

Der tödliche Fußabdruck der Globalisierung

English title: *Globalization's Deadly Footprint* (blog – February 18, 2018)

Geschrieben von/ written by: Researcher and Project Coordinator, Local Futures
Übersetzt von/ translated by: Stella Sage

Dass Umweltverschmutzung schlecht für unsere Gesundheit ist, wird niemanden überraschen. Die Tatsache, dass diese Umweltverschmutzung jedes Jahr mindestens 9 Millionen Menschen tötet, vielleicht schon. Das sind 16 Prozent aller Todesfälle weltweit – 3-mal mehr als AIDS, Tuberkulose und Malaria zusammen und 15-mal mehr als alle Kriege und andere Formen von Gewalt. Luftverschmutzung ist für 6,5 Millionen dieser 9 Millionen Todesfälle verantwortlich. Fast 92 Prozent der durch Umweltverschmutzung verursachten Todesfälle ereignen sich in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen. So lautet der kürzlich erschienenen Bericht der „Lancet Commission on Pollution and Health“, einem Bericht von Dutzenden von Experten für öffentliche Gesundheit und Medizin aus der ganzen Welt. Dieser wichtige Bericht schlägt in Angesicht eines allzu oft vernachlässigten und ignorierten „lautlosen Notfalls“, Alarm – oder, wie der Autor Rob Nixon es nennt, „langsame Gewalt“.

In einem Medienartikel über den Bericht weist der Chefredakteur des „Lancet“ auf die strukturellen Wirtschaftskräfte der „Industrialisierung, Urbanisierung und Globalisierung“ als „Treiber der Umweltverschmutzung“ hin. Leider geht der Bericht selbst jedoch nicht auf diese entscheidende Beobachtung und die Grundursachen ein – tatsächlich gehen einige der Schlussfolgerungen des Berichts ernsthaft schief als er von der Dokumentation der Umweltverschmutzungs-Gesundheitskrise zu einer sozioökonomischen Analyse übergeht und für eine bereits entlarvte „ökologische Modernisierungstheorie“ und das bereits ermüdete Konzept eines eurozentrischen Rahmens eintritt, der den industrialisierten Westen als „erleuchtet und „Entwicklungsländer“ als „rückständig“ darstellt.

Beispielsweise weist einer der Ko-Vorsitzenden und Hauptautoren der Kommission, Dr. Philip Landrigan (den ich für seine Pionierarbeit auf dem Gebiet der Umweltgesundheit sehr schätze), darauf hin, dass seit der Einführung des US-amerikanischen „Clean Air Act“ im Jahr 1970 die Werte von sechs Hauptschadstoffe in den USA um 70 Prozent zurückgegangen sind, obwohl das BIP um 250 Prozent gestiegen ist. Laut seinem Autorenkollegen Richard Fuller beweist dieser Trend, dass Länder ein „beständiges Wirtschaftswachstum mit geringer Umweltverschmutzung“ haben können.

In Verbindung mit der Tatsache, dass etwa 92 Prozent der durch Umweltverschmutzung verursachten Todesfälle in Ländern mit niedrigem und

mittlerem Einkommen auftreten, scheint dies in der Tat eine der Kerndoktrinen der Theorie der ökologischen Modernisierung,

die – „Entkopplung“ – zu bestätigen, die besagt, dass während Umweltverschmutzung während der frühen „Phasen“ der wirtschaftlichen Entwicklung zwangsläufig ansteigt, stagniert diese schließlich sobald ein gewisses Wohlstandsniveau erreicht ist, woraufhin sie sinkt, selbst wenn das Wachstum weiter steigt.

Es ist verständlich, warum die Kommission ihre Botschaft so verpacken möchte: sie ist ein „wirtschaftliches“ Argument für die Bekämpfung der Umweltverschmutzung, das für politische Entscheidungsträger schmackhaft ist, die sich immer mehr in eine wirtschaftswissenschaftliche Weltanschauung verstricken, die zunehmend blind für nichtökonomische Werte ist (einschließlich, offenbar dem Wert des Lebens selbst – man hätte gehofft, dass 9 Millionen Tote Grund genug wären, gegen die Umweltverschmutzung vorzugehen). Die wirtschaftlichen Kosten der Umweltverschmutzung und die scheinbar, „glücklichen Koexistenz“ von Wirtschaftswachstum und Reduzierung der Umweltverschmutzung, werden benutzt, um „das Argument in Frage zu stellen, dass die Bekämpfung der Umweltverschmutzung Arbeitsplätze tötet und die Wirtschaft erstickt“. Dieses beliebte Schreckgespenst der Industrie und des Großkapitals ist schlichtweg falsch – vergessen Sie die Idee der „Arbeitsplatzvernichtung“ durch Umweltschutzmaßnahmen; das Fehlen solcher Maßnahmen tötet jedes Jahr Millionen von Menschen!

Aber wie ich in meinem vorherigen Blogbeitrag (Globalization's Blowback) gezeigt habe, wurde ein Großteil der Umweltverschmutzung der reichen Länder während der Ära der Unternehmensglobalisierung ausgelagert und ins Ausland verlegt. Es ist bestenfalls unaufrichtig, Fälle von lokaler Verringerung der Umweltverschmutzung neben erhöhtem Wirtschaftswachstum in reichen Nationen als Beweis für die Entkoppelung aufzuzeigen, wenn diese Verringerungen nur aufgrund einer viel größeren Zunahme der Umweltverschmutzung woanders möglich waren. Eine globale Perspektive – bei der die wahren Kosten nicht auf die Armen und Kolonisierten abgewälzt werden können – ist notwendig, um ein aussagekräftiges und genaues Bild der Beziehung zwischen Wohlstand, Wachstum, Entwicklung, Umweltintegrität und Nachhaltigkeit zu bekommen. Ein Blick auf diese breitere globale Perspektive zeigt, dass BIP-Wachstum und Umweltverschmutzung tatsächlich weiterhin eng miteinander verbunden sind. Da ein großer Prozentsatz der Umweltverschmutzung in ärmeren Ländern eine Folge der Unternehmensglobalisierung ist, gilt dies auch für einen großen Prozentsatz der durch Umweltverschmutzung verursachten Todesfälle.

Ersticken – und Sterben – an der Globalisierung

Chinas exportorientierter Industriekampf, der größtenteils durch die Verbrennung von Kohle angetrieben wird, hat dem Land eine notorisch tödliche Luftverschmutzung hinterlassen, die so gravierend ist, dass sie laut einer Studie zum Tod von 1,6 Millionen Menschen pro Jahr (4.400 pro Tag) oder 17 % aller Todesfälle im Land beiträgt. Eine andere Studie bezifferte die Gesamtzahl auf zwei Drittel aller Todesfälle und kam zu dem Schluss, dass die schwere Luftverschmutzung die Lebenserwartung in China im Durchschnitt um mehr als 2 Jahre und im Norden des Landes sogar bis zu 5,5 Jahre verkürzt hat.

Interessanterweise haben einige Studien tatsächlich die Zahl der weltweit verteilten vorzeitigen Todesfälle durch verbreitete Luftverschmutzung und den internationalen Handel berechnet. Eine solche Studie ergab, dass die tödliche PM2,5-Verschmutzung (Feinstaub von 2,5 Mikrometer oder kleiner), die 2007 in China produziert wurde, mit mehr als 64.800 vorzeitigen Todesfällen in Regionen ausserhalb China's in Verbindung gebracht werden konnte, darunter mehr als 3.100 vorzeitige Todesfälle in Westeuropa und den USA. In den USA resultieren – trotz Produktions- und Umweltschmutzverlagerung – etwa 19.000 vorzeitige Todesfälle durch im Inland emittierte Umweltverschmutzung durch die Produktion von Exportwaren – 3.000 stehen im Zusammenhang mit nach China exportierten Artikeln.

Das ist trotzdem weit weniger als das, was die Chinesen durch den Konsum im Westen erleiden. Der Studie zufolge „ist der Konsum in Westeuropa und den USA mit mehr als 108.600 vorzeitigen Todesfällen in China verbunden“. (Weltweit verursachte die Verschmutzung, die für die Produktion von Waren und Dienstleistungen, die in den USA konsumiert werden, allein 102.000 vorzeitige Todesfälle; der europäische Verbrauch verursachte sogar noch mehr: 173.000 vorzeitige Todesfälle). Beachten Sie, dass das dies die Entstehung anderer chronische Krankheiten im Zusammenhang mit Luftverschmutzung nicht berücksichtigt. Natürlich ist die Luftverschmutzung nicht der einzige Preis den Menschen in China für das kohlegetriebene, industrielle Wachstum und die Exportorientierung des Landes zahlen müssen. Laut Statistiken der chinesischen Regierung starben im Jahr 2004 etwa 6.027 chinesische Bergleute bei der Arbeit, obwohl Analysten darauf hinweisen, dass offizielle Schätzungen normalerweise sehr konservativ sind und „die tatsächliche Zahl wahrscheinlich höher ist“. Seit 2004 ist die Kohleförderung in China stark angestiegen.

Versand

Was ist mit dem Transport von unfassbaren Materialmengen über den ganzen Planeten? Kohle nach China, Rohstoffe aus China, Abfall zurück nach China (dem unbestrittenen Lager des globalen Abfallhandels) – fast alles wird per Seeschifffahrt transportiert, was hohe ökologische Kosten verursacht. Die Statistiken über das

Ausmaß und die Auswirkungen der globalen Schifffahrtsindustrie sind beeindruckend: Eine Studie aus dem Jahr 2014 ergab, dass der Schiffsverkehr auf den Weltmeeren in den letzten 20 Jahren um 300 Prozent zugenommen hat, wobei der größte Teil dieses Anstiegs in den letzten 10 Jahren stattfand. Einer Analyse zufolge wurden die Emissionen der internationalen Schifffahrt für 2012 auf 796 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr (oder 90.868 Tonnen pro Stunde) geschätzt, mehr als die jährlichen Emissionen von Großbritannien, Kanada oder Brasilien. (Eine frühere Studie bezifferte die Menge der jährlichen Emissionen der weltweiten Handelsflotte auf 1,12 Milliarden Tonnen CO₂.) Unabhängig von der tatsächlichen Zahl macht die Schifffahrt mindestens 3 bis fast 4,5 Prozent der globalen CO₂-Emissionen aus.

Noch schlimmer ist, dass die Schifffahrt 18 bis 30 Prozent der gesamten NO_x- und 9 Prozent der Schwefeloxid- (SO_x) Verschmutzung der Welt ausmacht. Ein einziges riesiges Containerschiff kann die gleiche Menge wie 50 Millionen Autos ausstoßen: „Nur 15 der größten Schiffe der Welt können jetzt so viel Schadstoffe ausstoßen wie alle 760 Millionen Autos der Welt“. Bis 2015 waren die Treibhausgasemissionen der Schifffahrt 70 Prozent höher als 1990 und wenn diese in Zukunft nicht kontrolliert werden, werden diese bis 2050 voraussichtlich um bis zu 250 Prozent steigen; damit wäre die Schifffahrt für 17 Prozent der weltweiten Emissionen verantwortlich. Laut dem „Energy Institute des University College London“ – dessen erstaunliche ShipMap vielleicht eine der besten verfügbaren Visualisierungen der Globalisierung ist – „ist China das Zentrum der Schifffahrtswelt; Allein in Shanghai wurden im Jahr 2012 33 Millionen Einheiten bewegt.“

Und das ist nur Seeschifffahrt. Luftfracht ist sogar noch verschmutzungsintensiver: obwohl viel weniger Waren und Materialien per Luftweg transportiert werden, gehen einige Schätzungen davon aus, dass die relativ geringen 1 % der weltweit per Luft gehandelten Lebensmittel über 11 % der CO₂-Emissionen ausmachen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Belastung der globalen Schifffahrtsindustrie den „Todesfußabdruck“ der Luftverschmutzung der Globalisierung noch vergrößert. Eine Studie aus dem Jahr 2007 schätzte, dass allein die Feinstaubemissionen der weltweiten Schifffahrt – geschätzt auf 1,6 Millionen Tonnen – 60.000 Menschen pro Jahr töten, wobei die Autoren erwarten, dass diese Zahl bis 2012 um 40 Prozent steigen wird.

Schlussfolgerungen

Auf die Schäden des globalen Outsourcings von Umweltverschmutzung hinzuweisen, bedeutet ausdrücklich *nicht* darauf hinzuweisen, dass beispielsweise US-Konzerne ihre ausgelagerte Produktion und Umweltverschmutzung einfach in die territorialen USA zurückführen sollten. Das war das einstige rechtspopulistische „Trump“-Rezept. Unter dieser Ideologie besteht der Weg zur Erleichterung des „Insourcing“ nicht darin, auf höheren Arbeits- und Umweltstandards im Ausland zu bestehen, sondern den gesetzlichen Rahmen in den USA systematisch abzubauen (ganz gleich wie schwach der bereits dank der von Unternehmen eroberten Regierungsbehörden sind). Ob großzügige Steuersenkungen und andere Almosen die „Outsourcer“ zurücklocken werden, bleibt abzuwarten: Es wird aber deutlich, dass es bei den Vorhaben der Trump/Koch-Brüder sowohl um die Zerstörung nationaler Umwelt- und Arbeitsgesetze als auch um die Beschleunigung der globalen und transnationalen Unternehmensplünderung geht – das Schlimmste beider Welten.

Eine anti-unternehmerische Haltung, Wachstumsrückgang und ökologische Lokalisierung ist das eindeutige Gegenteil. Erstens lehnt es die breiten Ziele und Mittel des gesamten konsumorientierten Wegwerfprojekts ab und anstatt nur die extractive Wegwerf-Wirtschaft nach Hause zu bringen, geht es bei der Lokalisierung darum, Ursprung und Wirkung wieder in Verbindung zu stellen und das unverantwortliche und unethische Konzept, vor allem die Armen mit der Umweltverschmutzung zu belasten, weltweit zu beseitigen. Bei der Lokalisierung geht es um die Neuausrichtung der gesamten Wirtschaft auf einen hinlänglichen und simplen Konsum, auf eine bedarfsgerechte, ökologisch nachhaltige und regenerative Produktion sowie auf eine faire, würdevolle und demokratische Arbeitswelt und Produktion. Per Definition bedeutet Lokalisierung eine geringere Abhängigkeit von externen Ressourcen und globalisierten Produktionsketten, die von Weltkonzernen kontrolliert werden und von Natur aus undemokratisch sind. Macht in die Hände der Arbeiter zu legen bedeutet kurzum, keine global agierenden, hierarchisch geführten Unternehmen zu haben.

Natürlich hat Dr. Landrigan Recht damit, dass die Verringerung der Umweltverschmutzung die Wirtschaft nicht „erstickt“, das Gegenteil ist der Fall, wenn „die Wirtschaft“ in einem viel ganzheitlicheren Sinne verstanden wird, die über das BIP hinausgeht. Aber wie bereits zuvor in diesem Blog (hier und hier) darauf hingewiesen wurde, sollten wir eine gesunde Wirtschaft auch nicht mit einer wachsenden Wirtschaft gleichsetzen. Das Gegenteil ist häufiger der Fall. Um die weltweiten Todesfälle durch Umweltverschmutzung zu reduzieren, brauchen wir nicht nur strenge Umweltschutzvorschriften, wir müssen auch die Macht der Unternehmen, die Globalisierung und den Umfang der Wirtschaft reduzieren.

Read blog in English here: <https://www.localfutures.org/globalizations-deadly-footprint/>

Read all our blogs here: <https://www.localfutures.org/blog/>