

## Mehr Verkehr – mehr Jobs?

Die Angst um den Job, die immer größere Teile der werktätigen Bevölkerung heimsucht, ist kein guter Ratgeber, wenn es um volkswirtschaftliche Zusammenhänge geht. Zu gern glauben wir ungeprüft jede Botschaft, die uns mehr Beschäftigung verspricht. Politiker und Lobbyisten der Wirtschaft haben das längst begriffen und muten uns vermeintliche Erfolgsrezepte zu, deren Sinnlosigkeit bei nüchterner Betrachtung allzu offensichtlich ist.

Gerade wenn es um Verkehrsinvestitionen geht, ist die Akzeptanz ungebrochen, fest im Glauben an die Jobmaschine Verkehr. Auswirkungen auf die Umwelt, einst ein gewichtiges Argument, fallen kaum noch ins Gewicht, ebenso wie die Lebensbedingungen der von den Projekten unmittelbar betroffenen Bevölkerung. Investoren dürfen sich großzügiger Unterstützung durch die hoch verschuldete öffentliche Hand sicher sein. Und wenn es sein muß, findet sich gegen angemessenes Honorar immer noch ein prominenter "Wirtschaftsweiser", der seinen Namen für ein Gefälligkeitsgutachten hergibt, welches Verkehrsprojekten gewaltige Impulse für den Arbeitsmarkt nachweisen soll.

Es gilt als gesicherte Erkenntnis, daß grundsätzlich Arbeitsteilung und Warenaustausch zwischen verschiedenen Volkswirtschaften allen Beteiligten einen spürbaren Zuwachs an Wohlfahrt zu bringen vermögen. Um diese Effekte realisieren zu können, bedurfte es entsprechender Transportkapazitäten, deren Kosten den Zusatznutzen des Leistungsaustauschs nicht aufzehrten. In Zeiten zunehmender Industrialisierung haben Handelsschifffahrt und Eisenbahn diese Rolle übernommen. Durch die Verlagerung personalintensiver Prozesse in weniger entwickelte Regionen konnte dort die Beschäftigung gesteigert, gleichzeitig in den Industrieländern Kapazitäten für anspruchsvollere Tätigkeiten mit größerem wirtschaftlichen Nutzen freigemacht werden.

Haben wir aber nicht längst den Bogen überspannt? Durch die maßlose Subventionierung des Verkehrs werden Waren- und Leistungsaustausch auf die Spitze getrieben, denn die Akteure müssen ja die wachsenden externen Kosten des anschwellenden Verkehrs – Umweltschäden, Ressourcen- und Flächenverbrauch etc. - nicht tragen. Konsequenterweise werden also manuelle Produktionsprozesse dorthin verlagert, wo sich geringste Lohnkosten realisieren lassen. So können auch die Bewohner der Entwicklungsländer nicht vom Erfolg der arbeitsteiligen Produktion profitieren, denn das von der Wirtschaftsmacht der Industrieländer diktierte Preisgefüge läßt nur Hungerlöhne bei katastrophalen Arbeitsbedingungen zu. *Mithin sind auch die weltumspannenden Transportnetze für die negativen Folgen der Globalisierung verantwortlich zu machen.*

Und in den hoch entwickelten Ländern selbst hat die Verkehrsinfrastruktur einen Konzentrationsprozeß auf wenige Produktionsstandorte ermöglicht, der zur wirtschaftlichen Verödung weiter Flächen geführt und damit deren Bevölkerung die Erwerbsgrundlage entzogen hat. *Im Zuge der Industrialisierung waren die Völkerwanderungen zu den Rohstoffstandorten noch nachvollziehbar. Aber in der postindustriellen, elektronisch vernetzten Gesellschaft sollte die Wirtschaft doch im Stande sein, ihre Produktionsstandorte dezentral nach den Bedürfnissen der Menschen auszurichten. Statt dessen werden Arbeitsuchende noch dafür belohnt, wenn sie ihren Wohnort in der Fläche aufgeben und in die von den Mächtigen der Wirtschaft bevorzugten Zentren umsiedeln.*

*Angelegt als Standortfaktor und Stimulanz zur dezentralen Gewerbeansiedlung, bewirken die Verkehrswege gerade in strukturschwachen Regionen das Gegenteil. Einstmals lokal produzierte Waren werden von fernen Industriezentren herbei gekarrt, während die Erwerbsbevölkerung zu Fernpendlern mutiert. Auch das dichteste Autobahnnetz konnte das Ruhrgebiet nicht vor dem wirtschaftlichen Kollaps bewahren, und offensichtlich haben die gewaltigen Verkehrsprojekte den wirtschaftlichen Niedergang der neuen Bundesländer eher noch verschärft, während die ehemalige DDR trotz erbärmlicher Verkehrswege das erfolgreichste Exportland des Ostblocks war..*

Ausreichende Transportkapazitäten sind auch die Voraussetzung für die personal- und damit kostensparende Spezialisierung der Betriebe auf wenige Fertigungsprozesse. Mit sinkender Produktionstiefe steigt die Zahl der Vorprodukte, die zur Weiterverarbeitung jeweils an den nächsten Betrieb befördert werden müssen.

Nicht alle Verkehrsmittel haben vom Transportboom profitiert. Ausgerechnet die Eisenbahn, die relativ geringe externe Kosten verursacht, wurde wegen ihrer *arbeitsintensiven* Produktionsstruktur systematisch demontiert. Dagegen kann der preisgünstige LKW-Verkehr ideal auf die Anforderungen der Wirtschaft ausgerichtet werden. Aufgrund der Kleinunternehmerstruktur *im Straßentransportgewerbe* und des Zustroms von Billiganbietern aus Osteuropa können Personalkosten und Arbeitsbedingungen von den Auftraggebern diktiert werden. Günstig auch der Luftverkehr, der dank weltweiter Steuerbefreiung des Treibstoffs einen gewichtigen Wettbewerbsvorteil ausspielen kann.

Bedenklich ist aber inzwischen auch die Entwicklung der Mobilität als Konsumgut. Dank seines ungebrochenen Stellenwerts als Statussymbol absorbiert das Auto weiter steigende Konsumausgaben. Mittel, die für weitaus arbeitsintensivere Waren und Dienste fehlen. Denn das Auto ist dank fortschreitender Rationalisierung das Konsumgut *mit der niedrigsten Lohnquote* an der Wertschöpfung. Dennoch wird jedes neue Fahrzeugwerk als Meilenstein für die Beschäftigung gefeiert und mit Milliarden subventioniert. Gleiches gilt für den billigen Flugtourismus, der dank der Steuerbefreiung des Flugtreibstoffs dem *lohnintensiven* inländischen Gastgewerbe die Existenzgrundlage entzieht. Kaltschnäuzig als Jobmaschine gepriesen, werden Flughäfen großzügig ausgebaut, derweil in heimischen Gefilden die Hotelbetten verwaisen und die letzten Schnellzugverbindungen zur Ostsee eingestellt werden.

Unablässig fordert die globalisierte Wirtschaft bessere Verkehrsinfrastrukturen, um weltweit Produktionsstrukturen durchsetzen zu können, die durch Minimierung der Faktorkosten aus menschlicher Arbeit höhere Gewinnmargen erzielen. Einstmals Schlüssel für weltweiten Wohlstand, wendet sich die Mobilität von Mensch und Material nun gegen die Gesellschaft. Die Heilsbotschaft: "Wachstum bringt Jobs, Verkehr bringt Wachstum", die uns unablässig von der Wirtschaftslobby und den ihr hörigen Politikern und Wirtschaftsweisen zugemutet wird, trifft längst nicht mehr zu. Ein Zusammenhang zwischen Wachstum und Beschäftigung ließe sich allenfalls herleiten, wenn die gesamtwirtschaftlichen Indikatoren auch die externen Kosten umfaßten. Bei entsprechender Anrechnung der Kosten aus dem verkehrsbedingten Verbrauch natürlicher Rohstoffe und der Umweltbelastung würde eher ein Rückgang als ein Wachstum der Weltwirtschaft resultieren.

*Freilich darf es nicht bei einer fiktiven Erhebung der externen Kosten bleiben. Erst die effektive Verbuchung führt zu den entscheidenden Verschiebungen in den Erfolgsrechnungen der Wirtschaft und im Portemonnaie der Verbraucher. Damit würde ein zunächst schmerzhafter Prozeß eingeleitet, der aber nachhaltig verbesserte Produktions- und Konsumstrukturen entstehen ließe. Selbstverständlich sollten die Einnahmen für die erhebende Instanz (i.d.R. Staaten, Staatenbündnisse oder supranationale Institutionen) einkommensneutral sein. Traditionelle Abgaben, insbesondere Lohnsteuern, wären entsprechend zu kürzen. Die Ökosteuer weist den Weg, erst recht, wenn sie sukzessive die Einkommenssteuer ersetzt. Relativ zum nun verteuerten Verkehr würde Arbeit deutlich preisgünstiger und fände folglich vermehrten Einsatz in fortschrittlicheren ressourcenschonenden Produktionsprozessen.*

**p.s.:**

Streng wissenschaftliche Nachweise für all diese Zusammenhänge sind kaum zu führen und würden den Rahmen ökonomischer Modellrechnungen sprengen, wiewohl dies namhaften Wissenschaftlern für wichtige Teilaspekte gelungen ist (v. Weizsäcker, Scheer, Öko-Institut/VCD...). Dennoch ist die öffentliche Diskussion vor dem Hintergrund der Massenarbeitslosigkeit, der Umweltzerstörung, dem Verzehr natürlicher Ressourcen und der globalen wirtschaftlichen Ungleichgewichte unumgänglich. Vor allem sollten die politischen Kräfte vor der Bundestagswahl mit der Problematik konfrontiert werden, wenn eine Weichenstellung für ein nachhaltiges Verkehrskonzept erreicht werden soll. Wie könnte der VCD den Anstoß hierzu geben?

Jobs.doc

w.geiß 7.8..02