

Das Ende der Globalisierung

Nicht Globalisierungs-Kritiker, sondern Nachlässigkeit und Schlamperei scheinen die Globalisierung zu einem Ende zu bringen.

Die Globalisierung baut auf zwei Gedanken auf:

1. Dass man sich auf Verträge, die man schließt, verlassen kann. Das ist richtig und dient allen Menschen.
2. Darauf, dass man um so größere Gewinne machen kann, je mehr Arme es gibt, die man ausbeuten kann. Das ist falsch, weil es der grundsätzlichen menschlichen Hilfsbereitschaft widerspricht. Der zutreffende Begriff ist „Ausbeutung“!

Zur Zeit scheint die Globalisierung zu scheitern, was verschiedene Gründe hat:

1. Die Corona-Pandemie hat dazu geführt, dass weltweit Menschen nicht so arbeiten konnten, wie sie es normaler Weise getan hätten. Das führte zum Beispiel in Shanghai zu einem großen Stau an Gütern, die nicht auf Schiffe verladen werden konnten. Kombiniert mit der Idee des „Just in time“ (der Lieferung zum passenden Zeitpunkt), führte das zwangsläufig zur Unterbrechung der Produktion.
2. Aber auch solche Ereignisse, wie das Containerschiff, das sich im Sueskanal quer stellte und die Fahrinne blockierte, zeigt, dass die Lieferketten heute zu knapp ausgelegt sind.
3. Die Deutsche Bahn kommt in drei von zehn Fahrten zu spät, obwohl sie sich selbst selbst dann als pünktlich bezeichnet, wenn sie knapp sechs Minuten Verspätung hat. Das Ergebnis ist, dass man nach Möglichkeit nur Fahrten bucht und antritt, die ohne Umsteigen verlaufen sollen. Was noch keine Garantie ist, dass man das Ziel auch erreicht, aber es erhöht die Wahrscheinlichkeit. - Grund für diesen unzulänglichen Fahrplan ist der Wahn der Politik, man könne ein Unternehmen der Infrastruktur, dass soziale Pflichten hat, so betreiben, dass es Gewinne erwirtschaftet. Das geht nicht. Trotzdem hat man die Bahn „privatisiert“ und große Mengen an Strecken, Ausweichgleisen, Gleisanschlüssen von Industriebetrieben, Weichen, Bahnhöfen und rollendem Material verkauft und Mitarbeiter entlassen, um die Bilanz zu schönen, denn man wollte an die Börse. Damit fehlt es aber an Angeboten und vor allem an Möglichkeiten Verspätungen aufzuholen. Verschärft wurde das durch den Wahn, dass die Schiene dem Flugzeug wegen des Umweltschutzes Konkurrenz machen müsse.
4. Die Fliegerei dagegen wurde erst mit Subventionen hoch gepöppelt (Kerosin, also Treibstoff war Steuer-frei, während die Bahn für Strom und Treibstoff Steuern bezahlen musste) um dann zu erkennen, dass Fliegen der Umwelt erheblich schadet, aber man sich so daran gewöhnt hat, dass niemand darauf verzichten mag. Während Corona kam

der Flugverkehr fast zum Erliegen. Heute wird wieder geflogen, als ob wir keinen Klimawandel fürchten müssten. Wobei manche Flugpreise Dumpingangebote sind, also nicht mal die tatsächlichen Kosten einbringen. - Da aber während der Pandemie viele Leute entlassen wurden, oder sich selbst andere Arbeitsplätze suchten, haben jetzt Verkehrsbetriebe ein Problem genügend Personal zu bekommen. Dabei sind etwa zwei von zehn Fliegern unpünktlich, so dass man oft den Anschluss und damit Zeit verliert.

5. Auf den Straßen fehlt es ebenfalls an Fahrern von Lkws, da man - entgegen der Sonntagsreden von Politikern - immer mehr Verkehr auf die Straße verlagerte, so dass Autobahnen immer mehr Spuren und immer größere Rastplätze für die Lkw-Fahrer bekommen mussten. Auf Kosten der Steuerzahler, nicht der Wirtschaft!

Hintergrund ist auch, dass die Wirtschaft sich die kostspieligen Lager sparen wollte und meinte es genüge, wenn alle Materialien rechtzeitig geliefert würden. Damit verlor man aber Puffer, die ausbleibende Lieferungen abfangen konnten, und wurde abhängiger von den Transporteuren. Während der Pandemie flogen einige wenige Flugzeuge nur zum Transport von Teilen, die die Industrie dringend brauchte, obwohl das natürlich teurer war, als wenn die Teile im Frachtraum einer Linienmaschine mitgeflogen wären.

Indem man immer mehr Verkehr schuf entstanden auch immer mehr Staus, auf Straßen, auf Kanälen, auf Gleisen und in der Luft, bzw. auf Flughäfen. Trotz der seit 50 Jahren bekannten Gefahr des Klimawandels trieb man den Verkehr so weit, dass er auf Grund seiner Menge kollabiert und das Klima und die Gesundheit der Menschen schädigt. Es ging den Handelnden nicht um Klima und Gesundheit, sondern um Gewinne für sich selbst.

Das Ganze wurde begleitet durch immer aufwändigere Bauten, die dafür sorgen sollten, dass der Verkehr auch in Zukunft fließt (Berliner Flughafen BER, Stuttgart 21, Wilhelmshafens Tiefseehafen, Ausbaggern der Elbe vor Hamburg, Flüssiggas-Terminals, Flughafen Hahn, Hochgeschwindigkeitsstrecken, usw.). Das macht den Verkehr immer teurer, selbst, wenn es funktionieren würde. Die nahe liegende Frage, ob man nicht auf manchen Verkehr verzichten könnte, wird nicht gestellt. Nur ein paar Verbraucher bemühen sich durch den Kauf lokaler Lebensmittel unnötige Ferntransporte zu vermeiden. Politik und Wirtschaft versagen!

Wohin führt das?

Einige Firmen müssen die Produktion drosseln, weil es an Nachschub fehlt. Anderen fehlen gut ausgebildete Mitarbeiter. Bei der Bahn führt die Aufspaltung in Güterbahn und Personenbahn dazu, dass Lokführer fehlen, weil sie nicht mehr überall eingesetzt werden können, wie früher. Die Firmenpolitik führt so teilweise dazu, dass es nicht mehr rund läuft.

Wenn aber der Fahrgast das Vertrauen in die Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels verliert, weil sich die Fehler häufen, dann benutzt er das Verkehrsmittel weniger. Schlechtere Auslastung führt zu schlechteren Fahrplänen, die wiederum die Nützlichkeit des Verkehrsmittels senken. Daraus kann sich eine Abwärtsspirale entwickeln, die zur Katastrophe führt. Auf einen Teil der Reisen, den Tourismus und die Freizeitfahrten, kann man als Einzelner verzichten, was dennoch zu großen Problemen für die Ausflugs- und Urlaubsziele führen wird. Im Beruf lässt sich manche Reise durch Videokonferenzen ersetzen. Aber ohne eine persönliche Begegnung wächst die Gefahr, dass man auf Betrüger herein fällt, gegenüber denen man bei der persönlichen Begegnung vorsichtiger gewesen wäre.

Die Folgen werden - auch ohne den unnötigen Krieg in der Ukraine - sein, dass man sich überlegt, ob man nicht - wie die Verbraucher - Material aus der näheren Umgebung beziehen kann, weil die Ferntransporte immer unzuverlässiger und teurer werden. Der von Russland begonnene Krieg senkt zudem das Vertrauen in Verträge und Lieferanten.

Es gibt schon länger Firmen, die ihre Produktion wieder in die Heimat verlegten, weil die Produktion in anderen Erdteilen zwar niedrigere Löhne bietet, aber oft weniger gute Qualität. Allerdings haben auch in der Heimat manche Leute nicht mehr die solide Ausbildung, die man eigentlich bräuchte, oder sie arbeiten nur noch in Unternehmen, die sich um sie und ihre Arbeit kümmern, egal, ob durch besonders gute Behandlung, oder Freiheiten in der Arbeitsgestaltung.

Dadurch kommt oft auch die öffentliche Hand in Schwierigkeiten, weil sie manche Stelle nicht besetzen kann. Also bleiben Anliegen der Bürger (und der Wirtschaft) länger liegen und Vorhaben dauern länger, als eigentlich nötig. Der englische Brexit zeigt sehr schön, wie hinderlich Bürokratie sein kann, vor allem, wenn sie nicht funktioniert.

Mehrere Entwicklungen führen zum Scheitern der Globalisierung (so wie man sie kannte):

1. Die Zuverlässigkeit des Transportes sinkt, was die Idee der pünktlichen Lieferungen, oder des „just in time“ in Frage stellt und zu einer Besinnung auf die Vorteile von Lagern führen dürfte.
2. Die steigenden Kosten für weite Transporte, die wegen des Klimaschutzes notwendig sind, werden manche Transporte zu teuer machen.
3. Wenn die Zuverlässigkeit von Lieferländern sinkt, egal ob wegen Corona, oder anderer Einflüsse (Krieg, Sanktionen), dann funktioniert die Globalisierung nicht mehr.
4. Sollten sich zudem verschiedene Machtblöcke bilden, die nicht mehr fähig sind die Zusammenarbeit durch Verträge zu regeln, dann wird es weniger Zusammenarbeit geben.

Vermutlich wird es nicht alle Waren und Bereiche gleich stark treffen. Man erinnere sich an die „Gewürzinseln“, die für Kaufleute (Pfeffersäcke) lange Zeit hervorragende Einnahmen boten. Das Beispiel des „fairen Kaffees“ zeigt aber, dass auch unter fairen Bedingungen Handel möglich ist, aber dadurch die Gewinne einiger (des Zwischenhandels durch Kaffeeaufkäufer) geringer werden.

Man kann daher vermuten, dass der Teil der Globalisierung, dem es vor allem um die Ausbeutung Ärmere geht, zusammen brechen wird, sobald man wegen des Klimawandels gezwungen ist nur noch das Nötigste zu transportieren und das möglichst auch nur über kurze Strecken. Damit gehen die Profite der Ausbeuter zurück. Dennoch werden bei fairen Preisen manche Dinge teurer werden, so dass die Not in vielen Ländern trotzdem zunehmen könnte.

Ob man das mit Geld, wie in reichen Ländern während der Pandemie, wird ausgleichen können, darf man bezweifeln, weil das Bremsen des Klimawandels um so mehr kostet, je länger man damit wartet. 40 - 50 Jahre sind bereits verloren.

Ob die wachsende Armut manche Produktion wieder lohnend werden lässt, wird man sehen. Es könnte aber auch sein, dass in manchen Gesellschaften die Fähigkeit zur konzentrierten und harten Arbeit verloren gegangen ist, weil man es durch digitale Unterhaltung (Brot und Spiele) verlernt hat. Das sind für die Betroffenen ziemlich schlechte Aussichten.