



University of Zurich
Zurich Open Repository and Archive

Winterthurerstr. 190
CH-8057 Zurich
<http://www.zora.uzh.ch>

Year: 2009

Flugreisekosten und Globalisierung

Geser, Hans

Geser, Hans (2009). Flugreisekosten und Globalisierung. *Sociology in Switzerland: World Society and International Relations 7*, University of Zurich.

Postprint available at:
<http://www.zora.uzh.ch>

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich.
<http://www.zora.uzh.ch>

Originally published at:
Geser, Hans (2009). Flugreisekosten und Globalisierung. *Sociology in Switzerland: World Society and International Relations 7*, University of Zurich.

Flugreisekosten und Globalisierung

Abstract

Erhöhte Treibstoffpreise und ökologische Anforderungen werden wahrscheinlich zu einer Reduktion des Flugverkehrs und des internationalen Fernhandels führen. Vor allem in den innovativeren und volatileren Märkten und bei Firmen mit "just-in-time"-Logistik ist mit einer Re-Regionalisierung der Produktionsstätten sowie der Lieferanten- und Absatzmärkte zu rechnen. Das Schrumpfen des Passagierverkehrs wird durch indirekte Effekte steigender Flugpreise auf die Netzstrukturen (z. B. durch die Marginalisierung sekundärer Destinationen) kumulativ verstärkt und wird den Tourismus ebenso wie die Arbeitsmigration, die Internationalen Organisationen und den Geschäftsverkehr empfindlich treffen. Dank seiner kleinräumigen Diversifikation und seinen gut ausgebauten Landverkehrssystemen wird Europa in dieser partiell deglobalisierten Wirtschaftswelt relative Vorteile haben.

SOCIOLOGY IN SWITZERLAND

World Society and International Relations

Flugreisekosten und Globalisierung¹

Hans Geser

Zürich, Jan. 2009

Erhöhte Treibstoffpreise und ökologische Anforderungen werden wahrscheinlich zu einer Reduktion des Flugverkehrs und des internationalen Fernhandels führen. Vor allem in den innovativeren und volatileren Märkten und bei Firmen mit "just-in-time"-Logistik ist mit einer Re-Regionalisierung der Produktionsstätten sowie der Lieferanten- und Absatzmärkte zu rechnen. Das Schrumpfen des Passagierverkehrs wird durch indirekte Effekte steigender Flugpreise auf die Netzstrukturen (z. B. durch die Marginalisierung sekundärer Destinationen) kumulativ verstärkt und wird den Tourismus ebenso wie die Arbeitsmigration, die Internationalen Organisationen und den Geschäftsverkehr empfindlich treffen. Dank seiner kleinräumigen Diversifikation und seinen gut ausgebauten Landverkehrssystemen wird Europa in dieser partiell deglobalisierten Wirtschaftswelt relative Vorteile haben.

Bibliographic Citation:

Geser Hans: Flugpreise und Globalisierung. In: Sociology in Switzerland: World Society and International Relations. Online Publications. Zuerich, Jan. 2009. http://socio.ch/internat/t_hgeser7.pdf

Prof. Dr. Hans Geser
h@geser.net
www.geser.net

Soziologisches Institut der Universität Zürich
Andreasstrasse 15, 8050 Zürich (Schweiz)
Tel: ++41 44 635 2310

¹ Eine ausführlichere Behandlung dieser Thematik (in Englisch) findet sich unter http://socio.ch/internat/t_hgeser6.pdf

Der Rückgang des Flugverkehrs als wahrscheinliches Szenario

Der Flugverkehr (von Gütern und Personen) unterliegt einer Kombination unglücklicher Bedingungen, die es wahrscheinlich machen, dass er in Zukunft schrumpfen wird und auch gegenüber den andern Verkehrsträgern (zu Land und zu Wasser) an Bedeutung verliert. Da im Bereich technischer Wartung und begleitender Dienstleistungen kaum Einsparungen möglich sind, ist er dem Anstieg des Ölpreises besonders stark ausgeliefert, so dass der Treibstoffanteil an den gesamten Flugkosten seit 2000 von 15% auf über 40% angestiegen ist. Ebenso ist ungeschützt ist er von den aktuellen und zukünftigen Klimaschutzmassnahmen betroffen, weil die CO₂ Emissionen ca. 2-3 mal stärker als andere Quellen (z. B. Strassen- oder Schiffsverkehr) klimawirksam sind, da sie vorwiegend in den empfindlichen Zonen der oberen Troposphäre und unteren Stratosphäre ausgestossen werden.

Da im Gegensatz zu Bahn und Automobil auf Jahrzehnte hinaus keine Substitutionsmöglichkeiten Öltreibstoffe absehbar sind, werden die zu erwartenden Mehrbelastungen durch Kerosinsteuern und durch den erzwungenen Erwerb von CO₂-Emissionszertifikaten (wie sie in der EU ab 2011 geplant sind) kaum als Stimulus für technische Innovationen wirksam sein, sondern bloss zu weiteren Flugpreiserhöhungen in derselben Grössenordnung führen.

Da also kein umweltfreundliches oder gar "nachhaltiges" Fliegen in Sicht ist, werden fliegende Waren und Passagiere schliesslich auch besonders direkt durch öffentliche Stigmatisierungen betroffen sein, wie sie in dieser zunehmend von moralischen Obsessionen umgetriebenen Gesellschaft allen "Umweltsündern" entgegenschlagen.

Vor allem müssen die Firmen mit einem wachsenden Druck zur Einschränkung ihrer Geschäftsreisen rechnen, da diese den CO₂-"Fussabdruck" einer Unternehmung stark mitbeeinflussen, ohne dass andererseits ihr ökonomischer Nutzen objektiv bezifferbar wäre.

Auswirkungen auf die Mobilität von Gütern

In makroökonomischer Perspektive ist die moderne westliche Gesellschaft in zentraler Hinsicht das Produkt von (Fern-)Handelsströmen, wie sie durch die Überseeschifffahrt, das Eisenbahn- und Strassennetz und - seit Ende des Zweiten Weltkriegs - den spektakulären Ausbau des Luftverkehrs möglich geworden sind,

Ähnlich wie bereits die erste Welle globaler Wirtschaftsintegration (1870-1910) durch verringerte Transportpreise möglich wurde, war die jüngste Globalisierungswelle (seit 1980) auf den konstant niedrigen Ölpreis (von ca. \$ 20-25 pro Barrel) gegründet - obwohl die gleichzeitigen globalen Zollsenkungen um Umfang von ca. 30% natürlich einen zusätzlichen Beitrag geleistet haben.

In einem Report der Canadian Imperial Bank of Commerce (CIBC) vom Mai dieses Jahres wird zumindest für den Schiffsverkehr schwerer Güter nachgewiesen, dass zunehmende Treibstoffkosten diesen Globalisierungsgewinn teilweise rückgängig ma-

chen; indem bereits ein Barrelpreis von \$ 100 Handelshemmnisse schafft, die einem Zolltarif von 9% entsprechen, und ein Preis von \$ 200 zur Folge hätte, dass alle seit den 1960er Jahren vorgenommenen Zollsenkungen zunichte würden. So zeigt sich in der Amerikanischen Stahlindustrie bereits die Tendenz, asiatische Importe durch repatrierte Eigenproduktionen zu ersetzen.

Die Wirkungen eines verteuerten Flugverkehrs sind nicht nur dadurch bestimmt, dass sein Anteil am gesamten Handelswertvolumen heute auf ca. 30-35% angestiegen ist, sondern ergeben sich vor allem aus den qualitativen Handelserweiterungen, die mit seinem Aufstieg einhergegangen sind.

Erstens hat der Flugverkehr allen Nationen und Territorien dieser Erde die gleichen Zugangschancen zum Fernhandel geöffnet, der früher eher den maritimen Ländern vorbehalten war. Ein erheblicher Niedergang würde dazu führen, dass solch geographische Vorteile wieder an Gewicht gewinnen - und die Staaten vielleicht sogar wieder mit militärischen Mitteln versuchen könnten, Zugang zu attraktiven Häfen, Wasserstrassen, Passübergängen oder Landhandelsrouten zu gewinnen.

Zweitens ist erstmals eine Ausweitung des Fernhandels auf verderbliche Güter (z. B. Früchte oder Schnittblumen) möglich geworden, die früher nur in der Nähe ihres Produktionsorts verkauft werden konnten. Verteuerungen der Luftfracht dürften vor allem hier zu einer "Relokalisierung" (bzw. Re-Regionalisierung) der Handelsströme führen.

Drittens ermöglicht die Luftfracht eine viel höhere Flexibilität der kommerziellen Austauschbeziehungen: indem ungeachtet der Distanzen auch sehr kurzfristige Aufträge geordert werden können (oder nicht benötigte Ware rasch andere Adressaten umgelenkt werden kann). Damit wird es möglich, lokale Lagerhaltungen minimal zu halten und trotzdem auf überraschende neue und unvorhersehbar variierende Abnehmerwünsche speditiv zu reagieren.

Diese Flexibilität zeigt sich besonders prägnant bei der FedEx, die ständig einige leere Flugzeuge in der Luft hält, um raschen, unvorhersehbaren Transportnachfragen Rechnung zu tragen. Sie kontrastiert vor allem mit dem Schiffsverkehr, der nur für Waren mit stabiler (z. B. nicht von momentanen Modetrends abhängiger) Nachfrage geeignet ist, weil Lieferungen Wochen oder Monate im voraus bestellt werden müssen.

So sind vom Niedergang des Flugverkehrs vor allem die dynamischeren Branchen betroffen, die in volatilen Märkten mit unberechenbaren Konsumentenpräferenzen operieren, oder in stark umkämpften Märkten, in denen es gilt, sehr kurzfristig auf die Konkurrenz zu reagieren. Die Möglichkeit, rasch auf veränderte Modetrends zu antworten und kurzfristig Ware zu bestellen, ist für Textilhändler wie Vögele bereit seit längerem ein Grund, vermehrt in Osteuropa (statt im fernen Ostasien) produzieren zu lassen.

Vor allem aber sehen sich die dem Prinzip der "schlanken Produktion" verpflichteten Firmen (und Firmennetzwerke), die auf flexible "just-in-time" Zulieferungen angewiesen sind, mit grossen Problemen konfrontiert, wenn sie logistisch auf weit entfernte Lieferanten angewiesen sind. Sie werden versuchen, entweder mit geographisch näheren (z. B. in Osteuropa statt Asien befindlichen) Partnern zu kooperieren, oder die ausgelagerten Funktionen wieder in ihre eigene Organisation zu integrieren.

Auswirkungen auf den Personenverkehr

Steigende Kerosinpreise werden auf den Personenverkehr voraussichtlich drastischere Auswirkungen als auf die Luftfracht haben, weil sie die Strukturen dieses äusserst komplexen Systems in vielfältiger (und z. T. nicht voraussehbarer Weise) verändern.

1) Weil zahlreiche Anbieter wegen erhöhter Kosten und sinkender Nachfrage den Markt verlassen, verringert sich der Wettbewerb, und in weiten Netzbereichen kehren wieder monopolistische Verhältnisse ein. Dadurch entstehen weitere Preissteigerungen und Angebotsverknappungen, die die Nachfrage zusätzlich verringern und staatliche Regulierungen notwendig machen.

2) Weil vor allem die - meist ertragsschwachen - Flüge zwischen zweitrangigen Destinationen eingestellt werden, lassen sich zahlreiche Destinationen nicht mehr im Direktflug, sondern nur über Zwischenstop in einem Hub-Flughafen erreichen - was die Attraktivität des Flugverkehrs (im Verhältnis zu Strassen- oder Bahnverbindungen) weiter verringert. Da sich ein immer grösserer Anteil des Flugverkehrs auf radiale Peripherie-Hub Verbindungen (sowie Flüge zwischen Hubs) verlagert, wächst diesen wenigen privilegierten Flughäfen auf Kosten marginalisierter anderer Städte ein zunehmender Standortvorteil zu, der ihre Zentralposition in den Flugnetzen noch zusätzlich verstärkt.

3) Immer mehr zweit- und dritrangige Destinationen werden aus dem Netz vollständig eliminiert: wie etwa jene 97 amerikanischen Städte, die in den letzten beiden Jahren jegliche Flugaanbindung verloren haben. Vielerorts wird der Staat (evtl. wieder mit eigenen öffentlichen Fluggesellschaften) für einen minimalen "Service Public" sorgen müssen - vor allem in Ländern, in denen keine Substitutionsmöglichkeiten durch Strassen- oder Schienenverkehr bestehen.

4) Bei reduziertem Passagieraufkommen erscheint es mancherorts nicht mehr lohnend, umfangreiche Investitionen im Hinblick auf eine bessere Anbindung des Flughafens an das Eisenbahnnetz und den öffentlichen Nahverkehr zu tätigen: mit der Folge, dass Flugreisen von Stadt zu Stadt zeitraubender werden.

Ganz unmittelbar wirken sich diese "Circoli Vitiosi" natürlich auf den Tourismus

aus, wo beispielsweise damit zu rechnen ist, dass Destinationen mit überwiegend wenig begüterten Gästen (z. B. Disney World oder Benidorm) hohe Einbussen erleiden, Wochenend-Städteflüge erheblich weniger Zuspruch finden und nur noch reichste Eliten genug Mittel haben, um sich in Ligurien oder Südspanien einen (regelmässig aufgesuchten) Zweitwohnsitz leisten.

Wachsende Anteile von Touristen werden sich in relativ geringer Distanz von ihrem jeweiligen Wohnort bewegen: mit der Folge, dass in den Umgebungsgürteln alle grösseren Städte und Siedlungszonen diversifizierte Freizeitangebote entstehen, und dass die Wanderungsgewinne (und Wohnpreise) der Städte noch stärker mit solchen "quality of life"-Standortvorteilen (Nähe zu Bergen, Seen oder dem Meer etc.) korrelieren.

Internationale Vereinigungen aller Art werden grössere Mühe haben, Kongresse, Workshops, Festivals, Wettkämpfe oder andere Veranstaltungen stattfinden zu lassen, an denen sich zahlreiche Mitglieder (auch aus ärmeren Ländern) mitbeteiligen. Manche werden ihre globalen Ansprüche aufgeben und zu regionaler Reichweite zurückschrumpfen müssen. Eventuell können auch globale Spitzeninstitutionen wie der WEF oder die WTO ihre Veranstaltungen ungestört abhalten können, weil aus Kostengründen weniger "Protesttouristen" anzureisen pflegen.

Auch auf den Arbeitsmärkten - die sich in jüngerer Zeit immer mehr auf die Flugmobilität von Erwerbstätigen ausgerichtet haben - ist mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen. So handelt es sich z. B. bei den polnischen Arbeitern in England oder den indischen Arbeitskräften in den Golfstaaten weitgehend um "Pendelmigranten", die ihre Heimat wahrscheinlich nie verlassen hätten, wenn ihnen nicht die Möglichkeit regelmässiger Heimflüge offenstehen würde.

Und auf höheren Statusniveaus findet man zahlreiche Diplomaten, Manager oder Entwicklungshelfer, die (bzw. deren Ehepartner) nur dank regelmässiger Rückflüge die Unannehmlichkeiten akzeptieren, die mit der Tätigkeit in einem kulturfremden und wenig entwickelten Land verbunden sind. Falls die Verteuerung der Flugpreise dazu führt, dass weniger Kräfte dieser Art verfügbar sind, wären Staaten ebenso wie Institutionen und Unternehmungen daran gehindert, in diesen Ländern präsent zu sein und die von ihnen betriebenen Filialstellen effektiv zu kontrollieren. Manche Firmen wären genötigt, Franchising zu betreiben oder sich zum vornherein mit einheimischen Partnern des entsprechenden Landes zu arrangieren.

Hier stellt sich die Frage, warum in einem Zeitalter leistungsfähiger globaler Kommunikationsmedien persönliche Präsenz und persönliche Primärinteraktionen (face-to-face) überhaupt noch notwendig sind. Warum kann man solch zeitraubende und teure Begegnungen beispielsweise nicht durch die neuerdings sehr raffinierten Videokonferenzsysteme ersetzen, die durchaus in der Lage sind, neben sprachlichem Austausch auch den Subtilitäten nonverbaler Kommunikation Rechnung zu tragen und sogar ein wechselseitiges Gefühl persönlicher Nähe zu generieren?

Als Soziologe muss man darauf sofort antworten, dass natürlich auch viele nichtfunktionale Gründe für das nach wie vor immense Ausmass von Geschäftsreisen (deren ökonomische Effizienz im Gegensatz zu den meisten andern betriebsinternen Prozessen nie genauer untersucht worden ist) verantwortlich sind: von schlichten Trägheiten der Tradition bis zur begehrten Statussymbolik, die mit teuren Reisen "auf Spesenrechnung" verbunden ist.

Andererseits wird der Druck zunehmen, die Reisetätigkeit auf jenen Kernbereich, wo sie unerlässlich ist, einzuschränken - und bei der Suche nach diesem Kern die vielfältigen Forschungsergebnisse der Soziologie und Sozialpsychologie zu Hilfe zu nehmen.

So ist es z. B. unbestritten, dass persönliche Begegnungen mit fernen Arbeitskollegen oder Geschäftspartnern vor allem unter folgenden Bedingungen nützlich sind:

a) am Beginn einer persönlichen Bekanntschaft: wenn es darum geht, einen grundlegenden Eindruck von der Gesamtpersönlichkeit des Partners zu gewinnen und eine tragfähige persönliche Vertrautheits- und Vertrauensbasis zu schaffen;

b) am Beginn einer jeden Teamkooperation; wenn es gilt, die grundlegende Motivation zur Teilnahme an einem gemeinsamen Projekt zu schaffen und die Teilnehmer auf verbindliche Rollen und Tätigkeiten zu verpflichten;

c) bei heiklen Problemen, die schwierige und subtile Prozesse des Verhandeln und der Konfliktlösung notwendig machen;

;

d) im interkulturellen Austausch, wo es wichtig ist, sich über das Geschäftliche hinaus einen generelleren Eindruck über Persönlichkeit, Lebensweise und Lebensumwelt seiner Partner zu verschaffen. Absolut unerlässlich ist die persönliche Anwesenheit z. B. im Arabischen Raum, wo es üblich ist, Geschäftliches im üppigen Rahmen gemeinsamer Essens- und Trinkveranstaltungen und ausführlicher ritueller Konversation stattfinden zu lassen;

e) beim Verkauf komplexer, unstandardisierter Güter (z. B. technologischer Anlagen oder Software-Gesamtlösungen), deren Implementierung herstellerseits die Entsendung eigener Spezialisten und das Training einheimischer Fachkräfte erfordert

Vor allem ist darauf hinweisen, dass mit Hilfe der digitalen Medien nur jenes Wissen weltweit verbreitbar ist, das in expliziter symbolischer Form (in Schrift, Plänen u.a.) vorliegt, während das in den meisten Produktionsvorgängen viel wichtigere "tacit knowledge" ortsgebunden bleibt, wenn man nicht Personal aussendet, das sich die Mühe nimmt, es am Empfängerort in mühsamer persönlicher Anleitung mündlich zu vermitteln.

So zeigt sich beim Personenverkehr ähnlich wie beim Warenverkehr, dass die innovativeren, volatileren und expansiveren Produktionsbereiche und Märkte von einer Reduktion des Flugverkehrs ungleich stärker als die traditionelleren und ruhigeren Bran-

chen betroffen werden, da die letzteren besser in der Lage sind, längere Transportzeiten zu tolerieren und sich weitgehend technischer Kommunikationsmedien zu bedienen.

Insgesamt dürfte eine Erhöhung der Ölpreise also zu einer Abschwächung des internationalen Handels (bzw. einer partiellen "Deglobalisierung") sowie über indirekte Effekte (z. B. Reduktion der Arbeitsmigration) auch zu geringeren binnennationalen Wirtschaftsleistungen führen. Paradoxerweise werden gerade dadurch manche Länder an der Erwirtschaftung jener Exporterlöse gehindert, die sie für die Bezahlung eben dieser hohen Ölrechnungen so dringend benötigen. Wahrscheinlich würde Europa in einer re-regionalisierten Weltwirtschaft vergleichsweise sehr vorteilhaft darstellen, weil es auf engem Raum eine immense Vielfalt von Produkten erzeugt und dank dichter Strassen- und Schienennetze besser als alle andern Kontinente in der Lage wäre, die logistischen Defizite, die mit einem reduzierten Flugverkehr einhergehen, zu kompensieren.