

TauBlog

Écrasez l'infâme!

Die Fassade bröckelt weiter

André Tautenhahn · Wednesday, October 2nd, 2013

I. Arbeitsmarkt im September 2013 –

Steigende Arbeitslosigkeit bei anhaltendem Beschäftigungsaufbau

Quelle: [Monatsbericht September Agentur für Arbeit](#)

Die Bundestagswahl ist vorbei, es wird Zeit für die schlechten Nachrichten. Mit der Meldung, die Arbeitslosigkeit steigt trotz Beschäftigungsaufbau, versucht sich die Arbeitsagentur noch unfreiwillig in Komik. Das zurechtgelogene Statistikgebäude bricht allmählich in sich zusammen. Saisonbereinigt hat die Arbeitslosigkeit übrigens [zugenommen](#). Die berühmte Herbstbelebung fiel nicht weniger stark aus als erwartet, sondern fand einfach nicht statt. Deutschland ist keine "robuste" Insel, die losgelöst von den Entwicklungen der Weltwirtschaft allein bestehen könnte. Diese Erkenntnis wird sich zunehmend auch wieder durchsetzen, wenn nicht nur das Konjunkturbarometer nach unten zeigt, sondern auch die tatsächlichen Kennzahlen der Wirtschaft wahrgenommen werden.

Wie groß der angebliche Fachkräftemangel hierzulande ist, zeigt das Beispiel Siemens, dessen Vorstand kürzlich ankündigte, dem Arbeitsmarkt eigene Mitarbeiter im großen Stil zur Verfügung stellen zu wollen. Andere hoch spezialisierte Unternehmen aus sogenannten Wachstumsbranchen ziehen [nach](#). Bald wird sich der Arbeitsmarkt vor Fachkräften kaum noch retten können. Doch wo sollen sie hin, wenn der alten wie der neuen Regierung in Sachen Wirtschaftspolitik kaum mehr als ein "weiter so" einfällt.

Wächst die Wirtschaft, ist nach gängiger Lesart nicht der Impuls von außen dafür verantwortlich, sondern die Reformen, wie Agenda 2010 oder die neue [Chance 2020](#), die sich die Werbeagentur für Arbeitgeber, die Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM) gerade ausgedacht hat. Nach der Wahl gibt es deshalb auch wieder Hausaufgaben zu erledigen und Gürtel enger zu schnallen, um so weitermachen zu können wie bisher. Die deutsche Wirtschaft sei eine Lokomotive, deren Fahrt niemand aufhalten dürfe. Sonst könnten Wettbewerbsanteile verloren gehen. Ein Denkfehler, wie Jens Berger [belegt](#).

Thema mit Sprengkraft

Vielleicht sprechen auch deshalb so viele von der Lokomotive, weil langsam klar wird, dass man die kaputtgesparten Straßen nicht mehr benutzen kann. Dass das Straßennetz marode ist und ein

enormer Sanierungsstau besteht, konnte man vor der Wahl auch schon lesen und wissen. Wer Autofährt, hat das sogar unmittelbar gespürt und sich vielleicht auch beschwert. Den Wahlkampf beeinflusst, hat das Thema mit Sprengkraft allerdings nicht. Schließlich war es den Journalisten und vielen Politikern wichtiger, darauf zu verweisen, dass die Steuereinnahmen Rekordstände erreicht hätten und es dem Land ja gutgehen müsse. Allenfalls ein Veggie Day konnte die Harmonie im glücklichen Abendländle trüben.

Nun ist die Diskussion um die Verteilung der Milliardenkosten im vollen Gange und zwar wie auf Knopfdruck. Die Medien fragen scheinheilig, wer für die kaputten Straßen nun aufkommen muss. Sie fragen aber nicht, warum es die alte Regierung erst so weit hat kommen lassen und warum der beliebten Kanzlerin ein ausgeglichener Haushalt und eine Begrenzung der Neuverschuldung mit Blick auf künftige Generationen wichtiger sind, als heile Straßen und Schulen, auf die eine Gesellschaft insgesamt heute wie morgen nicht verzichten kann.

Von Finanzlöchern ist auf einmal die Rede, die es eigentlich gar nicht geben dürfte, wenn man dem Gerede der besten Bundesregierung seit der Wiedervereinigung folgt. Nun haben sich die Verkehrsminister der Länder auf eine Ausweitung der Lkw-Maut verständigt, um das Geld für die notwendigen Reparaturen irgendwie zusammenzubekommen. Es wird aber nicht reichen, das ist jetzt schon klar. Abgesehen davon bleibt die Frage offen, ob der Paradigmenwechsel in der Projektfinanzierung richtig war. Denn wenigen ist bewusst, dass Investitionen in die Verkehrswege nicht mehr aus Steuermitteln, sondern immer stärker über private Geldgeber erfolgen soll.

Paradigmenwechsel

Straßen werden auf Seiten der Politik schon lange nicht mehr volkswirtschaftlich, sondern rein betriebswirtschaftlich **betrachtet**. Trotz Widerspruchs der Rechnungshöfe werden sie zunehmend als Investitionsobjekte angeboten. Nicht ohne Absicherung für den privaten Investor einer solchen Öffentlich-Privaten-Partnerschaft ÖPP/PPP. Ein Teil der künftigen Mauteinnahmen fließt ja nicht mehr dem Staatshaushalt zu, sondern wandert als feste Einnahme auf das Konto des privaten Partners, der die Straße einen Zeitraum lang betreibt. Ist der Vertrag nach 20 oder 30 Jahren zu Ende, gilt das auch für die Straße. Warum sollte sie auch länger halten? Sie fällt zurück an den Staat und jenen armen Verkehrsminister, der diese dann wieder auf Steuerzahlerkosten sanieren muss.

Dass die Infrastruktur zerfällt, ist vielleicht Absicht, genau wie die Schuldenbremse, die staatliche Investitionen bald unmöglich macht. Was als “alternativlos” erscheinende Lösung übrigbleibt, ist die Privatisierung von Staatseigentum, das der Staatsbürger, der dann zum Kunden gemacht wird, gegen Gebühr natürlich weiter nutzen darf. Deshalb kommt auch immer nur eine Ausweitung von gebührenpflichtigen Strecken in Betracht oder eine Vergrößerung des gebührenpflichtigen Nutzerkreises, um Finanzierungsbedarfe zu decken und Schlaglöcher zu stopfen. Dabei ist der Ausbau und Erhalt eines Verkehrsnetzes keine Privatangelegenheit, sondern eine öffentliche Aufgabe.

Die Kosten öffentlicher Aufgaben hat der Steuerzahler zu tragen und nur er. Doch hier wollen alle Parteien einige Gruppen vor allzu großen Belastungen schützen. Für die Vermögenden in diesem Land ist eine privatisierte Straße, über die sie mit ihren steuervergünstigten PS-Dreckschleudern gegen eine Gebühr rasen können unterm Strich eben günstiger und attraktiver, wenn sie auf der anderen Seite von Abgaben auf Einkünfte jedweder Art und Vermögen befreit bleiben. An der bröckelnden Fassade mit finalem Einsturz ändert das aber nichts.

This entry was posted on Wednesday, October 2nd, 2013 at 7:36 pm and is filed under [Nachrichten](#), [Wirtschaft](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.