

Teures Öl – eine Chance für alle

Logistik- und Umwelt-Professoren sind sich einig: Höhere Transportkosten können Folgen der Globalisierung entschärfen. Die Region als verbrauchernaher Wirtschaftsraum im Aufwind. Auch Jobs aus dem Ausland könnten zurückkommen

Von Wilfried Beiersdorf

Essen. Seit rund 150 Jahren ist das Erdöl Treibstoff der Weltwirtschaft. Doch die Öl-Ära scheint sich ihrem Ende zu nähern. Ein Signal dafür sind die binnen weniger Monate explodierten Rohölpreise. Eine Folge: Die Transportkosten gehen ebenfalls in die Höhe. Einige kleine Speditionen sehen sich deshalb schon vor dem Aus.

Während die betroffenen Mitarbeiter um ihre Jobs bangen, bietet diese Entwicklung der Volkswirtschaft aber insgesamt Chancen für eine andere Art des Wirtschaftens. Der hohe Ölpreis könnte die oft als negativ empfundenen Folgen der Globalisierung dämpfen, vielleicht sogar zu einer Umkehr, zu einer De-Globalisierung führen und hier zu Lande neue Arbeitsplätze schaffen.

So wird die Region als Wirt-

„Auswüchse der Globalisierung könnten auf ein vernünftiges Maß begrenzt werden“

schaftsraum der kurzen Wege zwischen Herstellern und Verbrauchern bald wieder aufblühen. Davon ist Bernd Noche, Professor des Zentrums für Logistik und Verkehr an der Uni Duisburg-Essen, überzeugt. Wenn die Frachtkosten wegen des Öls weiter deutlich steigen, werde die Logistik-Branche eben versuchen, die Kosten durch intelligente Lösungen zu senken.

Dieser Trend sei schon heute im Alltag zu beobachten. „Firmen sind da bei langfristigen Investitionen sehr sensibel“, sagt der Logistik-Experte, „sie bevorzugen statt der bisher meist üblichen Zentrallager mit hohem Transportaufkommen längst wieder dezentrale Lager mit geringeren Logistikkosten.“ Dadurch werde nicht nur beim Transport gespart,

sondern auch mehr Kunden-nähe geschaffen. Eine großartige Verschiebung der Marktanteile der einzelnen Verkehrsträger (s. Grafik) erwartet Noche nicht. Denn die Bahn sei keine Alternative zur Straße, weil sie nach wie vor zu unflexibel sei.

Noche erwartet, dass bei weiter kletternden Ölpreisen weitere Arbeitsplätze aus dem Ausland nach Deutschland geholt werden. Unabhängig von den Transportkosten habe das auch den Vorteil, schneller auf die Verbrauchervünsche reagieren zu können.

Auch Professor Peter Henricke, bis Anfang 2008 Präsident des Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie, erhofft sich durch die hohen Ölpreise einen Anstoß zum Umdenken und sieht so

die Chance für eine Zukunft mit mehr Lebensqualität: „Einige durch die billigen Transportkosten verstärkten Auswüchse der Globalisierung, wie beim Flugverkehr oder beim Ferntransport von Nahrungsmitteln, könnten auf ein vernünftiges Maß begrenzt und die übermäßige Machtkonzentrationen der ‚Weltmacht Energie‘ könnte eingedämmt werden.“

Die bisherigen „Billigpreise für Öl“ haben nach Henricke Meinung zu einer nationalen und weltweiten Arbeitsteilung geführt, die wirtschaftlich nicht effizient und unter Umweltgesichtspunkten gar de-saströs ist. Denn es gebe gewaltige Kosten, vor denen die Augen verschlossen würden und die dem Personen- und Güterverkehr in der Regel

nicht direkt zugerechnet würden. Sollten sich künftig die Transportpreise der „ökologischen Wahrheit“ annähern, werde dies nicht nur die Region als Wirtschaftsraum stärken und die De-Globalisierung in Gang bringen, sondern auch positive Auswirkungen auf das Klima haben und die Besinnung auf nachhaltigere Formen der Mobilität fördern.

Henricke spricht dabei von einem „unvermeidlichen Strukturwandel“, der für einige Branchen, wie zum Beispiel die Autoindustrie, Fluggesellschaften oder den Lkw-Verkehr, umso schmerzhafter sei, je länger er hinausgezögert werde. Einkommensschwachen Haushalten müsse aber gezielt durch öffentlich geförderte Energiesparprogramme geholfen werden, um ihren

Energiekostenanstieg zu begrenzen.

Welchen Wert die langfristigen Prognosen über den Güterverkehr (s. Grafik) angesichts des Ölpreis-Trends haben, bleibt vorerst ein Streit zwischen Experten. Und wie sich der Welthandel entwickelt, ist ebenso offen. Der Verband Deutscher Reeder hält den Anteil der Schiffstransportkosten am Verbraucherpreis eines Produktes nach wie vor für gering. Beim einem DVD-Player im Wert von 200 Dollar seien es 1,50 Dollar. Beim Klimaschutz ließe sich auf den Weltmeeren noch einiges machen. So könnten langsamer fahrende Schiffe zwar Sprit sparen, aber für die gleiche Transportleistung in gleicher Zeit müsste dann ein zweites Schiff auf Fahrt gehen.

