



# Über Wirkungen von Globalisierung und Welthandel

Günther Moewes

*Globalisierung begünstigt nur sogenannte Eliten, nicht Bevölkerungsmehrheiten, nicht Klima, nicht Globus. Statt Klimakonferenzen, Kompromissen, freiwilligen Verpflichtungen und Strohalmverboten brauchen wir Deglobalisierung und eine andere Wirtschaft. Das ist Aufgabe von Regierungshandeln und nicht von freiwilligen Verhaltensänderungen.*

## Zwei Arten von Nationalismus

„Freier“ Welthandel führe zu Wachstum und Wohlstand, erzählen uns WTO und Mainstream-Ökonomen. Gilt das wirklich für allen Handel? Und für alle am Handel Beteiligten? Beispiel Afrika: Die westliche Wirtschaft hat die afrikanischen Volkswirtschaften immer als unliebsame Konkurrenten betrachtet. Sie hat deren überwiegend agrarisch ausgerichteten Nationalökonomien deshalb stets mit teuren Krediten und infamen „Freihandelsabkommen“ zu schwächen versucht, um sie für westliche Billigprodukte und Fischfabrikfangflotten zu öffnen. Am Ende mussten die afrikanischen Tomatenbauern als neuartige Sklaven in europäischen Plantagen die Tomaten für genau die Billigkonserven ernten, die sie aus ihrer Heimat vertrieben hatten.

Das löste eine Welle von Wirtschaftsflüchtlings aus. Nach und nach merkten westliche Wirtschaftsstrategen, dass sie so gleich fünf Fliegen mit einer Klappe schlagen können: 1) billige Arbeitskräfte anziehen und 2) gleichzeitig deren Ausbildung sparen, 3) dadurch, sowie durch Billigexporte, die afrikanischen Konkurrenzwirtschaften schwächen, 4) ihre eigenen einheimischen Arbeitenden unter erhöhten Lohndruck setzen und 5) sich auch noch als Wohltäter für ihre eigenen

Opfer aufspielen, nämlich die unfreiwillig Vertriebenen. Mutterkreuzler behaupteten sogar, die Deutschen würden zu viele Hartz-IV-Empfänger gebären und zu wenige Fachkräfte. Eilig wurden ein globaler Migrationspakt<sup>[1]</sup> und ein deutsches Fachkräfteeinwanderungs-gesetz verabschiedet.

Andererseits: Kann man es dem mittelständischen deutschen Unternehmer verdenken, dass er seine mühsam erkämpfte Position auf dem Weltmarkt nicht durch Fachkräftemangel gefährdet sehen möchte? Oder hat diese Frage vielleicht eine ganz andere Dimension? Muss sie nicht lauten:

***Weshalb ist Nationalismus bei den sogenannten Eliten angeblich so verpönt, während ein rücksichtsloser Wirtschaftsnationalismus als Beweis für besondere Tüchtigkeit gilt?***

Rücksichtsloser Wirtschaftsnationalismus, das heißt: Möglichst vielen anderen Nationen auf dem Globus um jeden Preis negative Handelsbilanzen und Arbeitslosigkeit zufügen. Das heißt: pausenloser Wirtschaftskrieg. Das heißt: Wirtschaft first. „Deutschland zuerst. Merkel...würde sich allerdings niemals damit brüsten wie Trump“<sup>[2]</sup>. Wirtschaft ist nicht mehr für die Bevölkerungen da, sondern die Bevölkerungen für die Wirtschaft. Diese Art von rücksichtslosem Wirtschaftsnationalismus wird aber nicht Nationalismus genannt, sondern vornehm „Globalisierung“. Wenn sich dagegen jemand gegen diesen Nationalismus mit Importrestriktionen, Zöllen oder Protektion zur Wehr setzt, wird er als „Nationalist“ denun-

ziert. Sprachtäuschung war schon immer ein wichtiges Instrument der Mainstream-Ökonomie. Deutschland ist da wie immer ganz vorne: Ewiger Pro-Kopf-Export-Weltmeister in einem der am dichtesten besiedelten und verkehrserstückelten Länder der Welt, möchte möglichst viele Fachkräfte aus anderen Ländern absaugen, um noch mehr „LogistikCenter“ in seine immer mehr verschwindenden Landschaften zu setzen. Dann aber auf Brasilien schimpfen, weil es Regenwald abholzt, während Deutschland doch mit seinen Krötentunneln, Wildbrücken und Wolfschutz geradezu auf Yellowstone-Niveau ist. SPD und Grüne immer vorne weg. Political Correctness.

Woher kommt dieser Wirtschaftsnationalismus? Die sogenannten Klassiker der Ökonomie, wie Adam Smith und Ricardo, schwärmten von Arbeitsteilung und friedlichem Wettbewerb. Nicht alle sollten alles produzieren, sondern jede Region das, was sie am besten konnte. Die einen Tuch und die anderen Kekse. Damals ging es um vor allem um Regionen wie London oder Schottland. Was ist aus diesem an sich vernünftigen Ansatz heute geworden? Dass Japaner unbedingt deutsche Autos fahren müssen und Deutsche unbedingt japanische. Ist das noch Arbeitsteilung? Ist das noch der Ansatz von Ricardo? Oder ist er nicht vielmehr das genaue Gegenteil: alle produzieren alles und transportieren dann die gleichen Produkte kreuzweise über die Ozeane - gleichzeitig von A nach B und von B nach A. Und selbst, wenn nur in eine Richtung transportiert wird: Ist es sozial und ökologisch vernünftig, wenn mittlerweile alle US-Fahrräder in China produziert werden? Und den US-Händlern dank chinesischer Billiglöhne oder Staatssubventionen nur ein bisschen Endmontage bleibt?

1 Moewes, G.: Phänomen Massenmigration. Humane Wirtschaft 1/2019, S. 42/43

2 Neue Zürcher Zeitung, 9. 3. 2019, S. 1



Foto: Simon-Maage auf Unsplash

### Transport- und Mobilitätswahn

Nur dieser vermeintliche „Wettbewerb“ garantiere angeblich den technologischen Fortschritt, will uns die Mainstream-Ökonomie weismachen. Tatsächlich hat er jedoch zu immer größeren PKW-Formaten geführt und nicht einmal den deutschen Abgasbetrug und die deutsche Dieselkrise verhindert. Vor allem aber hat er die Energie- und Klimakrise angeheizt, indem er ein gigantisches, völlig überflüssiges globales Frachtervolumen geschaffen hat mit einer eigenen Schwerölproblematik, mit entsprechenden, ebenso überflüssigen gigantischen Umschlaghäfen und leichtsinnigen, vermeidbaren Logistikern, wie z.B. der Container-Schiffahrt. Diese Monster-Logistik ist Teil des Transportwahns der Wirtschafts-Eliten.

Ein anderes Beispiel: Da werden das Berliner Bundespräsidialamt mit indischem Marmor verkleidet und Bottas Dortmunder Stadtbibliothek mit schwedischem Sandstein. Wegen subjektiver Vorlieben von Architekten werden Tausende von Tonnen Gestein über Land und Meere transportiert. Weshalb? Erhöht es die Vielfalt und Unverwechselbarkeit der Stadtbilder? Oder bewirkt es vielleicht das genaue Gegenteil? Erhöhte nicht gerade die frühere Beschränkung auf regionale Materialien die Transportvermeidung, sowie die globale Vielfalt und Unverwechselbarkeit?

### Die Flüge der globalen Minderheit und die Folgen

	Passagiere in Millionen/Jahr			
Flugpassagiere	2016	2017	2018	Anstieg/Jahr
weltweit	3.800	4.100		7,1 %
von Europa nach anderen Kontinenten		41,2	42,5	3,0 %
innereuropäisch		145,2	154,5	6,0 %
von deutschen Flughäfen aus		234,5	244,3	3,0 %
Passagierkilometer weltweit				8,0 %
von den heute 7.674 Millionen Menschen weltweit sind 2018 nicht geflogen			7.444	97,0 %
noch nie in ihrem Leben geflogen			6.293	82,0 %
Die Passagierzahlen von Kreuzfahrtschiffen haben sich in letzten 10 Jahren verdreifacht. Pro Schiff und Tag entstehen Abgase wie von 400.000 PKW	168,1	190,0		13,0 %

- Fliegen ist die umweltschädlichste Art der Fortbewegung
- Flug Deutschland – Malediven (2 x 8.000 km) erzeugt pro Person 5 t CO<sub>2</sub>
- die Treibhauswirkung ist jedoch 2-5-mal höher (infolge Ozonbildung bei großer Flughöhe, Wolkenbildung durch Aerosole, Wasserdampf, Stickoxyde)
- Klimawirkung noch einmal vielfach höher infolge Auftauens reflektierenden Eises und Methangas aus tauenden Permafrostböden

**Quellen zum Kasten:**

ZDF heute-Journal 5. 3. 19; statista; ICAO; Umweltbundesamt; Max-Planck-Istitut f. Meteorologie Hamb.; Süddeutsche Ztg. 9 / 10. 3. 2019, S. 31; Unep/Frankfurter Rundschau 5. 3. 19, S. 28; <https://www.dw.com/de/der-klimawandel-und-das-fliegen/a-42094220> <https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-02/flugverkehr-flugreisen-zunahme>

Dass diese Mobilität eine Manie der Wirtschafts- und Funktionseliten ist und inzwischen wahnhaftige Züge angenommen hat, mögen ein paar Zitate zeigen: In einem Artikel über das unrühmliche Produktionsende des A380, des größten Passagierflugzeugs der Geschichte, schrieb die Nürnberger Zeitung allen Ernstes Mitte Februar 2019, der Bau sei keine Fehlentscheidung gewesen, denn er trage „zum Wachstum der globalen Mobilität bei“. Richtig ist: Laut Internet sind 97% der weltweiten Bevölkerung 2017 überhaupt nicht geflogen und 82% noch nie in ihrem Leben<sup>[3]</sup>. Das zeigt: Das „Wachstum der globalen Mobilität“ ist reine „Eliten“-Vorstellung. Die weltweite Bevölkerungsmehrheit kann die sich gar nicht leisten. Das gilt auch für Kreuzfahrten, Billigfluglinien, Massentourismus und Tagungstourismus. Da tanzt man nach horrendem Kerosinverbrauch auf vermeintlichen „Klimakonferenzen“ erfolgsselig kreischend vor Tagungskameras herum, fährt dann nach Hause und wundert sich, dass die Erderwärmung trotzdem weiter steigt.

<sup>3</sup> <https://www.dw.com/de/der-klimawandel-und-das-fliegen/a-42094220> (zuletzt bes. 4. 07. 2019)

Als ein Bundestagsabgeordneter der Vielfliegerpartei „Die Grünen“ eine Beschränkung auf drei Hin- und Rückflüge pro Person und Jahr forderte, gab es einen empörten Aufschrei aller Planeten-Ruinierer: „Bevormundungs-Anfall“, „Dusseliger Vorschlag“, „Verbotspartei“, „Staatliche Überwachung“<sup>[4]</sup>. Eliten-Jargon.

Besonders deutlich wurden Mobilitätswahn und Umerziehungstrieb bei der Debatte über den globalen Migrationspakt. „Wir wollen die Erleichterung der regulären Migration“<sup>[5]</sup>. In TV-„Dokumentationen“ wird frohlockt: „Alle Migration führte stets zu Innovationen“. Und DER SPIEGEL überschreibt ein Interview: „Wir sind alle Migranten“. Während der Interviewte kühl entgegnet: „Tatsächlich brachte die Migration schon immer Probleme mit sich...Krieg, Frieden, Missgunst...Argumente für jene, die in der Migration ein ewiges Übel sehen“<sup>[6]</sup>. Rich-

<sup>4</sup> BILD, 11. 3. 2019, S. 4

<sup>5</sup> UN-Migrationspakt, Originaltext

<sup>6</sup> „Wir sind alle Migranten“, SPIEGEL-Gespräch mit dem Genforscher Johannes Krause, DER SPIEGEL Nr. 8 / 16. 2. 2019, S. 97ff

tig ist: fast alle Migration entstand aus Überfällen, Habgier, Konquistadorentum, Vertreibung und Not. Inkas, Indianer und Hereros hätten auf die europäischen „Innovationen“ gerne verzichtet. Ebenso wie die oben bereits erwähnten heutigen afrikanischen Sklaven auf den südeuropäischen Tomatenplantagen. Und wie unser geschundener Planet. Ein besonders verniedlichtes Verständnis von Migration hat Justizministerin Katharina Barley: „*Sie negieren all die Migration, die wir brauchen und auch haben wollen...zum Beispiel zum Arbeiten, zur Ausbildung, oder auch aus Liebe... Ich wünsche mir doch für meine Söhne, dass sie in den USA studieren, in Singapur arbeiten und sich in Brasilien oder Senegal verlieben können*“<sup>[7]</sup>. Wie viel von den 82% der Weltbevölkerung, die in ihrem ganzen Leben noch nie geflogen sind, können sich diese elitären Migrations-Vorstellungen der 15-Prozent-SPD wohl leisten?

Ist das alles wirklich nur Elitenwahn? Entstehen nicht vielmehr alle diese Fehlentwicklungen aus konkreten Wirtschaftsmechanismen, vor allem aus den verheerenden Konzentrationsmechanismen des Kapitals? Natürlich. Nur begünstigen diese Konzentrationsmechanismen nie die breiten Bevölkerungen, sondern stets vor allem die Eliten. Und die haben sie deshalb so weit in ihren elitären Lebensvorstellungen verinnerlicht, dass sie nicht mehr fähig sind, sie kritisch zu analysieren. Anstatt ihnen entgegenzuwirken, erklären sie sie für naturgegeben und verstärken sie aus purem Eigeninteresse.

## Globale Eliten gegen regionale Bevölkerungen

Der Anspruch der globalen Eliten, die Bevölkerungen unbedingt im Sinne ihrer falschen Weltvorstellungen politisch korrekt zu erziehen, hat den weltweiten politischen Rechtsruck ausgelöst. Er hat darüber hinaus zu zahlreichen mehr oder weniger wissenschaftlichen Erklärungsversuchen geführt: Der Kultursociologe Andreas Reckwitz sieht eine Spaltung in „Kosmopoliten und Unitarier“, der SPIEGEL in Kosmopoliten und Populisten und der britische Publizist David Goodhart in globale „Anywheres“ und regionale „Somewheres“.

<sup>7</sup> Bundesjustizministerin Katharina Barley in einem Streitgespräch über den Migrationpakt, Süddeutsche Zeitung, 8. 12. 2018, S. 6. (Siehe auch [\[1\]](#) und [Kasten](#))

Richtig ist wohl eher: Es gibt unterschiedliche geographische Dimensionsstufen, in denen wirtschaftliche, politische und kulturelle Fragen am besten geregelt werden können: lokale, regionale, nationale, kontinentale und globale. Die Müllabfuhr kann nicht am besten global geregelt werden, die Krümmung von Bananen nicht kontinental und der Weltfrieden nicht lokal. Der Mobilitäts- und Globalisierungswahn der globalen Eliten hat vor allem zu einer Vernachlässigung des Regionalen geführt. Die Region wird von ihnen vielfach als provinziell, rückwärtsgewandt, folkloristisch gesehen, als Heimatkitsch oder gar als Angriff auf die Nation. Die Globalisierung dagegen als modern, multikulturell und zukunftsweisend. Diese Vorstellung ist abwegig. Richtig ist vielmehr: Die Besinnung auf die Region erlaubt ein Maximum an Transportvermeidung und Ressourcenschonung. Ohne die sind Klimawandel und Artensterben nicht aufzuhalten. Darüber hinaus ist sie Garant für die weltweit größtmögliche Vielfalt und Unverwechselbarkeit von Landschaften, Ortschaften, Bauten und Arten. Die Globalisierung droht dagegen in einen weltweiten Einheits- und Mischbrei zu führen, in maximale Transportaufblähung, Ressourcenverschwendung, Umweltbelastung und Computer-Dengisch. Am Ende stehen überall die gleichen Hochhäuser. „Rundum verglast sehen sie am Polarkreis genauso aus wie am Äquator, hier verschwenderisch beheizt, dort verschwenderisch gekühlt. Brasilianischer Granit nach Berlin und schwedischer Sandstein nach Dortmund.“<sup>[8]</sup>

Was werden spätere klimageplagte Generationen wohl zu diesem Globalisierungswahn sagen? Hat das überhaupt noch etwas mit Ökonomie zu tun? Mit einer Ökonomie, die von „oikos“ kommt, von „haushalten“? Oder ist nicht längst eine krasse Anti-Ökonomie, die nur noch durch noch unsinnige Untertheorien aufrechterhalten werden kann? Von einer Beschäftigungstheorie, wonach wir verhungern müssten, wenn wir nicht ständig neue „Arbeitsplätze schaffen“, indem wir die gleichen Waren ständig von A nach B und gleichzeitig von B nach A transportieren. Oder von einer Wachstumstheorie, nach der Wohlstand nur entstehe, wenn jedes Jahr mehr produziert werde als im Vorjahr. Schafft dieser

<sup>8</sup> Moewes, G.: Zuviel Geld in falschen Händen. In: Detail 4/2000, S. 595

Transportwahn überhaupt noch Werte? Oder ist er nicht längst zu einer Riesen-Wertvernichtungsmaschinerie geworden, in der alles ökonomisch Schlechte und Vermeidbare zum vermeintlichen Wachstumsmotor hochgelogen wird?

## Beschäftigungsstaat oder Vermeidungsgesellschaft?

Um das eigentliche Problem der Mainstream-Ökonomie deutlich zu machen, folgende einfache Überlegung: Angenommen ein Land importierte genauso viele Autos wie es exportiert. Es beschließt, den überseeischen Außenhandel mit Autos einzustellen. Es hat dann riesige Einsparungen an Planungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten von Schiffen, Werften, Umschlaghäfen und -anlagen. Überdies kann es u. U. noch Einnahmen aus deren Verkauf erzielen. Diese Einsparungen sind gleichzeitig eine enorme Umweltentlastung. In der Gesamtbilanz entsteht keinerlei Wohlstandsverlust. Man könnte theoretisch die Autopreise gleich lassen und die Arbeitsentgelte an die nicht mehr Arbeitenden einfach weiter zahlen. Dann bleibt immer noch ein eventueller Gewinn aus dem Bestand oder Verkauf der Anlagen. Allerdings entsteht ein Verteilungs- und Gerechtigkeitsproblem: Nicht Arbeitende haben genauso viel Einkommen wie Arbeitende. Dieses Problem kann gelöst werden, indem die eingesparte Arbeit durch Arbeitszeitverkürzung an alle verteilt wird, und nicht nur an die, die ihr „Geld arbeiten lassen“. So lange, bis fast alle wieder Arbeit haben. Das Problem der herrschenden Ökonomie: Sie kann mit ihrer „Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung“ die Einsparungen nicht als Einsparungen erkennen und bewerten, sondern nur als Arbeits-, Wert- und Wachstumsverlust. Und sie kann die Umweltentlastung nicht einmal quantifizieren.

Wir brauchen eine andere Ökonomie. Diese muss stärker differenzieren zwischen notwendiger und vermeidbarer Arbeit. Notwendige Arbeit wird es immer geben. Zwar wird immer mehr Menschenarbeit an Maschinen und Roboter übertragen werden, aber für deren Entwicklung wird wiederum noch lange Menschenarbeit gebraucht. Wenn auch nicht so viel, wie durch die Maschinen ersetzt wird, sonst wäre Maschinisierung sinnlos. Vermeidbare Arbeit

schaftt dagegen keine Werte und keinen neuen Wohlstand. Meist vernichtet sie sogar welche durch vermeidbaren Transportaufwand und vermeidbaren Ressourcenverbrauch. Auch notwendiger Welthandel wird es immer geben: Nicht alle Länder verfügen selbst über alle notwendigen Ressourcen, können selber Baumwolle und Südfrüchte anpflanzen, oder selber Flugzeuge bauen. Vermeidbarer Handel und vermeidbare Transporte sind dagegen ebenfalls keine Wertschöpfung, sondern Wertvernichtung.

Der schreckliche Irrtum, auch vermeidbare Arbeit schaffe neue Werte und neuen Wohlstand, konnte nur entstehen, weil man die materielle Existenzberechtigung der Bevölkerungsmehrheit auch an nicht notwendige, vermeidbare Arbeit gekoppelt hat, an Arbeitsplatzbeschaffung, Bullshitjobs, Konsumrausch, Beleuchtungsexzesse, an „Verschwendung, Verdummung, Vergiftung Verpackung, Naturzerstörung, sinnlose Transporte, Bürokratie, Rüstung“<sup>[9]</sup>. Und indem man diese vermeidbare Arbeit auch noch positiv in Sozialprodukt und volkswirtschaftliche Gesamtrechnung eingerechnet hat.

9 wikipedia: Deglobalisierung

Allein die Vermeidung nicht notwendiger Transporte würde die Wirtschaft schlagartig weitgehend deglobalisieren<sup>[10]</sup> und regionalisieren. Eine solche Regionalisierung ist also nicht nur eine Frage der Frische von lokalen Agrarprodukten. Ohne eine solche Deglobalisierung sind Klimawandel, Artensterben und die Zerstörung von Böden und Meeren, sowie die ständige Zunahme von sogenannten sozialen „Globalisierungsverlierern“ nicht aufzuhalten.

Das alles ist nur durch Gesetze und Vorschriften der Regierungen möglich. Nicht, indem man die als Öko-Diktatur denunziert und die Entscheidungen darüber Nichtstun, privatem Profitstreben, freiwilligen Verhaltensänderungen und Firmenzugeständnissen, dem sogenannten „Freihandel“, oder ausschließlich dem „freien“ Marktgeschehen überlässt. Notwendig ist vielmehr ein starker Staat, der notwendige Arbeit fördert, vermeidbare Arbeit unterbindet und dazu ein entsprechendes Instrumentarium entwickelt. Zu einem solchen Instrumentarium gehören nicht nur höhere Ressourcen-, Verbrauchs- und Transportsteuern, sondern auch

10 Moewes, G.: Beschäftigungsstaat oder Vermeidungsgesellschaft? In: Architektur Jahrbuch 1995, Hrsg. Deutsches Architekturmuseum Frankfurt/M, München 1995, S. 35ff

Zölle, Protektion und Importrestriktionen<sup>[11]</sup>. Diese Forderungen wurden übrigens bereits 1995 erhoben<sup>[12]</sup>, also lange vor Trump. Damals wären die Verheerungen noch vergleichsweise mühelos abzustellen gewesen. Heute nicht mehr.

11 Ders.: Protektion tut Not. Freihandel nutzt vor allem dem Kapital. Wirtschaftskolumne, Frankfurter Rundschau, 24. 4. 2018, S.16

12 Ders. in: Welcher Handel erhöht den Wohlstand? In: Weder Hütten noch Paläste. Basel, Boston, Berlin 1995, S. 105ff

#### Zum Autor

Prof. Günther Moewes



Er vertrat bis 2000 an der FH Dortmund das Forschungsgebiet „Industrialisierung des Bauens“ und sagte die Finanzkrise seit 1997 voraus.

Ihre Ursache sieht er vor allem in der exponentiellen Überentwicklung der privaten Großvermögen und den daraus resultierenden öffentlichen Schulden.

Bücher und Schriften: „Weder Hütten noch Paläste“ (1995), „Geld oder Leben“ (2004), „Dilettantismus oder Komplizenschaft“ (2012), „Arbeitswende“ (2013).

Webseite:

<http://www.guenthermoewes.de>