

NEWSLETTER, April 2013

Erstmals für deutsche Großstädte ermittelte in einer soeben vorgelegten Studie das Münchner Ifo-Institut, wie Streiks im öffentlichen Personennahverkehr zu steigender Verkehrsbelastung auf den Straßen führen. Danach liegen die Belastungsspitzen in Folge von Arbeitskämpfen in den Morgen- und Abendstunden, nämlich dann, wenn der Pendlerverkehr einsetzt und sich vermehrt Staus bilden. Die Wissenschaftler gehen davon aus, dass mit der steigenden Verkehrsbelastung erhebliche Produktivitätsausfälle gerade bei am Streik unbeteiligten Unternehmen einhergehen – genau dies wollen sie mit einer Folgestudie bis zum Herbst untersuchen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

in einer aktuellen Studie über die Auswirkungen von Streiks im öffentlichen Personennahverkehr hat das Ifo-Institut in München erstmals für deutsche Großstädte den wissenschaftlichen Nachweis dafür erbracht, dass diese Arbeitskämpfe zu einer deutlich steigenden Verkehrsbelastung auf den



Ifo-Institut: Mehr Verkehr an Streiktagen

Straßen führen. Wenn sich in der Folge Staus an neuralgischen Punkten bilden, ist die regionale Wirtschaft insgesamt - und nicht nur direkt bestreikte Betriebe - Belastungen ausgesetzt, weil Berufspendler ihre Arbeitsplätze nur mit erheblicher Verspätung erreichen. Das Forscherteam ermittelte im Auftrag der Carl Fried-

rich von Weizsäcker-Stiftung, dass das Verkehrsaufkommen „in den morgendlichen Spitzen zwischen 7 bis 8 Uhr an Streiktagen mehr als 10 Prozent über dem Verkehrsaufkommen an Nicht-Streiktagen liegt.“ Auch zu den abendlichen Spitzenzeiten um 17 bis 18 Uhr beobachteten die Wissenschaftler mit einem Anstieg von knapp 10 Prozent eine ähnliche Entwicklung. Der Studienleiter Professor Helmut Rainer sagte: „10 Prozent mag auf den ersten Blick nicht allzu hoch erscheinen – des Verkehrsaufkommens ist städtischen Ballungszentren zu erheblichen Staus kommt.“

In der Nacht zwischen 1 und 5 Verkehrsaufkommen an Streiktagverkehrsgeschehen, wenn keine Zeit zwischen 6 Uhr und 18 che Effekte“ von Streiks

erhöht sich durch Arbeitskämpfe im öffentlichen Nahverkehr das stündliche Verkehrsaufkommen im Durchschnitt um knapp 5 Prozent. Die Ifo-Forscher ermittelten die Belastungs-

• • •
„Steigerung des
Verkehrsaufkommens
an Streiktagen kaum
verkraftbar.“

Prof. Helmut Rainer



aber eine derartige Steigerung an neuralgischen Punkten der kaum verkraftbar, ohne dass es

Uhr unterscheidet sich das Ver- gegen dagegen nicht vom Ver- Arbeitskämpfe stattfinden. In der Uhr ließen sich dagegen „deutlich nachweisen. Während dieser Zeit

werte durch eine Langzeitbetrachtung der Daten aus den Ballungsräumen Frankfurt, Hamburg, Köln und München. „Unsere Ergebnisse zeigen“, erläuterte Rainer, „dass offensichtlich manche Personen Streiks im öffentlichen Nahverkehr ausweichen, indem sie auf ihr privates Kfz umsteigen, was wiederum zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen an Streiktagen führt.“ Durch Verspätungen von Arbeitnehmern können, so der Wissenschaftler weiter, „insbesondere bei Berufen mit klar definierten Anfangszeiten auf Arbeitgeberseite nicht unerhebliche Kosten entstehen, wohlgerneht bei Unternehmen, die nicht direkt vom Streik betroffen sind.“

Unerwünschte externe Effekte von Streiks könnten Eingriff des Staates nahelegen

Wie sich die Studienergebnisse genau auf die Produktivität der von Streiks indirekt betroffenen Unternehmen auswirken, einer Folgestudie ermitteln. Gründe legen, wie sie die Bundes-Arbeitsmedizin verwendet. Dort Produktionsausfallkosten für pro Mitarbeiter und Ausfalltag ausfall auf etwa 167 Euro pro fert. Diese Kosten, so das For- den weder von den streikenden streikten Nahverkehrsunter- dungskalkül berücksichtigt.“ Instituts lautet: „Somit liegen externe Effekte des Streiks im Nahverkehr vor, die dazu führen, dass dessen Ausmaß aus ökonomischer Sicht zu hoch ist und deshalb einen Eingriff des Staates rechtfertigen kann.“



Prof. H. Rainer

wollen die Ifo-Wissenschaftler in Dabei werden sie Zahlen zu desanstalt für Arbeitsschutz und werden die durchschnittlichen Unternehmen auf etwa 96 Euro und der Bruttowertschöpfungs-Mitarbeiter und Ausfalltag bezif- scherteam vom Ifo-Institut, „wer- Arbeitnehmern noch vom be- nehmen in ihrem Entschei- Die Schlussfolgerung des Ifo- erneut möglicherweise negative

Das Ifo-Institut berechnete die Wirkungen von Streiks auf den Straßenverkehr mit einer um- fassenden Auswertung der Daten automatischer Zählstellen an Bundesautobahnen. Dazu setzten die Forscher auf eine Auswahl, die den von Streiks im öffentlichen Personennah- verkehr betroffenen Pendlerverkehr am wirkungsvollsten abbildet. Sie verwendeten dabei Daten innenstadtnaher Stationen, möglichst am Ende eines Autobahnzubringers gelegen und in der gleichen Richtung angeordnet, in die der bestreikte Nahverkehr ausgerichtet ist. Als Be- obachtungszeitraum wählten die Wissenschaftler die Jahre 2005 bis 2010.

Forscherteams im Ausland gelangen zu ähnlichen Ergebnissen

Schon vor dem deutschen Ifo-Institut hatten ausländische Forscherteams unterschiedliche Effekte von Streiks in Unternehmen der Daseinsvorsorge untersucht, mit bemerkenswerten Ergebnissen. Die niederländischen Wissenschaftler van Exel und Rietfeld stellten 2009 fest, dass Bahnreisende überwiegend (44 Prozent) von der geplanten Reise mit dem Zug Ab- stand nahmen, nur 18 Prozent blieben bei der Entscheidung für die Schiene. Das gleiche Forscherteam hatte bereits 2001 dokumentiert, dass Streiks im Nahverkehr nur ausnahms- weise, nämlich bei 10 bis 20 Prozent der Reisenden, dazu führten, dass diese von der Reise ganz Abstand nahmen. Die meisten Betroffenen stiegen aufs Auto um, um an ihr Ziel zu gelangen und lösten damit ein höheres Verkehrsaufkommen aus. Langfristig, so die nieder- ländischen Forscher, führen die Arbeitskämpfe zu einem spürbar sinkenden Marktanteil des Personennahverkehrs.

2006 hatten US-amerikanische Forscher für einen Streik im Nahverkehr des Großraums Los Angeles belegt, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit auf den Autobahnen spürbar sank und längere Verzögerungen während der Stoßzeiten auftraten. Besonders drastisch machte sich dieser Effekt im Stadtzentrum von Los Angeles bemerkbar sowie auf Verkehrswegen, die parallel zu den Zug- und Busstrecken verliefen.

Streiks im Gesundheitssektor führen zu steigenden Risiken für Patienten

Auch Streiks im ebenfalls zur Daseinsvorsorge zählenden Krankenhausesektor können dramatische Folgen für deren Patienten haben, die am Streik selbst gänzlich unbeteiligte Dritte sind. Schon Mitte der neunziger Jahre wiesen kanadische Wissenschaftler (Mustard et al.) nach, dass der Streik von Krankenschwestern in einer Geburtsklinik in dem nordamerikanischen Land einerseits dazu führte, dass zahlreiche werdende Mütter das bestreikte Krankenhaus mieden. Andererseits sank der Anteil der Kaiserschnitte spürbar, selbst bei klarer Indikation für den Eingriff. Die Entwicklung der Neugeborenen verlief in den ersten Wochen zudem signifikant schlechter als bei außerhalb der Streikphase Geborenen.

Eine drastische Steigerung des Risikos für Patienten wiesen 2012 auch Wissenschaftler am Beispiel eines Krankenschwesternstreiks im US-Bundesstaat New York nach. Während des Streiks lag die Sterblichkeitsrate um fast 20 Prozent höher als sonst und der Anteil jener Patienten, die innerhalb eines Monats erneut ins Krankenhaus eingewiesen werden mussten, stieg um 6,5 Prozent. Der Studie zufolge konnte auch der Einsatz von Ersatzkräften die Versorgungsqualität nicht steigern.

Ifo-Institut plant weitere Studien zu Sekundäreffekten von Arbeitskämpfen

Die Münchner Wissenschaftler wollen ihren ersten Forschungsergebnissen zu primären Effekten von Streiks im Personennahverkehr weitere Studien zu den sekundären Auswirkungen derartiger Streiks folgen lassen. Als nächsten Schritt plant das Ifo-Institut nun, auf Basis von Daten über einen verspäteten Arbeitsantritt sowie die Abwesenheit von Beschäftigten bei großen, regionalen Arbeitgebern konkrete Effekte von Streiks im Personennahverkehr auf die



Ifo-Institut München: Mehrere Folgestudien geplant

Fehlzeiten von Arbeitnehmern bei nicht direkt bestreikten Unternehmen nachzuweisen. Geplant sind auch Studien über Effekte auf das Unfallgeschehen sowie steigende Gesundheitsbelastungen.

Mehr Informationen unter www.CFvW.org im Bereich „Zukunft der Arbeit“ oder unter www.zukunftderarbeit.eu.

Mit den besten Grüßen



Dr. Frank Meik

Kurator der CFvW-Stiftung und Direktor Bereich Zukunft der Arbeit

Carl Friedrich von Weizsäcker-Stiftung, Mitglied im Bundesverband Deutscher Stiftungen e.V.; Bereich Zukunft der Arbeit • Maximilianstraße 13 • D-80539 München;

Tel.: +49 700 70011777; Mobil: +49 171 3023231; Fax: +49 700 70011778; meik@cfvw.de;

Vorstand der Stiftung: Dr. Bruno Redeker, Bernhard Winzinger