Kolumne : Elefantenrennen

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus**

Band (Jahr): **95 (2001)**

Heft 11

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Linda Stibler

Elefantenrennen

Sicher kennen Sie das Spiel: Ein riesiger, 28 Tonnen schwerer Lastwagen überholt auf der Autobahn einen Sattelschlepper. Kaum ist das Überholmanöver abgeschlossen, setzt der Sattelschlepper ebenfalls zum Überholen an. Die beiden Lastwagen rasen dicht nebeneinander, nur langsam schiebt sich der Sattelschlepper vor. Dahinter stauen sich die Personenwagen. Auf beiden Spuren haben nervöse Wagenlenker bereits den Blinker zum Überholen ausgestellt. Wer wird zuerst ansetzen können? Oder geht etwa das Elefantenrennen da vorne weiter, und keiner kommt zum Zug? Aufgepasst! Plötzlich ist man zwischen den mauerhohen Lastwagen eingekeilt.

Grössenwahn der Swissair

Was weltweit in der Wirtschaft bei grossen Unternehmen passiert, ist den Elefantenrennen durchaus ähnlich. Man liefert sich einen *selbstmörderischen Konkurrenzkampf,* ohne Rücksicht auf irgendwelche Gefahren oder Verluste, schon gar nicht gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern.

Was ist denn bei der Swissair passiert? Im Bestreben europaweit oder gar weltweit zu den *ganz Grossen* zu gehören, hat man es mit jeder Konkurrenz aufgenommen. Die Luftfahrtgesellschaften insgesamt haben sich gegenseitig die Kunden weggeschnappt, immer tiefere Preise geboten und mit immer weniger Personal dieselben Leistungen aufrechtzuerhalten versucht. Wenn einer schlapp machte, waren andere sofort bereit, ihn sich einzuverleiben, auch wenn die Übernahmepreise kaum mehr realistisch abschätzbar waren.

Jedes Kind konnte sich an den Fingern abzählen, dass da etwas nicht stimmte: Mit etwas Schlauheit konnte man ein Retourticket nach Südamerika für 2000 Franken buchen. (Zur Zeit kostet ein Billigflug nach Lima gerade noch 1320 Franken.) Das Angebot wurde genutzt, die Flugzeuge waren bis auf den letzten Platz besetzt. Die Rechnung schien aufzugehen, auch wenn das Personal – von der Stewardess abwärts – in den letzten Jahren einige Lohnabstriche in Kauf nehmen musste. Immer noch stiegen die Aktien in der Hoffnung, dass in Zukunft *noch mehr Flugreisen* verkauft werden könnten, mit *noch billigeren Flugzeugen* und *Angestellten.* Wunderbar, wenn man endlich konkurrenzlos dastehen würde. Dann erst könnte man die Preise wieder nach oben anpassen, und der Goldregen würde nur so prasseln.

Sichere Gewinner waren vorerst die *Hasardeure,* die solche Aktien erwarben und sie wieder verkauften. Die Basis der Unternehmen selbst wurde schmaler. Im Verdrängungswettbewerb blieb keine Zeit zum Nachdenken, und vor allem fehlte das Geld für die entsprechenden Reserven. Das Elefantenrennen absorbierte alle Kräfte und Mittel. Vier Tage mit stark eingeschränkter Luftfahrt genügten, um einen Riesen wie die Swissair zu kippen. Es gab genügend Aasgeier, die dabei noch etwas mithalfen.

Staatliche Nothilfe?

So weit so gut, hätte man sagen können. Das ist die bittere Konsequenz von derart unsinnigem Treiben. Jedoch, da gab es *Mitbetroffene,* weit im Umfeld. Nicht nur Angestellte, sondern auch Drittfirmen, Zulieferer, deren Existenz vom Gross-

kunden Swissair abhing. Unvorstellbar, was da im leichtsinnigen Spiel mit ins Rutschen kommt – eine wahre Kettenreaktion! Der *Staat* musste Hilfe leisten, sofort, unkompliziert – ohne wenn und aber. Die Steuerzahler mussten eine *Nothilfe* von beinahe einer halben Milliarde Franken hinblättern, von den Verlusten, die bei den Aktienanteilen der öffentlichen Hand entstanden, ganz zu schweigen.

Doch nicht genug, weitere anderthalb Milliarden wird es brauchen, damit die Swissair noch weiter fliegen kann und das Material nicht zu Schleuderpreisen an ausländische Firmen verscherbelt werden muss. Das Geld wird andernorts fehlen. Nicht etwa bei den Militärausgaben, sondern im *sozialen Bereich*. Wie vielen gemeinnützigen Institutionen, die man in den letzten Jahren totgespart hat, könnte mit diesem Geld wieder auf die Beine geholfen werden?

Es ist schwierig zu beurteilen, ob der Bund in dieser Situation überhaupt eine Wahl hatte, um schlimmere volkswirtschaftliche Schäden zu verhindern. Stutzig macht allerdings die *rasche Einmütigkeit,* mit der der Bund zur Abdeckung der Schäden und vor allem zur Schaffung einer neuen Fluggesellschaft zur Kasse gebeten wurde. Gewisse Fragen sind erlaubt, und ihre seriöse Beantwortung würde mehr Zeit beanspruchen als ein paar hektische Tage. Gehören Airlines zum *Grundangebot des Öffentlichen Verkehrs,* das eine Gesellschaft garantieren sollte? Gibt es ein *Recht zu fliegen* und vor allem ein Recht mit der eigenen *nationalen Airline* zu fliegen? Vermittelt das Schweizerkreuz an der Heckflosse eines Flugzeuges Heimatgefühl?

Warum keine Redimensionierung auf ein menschliches Mass?

Muss man aus «volkswirtschaftlichen» Überlegungen eine Branche weiter vorwärtstreiben, deren Wachstum zu schwerwiegenden Problemen führt wie *Luftverschmutzung und Lärmbelastung,* von denen nicht Tausende, sondern Hunderttausende in diesem Land betroffen sind? Wäre es nicht sogar wünschenswert, wenn hier wieder eine Redimensionierung auf ein menschliches Mass stattfinden würde? Es liessen sich doch angesichts der Überkapazitäten und des selbstmörderischen Konkurrenzkampfes auch *gesamteuropäische Lösungen* denken. Warum also nicht eine wirklich tragfähige übernationale Gesellschaft mit breiter Abstützung gründen?

Mich wundert es, dass von linker – und vor allem von sozialdemokratischer Seite – kein Wort in dieser Richtung gefallen ist. Stattdessen betet man die alte Wachstumsgläubigkeit nach, obwohl man weiss, dass sie längerfristig in die alten Katastrophen führt. Der Zukunftsforscher *Frédéric Vester* hat es einmal sehr deutlich ausgesprochen: Es geht darum, das Problem Verkehr mit den vernünftigsten und umweltschonendsten Mitteln zu lösen. Das Volumen wird dasselbe bleiben, mit welchen Mitteln man auch das Problem löst. Und damit werden auch die Verdienst- und Arbeitsmöglichkeiten erhalten. Wenn also die Transporte mit der Bahn abgewickelt werden anstatt mit den Lastwagen, so braucht es in jener Sparte entsprechend mehr Personal.

Damit wären wir wieder bei den Elefantenrennen auf der Strasse. Der Astag – der Verband der Nutzfahrzeugbetreiber – hat eine Art Gentlemens-Agreement bei den eigenen Leuten initiiert: Die Lastwagenchauffeure sollten auf das üble Spiel verzichten. Geändert hat sich im Alltag allerdings nichts. Jeder versteckt sich hinter anderen Argumenten. Die Chauffeure machen ihr enges Zeitbudget geltend, die Firmen den Druck der Konkurrenz usw. Es ist zu befürchten, dass man bei diesen Elefantenrennen aller Art – ob sie jetzt auf der Strasse oder andernorts in der Wirtschaft stattfinden – mit Vernunft und Selbstverantwortung *nichts* erreicht. •