

Die gezähmte Globalisierung – Plädoyer für eine Güterverkehrssteuer

29. November 2016 | Erstellt von Urs Kleinert

Das bisherige Modell des ungebremsten Freihandels produziert zu viele Verlierer und ist weder ökonomisch noch politisch aufrecht zu erhalten. Die angeblich einzige Alternative, eine Abkehr von der Globalisierung und Hinwendung zum Protektionismus, ist jedoch in der heutigen Zeit wirtschaftlich kaum denkbar und würde zu massiven politischen Konflikten führen. Eine politisch herbeigeführte Verteuerung des Transports, etwa durch eine Güterverkehrssteuer, könnte einen Mittelweg darstellen und zu einer "sanften Regionalisierung" führen.

Ob sie es öffentlich sagen oder nicht – den EntscheidungsträgerInnen in der reichen Staaten dürfte sehr bewusst sein, dass der Aufstieg des Rechtspopulismus, der einfache "Lösungen" und Renationalisierung verspricht, viel mit der real existierenden neoliberalen Globalisierung der letzten Jahrzehnte zu tun hat. Diese hat durch die internationale Konkurrenz um die niedrigsten Löhne sowie Umwelt- und Sozialstandards und die faktische Unmöglichkeit der Besteuerung transnationaler Konzerne und großer Vermögen dazu geführt, dass gerade auch im Globalen Norden Wenige profitiert und Viele verloren haben. Gewonnen haben hingegen diejenigen Staaten wie China, die sich nicht oder nur oberflächlich an die neoliberalen Regeln gehalten und investierende Unternehmen sowie Finanzmärkte stattdessen streng kontrolliert haben.

Heute stößt dieses System zunehmend an seine Grenzen. Staatshaushalte kommen aufgrund der flüchtigen Finanzströme zunehmend in Schwierigkeiten, und die wachsende soziale Ungleichheit gefährdet sowohl die wirtschaftliche Stabilität als auch die politische Legitimität. Die Verlierer dieses Prozesses oder vom Abstieg Bedrohten wenden sich vielerorts rechtspopulistischen bis rechtsextremen Parteien zu, die primitive Ideologien aus vergangenen Zeiten vertreten.

Doch ökonomische Abschottung ist in der extrem arbeitsteiligen und technologisch hochentwickelten heutigen Wirtschaft schlicht nicht möglich: Die Entwicklungskosten für neue Produkte sind zu hoch, als dass jedes Land 'Alles' produzieren und mit der technischen Entwicklung Schritt halten könnte. Schon der Versuch, sich tatsächlich abzuschotten, würde unweigerlich in einer Eskalationsspirale zu schweren politischen Konflikten mit anderen Staaten führen, z.B. weil Unternehmen um ihre Investitionen, Absatzmärkte oder Zulieferer bangten. Die Wahrscheinlichkeit, dass solche Entwicklungen zum Krieg führen würden, ist hoch.

Das Ziel kann also keine Abkehr von der wirtschaftlichen Globalisierung sein, sondern vielmehr ihre sinnvolle Drosselung und Regulierung.

Die Globalisierung bedeutet für Gesellschaften durchaus große Chancen, nicht nur kultureller, sondern auch ökonomischer Art – wenn sie entsprechend gesteuert wird. Eine völlige Öffnung der Grenzen für Waren und Kapital macht eine wirtschaftliche Entwicklung ärmerer Länder unmöglich, gefährdet ihre Ernährungssouveränität und reduziert sie dauerhaft auf eine Rolle als billige Rohstofflieferanten. Eine selektive, politisch regulierte Integration in den Weltmarkt kann hingegen dazu führen, dass ein Land seine Wettbewerbsvorteile (d.h. meist niedrige Löhne) sowie Exporterlöse und ausländische Investitionen für den sukzessiven Aufbau immer anspruchsvollerer Industrien einsetzen kann.

Die Frage, welche Bereiche globalisiert und welche eher regional erbracht werden sollten, ist letztlich politisch zu entscheiden und lässt sich nur schwer verallgemeinern. Drei Grundsätze lassen sich jedoch formulieren: 1. Je essentieller für die menschliche Gesellschaft, desto regionaler. 2. Je größer das Transportvolumen, desto regionaler. 3. Je technisch anspruchsvoller, desto globaler. Kein Land sollte für Nahrungsmittel oder Energie zwingend auf Importe angewiesen sein, da es damit erpressbar und von den Unwägbarkeiten des globalen Handels abhängig würde. Auf der anderen Seite wäre es schlicht viel zu teuer, überall auf der Welt Produktionsstätten für Smartphones oder medizinische Geräte aufzubauen. Ein kluger Mensch brachte das auf die eingängige Formel: “Ein Weltmarkt für Handys ergibt Sinn, ein Weltmarkt für Milch ist Unsinn.”

Ein immer wichtigeres Argument ist heute außerdem die Ökologie. Globalisierte Produktion bedeutet tendenziell Überproduktion und damit höheren Ressourcenverbrauch, da die Grenzkosten jeder weiteren Einheit extrem gering sind, mit einem gewissen “Schwund” bei Transport und Zwischenhandel kalkuliert wird – gerade bei Lebensmitteln! – und sich Rücktransport und Reparatur selbst bei kleineren Defekten oft nicht lohnen. Eine regionalisierte Wirtschaft kann sich hingegen quantitativ und qualitativ stärker den Bedürfnissen der Menschen vor Ort anpassen, und auch der stärkere Bezug der NutzerInnen zu Produkt und Produzent kann zu einem sorgsameren Umgang und damit geringeren Verbrauch führen. Vor allem aber geht es auch um den Transport selbst: Im Zeitalter der neoliberalen Globalisierung ist der globale Güterverkehr deutlich schneller gewachsen als die Weltwirtschaft. Sowohl der Flug- als auch der Schiffverkehr sind extrem umwelt- und klimaschädlich, zumal bei Letzterem besonders “dreckiges” Schweröl verbrannt wird. Ein weiterhin exponentielles Wachstum der globalen Güterströme ist mit den in Paris formulierten Klimazielen nicht vereinbar.

Eine naheliegende Möglichkeit, die Globalisierung auf ein sinnvolles Maß zu begrenzen, wäre die künstliche Verteuerung des Transports.

Dessen Kosten waren früher der wichtigste limitierende Faktor, doch sind sie seit der Industriellen Revolution auf nahe Null gefallen. Eine internationale Steuer auf den Güterverkehr wäre eine geeignete Methode, dieses Ziel ohne übermäßige Marktverzerrungen zu erreichen – und ohne durch einen Rückfall in Protektionismus die

Vorzüge des globalen Warenaustauschs zu gefährden. Diese Steuer könnte sich nach dem Gewicht, dem Volumen oder dem Energieverbrauch für den Transport richten. Sie würde grundsätzlich für alle Transportarten gelten, aber so berechnet werden, dass der Transport mit der Eisenbahn am niedrigsten besteuert würde, der mit dem Flugzeug am höchsten. Eine globale Einführung wäre ideal, ähnlich wie bei der Finanztransaktionssteuer könnte jedoch prinzipiell auch eine Gruppe von Staaten vorgehen.

Regionale Wirtschaftskreisläufe würden so wettbewerbsfähiger, Unternehmen hätten einen starken Anreiz, möglichst viele Produktionsschritte an einem Ort zu konzentrieren, und da sich die Höhe der Steuer nur nach der Entfernung richten würde, würde sie auch einen Beitrag zum Zusammenwachsen über Grenzen hinweg leisten. Die Güterverkehrssteuer (GVS) ist sicherlich nicht "die Lösung" für alle Probleme der Globalisierung, aber sie kann einen wichtigen Beitrag zu ihrer sozial und ökologisch gerechten Gestaltung leisten und gleichzeitig eine dezentrale, stärker bedürfnisorientierte wirtschaftliche Entwicklung erleichtern.

Die GVS könnte zukünftig Teil eines Systems internationaler Steuern auf globalisierte Netze bzw. Wirtschaftsaktivitäten werden, wozu auch Finanztransaktionen, Flugreisen, Energie- und Datennetze, die Nutzung endlicher Ressourcen (Bsp. Fischerei) sowie Emissionen von Treibhausgasen gehören. Ökonomisch lassen diese sich leicht begründen – nicht nur aufgrund des potentiellen Nutzens, sondern auch angesichts der hohen (sozial-ökologischen) externen Kosten, die bisher die Allgemeinheit trägt. Die Erlöse daraus sollten naheliegenderweise zur Finanzierung globaler Aufgaben im Rahmen der Vereinten Nationen und ihrer Unterorganisationen eingesetzt werden, insbesondere für Nothilfe, nachhaltige Entwicklung, zivile Krisenprävention und -nachsorge sowie die Anpassung an den Klimawandel.

Es gibt viele Argumente, die für eine Güterverkehrssteuer sprechen – und damit auch viele potentielle Bündnispartner, mit denen für ihre Einführung gestritten werden kann.

Manche mögen aus rein ökologischen Gründen eine Reduzierung der Transportvolumina anstreben, Andere eine wachstumskritische Sicht auf die zentralistische Großindustrie vertreten, wieder Anderen geht es um regionale Arbeitsplätze und direktere (und potentiell demokratische) Beziehungen zwischen AnbieterInnen und NutzerInnen.

ArbeitnehmerInnenrechte lassen sich in einer stärker regional ausgerichteten Wirtschaft ebenfalls besser verteidigen und ausweiten, und nicht zuletzt können auch Landschaftsschutz und "Heimatnostalgie" durchaus eine Rolle spielen. Doch sollte nichts davon ein Grund sein, ganz auf die Vorteile wirtschaftlicher Globalisierung zu verzichten wie den damit einhergehenden kulturellen Austausch, die economies of scale oder das aus ihr erwachsende Eigeninteresse an friedlichen zwischenstaatlichen Beziehungen.

Die Globalisierung ist unumkehrbar, und das ist auch gut so. Die gesellschaftliche Linke täte

gut daran, sich stärker für ihre emanzipatorische, sozial und ökologisch gerechte Gestaltung (und Entschleunigung) zu engagieren, anstatt sich wie Don Quijote im Widerstand gegen jedes einzelne Projekt der Regierenden einzuigeln. Die aktuellen Freihandels- und Investitionsschutzvorhaben wie TTIP, TPP, Ceta, TiSA oder EPAs mögen in der aktuell geplanten Form reaktionär und zerstörerisch sein, doch laufen Linke Gefahr, sich mit einer reinen Blockadehaltung in der öffentlichen Wahrnehmung(!) nicht mehr von nationalistischen Globalisierungsgegnern zu unterscheiden – und so letztlich ungewollt deren Agenda zu befördern.

Wäre es nicht weitsichtiger, internationalistischer und letztlich auch erfolgversprechender, den Schwerpunkt nicht auf die Ablehnung des Freihandels, sondern auf dessen Einhegung durch ergänzende politische Maßnahmen zu legen? Aufgabe der Linken ist nicht nur Kritik, sondern auch das Aufzeigen von Alternativen. Wenn es ihr gelingt, eine zukunftsweisende Synthese aus real existierender Globalisierung und der Kritik an deren schädlichen Auswirkungen anzubieten, dann kann diese einen Ausweg aus der Sackgasse der heutigen Konflikte weisen und hegemonial werden – als eine Form der dialektischen 'Zähmung' der Globalisierung.