapriziert, «böse» (energiefressende) Fahrzeuggattungen zu bestrafen – statt «gute» (energiesparende) zu belohnen – wirft sie alle in den gleichen Topf. Ein klassisches Eigengoal.

Chancen für die Realität

Die aufkommende und in ihren Konsequenzen noch nicht klar einschätzbare Wirtschaftskrise birgt auch einige Chancen in sich: die Anerkennung der Werte der Mobilität und starke wirtschaftliche Impulse zur Entwicklung von energiesparenden, schadstoffarmen Fahrzeugen. ☉

