

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
VIENNA
UNIVERSITY OF
TECHNOLOGY

DIPLOMARBEIT

Master's Thesis

TRANSNATIONALE KONZERNE VS. LOKALE BETRIEBE

*Der Einfluss der Verkehrsplanung auf unsere
Lebensqualität*

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

O.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Hermann Knoflacher
E231 - Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Bauingenieurwesen

von

Nikolaus Ibesich
9525745
Kaiserallee 23/6/3
A – 2102 Bisamberg

Bisamberg, im Februar 2005

KURZFASSUNG

Transnationale Konzerne vs. Lokale Betriebe Der Einfluss der Verkehrsplanung auf unsere Lebensqualität

Nikolaus Ibesich

Was hat die Verkehrsplanung mit unserer Lebensqualität zu tun, und wie passen wirtschaftliche Betriebe in diesen Kontext?

Der Zustand dieser Welt ist verheerend!

Was bis jetzt zum Fortbestand unserer *einzig*en Erde und damit für das Überleben der Menschheit getan wurde, sieht dagegen – bestenfalls – belanglos aus.

Tatsächlich verschlimmert sich ihr Zustand zunehmend.

Muss diese Tatsache nun schicksalhaft hingenommen werden oder gibt es Möglichkeiten, auch unseren Kindern noch eine Welt voll Wunder bieten zu können?

Diese Arbeit befasst sich damit, den Ist-Zustand zu analysieren und bietet Möglichkeiten an, wie nachhaltiges Handeln in unser aller Leben implementiert werden kann.

Zu Beginn werden die Rahmenbedingungen untersucht. Da Geld die Welt regiert, sind diese Rahmenbedingungen die momentane wirtschaftliche Ordnung dieser Erde.

Philosophen und Wirtschaftswissenschaftler wie Adam Smith oder David Ricardo haben in ihren Theorien die Wirtschaft als unbedingt notwendig für die Menschheit beschrieben und in den Himmel empor gehoben.

Aber im 20. Jahrhundert – die Entwicklung begann nach dem zweiten Weltkrieg und gipfelt in der heutigen Welthandelorganisation – hat sich die Wirtschaft von ihren hohen Idealen entfernt und sich in das genaue Gegenteil verwandelt. Die Wirtschaft dient nicht mehr dem Menschen, sondern ist zu einem reinen Selbstzweck verkommen.

Innerhalb dieser Rahmenbedingungen können nur ganz bestimmte Wirtschaftsformen existieren. Wie und warum diese funktionieren, und wer der Nutznießer dieses Systems ist, wird erörtert.

Da die Strukturen dafür geschaffen sind, den Großen in der Wirtschaft zu dienen, haben sich eben diese durchgesetzt. Dass diese transnationalen Konzerne schon mehr Macht haben als die meisten Nationalstaaten, ist die direkte Folge davon. Wie sie daran gehen, die ganze Welt zu beherrschen und nach ihren Willen umzugestalten, wird in dieser Arbeit behandelt.

Dass neben internationalen Konzernen auch noch lokale Betriebe existieren, ist Realität. Ob sich diese noch lange behaupten können, ist fraglich.

Ein Kapitel beschäftigt sich mit dem komplexen Verhalten dynamischer Verkehrssysteme und damit, wie es keiner der führenden Staaten, als Beispiele

werden die Europäische Union und Österreich angeführt, geschafft haben diese zu verstehen, geschweige denn zu beherrschen.

Der letzte Teil dieser Arbeit beschäftigt sich damit, welche Auswirkungen dieser verheerende Umstand auf unser Leben und unsere Zukunft haben wird, und was getan werden muss, dass es auch für nachfolgende Generationen eine Zukunft geben kann.

Die Strukturen, welche die Welt heute beherrschen, sind nicht von selbst entstanden, sondern wurden von Menschen gemacht.

Auch das Verkehrssystem gehört zu den vom Menschen gemachten Strukturen.

Und genau deshalb kann dieses System und auch das Wirtschaftssystem vom Menschen wieder in menschengerechte und nachhaltige Strukturen verwandelt werden.

Voraussetzung dafür ist, dass der mündige Bürger aufhört „Konsument“ zu sein und seiner Verantwortung wieder bewusst wird. Er muss wieder Verantwortung für sein Handeln übernehmen und wieder agieren. Dann steht einer lebenswerten Zukunft nichts mehr im Wege.

Billige Verkehrssysteme sind der Motor der Wirtschaft. Die Wirtschaft ist abhängig von geringen bis gar keinen Kosten für den Transport. Nur so ist „Globalisierung“ überhaupt möglich geworden.

Hier müssen verantwortungsbewusste Bürger und Politiker ansetzen und Strukturen schaffen, die dem Menschen wieder gerecht werden.

Im Verkehr kann dies nur über das „Verursacherprinzip“ geschehen. Das heißt, dass derjenige, der die Kosten verursacht, auch dafür aufkommen muss.

Die Wirtschaft muss wieder unter menschliche Kontrolle kommen, das heißt Lokalisierung statt Globalisierung.

Dazu benötigt es mutige Politiker, die über den Tellerrand der Legislaturperiode hinausschauen und die richtigen Gesetze, wenn auch unpopulär in der Wirtschaft, durchsetzen. Darüber hinaus ist wieder eine Demokratie gefragt, in der die Bürger aktiv mitbestimmen können und auch wollen. Dies erfordert vor allem intakte Familien, Gemeinden und Regionen in denen wieder Menschen zählen und nicht Produkte.

ABSTRACT

Transnational Corporations vs. Local Shops The influence of transport planning on our quality of life

Nikolaus Ibesich

What has transport planning to do with our quality of life, and how do economic companies fit into this context?

The state of our world is devastating!

What was done until now for the continuity of our only earth – and therefore for the survival of all mankind – looks irrelevant at best.

In reality the condition of the earth deteriorates constantly.

Do we have to accept this fact fatefully or are there any possibilities to provide our children with a world full of miracles?

This work attempts to analyze the actual condition and offers possibilities, how sustainable acting can be implemented in all our lives.

Basic conditions are analyzed at the beginning. Since money governs the world, the basic condition at the moment is the economic regime of this earth.

Philosophers and economists such as Adam Smith or David Ricardo described the economy in their theories as absolutely necessary for mankind and lifted it up into the sky.

But in the 20th century – the changes started right after the Second World War and culminate in today's World Trade Organisation – the economy abandoned its high ideals and transformed itself into the exact opposite. The economy does not serve the people any longer, but is degenerated to a pure self-purpose.

Within these basic conditions only certain economic systems can exist. It is discussed, how and why these systems function, and who the beneficiary of these systems is.

Since the structures are created to serve the large ones in the economy, the corporations succeeded. The direct consequence of it is that these international companies have already more power than most nation states.

This work outlines how transnational corporations accomplish to ruling and changing the world to meet their needs.

It is a fact that local shops still exist next to international corporations. How long they can stand their ground however, is questionable.

One part of this thesis deals with the complex behaviour of dynamic transport systems and with the inability of leading states, the European Union and Austria for example, to understand them, not to mention to control them.

The last part of this work shows what kind of effects these devastating circumstances have on our life and our future, and what has to be done to assure there will still be a future for succeeding generations.

The structures, which rule the world today, didn't emerge by themselves, but were made by humans.

The transport system also belongs to the structures created by humans.

And therefore this system and the economic system can be transformed back by people to lasting structures suitable for humans.

This requires a responsible citizen to stop being a "consumer" and to become again conscious of his responsibility. Again the citizen must be held liable for his actions and start to behave like a citizen again – meaning, to act instead of reacting. Then nothing will be in the way of a future worth living.

Cheap transport systems are the engine of the economy. The economy depends on low to absolutely no costs of transport. This was the only way "globalization" became possible at all.

Conscious citizens and politicians must take up these circumstances and again create structures suitable for humans.

In transport systems this can take place only over the "polluter-pays-principle". Simply stated, that means the one who causes the costs, pays for it.

The economy must be controlled by humans again, meaning localization instead of globalization.

For that purpose courageous politicians, must look further than the next legislative period, in order to implement proper laws, no matter how unpopular in the economy. Beyond that a democracy is in demand again, to which the citizens can and want to contribute actively. This requires above all intact families, communities and regions where once again humans count and not products.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| INHALTSVERZEICHNIS | 1 |
| 1 EINLEITUNG | 5 |
| 1.1 Zustand der Welt..... | 5 |
| 1.2 Zahlen und Fakten zu Attac – Themen (Stand 2002)..... | 6 |
| 1.2.1 Globalisierung..... | 6 |
| 1.2.2 Finanzmärkte | 7 |
| 1.2.3 Neoliberale Umverteilung..... | 7 |
| 1.2.4 Ökologie..... | 8 |
| 1.2.5 Steuern | 9 |
| 1.3 Warum dieses Thema..... | 11 |
| 1.4 Gliederung der Arbeit..... | 11 |
| 2 WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN | 12 |
| 2.1 Die Grundtheorie des Freihandels | 12 |
| 2.1.1 Adam Smith (1723 – 1790)..... | 12 |
| 2.1.2 David Ricardo (1772 – 1823)..... | 13 |
| 2.1.3 John Maynard Keynes (1883 – 1946)..... | 13 |
| 2.1.4 Theorie und Praxis | 14 |
| 2.2 Bretton Woods | 16 |
| 2.2.1 Der Internationale Währungsfonds | 16 |
| 2.2.2 Die Weltbank | 16 |
| 2.2.3 Die Internationale Handelsorganisation | 17 |
| 2.2.4 Das Scheitern von Bretton Woods | 17 |
| 2.3 Das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen – GATT | 19 |
| 2.4 Die Welthandelsorganisation – WTO | 20 |
| 2.4.1 GATS | 21 |
| 2.4.2 TRIPS | 22 |
| 2.4.3 MAI..... | 23 |
| 2.5 Die Folgen von Bretton Woods..... | 24 |
| 2.5.1 Allgemein..... | 25 |
| 2.5.2 Die Untergrabung des demokratischen Prozesses..... | 26 |
| 2.5.3 Die Gefahren der Deregulierung..... | 26 |
| 2.5.4 Folgen der Liberalisierung | 27 |
| 2.5.5 Dritte Welt | 28 |
| 2.5.6 Arbeitsplatzverlust | 31 |
| 2.5.7 Kultur | 32 |
| 2.5.8 Umwelt..... | 32 |
| 2.6 Kritik Weltbank, IWF | 33 |
| 2.7 Kritik WTO | 34 |
| 2.7.1 Das Konstrukt der Macht | 34 |
| 2.7.2 Globalisierung, Entwicklung und die Ausbreitung von Krankheiten | 35 |
| 2.7.3 Die grundlegendsten Lehren des Wirtschaftsliberalismus | 35 |
| 2.7.4 Eigenschaften der Ökonomischen Globalisierung, auch genannt Neoliberalismus | 36 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 2.7.5 | Globalisierung und nationale Regierungen | 36 |
| 2.7.6 | WTO und Umwelt..... | 37 |
| 2.7.7 | WTO und USA | 38 |
| 2.8 | Kritik GATS | 39 |
| 2.8.1 | GATS und Demokratie | 39 |
| 2.8.2 | GATS und Öffentliche Dienste..... | 39 |
| 2.8.3 | GATS und Wasser | 39 |
| 2.8.4 | GATS und Verkehr..... | 39 |
| 2.8.5 | GATS und Bildung | 39 |
| 2.8.6 | GATS und Entwicklungsländer | 40 |
| 2.8.7 | GATS und Umwelt | 40 |
| 2.8.8 | Gewinner des GATS | 40 |
| 2.9 | Kritik TRIPS | 41 |
| 3 | TRANSNATIONALE KONZERNE | 43 |
| 3.1 | Definition..... | 43 |
| 3.2 | Die 100 größten Wirtschaftsmächte der Welt..... | 43 |
| 3.3 | Macht der Konzerne | 45 |
| 3.4 | Struktur von Konzernen..... | 46 |
| 3.4.1 | Der börsennotierte Konzern | 46 |
| 3.4.2 | Das Privatunternehmen..... | 46 |
| 3.4.3 | Beschränkte Haftung..... | 47 |
| 3.4.4 | Menschen und Konzerne..... | 47 |
| 3.4.5 | Konzerne – Fiktive Personen | 48 |
| 3.5 | Die Politik der Konzerne | 49 |
| 3.5.1 | Gesetz..... | 49 |
| 3.5.2 | Steuern | 49 |
| 3.5.3 | Spenden..... | 50 |
| 3.5.4 | Arbeitsplätze | 51 |
| 3.5.5 | Standortfrage..... | 52 |
| 3.6 | Konzerne und Wirtschaft | 53 |
| 3.6.1 | WTO | 53 |
| 3.6.2 | Investitionen..... | 53 |
| 3.6.3 | Umwelt..... | 53 |
| 3.7 | Ausbau der Macht..... | 55 |
| 3.7.1 | Bildung..... | 55 |
| 3.7.2 | Werbung..... | 55 |
| 3.7.3 | Spielzeug..... | 57 |
| 3.8 | Das Verhaltensmuster von Konzernen..... | 59 |
| 3.8.1 | Das Verhalten der Konzerne basiert auf | 59 |
| 3.9 | Daten und Fakten | 61 |
| 3.9.1 | National- und Konzerngrenzen | 61 |
| 3.9.2 | Anzahl der Transnationalen Konzerne weltweit | 64 |
| 3.9.3 | Beispiele von „wertvollen“ Konzernen..... | 65 |
| 4 | KLEIN- UND MITTELBETRIEBE | 68 |
| 4.1 | Definition..... | 68 |

| | | |
|------------|---|------------|
| 4.1.1 | Anzahl der unselbständig Beschäftigten | 68 |
| 4.1.2 | Umsatz | 69 |
| 4.1.3 | Bilanzsumme | 69 |
| 4.1.4 | Unabhängigkeit..... | 69 |
| 4.2 | Zehn Aktionslinien der KMU – Charta..... | 70 |
| 4.3 | Kritik..... | 70 |
| 4.4 | Situation in Österreich..... | 71 |
| 4.4.1 | Entwicklung des Lebensmitteleinzelhandels | 71 |
| 4.4.2 | Lebensmitteleinzelhandel exkl. Hofer/Lidl nach Geschäftstypen (langfristige Entwicklung)..... | 72 |
| 4.4.3 | Zum Vergleich – Das Bild in Deutschland | 74 |
| 4.5 | Die Revolution | 74 |
| 4.6 | Vergleich TNC – KMU | 75 |
| 4.6.1 | Metro..... | 75 |
| 4.6.2 | SCS | 76 |
| 4.6.3 | Naturns..... | 76 |
| 4.6.4 | Vergleich..... | 77 |
| 5 | AUSWIRKUNGEN AUF DEN VERKEHR | 79 |
| 5.1 | Einleitung..... | 79 |
| 5.2 | „Die Wirtschaft braucht Infrastruktur“ | 81 |
| 5.3 | Oder doch nicht? | 81 |
| 5.3.1 | Infrastruktur ist nicht der wirkliche Engpass | 81 |
| 5.3.2 | Makroökonomischer Aspekt..... | 81 |
| 5.3.3 | Regionalwirtschaft und Verkehr | 82 |
| 5.3.4 | Einfluss der Autobahn auf Regionalwirtschaft | 82 |
| 5.3.5 | Logistik | 83 |
| 5.3.6 | Abhängigkeit der Wirtschaft..... | 83 |
| 5.3.7 | Fazit | 83 |
| 5.4 | Europäische Verkehrspolitik..... | 84 |
| 5.4.1 | Ziele der EU..... | 84 |
| 5.4.2 | Maßnahmen | 84 |
| 5.4.3 | Probleme | 84 |
| 5.4.4 | Weitere Maßnahmen..... | 84 |
| 5.4.5 | TEN Netze | 85 |
| 5.4.6 | Entwicklung der europäischen Verkehrsnetze | 87 |
| 5.5 | Der österreichische Generalverkehrsplan..... | 91 |
| 5.5.1 | Ziele und Strategien | 91 |
| 5.5.2 | Hauptkorridore..... | 92 |
| 5.5.3 | Kritik..... | 92 |
| 5.6 | Die Ursache der Probleme..... | 93 |
| 5.6.1 | Grundlagen..... | 93 |
| 5.6.2 | Analyse der europäischen Verkehrspolitik | 101 |
| 5.7 | Economy of Scale..... | 104 |
| 5.7.1 | Transportkosten..... | 104 |
| 5.7.2 | Rahmenbedingungen des Staates bestimmen Art und Größe des Verkehrsaufwandes..... | 104 |
| 5.7.3 | Economy of Scale im Verkehrswesen..... | 105 |
| 5.7.4 | Auswirkung..... | 112 |

| | | |
|------------|---|------------|
| 6 | SCHRITTE IN DIE ZUKUNFT | 113 |
| 6.1 | Böses Erwachen | 113 |
| 6.1.1 | Die völkerrechtliche Grenze | 113 |
| 6.1.2 | Die politiksoziologische Grenze | 113 |
| 6.1.3 | Die fossile Ressourcengrenze | 113 |
| 6.2 | Visionen | 114 |
| 6.2.1 | Weg zur Lokalisierung | 114 |
| 6.2.2 | Vorraussetzung der Lokalisierung | 114 |
| 6.2.3 | Richtungswechsel zu lokaler Interdependenz | 116 |
| 6.2.4 | Die nachhaltige Gemeinschaft und nachhaltige Wirtschaft | 117 |
| 7 | SCHLUSSBEMERKUNG | 119 |
| 7.1.1 | Weltwirtschaft | 119 |
| 7.1.2 | Transnationale Konzerne | 119 |
| 7.1.3 | Klein- und Mittelbetriebe | 119 |
| 7.1.4 | Verkehr | 120 |
| 7.1.5 | Schritte zur Umkehr | 120 |
| 7.1.6 | Verkehrsplanung | 120 |
| 7.1.7 | Ansatzpunkte | 122 |
| 8 | ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS | 124 |
| 9 | ABBILDUNGSVERZEICHNIS | 125 |
| 10 | TABELLENVERZEICHNIS | 127 |
| 11 | LITERATURVERZEICHNIS | 128 |
| 12 | ANHANG | 131 |
| 12.1 | Europäische Verkehrspolitik | 131 |

1 Einleitung

1.1 Zustand der Welt

Immanuel Jacobs hat die ganze Menschheit in einem Dorf dargestellt:

Wenn wir die ganze Menschheit auf ein Dorf von 100 Einwohnern reduzieren, aber auf die Proportionen aller bestehenden Völker achten würden, wäre dieses Dorf so zusammengestellt:

57 Asiaten

21 Europäer

14 Amerikaner (Nord und Süd)

8 Afrikaner

52 wären Frauen

48 wären Männer

70 Nicht-Weiße

30 Weiße

70 Nicht-Christen

30 Christen

89 heterosexuelle

11 homosexuelle

6 Personen würden 59% des gesamten Weltreichtums besitzen, und alle 6 Personen kämen aus den USA.

80 hätten keine ausreichenden Wohnverhältnisse

70 wären Analphabeten

50 wären unterernährt

1 würde sterben

2 würden geboren

1 hätte einen PC

1 hätte einen akademischen Abschluss

Falls du heute Morgen gesund und nicht krank aufgewacht bist, bist du glücklicher als eine Million Menschen, die die nächste Woche nicht erleben werden.

Falls du nie einen Kampf des Krieges erlebt hast, nie die Einsamkeit durch Gefangenschaft, die Agonie des Gequälten, oder Hunger gespürt hast, dann bist du glücklicher als 500 Millionen Menschen der Welt.

Falls du in die Kirche gehen kannst, ohne die Angst, dass dir gedroht wird, dass man dich verhaftet oder dich umbringt, bist du glücklicher als 3 Milliarden Menschen der Welt.

Falls sich in deinem Kühlschrank Essen befindet, du angezogen bist, ein Dach über dem Kopf hast und ein Bett zum Hinlegen, bist du reicher als 75% der Einwohner dieser Welt.

Falls du ein Konto bei der Bank hast, etwas Geld im Portemonnaie und etwas Kleingeld in einer kleinen Schachtel, gehörst du zu 8% der wohlhabenden Menschen auf dieser Welt.

1.2 Zahlen und Fakten zu Attac¹ – Themen (Stand 2002)

1.2.1 Globalisierung

Die Einkommensschere zwischen dem Fünftel der Menschheit, das in den reichsten Ländern lebt, und dem in den ärmsten, hat sich seit 1960 von 30:1 auf 74:1 vergrößert. [UNDP, 1999]

Das Pro-Kopf-Einkommen von 80 Ländern lag 1997 niedriger als zehn Jahre davor. [UNDP, 1999]

Das Vermögen der drei reichsten Milliardäre hat sich seit 1994 verdreifacht und ist größer als das Bruttoinlandsprodukt der 48 ärmsten Länder. [UNDP, 1999 und 2000]

Das Vermögen von Bill Gates schrumpfte zwar im Jahr 2000 von 90 auf 63 Milliarden Dollar, aber das ist immer noch mehr als das Jahreseinkommen von Albanien, Angola, Armenien, Burkina Faso, Burundi, Eritrea, Georgien, Haiti, Kambodscha, Kongo, Kirgisien, Laos, Lesotho, Malawi, Mali, Mauretanien, Mazedonien, Moldawien, Mongolei, Namibia, Niger, Nikaragua, Ruanda, Sambia, Tadschikistan, Togo, Tschad, Turkmenistan und Zentralafrika zusammen – also der ärmsten 31 Länder bzw. ihrer 250 Millionen EinwohnerInnen.

Eine jährliche Abgabe von 1% des Reichtums der 200 reichsten Personen könnte laut UNO die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung für alle Menschen sichern; ein zweites Prozent den Zugang zu Grundbildung für alle.

Von den 4,7 Milliarden Menschen in den Entwicklungsländern haben

- 800 Millionen chronisch Hunger
- 1 Milliarde kein Dach überm Kopf
- 1,3 Milliarden kein sauberes Trinkwasser
- 800 Millionen keine ärztliche Versorgung
- 850 Millionen keine Lese- und Schreibkenntnisse
- 1,3 Milliarden weniger als 1 US-\$ Tageseinkommen [UNO, 1999]

70% der Armen weltweit sind Frauen, Frauen beziehen 10% aller Einkommen weltweit und besitzen 1% des globalen Vermögens und verrichten über 70% der unbezahlten Arbeit. 2/3 der weltweit 876 Millionen Analphabeten sind Frauen, eine Verringerung dieser Zahl wird in den nächsten 20 Jahren nicht erwartet. [UNO, 2000]

Afrikas Anteil am Welthandel ging zwischen 1980 und 1995 von 4,6% auf 1,5% zurück. [UNCTAD, Handbook of International Trade and Development Statistics, 1997]

Der Anteil des ärmsten Zehntels der Menschheit am Welthandel ging in den letzten 20 Jahren von 0,7 Prozent auf 0,3 Prozent zurück. [Armutsstatistik des UNDP]

Durch Freihandel wird die Welt sicherer, heißt es oft. Nach 20 Jahren ununterbrochener Zunahme des Freihandels werden die USA ihr Militärbudget bis 2007 von derzeit 331 auf 451 Milliarden Dollar erhöhen. Die Erhöhung von 120 Milliarden Dollar entspricht mehr als dem Doppelten der – schrumpfenden – globalen Entwicklungshilfe.

Die öffentliche Entwicklungshilfe der OECD-Länder ist seit 1980 von 0,35% auf 0,22% ihres Bruttoinlandsprodukts gesunken. In absoluten Zahlen sank sie von 69 Milliarden Dollar 1992 auf 53,1 Milliarden Dollar 2000 (0,22% BIP).

Die Halbierung der Armut bis 2015 - deklariertes Ziel der UNO - würde jährlich 100

¹ Attac = „Association pour une taxation des transactions financières pour l'aide aux citoyens“, zu Deutsch „Vereinigung zur Besteuerung von Finanztransaktionen zugunsten der BürgerInnen, www.attac.at.

Milliarden Dollar kosten, das ginge sich locker mit den 0,7% aus. [Weltbank]

Auch Österreichs Entwicklungshilfe schrumpft (gemessen am BIP):

- 1999: 0,26%
- 2000: 0,24%
- 2001: 0,21%

Die Entwicklungshilfe der Industrieländer an die Entwicklungsländer belief sich 1999 auf 56 Mrd. US-Dollar [OECD]. Die Zinszahlungen der Entwicklungsländer an die Industrieländer betragen im selben Jahr mehr als das Doppelte: 135 Mrd. US-Dollar. [Weltbank, Global Development Finance]

Nicht der reiche Norden finanziert den armen Süden, sondern umgekehrt: Summiert man alle Kreditflüsse (Neukredite minus Rückzahlungen plus Zinsendienst), fließt unterm Strich Geld von Süd nach Nord – seit 18 Jahren. 1999 erreichte der Nettokapitaltransfer von Süd nach Nord einen absoluten Rekord: 114,6 Milliarden US-Dollar. [Weltbank, 2000]

1.2.2 Finanzmärkte

Täglicher Umsatz auf den Devisenmärkten: 1100 Milliarden Dollar.

Tägliches Volumen des Welthandels: 25 Milliarden Dollar.

Anteil der spekulativen Devisentransaktionen: 97%.

Die Devisenreserven aller Notenbanken zusammen machen nur halb so viel aus, wie täglich an den Devisenmärkten gehandelt wird.

80% aller grenzüberschreitenden Finanzinvestments sind innerhalb einer Woche wieder „zu Hause“.

Dauer eines durchschnittlichen Devisengeschäfts: 20 Minuten.

Die durchschnittliche Haltedauer von Aktien (weltweit) ist seit 1980 von 10 Jahren auf heute 10 Monate gesunken.

Durchschnittliche Haltedauer eines langfristigen Zinsfutures: 2,5 Tage.

Der Börsenboom mit Traumrenditen dauerte 18 Jahre: Zwischen 1982 und 2000 legte der Dow Jones von 800 Punkte auf 12.000 Punkte zu. Von den 18 Jahren davor schwärmt niemand: Im Herbst 1964 lag der Dow Jones bei knapp 900 Punkten und im Herbst 1982 unter 800 Punkten.

Im Jahrhundert-Durchschnitt beträgt das Kurs-Gewinn-Verhältnis an den US-Börsen 15:1. Anfang 2002, also nach der leichten Korrektur, liegt es immer noch bei 30: 1 - so hoch wie kurz vor dem Crash von 1929.

1.2.3 Neoliberale Umverteilung

Die Vorstandsbezüge der Deutschen Bank haben sich zwischen 1998 und 2001 vervierfacht. Jetzt will der Vorstand 7.100 Arbeitsplätze abbauen. [Die Woche, 21. Dezember 2001]

Die bereinigte Nettolohnquote [= Anteil der Löhne und Gehälter am Volkseinkommen] schrumpfte von 57,4% im Jahr 1976 auf 45,9% im Jahr 1997. [Bericht über die soziale Lage 1997, Bundesministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales; WISO 3/99]

Das Netto-Anlagevermögen der „HNWIs“ (High Net Worth Individuals = Netto-Dollarmillionäre) nahm 1998 um 12% auf 21,6 Milliarden US-Dollar zu, laut „World Wealth Report“ von Merrill Lynch und Gemini Consulting. [Neue Zürcher Zeitung, 18. Mai 1999]

Diejenigen Manager, die in den USA 2000 mindestens 1.000 Arbeitsplätze abgebaut haben, verdienen um durchschnittlich 80 Prozent mehr als ihre Kolleginnen, die keine oder weniger Jobs zerstörten.

Die Spitzenmanager verdienen in den USA 13mal soviel wie die Spitzenmanagerinnen.

Wären die Mindestlöhne in den USA in den 90er Jahren genauso schnell gewachsen wie die Verdienste der Topmanager, dann lägen sie jetzt bei 25 Dollar pro Stunde. Tatsächlich liegen sie bei 5 Dollar pro Stunde.

Die größte Armut unter den Industrieländern herrscht in den neoliberalen Vorreiterstaaten USA (19,1 %) und Großbritannien (13,5%).

In London leben 43% der Kinder und 30% der Pensionistinnen unter der Armutsgrenze. [Sozialbericht der britischen Regierung, 2001]

1.2.4 Ökologie

Das reichste Viertel der Menschheit, das in den Industrieländern lebt, verbraucht 48% der Weltweizenenergie, 80% des Eisens und Stahls, 81 % des Holzes, 86% allen Kupfers und Aluminiums und 92% aller Autos. Weiters ist es für 70% aller Treibhausgasemissionen verantwortlich und für 90% aller FCKW, die die Ozonschicht zerstören. [UNDP, 1994]

Die Öl-Abhängigkeit der EU wird sich nach eigenen Angaben bis 2020 von derzeit 75% auf 85% erhöhen – ohne ökologische Steuerreform.

Österreich hat sich im Kyoto-Protokoll dazu verpflichtet, seine CO₂-Emissionen bis 2010 um 13% gegenüber 1990 zu reduzieren. Zur Halbzeit, im Jahr 2000, lagen die Emissionen um 8 Prozent über dem Wert von 1990. Auch global stiegen die CO₂-Emissionen in den neunziger Jahren um 9% an.

In Österreich steigt die Anzahl der zugelassenen Pkw um 100.000 pro Jahr. Die Wirkung einer Senkung des durchschnittlichen Spritverbrauchs der Pkw von derzeit acht auf fünf Liter wäre bereits nach sechs Jahren durch das Verkehrswachstum „verpufft“.

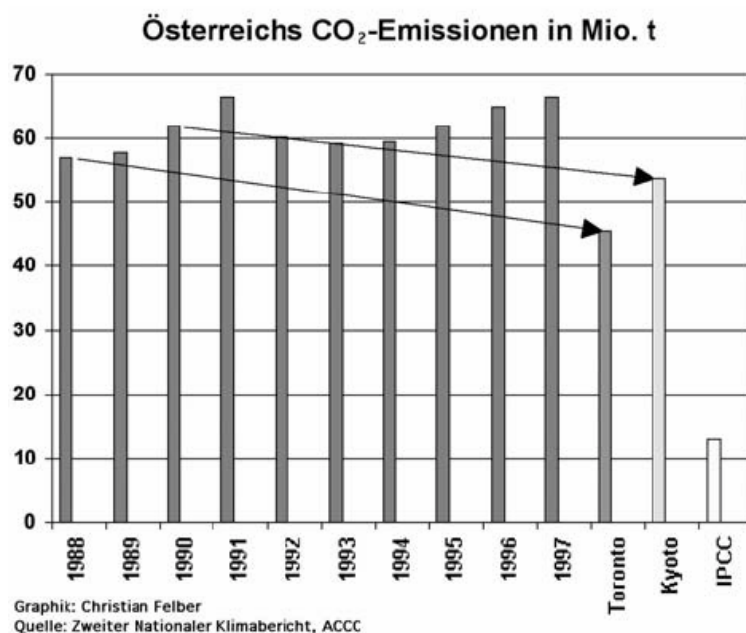
Die Schweiz hat im Jänner 2001 ein relativ ehrgeiziges Roadpricing auf allen Straßen (nicht nur auf Autobahnen) eingeführt. Dennoch sind die bis zu 0,5 Euro/Kilometer für einen 40-Tonner noch weit von ökologischer Kostenwahrheit entfernt. Würden alle Umweltschäden in das Roadpricing eingerechnet, dann würde ein Kilometer einem 40-Tonner vier Euro kosten.

Bei weiterer Industrialisierung der Landwirtschaft und durch den zunehmenden Einsatz von Gentechnik könnten im 21. Jahrhundert 40.000 Pflanzensorten verschwinden. Dann stünde die Ernährungssicherheit der Menschheit auf dem Spiel. [FAO]

Die fruchtbare Ackerfläche geht weltweit jedes Jahr um 70.000 Quadratkilometer zurück – ein Gebiet fast so groß wie Österreich. [FAO, 1996]

Die Zahl der Biobauern ging in Österreich 2000 von 19.000 auf 17.600 zurück. [Landwirtschaftsministerium]. Dagegen stieg der Pestizidverbrauch der österreichischen Landwirtschaft im selben Jahr um 4,2% auf 3.563 Tonnen an. Umweltpolitisches Ziel wären 2.900 Tonnen gewesen (minus 20% gegenüber 1995). [Der Standard, 5. Oktober 2001]

Waren Anfang der neunziger Jahre „erst“ 10 Prozent aller Korallenriffe schwer geschädigt, so sind es im Jahr 2001 bereits 27 Prozent. [The State of the World 2002, Worldwatch Institute]



Das ehrgeizige Ziel von Toronto: minus 20 Prozent CO₂ bis 2005 gegenüber 1988.

Das geschrumpfte Ziel von Kyoto: minus 13 Prozent CO₂ bis 2010 gegenüber 1990.

Das Fernziel einer nachhaltigen Wirtschaftsweise laut UNO: um drei Viertel weniger.

Das traurige „Etappenziel“ von 1997: um 2 Millionen Tonnen mehr als im Jahr davor.

1.2.5 Steuern

100.000 Euro Jahreseinkommen werden in Österreich wie folgt besteuert:

- Lohn, Gehalt 50,0%
- Gewinn einer Körperschaft 34,0%
- Zinsertrag 25,0%
- Dividenden 25,0%
- Zinsertrag in Privatstiftung 12,5%
- Dividende in Privatstiftung 0,0%
- Aktienkursgewinn nach einem Jahr 0,0%
- Gewinn aus Devisenspekulation 0,0%

Geschätzter jährlicher Steuerausfall der Entwicklungsländer durch die Existenz von Steueroasen: 50 Milliarden US-Dollar. [OECD, zitiert in Salzburger Nachrichten, 27. Juni 2000]

Auf die Cayman Islands floss in den letzten Jahren mehr Anlage-Geld als in alle 52 afrikanischen Staaten zusammen. [Ernst Ulrich von Weizsäcker, Globalisierungskommission des Deutschen Bundestages.]

Die Spitzensteuersätze auf Zinseinkünfte sanken in der EU zwischen 1985 und 1999 von durchschnittlich 47,5% auf 33,5% und die Steuersätze auf einbehaltene Gewinne der Körperschaften von durchschnittlich 50,9 auf 35,6%. [Sorenson P.B. (2000), The case for

international tax-coordination reconsidered, S. 436]

Der Anteil der Vermögenssteuern an der Staatsfinanzierung in Österreich ist von 3,7% 1970 auf 1,3% 1997 zurückgegangen. [OECD, Revenue Statistics 1999], damit sind wir Steuer-Schlusslicht unter den 29 in der OECD versammelten Industrienationen.

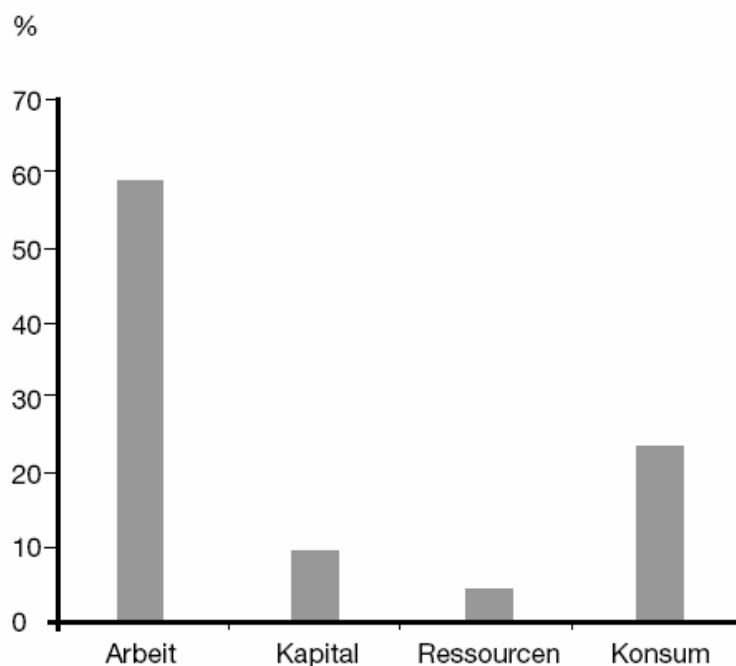
Trügen die Vermögenssteuern in Österreich (1,3%) so viel zur Staatsfinanzierung bei wie in Großbritannien, Japan oder den USA (je 10,7%), brächte dies Mehreinnahmen von rund 120 Milliarden Schilling. [OECD, Revenue Statistics 1999]

Der Beitrag der Gewinnsteuern am Gesamtsteueraufkommen hat sich seit 1965 von 28 auf 14 Prozent halbiert. Gleichzeitig hat sich der Anteil der Lohnsteuern von 10 auf 30 Prozent verdreifacht. [Steuerabteilung der AK]

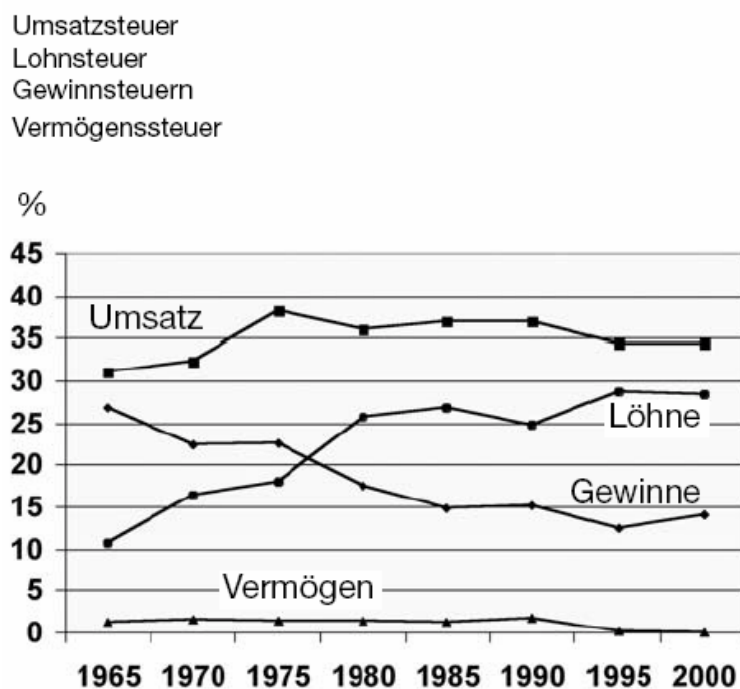
Die effektive Unternehmensbesteuerung liegt in Österreich mit 17,67 Prozent an drittniedrigster Stelle in der EU. Läge sie im EU-Schnitt von 27 Prozent, brächte dies zusätzliche Einnahmen in der Höhe von mindestens 20 Milliarden Schilling. [Universität Maastricht, 1999]

Fast 60% aller Steuern und Abgaben kommen in Österreich vom Faktor Arbeit, rund 25% vom Konsum, knapp 10% vom Faktor Kapital und rund 5% vom Faktor Ressourcen.

Herkunft der Steuern und Abgaben in Österreich 1996



Anteil verschiedener Steuersorten in % am Gesamteueraufkommen:



Quelle: Steuerabteilung der AK

1.3 Warum dieses Thema

Nach dieser kurzen Einführung soll sich jeder selbst ein Bild über den Zustand der Welt machen.

Da die Probleme komplex und vielschichtig sind, steht es nicht in meiner Macht diese zu lösen. Hier wird versucht die Probleme aufzuzeigen und Wege aus dieser Krise zu suchen.

Als Student der Verkehrsplanung in Wien liegt nichts näher als sich dem Problem von einer Seite zu nähern, die zunächst unüblich scheint, aber am Schluss dann doch zu überzeugen weiß.

1.4 Gliederung der Arbeit

Die Arbeit zeigt zunächst das Umfeld und dann das Wirken von transnationalen Konzernen.

In Kapitel 2 werden die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen untersucht.

Kapitel 3 zeigt, wie sich transnationale Konzerne auf die herrschende wirtschaftliche Situation eingestellt haben und diese gnadenlos ausnutzen.

Wie sich dieses Handeln auf kleine lokale Betriebe auswirkt, wird in Kapitel 4 untersucht.

Was dies alles mit Verkehrsplanung zu tun hat, wie sich diese Entwicklung auf jeden einzelnen von uns auswirkt, und was dagegen getan werden kann, wird in der zweiten Hälfte gezeigt.

Was die Verkehrspolitik mit der Wirtschaft zu tun hat und wie sie diese beeinflusst, zeigt Kapitel 5.

In Kapitel 6 werden schließlich Wege aufgezeigt, wie wieder ein nachhaltiger Zustand für uns und unsere Nachkommen hergestellt werden kann.

2 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

2.1 Die Grundtheorie des Freihandels

Aus einer Fülle an Wirtschaftstheorien von der Antike bis heute stehen besonders folgende Ökonomen hervor:

2.1.1 Adam Smith (1723 – 1790)

Nach der Veröffentlichung seines Werkes *Untersuchung über die Natur und die Ursachen des Wohlstandes der Nationen* (1776) galt der schottische Moralphilosoph als Vater der klassischen Volkswirtschaftslehre und als eine Art Schutzpatron für Anhänger der freien Marktwirtschaft.

Die eigentliche Quelle des Wohlstands nach Smith ist die Arbeitsteilung. Diese ist für ihn die Spezialisierung der Wirtschaftssubjekte auf das, was sie am besten können und worin sie mit der Zeit immer besser werden. Smith berühmtes Beispiel von der Stecknadelmanufaktur macht es deutlich: Ein Arbeiter kann alleine nicht ganz 20 Nadeln pro Tag herstellen. Zehn Arbeiter, die auf ein paar Handgriffe spezialisiert sind, stellen täglich 48.000 Nadeln her.

So ein System muss natürlich landes-, besser noch weltweit koordiniert werden, und das geschieht am besten über den Markt mittels Geld, der Marktpreise, der Herstellungskosten, aber auch über Löhne, Gewinne und Renten. Für den Ausgleich der Interessen, dass der Marktpreis gleich dem natürlichen Preis ist, sorgt die „unsichtbare Hand“ des Marktes. Staatliche Eingriffe in dieses „System der natürlichen Freiheit“, so Smith, stören und führen zu schlechteren Ergebnissen.

In langen Untersuchungen und Fallbeispielen führt Smith die Schädlichkeit staatlicher Eingriffe vor. Er plädiert für die Abschaffung der Zölle und will den Freihandel einführen, um die internationale Arbeitsteilung voranzubringen.¹

War Adam Smith somit einer der ersten Anhänger der Globalisierung?

Eine seiner grundlegendsten Annahmen ist, dass die „unsichtbare Hand des Marktes“ die Verfolgung des Eigeninteresses in optimalen allgemeinen Nutzen umwandelt.

Smith nimmt an, wie es zu seinen Zeiten üblich war, dass sowohl Käufer als auch Verkäufer klein sind, es keine Werbung gibt und der Produzent versucht, sein Produkt bestmöglich zu verkaufen und nicht andere Produzenten aus dem Markt zu verdrängen, um seinen Anteil zu vergrößern. Außerdem war es damals die natürliche Präferenz der Investoren lokal zu investieren – was blieb ihnen auch anderes übrig? Anders ausgedrückt, das erwirtschaftete Kapital wird wieder lokal investiert und bildet so den Nährboden für Arbeitsplätze vor Ort, da die Nahrung lokal produziert und verbraucht wird, und somit die Steuern in der Gemeinde verbleiben.

Auch ist Smith davon überzeugt, dass sowohl Management als auch Eigentum in die gleiche Hand gehören, weil dadurch sichergestellt wird, dass mit den Ressourcen effizient umgegangen wird.

Adam Smith war ganz sicher kein Befürworter von gigantischen Konzernen, die frei von jeglichen Verpflichtungen sind und von Kapitalmärkten finanziert werden, bei denen das Management des Kapitals von den Eigentümern getrennt ist. Das liberale ökonomische Modell, welches sich auf Smith beruft, ist eigentlich genau das Modell, welches Smith als

¹ Vgl. Fischermann, 1999

ineffizient und entgegen dem öffentlichen Interesse ablehnte.²

2.1.2 David Ricardo (1772 – 1823)

Während England seine Wirtschaft mit Zollmauern schützte, veröffentlichte David Ricardo 1817 sein Hauptwerk *Über die Grundsätze der Politischen Ökonomie und der Besteuerung* und propagierte damit den freien Handel. Sein zentrales Argument war, dass sich der Warenaustausch zwischen zwei Ländern selbst dann lohnt, wenn ein Land alle Güter günstiger herstellen kann als das andere. Er begründete dies mit seinem Theorem der „komparativen Kostenvorteile“.

Er erklärte dies anhand von England und Portugal mit den Waren Tuch und Wein. Das industrialisierte England bezieht Wein aus Portugal und exportiert seine Stoffe dorthin, obwohl Portugal beide Güter zu niedrigeren Stückkosten herstellen kann als England.

Da die Portugiesen im Vergleich zu den Engländern in der Weinerzeugung deutlich produktiver sind als bei der Tuchherstellung, liegt der komparative Kostenvorteil von Portugal bei Wein. Daher lohnt es sich für Portugal, sich auf die Weinerzeugung zu konzentrieren und das Tuch im Handel mit England gegen Wein einzutauschen. Denn die Portugiesen brauchen weniger Arbeit, die für den Export benötigte Menge Wein zu erzeugen, als sie einsetzen müssten, wenn sie das Tuch für den Eigenbedarf selbst fertigten. England wiederum benötigt weniger Arbeitseinsatz, die für den Tausch benötigten Tücher zu erzeugen, als beim Anbau eigenen Weins. Das heißt, die Engländer haben einen komparativen Kostenvorteil bei Tüchern. Die so eingesparten Arbeitskräfte kann England dann profitabler in anderen Industriezweigen einsetzen. Wenn sich also jedes Land auf das Produkt konzentriert, das es im Vergleich zu anderen Ländern billiger produzieren kann, wächst in beiden Ländern der Wohlstand.

Aber auch wenn es nur auf den Preis ankommt, hält er seine Theorie für zutreffend, wie er wiederum am Beispiel Englands und Portugals erklärt. Solange die Tücher in Portugal günstiger sind als in England, neigen englische Kaufleute sehr wahrscheinlich dazu, auch Tücher aus Portugal zu importieren. Durch den Export fließt mehr Geld nach Portugal. Das führt zu Inflation, was wiederum zu höheren Preisen führt. Gleichzeitig fallen aber in England wegen der abnehmenden Geldmenge die Preise. Diese Geldströme dauern so lange an, bis es wieder vorteilhaft ist, Stoffe von England nach Portugal zu exportieren. Mit einiger Verzögerung bestimmen also auch in diesem Fall die komparativen Kostenvorteile den Warenaustausch.

Ricardos Theorie bildete die Basis für die Diskussion über Freihandel und Schutzzölle und beherrschte nicht nur das 19. Jahrhundert, sondern findet sich in der aktuellen Debatte über die weitere Liberalisierung des Welthandels wieder.³

2.1.3 John Maynard Keynes (1883 – 1946)

Mit dem amerikanischen Börsenkrach im Oktober des Jahres 1929 begann für viele Volkswirtschaften eine große Depression. Die Unternehmen blieben auf ihren Waren sitzen und die Zahl der Arbeitslosen stieg ins Unermessliche. Auch nach mehreren Jahren zeigte sich kein Anzeichen für einen Aufschwung.

Mit seinem Werk *Die Allgemeine Theorie der Beschäftigung, des Zinses und des Geldes* gelang John Maynard Keynes 1936 ein seltener Erkenntnisprung.

Ihm war klar, dass die Krise mit den alten Modellen nicht zu erklären war. Die klassische Ökonomie glaubte nach wie vor, dass die "unsichtbare Hand" des Marktes die Wirtschaft dauerhaft ins Gleichgewicht führen werde. Nach Adam Smith und David Ricardo regelt

² Vgl. Korten, 1996, S. 186ff.

³ Vgl. Hammerschmidt, 1999.

das Gesetz von Angebot und Nachfrage den Preis der Güter und der Arbeit.

Wenn der Lohn von Arbeitskräften zu hoch ist, werden sie entlassen, akzeptieren sie niedrigere Löhne, werden sie von den Unternehmern wieder eingestellt. So oder ähnlich fand das Modell der klassischen Ökonomie nach einer Krise stets zum Gleichgewicht zurück. Doch die Zahl der Arbeitslosen zu Beginn der dreißiger Jahre lehrte etwas anderes. "Das Paradox der Armut, mitten im Überfluss", wie Keynes es nannte, erforderte einen völlig neuen Erklärungsansatz.

Nach der klassischen Theorie produzieren Unternehmer stets dann, wenn die Kosten für Arbeit und Kapital niedrig genug sind. Keynes ging diese Überlegung jedoch nicht weit genug. Er nahm an, dass ein Unternehmer nur dann produziert, wenn er der Meinung ist, seine Güter auch in Zukunft absetzen zu können. Damit war die klassische Wirtschaftslehre auf den Kopf gestellt: Nicht das Angebot, sondern die Nachfrage entscheidet über den wirtschaftlichen Erfolg.

Die gesamtwirtschaftliche Nachfrage hat ein wesentliches Kennzeichen: Sie ist instabil. Die Konsumausgaben hängen vom Einkommen ab: Je höher das Einkommen, desto mehr Geld wird ausgegeben.

Investitionen, der zweite Bestandteil in der Keynesschen Gesamtnachfrage, erhöhen die Möglichkeit der Unternehmen zu produzieren. Neu an Keynes Interpretation war, dass Investitionsentscheidungen nicht nur von der Zinshöhe, sondern entscheidend von Zukunftserwartungen des Unternehmers bestimmt werden.

Die gesamtwirtschaftliche Nachfrage muss laut Keynes steigen, um die Wirtschaft wieder in Richtung Vollbeschäftigung in Bewegung zu setzen. Und zwar so weit, dass mit zunehmender Produktion der Unternehmen alle Arbeitnehmer beschäftigt sind. Steigt nämlich die Nachfrage nach Investitionsgütern, so führt das zu mehr Produktion, mehr Arbeit und höherem Einkommen. Dadurch steigen die Konsumausgaben. Höherer Konsum wiederum kurbelt die Nachfrage nach Gütern und Investitionen an, wodurch Produktion und Einkommen zusätzlich steigen. Kurz: Es kommt zu einer Kettenreaktion; aus einem exogenen Impuls, etwa einer zusätzlichen Investition, entsteht ein Mehrfaches an Einkommen.

Daraus leitete Keynes seine wohl bekannteste These ab: Wenn Unternehmer nicht ausreichend investieren, muss der Staat als Investor auftreten, um die Wirtschaft wieder in Schwung zu bringen. Um zusätzliche Nachfrage zu erzeugen, nimmt die öffentliche Hand Kredite auf und finanziert damit zusätzliche Investitionen wie etwa Straßen, Kanalisation, Schulen, Flughäfen.⁴

2.1.4 Theorie und Praxis

Die Theorie der komparativen Kostenvorteile von David Ricardo ist die einflussreichste über den Welthandel. Sie verleitet dazu, den Reichtum eines Landes auf die produktiven Standortfaktoren vor Ort zurückzuführen. Die Spezialisierung auf bestimmte Rohstoffe führt zu Monokulturen, Regionen und Länder werden auf bestimmte Produktionsmethoden und Produkte festgelegt und verdrängen somit die Produktion für den Binnenmarkt. Die Folge ist eine Abhängigkeit von einem Produkt, seinen Abnehmern und einem vom Weltmarkt diktierten Preis.

Die *Economy Of Scale*⁵, das ist die Theorie der zunehmenden Skalenerträge, liefert das zweite zentrale Argument für den Freihandel. Diese besagt, dass die Erhöhung der Produktion eine Verringerung der Stückkosten bringt. In diesen Fällen, so wird argumentiert, ist es sinnvoll, wenn wenige Produzenten zu immer günstigeren

⁴ Vgl. Afhüppe and Fasse, 1999

⁵ Die Economy Of Scale wird in dem Kapitel „Auswirkungen auf den Verkehr“ noch näher erläutert.

Konditionen produzieren und damit den gesamten Weltmarkt versorgen.

Es gibt aber kaum positive Beispiele für die Nutzung von zunehmenden Skalenerträgen im globalen Maßstab. Der viel häufigere Fall ist, dass ab einer gewissen Größe das genaue Gegenteil eintritt, nämlich abnehmende Skalenerträge. Eine weitere Erhöhung der Produktion führt zu höheren Stückkosten. Dies ist zumeist das Resultat von technologischen Beschränkungen und mit dem Wachstum auftretenden logistischen Problemen.

Zunehmende Skalenerträge führen konsequenterweise zu Monopolen oder zumindest Oligopolen, da das eine, immer billiger werdende Unternehmen den gesamten Markt übernehmen kann.⁶

⁶ Vgl. Obermayer, 2003, S. 22f.

2.2 Bretton Woods

Während der letzten Jahre des Zweiten Weltkriegs reifte die Einsicht, dass nicht zuletzt die Weltwirtschaftskrise der 30er Jahre Ursache für politische Radikalisierungen und somit auch für den Kriegsausbruch war. Ende Juni 1944 kamen besonders auf Initiative der USA und Großbritanniens in dem Erholungsort Bretton Woods im US-Bundesstaat New Hampshire 730 Delegierte aus 44 Nationen zusammen, um über eine krisenfeste Weltwirtschaftsordnung zu verhandeln. Gemeinsam mit dem US-Finanzstaatssekretär Harry Dexter White entwarf der britische Ökonom John Maynard Keynes die Grundlinien der späteren Verträge. Beide Männer hielten die unkontrollierten Kapitalströme, den Protektionismus und die mangelnde wirtschaftlichen Koordination während der Zwischenkriegszeit als Ursache der Krise.

Die Verhandlungen wurden mit dem Ziel begonnen, der Weltwirtschaft ein institutionelles Gewand anzulegen, das gleichzeitig Koordination, Stabilität und Flexibilität des Welthandels gewährleisten sollte. Einer der Kernpunkte des Vertragswerkes, das die Diplomaten und Ökonomen nach drei Wochen intensiver Arbeit paraphierten, war, dass die Währungen aller Mitgliedsländer auf einen Festkurs zum Dollar festgelegt wurden.⁷

Am 23. Juli 1944 war es dann soweit. Auf der UN-Konferenz von Bretton Woods wurde ein neues Welthandelssystem geschaffen, das aus drei Elementen bestehen sollte:

- dem Internationalen Währungsfonds (IWF, engl.: International Monetary Fund, IMF),
- der Weltbank (Internationale Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, engl.: International Bank for Reconstruction and Development, IBRD),
- der Internationale Handelsorganisation (ITO, engl.: International Trade Organisation).

2.2.1 Der Internationale Währungsfonds

Zunächst wurde der IWF eingerichtet, um das System fester Wechselkurse zu überwachen. Seit dem Zusammenbruch der festen Wechselkurse soll er einen geordneten Ablauf internationaler Devisengeschäfte seiner 183 Mitgliedsstaaten gewährleisten. Weitere Ziele sind die Förderung des Wirtschaftswachstums und die Verhinderung von Arbeitslosigkeit. Gefährdete Länder stattet der IWF zur Sicherstellung der Währungsstabilität vorübergehend mit Finanzmitteln aus, bindet aber diese Mittelvergabe an strenge Kriterien wie etwa die Senkung der öffentlichen Haushaltsausgaben. Das hat in vielen Fällen zu einer weitgehenden Zerstörung sozialer Infrastrukturen, etwa im Bildungs- und Gesundheitswesen, geführt.

2.2.2 Die Weltbank

Die Weltbank wurde 1944 zur Finanzierung des europäischen Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg gegründet und hat sich mittlerweile der Armutsbekämpfung vor allem in Asien, Afrika und Lateinamerika verschrieben. Ihre Eigentümer sind die 182 Mitgliedsstaaten. Das Stimmrecht ist allerdings nach der Höhe der Anteile gewichtet und damit mehrheitlich in der Hand reicher Länder – allen voran der USA, Deutschlands, Frankreichs, Großbritanniens und Japans. Die Weltbank ist der größte Geldgeber der Entwicklungsländer. Im Finanzjahr 2000 wurden Kredite in der Höhe von fast 16,3 Mrd. Euro an über hundert Länder vergeben. Kritiker beanstanden, dass die Kreditvergabe oft an Bedingungen geknüpft wird, die das Sozialsystem der Empfängerländer de facto

⁷ Vgl. Grefe, Greffrath et al., 2002, S. 27f.

ausbluten. Außerdem wurde bisher zu wenig Wert auf die soziale und ökologische Verträglichkeit der finanzierten Projekte gelegt. So werden mit dieser „Entwicklungshilfe“ noch immer Großprojekte gefördert, die den Lebensraum der ansässigen Bevölkerung zerstören, während Investoren satte Gewinne abschöpfen. Mit der Amtsübernahme von Weltbankpräsident James D. Wolfensohn im Jahr 1995 soll sich die Vergabepraxis etwas gebessert haben.⁸

2.2.3 Die Internationale Handelsorganisation

Die ITO war als Welthandelsorganisation geplant. Genauso wie der IWF war die ITO als spezialisierte UN-Organisation angelegt.

Das Mandat der ITO erstreckte sich nicht nur auf die Förderung des Freihandels, sondern sollte ausdrücklich soziale Gesichtspunkte berücksichtigen. Vollbeschäftigung, die Menschen- und Sozialrechte, wie sie in der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen festgeschrieben sind, sollten bei der Regulierung – das heißt sowohl Erleichterung als auch Erschwerung des Welthandels – in das politische Kalkül einfließen. Die ITO hätte das Recht gehabt, transnationales Kapital zu regulieren, um sicherzustellen, dass es diesen sozialen Zwecken dienlich ist. Des Weiteren wurde die Stabilisierung von Primärgüterpreisen (Rohstoffe, Agrarprodukte, etc.) als eine Aufgabe der ITO angesehen, was im Lichte der seit Jahrzehnten fallenden Primärgüterpreise vor allem für Entwicklungsländer ein wesentlicher Aspekt war und noch immer ist.

Die Gründung der ITO scheiterte jedoch 1948 an der Verweigerung durch den US-Kongress. Als Gründe für das Scheitern werden unter anderem angeführt: die Absicht der USA, ein ganz anderes Welthandels- und Investitionsregime als die ITO zu bilden, nämlich ein Regime, das nicht auf mehr, sondern auf weniger Regulierung gebaut war; der Umstand, dass die ITO-Charta nicht nur auf Handels-, sondern auch auf Arbeits- und Wettbewerbsfragen Bezug nahm; sowie der Vorwurf an die ITO-Charta, sie sei zu starr und undurchsichtig.⁹

2.2.4 Das Scheitern von Bretton Woods

Die stabile Finanzordnung ermöglichte einen Aufschwung ohne Gleichen. In den folgenden 25 Jahren wuchs die Wirtschaftsleistung in den westlichen Industriestaaten mit jährlich vier Prozent auf das Dreifache. Und die Unfreiheit des Kapitalverkehrs beflügelte die Freiheit des Warenhandels mit Zuwachsraten, die noch weit darüber lagen.

Viele Ökonomen bezeichnen diese Ära als „Goldenes Zeitalter“ des modernen Staatskapitalismus, in der Wirtschaft. Handel, Produktivität, Investitionen und wohlfahrtsstaatliche Maßnahmen florierten wie nie zuvor.¹⁰

Gleichwohl trug das System den Keim des Scheiterns in sich. Denn anders als von Keynes vorgeschlagen, verhinderte die gerade zur Supermacht aufsteigende US-Regierung, dass auch die US-Notenbank auf die Stabilisierung der Wechselkurse verpflichtet wurde. Das Bretton-Woods-System kettete die westliche Marktwirtschaft an den guten Willen der Amerikaner, ihre Geldpolitik nicht an nationalen Interessen auszurichten.

Mit der Eskalation des Vietnamkrieges ließ jedoch der damalige Präsident Richard Nixon ab 1969 die Rüstungslasten mit der Notenpresse bezahlen und flutete die Welt mit billigen Dollars. Parallel dazu förderte die britische Regierung den Aufbau eines unkontrollierten, damals so genannten Euro-Kapitalmarkts in der Londoner Banken-City. Die Inflationierung der Leitwährung und die Mobilisierung von liquidem Kapital für spekulative Zwecke sprengte schließlich das System. Die Banken boten europäischen

⁸ Vgl. Werner and Weiss, 2001, S. 25f.

⁹ Vgl. Kletzer, 2003, S. 11f.

¹⁰ Vgl. Chomsky, 2000, S. 149.

Unternehmen zinsbillige Dollar-Kredite an, den diese zum festen Kurs in Mark tauschten. So gerieten die Mark und andere EG-Währungen unter steten Aufwertungsdruck, den die Bundesbank mit immer neuen Dollar-Käufen auszugleichen suchte. Als die Abwehr der spekulativen Wellen nicht mehr zu finanzieren war, trugen die EG-Regierungen 1973 den Währungspakt mit den USA offiziell zu Grabe und gaben Wechselkurse sowie den Kapitalverkehr frei.

Der Zusammenbruch des Bretton-Woods-Systems machte den Weg frei für den explosiven Aufstieg eines Wirtschaftszweiges, der wie kein anderer das Schicksal der Menschheit beeinflusst: die globale Finanzindustrie.

Befreit von allen Grenzkontrollen, entwickelten Banken, Versicherungen, Fondsgesellschaften sowie die Finanzabteilungen der transnationalen Konzerne den Handel mit Devisen und Wertpapieren zum mit Abstand umsatzstärksten Gewerbe der Welt. Jede nur denkbare Transaktion ist möglich und wird – Gewinnchancen vorausgesetzt – auch getätigt. Der Markt ist börsentäglich 24 Stunden in Betrieb. Von Tokio und Hongkong über Frankfurt und London nach New York und Chicago zieht das Spiel mit den Werten jeden Tag einmal rund um den Globus.¹¹

¹¹ Vgl. Grefe, Greffrath et al., 2002, S. 28f.

2.3 Das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen – GATT

Ein Teilabkommen der nie Realität gewordenen ITO, das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) kam zu langjähriger Wirksamkeit und führte schließlich auch zur Gründung der WTO (siehe Seite 20). Das GATT selbst wurde bis zum Abschluss der Uruguay Runde 1995, d.h. bis zur Gründung der WTO, nicht ratifiziert und konnte daher nur „vorläufig“ angewendet werden. Zudem war das GATT ein bloßer Vertrag (keine Organisation) und sah selbst kein institutionelles Gefüge vor. Die Verwaltung und Koordination des GATT wurde von der 1948 ins Leben gerufenen Interimskommission für die ITO übernommen.

Weder im GATT noch in der späteren WTO werden arbeits-, umwelt-, sozial- oder entwicklungspolitische Fragen angesprochen, weil alles über den einen Kamm der Förderung des Freihandels geschoren wird. Einziges Ziel des GATT war und ist die Liberalisierung des weltweiten Warenhandels. Im Verlauf seines Bestehens verlor das GATT jedoch zunehmend an Effizienz:

Einerseits fanden die Industriestaaten neue Möglichkeiten, ihre nationalen Märkte vor ausländischer Konkurrenz zu sichern. Sie bedienten sich dabei vornehmlich „nicht-tarifärer Handelshemmnisse“, also hoher Umwelt- oder Sicherheitsstandards, Subventionen für nationale Unternehmen oder Anti-Dumping-Maßnahmen.

Andererseits entstanden immer neue Sonderverträge zwischen einzelnen GATT-Mitgliedern. Beides führte zu einer Erosion des universalen Regelungsanspruchs des GATT-Regimes. Darunter hatten besonders die Entwicklungsländer zu leiden, denn die Industriestaaten konnten – und können bis heute – unter Umgehung des GATT-Vertrags Entwicklungsländern den Zugang zu ihren Märkten erschweren.

Die Entwicklung der GATT-Verträge erfolgte in so genannten „Runden“. In jeder dieser Runden schafften es aber die Industriestaaten, ihre Wirtschaft durch einen „neuen Protektionismus“ vor übermäßiger Konkurrenz aus den Entwicklungsländern abzuschotten.

Als Gegenmaßnahme wurde die „Uruguay-Runde“ (1986 – 1994) eingeleitet. Ziel war nicht nur, die Wirksamkeit des GATT-Regimes wiederherzustellen, sondern auch neue Bereiche für den Welthandel zu erschließen. In der Folge wurden verschiedene, gegenläufige Interessen der Industrie- und Entwicklungsländer gegeneinander abgetauscht. Zum Beispiel versprachen die Industriestaaten, von nun an ihre vertraglichen Pflichten gegenüber den Entwicklungsländern einzuhalten. Was bis heute ein offenes Versprechen ist.

Einen enormen Einfluss auf das Ergebnis der Uruguay-Runde hatten auch die schlagkräftigen Bemühungen der multinationalen Unternehmen. So entstand zum Beispiel das Abkommen zu den handelsbezogenen geistigen Eigentumsrechten (TRIPS, siehe Seite 22) unter dem maßgeblichen Einfluss von 13 US-Unternehmen. „Die Industrie und die am Welthandel Beteiligten haben dabei gleichzeitig die Rolle des Patienten, des Diagnostikers und des behandelten Arztes gespielt.“¹²

¹² Vgl. Kletzer, 2003, S. 13 – 15.

2.4 Die Welthandelsorganisation – WTO

Mit dem Abschlussdokument der Uruguay-Runde, unterzeichnet in Marrakesch, Marokko, wurde die Welthandelsorganisation (WTO, engl.: World Trade Organisation) am 1. Januar 1995 aus der Taufe gehoben. Verglichen mit dem GATT reguliert die WTO viel mehr Bereiche und verfügt über mehr Macht. Sie beschränkt sich nicht mehr nur auf den Handel mit Industriegütern, sie beschäftigt sich auch mit Dienstleistungen, geistigem Eigentum, Textilien und Landwirtschaft.

Die Organisation hat ihren Sitz in Genf und zählt zur Zeit 146 Mitgliedsstaaten. Sie beinhaltet drei Säulen:

- ein in volle Rechtskraft gehobenes GATT
- das Dienstleistungsabkommen (GATS, engl.: General Agreement on Trade in Services, siehe Seite 21)
- das Abkommen über handelsbezogene geistige Eigentumsrechte (TRIPS, engl.: Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights, siehe Seite 22)

Formell ist die WTO eine zwischenstaatliche Organisation, die nach dem Einstimmigkeitsprinzip funktioniert. Jedes Land verfügt theoretisch also über ein Vetorecht. Doch in der Realität haben bisher die Industrieländer die Handelsregeln bestimmt und nach ihren eigenen Interessen gestaltet. Die wichtigsten Einflüsterer im Hintergrund sind die internationalen Lobbyverbände der transnationalen Konzerne, welche den Inhalt der WTO-Abkommen im Wesentlichen vorgegeben haben.

Das ist um so gravierender, als die WTO die erste multilaterale Organisation ist, die ihre Mitglieder zur Einhaltung der Abkommen zwingen kann. Im so genannten Streitbeilegungsverfahren (dem Dispute Settlement Body) kann sie Sanktionen von Drittländern gegen ein widerspenstiges Mitglied gutheißen. So entwickelt sie mit ihren Entscheidungen die eigentliche Rechtsprechung für internationale Handelsstreitigkeiten.

Die WTO sieht sich aber zunehmender Kritik ausgesetzt und zwar von Seiten der Entwicklungsländer, die feststellen, dass sich ihre Lage seit der Gründung der WTO nicht verbessert, sondern verschlechtert hat. Die Industrieländer haben die WTO-Abkommen einseitig entsprechend ihren eigenen Interessen umgesetzt. Sie haben stark von der weitgehenden Öffnung der Märkte des Südens profitiert, die dort von IWF und Weltbank durchgesetzt wurde, und haben sie mit teils massiv subventionierten Produkten überflutet. Gleichzeitig und entgegen ihren Versprechen schotteten die Industrieländer die eigenen Märkte weiterhin ab, vor allem für Agrar- und Textilprodukte.

Zum andern manifestiert sich eine weltweite Bewegung, die gemeinsam die verheerenden sozialen und ökologischen Folgen der Handelsliberalisierungen kritisiert und konkrete Veränderungen verlangt.

Zusätzlich zu den bereits früher beschlossenen Verhandlungsthemen Landwirtschaft, Dienstleistungen (GATS) und geistiges Eigentum (TRIPS), sah die Erklärung von Doha im November 2001 neue Diskussionen über die Lancierung von Verhandlungen in den Bereichen Investitionen und Wettbewerb vor, welche für die Industrieländer höchste Priorität haben. Zudem sollte das Verhältnis zwischen Umwelt- und Handelsabkommen geklärt werden. Schließlich wurde auf Druck von vielen Entwicklungsländern und zivilgesellschaftlichen Organisationen eine Erklärung zu TRIPS (Patentschutz) und öffentlicher Gesundheit verabschiedet. Sie erlaubt es Entwicklungsländern, bei schwerwiegenden Problemen mit der öffentlichen Gesundheit günstigere Generika zu importieren.

Im September 2003 scheiterten die Gespräche von Cancun an einigen wesentlichen

Fragen, die die Tagesordnung völlig dominierten. Erstmals in der Geschichte der WTO verbündeten sich die Entwicklungsländer, um die großen Handelsmächte herauszufordern. Sie warfen den Industrieländern vor, die in Doha eingegangenen Verpflichtungen nicht umzusetzen und lediglich ihre eigenen Interessen zu verfolgen.¹³

2.4.1 GATS

Warum ein Abkommen über Dienstleistungen?

In den OECD-Ländern (engl.: Organisation for Economic Cooperation and Development) machen die Dienstleistungssektoren zwischen 60 und 70% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) aus und beschäftigen 64% aller Arbeitnehmer (1999). Der Handel mit Dienstleistungen am gesamten Weltmarkt ist mit 20% vergleichsweise unterentwickelt. Das soll sich mit Hilfe des GATS nun ändern.

Im Rahmen von Verhandlungen zum GATS wurde ein eigenes Klassifikationsschema entwickelt, um die Dienstleistungen einzuteilen:

- 1) Unternehmerische und berufsbezogene Dienstleistungen
- 2) Kommunikationsdienstleistungen
- 3) Bau- und Montagedienstleistungen
- 4) Vertriebsdienstleistungen
- 5) Bildungsdienstleistungen
- 6) Umweltdienstleistungen
- 7) Finanzdienstleistungen
- 8) Medizinische und soziale Dienstleistungen
- 9) Tourismus und Reisedienstleistungen
- 10) Erholung, Kultur und Sport
- 11) Transportdienstleistungen
- 12) Sonstige nicht aufgeführte Dienstleistungen

Das GATS besteht aus einem Rahmenabkommen und den nationalen Verpflichtungslisten.

Das Rahmenabkommen enthält die wesentlichen allgemeinen Bestimmungen, und bezieht sich damit auf alle Maßnahmen der Mitgliedsländer, die den Handel mit Dienstleistungen beeinträchtigen.

Dienstleistungen können in vier Formen, den „Modes“, erbracht werden:

- 1) grenzüberschreitende Lieferung (z.B. Fernstudium via Internet)
- 2) Konsum im Ausland (z.B. Tourismus)
- 3) kommerzielle Präsenz (z.B. ein ausländisches Unternehmen gründet im Inland eine Niederlassung: eine Schule, ein Krankenhaus)
- 4) zeitweise Migration von Dienstleistungserbringern (z.B. Krankenhauspersonal)

Dem GATS liegt also ein substanziell erweitertes Verständnis von Handelspolitik zugrunde. Es enthält Elemente eines Handels-, eines Investitions- und eines Migrationsabkommens.

Die allgemeinen Bestimmungen des Abkommens umfassen folgende „klassischen“

¹³ Vgl. Joerchel and Egger, 2004, S. 1ff.

Verpflichtungen:

- *Meistbegünstigung*: Alle Handelsvergünstigungen, die einem WTO-Mitglied zugestanden werden, müssen auch allen anderen gewährt werden (Diskriminierungsverbot zwischen Handelspartnern).
- *Freier Marktzugang*: Verbot der Aufrechterhaltung bzw. Einführung von mengenmäßigen Beschränkungen.
- *Inländerbehandlung*: Die günstigste Behandlung, die einem inländischen Dienstleistungsunternehmen gewährt wird, muss auch allen anderen Mitgliedstaaten eingeräumt werden (Diskriminierungsverbot zwischen in- und ausländischen Dienstleistern).

In dem Absatz über die *innerstaatliche Regulierung* soll sichergestellt werden, dass nationale Regelungen oder Normen keine „unnötigen Hemmnisse für den Handel mit Dienstleistungen darstellen“. Konkret soll überprüft werden, ob die betreffende Maßnahme jene ist, die den Handel am wenigsten beeinträchtigt.

Das Prinzip der *fortschreitenden Liberalisierung* sieht vor, dass alle Mitglieder schrittweise einen höheren Stand der Liberalisierung erreichen.

Rücknahmen oder Änderungen bereits *eingegangener Liberalisierungsverpflichtungen* können frühestens drei Jahre nach deren Inkrafttreten und nur nach Kompensation davon nachteilig betroffener Handelspartner vollzogen werden. Streitigkeiten zwischen Handelspartnern unterliegen dem WTO-Streitbeilegungsverfahren.

Im zweiten Teil, den *nationalen Verpflichtungslisten*, legt jeder Staat detailliert fest, welche Liberalisierungsverpflichtungen er in den einzelnen Sektoren einzugehen bereit ist.¹⁴

2.4.2 TRIPS

Das Abkommen über handelsbezogene Aspekte der Rechte an geistigem Eigentum (TRIPS, engl.: Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights) ist mit 1. Januar 1995 für alle WTO-Mitgliedstaaten in Kraft getreten. So wie für die anderen WTO-Abkommen gelten auch für das TRIPS die Prinzipien der Meistbegünstigung, der Inländerbehandlung und des Marktzugangs. Des Weiteren können auch Verstöße gegen die TRIPS-Regelungen vor dem WTO-Streitbeilegungsverfahren eingeklagt werden.

Folgende Bereiche umfasst der Begriff des geistigen Eigentums:

- Das Urheberrecht (engl.: Copyright) umfasst zum Beispiel literarische, fotografische und filmische Arbeiten, Musik, Computersoftware sowie Datenbanken und regelt das Kopieren, Übersetzen, Senden (Radio, TV), Aufführen (Theater), Verleihen und Verkaufen dieser geistigen Eigentümer.
- Unter Marken (engl.: Trademarks) versteht man Zeichen, die dazu dienen, die eigenen Waren und Dienstleistungen von denen der anderen Anbieter im selben Markt zu unterscheiden.
- Geografische Bezeichnungen (engl.: Geographical Indications) identifizieren eine Ware als aus einem bestimmten Land oder einer bestimmten Region stammend. Damit verbunden sind Qualität, Ruf oder andere Charakteristika, die diesem geografischen Ursprung zugeschrieben werden.
- Der Schutz von gewerblichen Mustern (engl.: Industrial Designs) verhindert das Erzeugen, Verkaufen oder Importieren von Waren, die eine (substanzielle) Kopie

¹⁴ Vgl. Felber, Staritz et al., 2002, S. 50ff.

des Musters in sich tragen.

- Patente können für die Erfindung von Produkten (z.B. Medikamenten) oder Prozessen (z.B. Verfahren zur Herstellung einzelner chemischer Bestandteile eines Medikaments) beantragt werden. Der Patentschutz währt mindestens 20 Jahre. Grundaufgaben für die Patentierbarkeit sind zum Beispiel Neuheit, erfinderische Stufe und gewerbliche Anwendung.
- Integrierte Schaltkreise (engl.: Integrated Circuits) sind Waren, die in ihrer End- oder Zwischenform ein Element mit einer elektronischen Funktion beinhalten. Geschützt sind so genannte Topografien (engl.: Layoutdesigns).
- Der Schutz nicht offen gelegter Information (engl.: Undisclosed Information) umfasst zum Beispiel Handelsgeheimnisse und technisches Know-how, aber auch geheim gehaltene Testdaten von pharmazeutischen oder agro-chemischen Produkten.¹⁵

2.4.3 MAI

Der Startschuss für die MAI (engl.: Multilateral Agreement on Investment) - Verhandlungen wurde von den Regierungen anlässlich der OECD Ministerratstagung im Mai 1995 gegeben. An den Verhandlungen nahmen die Regierungen aller zu diesem Zeitpunkt der OECD angehörenden Länder teil.

Das MAI war als „offenes internationales Abkommen für alle OECD Mitglieder und die EU konzipiert, dem auch Nicht-Mitgliedsländer beitreten konnten“. Die Zielsetzung war, „ein umfassendes multilaterales Rahmenwerk für internationale Investitionen mit hohen Standards für die Investitionsregulierung – Investitionsschutz, Liberalisierung der Investitionen und effektiven Streitschlichtungsverfahren – bereitzustellen“.¹⁶

Da bis jetzt alle Verhandlungen zum multilateralen Investitionsabkommen gescheitert sind, wird es in dieser Arbeit nicht näher behandelt.

¹⁵ Vgl. Pichlmann, 2003, S. 92f.

¹⁶ Vgl. Bray, 2002.

2.5 Die Folgen von Bretton Woods

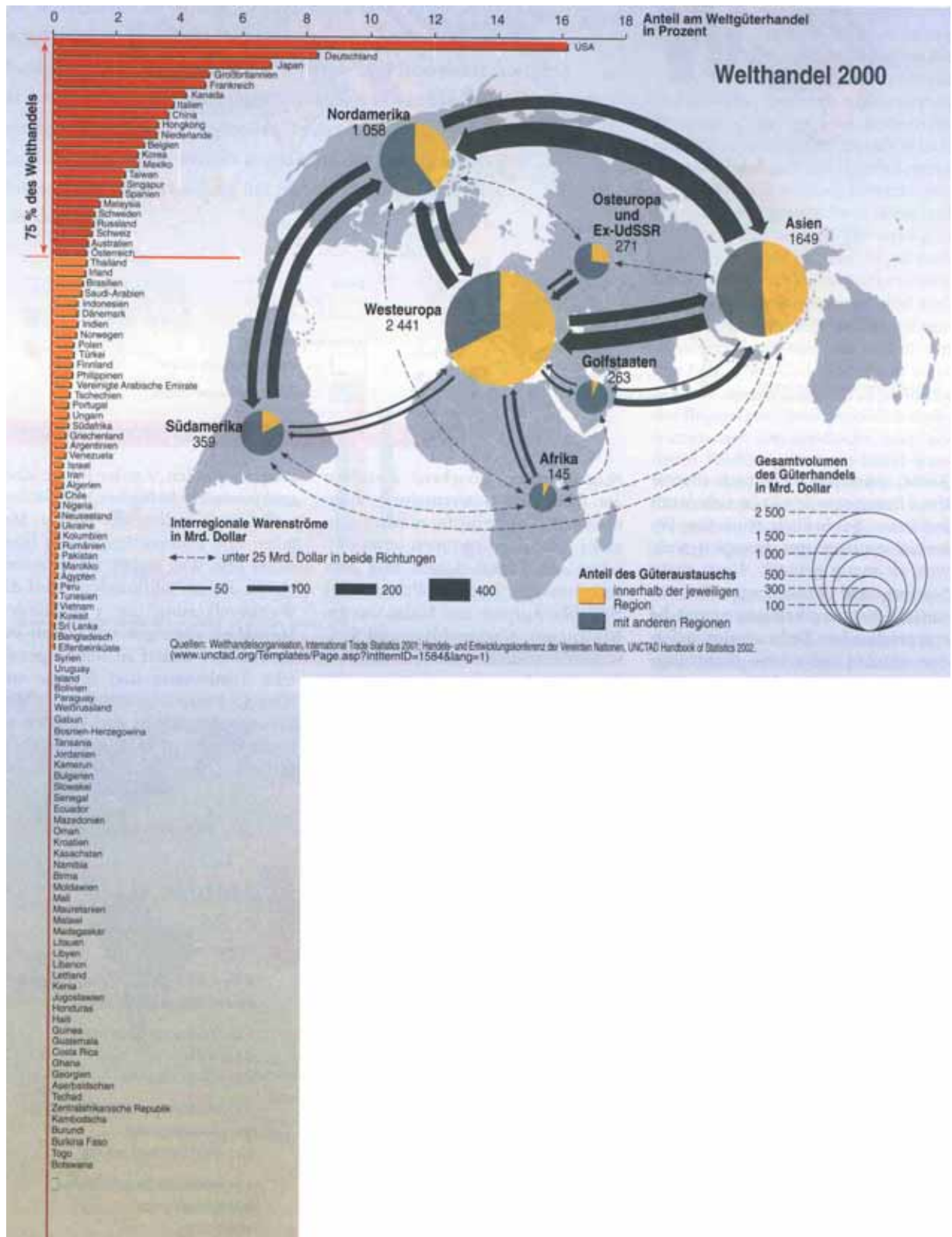


Abbildung 1: Welthandel 2000¹⁷

¹⁷ Le monde diplomatique, 2003

2.5.1 Allgemein

Mit der Liberalisierung wurde ein ökonomischer Teufelskreis losgetreten. Eine unproduktive Geldschwemme, mehr als das Dreifache des gemeinsamen jährlichen Bruttoinlandsprodukts der 31 in der OECD organisierten Industrieländer, koppelte die beteiligten Volkswirtschaften aneinander, erzeugte Währungsunsicherheit und trieb die realen Zinsen an den Kapitalmärkten nach oben. In der Folge stiegen die Kapitaleinkommen, während die Löhne stagnierten und die Investitionen sogar sanken. So wuchsen die Geldvermögen bei Unternehmen und Privatleuten weit schneller als die Wirtschaft insgesamt.

Allgemein

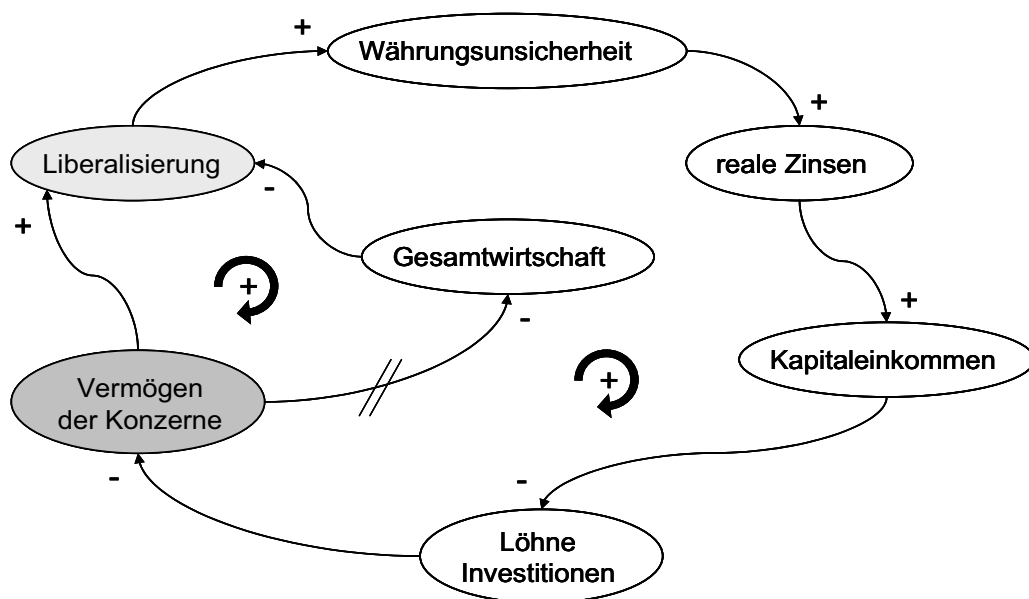
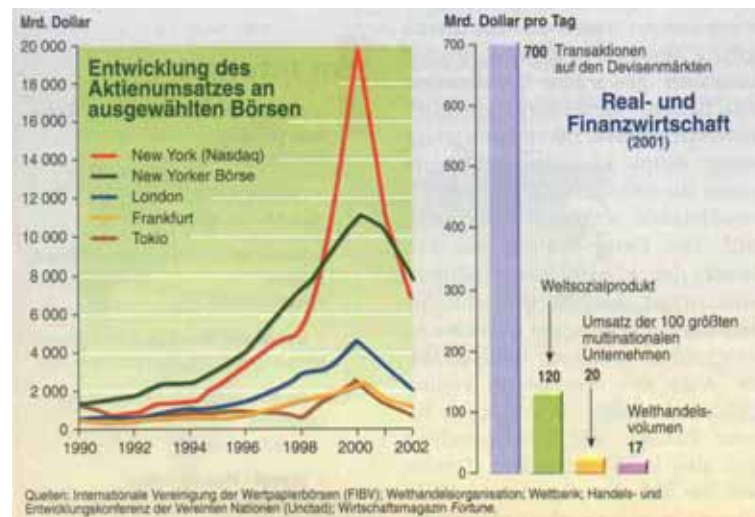


Abbildung 2: Causal Loop Diagramm - Allgemein¹⁸

Die Verflechtung der globalen Finanzmärkte hat längst einen Grad von Komplexität erreicht, den auch die erfahrensten Händler nicht mehr durchschauen können. Die große Mehrzahl der Kursänderungen folgt nicht etwa den tatsächlichen wirtschaftlichen Entwicklungen in den verschiedenen Ländern, sondern den kollektiven (Vor-)Urteilen der Händler und den Vorgaben der führenden politischen Marktlenker, vor allem jenen des Präsidenten der US-Notenbank, des jeweiligen amerikanischen Finanzministers sowie den Bewertungen des IWF und der privaten Rating-Agenturen, die, zuweilen nach Gutdünken, die Kreditwürdigkeit von Staaten und Unternehmen bewerten.

¹⁸ Erklärung der Causal Loop – Methode siehe Causal Loop Diagramme, S. 109.

Abbildung 3: Virtuelle und reale Ökonomie¹⁹

2.5.2 Die Untergrabung des demokratischen Prozesses

Die Machtkonzentration in internationalen Organisationen, wie es die Handelsverträge regeln, neigt dazu, kritische Entscheidungen der bürgerlichen Kontrolle zu entziehen. Man kann mit dem Repräsentanten der Stadt sprechen, aber nicht mit irgendeinem gesichtslosen Bürokraten in Genf.

Wenn schon ein einfacher Aufschrei von „nichttarifären Handelshemmnissen, (engl.: non-tariff trade barrier)“ aus dem Ausland Landes- oder Staatsgesetze zu Fall bringen kann, wenn ein Land Bestechungsgelder in Form von Handelssanktionen zahlen muss, um die eigenen Gesetze beibehalten zu können, wenn eine Firma behaupten kann, dass die Belastung durch Sicherheitsstandards von Bürgern so groß ist, dass sie zusammenpacken und umziehen müssen, dann werden globale Lebensstandards weiterhin in einer Spirale nach unten purzeln.

Wenn nicht der Zusammenhang zwischen lokalen Problemen und dem Drang multinationaler Konzerne zu einer ökonomischen und politischen Globalisierung hergestellt wird, werden die zunehmenden Probleme anderen Ursachen zugeschrieben. „Es sind die Immigranten!“ „Es ist das Sozialsystem!“ „Es sind gierige Landwirte oder Arbeiter!“. Die Verschleierung der realen Ursachen dieser vielfältigen Probleme zu erlauben bedeutet, dass sich die Bürger gegeneinander aufbringen zum Nutzen der Konzerne.²⁰

2.5.3 Die Gefahren der Deregulierung

Schon John Maynard Keynes drückte es so aus:

“I sympathize, therefore, with those who would minimize, rather than those who would maximize economic entanglement between nations. Ideas, knowledge, art, hospitality, travel – these are the things which should of their nature be international. But let goods be homespun whenever it is reasonably and conveniently possible; and, above all, let finance be primarily national.”

Im Gegenteil zu Keynes wollen die Verteidiger der Uruguay-Runde nicht nur den Wert von hausgemachten Waren herunterspielen, sondern wollen auch, dass Finanzierung und alle weiteren Dienstleistungen international werden.

¹⁹ Le monde diplomatique, 2003

²⁰ Vgl. Nader and Wallach, 1996, S. 106f.

Wirtschaftswissenschaftler drängen zu Recht Nationen dazu, Kosten zu internalisieren. Sie drängen aber zu Unrecht Nationen dazu, mit anderen Ländern frei zu handeln, die ihre Kosten nicht internalisieren (und infolgedessen niedrigere Preise haben). Wenn eine Nation versucht, beiden Richtlinien zu folgen, ist der Konflikt klar: Freier Wettbewerb zwischen Regierungsformen, die ihre Kosten unterschiedlich internalisieren, ist äußerst unfair.

Zwischenstaatlicher Handel erhöht Konkurrenz und Konkurrenz verringert Kosten. Aber Konkurrenz kann Kosten auf zwei unterschiedliche Arten verringern: durch Effizienzsteigerung oder durch das Senken von Standards. Ein Unternehmen kann Geld sparen, indem es den Standard für Umweltschutz, die Sicherheit der Arbeiter, Löhne, Gesundheitsvorsorge und so weiter, senkt – alles Möglichkeiten, die einen Teil der Kosten auf andere umwälzt. Profit-maximierende Unternehmen tendieren im Wettbewerb immer ihre Kosten zu dem Grad zu externalisieren, mit dem sie ungeschoren davon kommen.²¹

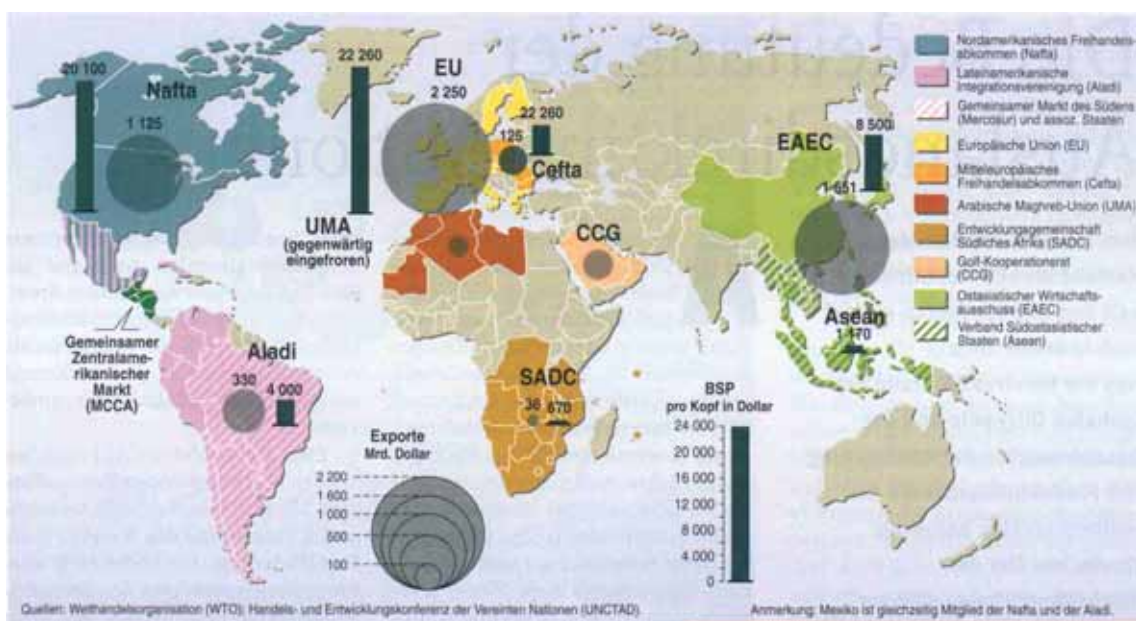


Abbildung 4: Die größten Freihandelszonen der Welt²²

2.5.4 Folgen der Liberalisierung

Die Folgen der freien Marktwirtschaft kann man bei den meisten Entwicklungsländern beobachten. Einerseits klopfen bei dem kleinsten Versuch von Demokratisierung der Geheimdienst oder das Militär der Vereinigten Staaten an die Türe, da man nicht zulassen kann, dass verarmte Länder ihre Märkte schützen und so einen Weg aus der Schuldenfalle finden könnten. Andererseits verschwinden die Kredite von IWF und Weltbank auf den ausländischen Bankkonten der reichen Eliten. Für die Rückzahlung der Kredite ist natürlich die verarmte Bevölkerung zuständig. Das Risiko der faulen Kredite wird nicht etwa von den Banken selbst, sondern von den Steuerzahlern der westlichen Länder getragen.²³

Die Kredite von IWF und Weltbank erfordern immer ein so genanntes „Strukturanpassungsprogramm“, das meistens so aussieht, dass die Staatsausgaben radikal gekürzt werden, die Zinsen auf die jeweilige Währung so hoch gesetzt werden,

²¹ Vgl. Daly, 1996, S. 229f, 232.

²² Le monde diplomatique, 2003

²³ Vgl. Chomsky, 2000, S. 71ff.

dass es sich für Anleger lohnte, zu investieren, der eigene Kapitalmarkt liberalisiert wird, Staatsunternehmen privatisiert und eigene Märkte für ausländische Waren geöffnet werden.²⁴

2.5.5 Dritte Welt

Die Gewinner und Verlierer

Auf die Frage, wie er so vehement gegen die großen Handelsabkommen argumentieren könne und ob er nicht besorgt sei, dass ohne eine erweiterte Produktions- und Verbraucherbasis die dritte Welt nie die Chance auf einen westlichen Lebensstandard haben werde, antwortete Martin Khor, Direktor des Third World Network, 1992:

“I think you have it backward. Those who most depend on an expanding economy are not Malaysians or other Third Worlders, but you in the First World. In your world, you no longer have contact with the Land, and you don't know how to get along without luxuries. For us, if the whole global trade System collapsed, we might be better off. We have never lost touch with the land; we know how to grow food for our communities, how to make our own clothes, how to develop the fairly simple technologies we need. This is how most of us lived until recently. We wouldn't mind having some of the new technologies you offer, and some kinds of trade are very useful, but if the Western colonial powers and transnational corporations would simply leave us alone, stop exploiting our resources and land so we could again retain their use, we could probably survive quite well. But what would you do?”²⁵

Der Druck zur Modernisierung

Die stark zentralisierende Kraft der globalen Entwicklung zieht verschiedene Volksgruppen von den ländlichen Gebieten in die großen Stadtzentren und gibt somit Macht und Beschlussfassung in die Hände von Wenigen. In diesen Zentren sind Arbeitsmöglichkeiten knapp, die Bindungen von Gemeinschaften defekt und die Konkurrenz nimmt drastisch zu. Insbesondere junge Männer, die für Arbeitsplätze in den modernen Sparten ausgebildet worden sind, finden sich immer öfter in einem Konkurrenzkampf ums Überleben. In solchen Situationen werden religiöse oder ethnische Unterschiede übertrieben und verzerrt. Zusätzlich neigt die Gruppe an der Macht dazu, seine eigene Art zu bevorzugen, während der Rest häufig diskriminiert wird.²⁶

Entwicklung als Kolonialismus

Entwicklung und Kolonialismus teilen das gleiche Ziel und sind somit der gleiche Prozess nur unter einem anderen Namen. Dieses Ziel wurde deutlich von seinen Hauptbefürwortern angegeben. Zum Beispiel verkündete der berühmte englische Geschäftsmann und Kolonialist Cecil Rhodes (nachdem Rhodesien, jetzt Zimbabwe, benannt ist), dass „wir neue Länder finden müssen, von denen wir leicht Rohstoffe erhalten können und gleichzeitig preiswerte Sklavenarbeit ausbeuten können, die von den Eingeborenen der Kolonien bereitgestellt wird. Die Kolonien würden auch einen Abladeplatz für die überschüssigen Waren zur Verfügung stellen, die in unseren Fabriken produziert wurden.“

Wenn natürlich eine Regierung an die Macht kommt, die den westlichen Handelsinteressen entgegensteht, scheuen westliche Regierungen keine Kosten, diese aus ihrem Amt zu entfernen. So organisierten 1954 die vereinigten Staaten, die Regierung von Guatemala militärisch zu stürzen, weil diese Bananen-Plantagen, die im Besitz der

²⁴ Vgl. Grefe, Greffrath et al., 2002, S. 35.

²⁵ Vgl. Mander, 1996, S. 17f.

²⁶ Vgl. Norberg-Hodge, 1996, S. 45.

Vereinigten Staaten waren, verstaatlichten.

Das gleiche widerfuhr der Regierung von Jose Goulart in Brasilien in den sechziger Jahren. Goulart hatte versucht, jene Geldmenge zu begrenzen, die ausländische Unternehmen aus dem Land führen konnten. Schlimmer noch, er führte ein Programm zur Landreform ein, das die Kontrolle über die mineralischen Bodenschätze des Landes von den westlichen transnationalen Konzernen zurückgenommen hätte. Er gab auch – den Anweisungen des IWF zum Trotz – den Arbeitern eine Lohnerhöhung, wodurch sich die Lohnkosten der Konzerne erhöhten. Das Resultat war, dass Hilfszahlungen sofort eingestellt wurden und ein Bündnis von CIA, US-Investoren und den größten Grundbesitzern aus Brasilien einen Staatsstreich ausführten, der eine Militärjunta an die Macht brachte. Das Militär hob die Reformen auf und führte genau jene Zustände wieder ein, die am besten die Handelsinteressen der Vereinigten Staaten erfüllten.

Sollte es Dritte-Welt-Ländern dennoch gelingen, eine bescheidene nationale Wirtschaft zu entwickeln, fangen die Weltbank und der IWF, gemeinsam mit Regierungsbeamten der Vereinigten Staaten und von transnationalen Konzernen, systematisch an, diese zu zerstören. Am deutlichsten dokumentierten dies Walden Bello und seine Kollegen, am Beispiel der Philippinen, in ihrem Buch *Development Debacle: The World Bank in the Philippines* (1982). Dieses Buch zeigt wie die Weltbank gemeinsam mit dem CIA und anderen Agenturen aus den Vereinigten Staaten, absichtlich die nationale Wirtschaft der Philippinen zerstörte, um jene Bedingungen zu schaffen, die die transnationalen Konzerne begünstigen.

Um dieses Ziel zu erreichen, musste zuerst die Bauernschaft geopfert und in ein landwirtschaftliches Proletariat umgewandelt werden. Der Lebensstandard der Arbeiterklasse wurde verringert, da, wie ein Sprecher der Weltbank damals sagte, Lohnkürzungen das Wachstum von Beschäftigung und Investitionen anregt. Währenddessen musste die lokale Mittelklasse, die vom Bestehen einer nationalen Wirtschaft abhing, vernichtet werden, um einer weltoffenen Mittelklasse, die von transnationalen Konzernen und der Weltwirtschaft abhängig ist, Platz zu machen.²⁷

Die Schuldenkrise vieler Entwicklungsländer ist ein gesellschaftliches und ideologisches Konstrukt, nicht einfach eine wirtschaftliche Tatsache. Darüber hinaus dient, wie seit langem bekannt ist, die Liberalisierung der Kapitalströme als wirksame Waffe gegen soziale Gerechtigkeit und Demokratie. Die jüngsten politischen Entscheidungen folgen keinen geheimnisvollen „ökonomischen Gesetzen“, die, so Thatchers unbarmherzige Behauptung, „keine Alternative zulassen“, sondern liegen im wohl kalkulierten Eigeninteresse der Mächtigen.²⁸

BSP

Die amerikanische Wirtschaft hat sich in den letzten fünfzig Jahren grundlegend verändert – häufig zum Nachteil der meisten Amerikaner – aber die Art und Weise, wie die Experten ökonomische Gesundheit und Fortschritt messen, blieb beim Alten. Das Bruttoinlandsprodukt hatte schon grobe Fehler, als es während der Depression und des Zweiten Weltkrieges entwickelt wurde. Jetzt ist es aber mit der Wirtschaft der Amerikaner überhaupt nicht mehr im Einklang.

Ein neueres heimtückisches Beispiel war die Verschiebung von BSP zu BIP. Mitte der achtziger Jahre haben internationale Agenturen still und heimlich den Indikator des ökonomischen Fortschritts vom alten Bruttosozialprodukt (BSP) in das neue Bruttoinlandsprodukt (BIP) umgeändert. Was als kleine technische Anpassung erschien, war tatsächlich eine grundlegende Umlagerung, die die Beiträge von multinationalen

²⁷ Vgl. Goldsmith, 1996, S. 254, 258, 260.

²⁸ Vgl. Chomsky, 2001, S 79f.

Konzernen überbewertete.

Unter dem alten BSP wurden die Profite der Konzerne derjenigen Nation zugeschrieben, in der die Konzerne ihren Hauptsitz hatten. Wenn Goodyear zum Beispiel eine Fabrik in Indonesien besaß, tauchten die Profite, die in Indonesien lukriert wurden, im BSP der Vereinigten Staaten auf, jetzt gehören diese Profite zum BIP von Indonesien, obwohl die Profite eigentlich den USA zufallen.

Für die Vereinigten Staaten, mit ihrer enormen Wirtschaft, macht diese Änderung keinen großen Unterschied. Aber für Entwicklungsländer bedeutet diese neue Richtlinie eine große Umstellung. Plötzlich erschienen multinationale Konzerne als ausgesprochener Segen. Dieses Manöver ließ den Reichtum und das Wohlbefinden südlicher Länder wachsen, obwohl sich die Konzerne einfach mit den Bodenschätzen zugunsten nördlicher Investoren davonmachten. Selbst das alte BSP war schon ein perverses Maß des Fortschritts. Jetzt, umgemodelt in das BIP, ist es eine noch größere statistische Verschleierungstaktik für die Sozial- und ökologischen Kosten der Globalisierung geworden.²⁹

²⁹ Vgl. Halstead and Cobb, 1996, S. 199, 205.

9 Millionen Arbeitsplätzen vom Norden in den Süden in den letzten Jahren errechnet. Dem Druck, dass Industrien in Niedriglohnländer abwandern, versucht die britische Regierung seit den späten siebziger Jahren zu entgegnen, indem sie die Wirtschaft weniger reguliert. England wirbt jetzt mit seinen bemerkenswert niedrigen Löhnen als Anreiz für eine neue Industrie.

Während uns die Wirtschaftswissenschaftler zu überzeugen versuchen, dass bedeutende Werksverlegungen nicht auftreten, hat der Finanzausschuss des französischen Senats bereits angeführt, dass die Arbeitslosigkeit in Frankreich das direkte Resultat davon ist, dass sich die Fabriken in Ländern ansiedeln, in denen die Löhne einen Bruchteil von jenen in Frankreich betragen.

Und ein Gutachten aus dem Jahr 1993 über 10.000 große und mittelgroße westdeutsche Firmen befand, dass eine von drei Firmen beabsichtigt, Teile ihrer Produktion wegen der niedrigeren Löhne und der laxeren Umweltstandards nach Osteuropa oder Asien (Gepillard, 1994) zu verschieben. Solche Meldungen stärken die Möglichkeit der Konzerne, Arbeitskräfte zu erpressen.³²

2.5.7 Kultur

Im Gegensatz zu amerikanischen Autos, Fernsehgeräten oder Maschinen stürmen amerikanische Kulturprodukte den Globus. „Dallas“ oder die „Bill Cosby Show“ flimmern weltweit über die Bildschirme und Disneyland ist mittlerweile auch in Japan und Europa vertreten.

In den achtziger Jahren erregte MTV das meiste Aufsehen im Bereich der globalen Unterhaltungsindustrie. Das 1981 gegründete Musikfernsehen behauptet, 39 Millionen Zuseher in Europa und gut 50 Million Zuseher in den Vereinigten Staaten zu haben. Es gibt bereits mehrere Ableger, der erste war VH-1. Viacom, die Muttergesellschaft, hat auch einen eigenen Kinderkanal namens Nickelodeon.

Der Besitzer dieses Netzwerks ist Sumner Redstone, ein Multimilliardär aus Boston, der sein Vermögen mit Kinos machte. Obgleich sein Name der Öffentlichkeit unbekannt ist, ist er einer der einflussreichsten Erzieher von jungen Menschen weltweit geworden.³³

2.5.8 Umwelt

Die menschliche Ökonomie ist eingebettet in und abhängig von der natürlichen Umwelt. Schon 1798 legte Thomas Robert Malthus nahe, dass die Grenzen der Umwelt das Bevölkerungswachstum zu einem Problem für die Zukunft der Menschheit machen könnte. Neoklassische Wirtschaftswissenschaftler gehen mit dieser Unannehmlichkeit so um, indem sie ein analytisches Modell annehmen, das alle Wirtschaftsbeziehungen isoliert zwischen Unternehmen und den Haushalten ohne Bezug zur Umwelt betrachtet. Der Glaube an die Möglichkeit des unbegrenzten Wachstums ist die Grundlage der ideologischen Lehre der freien Marktwirtschaft.³⁴

³² Vgl. Hines and Lang, 1996, S. 487f.

³³ Vgl. Barnet and Cavanagh, 1996, S. 72f.

³⁴ Vgl. Korten, 1995, S. 87f.

2.6 Kritik Weltbank, IWF

Gemessen an ihren Beiträgen zur Verbesserung der Lebensqualität oder demokratische Regierungen zu stärken, sind die Weltbank und der IWF katastrophale Misserfolge: sie erlegen den Armen der Welt eine ungeheure Belastung auf und behindern ernsthaft deren Entwicklung. Bezogen auf den Auftrag, der von deren ursprünglichen Architekten erteilt wurde – nämlich dem Vormarsch der ökonomischen Globalisierung unter der Herrschaft der ökonomisch Mächtigen – waren beide ein durchschlagender Erfolg.

Gemeinsam haben die Bank und der IWF einen mächtigen politischen Kundenkreis geschaffen, der auf den Unternehmens-Liberalismus ausgerichtet ist, schwächen die demokratische Verantwortlichkeit von südlichen Regierungen, bemächtigen sich der Funktionen von demokratisch gewählten Beamten und entfernen die meisten gesetzlichen und institutionellen Schranken, um die Rekolonisation der Wirtschaft südlicher Staaten durch transnationale Konzerne voranzutreiben.³⁵

³⁵ Vgl. Korten, 1995, S. 166.

2.7 Kritik WTO

2.7.1 Das Konstrukt der Macht

Die WTO ist nicht konzipiert, die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen zu verbessern, sondern die Macht der größten Konzerne und Geldinstitute der Welt zu steigern.

Unter dem neuen System sollen viele Entscheidungen, die Milliarden von Menschen beeinflussen, nicht mehr von regionalen oder nationalen Regierungen getätigt werden, sondern, falls durch irgendein WTO-Mitgliedsland herausgefordert, von einer Gruppe von nicht-gewählten Bürokraten, die hinter verschlossenen Türen in Genf sitzen. Hat dieses geheime Tribunal einmal entschieden, sind keine externen Klagen mehr möglich; weltweite Übereinstimmung wird gefordert. Ein Land muss seine Gesetze an diesen Erlass anpassen, sonst blühen fortwährende Handelssanktionen.

Nachdem jene Abkommen beschlossen wurden, die zur WTO führten, äußerte das *Wall Street Journal* in einem Leitartikel, dass GATT eine weitere Lanze im Herzen der Idee darstellt, dass Regierungen Wirtschaftssysteme leiten können. Der Hauptzweck von GATT sei es, Regierungen aus dem Weg zu räumen, damit Firmen mit relativer Leichtigkeit in nationale Zuständigkeitsbereiche eindringen können. Es scheint den Menschen zu dämmern, dass Regierungen einfach zu langsam und unbeholfen sind, um den Handel zu handhaben.

Sollten es dann Konzerne sein?

Laut Regeln der WTO können europäische Konzerne US-Gesetze, die ihnen im Weg stehen, anfechten. US-Konzerne nehmen europäische Rechte, die sie nicht mögen, unter Beschuss. Dann attackieren europäische und US-Konzerne gemeinsam japanische Gesetze und umgekehrt. Dieser Prozess geht dann so lange weiter, bis alle Gesetze, die die Menschen und ihre Umwelt schützen, entweder zurückgenommen oder durch schwächere Gesetze, die die Interessen der Konzerne nicht behindern, ersetzt worden sind.³⁶

Wie die Praxis zeigt, ist die eigentliche Funktion der WTO, neue Gesetze von nationalen und lokalen Regierungen, die den Interessen der globalen Konzerne und der Finanzwirtschaft widersprechen, zu blockieren und die bestehenden Richtlinien, die Handel, Konzerne und Finanzen regulieren, aufzulösen.

Z.B. erklärte die WTO Japan, dass die Steuern auf Bourbonwhisky, der in den Vereinigten Staaten produziert wurde, zu hoch waren. Kanada wurde erklärt, es konnte nicht seine Kultur schützen indem es Steuern auf US-Magazine einhob. Indien wurde mitgeteilt, es konnte nicht die arme Bevölkerung mit billigen Medikamenten versehen, da es den ausländischen Chemieunternehmen, die enorme Profite bei Markenprodukten haben, gegenüber unfair sei. Den Vereinigten Staaten wurde erklärt, dass sie ihr Gesetz ändern müssen, das den Import von Thunfischen untersagt, die mit Methoden, die für Delphine schädlich sind, gefangen wurden.

Europäern wurde mitgeteilt, sie konnten Bananen, von kleinen Bauern aus der Karibik, nicht bevorzugen. Außerdem mussten sie das Importverbot für Rindfleisch, dass mit Wachstumshormonen behandelt oder mit genetisch veränderten Produkten gefüttert wurden, aufheben, bis sie den wissenschaftlichen Beweis liefern, dass dieses Rindfleisch schädlich ist. Die Sorge, dass eine Gefahr für Mensch und Umwelt besteht, ist nicht Begründung genug. Außerdem behielt sich die WTO das Recht vor, zu entscheiden, ob es für Europäer und andere erforderlich ist, genetisch veränderte Nahrungsmittel zu

³⁶ Vgl. Nader and Wallach, 1996, S. 93ff.

kennzeichnen.

In jedem Fall versuchte die WTO, Richtlinien, von demokratisch gewählten Regierungen im Interesse ihrer Bürger verordnet, zu stürzen. Für die WTO sind Demokratie und Menschenrechte Handelsschranken, die, um die Rechte von Konzernen zu verteidigen, beseitigt werden müssen.³⁷

2.7.2 Globalisierung, Entwicklung und die Ausbreitung von Krankheiten

Die sich ändernden Muster in der globalen Wirtschaft werden ausschließlich durch ökonomische Betrachtungen – Profite, Handelsbilanzen, Schulden, günstige Möglichkeiten der Geldanlage – gesteuert. Ihre Auswirkungen auf die Gesundheit sind Nebenwirkungen, unbeabsichtigte Konsequenzen von Tätigkeiten, die aus anderen Gründen unternommen wurden. Die wichtigen ökonomischen Strategien – Privatisierung, Exportlandwirtschaft, Deregulierung, schnelles Wachstum, Freihandel – haben die Epidemiologie unserer Spezies auf verschiedenste Weise verändert:

- 1) Geänderte Flächennutzung, einschließlich Entwaldung, Bewässerung, Monokultur und Verstädterung, hat einen Verlust der biologischen Vielfalt zu Folge.
- 2) Weit verbreitete Unterernährung, weil sich der Abstand zwischen Reichen und Armen vergrößert; Verlust der öffentlichen Gesundheitsvorsorge
- 3) Raubbau von Bodenschätzen und Verunreinigung von Land und Meer durch Chemikalien
- 4) Migration, um politischem Aufruhr zu entgehen und wirtschaftliche Möglichkeiten zu suchen.
- 5) Erhöhter, unkontrollierter Gebrauch von chemischen Therapien – Drogen, Impfstoffe und Schädlingsbekämpfungsmittel – der Gesundheitspflege selbst zu einer Ware macht.³⁸

2.7.3 Die grundlegendsten Lehren des Wirtschaftsliberalismus

- Anhaltendes Wirtschaftswachstum, gemessen am Bruttosozialprodukt, ist die Grundlage menschlichen Fortschritts und wesentlich, Armut zu vermindern und das Klima zu schützen.
- Freie Märkte, bar jeder Beeinträchtigung und Regulierung des Staates, ergeben die leistungsfähigste und sozial beste Verteilung von Ressourcen.
- Ökonomische Globalisierung – Waren und Kapital können sich in einem einzigen integrierten Weltmarkt frei über nationale Grenzen bewegen – spornt die Konkurrenz an, erhöht die ökonomische Leistungsfähigkeit und das Wachstum und ist im Allgemeinen für jeden vorteilhaft.
- Ortschaften erzielen ökonomische Erfolge, indem sie Ziele von Selbst-Suffizienz aufgeben und danach streben, international konkurrenzfähig zu werden, indem sie solche Randbedingungen zur Verfügung stellen, die ausländische Investoren anziehen.
- Menschen werden nur durch das Eigeninteresse motiviert, ausgedrückt hauptsächlich durch die Aussicht auf finanziellen Gewinn.
- Die Tätigkeit, die den größten Gewinn für den Einzelnen oder das Unternehmen erbringt, ist jene, die für die Gesellschaft am vorteilhaftesten ist.

³⁷ Vgl. Korten, 1995, S. 295.

³⁸ Vgl. Harvard Working Group on New and Resurgent Diseases, 1996, S. 160f.

- Konkurrerendes Verhalten ist rationaler für die Einzelperson oder das Unternehmen und für die Gesellschaft vorteilhafter als kooperatives Verhalten.
- Menschlicher Fortschritt wird am besten an dem gemessen, was die Mitglieder der Gesellschaft verbrauchen, und die, die am meisten verbrauchen, tragen am meisten zu diesem Fortschritt bei.³⁹

2.7.4 Eigenschaften der Ökonomischen Globalisierung, auch genannt Neoliberalismus

- Förderung von übernatürlichem Wachstum und uneingeschränkte Ausnutzung der Bodenschätze, um Wachstum voranzutreiben.
- Privatisierung von öffentlichen Dienstleistungen und dem was noch von globalem und lokalem Gemeingut vorhanden ist.
- Globale kulturelle und ökonomische Vereinheitlichung und die intensive Förderung von Konsumsteigerung.
- Eingliederung und Umwandlung von nationalen Wirtschaftsformen, einschließlich derjenigen, die größtenteils selbstständig waren, zu umwelt- und sozial-unverträglichen exportorientierten Produktionen.
- Deregulierung von Konzernen und uneingeschränkter grenzenloser Kapitalverkehr.
- Drastisch erhöhte Konzentration von Konzernen.
- Abbau von bereits bestehenden öffentlichen Gesundheits-, Sozial- und Umweltprogrammen.
- Ersatz demokratischer Nationen und lokaler Gemeinschaften durch globale Konzern-Bükratien.

Für die Institutionen von Bretton Woods scheint der fortschrittlichste Zustand der Entwicklung der zu sein, wo sämtliches Produktionskapital im Besitz von ausländischen Unternehmen ist, die nur für den Export produzieren. Jene Währung, die Transaktionen des Alltags erleichtert, wird von ausländischen Banken geborgt; die Ausbildung und das Gesundheitswesen werden von profitorientierten ausländischen Unternehmen übernommen, die Leistungen nur gegen Entgelt anbieten; und fast alles, das die Einheimischen konsumieren, wird importiert.

So übertrieben dargestellt, wird erst die Absurdität dieser Ideologie offensichtlich. Es wird auch ersichtlich, wem eine solche Politik nutzt. Anstatt das Leben der Menschen und des Planeten zu verbessern, festigen und sichern sie den Wohlstand und die Macht einer kleinen Elite von Unternehmen.⁴⁰

2.7.5 Globalisierung und nationale Regierungen

Um seine wesentliche Rolle der Marktbeeinflussung zu spielen, muss eine Regierung Gerichtsbarkeit über die Wirtschaft innerhalb der Grenzen ihres Territoriums haben. Sie muss in der Lage sein, die Regeln für die inländische Wirtschaft zu bestimmen, ohne anderen Regierungen und Konzernen beweisen zu müssen, dass solche Richtlinien keine Barriere für den zwischenstaatlichen Handel oder für Investition sind. Eine Regierung muss in der Lage sein, Steuern festzusetzen und die Angelegenheiten von Unternehmen zu regulieren, ohne Drohungen von Unternehmen zu unterliegen, wie verlorene Profite einzuklagen, entscheidende Technologien zurückzuhalten oder Arbeitsplätze in andere

³⁹ Vgl. Korten, 1996, S. 184f.

⁴⁰ Vgl. Cavanagh and International Forum on Globalization, 2002, S. 19, 52.

Länder zu verlegen.

Um solche Gerichtsbarkeiten behaupten zu können, müssen ökonomische Grenzen mit politischen Grenzen übereinstimmen. Wenn nicht, werden Regierungen machtlos; Demokratie wird eine hohle Fassade. Wenn die Wirtschaft global ist und Regierungen national sind, arbeiten globale Konzerne und Geldinstitute weit außerhalb der Reichweite der allgemeinen Verantwortlichkeit, werden Regierungen anfällig für unsachgemäßen Einfluss von Unternehmen, und Staatsbürgerschaft wird darauf reduziert, als Konsument zwischen Produkten zu wählen, die die Unternehmen anbieten, weil sie die meisten Profite beschieren.⁴¹

2.7.6 WTO und Umwelt

Das derzeitige multilaterale Handelssystem unter der WTO stellt die Interessen des Freihandels über alle anderen und respektiert nicht einmal internationales Umweltrecht. Es baut auf dem System der komparativen Kostenvorteile auf, und führt damit zu einer nicht nachhaltigen Exportwirtschaft. Die Industrieländer konzentrieren sich auf Kosten ihrer alten bäuerlichen Wirtschaft auf Industrie und Dienstleistungen. Die Jahrtausende alte Kulturlandschaft verfällt, wird durch Monokulturen für den Export ersetzt oder von Gewerbe- und Industriebetrieben verdrängt.

Entwicklungsländer verfügen über wenig Industrie und setzen auf den Export billiger Rohstoffe, vor allem Plantagenprodukte. Deren Preis ist niedrig, weil hochgiftige Chemikalien eingesetzt werden, das Land oft durch Vertreibung von Bauern und Abholzung von Regenwald gewonnen wurde und die Löhne unter jeder Zumutbarkeit liegen.

Auch der „Standortwettbewerb“ für Investitionen tut der Umwelt nichts Gutes. Sind doch geringe Umweltauflagen ein Investitions-Anreiz. Eine weitere Folge dieses Handelssystems ist die Explosion des weltweiten Verkehrs. Ein Gang durch einen Supermarkt zeigt, dass selbst einfache, auch in Europa produzierte Nahrungsmittel wie Äpfel aus so entfernten Regionen wie Chile oder Südafrika importiert werden. Die Folgen der Verkehrszunahme sind Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Landschaftsverbrauch durch Straßenbau und viele andere mehr.

Was gleich aussieht, muss nach WTO-Recht auch gleich behandelt werden – egal, wie es produziert wurde. So muss ein Staat den Import eines Fensterrahmens aus Tropenholz aus Raubbau zulassen, weil er gleich aussieht wie ein Fensterrahmen aus ökologisch zertifiziertem Fichtenholz. Sogar die Kennzeichnung von Produktionsmethoden ist verboten, wenn sie ein „nicht-tarifäres Handelshemmnis“ darstellt.

Diese Regel verhindert jegliche staatliche Steuerung für ökologische Produkte: Weder können regionale Produkte mit kurzen Transportwegen gefördert werden, noch dürfen importierte ökologische – oder fair gehandelte – Produkte staatlich bevorzugt werden. Importverbote für nicht ökologische Produkte z.B. aus Tropenholz oder Überfischung sind nicht erlaubt.

Um Investitionen anzulocken, halten Staaten schon jetzt ihre Umwelt- und Sozialstandards niedrig. Investitionsabkommen schränken darüber hinaus die Möglichkeit von Staaten ein, soziale und umweltschützende Maßnahmen zu ergreifen und geben privaten Investoren – meist multinationalen Unternehmen – internationale Rechtsinstrumente in die Hand, um Staaten zu klagen, wenn sie ihre Rechte durch nationale Maßnahmen bedroht sehen. Besonders folgenreich sind Bestimmungen zur Enteignung – denn mit ihnen können Unternehmen gegen Umweltmaßnahmen klagen.⁴²

⁴¹ Vgl. Korten, 1995, S. 98.

⁴² Vgl. Milborn, 2003, S. 105, 106, 108, 109, 112.

2.8 Kritik GATS

2.8.1 GATS und Demokratie

Geheimverhandlungen, Verpflichtungen zu progressiver Liberalisierung, Unumkehrbarkeit der Liberalisierung, Diskriminierungsverbot zwischen den Handelspartnern, die zwingende Gleichbehandlung von in- und ausländischen Anbietern und nicht zuletzt die Informationspflicht der Mitgliedsländer, die jährlich sämtliche Gesetze, Normen, Qualitätsstandards, Verordnungen etc. an die WTO-Zentrale in Genf senden müssen, schränken den demokratischen Handlungsspielraum dramatisch ein. Ganz im neoliberalen Sinn werden nicht Konzerne reguliert, sondern Staaten.

2.8.2 GATS und Öffentliche Dienste

Bei der Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen kommt es in der Regel zu steigenden Preisen, zur Aufgabe der universalen Versorgung, zu sinkender Qualität, abnehmender Versorgungssicherheit, schlechteren Arbeitsbedingungen und geringem Umweltschutz.

2.8.3 GATS und Wasser

1,1 Mrd. Menschen weltweit haben keinen Zugang zu sauberem Trinkwasser, zwei Drittel der Weltbevölkerung werden bis zum Jahr 2025 an Wasserknappheit und deren Folgen leiden. Die Vereinten Nationen warnen deshalb schon lange, dass Kriege in Zukunft nicht mehr um Öl, sondern um Wasser geführt werden. Die Wasserversorgung ist eine große Herausforderung – und ein großes Geschäft. Die Weltbank schätzt den globalen Wassermarkt auf mehr als 800 Mrd. US-\$ pro Jahr. Ein Marktpotenzial, das multinationale Konzerne unter sich aufteilen wollen. Mit dem GATS soll der Weg für die Liberalisierung der Wasserversorgung geebnet werden, ungeachtet der gravierenden sozialen und ökologischen Folgen, die damit verbunden sind.

2.8.4 GATS und Verkehr

Die GATS-Listen der EU, der USA und anderer Staaten enthalten eine Reihe von Forderungen im Verkehrsbereich: Von zahlreichen Ländern wird die Liberalisierung von unterstützenden Transportdienstleistungen wie Lagerung, Speditionsdienstleistungen, Reparatur- und Wartungsarbeiten gefordert. Von einigen Ländern, wie zum Beispiel Indien, verlangt die EU auch die Liberalisierung des Schienen- und Straßengüterverkehrs. Auch an die EU werden Forderungen zur Liberalisierung des Schienen- und Straßengüterverkehrs sowie zur Öffnung des Marktes für den Personen- und Nahverkehr gestellt. Welche Zugeständnisse die EU bereit ist einzugehen, ist noch nicht bekannt.

Folgen der Liberalisierung sind steigende Preise bei sinkender Qualität, keine Berücksichtigung gemeinwirtschaftlicher Ziele, Versorgungsengpässe, Abbau von Arbeitsplätzen und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Auch werden durch die Privatisierung gut funktionierende Verkehrsanbieter und Verbundsysteme zerschlagen. Eine Effizienzsteigerung findet nicht statt, da Einsparungen meist nur durch Reduktion der Personalkosten, Sinken der Qualität und Erhöhung der Tarife möglich werden.

2.8.5 GATS und Bildung

Im Zuge der letzten Verhandlungsrunde hat sich Österreich dazu verpflichtet, den primären Sektor (Vorschule), den sekundären Sektor (Pflichtschulbereich, höhere Schule) und die Erwachsenenbildung vollständig zu liberalisieren. Durch das Akkreditierungsgesetz können private Universitäten um den Marktzugang ansuchen.

Das Hauptinteresse anderer Staaten bei den Liberalisierungs-Forderungen richtet sich dabei auf die Universitäten und den Bereich der beruflichen Fortbildung.

Qualitätsverlust, Harmonisierung der Bildungssysteme und -inhalte, Zwei-Klassen-Bildungssysteme, Privatisierung öffentlicher Schulen und Universitäten, Einschränkung der Freiheit von Forschung und Lehre, Verlagerung der Bildungskosten auf private Haushalte, Verlust demokratischer Mitbestimmung und der Verlust staatlicher Selbstbestimmung sind nur einige Folgen der Liberalisierung.

2.8.6 GATS und Entwicklungsländer

Wo sind die großen Finanz-, Telekommunikations- und Computerkonzerne, Energie- und Wasserversorger, Transportunternehmen, Hotelketten, Bildungsanbieter und Gesundheitsdienstleister „zu Hause“? Der Dienstleistungssektor macht in den USA 70% der Wirtschaftsleistung aus, in Kambodscha z.B. 34%. Nicht die kambodschanischen Global Players wollen die Märkte in der EU und den USA unter sich aufteilen, sondern umgekehrt.

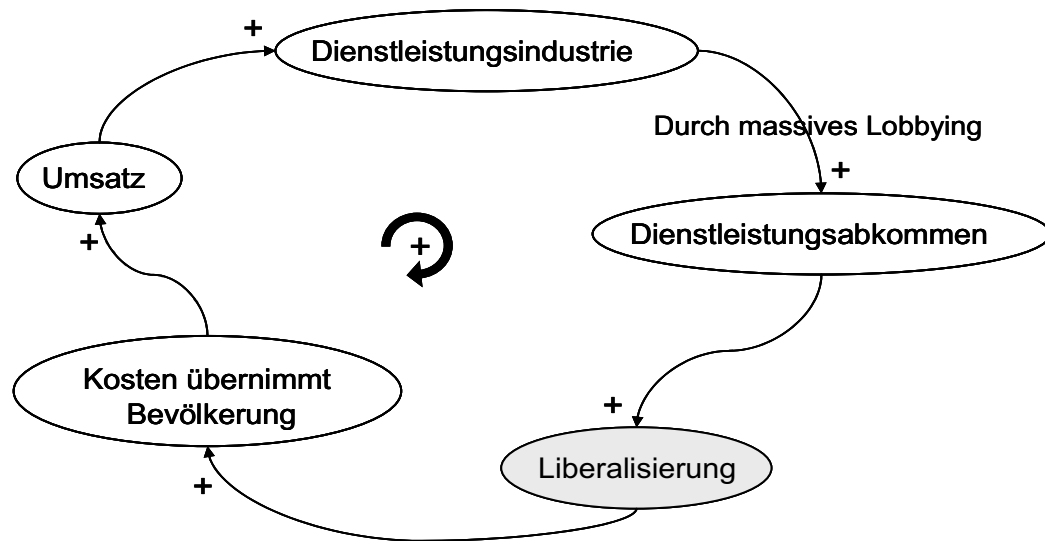
2.8.7 GATS und Umwelt

Im Transportsektor werden Transitregelungen auch für schadstoffreichere Lkws erschwert oder unmöglich gemacht. Die Liberalisierung der Wasserversorgung birgt die Gefahr einer Ausbeutung natürlicher Ressourcen. Im Energiesektor könnten Importverbote etwa für Atomstrom für illegal erachtet werden. Die Liberalisierung des sensiblen Tourismussektors bedeutet die weltweite Öffnung der Märkte für Konzerne, die wenig Interesse an einer Erhaltung der lokalen Natur haben.

2.8.8 Gewinner des GATS

Wer sind die Initiatoren des GATS? Der ehemalige Direktor der GATS-Abteilung im WTO-Sekretariat, David Hartridge, hat dies so ausgedrückt: „Ohne den enormen Druck der amerikanischen Finanzdienstleistungsindustrie, insbesondere von Firmen wie American Express oder Citicorp, hätte es kein Dienstleistungsabkommen gegeben.“ Die großen Dienstleistungskonzerne der USA und der EU sind gut organisiert und betreiben systematisches Lobbying pro Liberalisierung. Laut Leon Brittan, dem ehemaligen EU-Handelskommissar und jetzigen Lobbyisten des Finanzzentrums der Londoner City, „war die enge Verbindung (...) zwischen der EU- und der US-Industrie (...) ein wesentlicher Faktor beim Zustandekommen des endgültigen Deals.“ Neben Banken und Versicherern zählen große Wasserversorger (Vivendi, Suez, RWE), Energie-, Bildungs- und Gesundheitskonzerne zu den Gewinnern des GATS. Die EU-Kommission gibt unverblümt zu: *“GATS is (...) first and foremost an instrument for the benefit of business.”*⁴⁵

⁴⁵ Vgl. Felber, Staritz et al., 2002, S. 55 – 90.

GATSAbbildung 8: Causal Loop Diagramm – GATS⁴⁶**2.9 Kritik TRIPS**

James Enyart von Monsanto (USA) sieht das Zustandekommen von TRIPS folgendermaßen:

"Industry identified a major problem for international trade. It crafted a solution, reduced it to a concrete proposal, and sold it to our own and other governments. The industries and traders of world commerce have played simultaneously the role of patients, the diagnosticians, and the prescribing physicians."

Durch Patent- und Copyrightschutz können Unternehmen höhere Preise für ihre Produkte verlangen. Das wirkt sich wie staatliche Subventionen aus, mit dem Unterschied, dass die Kosten nicht solidarisch von allen getragen werden, sondern nur vom Konsumenten. Auch kommt der Nutzen nicht der Allgemeinheit, z.B. durch niedrigere Preise, zugute, sondern alleine den Konzernen.

Firmen wurden früher durch Zölle und direkte Subventionen unterstützt, jetzt werden sie über staatlich gewährte und international durchgesetzte Patente vor der Konkurrenz geschützt.

Die Rechte an geistigen Eigentum zielen in Wirklichkeit darauf ab, den technologischen Vorsprung der Industrieländer auf möglichst lange Zeit sicher zu stellen und zu gewährleisten, sodass sich die Ausgaben für Forschung und Entwicklung durch möglichst große Absatzmärkte amortisieren.

Die negativen Folgen des TRIPS für die Entwicklungsländer reicht von höheren Medikamentenpreisen über die Verschärfung des Import-Export-Ungleichgewichts bis hin zur Verschlechterung der Arbeitsmarktsituation durch die geringere Binnenproduktion.⁴⁷

Das TRIPS-Abkommen hat zwei weitere schwerwiegende Auswirkungen: Erstens fördert es die Biopiraterie. Konzerne erhalten so die Möglichkeit, Pflanzen oder Produkte, die seit Jahrhunderten von indigenen Völkern als Heilmittel benützt wurden, zu patentieren. Selbst die Erfinder dieser Mittel müssen dann an die Konzerne Lizenzgebühren zahlen

⁴⁶ Erklärung der Causal Loop – Methode siehe Causal Loop Diagramme, S. 109.

⁴⁷ Vgl. Pichlmann, 2003, S. 93f.

(vgl. der Neem-Baum in Indien, Produkte aus Heilpflanzen aus den Anden).

Zweitens führt die Patentierung von Pflanzensorten zu einer immer zentraler gesteuerten internationalen Landwirtschaft. Weltweit teilen sich nur fünf Konzerne über 70% der angemeldeten Patente auf Saatgut. Besonders gentechnisch verändertes Saatgut, das nicht reproduktionsfähig ist und nur mit den Pestiziden derselben Firma behandelt werden kann, treibt Bauern in wenigen Jahren in eine absolute Abhängigkeit. Kleinstrukturierte Kulturlandschaft wird so weltweit in umweltfeindliche Monokulturen verwandelt.⁴⁸

⁴⁸ Vgl. Milborn, 2003, S. 111.

3 Transnationale Konzerne

Im Kapitel 2 wurde den so genannten Transnationalen Konzernen (engl.: Transnational Corporations, TNC) einiges unterstellt, was hier näher untersucht wird.

3.1 Definition

Als transnationaler Konzern, oder auch multinationales Unternehmen, gilt jedes Unternehmen mit mindestens einem Tochterunternehmen im Ausland, an dem es eine Kapitalbeteiligung von mindestens 10 Prozent besitzt.¹

3.2 Die 100 größten Wirtschaftsmächte der Welt

Laut dem Washingtoner Institut für Politikstudien befinden sich unter den hundert größten Wirtschaftsmächten der Welt bereits mehr Unternehmen als Staaten (siehe Tabelle 1: Top 100 Wirtschaftsmächte (2001) – Konzerne fett und kursiv). Die Profite der zweihundert größten Weltkonzerne stiegen von 1983 bis 1999 um 362,4 Prozent. Im selben Zeitraum wuchs die Zahl der Beschäftigten jedoch nur um 14,4 Prozent.²

Diese weltumspannenden Unternehmen sind nicht nur die Hauptbegünstigten, sondern auch die Antriebskräfte der globalen Herrschaft – des Handels, der Finanzwirtschaft und der Investitionen – geworden, die die Menschen und das gesamte Leben auf der Erde kontrollieren. Der unermessliche Maßstab und die extreme Konzentration der Macht der transnationalen Konzerne ersticken sowohl eine ausgewogene demokratische Entwicklung als auch den Wettbewerb.

Anstatt, wie von Globalisierungs- und Wirtschaftstheoretikern vorgeschwärmt, zu einem gesunden Wettbewerb, hat die Globalisierung direkt zu weltweiten Oligopolen geführt. In vielen Fällen, wie z.B. in der Landwirtschaft, üben die wenigen dominierenden transnationalen Konzerne (Archer Daniels Midland, Monsanto, Novartis und andere), die Kontrolle über mehrere Aspekte des Produktionszyklus aus – die zugeführten Rohstoffe und deren Verteilung, die Samen, Schädlingsbekämpfungs- und Pflanzenschutzmittel, die Landwirte, die Verarbeitungsbetriebe, die Distributoren, und die Einzelhändler – was zu einer umfassenden vertikalen Vernetzung führt. Die Folgen davon sind, dass weltweite Preise und das Nahrungsangebot – vor allem aber die Qualität – unter der Kontrolle von Konzernen stehen.

Solche steigenden Unternehmenskonzentrationen fordern traditionelle Handelstheorien heraus, die darauf basieren, dass eine Menge gesunder kleiner und mittelgroßer Unternehmen miteinander konkurrieren und damit Qualität, Preis und Entwicklung bestimmen. Damit werden auch alle Voraussetzungen, die zu einer Demokratie, zu einer ökonomischen Gerechtigkeit und zu einem Schutz der Umwelt führen, verhindert.³

¹ Vgl. Le monde diplomatique, 2003, S. 30.

² Vgl. Werner and Weiss, 2001, S. 42.

³ Vgl. Cavanagh and International Forum on Globalization, 2002, S. 122f.

| | Land/ Konzern | BIP/ Umsatz 2001 (in Mrd. US\$) | | Land/ Konzern | BIP/ Umsatz 2001 (in Mrd. US\$) |
|----|-----------------------------|------------------------------------|-----|--------------------------------|------------------------------------|
| 1 | USA | 10.065 | 51 | <i>Itochu</i> | 91 |
| 2 | Japan | 4.141 | 52 | Malaysia | 88 |
| 3 | Deutschland | 1.856 | 53 | <i>Allianz</i> | 86 |
| 4 | Großbritannien | 1.424 | 54 | <i>Int. Buisness Machines</i> | 86 |
| 5 | Frankreich | 1.310 | 55 | Singapur | 86 |
| 6 | China | 1.159 | 56 | <i>ING Group</i> | 83 |
| 7 | Italien | 1.089 | 57 | Kolumbien | 82 |
| 8 | Kanada | 694 | 58 | <i>Volkswagen</i> | 79 |
| 9 | Mexiko | 618 | 59 | <i>Siemens</i> | 77 |
| 10 | Brasilien | 503 | 60 | <i>Sumitomo</i> | 77 |
| 11 | Indien | 477 | 61 | <i>Altria Gruppe</i> | 73 |
| 12 | Niederlande | 380 | 62 | <i>Marubeni</i> | 72 |
| 13 | Australien | 396 | 63 | Philippinen | 71 |
| 14 | Russland | 310 | 64 | <i>Verizon Communications</i> | 67 |
| 15 | Argentinien | 269 | 65 | <i>Deutsche Bank</i> | 67 |
| 16 | Schweiz | 247 | 66 | <i>E.On</i> | 66 |
| 17 | Belgien | 230 | 67 | Chile | 66 |
| 18 | <i>Wal-Mart</i> | 220 | 68 | <i>U.S. Postal Service</i> | 66 |
| 19 | Schweden | 210 | 69 | <i>AXA</i> | 66 |
| 20 | <i>Exxon-Mobil</i> | 192 | 70 | <i>Credit Suisse</i> | 64 |
| 21 | Österreich | 189 | 71 | <i>Hitachi</i> | 64 |
| 22 | Saudi-Arabien | 186 | 72 | <i>Nippon Life Insurance</i> | 64 |
| 23 | <i>General Motors</i> | 177 | 73 | <i>American Intl. Group</i> | 62 |
| 24 | Polen | 176 | 74 | <i>Carrefour</i> | 62 |
| 25 | <i>BP</i> | 174 | 75 | <i>American Electric Power</i> | 61 |
| 26 | Norwegen | 166 | 76 | <i>Sony</i> | 61 |
| 27 | <i>Ford Motor</i> | 162 | 77 | <i>Royal Ahold</i> | 60 |
| 28 | Dänemark | 162 | 78 | <i>Duke Energy</i> | 60 |
| 29 | Türkei | 148 | 79 | <i>AT&T</i> | 59 |
| 30 | Indonesien | 145 | 80 | <i>Honda Motor</i> | 59 |
| 31 | <i>Enron</i> | 139 | 81 | Pakistan | 59 |
| 32 | <i>DaimlerChrysler</i> | 137 | 82 | <i>Boeing</i> | 58 |
| 33 | <i>Royal Dutch / Shell</i> | 135 | 83 | Spanien | 58 |
| 34 | <i>General Electric</i> | 126 | 84 | <i>El Paso</i> | 57 |
| 35 | Venezuela | 125 | 85 | Tschechische Republik | 57 |
| 36 | Finnland | 121 | 86 | <i>BNP Baribas</i> | 55 |
| 37 | <i>Toyota Motor</i> | 121 | 87 | <i>Matsushita Electric</i> | 55 |
| 38 | Griechenland | 117 | 88 | Algerien | 55 |
| 39 | Thailand | 115 | 89 | Peru | 54 |
| 40 | Iran | 114 | 90 | <i>Home Depot</i> | 54 |
| 41 | <i>Citigroup</i> | 112 | 91 | <i>Bank of America Corp</i> | 53 |
| 42 | Portugal | 110 | 92 | <i>Avia</i> | 52 |
| 43 | Israel | 108 | 93 | <i>Fiat</i> | 52 |
| 44 | <i>Mitsubishi</i> | 106 | 94 | Ungarn | 52 |
| 45 | Irland | 103 | 95 | <i>Assicurazioni Generali</i> | 51 |
| 46 | <i>Mitsui</i> | 101 | 96 | <i>Vivendi Universal</i> | 51 |
| 47 | <i>Chrevon Texaco</i> | 100 | 97 | <i>Fanni Mae</i> | 51 |
| 48 | Ägypten | 98 | 98 | <i>RWE</i> | 51 |
| 49 | <i>TotalFinaElf</i> | 94 | 99 | <i>J.P.Morgan</i> | 50 |
| 50 | <i>Nippon Tel & Tel</i> | 93 | 100 | Neuseeland | 50 |

Tabelle 1: Top 100 Wirtschaftsmächte (2001)

3.3 Macht der Konzerne

Die globale Wirtschaft erlebt gerade eine phänomenale Machtkonzentration in den Händen der transnationalen Konzerne (TNC). Die kombinierten Verkäufe der 350 weltweit größten TNC betragen ein Drittel des BSP aller industrialisierten Länder. Die größten 100 der 37.000 TNC sind verantwortlich für über 4 Milliarden US-Dollar an weltweiten Vermögenswerten, 2 Milliarden davon außerhalb des Ursprungslandes (Breverton, 1994). Obwohl die obersten 350 TNC 40 Prozent des Weltwarenhandels kontrollieren, haben die größten 15 TNC ein höheres Bruttoeinkommen als das BSP von 120 Ländern (Lang, 1993). Dies waren die Firmen, die für die Uruguay-Runde des GATT drängten und die genügend Kapital haben, um neue Technologien völlig auszunutzen; sie sind häufig an der Spitze der Automatisierung. Diese konzentrierte Kontrolle über die Weltwirtschaft ist aber keine hoffnungsvolle Nachricht für die Beschäftigung. 100.000 TNC der Welt, groß und klein, beschäftigen nur 65 Millionen Menschen, das sind nur 3 Prozent der geschätzten Arbeitskraft weltweit. TNC haben die Anzahl an Arbeitsplätzen stark verringert. In gerade einem Jahr, von März 1992 bis 1993, nach Ansicht des Institute of Directors, bauten die größten tausend britischen Firmen 1,5 Millionen Arbeitsplätze ab und verringerten ihre gesamte Arbeitskraft von 8,6 auf 7 Millionen. Kleinunternehmen sind nicht in der Lage, die Differenz aufzunehmen.⁴

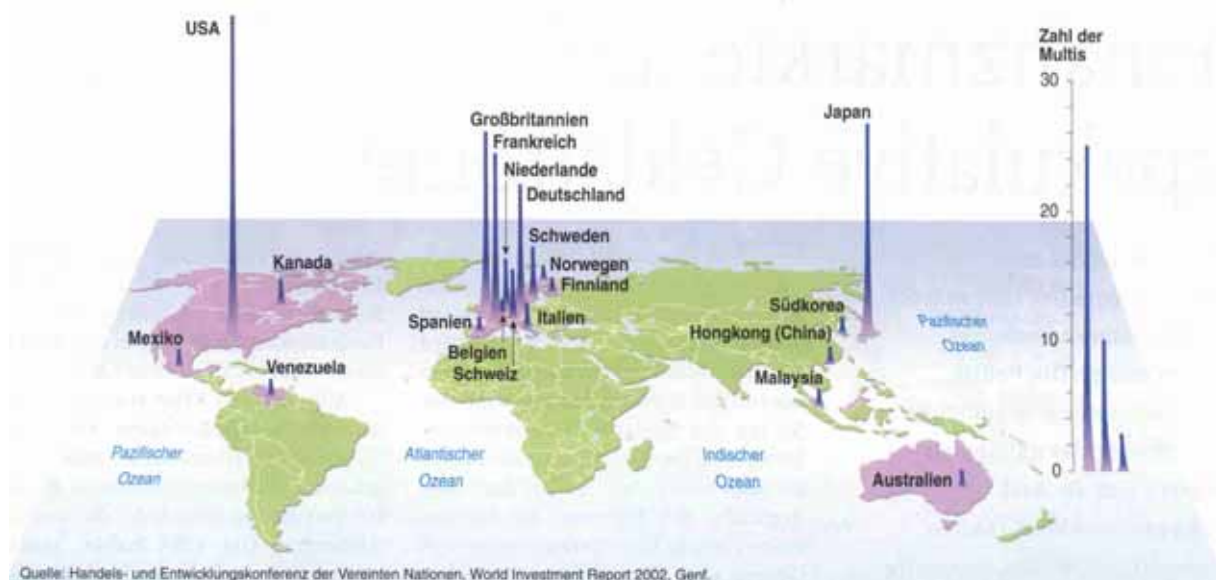


Abbildung 9: Die Verteilung der 100 größten TNC (2000)⁵

⁴ Vgl. Hines and Lang, 1996, S. 489.

⁵ Le monde diplomatique, 2003

3.4 Struktur von Konzernen

Generell unterscheidet man zwei Arten von Konzernen: Manche sind im Besitz von Einzelpersonen oder Familien, andere werden an der Börse gehandelt.

3.4.1 Der börsennotierte Konzern

Wenn Konzerne öffentlich gehandelt werden, bedeutet es, dass ihre Besitzanteile an den Aktienmärkten von vielen Personen ausgetauscht werden. Da diese keine direkte Beziehung zu dem Unternehmen haben, liegt ihr einziges Interesse an einer möglichst hohen Dividende. Das Handeln mit solchen Anteilen wird „Investieren“ genannt, aber es kann mit einer höher entwickelten Form des Spielens verglichen werden, wie etwa das Wetten bei Pferderennen. Die meisten Anteile an einem börsennotierten Konzern werden aber nicht von Einzelpersonen gehalten, sondern von professionellen Investmentfonds, Versicherungsgesellschaften und ähnlichen Anlageinstituten. Wenn Privatpersonen in solche Investmentfonds investieren, haben sie normalerweise keine Kenntnisse, von welchen Firmen Anteile gekauft werden, ganz zu schweigen von den Tätigkeiten dieser Unternehmen.

Um Investitionen von der Öffentlichkeit anzuziehen, stehen viele Konzerne unter Druck, ihre Aktien so attraktiv wie möglich, durch Wachstum und Rentabilität ausgedrückt, dastehen zu lassen. Das führt dazu, dass einerseits Entscheidungen getroffen wurden, um kurzfristig gut dazustehen, wie bei Enron, Worldcom oder Halliburton. Andererseits beteiligen sich Konzerne am Raubbau der natürlichen Ressourcen, wie Wälder oder Fischbestände, um kurzfristige Profite auf Kosten der Umwelt und zukünftigen Generationen zu machen. Dieses immanente Bedürfnis der Konzerne, die beste Investitionschance darzustellen, ist der Antrieb des beträchtlichen sozialen und ökologischen Schadens.

Börsennotierte Konzerne müssen kontinuierlich wachsen und expandieren, immer mehr Märkte, Arbeitskräfte und Ressourcen kumulieren, da sie, sogar vierteljährlich, positive Bilanzen vorlegen müssen, um Investoren, Banker und die finanzielle Gemeinschaft, von denen sie abhängen, zu beeindrucken. Da ist es kein Wunder, dass Wachstum und Profite zu zwanghaften Zielen werden, die weit über Moral, Ethik oder Umweltbewusstsein stehen.⁶

3.4.2 Das Privatunternehmen

Einige Privatunternehmen haben eine Größe erreicht, mit der sie die Vorteile von transnationalen Konzernen, wie Wirtschaftlichkeit durch Massenproduktion, Herrschaft über Märkte und Ressourcen, politischer Einfluss und die Attraktivität für Kreditanstalten, nutzen können. Aber große Privatunternehmen sind verhältnismäßig gering an der Zahl, und ihre Auswirkung ist kleiner als die größere Zahl der börsennotierten globalen Konzerne.

Obwohl sich Privatunternehmen oft wie börsennotierte Konzerne verhalten, haben sie mehr Spielraum was ihre Entscheidungen betrifft. Da sie teilweise außerhalb des Finanzsystems stehen, haben sie, zumindest theoretisch, die Möglichkeit, ihre Entscheidungen nicht nur auf maximale Profite auszurichten, sondern das Wohl der Gemeinde, der Arbeiter oder der Umwelt mit einzubeziehen. Vor allem kleinere Konzerne, wie Patagonia, Ben & Jerry's, und The Body Shop, waren bereit, einige Profite zu opfern, um die Gemeinschaft oder Klimaschutzziele zu unterstützen.

Einige Unternehmen bleiben aus Gründen der Geheimhaltung privat, da Privatunternehmen nicht aufgefordert werden, Finanzberichte an Regierungsbehörden

⁶ Vgl. Cavanagh and International Forum on Globalization, 2002, S. 125.

einzureichen. Und einige private Unternehmen, besonders im Textilbereich, bieten miserable Arbeitsbedingungen.⁷

3.4.3 Beschränkte Haftung

Die Bezeichnung bezieht sich auf die Tatsache, dass die Unternehmensleitung technisch den Aktieninhabern verantwortlich ist und in ihrem Interesse handelt: Aktieninhaber sind aber für die Handlungen des Unternehmens, und die daraus entstandenen Konsequenzen, persönlich nicht haftbar, außer für ihre Investition in das Unternehmen. Diese eingebaute Distanz zwischen den eigentlichen Inhabern des Unternehmens und den Angestellten, isoliert jene von der Verantwortung und der Kenntnis für einen durch das Unternehmen entstandenen Schaden. Sie entfernt auch eine Ebene der Verbindlichkeit, der Verantwortlichkeit und der Transparenz, die wahrscheinlich bestehen würde, wenn es eine Haftung für Anleger gäbe.⁸

3.4.4 Menschen und Konzerne

Die Aktionäre haben keine Verpflichtungen dem Konzern gegenüber, die über die Höhe ihrer Investition hinausgehen. Die Direktoren und Vorstandsmitglieder sind von finanziellen Verpflichtungen für Fahrlässigkeit und sonstige Tätigkeiten nicht nur durch die enormen Rechtsabteilungen der Konzerne, sondern auch durch die von den Firmen bezahlten Versicherungen geschützt. Die gleiche kriminelle Handlung, die zu einem langen Aufenthalt im Gefängnis oder gar zu einer Hinrichtung führt, wenn von einer Einzelperson verübt, kostet einem Konzern nur eine Geldstrafe, die normalerweise in keiner Relation zu dem Vermögen des Konzerns steht und weniger ausmacht, als dieser durch die Rechtsverletzung gewonnen hat.

Anders als „wirkliche“ Menschen, die letztendlich durch den Tod gleichgestellt sind, können Konzerne ohne Grenzen wachsen und sich reproduzieren und auf unbestimmte Zeit Macht ansammeln. Diese Macht übersteigt schließlich die Fähigkeit eines jeden Menschen sie zu kontrollieren und der Konzern wird ein autonomes Wesen, der seine Macht dazu benützt, eine eigene Kultur zu schaffen, mit dem Ziel, Profite, Größe und Macht unaufhörlich zu steigern. Diejenigen, die dem Konzern dienen, werden gut belohnt und können erhebliche persönliche Macht von ihren Positionen ableiten.

Es gibt nur wenige Menschen, die dem politischen Einfluss von großen Konzernen entgegentreten können. Konzerne haben zwar nicht das Recht zu wählen, das ist aber nur eine kleine Unannehmlichkeit, der sie dadurch entgehen können, in dem sie hunderttausende Wähler unter den Angestellten, Zulieferern, Händlern, Kunden und der Öffentlichkeit mobilisieren, und zusätzlich noch Millionen Dollar in politische Beiträge verpacken.

Sich selbst überlassen, kolonisieren Konzerne Märkte und besiegen genau jenen Mechanismus, die laut Theorie den Markt für das allgemeine Interesse arbeiten lässt.

Die Besitzer und Manager von Konzernen haben die vollen Rechte von Bürgern, an der Bestimmung von allgemeinen Zielen und Verfahrensweisen teilzuhaben. Konzerne sind aber keine physischen Personen. Lebensweisen sind Ihnen fremd, sie sind blind gegenüber den komplizierten nicht-materiellen Notwendigkeiten der menschlichen Gesellschaft. Sie spielen keine passende Rolle in jenen politischen Prozessen, durch die „wirkliche“ Menschen das allgemeine Interesse definieren und Standards für die Handhabung von Konzernen festlegen.⁹

⁷ Vgl. Cavanagh and International Forum on Globalization, 2002, S. 124.

⁸ Vgl. Cavanagh and International Forum on Globalization, 2002, S. 126.

⁹ Vgl. Korten, 1995, S. 104f.

3.4.5 Konzerne – Fiktive Personen

Konzerne dominieren Gesellschaften und helfen mit, jene Machtstrukturen zu schaffen, die uns beherrschen, dennoch bleiben sie paradoxerweise flüchtige Wesen. Obwohl uns solche Namen wie ExxonMobil, McDonald's, Shell, Microsoft, Disney, Sony und Monsanto von den Lippen kommen, wie die Namen alter Bekannte, haben diese Institutionen keine reale körperliche Gestalt. Konzerne besitzen zwar Gebäude und Stadien und üben gewaltige Macht aus, haben aber selbst keine konkrete Form. Sie haben Menschen, die in ihnen arbeiten, sie selbst sind aber nicht lebendig. Daher können sie von Natur aus nicht die gleiche Spannweite von Werten und Gefühlen verkörpern, die wir von verantwortlichen Menschen erwarten würden: Selbstlosigkeit, Schamgefühl, Interesse an der Gemeinschaft, Loyalität, usw.

Über die Jahrhunderte haben es Konzerne geschafft, jene Regeln und Gesetze, die ihre Existenz beeinflussen, zu entkräften. Heute enthalten diese Richtlinien verhältnismäßig wenige Beschränkungen, und selbst wenn Konzerne gegen diese Gesetze verstoßen, wird ihre Existenz selten bedroht. Politiker sind heute auf die Konzerne mit deren Wahlkampfspenden angewiesen. Nur in Extremsituationen, wie z.B. bei Enron, Arthur Anderson und anderen werden Sanktionen verhängt, oft nur mit minimaler Auswirkung.¹⁰

So erstaunlich, wie es scheint, geht die Entscheidung aus dem Jahr 1886, die die Rechtslehre über das Menschsein der Konzerne begründete, auf die einfache Äußerung eines einzigen Richters zurück. Richter Morrison Remick Waite, des obersten Gerichts der Vereinigten Staaten von Amerika, verkündete im Fall *Santa Clara County v. Southern Pacific Railroad*:

“The court does not wish to hear argument on the question of whether the provision in the Fourteenth Amendment to the Constitution, which forbids a State to deny any person within its jurisdiction the equal protection of the laws, applies to these corporations. We are all of the opinion that it does“.

Wenige Gerichtsentscheidungen haben der Demokratie und den Menschenrechten einen schwereren Schlag versetzt. Diese Rechtssprechung wird von den Rechtsanwälten der Konzerne in einem Land nach dem anderen dazu verwendet, die Konzerne immer weiter aus der Verantwortung für ihre Handlungen zu nehmen.¹¹

¹⁰ Vgl. Cavanagh and International Forum on Globalization, 2002, S. 127.

¹¹ Vgl. Cavanagh and International Forum on Globalization, 2002, S. 138f.

3.5 Die Politik der Konzerne

Von Natur aus fungieren Konzerne nicht als demokratische Organisationen, dennoch sind sie es, die in das Vakuum getreten sind, welches von verfehlten politischen Einrichtungen verursacht worden ist, und verrichten die tägliche politische Arbeit. Ihre enormen finanziellen Geldmittel, ihre verschiedenen Interessen, ihre Gruppen von begabten Fachleuten – all dies und noch mehr fokussiert sich auf die Politik des Regierens.¹²

Auf internationaler Bühne kommt die Desillusionierung über den politischen Prozess sogar noch deutlicher zum Ausdruck, da jeder Versuch blockiert wird, die Multis durch die Vereinten Nationen oder durch Gremien zur Regulierung des Handels Vorschriften zu unterwerfen. Ein Beispiel dafür ist die Elimination der UN-Kommission „Transnationale Konzerne“ 1986 durch die US-Regierung. Diese Kommission hatte die Aufgabe einen allgemein gültigen Verhaltenskodex für Konzerne zu entwickeln, bestimmte Missbräuche zu verhindern, Auswirkungen auf die Umwelt und Arbeitsbedingungen zu untersuchen und die Privatwirtschaft allgemein transparenter zu machen.¹³

3.5.1 Gesetz

Robert Monks, ein ehemaliger leitender Angestellter, überzeugter republikanischer Konservativer, Investitionsfondsmanager und Spezialist für neue Unternehmenskonzepte stellte in seinem Buch *The Emperor's Nightingale* fest:

*“From the perspective of company management today the decision whether to obey the law is simply a cost-benefit calculation. The corporation in effect asks whether the costs of disobedience – discounted by the probability of being discovered, prosecuted, and fined (there is almost no risk of jail) – equal the costs of compliance. In many cases, the costs of disobedience are lower than the costs of compliance, and so many corporations find it to their economic advantage to break the law Corporations are not people; they have no conscience. Although corporate acts are carried out by individuals, even individuals with high moral standards often find themselves caught up in a corporate action that is beyond their control – or even, in some cases, their knowledge”.*¹⁴

3.5.2 Steuern

Um im Zeitalter der Globalisierung den Export von Arbeitsplätzen zu verhindern, analysierte die *Financial Times*, müssten die Politiker die Geschäftswelt auf ihrer Seite haben. Seit dem Ende des letzten Jahrhunderts trieb die Deutsche Bundesregierung die organisierte Steuerungerechtigkeit auf die Spitze. Sie senkte den Spitzensteuersatz um acht Prozent, die Körperschaftssteuer für Kapitalgesellschaften um 15 Prozent und bescherte der Deutschland AG zudem ein Milliardengeschenk in mindestens zweistelliger Höhe: Verkäufe von Unternehmensbeteiligungen sind seit 2002 steuerfrei.

Nicht minder groß fiel zudem ein weiteres Geschenk an die Konzerne aus. Auch die früheren Grenzen für die Verrechnung der Verluste inländischer Beteiligungen mit dem steuerpflichtigen Konzerngewinn strichen Eichel und sein neuer Staatssekretär Zitzelsberger aus dem Steuergesetzbuch. Prompt meldeten die Steuerbehörden, dass etwa der Bayer-Konzern, anstatt Steuern zu zahlen, im Jahr 2001 sogar über 250 Millionen Euro erstattet bekam. Die Deutsche Telekom strich auf dem gleichen Weg 0,7 Milliarden, der Stromgigant RWE 400 Millionen und Vodafone-Mannesmann ebenfalls eine viertel Milliarde Euro ein.

¹² Vgl. Greider, 1996, S. 323.

¹³ Vgl. Klein, 2002, S. 351.

¹⁴ Vgl. Cavanagh and International Forum on Globalization, 2002, S. 133.

Insgesamt fielen die Einnahmen aus der Körperschaftssteuer für Kapitalgesellschaften im Jahr 2001 auf diesem Weg sogar ins Negative. Statt wie im Jahr 2000 über 23 Milliarden Euro einzunehmen, zahlte der Fiskus ein Jahr später sogar ein halbe Milliarde Mark drauf. Ohne diesen Steuerausfall hätte Minister Eichel in 2001 einen beinahe ausgeglichenen Haushalt vorweisen können. Stattdessen handelte er sich im Januar 2002 eine Mahnung der EU-Kommission wegen des zu hohen Budget-Defizits ein.

Die Folgen des breit angelegten Verzichts auf die Besteuerung der Globalisierungsgewinner sind eklatant. Mangels Einnahmen wird der Staat selbst zum Motor der Arbeitsmarktkrise. Seit 1990 gingen allein im öffentlichen Dienst über 600 000 Jobs verloren.¹⁵

Anlässlich der Absenkung der Steuern auf Unternehmensgewinne in mehreren EU-Erweiterungsländern hat die Arbeiterkammer anhand der Geschäftsberichte von 481 in Österreich tätigen Großunternehmen erhoben, wie viel Gewinnsteuer (KöSt) diese hierzulande tatsächlich bezahlen. Das Ergebnis: 14,5% der untersuchten Kapitalgesellschaften zahlten 2002 gar keine Gewinnsteuer, 26,5% zahlten maximal 10% Gewinnsteuer. Insgesamt 72% zahlten aber weniger als 34% Gewinnsteuer, das wäre nämlich der nominelle Steuersatz. Ein paar Beispiele: Gar keine Steuern bezahlten 2002 Boehler International, Ericsson Enterprise, Europa Treuhand Ernst & Young, IBM Österreich, Immorent AG, Kraft Foods Österreich, Palfinger Krantechnik, Robert Bosch AG, Salinen Austria AG oder Xerox Austria AG. Roemerquelle zahlte 0,1%, Casinos Austria AG 1,6%, Jenbacher AG 2,9%, Ottakringer Brauerei 3,2%, Baumax AG 6,3%, Novartis Pharma GmbH 8,0%, Steyermuehl AG 8,1%, Raiffeisen Ware Austria AG 11,1%, Phillips Austria GmbH 11,5%, Volvo Austria 14,7%, Spar AG 15,8%.¹⁶

3.5.3 Spenden

Für viele große Konzerne ergeben sich durch Wahlkampfbeiträge die höchsten für sie erreichbaren Kapitalerträge, die Nettoerträge spielen sich in Größenordnungen bis zu 1.400.000,00% ab (für eine Spende von 5 Millionen Dollar ergibt sich eine Rendite von 70 Milliarden Dollar!).

Neben dem offenkundigen Beeinflussen haben auch verborgene politische Strategien zugenommen. Perfekt inszenierte Kampagnen werden von Industrieverbänden und Firmen für Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt, um Probleme in der Öffentlichkeit zu verschleiern und wichtige Reformen zu blockieren, die die Konzerne in ihren Fähigkeiten beschneiden würden, ihre Kosten auf die Öffentlichkeit abzuwälzen. Falls jemand es wagen sollte, einen Antrag zu stellen, der die Profite von Konzernen schmälern würde – eine Koalition von Konzernen würde mit Millionen Dollar eine Gegenkampagne starten und den Antrag zu Fall bringen. Sie veröffentlichen „Nachrichten“ um denjenigen zu diskreditieren, schneiden ihn von öffentlichen Geldern ab, stellen dessen Wissenschaft in Frage, werfen Fragen über die Kosten von Korrekturmaßnahmen auf und entlarven denjenigen als gierigen Opportunisten, der nur einem speziellen Ziel folgt. Die Gegner stellen sich im Allgemeinen als Repräsentanten von Bürgerinitiativen dar, aber finanziert werden sie von Konzernen.

Konzerne haben auch ihre Ausgaben für hochglänzende Werbekampagnen gesteigert, die ihre tiefe Verpflichtung für Soziales und das Weltklima propagieren. Es sei nur der eine oder andere Ölkonzern erwähnt, der durch solche billigen Kampagnen von seinen schmutzigen Geschäften, sowohl an der Umwelt als auch an Menschenrechten, ablenken will. Man kann sich nur fragen, wie anders die Welt ausschauen würde, wenn das Geld, das in solche „Reinwaschversuche“ gesteckt wird, dafür verwendet wird, den

¹⁵ Vgl. Grefe, Greffrath et al., 2002, S. 98f.

¹⁶ Vgl. Attac Österreich, 2003

Produktionsablauf zu säubern und das Leben der Leute in den verwirkten Gebieten zu verbessern.¹⁷

3.5.4 Arbeitsplätze

Immer mehr Unternehmen werden Teil der Netzwerke der transnationalen Konzerne. Damit ändern sich die Machtverhältnisse zwischen den ökonomischen Akteuren fundamental: Die Konzernmanager können in wachsendem Maße ihre Mitarbeiter grenzüberschreitend gegeneinander ausspielen. Das Kapital arbeitet globalisiert, Arbeitnehmer und ihre Gewerkschaften bleiben national gefangen und können Lohnforderungen immer schwerer durchsetzen. Denn sie stehen in unmittelbarer Konkurrenz zu Kollegen aus Staaten mit weit niedrigeren Lohnniveaus und Lebenshaltungskosten. Wie im Fall des Continental-Konzerns, wo die Jobs im österreichischen Traiskirchen und anderen westeuropäischen Standorten zugunsten neuer Werke in Osteuropa verschwinden, verlieren daher jedes Jahr viele Millionen Arbeitnehmer in den Wohlstandsländern ihre Existenz, weil die Konzernvorstände auf eine unbegrenzte Reserve billigerer Arbeitskräfte in den Niedriglohnländern von Lateinamerika über Osteuropa bis nach China zurückgreifen können.¹⁸

Die Abwanderungsdrohungen sind zuweilen übertrieben, aber leer sind sie keinesfalls. Die „Exit-Option“, wie sie die Soziologen taufte, hat die Gestaltungsmacht der nationalen Politik auf ein Minimum beschnitten. Die Erpressung der Politik mit möglicher Jobverlagerung ins Ausland gehört mittlerweile zum politischen Alltag, wie die Strombranche in Deutschland zuletzt beim Streit um das rot-grüne Klimaschutzprogramm demonstrierte.¹⁹

Auch in Österreich ist diese Praxis an der Tagesordnung. Wie *Der Standard*²⁰ berichtete, drohte im Streit um die Gratiszertifikate für den Handel mit CO₂-Emissionen der Chef des Edeltahlerzeugers Böhler-Uddeholm unverhohlen mit der Verlagerung der Produktion nach Brasilien. Auch der Generaldirektor der Linzer Voest stellte einen Stopp der Ausbaupläne in Aussicht, falls nicht die gewünschte Zahl an Gratiszertifikaten von der Politik zugeteilt würde.

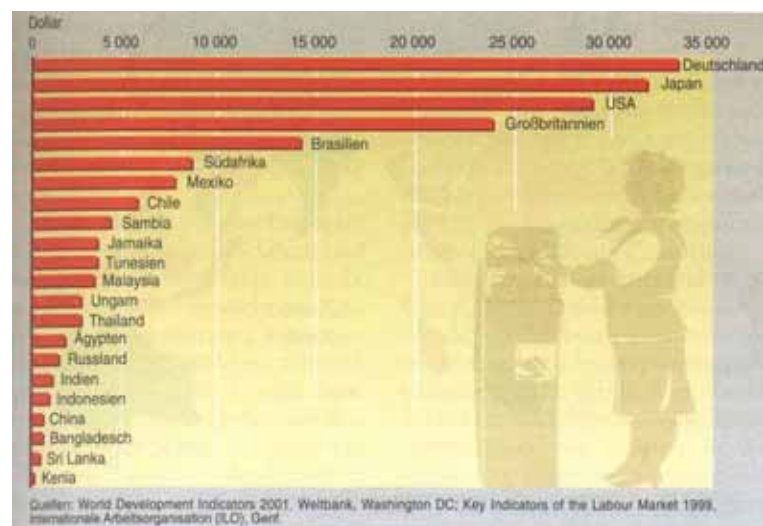


Abbildung 10: Arbeitskosten in der gewerblichen Wirtschaft (in Dollar pro Jahr)²¹

¹⁷ Vgl. Korten, 1995, S. 292f.

¹⁸ Vgl. Grefe, Greffrath et al., 2002, S. 94.

¹⁹ Vgl. Grefe, Greffrath et al., 2002, S. 100.

²⁰ Vgl. Der Standard, 2004, S. 19.

²¹ Le monde diplomatique, 2003

3.5.5 Standortfrage

Am Beispiel von Süd-Carolina, USA wird gezeigt, was der Steuerzahler ungefragt auf sich nehmen muss, damit der Staat große Konzerne anlocken kann. 1993 gelang Süd-Carolina der große Coup, ein erfolgreiches Angebot für ein neues BMW Automobilwerk. BMW hatte drei Jahre damit verbracht, die Angebote von 250 Standorten in 10 Ländern zu bewerten, bevor es sich dafür entschied, ein \$400 Millionen-Werk in Süd-Carolina aufzubauen. Den BMW-Funktionären hatten es besonders das gemäßigte Klima, die Möglichkeit, das ganze Jahr über Golf zu spielen, und die Tatsache, dass eine Anzahl von Villen zu erschwinglichen Preisen vorhanden war, angetan. Ihnen gefielen auch die preiswerte Arbeitskraft in der Region, die niedrigen Steuern und die begrenzten Aktivitäten der Gewerkschaft.

Als BMW andeutete, dass es eine Fläche von 400ha bevorzugte, auf der sich bereits viele Einfamilienhäuser befunden hatten, wendete der Staat \$36,6 Millionen auf, um diese 140 Liegenschaften zu kaufen und vermietete diesen Standort der Firma um \$1 pro Jahr.

Der Staat übernahm auch die Kosten für das Anwerben, das Aussuchen und das Ausbilden von Arbeitern für den neuen Betrieb und beschaffte noch zusätzliche \$2,8 Millionen von privaten Quellen, um frisch eingestellte Ingenieure für die Ausbildung nach Deutschland zu schicken. Die Gesamtkosten für die Steuerzahler in Süd-Carolina für diese und andere Subventionen, belaufen sich auf \$130 Millionen für die nächsten dreißig Jahre.²²

²² Vgl. Korten, 1995, S. 133.

3.6 Konzerne und Wirtschaft

3.6.1 WTO

Einen enormen Einfluss auf das Ergebnis der Uruguay-Runde hatten auch die schlagkräftigen Bemühungen der multinationalen Unternehmen. So entstand zum Beispiel das Abkommen zu den handelsbezogenen geistigen Eigentumsrechten (TRIPS) unter dem maßgeblichen Einfluss von 13 US-Unternehmen (z.B. Du Pont, Monsanto, Bristol Myers) die sich zum so genannten „Intellectual Property Committee“ (IPC) zusammenschlossen, um ihre Interessen bei den GATT-Verhandlungen der Uruguay-Runde durchzusetzen. Mit bemerkenswert offenen Worten beschrieb James Enyart von Monsanto das Grundprinzip der IPC-Strategie: „Das, worüber ich Ihnen hier berichtet habe, hat es in der GATT-Geschichte noch nie gegeben: Die Industrie wurde auf ein größeres Problem im internationalen Handel aufmerksam. Sie entwarf eine Lösung, reduzierte sie auf einen konkreten Vorschlag und ließ diesen von den eigenen und vielen anderen Regierungen absegnen.“²³

3.6.2 Investitionen

In großer Übereinstimmung mit den Forderungen der Industrie machte kurz nach Scheitern der MAI-Verhandlungen (MAI – Multilateral Agreement on Investment) die Europäische Kommission ihre Position zur Aufnahme des Investitionskapitels in die WTO publik (vgl. Europäische Kommission, 1998). In der Einleitung des Papiers wird unter Punkt 3 in aller Offenheit festgehalten, „dass die europäischen Unternehmen durch ihre Lobbyorganisationen und in informellen direkten Kontakten mit der Kommission klargelegt haben, dass sie ein multilaterales Investitionsabkommen wünschen, da ihre Investitionsbereitschaft in direktem Zusammenhang mit den jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen und den damit einhergehenden Risiken für die Unternehmen stünden.“ Unter dem Punkt „Ziele der EU“ ist bezeichnenderweise zu lesen: Entsprechend den Wünschen der Unternehmen wäre es erstrebenswert, ein Abkommen über Investitionen innerhalb des WTO-Rahmens abzuschließen, da dadurch sowohl Industrie- wie auch Entwicklungsländer erfasst werden können. Außerdem wird die Anwendung von WTO-Prinzipien, wie die Gleichstellung ausländischer Unternehmen mit inländischen, Begünstigungen für alle Mitgliedsländer und das Streitbeilegungsverfahren, auch auf den Investitionsbereich ausgedehnt. Darüber hinaus „könnte ein Investitionsabkommen innerhalb der WTO schrittweise verbessert und den sich wandelnden Bedingungen in zukünftigen Verhandlungsrunden angepasst werden.“

Unter Punkt 8 des Positionspapiers werden als notwendige Elemente eines „idealen Resultats“ die gleichen genannt, die sich bereits im MAI fanden und weltweiten Protest hervorriefen. Das Papier zeigte sich insofern realistisch, als davon ausgegangen wurde, dass „das ideale Resultat noch nicht in einem ersten Übereinkommen erzielt wird, dass es aber hauptsächlich darum gehe, den Investitionsbereich in die WTO hineinzubringen, da die weitere Verbesserung und zusätzliche Liberalisierung Teil der zukünftigen Agenda sein kann, wenn zunächst einmal diese Basis sichergestellt ist.“²⁴

3.6.3 Umwelt

Im Umgang mit den lebenden Ressourcen konkurrieren zwei gegensätzliche Visionen und Interessenlagen. Auf der einen Seite beanspruchen transnationale Unternehmen mithilfe des Staates Zugang zu diesen Ressourcen, um sie wirtschaftlich effizient zu bewirtschaften und als Angebot auf den Weltmarkt zu bringen. Auf der anderen Seite

²³ Vgl. Kletzer, 2003, S. 15.

²⁴ Vgl. Mark-Ungericht and Fuchs, 2003, S. 128f, 132ff.

beanspruchen Bauern und indigene Völker Kontrolle über Wasser, Land und Saatgut, um in agrar-ökologischer Vielfalt Produkte sowohl für den Markt wie für den Eigenverbrauch zu erzeugen.²⁵

Durch die ökonomische Globalisierung bieten sich vermehrt für die Reichen Gelegenheiten, die Umwelt der Armen zu belasten, indem sie sowohl den Abfall als auch die verschmutzenden Fabriken exportieren. Dies ist auch bei japanischen Konzernen üblich, und das nahe gelegene Südostasien der Hauptempfänger. Die Zahlen sind alarmierend. Japan hat seine eigene Aluminiumproduktion von 1,2 Millionen Tonnen auf 140.000 Tonnen verringert und importiert jetzt 90 Prozent des benötigten Aluminiums aus Südostasien.

Was das bedeutet zeigt eine Fallstudie der Philippine Associated Smelting and Refining Corporation (PASAR).

PASAR betreibt eine von Japan finanzierte und errichtete Kupfer-Schmelzanlage in der philippinischen Provinz Leyte, um hochwertige Kupfer-Kathoden für Versand nach Japan zu produzieren. Der Betrieb benötigt 160ha Land, das den lokalen Bewohnern zu Spottpreisen von der philippinischen Regierung weggenommen wurde. Die Gas- und Abwasseremissionen des Betriebes enthalten hohe Konzentrationen von Bor, Arsen, Schwermetallen und Schwefelverbindungen, die die lokale Wasserversorgung kontaminiert, Fischfang und Reisernte verringert, die Wälder beschädigt und das Auftreten von Atemwegserkrankungen unter den lokalen Bewohnern erhöht haben. Die Ansässigen, deren Häuser, Lebensunterhalt und Gesundheit PASAR geopfert worden sind, sind zum Großteil von gelegentlichen Teilzeitbeschäftigungen, um die gefährlichsten und schmutzigsten Tätigkeiten auf der Anlage zu verrichten, abhängig.

Das Unternehmen war erfolgreich und die lokale Wirtschaft wuchs. Die Japaner wurden mit Kupfer versorgt, ohne irgendwelche Umweltauswirkungen zu spüren. Die lokale arme Bevölkerung – die erklärten Begünstigten des Projekts – haben ihren Lebensunterhalt verloren und leiden zunehmend an einer Verschlechterung ihres Gesundheitszustandes. Die philippinische Regierung erstattet das Hilfsdarlehen an Japan zurück, das den Ausbau der Infrastruktur der Anlage finanzierte. Und die Japaner beglückwünschen sich für die Sauberkeit ihres heimischen Klimas und ihrer großzügigen Unterstützung für die Armen auf den Philippinen.

Tausende von ähnlichen Geschichten veranschaulichen die Realität der ökonomischen Globalisierung. *The Economist*, ein leidenschaftlicher Globalisierungsbefürworter, hat argumentiert, dass diejenigen, die solches Giftmülldumping kritisieren, die Armen notwendiger ökonomischer Möglichkeiten berauben würden.²⁶

²⁵ Vgl. Sachs, 2002, S. 50.

²⁶ Vgl. Korten, 1995, S. 39f.

3.7 Ausbau der Macht

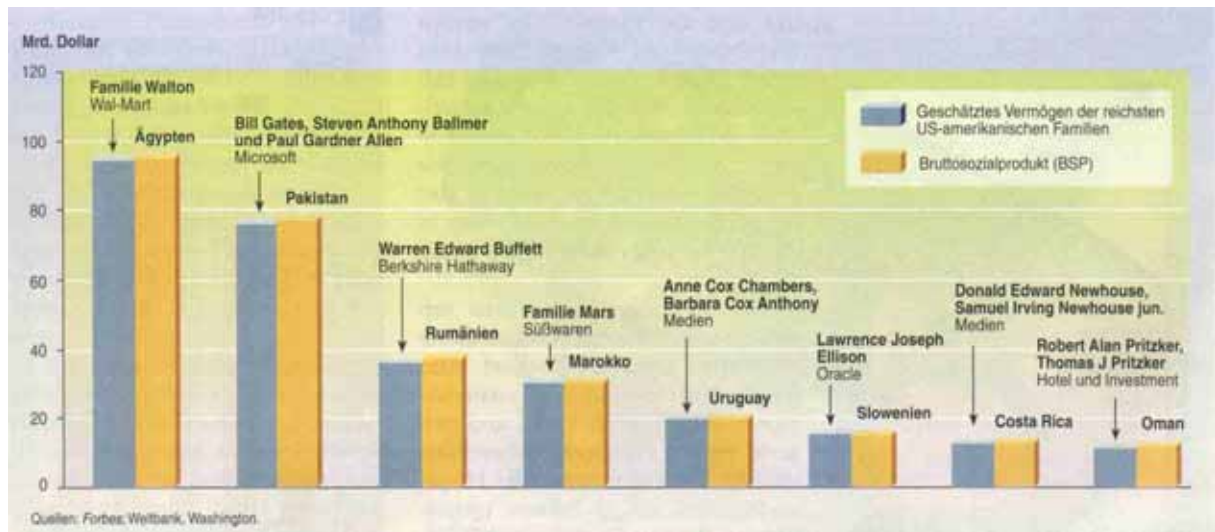


Abbildung 11: Konzentration des Reichtums (2001)²⁷

3.7.1 Bildung

Der Traum in den Führungsetagen der Konzerne, die ganze Welt in ein Shoppingparadies zu verwandeln, ist beinahe Wirklichkeit geworden. Nicht nur Coca-Cola und Marlboro sind durch massives Werben weltweit anerkannte Marken geworden, auch Einzelhändler wie Procter and Gamble, Philip Morris, RJR Nabisco, Kellogg, General Motors, Sears, Unilever, Pepsico, Nestle und McDonald's geben jedes Jahr Millionen Dollar für Werbung aus, um einen immer größer werdenden globalen Markt zu schaffen, der auf Massenkonsum basiert. Die Strategie ist, die gleichen Sachen auf dieselbe Art und Weise auf der ganzen Welt zu verkaufen – ohne Rücksicht auf lokale Gewohnheiten, Geschmack oder kulturelle oder religiöse Unterschiede.

Organisationen in den USA wie das Business Higher Education Forum und die New American Schools Development Corporation, welche Gelder von Konzernen in profitorientierte Volksschulen schleust, bestehen aus transnationalen Konzernen wie AT&T, Ford, Eastman Kodak, Pfizer, General Electric, Heinz, und vielen andern. Auch Konzerne mit so klingenden Namen wie Coca-Cola, Pepsi, McDonald's, Burger King, und Procter and Gamble sind direkt in die Ausarbeitung von Lehrplänen von Schulen eingebunden, um die Kinder von Anfang an auf den „richtigen“ Weg zu bringen.²⁸

3.7.2 Werbung

Die Konzerne heute haben keine Vorbehalte, die Werte ganzer Kulturen zu ihren Gunsten zu verändern. Ganze Industrien sind entstanden, um Konzernen zu helfen, unbeschreibliche Wünsche für ihre Produkte zu wecken und politische Werte zu schaffen, die mit ihren Interessen übereinstimmen.²⁹

Schon Ende des 19. Jahrhunderts begannen größere Konzerne damit, die Nachfrage nach ihren Produkten selbst zu schaffen. Mit der Zeit wurde Marketing als Spezialgebiet des Managements geboren. Und die Wirtschaftsschulen begannen, Kurse anzubieten, um die

²⁷ Le monde diplomatique, 2003

²⁸ Vgl. Clarke, 1996, S. 304f.

²⁹ Vgl. Korten, 1995, S. 151f.

Nachfrage zu befriedigen. Während immer mehr Menschen von einer Beschäftigung in den Fabriken abhängig wurden, unterstützte die Regierung das Konsumverhalten als einen Weg, die Beschäftigung zu fördern.

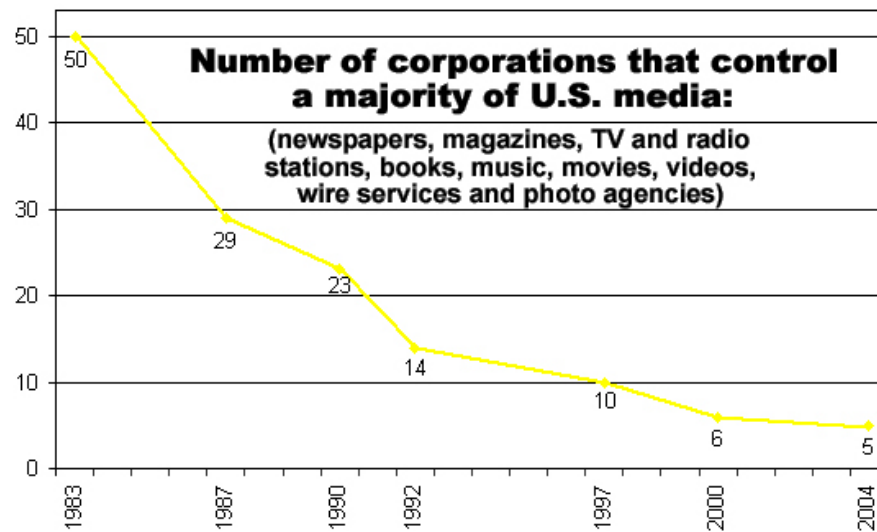


Abbildung 12: Anzahl der Medien in den USA³⁰

Die Geschäftswelt wurde bald sehr geschickt in der Verwendung von Farben, Glas und Licht, um aufregende Bilder eines Paradieses zu schaffen, das durch elegante Modelle und Modeschauen übermittelt wurde. Schritt für Schritt wurde der Einzelne von Botschaften eingehüllt, die eine Kultur des Verlangens verstärkten. Reklameanzeigen, Schaufensterdekorationen, elektrische Symbole, Modeschauen, das prächtige Milieu der führenden Hotels und alle Reklametafeln übermittelten hinterlistig Bilder des guten Lebens. Kreditanstalten ließen es mühelos erscheinen, dieses Leben zu kaufen.

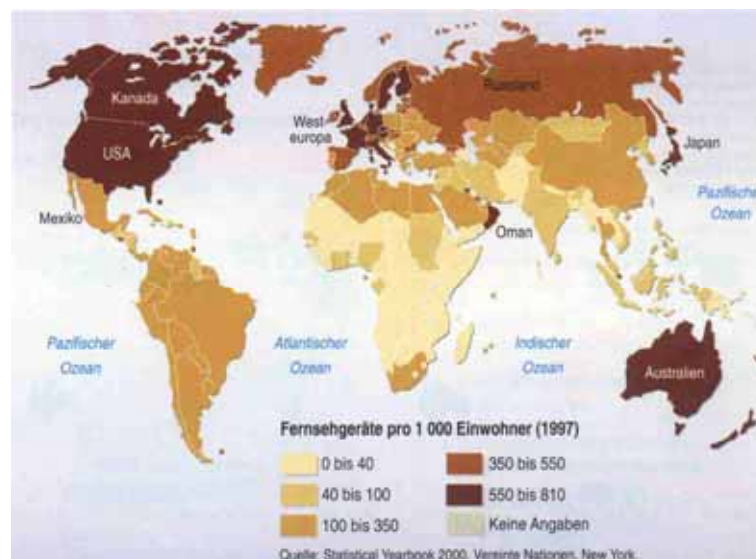


Abbildung 13: Anzahl der Fernsehgeräte³¹

³⁰ <http://www.corporations.org/media/>, besucht am 29.9.2004

³¹ Le monde diplomatique, 2003

The Economist berichtete, dass die Ausgaben der Konzerne weltweit für Werbung im Jahr 1989 \$240 Milliarden ausmachte. Weitere \$380 Milliarden wurden für Verpackung, Design und andere verkaufsfördernde Mittel ausgegeben. Zusammen kosteten diese Ausgaben jedem einzelnen Menschen auf der Welt \$120.

Werbung

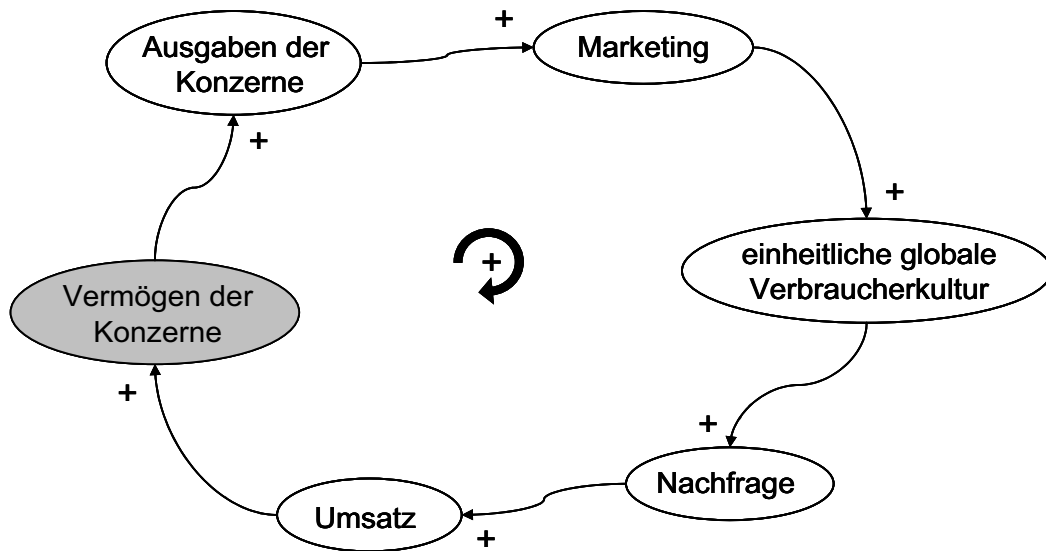


Abbildung 14: Causal Loop Diagramm – Werbung³²

Obwohl der Hauptteil der Konzernausgaben genützt wurde, die Nachfrage nach spezifischen Produkten zu schaffen, trägt er auch dazu bei, eine einheitliche globale Verbraucherkultur zu schaffen und in der öffentlichen Meinung das Interesse der Konzerne – vor allem der großen – dem allgemeinen Interesse gleichzusetzen.

Im Großen und Ganzen geben die Konzerne pro Person weit mehr als doppelt so viel aus, um aus ihnen wohl gesinnte Konsumenten zu machen, als pro Kopf weltweit für die allgemeine Bildung ausgegeben wird. Werbeausgaben haben sich seit 1950 fast versiebenfacht, um ein Drittel schneller als die Weltwirtschaft.³³

3.7.3 Spielzeug

In den Billiglohnländern Ost- und Südasiens gibt es unzählige Fabriken, in denen Kinder und Frauen für weniger als den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestlohn zu unmenschlichen Bedingungen ausgebeutet werden. Die Besitzer solcher Firmen leben von den Aufträgen internationaler Konzerne mit so klingenden Namen wie Chicco, Mattel oder Hasbro. Deren Interesse ist es, Markenwaren so billig wie möglich herzustellen. Das erhöht die Gewinne, drückt die Löhne und verringert die Sicherheitsmaßnahmen in den Produktionsbetrieben; „Den Letzten beißen die Hunde“. Das sind jene Menschen, die all die glitzernden Waren herstellen, die wir in den Geschäften kaufen.

Die Investitionen der Konzerne fließen dahin, wo am billigsten produziert wird. An der Spielwarenindustrie lässt sich das ganz deutlich ablesen. In den letzten zwanzig Jahren gab es riesige Investitionswanderungen von Kontinent zu Kontinent. Noch vor 35 Jahren waren die USA der größte Produzent von Spielwaren. Dann, in den siebziger Jahren, verlagerten

³² Erklärung der Causal Loop – Methode siehe Causal Loop Diagramme, S. 109.

³³ Vgl. Korten, 1995, S. 153, 155.

die US-Konzerne ihre Produktion in die so genannten Tigerstaaten Asiens: nach Hongkong, Taiwan, Südkorea.

Als dort nach und nach die Löhne stiegen und sich Gewerkschaften formierten, zog die Investitionskarawane weiter nach Thailand, Indonesien, Malaysia und auf die Philippinen.

Und vor allem nach China!

Denn für die multinationalen Konzerne ist China ein Paradies. Es gibt eine stabile politische Ordnung, Gewerkschaften sind verboten, behördliche Auflagen minimal, Behörden bestechlich und die Lebenshaltungskosten gering. Kein Wunder, dass in China derzeit etwa ein Drittel aller Spielwaren weltweit hergestellt wird.

Seit einigen Jahren investieren die Konzerne auch in Vietnam. Dort herrschen ähnliche Verhältnisse wie in China.

Der Spielwarenmarkt ist gigantisch. Je weniger Kinder in den entwickelten Industriestaaten geboren werden, umso mehr Geld wird für ihr Spielzeug ausgegeben. Pro Kopf sind das in Deutschland etwa 178-204 Euro im Jahr.

Die Rechte von Angestellten werden vor allem seit der Wirtschaftskrise der so genannten „Tigerstaaten“ Südostasiens mehr denn je beschnitten. Die Unternehmer nützen die instabile wirtschaftliche und politische Situation, um niedrige Steuern und Sozialstandards auszuhandeln. Sie können dabei auf die Unterstützung durch die Weltbank und den Internationalen Währungsfonds zählen, die in den hoch verschuldeten Ländern der so genannten Dritten Welt vor allem die Interessen der westlichen Geldgeber vertreten. Der enorme Schuldendruck zwingt viele Länder Asiens, Afrikas und Lateinamerikas, aber auch im ehemaligen Ostblock, ihre Mindestlöhne unter dem Existenzminimum zu halten, da sie sonst nicht einmal in der Lage wären, die eigenen Staatsangestellten zu bezahlen. Nutznießer sind die multinationalen Konzerne, die sich zynisch auf die staatlich festgelegten Mindestlöhne berufen.³⁴

³⁴ Vgl. Werner and Weiss, 2001, S. 179f, 191.

3.8 Das Verhaltensmuster von Konzernen

Der Konzern ist nicht, wie die meisten Menschen glauben, abhängig von menschlicher Steuerung; er ist eine meist autonome technische Struktur, die sich durch logische Systeme einmalig gut an die eigenen primären Funktionen angepasst hat: Profit machen, neue Produkte und Technologien entwickeln, Reichweite und Macht ausweiten, und die Konsumgesellschaft auf dem Globus verbreiten. Wenn man die Probleme, die Konzerne verursachen, auf das betreffende Personal zurückführen könnte, müsste nur das Personal ausgetauscht werden, um diese Probleme zu lösen. Leider müssen sich alle Angestellten verpflichten, mit der Rechtauffassung und dem Wesen des Konzerns überein zu stimmen.

Wenn man das Radio oder den Fernseher einschaltet oder eine Zeitung aufschlägt, sprechen Konzerne mit dir. Sie tun dies durch Öffentlichkeitsarbeiten und durch Werbung. US-Konzerne geben mehr als 150 Milliarden US-Dollar jährlich für Werbung aus. Das ist weit mehr als in den Vereinigten Staaten für die gesamte höhere Ausbildung zur Verfügung steht.

Viel dramatischer ist, dass in den vereinigten Staaten die 100 größten Konzerne für 75 Prozent der Fernsehsendungen als Sponsoren auftreten.

Zurzeit existieren ungefähr 450.000 Konzerne in den Vereinigten Staaten und 250 Millionen Menschen mit den unterschiedlichsten Standpunkten bezüglich Lebensstils, Politik und persönlichen und nationalen Prioritäten. Aber nur 100 Konzerne entscheiden schlussendlich darüber was im Fernsehen gesendet wird und was nicht.

Der durchschnittliche US-Bürger verfolgt jetzt schon 22.000 Werbesendungen pro Jahr. 22.000-mal platzieren Konzerne Bilder in unser Hirn, die nahe legen, dass es etwas Großartiges ist, eine Ware zu kaufen. Die einen werben für Autos, die anderen für Medikamente – aber alle sind sich darin einig, dass man irgendetwas kaufen muss. Und zwischen den Werbeblocks laufen Sendungen, die Werte verbreiten, welche mit den Werbeblocks übereinstimmen.³⁵

Kein Manager eines öffentlich gehandelten Konzerns könnte jemals das Wohl der Gemeinde über die Interessen des Konzerns stellen. Der einzelne Angestellte hätte persönlich vielleicht dieses Bedürfnis, aber eine solche Geste könnte die Firma in ernsthafte Schwierigkeiten durch Klagen von Opfern bringen. Auch könnte dies zu Prozessen mit den eigenen Aktionären führen. Die Rechtslage der Konzerne besagt, dass das Management von börsennotierten Konzernen nach den ökonomischen Interessen der Aktionäre fungieren muss. So gesehen sind Manager dazu verpflichtet das Wohl der Gemeinde (wie die Gesundheit und Zufriedenheit der Arbeiter und umweltrelevante Belange) zu ignorieren, wenn jene Bedürfnisse Rentabilität behindern.

Außerdem müssen diese Manager alle negativen Auswirkungen der Konzerne leugnen, wenn diese Auswirkungen sich in teure Schadensersatzklagen niederschlagen.³⁶

3.8.1 Das Verhalten der Konzerne basiert auf³⁷

1. Zwingendem Profit
2. Zwingendem Wachstum
3. Konkurrenz und Aggressivität
4. Unmoralischem Handeln
5. Hierarchischem Aufbau

³⁵ Vgl. Mander, 1996, S. 310f.

³⁶ Vgl. Mander, 1996, S. 312.

³⁷ Vgl. Mander, 1996, S. 315ff.

6. Quantifizierung, Linearität und Segmentation
7. Entmenschlichung
8. Ausbeutung
9. Ungreifbarkeit und Beweglichkeit
10. Gegnerschaft zur Natur
11. Homogenisierung

Verhalten der Konzerne

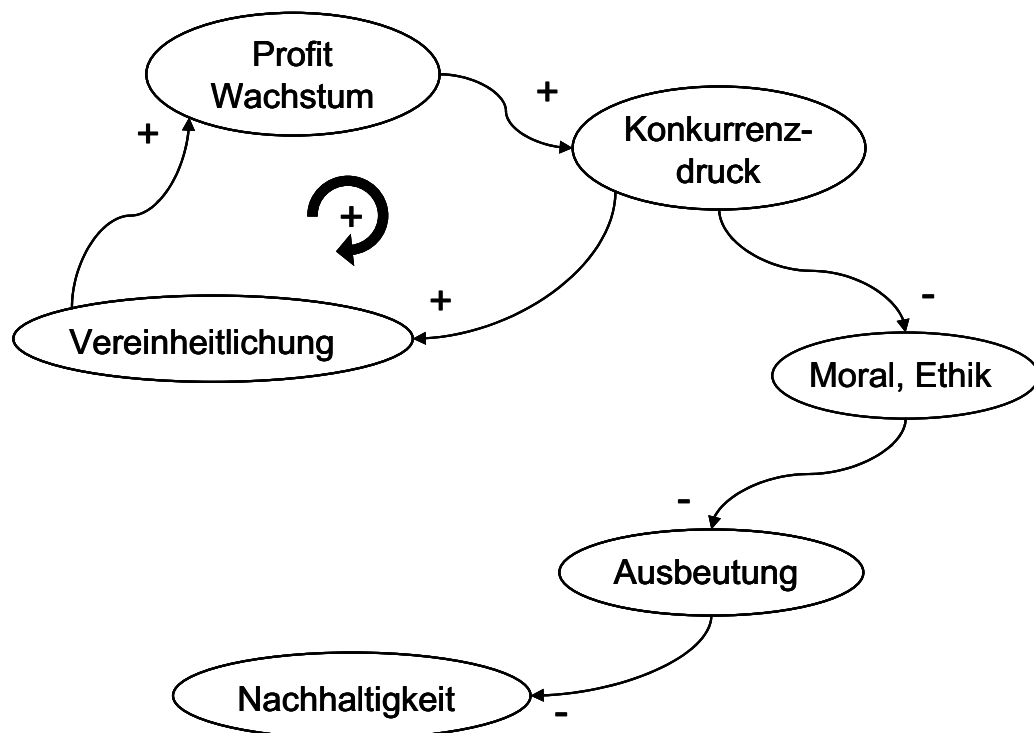


Abbildung 15: Causal Loop Diagramm – Verhalten der Konzerne³⁸

³⁸ Erklärung der Causal Loop – Methode siehe Causal Loop Diagramme, S. 109.

3.9 Daten und Fakten

Von 1970 bis 1998 wuchs global die Anzahl transnationaler Konzerne von ca. 7.000 auf geschätzte 53.600, mit ungefähr 449.000 ausländischen Tochterfirmen. Das Verkaufsvolumen der transnationalen Konzerne außerhalb ihrer Ursprungsländer wächst um 20 bis 30% schneller als ihre Exporte, und die Verkaufszahlen und Dienstleistungen der ausländischen Tochterfirmen, die 1997 auf 9.500 Milliarden Dollar geschätzt wurden, übertreffen die Gesamtsumme der weltweiten Exporte bereits um fast 50%.³⁹

3.9.1 National- und Konzerngrenzen

2001 (2003) gab es weltweit rund 65.000 (61.582) transnationale Konzerne mit 850.000 (926.948) Auslandstochterfirmen und insgesamt 54 Millionen Beschäftigten. Der interne Umsatz dieser Auslandstöchter belief sich auf das doppelte des Weltexportvolumens. D.h. der internationale Handel ist heute von erheblich geringerer Bedeutung als der interne Umsatz von Gütern und Dienstleistungen, den die transnationalen Konzerne erzielen. Nach Schätzungen entfällt rund ein Drittel des Weltexports auf den Handel innerhalb der multinationalen Konzerne, ein weiteres Drittel auf deren Exporte zu anderen Unternehmen.⁴⁰

Die enorme Zahl an Auslandstochterfirmen lässt schon erahnen, dass ein Teil des weltweiten Handels innerhalb der Konzerne stattfindet, der so genannte „intra-firm trade“.

Am Beispiel der USA wird gezeigt, dass der Handel innerhalb der Konzerne tatsächlich am Steigen ist.

| Trade in selected services | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| Imports | | | | | | |
| Other private services ^a | 42 | 46 | 53 | 58 | 63 | 69 |
| Intra-firm (%) | 42 | 43 | 49 | 50 | 47 | 47 |
| Financial services | 6 | 8 | 9 | 12 | 11 | 9 |
| Intra-firm (%) | 46 | 54 | 63 | 61 | 63 | 60 |
| Business, professional and technical services ^b | 21 | 23 | 28 | 31 | 33 | 38 |
| Intra-firm (%) | 70 | 67 | 70 | 71 | 70 | 71 |
| Exports | | | | | | |
| Other private services ^a | 83 | 91 | 104 | 107 | 116 | 123 |
| Intra-firm (%) | 33 | 29 | 32 | 33 | 34 | 35 |
| Financial services | 13 | 14 | 18 | 19 | 19 | 20 |
| Intra-firm (%) | 18 | 19 | 23 | 20 | 22 | 20 |
| Business, professional and technical services ^b | 44 | 46 | 54 | 55 | 62 | 65 |
| Intra-firm (%) | 51 | 50 | 49 | 54 | 54 | 56 |

Source: Based on Borga and Mann 2003, table E, p. 65.

^a Includes, in addition to the two categories shown below in the table, education, insurance services, telecommunications and other services (film and television tape rentals and "other").

^b Includes computer and information services, management and consulting services, operational leasing and other business, professional and technical services.

Tabelle 2: Trade in selected services and share of intra-firm trade, United States, 1997-2002, (in Milliarden Dollar und Prozent)⁴¹

Der Anteil an Importen innerhalb der Konzerne an den gesamten Importen der USA im Bereich „other private services“ stieg von 30% 1986 (Jimmy und Mallampally 2002, S.

³⁹ Vgl. Wagnleitner, 2002

⁴⁰ Vgl. Le monde diplomatique, 2003, S. 30.

⁴¹ UNCTAD, 2004, S. 128.

100) auf 42% 1997 und auf 47% im Jahr 2002. Besonders hoch war der Anteil in den Bereichen „business, professional and technical services“ und in den „financial services“; gemeinsam machte dies mehr als zwei Drittel der Importe von „other private services“ der USA in den Jahren 2001 und 2002 aus. Bei den Exporten bleibt der Handel innerhalb der Konzerne relativ konstant bei einem Drittel. Er war zwar hoch im Bereich „business, professional and technical services“, dafür aber nieder bei den „financial services“.

Zwischen den späten siebziger Jahren und den frühen neunziger Jahren stieg der Anteil der Exporte von Tochtergesellschaft zu Tochtergesellschaft im gesamten Intrafirmen-Handel der Konzerne in den Vereinigten Staaten von 30% auf 44%. Hierbei enthalten sind Exporte der Hauptkonzerne zu den ausländischen Tochtergesellschaften, Exporte der Tochtergesellschaften zu den Hauptkonzernen und Exporte von Tochtergesellschaft zu Tochtergesellschaft. Die gesamten Intrafirmen-Exporte der Tochtergesellschaften stiegen von 37% auf 60%. Dazu gehören die letzten beiden, der oben angeführten Kategorien.⁴²

| Category | 1996 | | 1999 | | 2001 | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Value | Share | Value | Share | Value | Share |
| A. Intra-firm exports of services | | | | | | |
| Parents to affiliates | 5.6 | 27.6 | 22.2 | 45.0 | 24.7 | 36.1 |
| Affiliates to parents | 7.9 | 38.9 | 14.5 | 29.4 | 19.8 | 28.9 |
| Affiliates to affiliates | 6.8 | 33.5 | 12.6 | 25.6 | 24.0 | 35.0 |
| Total intra-firm (1+2+3) | 20.3 | 100.0 | 49.3 | 100.0 | 68.5 | 100.0 |
| B. Affiliates' exports of services from host countries | | | | | | |
| Total exports | 21.9 | 100.0 | 50.0 | 100.0 | 74.5 | 100.0 |
| Exports to other affiliates | 6.8 | 31.1 | 12.6 | 25.2 | 24.0 | 32.2 |
| Memorandum | 1977 | | 1983 | | 1993 | |
| Intra-firm exports of goods | | | | | | |
| Share of affiliate-to-affiliate exports in total intra-firm exports of United States TNCs (%) | | 30 | | 40 | | 44 |
| Share of affiliate-to-affiliate exports in total host country exports of United States MOFAs ^a (%) | | 37 | | 53 | | 60 |

Source: UNCTAD, based on Zimny and Mallampally 2002, Borga and Mann 2003, and United States, Department of Commerce, 2004c.

Note: The term "affiliate" refers to foreign affiliates only.

^a Non-bank majority-owned foreign affiliates.

Tabelle 3: The relative importance of intra-firm trade in services of United States non-bank TNC's, selected years, (in Milliarden Dollar und Prozent)⁴³

Diese Daten sollten nicht überbewertet werden, da der Hauptteil der Dienstleistungen innerhalb eines Landes stattfindet. Noch, denn die Möglichkeit des „outsourcing“ und des „offshoring“ lässt den Handel mit Dienstleistungen in andere Länder erheblich steigern.

⁴² UNCTAD, 2004, S. 123.

⁴³ UNCTAD, 2004, S. 130.

| Location of production | Internalized or externalized production | |
|--------------------------------|--|---|
| | Internalized | Externalized ("outsourcing") |
| Home country | Production kept in-house at home | Production outsourced to third-party service provider at home |
| Foreign country ("offshoring") | Production by foreign affiliate, e.g. - Infineon's centre in Dublin - DHL's IT centre in Prague - British Telecom's call centres in Bangalore and Hyderabad "intra-firm (captive) offshoring" | Production outsourced to third-party provider abroad, To local company , e.g. - Bank of America's outsourcing of software development to Infosys in India To foreign affiliate of another TNC , e.g. - A United States company outsourcing data processing services to ACS in Ghana |

Tabelle 4: Offshoring and outsourcing – some definitions⁴⁴

Mit Outsourcing, zu Deutsch Auslagerung, wird in der Ökonomie die Abgabe von Unternehmensaufgaben und -strukturen an Drittunternehmen bezeichnet.

Ähnlich wie beim Outsourcing lagern beim Offshoring große Firmen, meist multinationale Konzerne, ganze Abteilungen oder auch Betriebsstandorte von ihrem eigentlichen an günstigere Standorte, i.d.R. in Schwellenländer mit im Vergleich niedrigerem Lohnniveau aus.⁴⁵

⁴⁴ UNCTAD, 2004, S. 148.

⁴⁵ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Outsourcing>, besucht am 29.12.2004

3.9.2 Anzahl der Transnationalen Konzerne weltweit

| Region / economy | Parent corporation | Foreign affiliates |
|-----------------------------------|--------------------|--------------------|
| Developed economies | 45.077 | 102.560 |
| Western Europe | 36.133 | 75.664 |
| European Union | 30.709 | 64.464 |
| Other Western Europe | 5.424 | 11.200 |
| North America | 4.674 | 19.437 |
| Other developed countries | 4.270 | 7.459 |
| Developing economies | 14.192 | 580.638 |
| Africa | 1.163 | 6.849 |
| Latin America and the Caribbean | 2.475 | 46.117 |
| Asia | 10.535 | 527.119 |
| South, East and South-East Asia | 9.614 | 505.763 |
| West Asia | 919 | 13.639 |
| Central Asia | 2 | 7.717 |
| The Pacific | 19 | 553 |
| Central and Eastern Europe | 2.313 | 243.750 |
| World | 61.582 | 926.948 |

Tabelle 5: Number of parent corporations and foreign affiliates 2004⁴⁶⁴⁶ Vgl. UNCTAD, 2004, S. 273f.

3.9.3 Beispiele von „wertvollen“ Konzernen

Wal Mart

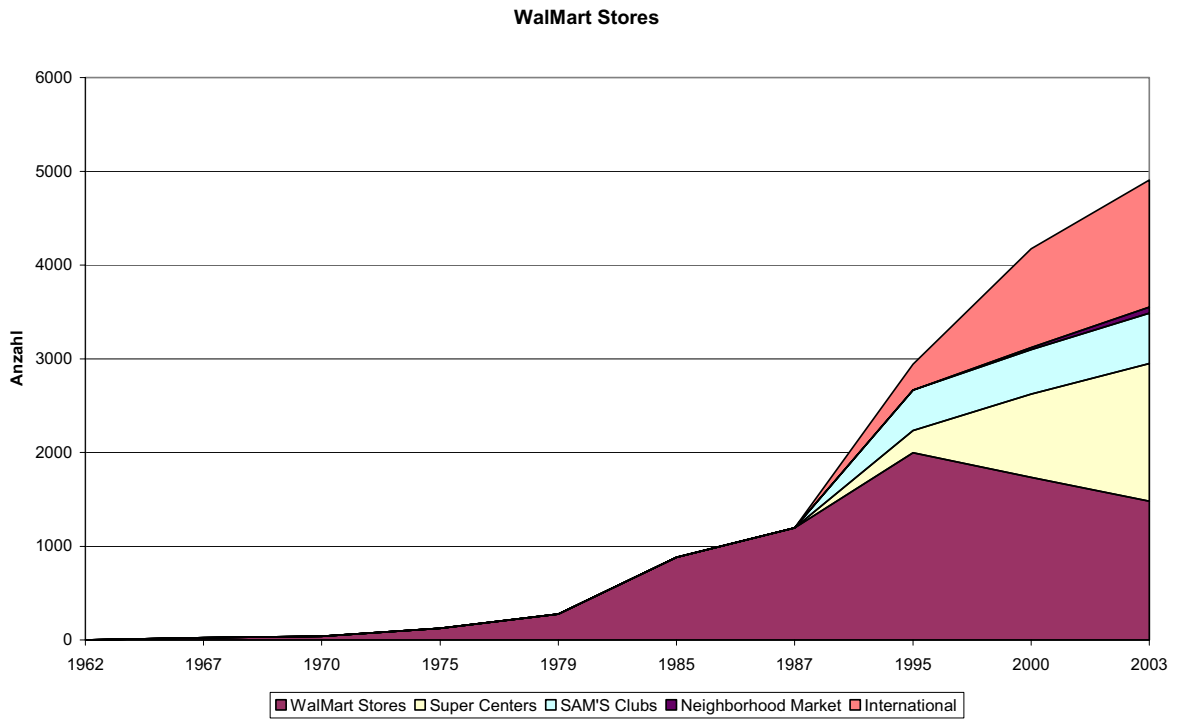


Abbildung 16: Wal Mart Kaufhäuser weltweit

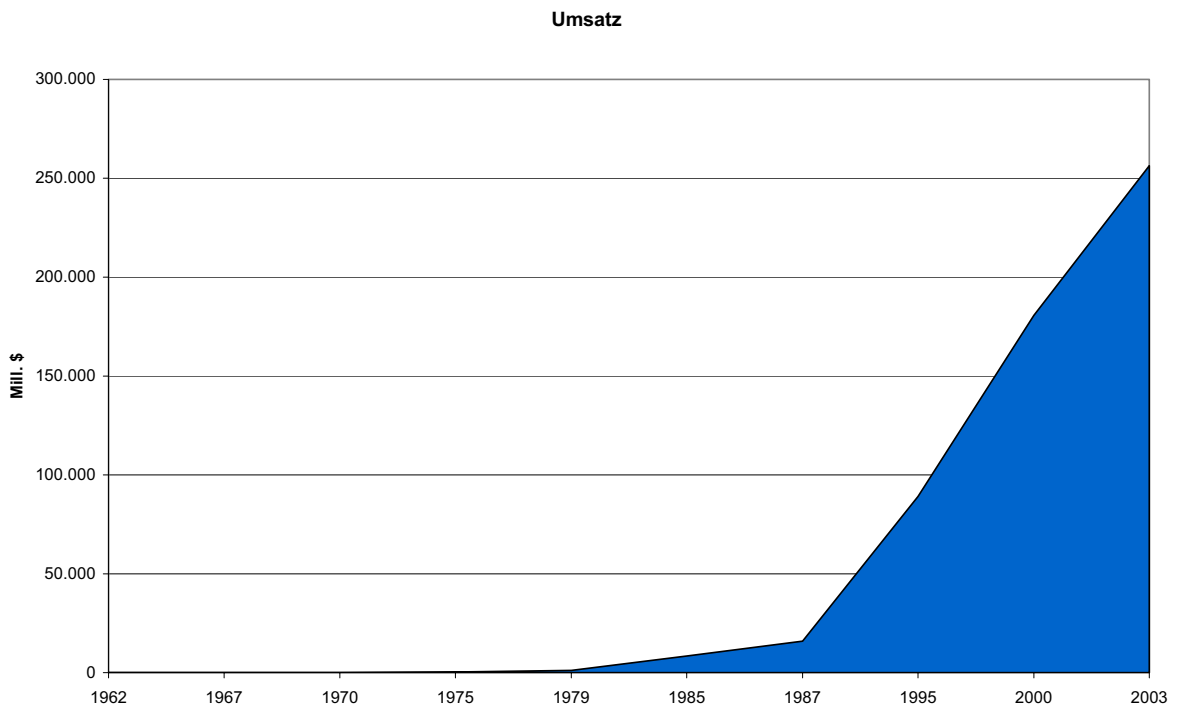


Abbildung 17: Umsatz von Wal Mart

Ikea

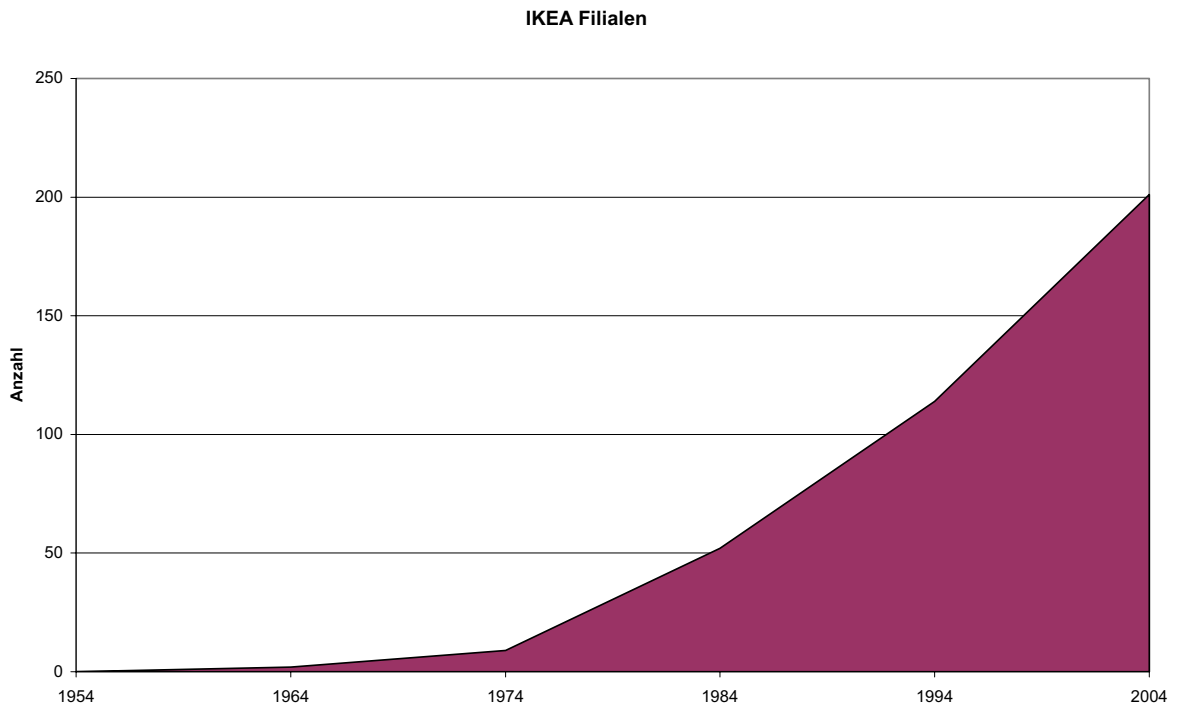


Abbildung 18: IKEA Filialen

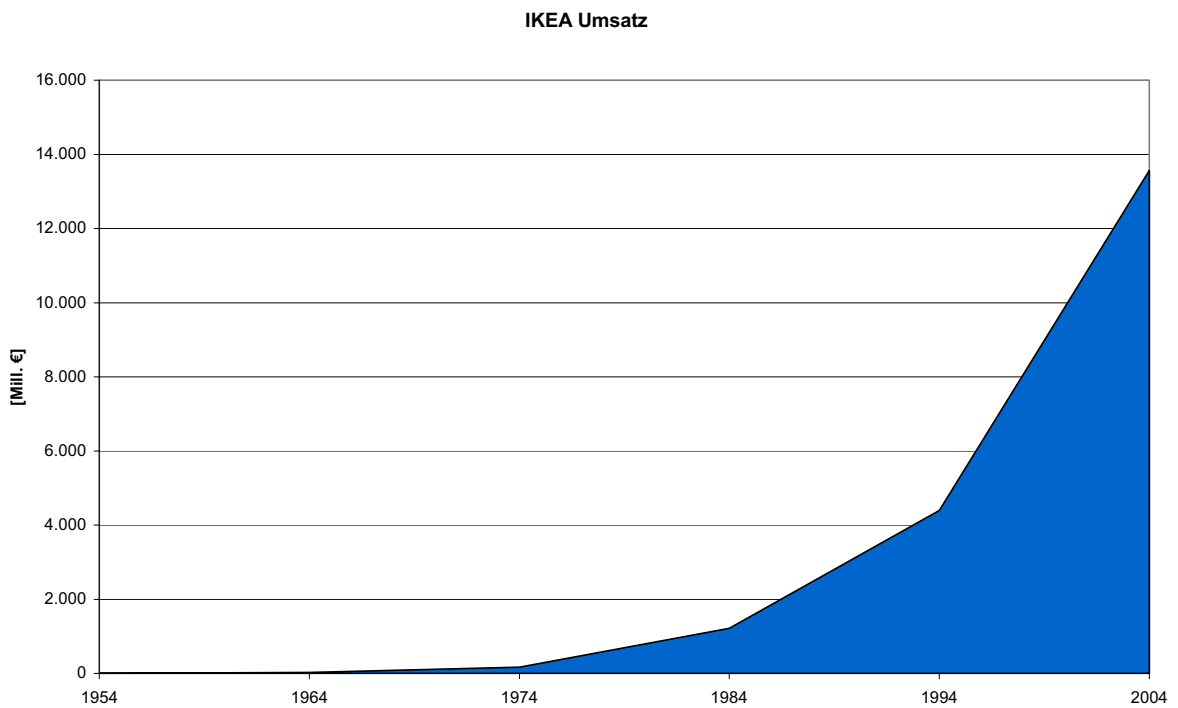


Abbildung 19: IKEA Umsatz

McDonald's

McDonald's Restaurants

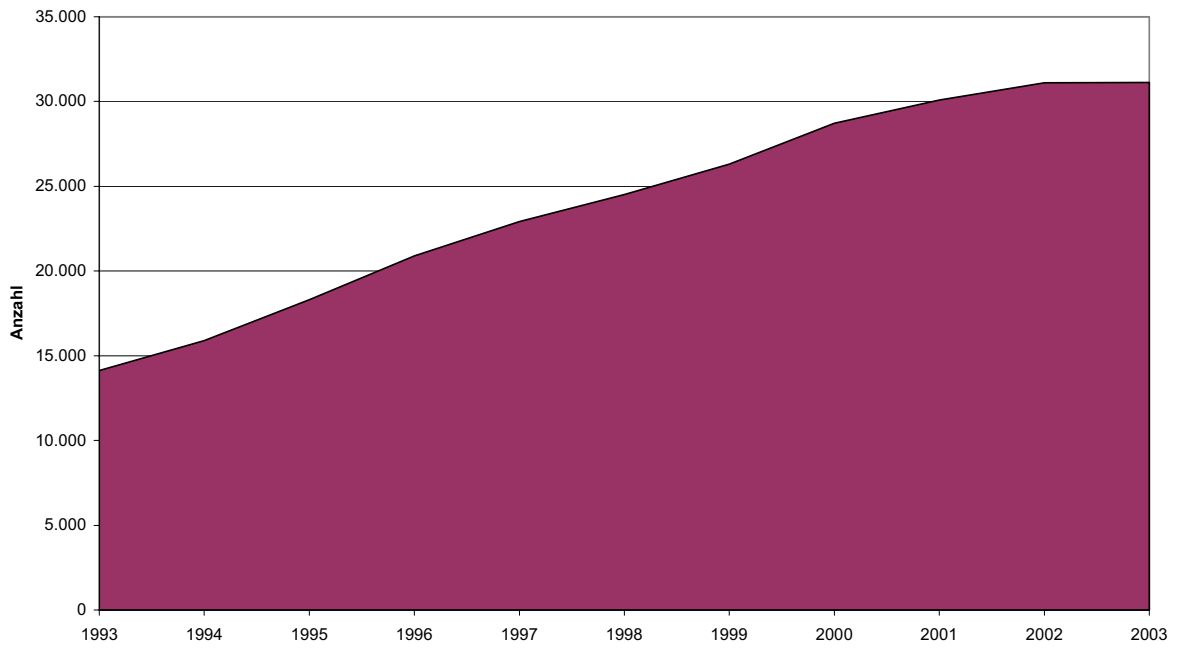


Abbildung 20: McDonalds Restaurants

Umsatz

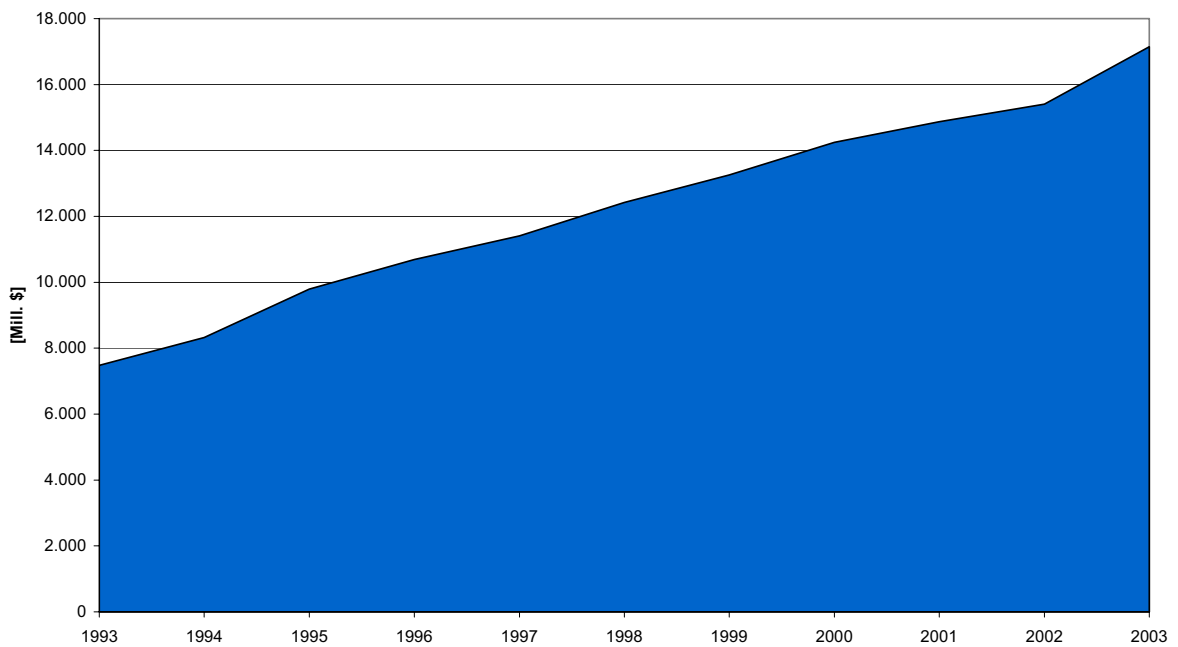


Abbildung 21: McDonalds Umsatz

4 Klein- und Mittelbetriebe

Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) bilden das Rückgrat der Unternehmenslandschaft und haben damit wesentlichen Einfluss auf die Wirtschaftsstruktur. Dies gilt nicht nur für die Europäische Union, sondern auch für Österreich, wo der unternehmerische Mittelstand besonders ausgeprägt ist. Trotz dieser bedeutenden Stellung der KMU für die nationale und internationale Wirtschaft gestaltet sich deren quantitative Erfassung als schwierig, da nur einige wenige Quellen Auskunft über den Stellenwert der kleinen und mittleren Unternehmen geben. Der Hauptgrund liegt vor allem darin, dass Unternehmen mit wenigen unselbständig Beschäftigten in vielen primärstatistischen Erhebungen von der Meldepflicht ausgenommen sind.

4.1 Definition¹

Die Europäische Kommission nennt insgesamt vier Kriterien für die Zuordnung der Unternehmen nach ihrer Größengliederung, und zwar:

- Anzahl der unselbständig Beschäftigten
- Umsatz
- Bilanzsumme
- Unabhängigkeit

Idealerweise sollten alle Kriterien zugleich erfüllt sein, was aber in der statistischen Praxis kaum umsetzbar ist. Vielmehr spielt die Anzahl der Beschäftigten die vorherrschende Rolle für die Abgrenzung der Unternehmen nach Größengruppen. Die Beschränkung auf das Beschäftigungskriterium ist somit ein Kompromiss zwischen den Erfordernissen der Benutzer und der statistischen Praxis. Letztere stellt ihrerseits einen Kompromiss zwischen der Nützlichkeit der Daten auf der einen und der Belastung der Unternehmen auf der anderen Seite dar.

| Unternehmen | unselbständig Beschäftigte | Umsatz | Bilanzsumme | Unabhängigkeit |
|---|----------------------------|-------------|---------------|--|
| Kleinstunternehmen | 1 bis 9 | < 7 Mio. € | < 5 Mio. ECU | Kapitalanteile im Fremdbesitz < 25 Prozent |
| Kleinunternehmen | 10 bis 49 | | | |
| Mittlere Unternehmen | 50 bis 249 | < 40 Mio. € | < 27 Mio. ECU | |
| Großunternehmen | ab 250 | > 40 Mio. € | > 27 Mio. ECU | |
| Der Wert des offiziellen ECU im Jahre 1994 belief sich auf ATS 13,4074 öS | | | | |

Tabelle 6: Unternehmensstruktur

4.1.1 Anzahl der unselbständig Beschäftigten

Als wichtigstes Kriterium zur Abgrenzung der KMU dient die Gliederung nach der **Anzahl der unselbständig Beschäftigten**. Laut der Kommissionsempfehlung werden **KMU als Unternehmen mit bis zu 249 unselbständig Beschäftigten definiert**. Innerhalb dieser Kategorie der KMU wird weiters unterschieden zwischen

¹ Vgl. Wirtschaftskammer Österreich, 2004

- **Kleinstunternehmen mit 1 bis 9,**
- **Kleinunternehmen mit 10 bis 49 und**
- **mittleren Unternehmen mit 50 bis 249 unselbständig Beschäftigten.**

Unternehmen ab 250 unselbständig Beschäftigten zählen zu den Großunternehmen. Neben den oben genannten Beschäftigtengrößenklassen, die sich alle auf die Anzahl der unselbständig Beschäftigten beziehen, gibt es eine weitere Kategorie, nämlich die **Einmann-Unternehmen (Größenklasse 0)**. Definitionsgemäß beschäftigen Einmann-Unternehmen **keine Arbeitnehmer**, nur der Unternehmer selbst sowie seine mithelfenden Familienangehörigen und andere, in sehr begrenztem Rahmen mitarbeitende Personen sind dort tätig.

4.1.2 Umsatz

Der **Umsatz** stellt eines von zwei finanziellen Kriterien dar. Es handelt sich dabei nicht um einen Durchschnittswert eines kleinen oder mittleren Unternehmens, sondern um einen Höchst- bzw. Schwellenwert. Durch die Einbeziehung des Umsatzes soll die Bedeutung des Unternehmens, seine Leistung und seine Marktstellung berücksichtigt werden. Die Kommissions-Empfehlung weist ausdrücklich darauf hin, dass dieser Schwellenwert entsprechend dem allgemeinen Preisniveau angepasst werden sollte, da sich der in der Tabelle angegebene Wert auf das Jahr 1994 bezieht.

4.1.3 Bilanzsumme

Neben dem Umsatz soll auch das zweite finanzielle Kriterium, die **Bilanzsumme** berücksichtigt werden. Die Notwendigkeit daraus ergibt sich aus der Tatsache, dass in Unternehmen des Handels und des Vertriebs der Umsatz naturgemäß viel höher ist als in Produktionsunternehmen. Die Höhe des Umsatzes sollte daher mit der Bilanzsumme kombiniert werden, womit die **Gesamtheit des Unternehmenswertes** zum Ausdruck kommen soll. Da sich der in der Tabelle angegebene Wert ebenfalls auf das Jahr 1994 bezieht, sollte er entsprechend dem allgemeinen Preisniveau angepasst werden. Laut Kommissions-Empfehlung kann von beiden finanziellen Kriterien „Umsatz“ und „Bilanzsumme“ ein Kriterium überschritten werden, ohne dass sich etwas an der größenmäßigen Zuordnung des Unternehmens ändert.

4.1.4 Unabhängigkeit

Die **Unabhängigkeit** ist als weiteres Kriterium insofern von Bedeutung, als kleine und mittlere Unternehmen, die einem Konzern angehören, über Mittel und Unterstützungen verfügen, die ihre gleichgroßen und vor allem unabhängigen Konkurrenten nicht haben. Mit dem Unabhängigkeitskriterium sollten auch rechtliche Gebilde oder Zusammenschlüsse von KMU ausgeschlossen werden, die eine über die eines kleinen oder mittleren Unternehmens hinausgehende Bedeutung haben.

4.2 Zehn Aktionslinien der KMU – Charta

Um Klein- und Mittelbetriebe zu fördern, hat die EU vor vier Jahren eine Charta ausverhandelt.

1. Erziehung und Ausbildung zu unternehmerischer Initiative
2. Billigere und schnellere Neugründungen
3. Bessere Rechts- und Verwaltungsvorschriften
4. Verfügbarkeit von Fertigkeiten
5. Verbesserung des Onlinezugangs
6. Bessere Nutzung des Binnenmarktes
7. Steuer- und Finanzwesen
8. Stärkung des technologischen Potenzials der Kleinunternehmer
9. Erfolgreiche Modelle für den elektronischen Handel und erstklassige Unterstützung für kleine Unternehmen
10. Stärkere und effizientere Vertretung der Interessen kleiner Unternehmen auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten²

4.3 Kritik

Obwohl diese Charta schon seit vier Jahren existiert, hat sich an der Situation in Österreich nichts Wesentliches verändert (siehe Tabelle 7: Betriebe nach Beschäftigungsgrößengruppen). Das ist aber typisch für die Vorgehensweise der Europäischen Union. Einerseits unternimmt sie alles, damit große Konzerne an Macht gewinnen, andererseits versucht sie es auch den Verlierern Recht zu machen, zumindest halbherzig.

Nicht eine einzige der 10 Initiativen hat die nötige Reichweite um wirklich etwas Positives zu bewegen. Die meisten sind müde Absichterklärungen um das Volk ruhig zu stellen, da man ja ohnehin etwas tut.

Solange die EU nicht versucht, die Wirtschaft auf die regionale Ebene zurückzubringen, wird es über kurz oder lang keine selbstständigen KMU mehr geben. Und da das Regionalisieren gegen die Grundsätze der EU ist, können wir auf das Ergebnis gespannt sein, oder doch nicht?

² Europäische Union, 2004

4.4 Situation in Österreich

Wieso sollten sich die Österreicher über die Globalisierung aufregen?

Österreich hat keinen einzigen transnationalen Konzern und rund 98% der Betriebe sind Klein- und Mittlere Unternehmen. Wo liegt also das Problem?

| Anzahl der Arbeitgeberbetriebe | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Beschäftigte | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| 1 bis 9 | 204.337 | 206.035 | 207.812 | 209.146 | 211.144 | 213.684 | 215.295 | 211.266 | 211.555 | 209.964 |
| 10 bis 49 | 32.107 | 32.191 | 31.978 | 32.161 | 32.215 | 32.493 | 32.923 | 33.079 | 33.488 | 33.356 |
| 50 bis 299 | 6.524 | 6.484 | 6.569 | 6.587 | 6.594 | 6.640 | 6.703 | 6.843 | 6.926 | 6.874 |
| ab 300 | 966 | 982 | 1.011 | 979 | 982 | 995 | 1.029 | 1.039 | 1.044 | 1.043 |

Tabelle 7: Betriebe nach Beschäftigungsgrößengruppen³

Das Problem für Österreich liegt darin, dass es keine „Insel der Seeligen“ ist, sondern als Mitglied der Europäischen Union, unter der Herrschaft der WTO, mit anderen Staaten Handel treiben muss. Und der Welthandel wird nun mal von den Transnationalen Konzernen bestimmt (siehe dazu Kapitel 3).

Die meisten dieser KMU sind keine selbständigen Betriebe, sondern Filialen oder Zulieferbetriebe von großen Konzernen. Das heißt, der Umsatz dieser Betriebe verbleibt nur zu einem geringen Teil in Österreich.

Am Beispiel des Lebensmittelhandels wird der Rückgang der lokalen Betriebe dargestellt:

4.4.1 Entwicklung des Lebensmitteleinzelhandels

Die Anzahl der Geschäftsstätten schrumpfte in den letzten 40 Jahren von 23.859 auf 6.083. Als Grund dafür werden Flächenbereinigungs- und Konzentrationsprozesse im österreichischen LEH-Markt genannt.

Für Analysten der Wirtschaftsuniversität Wien geht mit dieser Entwicklung für große Teile der Bevölkerung keine Gefährdung der Nahversorgung einher.⁴

Warum? Wenn sich in 40 Jahren die Standorte auf ein Viertel reduzieren, heißt das, dass heute in fußläufiger Entfernung keine Geschäfte mehr zu finden sind. Da die Bevölkerung zurzeit aber immer älter wird, und damit nicht mehr so agil und mobil ist, muss es durch diese Entwicklung auch Benachteiligte geben.

Der wesentliche Grund liegt in der veränderten Bedeutung des Begriffs „Nah“ vor dem Hintergrund der steigenden Mobilität der Konsumenten. Die „Versorgung“ übernehmen zu einem großen Teil nicht mehr die kleinflächigen Gemischtwarenhandlungen sondern Super- und Verbrauchermärkte filialisierter Handelsunternehmen, so die Analyse.⁵

³ Wirtschaftskammer Österreich, 2004

⁴ Vgl. REGAL, 2004, S. 38.

⁵ Vgl. REGAL, 2004, S. 38.

LH exkl. Hofer/Lidl Entwicklung langfristig Anzahl *) und Umsatz

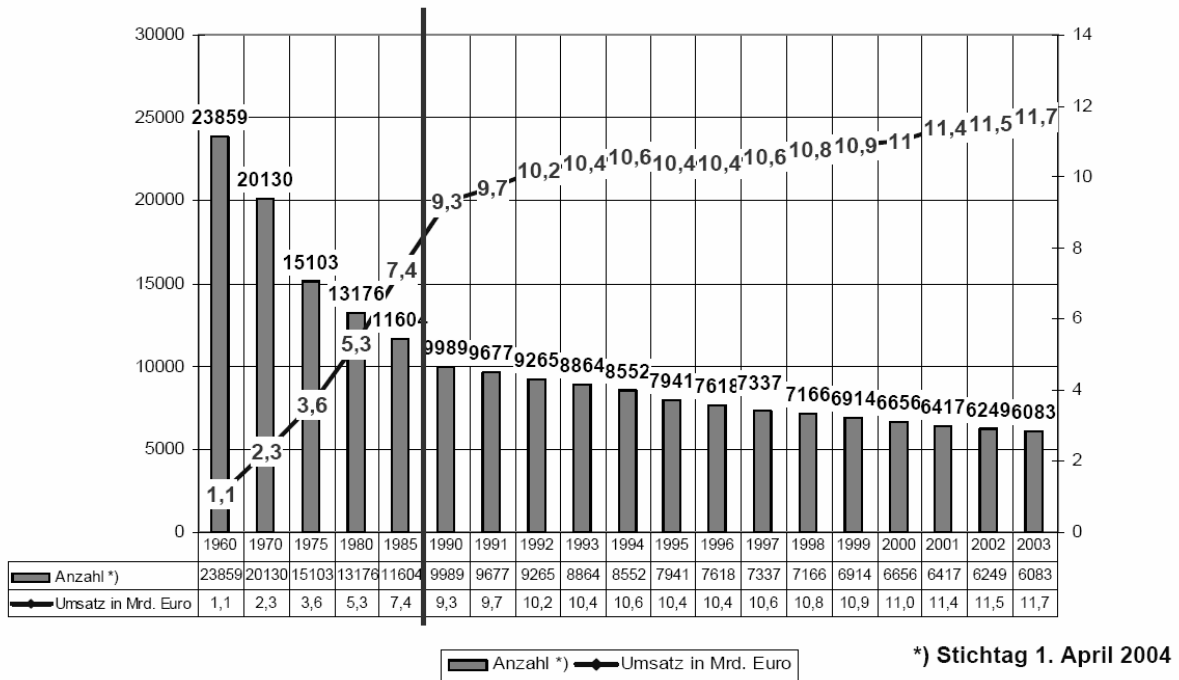


Abbildung 22: Lebensmitteleinzelhandel exkl. Hofer/Lidl – Anzahl/Umsatz⁶

4.4.2 Lebensmitteleinzelhandel exkl. Hofer/Lidl nach Geschäftstypen (langfristige Entwicklung)

In den 70er Jahren dominierten noch Gemischtwarenläden mit einer Größe von weniger als 150m². Der Anteil der Supermärkte (400-1.000m²) lag 1990 bereits bei mehr als einem Zehntel aller Geschäftsstätten. Heute ist diese Betriebsform bereits am zweithäufigsten anzutreffen. Die Verbrauchermärkte (>1.000m²) halten zurzeit einen größeren Anteil als die Supermärkte am Beginn der 90er Jahre. Interpretiert man die Anzahl der Geschäftsstätten zusammen mit der Umsatzbedeutung, so zeigt sich, dass die Supermärkte gefolgt von den Verbrauchermärkten mit Abstand den (umsatzmäßig) bedeutendsten Betriebstyp darstellen.⁷

⁶ AC Nielsen, 2004, S. 14.

⁷ Vgl. REGAL, 2004, s. 38.

| Anzahl der Geschäfte (absolut) | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--------------|--------------|------------------------------|--------------|--------------|-------------|------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 1970 | 1975 | | 1980 | 1985 | 1990 | | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
| ab 150 m ² | 1026 | 1702 | VM ab 1000 m ² | 163 | 197 | 234 | VM ab 1000 m ² | 279 | 284 | 301 | 311 | 317 | 328 |
| 71-150 m ² | 3519 | 3721 | SM 400 - 1000 m ² | 543 | 781 | 1312 | SM 400 - 1000 m ² | 1881 | 1929 | 1980 | 2059 | 2164 | 2286 |
| 41-70 m ² | 5590 | 4308 | 151-399 m ² | 1913 | 2534 | 2710 | Großer LH 250 - 400 m ² | 1233 | 1167 | 1144 | 1086 | 1037 | 975 |
| bis 40 m ² | 10175 | 5372 | bis 150 m ² | 10557 | 8092 | 5733 | Kleiner LH bis 250 m ² | 3773 | 3534 | 3231 | 2961 | 2731 | 2494 |
| TOTAL | 20310 | 15103 | | 13176 | 11604 | 9989 | | 7166 | 6914 | 6656 | 6417 | 6249 | 6083 |

**Tabelle 8: Lebensmitteleinzelhandel exkl. Hofer/Lidl
Anzahl der Geschäfte (absolut)⁸**

| Umsatz in Mrd € | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|------------|------------|------------------------------|------------|------------|------------|------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 1970 | 1975 | | 1980 | 1985 | 1990 | | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
| ab 150 m ² | 0,6 | 1,8 | VM ab 1000 m ² | 1,4 | 1,9 | 2,4 | VM ab 1000 m ² | 2,9 | 3,0 | 3,1 | 3,3 | 3,3 | 3,4 |
| 71-150 m ² | 0,6 | 0,8 | SM 400 - 1000 m ² | 0,8 | 1,4 | 2,7 | SM 400 - 1000 m ² | 4,4 | 4,6 | 4,7 | 5,1 | 5,2 | 5,6 |
| 41-70 m ² | 0,6 | 0,6 | 151-399 m ² | 1,2 | 2,1 | 2,7 | Großer LH 250 - 400 m ² | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 1,5 |
| bis 40 m ² | 0,6 | 0,4 | bis 150 m ² | 1,9 | 1,9 | 1,5 | Kleiner LH bis 250 m ² | 1,6 | 1,6 | 1,4 | 1,4 | 1,3 | 1,2 |
| TOTAL | 2,3 | 3,6 | | 5,3 | 7,4 | 9,3 | | 10,8 | 10,9 | 11,0 | 11,4 | 11,5 | 11,7 |
| | | | | | | | % Ver. | 1,7 | 0,8 | 1,4 | 3,6 | 0,5 | 2,1 |

**Tabelle 9: Lebensmitteleinzelhandel exkl. Hofer/Lidl
Umsatz (in Mrd. €)⁹**

⁸ AC Nielsen, 2004, S. 20.

⁹ AC Nielsen, 2004, S. 22.

4.4.3 Zum Vergleich – Das Bild in Deutschland

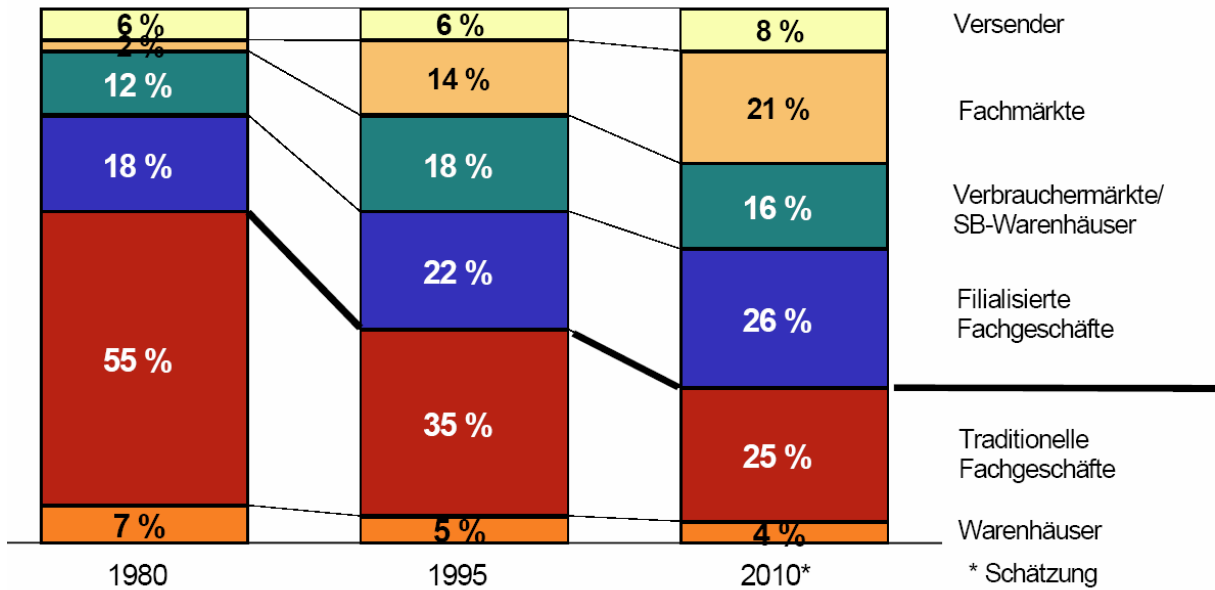


Abbildung 23: Entwicklung der Marktanteile der Betriebstypen im Einzelhandel (Deutschland)¹⁰

4.5 Die Revolution



Abbildung 24: Tante Emma auf der Höhe der Zeit¹¹

¹⁰ Vogels, 2004

¹¹ Zehentmayer, 2004

4.6 Vergleich TNC – KMU¹²

Hier wird der Einflussbereich von Konzernen im Gegensatz zu Klein- und Mittelbetrieben untersucht.

4.6.1 Metro

1964 öffneten sich in Deutschland die Tore des ersten METRO-Marktes. Basis dafür war das von Prof. Dr. Otto Beisheim entwickelte Abhol-Großhandels-Konzept, bekannt als die „METRO-Cash & Carry-Formel“.

Dieses Vertriebssystem ist so erfolgreich, dass METRO heute unbestritten die Nr. 1 im Cash & Carry Geschäft europa- und weltweit ist.

Der erste Schritt zur Internationalisierung von METRO Cash & Carry erfolgte in Österreich. Der 1971 eröffnete Großhandels-Markt Wien-Vösendorf war nicht nur der erste METRO-Markt Österreichs, sondern auch der erste außerhalb Deutschlands.

Auch in Österreich ist METRO unbestritten die Nr. 1 im Cash & Carry Geschäft:

- mit einem Jahresumsatz von netto 735,6 Mio. €
- mit 12 Großmärkten und einer Gesamt-Verkaufsfläche von 136.800m²
- mit einem Sortiment von 48.000 Artikeln
- mit 2.300 Mitarbeitern
- und mit 524.000 Kunden.¹³

Einzugsgebiet:

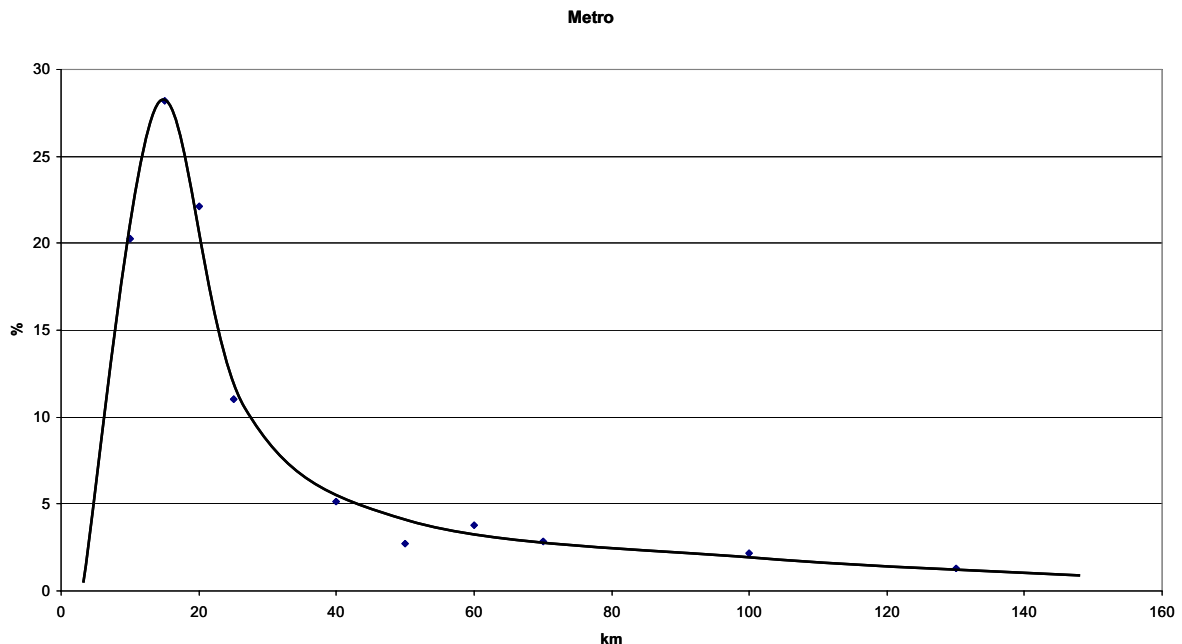


Abbildung 25: Einzugsgebiet Metro¹⁴

¹² Idee Knoflacher

¹³ www.metro.at, besucht am 19.12.2004.

¹⁴ Vgl. Armenini, 1977, Tabelle Nr. 27.

4.6.2 SCS

Hans Dujsik gelang es 1976, seine Idee einer Einkaufsstadt vor den Toren Wiens zu realisieren. Allen Skeptikern zum Trotz – schließlich war die SCS ihrer Zeit einen Schritt voraus – war die Shopping City vom Start weg ein Anziehungspunkt für Konsumenten und mit 160 Geschäften und rund 2.000 Mitarbeitern ein Wirtschaftsfaktor für die Region. Die damals 5.000 Parkplätze waren am Eröffnungstag bereits in den Morgenstunden restlos besetzt. Viele Kunden der ersten Stunde sind es heute noch. Sie konnten an der Entwicklung der SCS teilhaben, die sich stets an den Bedürfnissen der Kunden orientiert: ein Branchen-Mix, der allen Ansprüchen gerecht wird, Service und Entertainment.

1988 wurde das Einkaufszentrum durch den attraktiven Zubau auf 230 Geschäfte aufgestockt. 1989 erhielt die SCS einen eigenen Autobahnanschluss. Im Oktober 1994 wurde durch die Eröffnung des SCS-Multiplex-Centers nicht nur die Branchenpalette komplettiert: Mit der UCI-Kinowelt, zahlreichen Spezialitätenrestaurants und der Diskothek „Nachtschicht“ wurde außerdem ein attraktives Freizeitcenter auf dem SCS-Gelände errichtet.

Seit 2003 sind SCS und Multiplex durch eine Verbindungsbrücke auch architektonisch zu einer gemeinsamen Erlebnis-Einkaufswelt mit ca. 330 Geschäften und Fachmärkten und rund 4.500 Mitarbeitern verbunden. Mit einer überdachten Fläche von rund 160.000 Quadratmetern ist die SCS nach wie vor das größte Einkaufszentrum Europas.¹⁵

Einzugsgebiet:

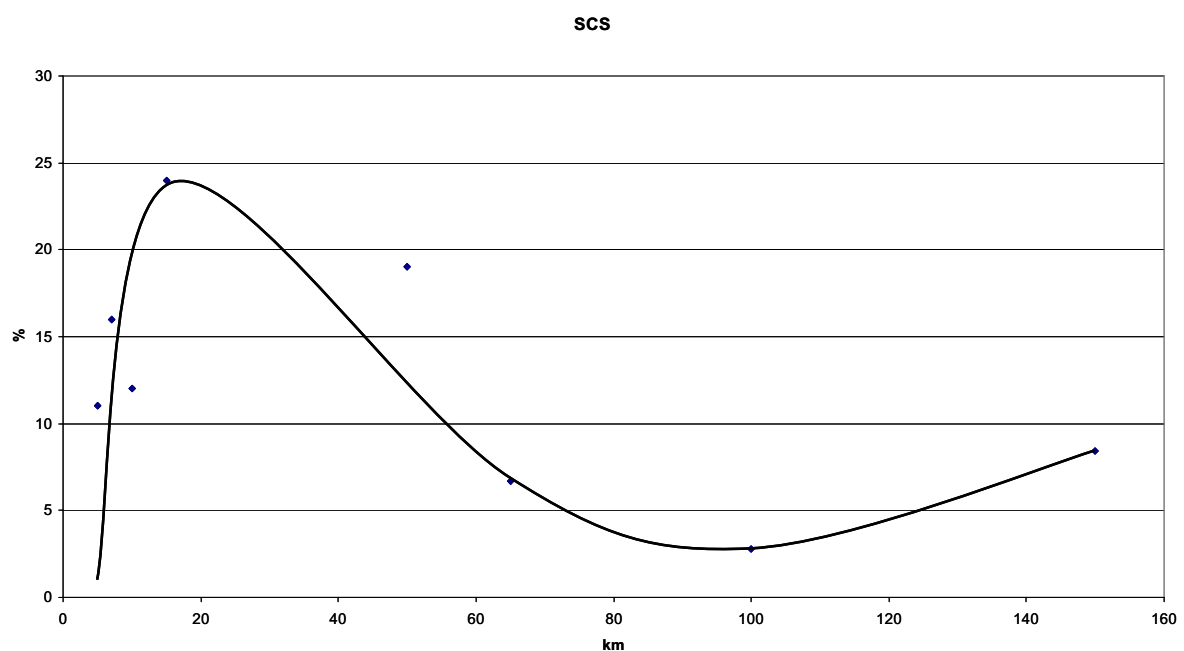


Abbildung 26: Einzugsgebiet SCS¹⁶

4.6.3 Naturns

Naturns liegt bei Meran in den Ostalpen Südtirols. Es weist eine Fläche von 6770ha auf. In der Talsohle herrscht ein blühender Obstbau, während auf den 56 Bergbauernhöfen vorwiegend Viehzucht betrieben wird. Die Bergbauern sind infolge der schlechten Entwicklung der Milch- und Fleischpreise stark gefährdet. In den drei Handwerks- und Industriezonen haben sich mehrere Betriebe angesiedelt.

¹⁵ www.scs.at, besucht am 29.12.2004.

¹⁶ Vgl. Michalek, 1995, S.59ff.

Die Marktgemeinde Naturns hat neben dem Hauptort drei Ortsteile (Fraktionen), Staben, Tabland und Tschirland, die wirtschaftlich und kulturell stark an den Hauptort angebunden sind.¹⁷

Einzugsgebiet:

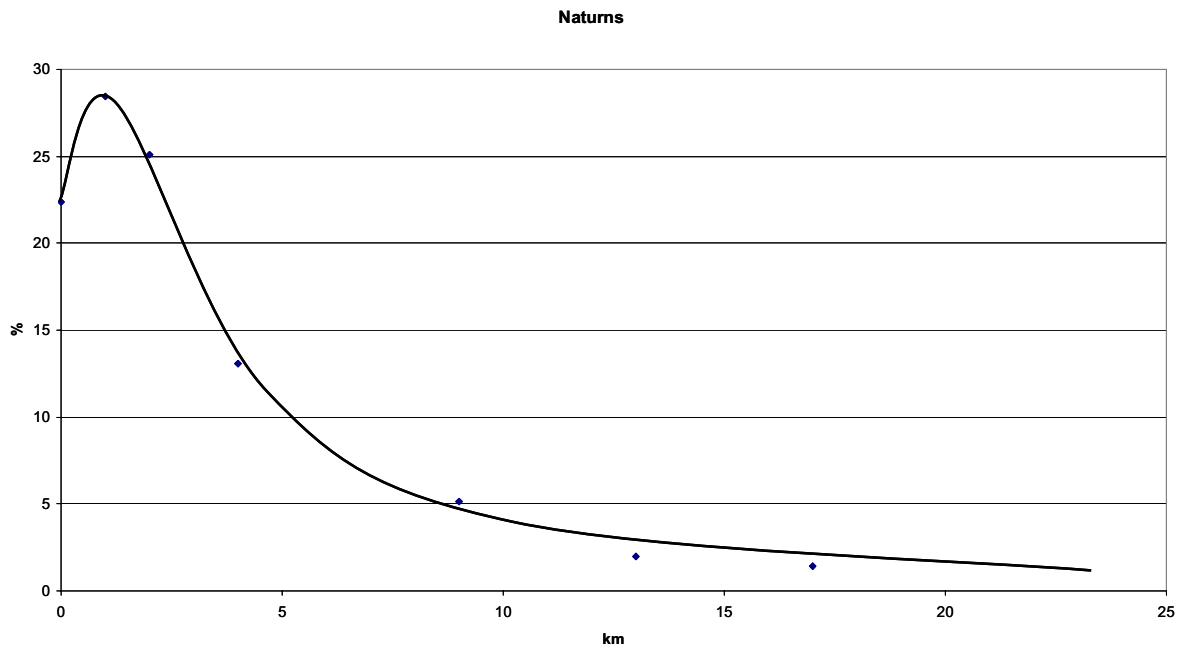


Abbildung 27: Einzugsgebiet Naturns¹⁸

4.6.4 Vergleich

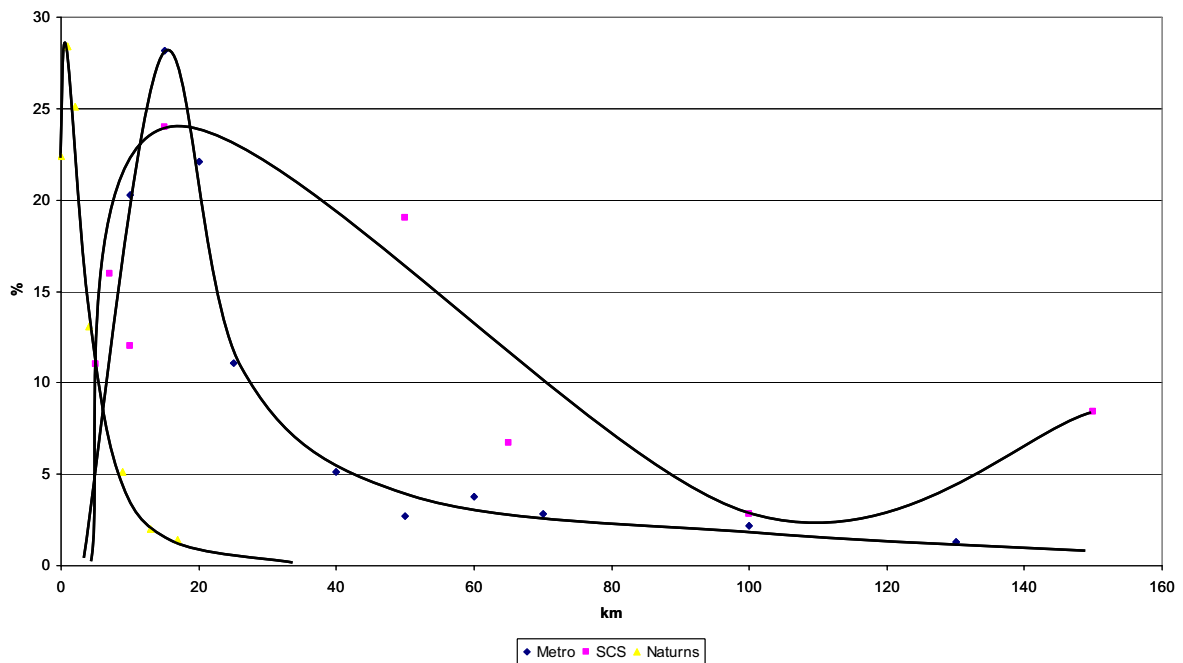


Abbildung 28: Einzugsgebiet Vergleich

¹⁷ www.gemeinde.naturns.bz.it, besucht am 10.1.2005.

¹⁸ Vgl. Knoflacher, S. 152.

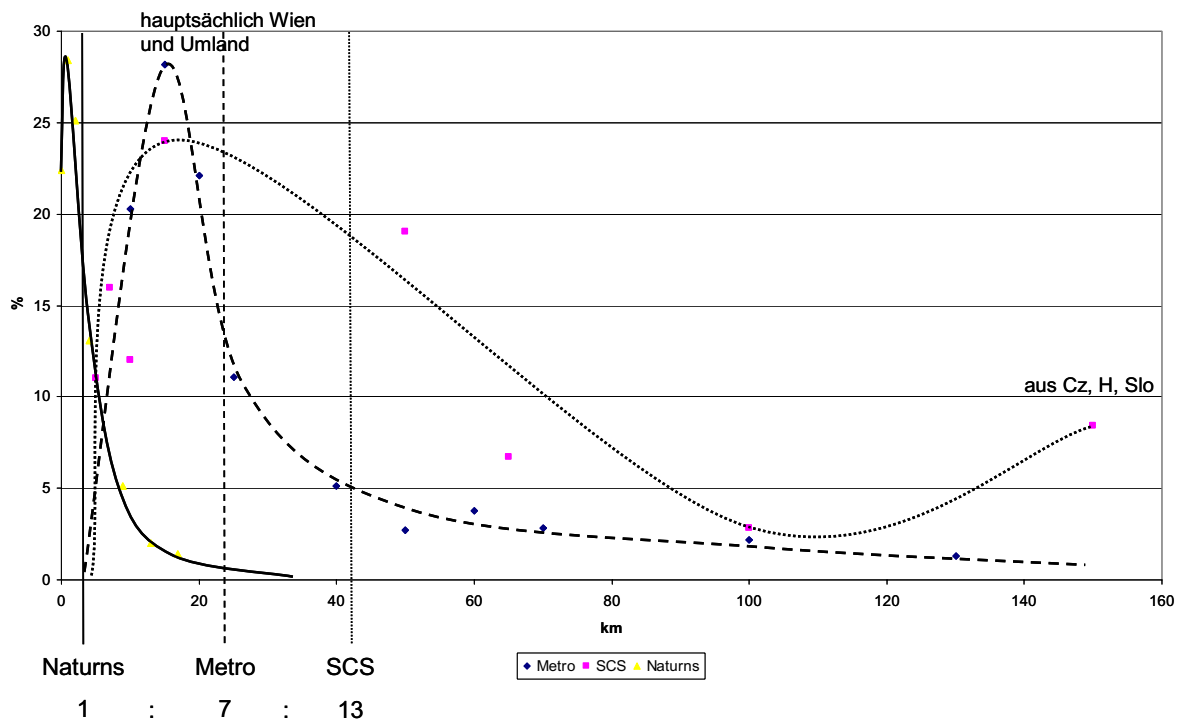


Abbildung 29: Verhältnis der Einzugsgebiete

Hier wird deutlich, wie sehr das Einkaufsverhalten durch Konzerne verändert wird.

Der Einfluss der ländlichen Gemeinde endet bei der Gemeindegrenze.

Der Metro Markt in Langenzersdorf im nördlichen Umland von Wien bezieht den Hauptteil seiner Kunden aus Wien und dem niederösterreichischen Bezirk Korneuburg, doch mehr als 15% kommen aus dem restlichen nördlichen Niederösterreich.

Die SCS, als Ansammlung von Konzern-Outlets, dehnt ihren Einfluss bis nach Tschechien, Ungarn und in die Slowakei aus.

Bei Annahme einer homogenen Einwohnerverteilung ergibt sich ein Verhältnis wie in Abbildung 29: Verhältnis der Einzugsgebiete dargestellt wird:

Ein internationaler Konzern wie der Metro Markt hat einen 7-mal so großen Einfluss wie ein ganzes ländliches Dorf. Der Einfluss der Shopping City Süd ist sogar 13-mal größer.

5 Auswirkungen auf den Verkehr

5.1 Einleitung

Für die moderne Weltwirtschaft und die Denkweise, die ihre Schaffung inspirierte, ist der Fernhandel eine unbedingte Notwendigkeit. Dank der wirtschaftlichen Globalisierung werden Produkte, die wir früher selbst herstellen konnten, oder Nahrungsmittel, die früher aus klimatischen oder jahreszeitlichen Gründen einfach nicht erhältlich waren, heute das ganze Jahr hindurch importiert. Die geografische Entfernung zwischen Erzeugern und Verbrauchern hat drastisch zugenommen, und die Güter werden viel weiter transportiert, bevor sie zum Verbraucher gelangen.¹

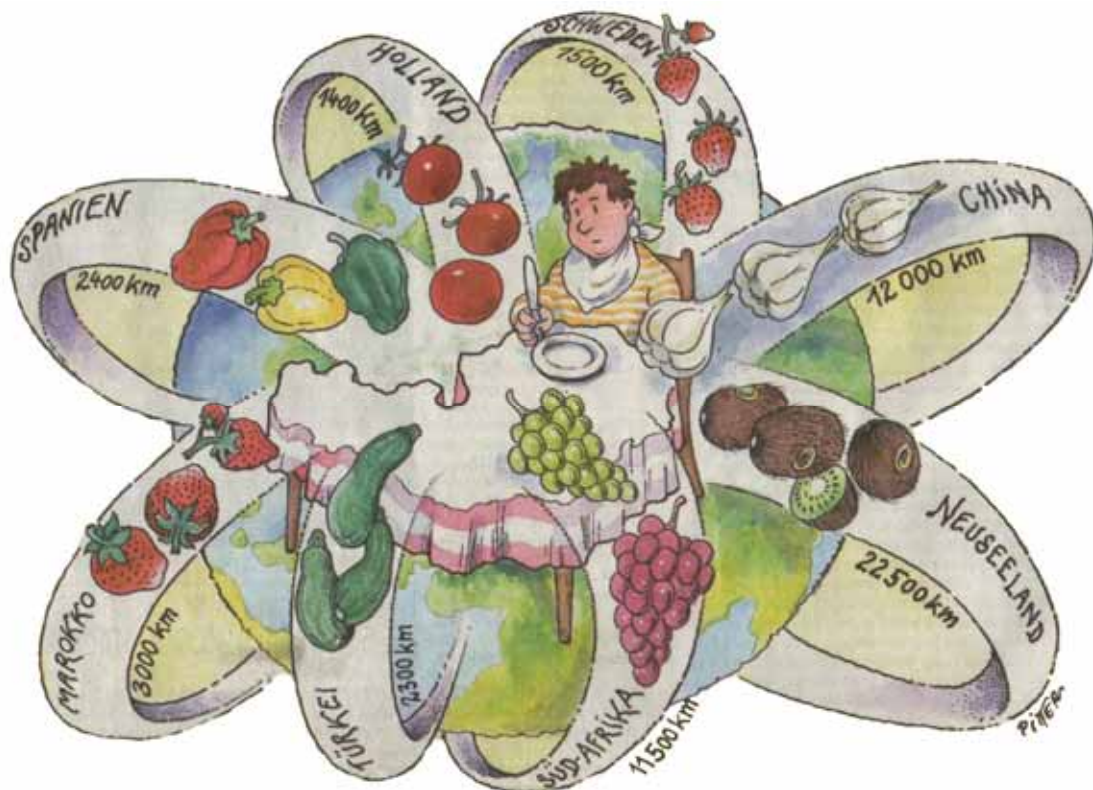


Abbildung 30: Frisches Obst und Gemüse²

Ähnliche Veränderungen finden auch im Produktionsprozess statt. Bauteile werden Zehntausende von Kilometern hin und her transportiert, bis ein Produkt schließlich montiert oder fertig gestellt ist.

Hier sei nur das Paradebeispiel von Stefanie Böge vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Verkehr (1992) erwähnt:

Die Bestandteile von 150 Gramm Erdbeerjoghurt legen insgesamt etwa 9.000 Kilometer zurück, bevor sie im Becher und beim Verbraucher landen: Die Erdbeeren werden aus Portugal oder Polen importiert, Mais- und Weizenmehl aus den Niederlanden, Marmelade aus Westdeutschland, Zuckerrüben aus Ostdeutschland und das Joghurt selbst aus Norddeutschland. Das Rohaluminium für den Deckel stammt aus Australien

¹ Vgl. Sobhani and Retallack, 2002, S. 367.

² Pitter, 2003

oder Brasilien.

Auf diese Weise hat die wirtschaftliche Globalisierung zu einem gewaltigen Wachstum bei den wichtigsten Transportmitteln geführt.

Die verschifft Fracht hat sich seit 1950 annähernd verzehnfacht. 90 Prozent der Güter werden im Welthandel per Schiff transportiert. Durch die erwartete Expansion des Welthandels wird der Schiffstransport bis 2010 vermutlich um 85 Prozent zunehmen.

Die Luftfracht hat sich weltweit seit 1985 verdreifacht, eine weitere Verdreifachung bis 2017 wird erwartet.

Auch der Güterverkehr zu Land nimmt aufgrund der wirtschaftlichen Globalisierung zu. In Europa hat sich allein der grenzüberschreitende LKW-Verkehr seit 1970 ebenfalls verdreifacht.³

Die offensichtlichste Auswirkung des ständig ansteigenden Verkehrsaufkommens ist die zunehmende Belastung der Umwelt. Doch damit nicht genug wirkt sich das Verkehrssystem auf den kompletten Lebensraum des Menschen aus.

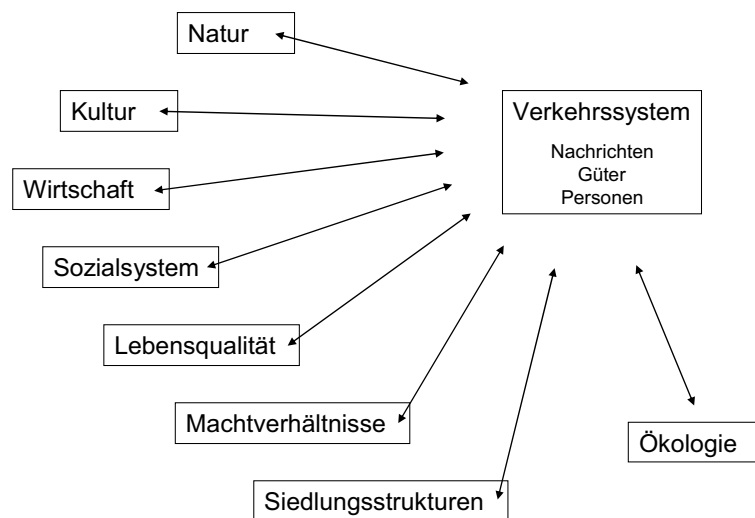


Abbildung 31: Einfluss von Verkehrssystemen⁴

Was bei der Betrachtung des Verkehrswesens aber immer übersehen wird, ist, dass Eingriffe im Verkehrssystem nicht nur das Verkehrsgeschehen, sondern vor allem die Kultur, die Wirtschafts- und Sozialverhältnisse, die Macht und natürlich die Politik verändern.

³ Vgl. Sobhani and Retallack, 2002, S. 368f.

⁴ Vgl. Knoflacher, 2000, VU Siedlungs- und Verkehrsplanung.

5.2 „Die Wirtschaft braucht Infrastruktur“

„Der Motor der Wirtschaft ist der Verkehr. Je besser es der Wirtschaft geht, desto schneller steigt der Wohlstand.“ Dieses und Ähnliches ist von jedem Wirtschaftstreibenden landauf, landab zu hören.

Von der Industriellenvereinigung ist zu lesen:⁵

„Wirtschaftsstandorte entwickeln sich an Verkehrsachsen. Wird die Verkehrsinfrastruktur zum dauerhaften Engpassfaktor, verliert ein Wirtschaftsstandort an Attraktivität.

Wenn der Verkehr an Österreich vorbeirollt, rollt auch der Wohlstand an uns vorbei. Nun müssen durch eine rasche Anbindung Österreichs an die transeuropäischen Verkehrsnetze und durch regionale Aufschließungen von bisher peripheren Regionen Wachstumsimpulse genutzt werden.“

5.3 Oder doch nicht?

5.3.1 Infrastruktur ist nicht der wirkliche Engpass

Beim gegebenen Ausbaugrad der Infrastruktur in den Staaten der EU ist kein Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum und weiteren Infrastrukturausbauten feststellbar. Österreich hat gemessen an seiner Bevölkerung und Wirtschaftsleistung, eines der größten Autobahnnetze der EU-Staaten. Auch die Investitionen in das untergeordnete Straßennetz und in das Bahnnetz sind überdurchschnittlich. Es ist daher äußerst unwahrscheinlich, dass gerade die Verkehrsinfrastruktur ein Engpass für die Wirtschaftsentwicklung ist. „Bremsklötze“ und Engpässe sind neben den hohen Lohnnebenkosten unter anderem auch geringe Forschungsausgaben und zu geringe Angebote an Arbeitskräften mit Universitätsausbildung.⁶

5.3.2 Makroökonomischer Aspekt

Der zu erwartende Nutzen aus einem Investment muss bei normalen Investitionen die Kosten derselben übersteigen. Im Gegensatz dazu ist bei zusätzlichen Investitionen in bereits gut ausgebaute Verkehrsnetze schon die theoretische Basis der Nutzenberechnung höchst umstritten. Ein überzeugender Nachweis für einen langfristigen makroökonomischen Nutzen zusätzlicher Infrastruktur-Investitionen in entwickelten Industrieländern fehlt. Die Wirtschaftsentwicklung von EU-Staaten zeigt keinen erkennbaren Zusammenhang mit dem Ausbaugrad von Straßen- und Schienenwegen.

Bei geringem Transportaufwand mehr Wohlstand

Im makroökonomischen Maßstab sind innerhalb der EU-15 keine Korrelation und noch weniger eine Kausalbeziehung zwischen Gütertransport als Ursache und Wirtschaftsleistung als Wirkung nachweisbar. Ebenso wenig besteht ein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Ausbaugrad der Verkehrs-Infrastruktur und der Wirtschaftsleistung.

Die tendenziell günstigere Wirtschaftsentwicklung von Staaten mit geringem Transportaufwand dürfte unter anderem auch darauf zurückzuführen sein, dass in diesen Staaten die Belastung der Wirtschaft durch staatliche Infrastruktur-Ausgaben geringer ist als in jenen Ländern, in denen die Argumente von Bauindustrie und

⁵ Nagl-Estermann, 2004, S. 9.

⁶ Vgl. VCÖ, 2003, S. 21.

Bauarbeitergewerkschaft die Infrastrukturpolitik bestimmen.⁷

5.3.3 Regionalwirtschaft und Verkehr

Wie weit sich der Nutzen einer verbesserten Verkehrserschließung einer Region tatsächlich zu Gunsten der regionalen Wirtschaft auswirkt, hängt von der Art und Stärke der wirtschaftlichen Verflechtungen mit der Außenwelt ab. Studien, die aus der verbesserten Erreichbarkeit eines 100 oder 200 Kilometer entfernten Ballungsraumes starke wirtschaftliche Impulse ableiten, sind mit Skepsis zu betrachten. Empirische Daten sprechen gegen die erwarteten Wirkungen.

Zum Beispiel konnte in der Region Lungau, die bis vor 30 Jahren besonders schlecht erreichbar war, kein signifikanter wirtschaftlicher Langzeit-Effekt der Anbindung an das europäische Autobahnnetz beobachtet werden. Die Zahl der Arbeitsplätze entwickelte sich vor und nach dem Autobahnbau so wie in anderen vergleichbaren Regionen Salzburgs.

Vom Ausbau des Autobahnnetzes im Bundesland Salzburg hat vor allem die unmittelbare Umgebung der Landeshauptstadt Salzburg profitiert. Der Gürtel um die Landeshauptstadt Salzburg hat die Wirtschaftskraft aus den umgebenden Regionen abgezogen.

Für die Regionen außerhalb des Ballungsraumes stellt sich die Frage, ob ein sparsamerer Ausbau des Straßennetzes und mehr Investitionen und Förderungen für die regionale Wirtschaft größere Vorteile gebracht hätten. In Österreich sind die typischen Abwanderungsgebiete seit Jahrzehnten die gleichen geblieben. Der laufende Ausbau des Straßennetzes und die Vervielfachung des Motorisierungsgrades hat nichts daran geändert. Ein weiteres Indiz dafür ist, dass Erreichbarkeit nur eine von vielen Voraussetzungen wirtschaftlicher Prosperität ist.

Der Zusammenhang zwischen dem Brutto-Regionalprodukt und der Erreichbarkeit ist nicht so eindeutig, wie immer angenommen wird: „Schlecht“ erreichbare Regionen müssen nicht immer „arm“ sein. Natürlich gelten diese Aussagen nicht generell für alle Regionen. Andere Faktoren wie die räumliche Lage zu anderen Regionen spielen eine wichtige Rolle. Steigt zum Beispiel die Systemgeschwindigkeit zwischen den Gemeinden und Regionen, kann dies die Funktionsteilung der Regionen völlig ändern. Gemeinden werden zu reinen Wohn- und Schlafdörfern, weil die erwerbstätige Bevölkerung vermehrt auspendelt und die örtlichen Handels- und Gewerbebetriebe abwandern oder schließen.⁸

5.3.4 Einfluss der Autobahn auf Regionalwirtschaft

Im Bundesland Thüringen wurden für den gewerblich industriellen Bereich der Einfluss der bestehenden Autobahn-Erreichbarkeiten und die Lage zu Absatz- und Beschaffungsmärkten auf die wirtschaftliche Entwicklung untersucht. Die meisten anderen Standortfaktoren für die Entscheidung bei der Standortwahl von Unternehmen, wie beispielsweise Arbeitskräfte- und Nachfragepotenzial oder Lohnkostenniveau, sind in Thüringen weitgehend erfüllt. Als prägend für die Regionalwirtschaft in Thüringen konnte insbesondere die Nähe zu (süd-) westlichen Verdichtungskernen sowie der regionale Verdichtungsgrad identifiziert werden.

Für die jeweiligen Einflussgrößen Bevölkerungsdichte, Nähe zu Verdichtungskernen und Autobahnanschluss ergibt sich bei Auswertung regionalstatistischer Analysen folgendes Bild: Die Erschließung durch Autobahnen fällt in ihrem Erklärungswert für

⁷ Vgl. VCÖ, 2003, S. 22.

⁸ Vgl. VCÖ, 2003, S. 31.

die regionalwirtschaftliche Entwicklung gegenüber den beiden erstgenannten Einflussgrößen zurück. Insgesamt ist der Einfluss der Autobahnnähe bei den meisten untersuchten Indikatoren nur schwach ausgeprägt oder kaum nachweisbar.

Wenn also Autobahnen offensichtlich die regionale Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen nicht messbar erhöhen, verändern Verkehrsinfrastrukturen aber die wahrgenommenen Standortfaktoren innerhalb der Region und beeinflussen so die kleinräumige Standortwahl.⁹

5.3.5 Logistik

Die zunehmende Produktion in Fertigungsketten ist das Ergebnis der deutlichen Verringerung der Fertigungstiefe in den einzelnen Betrieben aufgrund immer kürzerer Innovationszyklen und fortschreitender Globalisierung.

Der ehemals innerbetriebliche Fertigungsprozess an einem einzigen Standort spaltet sich durch Auslagerung von Fertigungsstufen an räumlich getrennte Geschäftsbereiche oder externe Zulieferer auf. Damit können die Synergien der weltweiten Beschaffung und der Bildung funktionaler Zuliefernetze optimal ausgeschöpft werden.

Das Transportprinzip dieser Organisationsstruktur der Wirtschaft ist die „Just-in-time-Versorgung“, die eine Abstimmung von Distributions-, Beschaffungs- und Produktionslogistik erfordert.

Die großen Speditionsbetriebe übernehmen mehr und mehr die Rolle eines Gesamtlogistikanbieters, der Zwischenlager als Puffer bereitstellt. Die Lage ihrer Hubs (Knoten, Lager) richtet sich nach den logistischen Erfordernissen dieser Unternehmen und der Netzbildungsfähigkeit derer, die Transportmittel anbieten oder betreiben.¹⁰

5.3.6 Abhängigkeit der Wirtschaft

Die wachsende Abhängigkeit der Wirtschaft – vor allem vom energieintensiven Straßenverkehr – ist bedenklich. Sie bedeutet, dass unser wirtschaftliches Wohlergehen zunehmend schwankenden Ölpreisen und unsicherer Ölversorgung ausgesetzt ist.

5.3.7 Fazit

Wie man sieht, ist der Verkehr nicht der Motor der Wirtschaft, sondern bald das Gegenteil. Bis das jedoch die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft begriffen haben, wird sicher noch einige Zeit vergehen und vielleicht schon zu spät sein.

Wie die Situation in Österreich und ganz Europa aussieht, ob diese so aussehen muss und wer daran schuld ist, wird im Folgenden behandelt.

⁹ Vgl. VCÖ, 2003, S. 36

¹⁰ Vgl. VCÖ, 2003, S. 16.

5.4 Europäische Verkehrspolitik

5.4.1 Ziele der EU

Die Art und Weise wie die Europäische Union (EU) entstanden ist, angefangen mit der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS), über die Europäische Atomgemeinschaft (EURATOM) und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) hin zur EU, ist bezeichnend für ihre Handlungen.

Ziel der EU ist es, alle Handelshemmnisse zu beseitigen und den „gemeinsamen Markt“ in einen wirklichen Binnenmarkt zu verwandeln, in dem der freie Waren-, Dienstleistungs-, Personen- und Kapitalverkehr gewährleistet ist.

Freier Warenverkehr

Wegfall von Grenzkontrollen, Harmonisierung von Normen und Vorschriften, Steuerharmonisierung.

Freier Dienstleistungsverkehr

Liberalisierung der Finanzdienste, Harmonisierung der Banken- und Versicherungsaufsicht, Öffnung der Transport- und Telekommunikationsmärkte.

Freier Personenverkehr

Wegfall von Grenzkontrollen, Harmonisierung der Einreise- und Asylgesetze, Niederlassungs- und Beschäftigungsfreiheit für EU – Bürger.

Freier Kapitalverkehr

Größere Freizügigkeit für Geld- und Kapitalbewegungen, Schritte zu einem gemeinsamen Markt für Finanzleistungen, Liberalisierung des Wertpapierverkehrs.

Die Fähigkeit, Personen und Güter rasch, effizient und billig zu transportieren ist ein zentraler Aspekt des Ziels der EU für eine dynamische Wirtschaft und gesellschaftlichen Zusammenhalt.

5.4.2 Maßnahmen

Güter werden rasch und effizient vom Hersteller zum Verbraucher transportiert, oft über mehrere Länder. Die Europäische Union hat dazu beigetragen, indem sie die nationalen Märkte für den Wettbewerb öffnete und physische und technische Barrieren für den freien Verkehr abbaute.

5.4.3 Probleme

Das andauernde Mobilitätswachstum stellt eine große Belastung für die Verkehrssysteme dar. Das Ergebnis ist Infrastrukturüberlastung. Der Europäischen Kommission zufolge kommt es täglich auf 10% oder 7.500 Kilometern des europäischen Überlandstraßennetzes zu Staus, und 20% des Eisenbahnnetzes (16.000 Kilometer) gelten als Engpässe. An 16 der größten Flughäfen der Europäischen Union kommt es bei mehr als 30% der Flüge zu Verspätungen von über einer Viertelstunde. Staus auf Straßen und Verspätungen an Flughäfen erhöhen die Luftverschmutzung und steigern den Treibstoffverbrauch in der EU um rund 6%.

5.4.4 Weitere Maßnahmen

Die Kommission hat eine Strategie entwickelt, um der Infrastrukturüberlastung entgegenzuwirken und gleichzeitig zu versuchen, für ihre Bürger hochwertige

Verkehrsdienste zu schaffen, die sicher, zuverlässig und effizient sind.

Auch wenn viele Aspekte der Verkehrspolitik in die Zuständigkeit der einzelstaatlichen Regierungen fallen, ist es sinnvoll, eine gemeinsame Verkehrsinfrastruktur für einen gemeinsamen europäischen Markt zu haben. In den vergangenen zehn Jahren hat die EU die nationalen Verkehrsmärkte innerhalb der Union für den Wettbewerb geöffnet, insbesondere in den Sektoren des Straßen- und Luftverkehrs und in geringerem Maße auch im Schienenverkehr.

Die EU fördert auch große Verkehrsinfrastrukturprojekte, die so genannten transeuropäischen Netze (TEN). Der Europäische Rat von Brüssel im Dezember 2003 begrüßte die Ausweitung des TEN-Programms auf die neuen Mitgliedstaaten.¹¹

5.4.5 TEN Netze

Einleitung¹²

Die Schaffung eines den europäischen Kontinent umspannenden Verkehrsnetzes ist eine grundlegende Voraussetzung für den Waren- und Personenverkehr sowie für die Stärkung des territorialen Zusammenhalts der Union. Schon 1990 sprach sich der Rat für ein erstes von der Kommission vorgelegtes Schema von Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken aus. Unmittelbar danach wurden die ersten Pläne der Netze für kombinierten Verkehr, Straßen- und Binnenschiffsverkehr vom Rat angenommen.

In der Folge haben der Europäische Rat, vor allem auf seiner Tagung von Essen im Dezember 1994, und das Europäische Parlament entscheidende politische Anstöße gegeben, indem sie bei den Mitgliedsstaaten und der Gemeinschaft um die erforderliche Unterstützung für 14 prioritäre Großprojekte warben. 1996 verabschiedeten der Rat und das Europäische Parlament Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, welche die für die einzelnen Verkehrsträger bereits bestehenden Strukturen in einen einheitlichen Rahmen einbanden und Kriterien für die Auswahl und Finanzierung von Projekten gemeinsamen Interesses festlegten.

Das transeuropäische Verkehrsnetz soll

- den Personen- und Güterverkehr sicherstellen
- den Benutzern eine hochwertige Infrastruktur bieten
- alle Verkehrsträger einbeziehen
- eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten gestatten
- in allen Teilbereichen interoperabel sein
- sich über das gesamte Gemeinschaftsgebiet erstrecken
- später die Netze der EFTA-Staaten, der mittel- und osteuropäischen Staaten sowie der Mittelmeerländer einbeziehen.

Das transeuropäische Verkehrsnetz umfasst die Infrastruktur (Straßen, Eisenbahnstrecken, Binnenwasserstraßen, Häfen, Flughäfen, Navigationseinrichtungen, Umschlaganlagen, Rohrleitungen) sowie die für den Betrieb dieser Infrastruktur notwendigen Dienstleistungen.

Vorrang bei der Aktion hat Folgendes:

- Schaffung von Verbindungen zur Erleichterung von Beförderungen

¹¹ Vgl. Europäische Union, 2004

¹² Vgl. Europäische Union, 2004

- Optimierung der Effizienz der vorhandenen Infrastruktur
- Verwirklichung der Interoperabilität der Netzteilbereiche
- Berücksichtigung des Umweltschutzes bei Planung und Aufbau des Netzes.

Heute spielt sich über die Hälfte des gesamten Waren- und Personenverkehrs der Union auf dem transeuropäischen Verkehrsnetz ab. Es wurden enorme Fortschritte erzielt, sowohl bei der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme wie auch beim Bau noch fehlender Verbindungen. Einige Großprojekte sind bereits fertig gestellt, wie z. B. die Øresund-Querung zwischen Dänemark und Schweden, der neue Mailänder Flughafen Malpensa, das Netz der Hochgeschwindigkeitszüge zwischen London, Paris und Brüssel sowie die Eisenbahnverbindung zwischen Belfast, Dublin und Cork, welche Nordirland mit der Republik Irland verbindet. Bis zum Jahr 2010 bleibt noch viel zu tun, um natürliche Hindernisse zu überwinden und Engpässe zu beseitigen. Im April 2004 hat die Union die Leitlinien überarbeitet. Diese Überarbeitung war aufgrund der Notwendigkeit zur Einbeziehung der neuen Mitgliedstaaten unverzichtbar.

Projekte

Die Kommission hat eine neue Liste mit 30 vorrangigen Projekten erstellt, die noch vor 2010 in Angriff genommen werden sollen. Die Gesamtkosten werden mit 225 Milliarden Euro veranschlagt. Mit dieser Liste wird der jüngsten EU-Erweiterung in vollem Maße Rechnung getragen und die Umsetzung nachhaltigerer Mobilitätskonzepte angestrebt, indem die Investitionen auf den Eisenbahn- und den Binnenschiffsverkehr konzentriert werden. Alle 30 Projekte wurden zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse erklärt, damit der Bau der grenzüberschreitenden Abschnitte beschleunigt wird. Die Projekte im Detail befinden sich im Anhang.

Kritik

Auf den ersten Blick überwiegen zukunftssträchtige Eisenbahnvorhaben. Doch das Bild trügt. Die Straßeninfrastruktur der EU-15 ist bereits sehr gut ausgebaut und eine weitere Verdichtung macht nur mehr bedingt Sinn. Bei den Eisenbahnvorhaben liegen die Dinge anders. Einerseits sind Teile des europäischen Eisenbahnnetzes über hundert Jahre alt und mit den heutigen Verkehrsmengen, abgesehen von den unterschiedlichen Betriebssystemen, nicht mehr kompatibel, andererseits handelt es sich hauptsächlich um Hochgeschwindigkeitsstrecken, die nur Ballungszentren miteinander verbinden, aber nicht zur Erschließung der Fläche beitragen.

Im EU-Vertrag steht das Ziel der „Wettbewerbsfähigkeit“ gleichberechtigt neben der „Konvergenz“ beziehungsweise dem „wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt“. Welchem der beiden Ziele die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) entsprechen, ist insofern verteilungspolitisch relevant, als diese nicht nur Empfehlung an die Mitgliedstaaten, sondern auch Entscheidungsgrundlage für die Vergabe von EU-Förderungen für Verkehrsinfrastrukturprojekte sind.

Auswirkungen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) auf die Regionen

Bei Realisierung aller Straßen- und Schienenprojekte der TEN würden vor allem Staaten an der europäischen Peripherie besser erschlossen, was zu einem Abbau von Erreichbarkeitsdisparitäten innerhalb der EU beitragen würde. Die kleinräumigen Ungleichheiten innerhalb der meisten Mitgliedstaaten würden hingegen gleich bleiben oder sogar zunehmen. Diese Widersprüche lassen sich dadurch erklären, dass ein großer Teil der TEN-Projekte vorwiegend den relativ gut erreichbaren nationalen oder regionalen Zentren an der europäischen Peripherie zugute käme.¹³

¹³ Vgl. VCÖ, 2003, S. 34.

5.4.6 Entwicklung der europäischen Verkehrsnetze

Straßennetz der EU

1996

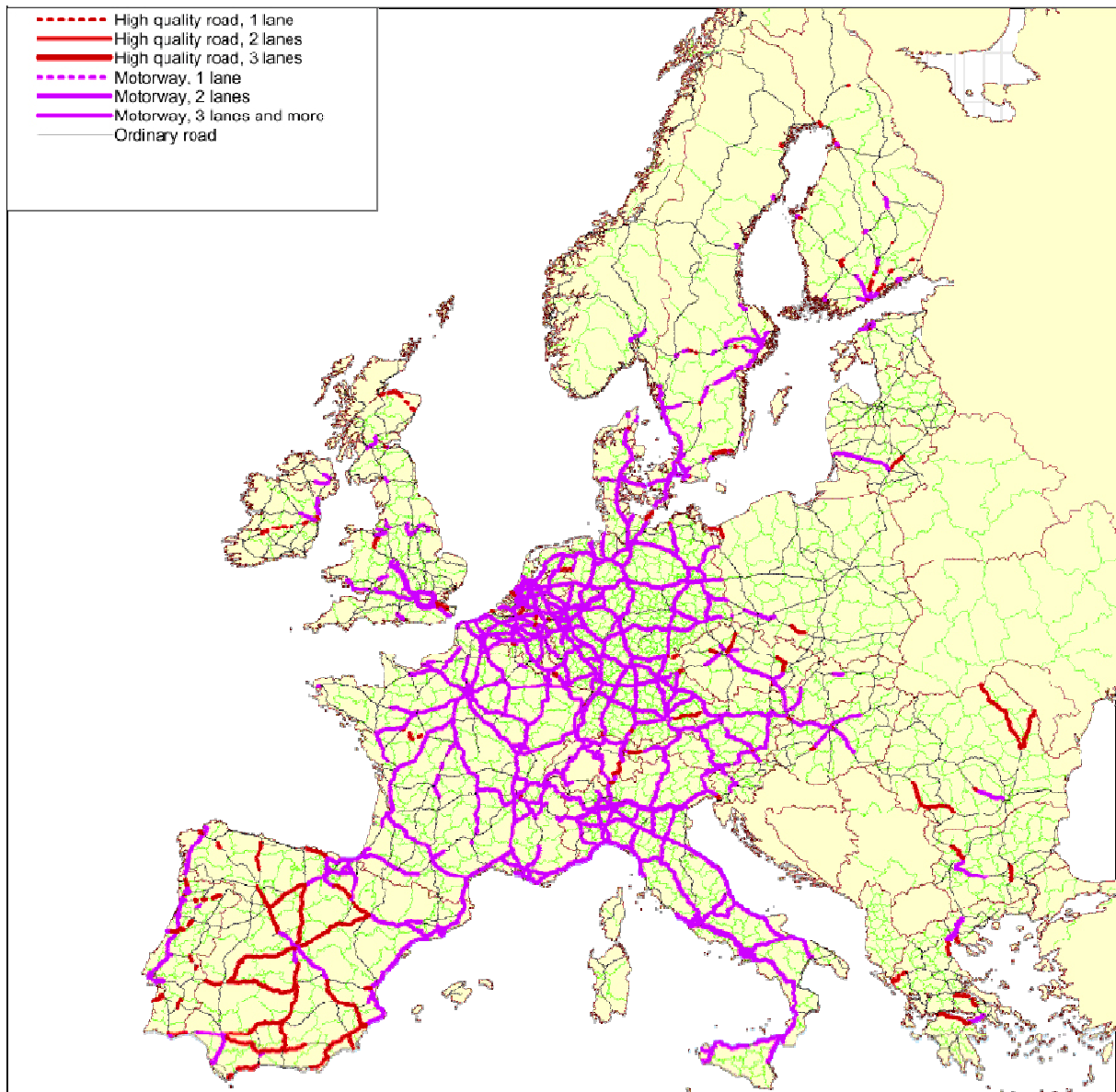
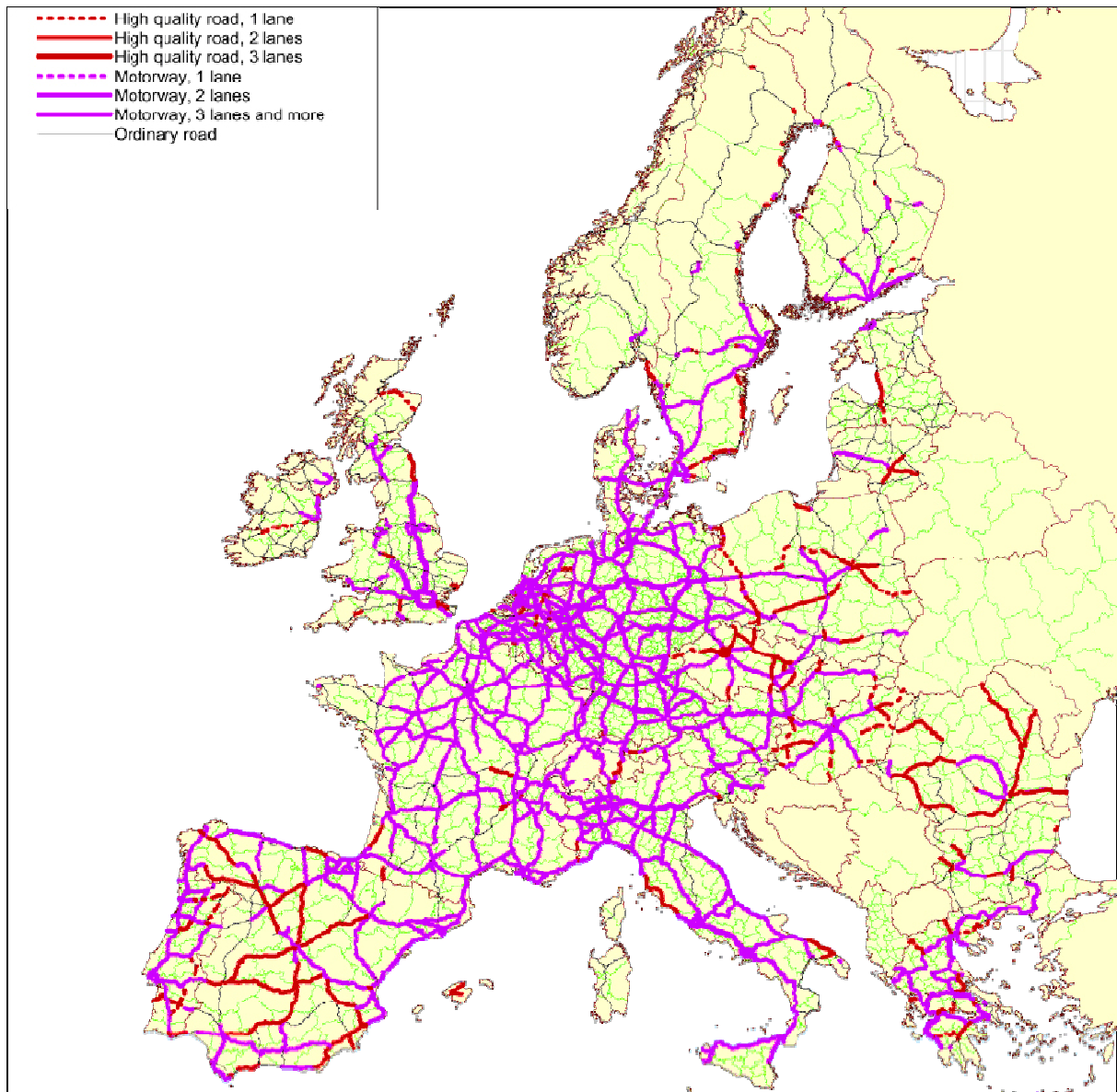


Abbildung 32: TEN Straßennetz 1996¹⁴

¹⁴ PLANCO Consulting, 2003, S. 31.

2015

Abbildung 33: TEN Straßennetz 2015¹⁵

¹⁵ PLANCO Consulting, 2003, S. 34.

Schienennetz der EU

1996

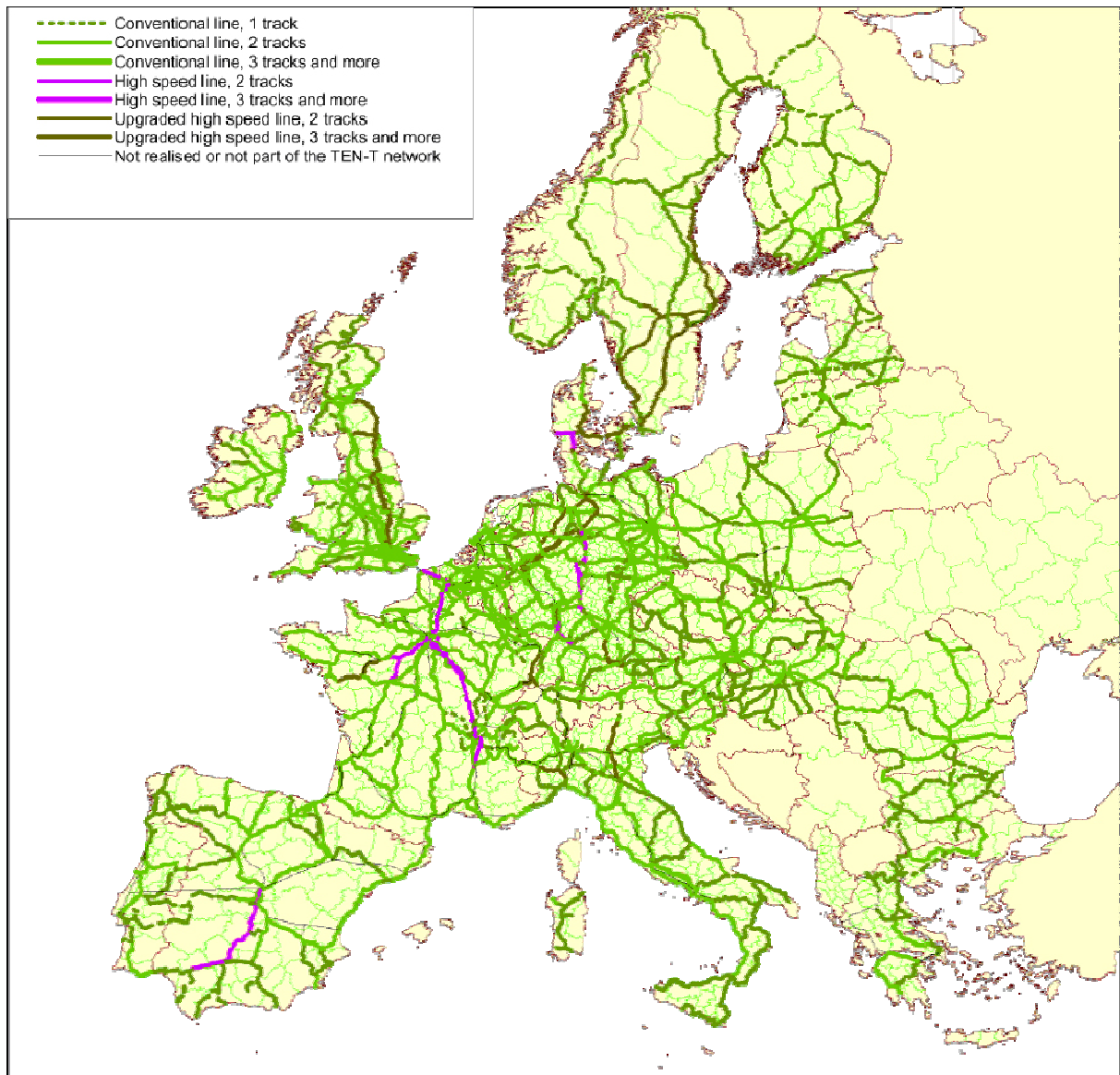
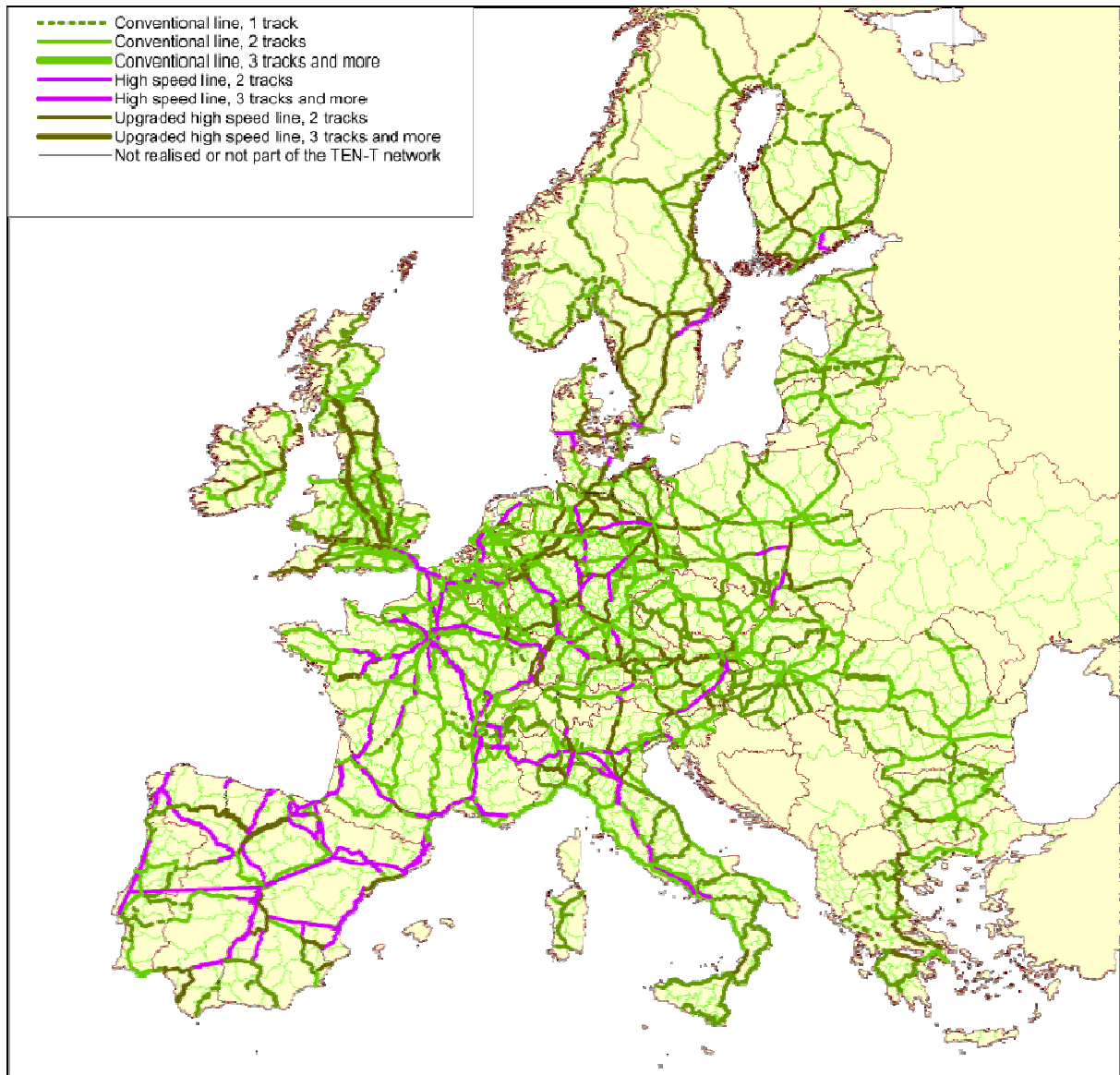


Abbildung 34: TEN Schienennetz 1996¹⁶

¹⁶ PLANCO Consulting, 2003, S. 35.

2015

Abbildung 35: TEN Schienennetz 2015¹⁷

¹⁷ PLANCO Consulting, 2003, S. 38.

5.5 Der österreichische Generalverkehrsplan

5.5.1 Ziele und Strategien¹⁸

Den Wirtschaftsstandort Österreich stärken

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll vorrangig dazu dienen, den Wirtschaftsstandort Österreich zu stärken und gleichzeitig die regionalen Unterschiede, das Erreichbarkeitsgefälle zwischen den Bundesländern, abzubauen. Die hochrangigen Verkehrsnetze sollen die Kohäsion innerhalb Europas fördern, aber auch dem innerösterreichischen Zusammenhalt dienen. Da die Hauptkorridore Österreichs weitgehend vorgegeben sind, sind die Schwerpunkte der Raumentwicklung stärker als bisher auf die Korridore abzustimmen.

Die Netze effizient und bedarfsgerecht ausbauen

Das bundespolitische Interesse konzentriert sich darauf, ein hochrangiges Verkehrsnetz (Strecken und Knoten) mit Verbindungen zu den Nachbarstaaten zu schaffen. Ausbaumaßnahmen orientieren sich vor allem an der absehbaren Verkehrsnachfrage und sollen möglichst effizient erfolgen, unter Berücksichtigung intermodaler Systemvorteile.

Die Sicherheit erhöhen

Die Sicherheit im Verkehrssystem soll deutlich erhöht werden, ganz besonders in den kritischen Abschnitten des Autobahnnetzes, wie etwa den Tunnelstrecken; ein Verkehrssystemmanagement kann dazu beitragen.

Die Finanzierung sicherstellen

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur soll bei Entlastung der öffentlichen Haushalte stärker durch Nutzer und Interessenten erfolgen. Die Schulden der Finanzierungsgesellschaften sollen mittel- und längerfristig abgebaut werden, um den Handlungsspielraum dieser Gesellschaften zu erhöhen und den Generationenvertrag nicht unangemessen zu belasten.

Die Umsetzung erleichtern

Planung und Umsetzung erstrecken sich bei einigen großen Verkehrsprojekten derzeit über mehrere Jahrzehnte. Die Handlungsabläufe sollen durch eine Konzentration der Verfahren und ein straffes Planungsmanagement deutlich verkürzt werden.

Der GVP-Strategie entsprechen folgende Grundsätze, die für die Beurteilung der Korridore, Knoten und von einzelnen Projekten maßgebend sind:

- die räumliche Integration fördern;
- Kapazitätsengpässe beseitigen;
- die Netzwirksamkeit verbessern;
- die Wirtschaftlichkeit beachten.

¹⁸ Vgl. BMVIT, 2002, S. VII

5.5.2 Hauptkorridore

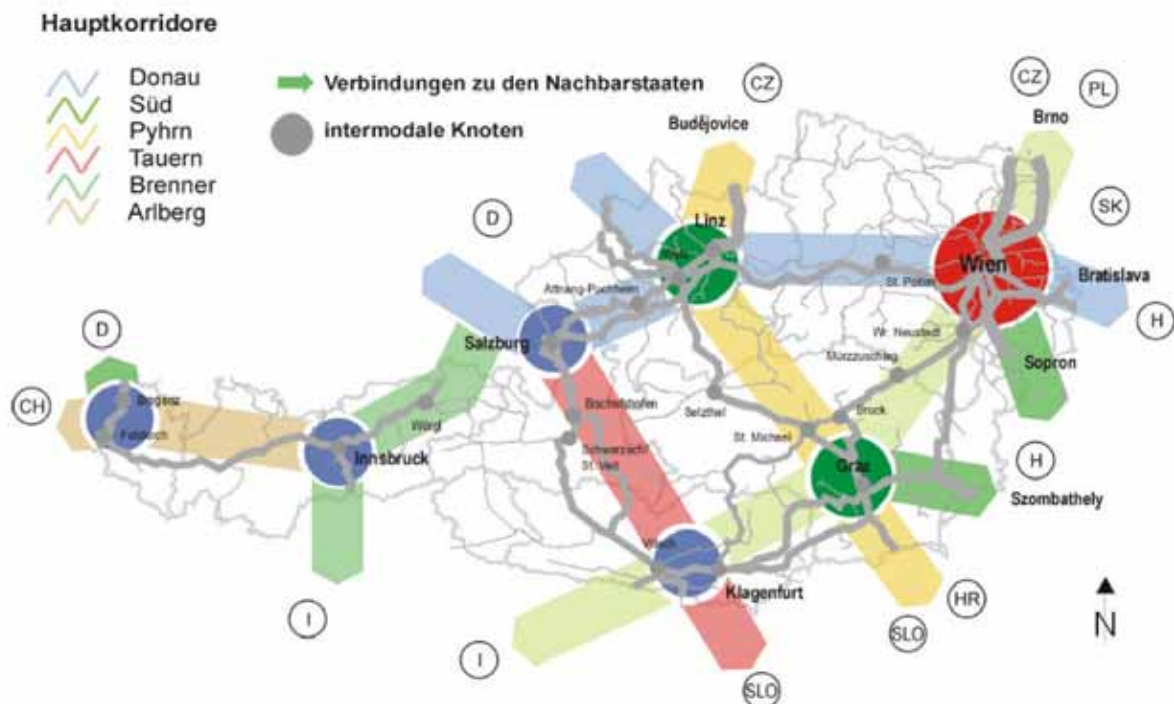


Abbildung 36: Hauptkorridore¹⁹

5.5.3 Kritik

Die verkehrspolitischen Grundsätze, die mit den Projekten des Generalverkehrsplanes unterstrichen werden, beinhalten weder ökologische, ökonomische noch soziale Wertvorstellungen. Vom Prinzip der Nachhaltigkeit (siehe Definition Nachhaltigkeit) ist auch weit und breit nichts vorhanden.

Das zeigen schon die Ziele und die Strategie des Generalverkehrsplanes. In Österreich wird die Infrastruktur „effizient und bedarfsgerecht“ ausgebaut, damit es die Wirtschaft besser hat. Der Bedarf wird natürlich von der Wirtschaft vorgegeben.

Zum Thema „Sicherheit erhöhen“ fällt der Bundesregierung nichts Besseres ein, als Autobahnen auszubauen und teure Technik einzusetzen. Was nicht wirklich überrascht, da schon im letzten Jahrhundert der Bau der ersten Autobahn damit gerechtfertigt wurde, den Verkehr sicherer zu machen.

Im Infrastrukturprogramm werden die Interessen des Bundes und der Länder zusammengefasst und nach Möglichkeiten der Finanzierung gereiht. Das heißt, die Straßeninfrastruktur wird gebaut und die Schieneninfrastruktur muss erst finanziert werden.

Wie sich die Verkehrspolitik der Europäischen Union auf Österreich auswirkt, haben wir zum Teil schon miterleben können. Die „Wiederbelebung des Schienenverkehrs“ ist ein Appell für Hochgeschwindigkeitszüge wie der TGV oder ICE. An der „Verwirklichung der Intermodalität“ wird weiterhin gearbeitet, keiner weiß aber noch in welche Richtung. Die „wirksame Tarifpolitik mittels einer Harmonisierung der Verkehrssteuern und Infrastruktur-Benützungsabgaben“ ist eine Harmonisierung am untersten gemeinsamen Nenner. Selbst das viel zu niedrige Niveau der österreichischen Maut ist für die

¹⁹ BMVIT, 2002, S. 14.

Europäische Union untragbar. Mögliche Lenkungseffekte verkommen dabei zu Aufmachern für die „Melkkuh der Nation-Kampagne“.

5.6 Die Ursache der Probleme

Auf der ganzen Welt versteht man unter Problemen im Verkehrswesen Probleme mit dem Autoverkehr. Und als Lösung dieser Probleme werden immer mehr Fahrbahnen gebaut. Was dabei nicht nur erstaunt, sondern vielmehr auch beunruhigt, ist die Tatsache, dass dieser Lösungsansatz schon seit über 40 Jahren praktiziert wird und keiner der Verantwortlichen, also Politiker und Planer, bemerkt, dass das Problem dadurch nicht beseitigt, sondern vielmehr noch verstärkt wird.²⁰

Dieses falsche Verhalten kann aber nur daher rühren, dass diese Verantwortlichen die Ursache der „Verkehrsprobleme“ nicht erkennen oder nicht wahrhaben wollen.

5.6.1 Grundlagen

Definitionen²¹

Mobilität

Räumlich-regionale (physische Mobilität, Verkehrsmobilität) oder positionell-soziale (geistige Mobilität) Bewegungsvorgänge von Personen, Personengruppen, Schichten oder Klassen einer Gesellschaft. Hohe Mobilität (vor allem Verkehrsmobilität) wird fälschlicherweise als besonderes Kennzeichen einer „dynamischen“ Industriegesellschaft angesehen.

Verkehrsmobilität

Die Verkehrsmobilität einer Person umfasst alle Fußwege und Personenfahrten mit Verkehrsmitteln im Verlaufe eines (Werk-) Tages (24h). Sie ist als vektorielle Größe darzustellen, die aus den beiden Komponenten „Häufigkeit von Fußwegen und Fahrten je Einwohner und Werktag“ sowie „Länge von Fußwegen und Fahrten je Einwohner und Werktag“ gebildet ist.

Modal Split

Der Modal Split (= die Verkehrsmittelwahl) beschreibt die bei Wahlmöglichkeit auftretende Aufteilung des Verkehrs auf verschiedenen Verkehrsmittel bzw. Verkehrsarten (FG, ÖV, MIV etc).

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit ist das Ziel nachhaltiger Entwicklung. Nachhaltige Entwicklung dagegen der Prozess, welcher zu diesem Ziel führt. Von der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (Brundtland-Report), 1987, wurde nachhaltige Entwicklung so definiert:

„Sustainable development meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.“

Nachhaltige Entwicklung ist die Entwicklung, „die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen.“

Zwei Schlüsselbegriffe sind wichtig:

- der Begriff „Bedürfnisse“, insbesondere die Grundbedürfnisse der Ärmsten der

²⁰ Vgl. Knoflacher, 2001, S. 11.

²¹ Vgl. IVV, 1992

Welt sollen Priorität haben

- der Gedanke von Beschränkungen, die der Stand der Technologie und der sozialen Organisation auf die Fähigkeit der Umwelt ausübt, gegenwärtige und zukünftige Bedürfnisse zu befriedigen.

„Dementsprechend müssen die Ziele wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung im Hinblick auf die Dauerhaftigkeit definiert werden, in allen Ländern – Industrie- und Entwicklungsländern, marktorientierten oder zentral gelenkten.“

„Die Menschheit ist einer nachhaltigen Entwicklung fähig – sie kann gewährleisten, dass die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt werden, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zur Befriedigung ihrer eigenen Bedürfnisse zu beeinträchtigen.“²²

Ökologie

nach Haeckel: Ökologie ist die gesamte Wissenschaft von den Beziehungen des Organismus zur umgebenden Außenwelt, wohin wir im weiteren Sinne alle Existenzbeziehungen rechnen können.

System

Eine Menge von miteinander verbundenen Elementen, die ein Verhalten zeigen.

Eine Menge von Elementen, die miteinander in Wechselbeziehung stehen und mit Energie einen bestimmten Zweck erfüllen.

Jede Art von System setzt sich dabei aus den vier Kausalitäten zusammen:

„Innere“ Ursachen:

- Materie (causa materialis)
- Form (causa formalis)

„Äußere“ Ursachen:

- Zweck, Finalität (causa finalis)
- Energie, Effizienz (causa efficiencie)

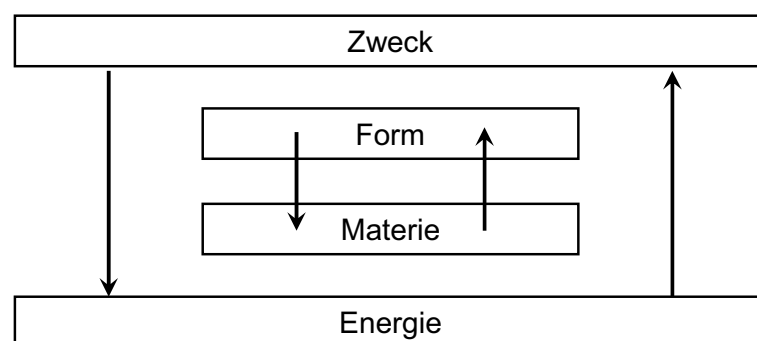


Abbildung 37: Die vier Kausalitäten eines Systems

Verkehrssystem

Ein Verkehrssystem umfasst die (ständigen Wechselwirkungen und Rückkoppelungsmechanismen ausgesetzte) Gesamtheit aller

²² Vgl. Die Aachener Stiftung Kathy Beys, 2004, Definitionen

- Verkehrserzeuger (Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Erholungsstätten sowie Fremdenverkehrseinrichtungen)
- Verkehrsräume, die vom Verkehr benutzt und von seinen Auswirkungen betroffen sind (Gewässer, Landschaft, Luftraum, Siedlungsraum)
- Verkehrsträger zuzüglich der dafür nötigen Verkehrsmitteln und deren Infrastruktur sowie der sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Folgen
- Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrer, Fahrgäste), aber auch der betroffene Anwohner von Verkehrsanlagen als so genannte passive Verkehrsteilnehmer

Verkehrspolitischen Zielsetzungen, Maßnahmen und gesetzlichen Regelungen

Umwelt

Die Umwelt eines Lebewesens ist die nähere oder weiter entfernte Umgebung, die einen direkten oder indirekten Einfluss auf dieses Lebewesen und seine Lebensbedingungen ausübt. In Bezug auf den Menschen unterscheidet man unter anderem die soziale, die kulturelle und die natürliche Umwelt.

Verkehr

Als Verkehr bezeichnet man die Summe der Ortsbewegungen von Personen oder Gütern.

Verkehrsaufkommen

Als Verkehrsaufkommen bezeichnet man die Anzahl der Fahrten, Wege oder Beförderungsfälle innerhalb einer bestimmten Zeiteinheit innerhalb eines definierten Gebiets.

Lill'sche Reisegesetz²³

Schon 1898 stellte Lill in seiner Dissertation ein Reisegesetz auf, das so genannte „Lill'sche Reisegesetz, das besagt, dass Reishäufigkeit mal Reiseumfang eine Konstante sei.

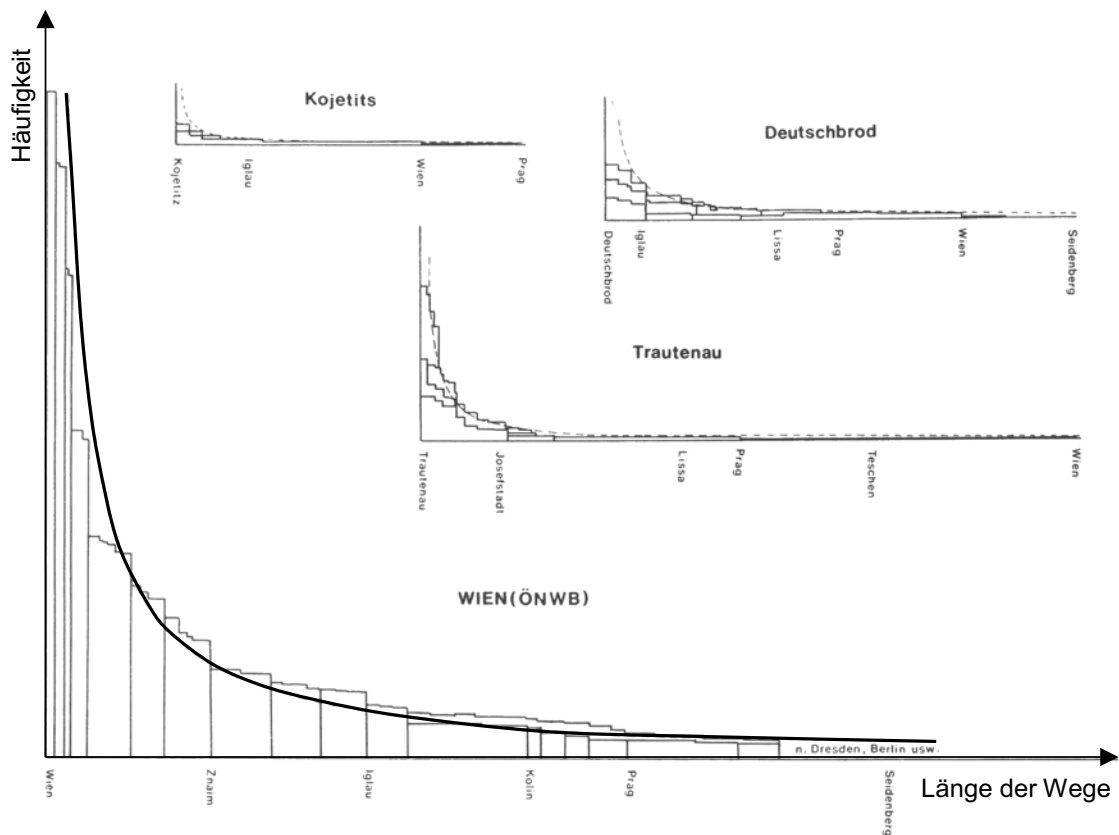


Abbildung 38: Reishäufigkeit x Reiseumfang = konst.²⁴

Dieses Gesetz enthält bereits die Konstanz der Reisezeit, d.h. eine Erhöhung der Geschwindigkeiten im Verkehrssystem führt nicht zu Zeiteinsparungen, sondern zu Strukturveränderungen. Dies wird einerseits bei der Zersiedlung, insbesondere der Wohngebiete, sichtbar, andererseits bei der Konzentration von Betrieben und Einkaufszentren.

Modal Split

Ist die Mobilität nicht in den letzten Jahrzehnten gewachsen?

Nein, denn eine gesamtheitliche Betrachtung des Systems zeigt, dass Autofahrten aus ehemaligen Fußwegen, Wege mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr stammen. Das einzige das zugenommen hat, ist der Autoverkehr. Die Gesamtzahl der Mobilität ist über die Jahre konstant geblieben, es findet nur eine Verkehrsverlagerung statt.

Weber – Fechner'sche Empfindungsgesetz²⁵

Das Verhalten des Menschen wird viel stärker durch Empfindungen als durch rationale Überlegungen beeinflusst. Die Akzeptanz eines Weges hängt unmittelbar von der Mühe ab, die dieser Weg bereitet, also von der Summe der Energie, die man einsetzen muss,

²³ Vgl. Knoflacher, 1987, S. 65f.

²⁴ Vgl. Knoflacher, 1987, S. 66.

²⁵ Vgl. Knoflacher, 1987, S. 61.

um den Weg zurückzulegen.

Das Weber-Fechner'sche Empfindungsgesetz beschreibt den Zusammenhang zwischen der Intensität von Reizungen irgendwelcher Art und den daraus folgenden Empfindungen. Diese können positiv, also aktivierend, oder negativ, als Widerstände, auftreten. In der Verkehrsplanung hat man es meist mit negativen Empfindungen, den Widerständen, zu tun.

Nach Weber-Fechner besteht zwischen den Empfindungen E und der Intensität I von Reizungen allgemein ein Zusammenhang in der Form:

$$E = \ln I$$

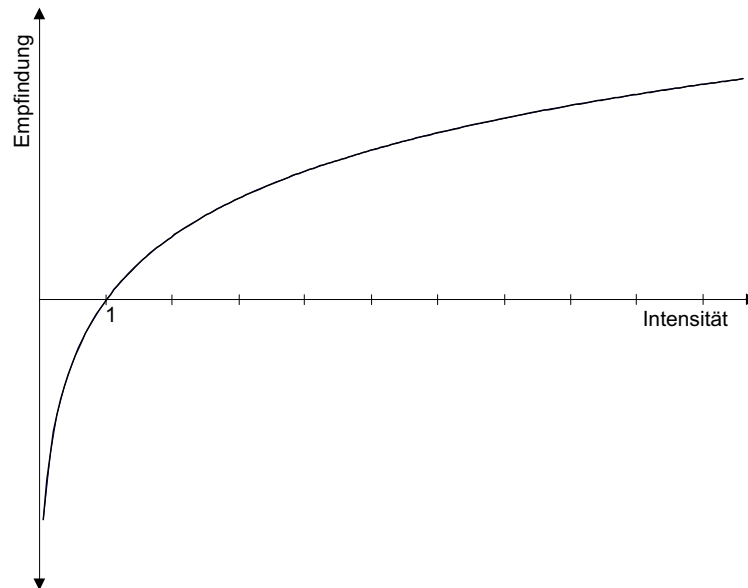


Abbildung 39: Zusammenhang von Empfindung und Intensität

Geht man von der Intensität der Reizung aus

$$\ln I = \pm E$$

und löst man die Formel nach I auf, erhält man

$$I = e^{\pm E}$$

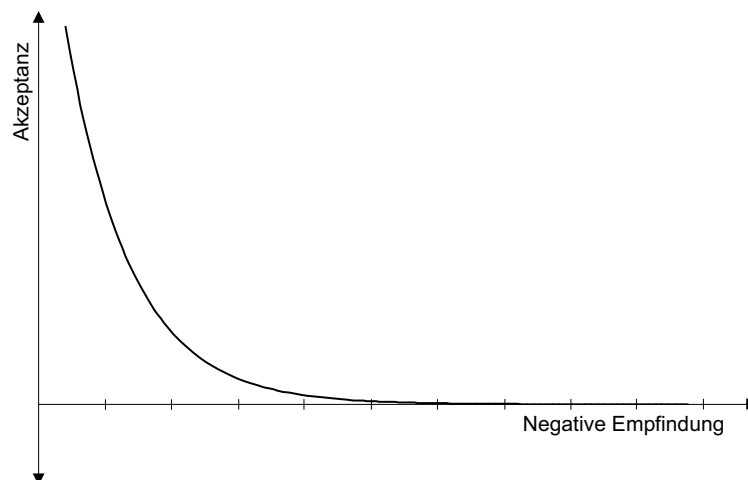


Abbildung 40: Akzeptanz

System Dynamics

Menschen sind schnell im Lösen von Problemen. Vom Standpunkt der Evolution aus ergibt dies durchaus einen Sinn: Wenn ein Säbelzahniger auf dich zuspringt, solltest du dir schnell über die nächsten Schritte im Klaren sein. Folglich haben diejenigen überlebt, die schnell Probleme lösen konnten. Wir bestimmen sofort für jedes beliebige *Ereignis*, das nach einem Problem aussieht, eine *Ursache*. Üblicherweise kommen wir zu dem Schluss, dass die Ursache ein anderes Ereignis ist.

Die Evolution hat uns aber nicht mit den geistigen Möglichkeiten ausgestattet, die dynamischen Verhaltensweisen von komplexen Systemen, in denen wir uns heute befinden, richtig zu interpretieren.²⁶

Bei einfachen Systemzusammenhängen sind Ursache und Wirkung nahe beieinander. Wenn man auf eine heiße Herdplatte greift, verbrennt man sich hier und jetzt. Die Ursache ist offensichtlich.

Bei komplexen dynamischen Zusammenhängen jedoch sind die Ursachen sowohl in Zeit als auch im Raum weit von den Wirkungen entfernt. Die wahren Ursachen liegen vielleicht viele Jahre zurück und treten an einer ganz anderen Stelle im System wieder auf.²⁷

Die Methoden des „Systemdenkens“ statten uns mit Hilfsmitteln aus, um komplexe Zusammenhänge besser verstehen zu können.

Systemdynamik ist eine von J. Forrester um 1960 am Massachusetts Institute of Technology entwickelte Methode zur Beschreibung, Modellierung und Simulation dynamischer Systeme.

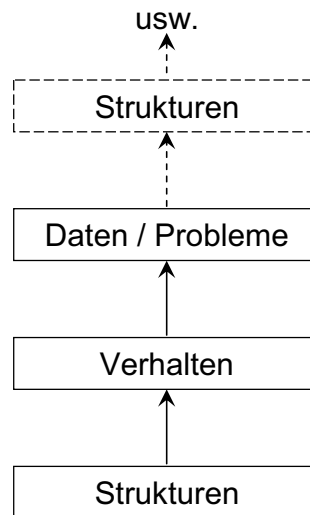
Anfang der 70er Jahre wurde die System-Dynamics-Methode durch die Weltmodelle von Meadows et. al. zu den „Grenzen des Wachstums“ (für den Club of Rome) international bekannt. Heute gewinnt die systemdynamische Methode beim Management komplexer Systeme unter anderen in Ökologie und Evolutionstheorie, in Hirnforschung, Gen- und Neuroforschung, in Wirtschaft und Verwaltung, in Physik/Chemie und Technik sowie in Soziologie und Psychologie zunehmend an Bedeutung.²⁸

Jedes Verhalten hängt also von bestimmten Strukturen ab. Ändert man die Struktur, dann ändert sich auch gezwungener Weise das Verhalten (Bsp.: Fußgängerzonen).

²⁶ Vgl. Kirkwood, 1998

²⁷ Vgl. Forrester, 1995

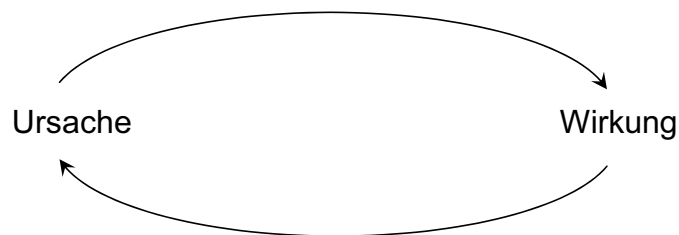
²⁸ Vgl. Pädagogisches Institut der deutschen Sprachgruppe, 2003

Abbildung 41: Die Ursache der Probleme²⁹

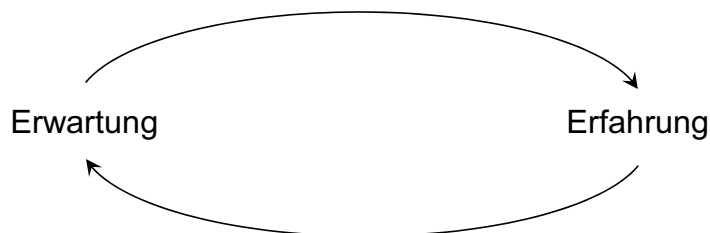
Die Daten bzw. die Probleme sind das Ergebnis von bestimmten Verhaltensweisen, die wiederum als Grundlage für Strukturänderungen dienen. Die neuen Strukturen erzwingen ein neues Verhalten, das wieder neue Daten bzw. Probleme hervorruft. Es ergibt sich ein positiver Regelkreis, der zu exponentiellem Wachstum führt.

Rekursive Kausalität

Den meisten Menschen ist der Zusammenhang zwischen Ursache und Wirkung bekannt, jedoch nicht der für die Verkehrsprobleme so wichtige Zusammenhang von Wirkung und Ursache.



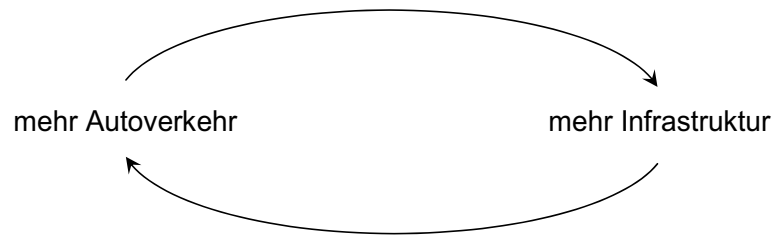
Ebenso gilt



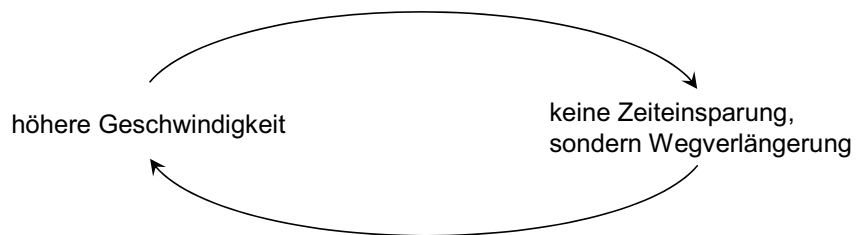
Hier zwei Beispiele:

Steigender Kfz-Verkehr führt zu Stau. Dieser bewirkt, dass nach klassischer Denkweise mehr Straßen gebaut werden. Da die neuen Straßen überdimensioniert werden, damit ja kein Stau auftritt, ist für das jetzige Verkehrsaufkommen genügend Platz vorhanden, man kommt zügig voran, die Infrastruktur wird zum Attraktor, der wiederum mehr Verkehr anzieht. Und der Kreislauf beginnt von neuem.

²⁹ Vgl. Knoflacher, 2001



An keinem Ort der Welt wurde bisher eine Zeiteinsparung durch Geschwindigkeitserhöhung beobachtet, das Zeitbudget für Mobilität ist überall gleich. Eine höhere Geschwindigkeit führt nur zu längeren Wegen und verändert die Siedlungsstruktur grundlegend. Was früher fußläufig erreichbar war, ist jetzt nur mehr mit dem Auto zu erreichen.



5.6.2 Analyse der europäischen Verkehrspolitik

Die Ziele sind alt bekannt. Die Verkehrsprobleme müssen gelöst werden, damit die Wirtschaft florieren kann.

Die Art und Weise wie die EU an Probleme herangeht, lässt uns nicht auf eine rosige Zukunft hoffen.

Die Maßnahmen reichen von Autobahnenbau über Hochleistungsbahnenbau bis hin zu mehr Autobahnenbau. Viel mehr bietet uns weder die europäische noch die österreichische Verkehrspolitik.

Wie sich ein Ausbau der Struktur auf das Verhalten auswirkt, ist bekannt. Nur das Ausmaß des Schadens kann noch nicht abgeschätzt werden.

Infrastrukturlänge

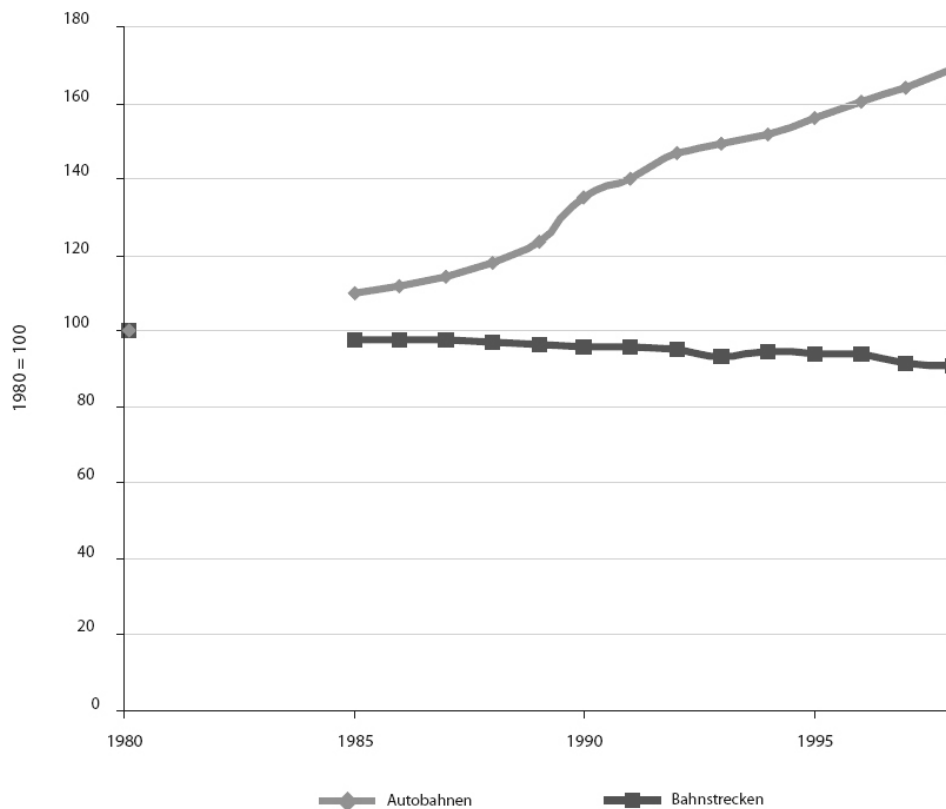


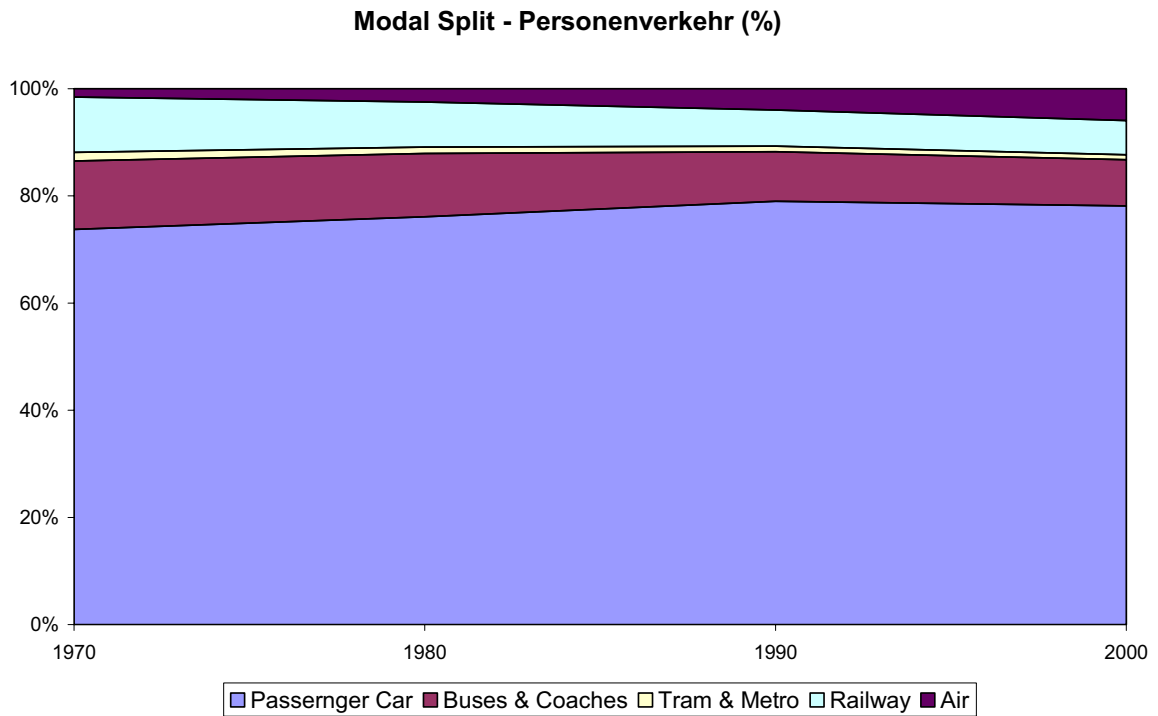
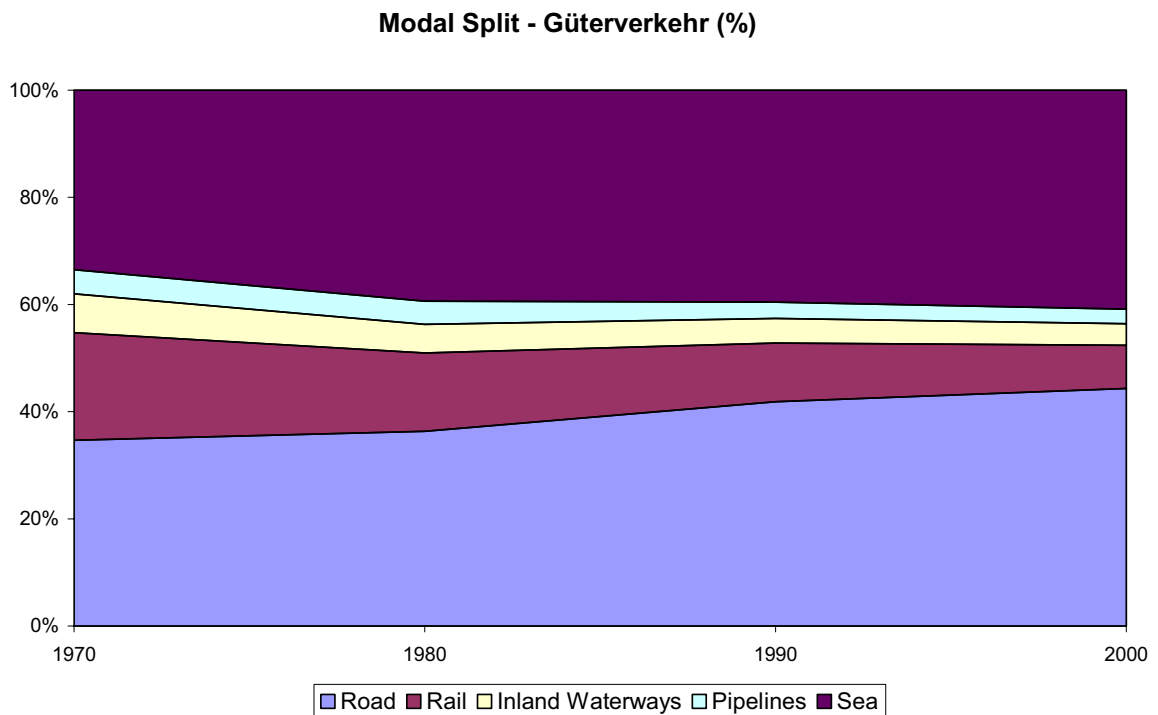
Abbildung 42: Länge der Autobahnen und Bahnstrecken (EU-15)³⁰

Die Bahnstrecken gehen zurück, da wirtschaftlich unrentable Nebenbahnen geschlossen werden. Der Neubau von Bahnstrecken macht sich nicht bemerkbar, weil nur bestehende zweigleisige Bahnstrecken in viergleisige Hochleistungsstrecken ausgebaut werden.

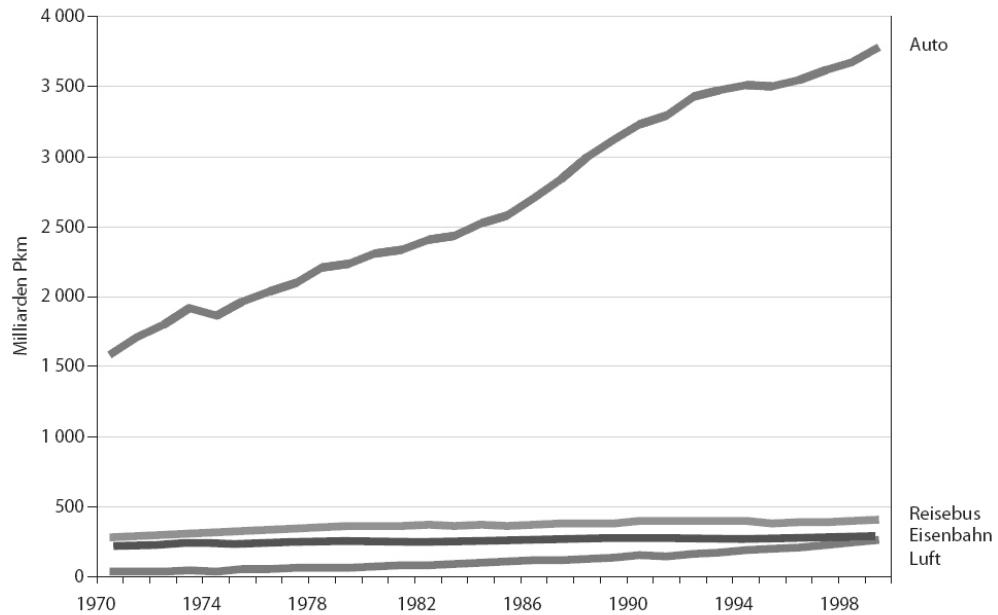
Wie sich dieser Strukturausbau bemerkbar macht, ist gut aus den folgenden Abbildungen zu ersehen. Es ist nicht allzu schwer zu erkennen, welches Verkehrsmittel die EU bevorzugt.

Und falls es nicht die Absicht der EU ist, den Güterverkehr auf die Straße zu verlagern, könnte man ihr zumindest mangelnde Systemkenntnis vorwerfen.

³⁰ Europäische Kommission, 2001, S. 124.

Modal Split: Personenverkehr**Abbildung 43: Modal Split EU – Personenverkehr³¹****Modal Split: Güterverkehr****Abbildung 44: Modal Split EU – Güterverkehr³²**³¹ Europäische Union, 2004, Energy & Transport : Figures and Main Facts³² Europäische Union, 2004, Energy & Transport : Figures and Main Facts

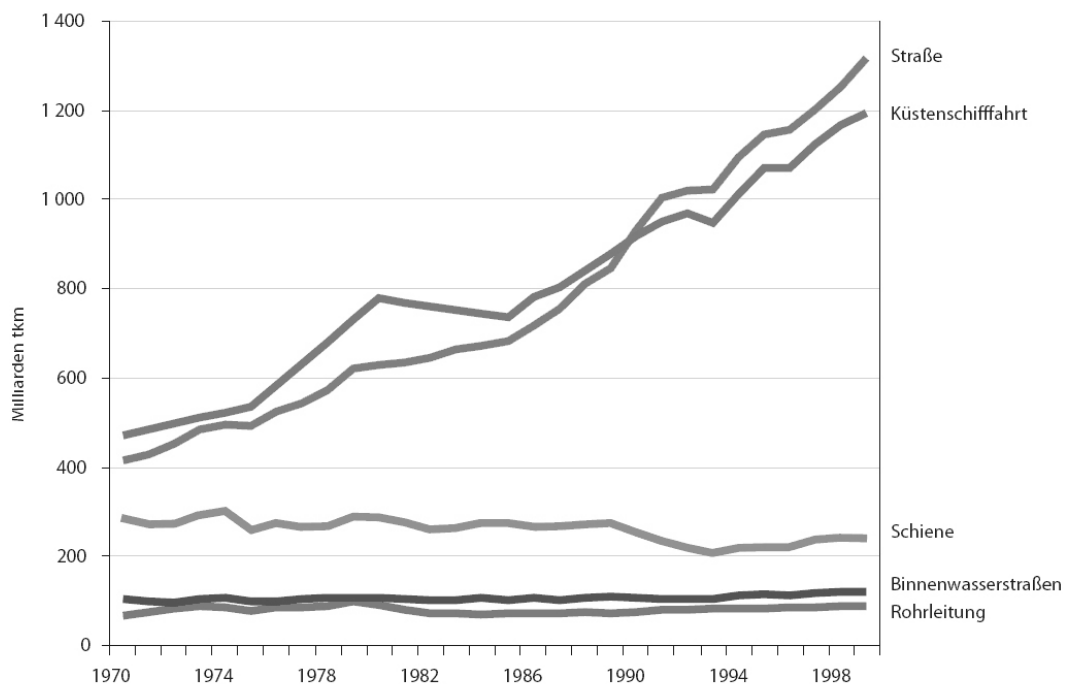
Entwicklung des Personenverkehrs



Pkm: Beförderung einer Person über einen Kilometer

Abbildung 45: Personenverkehr – Entwicklung des Verkehrs nach Verkehrsträgern EU-15 (1970-1999)³³

Entwicklung des Güterverkehrs



tkm: Beförderung einer Tonne über einen Kilometer

Abbildung 46: Güterverkehr – Entwicklung des Verkehrs nach Verkehrsträgern, EU-15 (1970-1999)³⁴

³³ Europäische Kommission, 2001, S. 24.

³⁴ Europäische Kommission, 2001, S. 25.

5.7 Economy of Scale

Welche Auswirkungen haben nun die Globalisierung und die steigende Zahl der Konzerne weltweit auf das Verkehrssystem?

Wie wirkt sich das Verkehrssystem auf die Wirtschaft aus?

Welchen Einfluss haben verkehrspolitische Entscheidungen auf Wirtschaftsstrukturen und Wettbewerbsverhältnisse?

5.7.1 Transportkosten

Ohne sinkende Transportkosten wäre der Aufschwung globalisierter Märkte nicht möglich gewesen. Denn Frachtkosten dürfen in solchen Märkten keine ausschlaggebende Rolle spielen, sonst kann sich die Dynamik von Angebot und Nachfrage nicht unabhängig von der Geografie der Standorte entfalten. Je mehr Transportkosten ins Gewicht fallen, desto weniger lohnt es sich, gegenüber weit entfernten Konkurrenten Vorteile über den Kosten- oder Innovationswettbewerb herauszuholen; geringere Grenzkosten in der Produktion wären schnell durch die Kosten für Transporte aufgezehrt. Nur wenn die Kosten der Raumüberwindung tendenziell belanglos werden, können allein betriebswirtschaftliche Strategien die Standortwahl bestimmen.

5.7.2 Rahmenbedingungen des Staates bestimmen Art und Größe des Verkehrsaufwandes

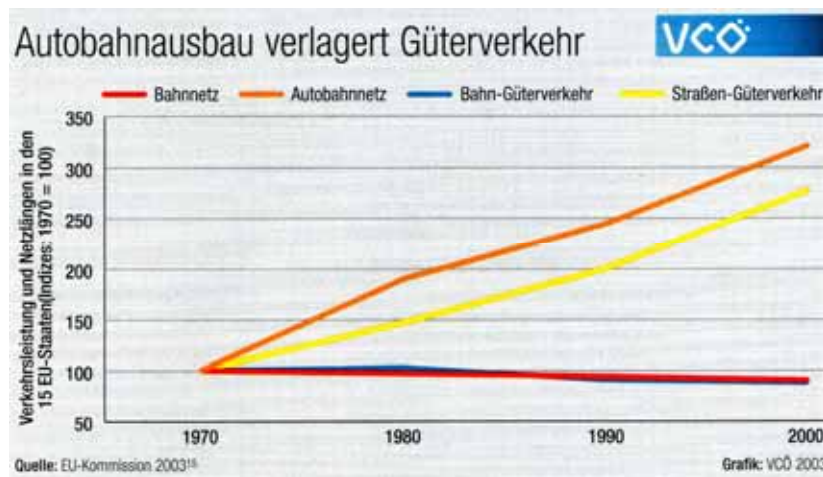
Durch die Aufgliederung und Verlagerung von Produktionsprozessen können Standortvorteile und Größenvorteile lukriert werden. Die Konzentration auf immer weniger Produktionsstandorte, an denen immer größere Mengen produziert werden, erweist sich so lange als rentabel, bis die Ausgaben der Unternehmen für den zusätzlichen Gütertransport größer sind als der Nutzen durch größere Produktionseinheiten.

Wann dieser Fall eintritt, hängt weitgehend von staatlichen Vorgaben ab:

- absolute und relative Höhe der Investitionen in die einzelnen Infrastrukturnetze
- wirtschaftlich optimaler Einsatz der Mittel für den Infrastrukturausbau
- Deckungsgrad der Infrastrukturkosten durch die Nutzenden
- Kostenwahrheit bezüglich externer Kosten des Verkehrs

Infrastrukturausbau bestimmt Wachstum des Verkehrs auf Straße und Schiene. Welche Leistungen und Preise Transportunternehmen auf Schiene und Straße anbieten können, richtet sich nach staatlichen Investitionsentscheidungen. Es besteht ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Ausbau von Schiene und Straße einerseits und der Entwicklung des Güterverkehrs auf Schiene und Straßen andererseits.³⁵

³⁵ Vgl. VCÖ, 2003, S. 20.

Abbildung 47: Korrelation von Infrastruktur und Verkehr in der EU³⁶

5.7.3 Economy of Scale im Verkehrswesen³⁷

Durch die Produktion in immer größeren Einheiten können die spezifischen Produktionskosten pro Einheit reduziert werden. Je größer die Stückzahl ist, umso kleiner können bis zu einem gewissen Wert die Preise werden (1). Dadurch kann man einen immer größeren Markt von einem zentralen Produktionsstandort bedienen.

Mit zunehmender Entfernung steigen die Transportkosten (2) und schränken damit die Konkurrenzfähigkeit des Betriebes ab einer bestimmten Entfernung ein. Bei den Gesamtkosten (3) ergibt sich ein Optimalbereich (4) bis zu welchem ein Betrieb konkurrenzfähig ist.

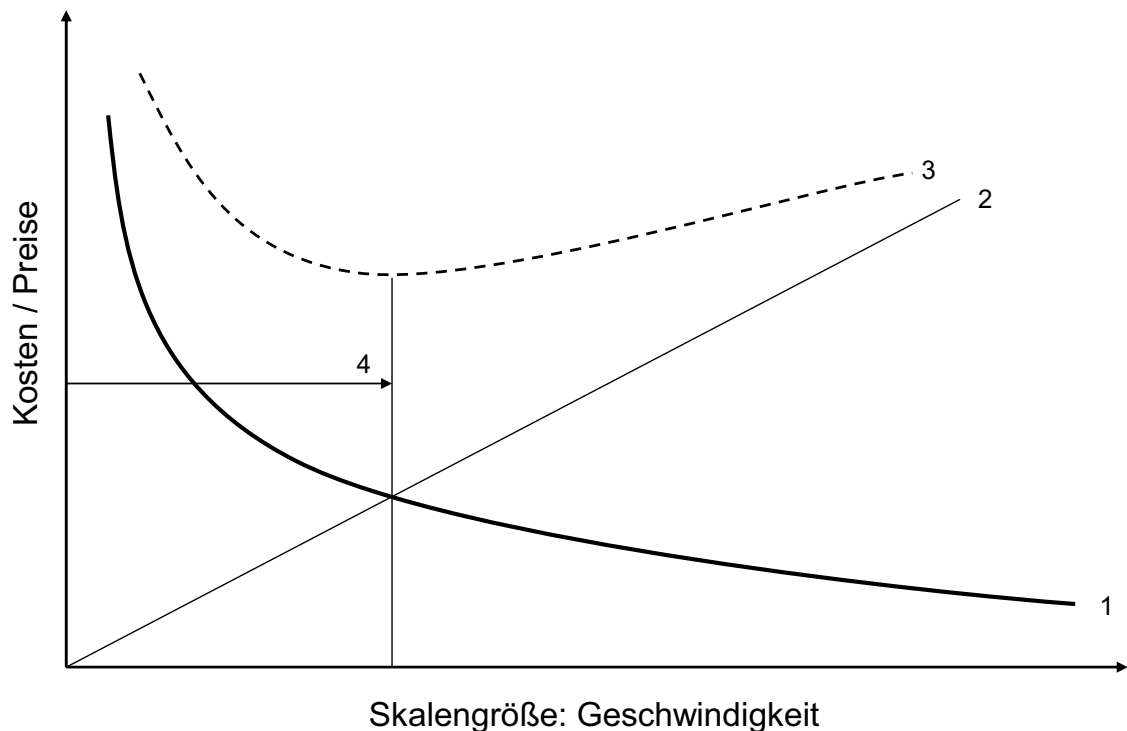


Abbildung 48: Economy of Scale und Transportkosten

³⁶ VCÖ, 2003, S. 20.

³⁷ Dies ist eine Zusammenfassung von Knoflacher, 2001; basierend auf Knoflacher, 1995.

Die Transportkosten (2) erhöhen den Innovationsdruck (1') und sorgen für einen fairen Wettbewerb. Aus diesem Wettbewerb entstand daher die Weiterentwicklung (4) der Wirtschaft und der Gesellschaft.

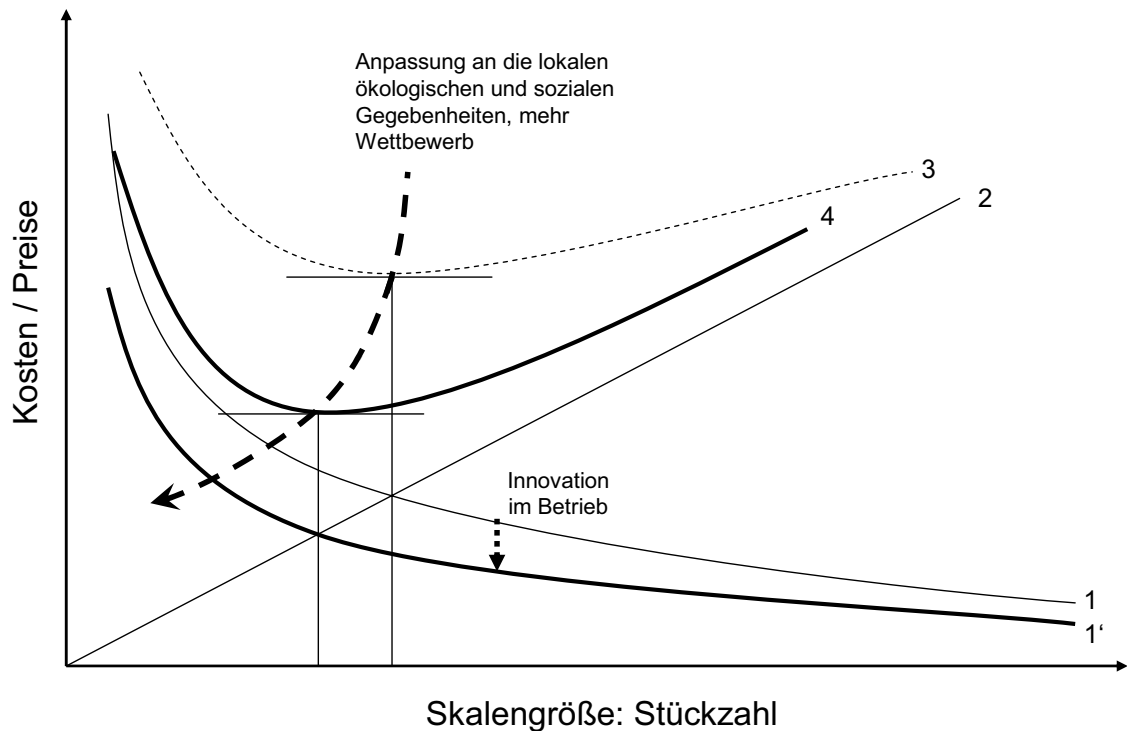


Abbildung 49: Transportkosten erhöhen den Innovationsdruck in den Unternehmen, infolgedessen gedeihen Vielfalt, fairer Wettbewerb und Nachhaltigkeit

Einfluss der Verkehrspolitik

Wenn durch politische Entscheidungen die Transportkosten künstlich niedrig gehalten werden (2'), d.h. von der Allgemeinheit getragen werden, erweitert sich das Optimum des Betriebs (3') und er vergrößert seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Konkurrenten. Es erfolgt eine Anpassung an die jeweils dominanten, relativ größeren Wirtschaftsstrukturen. Es nimmt weniger der Wettbewerb zwischen den Firmen zu, sondern vor allem der zwischen den Staaten.

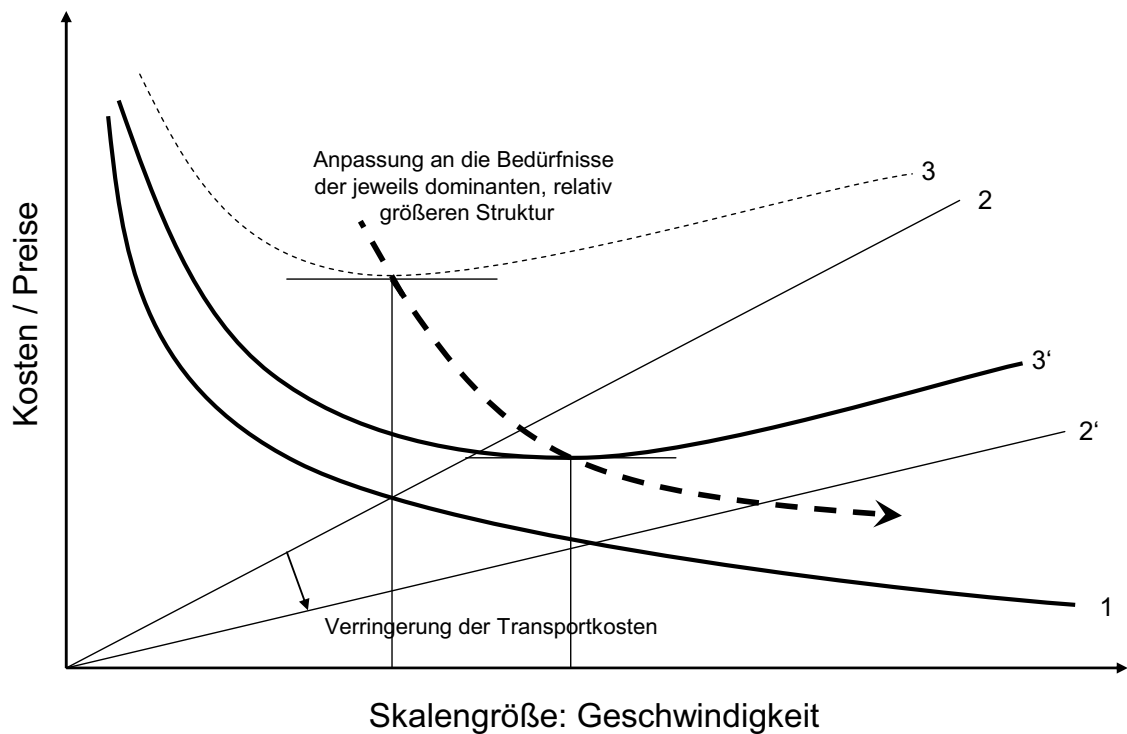


Abbildung 50: Niedrige Transportkosten steigern den Wettbewerb zwischen den Staaten, die Folgen sind Monopole, Fusionen, Verdrängungen

Es werden die Systeme A und B betrachtet.

Werden Systemgrenzen, etwa nationale Grenzen als Barrieren im Austausch von Waren, durchbrochen, können im System B aufgrund sozialer Unterschiede, Kinderarbeit, laxerer Umweltstandards, Steuerbefreiungen, etc. Waren und Dienstleistungen billiger produziert werden und sodann ohne Widerstände in das System A eindringen.

Derjenige Betrieb, der über entsprechende Produktionsmöglichkeiten in B verfügt, kann die dort erzeugten Produkte in A billiger auf den Markt bringen, die Kosten in A reduzieren und somit Konkurrenten in A vom Markt verdrängen. Voraussetzung dafür ist, dass der Einflussbereich bis nach B reicht.

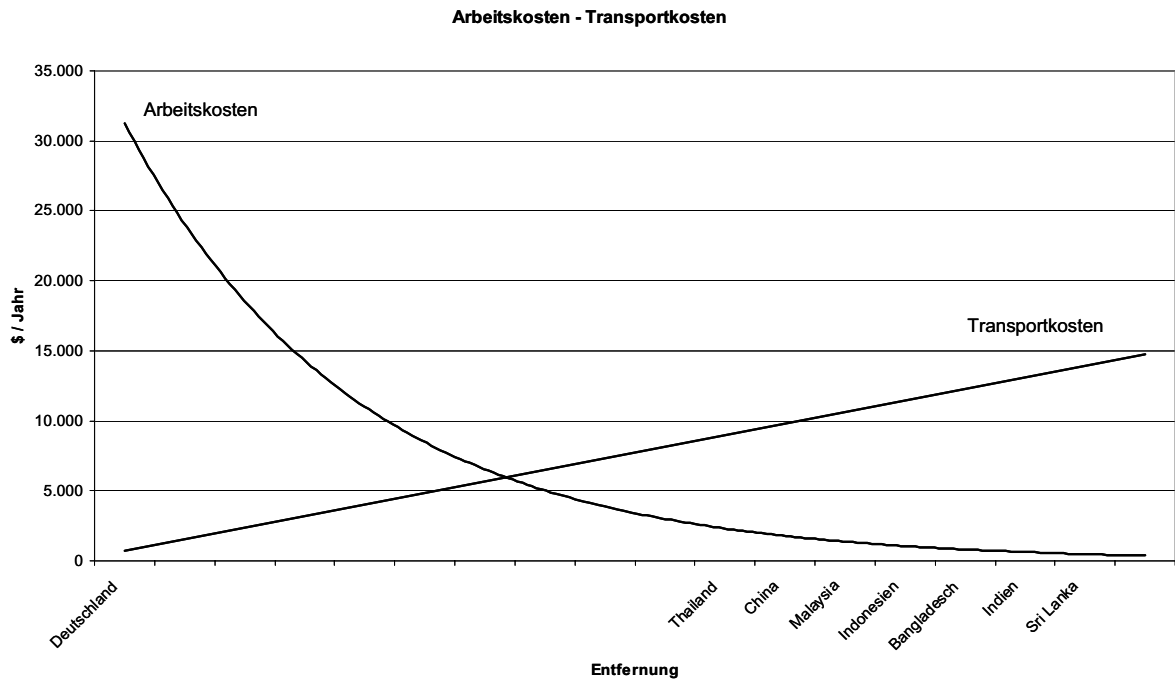


Abbildung 51: Arbeitskosten - Transportkosten³⁸

Je weiter man sich von den Industriestaaten (hier Europa) entfernt, desto stärker sinken die Arbeitskosten. Vergleiche dazu auch Abbildung 10: Arbeitskosten in der gewerblichen Wirtschaft (in Dollar pro Jahr). Entsprechend der Entfernung steigen gleichzeitig die Transportkosten.

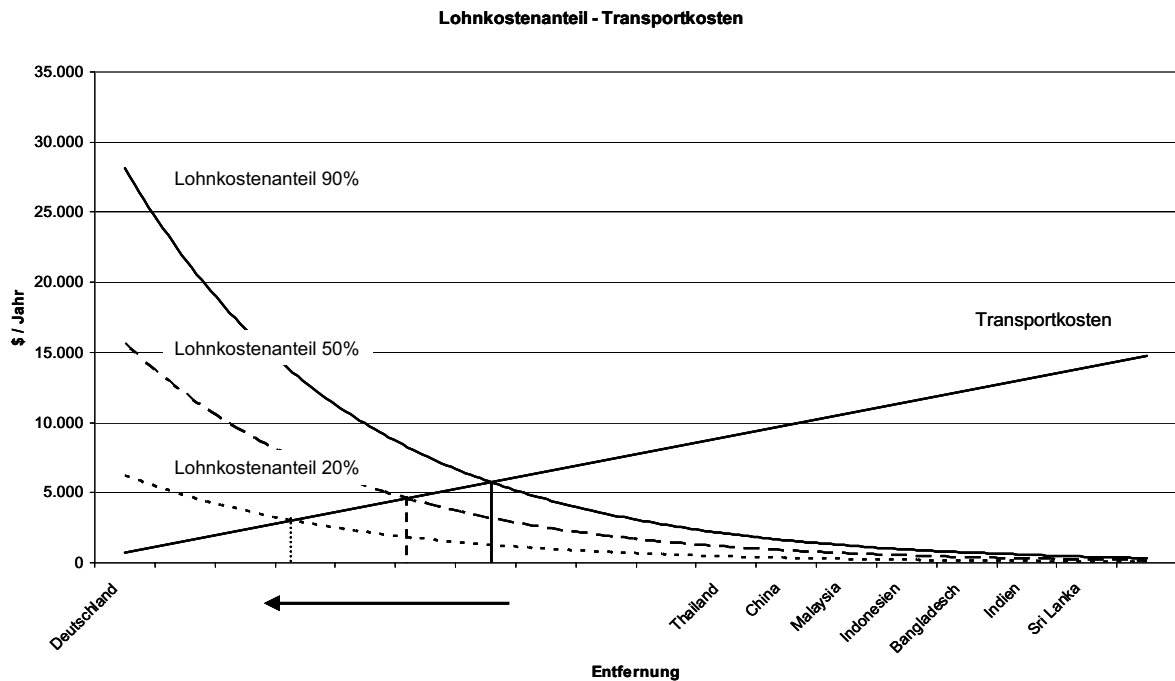


Abbildung 52: Lohnkostenanteil - Transportkosten³⁹

³⁸ Idee Knoflacher

Je geringer der Lohnkostenanteil am Gesamtpreis ist, desto mehr vermindert sich das Bedürfnis, die Produktherstellung, und somit die Arbeitsplätze, in Niedriglohnländer zu verlagern.

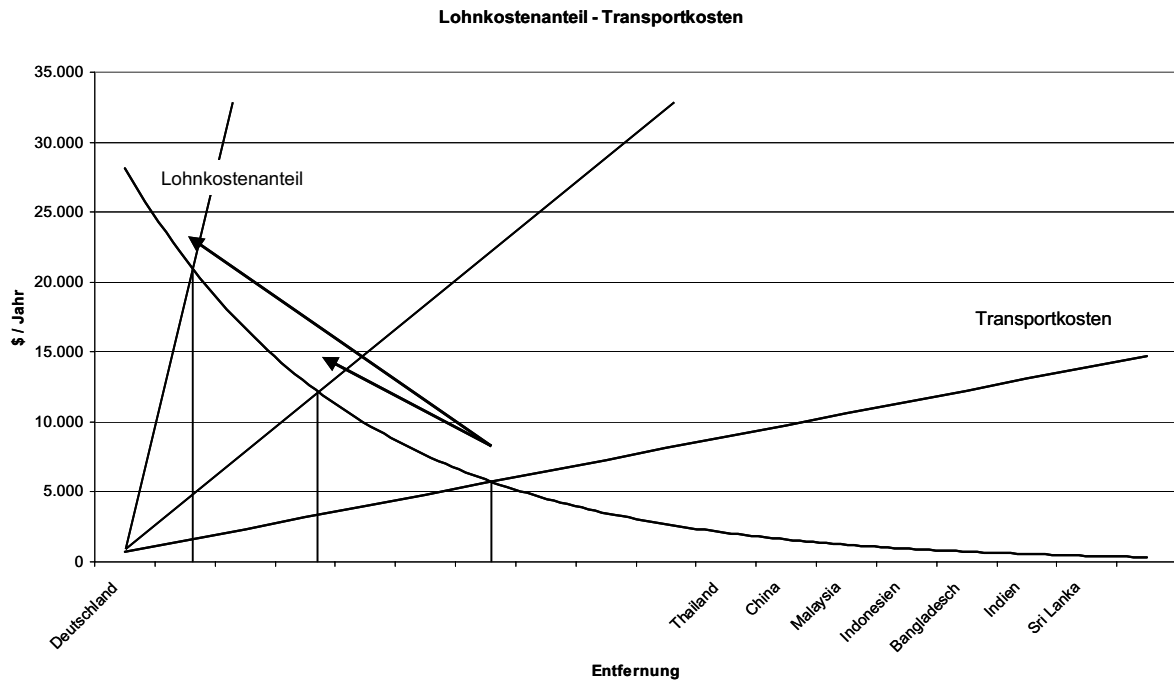


Abbildung 53: Erhöhung Transportkosten⁴⁰

Um welchen Faktor müssen die Transportkosten erhöht werden, damit sich das Preisoptimum, und damit auch die Arbeitsplätze, zurück nach Europa verlagern?

Causal Loop Diagramme

Mit dieser Methode können sehr gut komplexe Systemzusammenhänge dargestellt werden. Das Systemverhalten kann an zwei einfachen Causal Loop Diagrammen gezeigt werden.

+...gleichgerichtet

-...entgegengerichtet

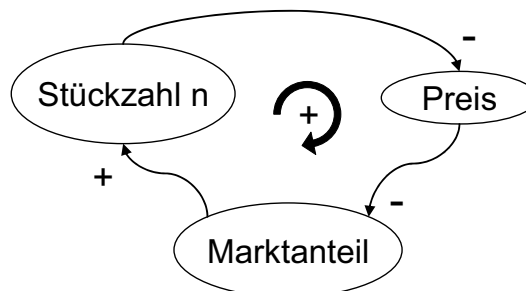


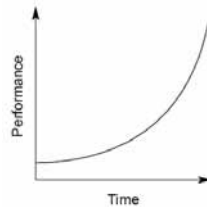
Abbildung 54: Wirtschaftssystem

³⁹ Idee Knoflacher

⁴⁰ Idee Knoflacher

Solange die Wirtschaft nach ihren Prinzipien walten kann (Abbildung 54: Wirtschaftssystem), ergibt sich ein positiver Regelkreis.

Positive oder verstärkende Regelkreise führen zu einem nicht nachhaltigen, exponentiellen Wachstum.



Exponentielles Wachstum

Wenn aber die Politik einschreitet und Kostenwahrheit im Verkehr einführt (Abbildung 55: Wirtschaftssystem mit Kostenwahrheit), bekommt dieses exponentielle Wachstum einen Dämpfer. Nachhaltiges Verhalten stellt sich aber nur dann ein, wenn entsprechend dem Weber-Fechner'schen Empfindungsgesetz (Abbildung 39: Zusammenhang von Empfindung und Intensität) die Intensität der negativen Reize, in dem Fall die Kosten, entsprechend groß ist.

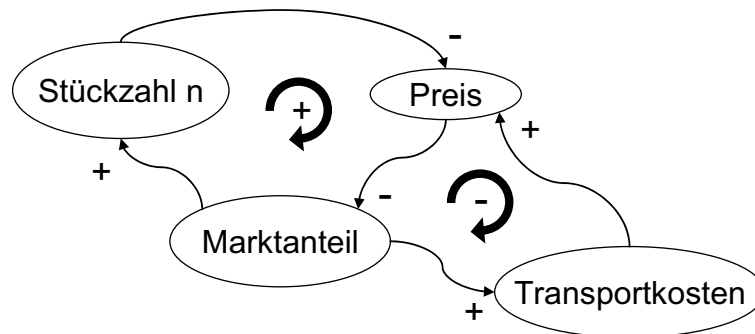


Abbildung 55: Wirtschaftssystem mit Kostenwahrheit

Transportkosten fallen nicht nur bei der Verteilung der Güter an, sondern auch bei der Zulieferung und bei der Entsorgung. Alle drei Bereiche werden heute nicht oder nur zu einem geringen Teil in die Produktionskosten inkludiert.

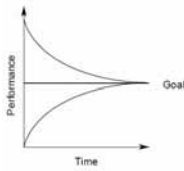
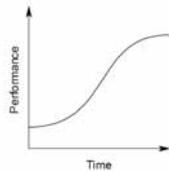
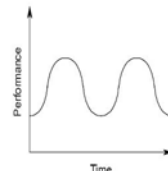
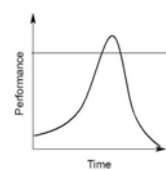
Ob nun ein System Stabilität, das heißt einen Zustand dynamischen Gleichgewichts erreichen kann, hängt von dem Vorhandensein stabilisierender Ursache-Wirkungszusammenhänge (negative Regelkreise) ab. Fehlen diese, so können Teile des Systems ungehindert wachsen, durch die Begrenztheit unserer physikalischen Umwelt führt dies aber zu einer so genannten „Überschreitung und Zusammenbruch“ (engl.: „Overshoot and Collapse“) des Systems.

Betrachtet man dynamische Systeme über die Zeit, das heißt, betrachtet man einen Indikator eines dynamischen Systems über die Zeit, so ist zu beobachten, dass dieser Indikator um einen Wert oszilliert. Dieses Verhalten wird in der Systemdynamik-Theorie als stabil angesehen, man spricht auch davon, dass dieses System sich im dynamischen Gleichgewicht befindet. Wird nun ein solches System durch äußere Umstände gestört, können sich folgende neue Systemzustände bilden:

Die Störung bewirkt eine Ablenkung des Systems, das heißt der betrachtete Indikator des Systems nimmt einen noch nie dagewesenen Wert ein, die negativen Feedbackloops

sind aber stark genug, diese einmalige Störung wieder auszugleichen. Je nach Stärke der Störung kann aber die Dauer bis zur Erreichung des normalen dynamischen Gleichgewichtszustandes unterschiedlich lang sein. Zusätzlich ist es möglich, daß sich das System auf ein quantitativ neues Niveau einpendelt.

Die Störung des Systems ist so groß, dass sie nicht von den Ursache-Wirkungszusammenhänge rückgängig gemacht werden kann. Die Folge einer solchen Störung ist ein Zerfallen des Systems (Overshoot and Collapse Behaviour).⁴¹

**Ziel suchend****S - Kurve****Oszillierend****Overshoot and
Collapse**

⁴¹ Vgl. Emberger, 1999

5.7.4 Auswirkung

Je größer das Unternehmen und je „freier“ der Markt ist, desto größer ist die Fähigkeit des Unternehmens, andere zu zwingen, ihre Kosten zu tragen und dadurch ihre Profite zu subventionieren. Einige nennen dies Diebstahl. Wirtschaftswissenschaftler nennen es die „economies of scale“.⁴²

Das heute übliche Wirtschaftssystem zerstört die Vielfalt der Lösungen und ersetzt diese durch die Einfalt der Massenproduktion. Es verhindert dadurch die Möglichkeiten zur Innovation, die latent vorhanden sind.

Durch die nicht in Rechnung gestellten Umweltkosten steigen die Stoffflüsse ebenso wie die Güterverkehrsmenge beständig an.

Durch die fehlende Berücksichtigung der echten Transportkosten wird weder im Transportsystem noch im Produktions- und Verteilungssystem eine höhere Effizienz angestrebt.

Das System selbst ist deregulierend, exponentielles Wachstum ist die Folge. Der gemeinsame Europäische Markt versucht, dieses Wachstum sogar noch zu beschleunigen.

Das bestehende System zerstört die Regionalisierung. Wahre Transportkosten fördern, ja erzwingen sie.

Die Transportkosten erweisen sich, bei adäquater Höhe, als entscheidender Faktor für Innovation, Kooperation und Selbstregulation. Damit steuern sie zu einem nachhaltigen Wirtschaftssystem bei.⁴³

Die Prinzipien der Marktwirtschaft gelten zwar für die Produktion der Güter, nicht aber für deren Verteilung. Das vorhandene Transportsystem verstößt sowohl gegen das Verursacherprinzip als auch gegen das Vorsorgeprinzip. Dabei machen die Konzerne riesige Gewinne und die anfallenden Kosten trägt der Bürger.

Durch die enge Wechselbeziehung zwischen Wirtschafts- und Verkehrssystem, legt das Verkehrssystem die Art und Struktur der Wirtschaft fest.

Die lokale Wirtschaft baut auf hohen Transportkosten, großen Transportwiderständen und hochwertiger Logistik auf. Die Geschwindigkeit im System ist daher sehr niedrig.

Die Transnationalen Konzerne und alle anderen internationalen Strukturen basieren auf niedrigen Transportkosten und Transportwiderständen. Je höher die Geschwindigkeit im System ist, desto mehr Einfluss kann der Konzern gewinnen und die Kosten auf die Gesellschaft abwälzen.⁴⁴

⁴² Vgl. Korten, 1995, S. 83.

⁴³ Vgl. Knoflacher, 1995, S. 107f.

⁴⁴ Vgl. Knoflacher, 2004

6 Schritte in die Zukunft

6.1 Böses Erwachen

Sobald zumindest große Wirtschaftsräume – wie etwa die USA, China, Indien, Russland oder die Europäische Union – die für sie gesicherte Erfahrung machen sollten, dass es aus Gründen ihrer jeweils eigenen Stabilität besser sein könnte, die Liberalisierung wieder zu reduzieren, wird mit entsprechend einschränkenden Initiativen zu rechnen sein.

Auch die WTO wird sehr schnell am Ende ihrer Möglichkeiten sein, wenn internationale Handelsverstöße massenhaft zunehmen.

Doch auch unabhängig von solchen Spekulationen wird die Globalisierung bald an ihre Grenzen stoßen.

6.1.1 Die völkerrechtliche Grenze

Das Völkerrecht kennt keine Hierarchie zwischen internationalen Verträgen.

Verletzungen des Völkerrechts in den Bereichen der internationalen Arbeitsabkommen und den internationalen Umweltverträgen laufen auf Konflikte mit dem WTO-Regime hinaus, die letztlich nur durch den Internationalen Gerichtshof geregelt werden können – und damit den übergreifenden Anspruch des WTO-Vertrags relativieren.

6.1.2 Die politiksoziologische Grenze

Sind wir durch die Fixierung liberaler Wirtschaftsfreiheiten endgültig im Walhalla der Globalisierer gelandet?

Es gibt keine dauerhaften legalisierten Strukturen, wenn diesen die Legitimation bei den Menschen abhanden kommt, weil die Resultate der wirtschaftsliberalen Weltordnung als unzumutbar empfunden werden.

Da die WTO-Verträge aber inzwischen sogar so detailliert geworden sind, dass sie die wirtschaftliche Ordnung der einzelnen Volkswirtschaften bis ins Detail hinein einem einheitlichen Rahmen unterstellen wollen, ist deren allgemeine Legitimationskrise geradewegs vorprogrammiert.

6.1.3 Die fossile Ressourcengrenze

Momentan mag es zwar so aussehen, als gebe es für die Konzentrationsprozesse transnationaler Konzerne kein Halten mehr. Bemühungen nationaler Kartellämter oder auch des EU-Wettbewerbskommissars erscheinen eher als eine vorläufige Haltelinie, die immer weiter und öfter überschritten wird.

Aber auch diese Entwicklung ist nicht unumkehrbar, weil es eine dritte Grenze der gegenwärtigen wirtschaftlichen Globalisierung gibt, die auch die grundlegendste ist.

Die heutige Weltwirtschaft operiert auf einer äußerst fragilen Ressourcenbasis. Die Fragilität ergibt sich daraus, dass es sich dabei überwiegend um fossile Ressourcen handelt.

Die Zukunftsfähigkeit der gegenwärtigen fossilen Weltwirtschaft wird hier eindeutig demonstriert:

- Diese Ressourcen sind endlich.
- Bei der Nutzung und Produktion entstehen Umweltschäden, die längst zu einer ökologischen Weltkrise geführt haben.

- Die fossilen Ressourcenreserven sind nur an relativ wenigen Plätzen der Welt zu finden.¹

6.2 Visionen

6.2.1 Weg zur Lokalisierung

Zuerst müssen die passive Akzeptanz und die Unvermeidlichkeit der Globalisierung aus den Köpfen der Menschen verschwinden. Dann erst kann über Maßnahmen zu einer nachhaltigen lokalen Wirtschaft nachgedacht werden.

Zunächst muss auf der Ebene lokaler Ländergruppierungen, vor allem in Europa und Nordamerika, ein drastischer, radikaler Wandel herbeigeführt werden.

- *Lokalisierung der Produktion und Kontrolle der transnationalen Konzerne*
Die Industrie soll durch das Motto „Verkaufe, wo du dich ansiedelst“ lokalisiert werden.
- *Lokalisierung des Geldes*
Erforderlich ist eine erneute Verankerung des Geldes, damit es vorwiegend an seinem Ursprungsort bleibt, um den Wiederaufbau diversifizierter und nachhaltiger lokaler Wirtschaftssysteme zu finanzieren.
- *Eine lokale Wettbewerbspolitik*
Eine solche Wettbewerbspolitik wird dafür sorgen, dass qualitativ hochwertige Güter und Dienstleistungen auf einem gerechteren Markt angeboten werden.
- *Lokale Steuern*
Die Kosten für den Übergang zur Lokalisierung und die Verbesserung der Umwelt werden hauptsächlich durch eine allmählich steigende Besteuerung des Ressourcenverbrauchs gedeckt.
- *Demokratischer Lokalismus*
Ein diversifiziertes lokales Wirtschaftssystem erfordert die ständige demokratische Mitwirkung an der Produktion einer maximalen Bandbreite von Gütern und Dienstleistungen in möglichst großer Nähe zum Verbraucher.
- *Lokalisierung von Handel und Hilfsprogrammen*
Die heute bestehenden Regeln sollen grundsätzlich revidiert werden, damit aus dem Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (GATT) ein Allgemeines Abkommen für nachhaltigen Handel (GAST, General Agreement on Sustainable Trade) wird, das von einer demokratischen Weltlokalisierungsorganisation (WLO) umgesetzt wird.²

6.2.2 Voraussetzung der Lokalisierung

Familie, Gemeinde

Die Großfamilie war bis vor kurzem stets die Grundeinheit des gesellschaftlichen Lebens. Sie umfasste auch Personen, die zum Haushalt gehörten, aber nicht blutsverwandt waren. Dies ist ein fundamentaler Unterschied zu der verstümmelten Kernfamilie, die heute die Regel ist. Zudem war die Großfamilie der Vergangenheit ein integraler Bestandteil der Gemeinschaft.

Auch die Gemeinde ist eine natürliche Einheit der sozialen Organisation. Die meisten wichtigen sozialen und wirtschaftlichen Funktionen können nur auf Haushalts- und

¹ Vgl. Scheer, 2002, S. 473 - 477

² Vgl. Hines and Lang, 2002, S. 465ff.

Gemeindeebene effektiv wahrgenommen werden. Voraussetzung dafür waren ein ausreichender Zusammenhalt, eine entsprechende Weltanschauung und der Besitz der notwendigen Ressourcen.

Gemeinde und Demokratie

Wenn Demokratie „Regierung durch das Volk für das Volk“ sein soll, dann müssen die Bürger selbst an den alltäglichen Regierungsgeschäften beteiligt sein. Dies ist selbstverständlich nicht auf nationaler und schon gar nicht auf globaler Ebene, sondern nur auf lokaler Ebene möglich, wo man einander kennt, einander regelmäßig begegnet und sich derselben Gemeinschaft zugehörig fühlt.

Echte Demokratie, als Regierung durch ein lockeres Bündnis fast gänzlich selbstbestimmter Gemeinden, ist nur möglich, wenn die Wirtschaft ebenso dezentral strukturiert ist. Politische Lokalisierung erfordert wirtschaftliche Lokalisierung.

Wirtschaftliche Unabhängigkeit

Relative wirtschaftliche Unabhängigkeit ist eine weitere Voraussetzung wahrer Demokratie.

Traditionelle Gemeinschaften sind sehr gut in der Lage auf nachhaltige Weise von ihrem Ökosystem zu leben. Selbst die Weltbank, welche die Modernisierung der Landwirtschaft in den Entwicklungsländern stark vorantreibt, gab in einem ihrer Berichte zu, dass Kleinbauern in Afrika „ihre Ressourcen – Boden, Kapital, Düngemittel und Wasser – hervorragend verwalten.“ Warum dann trotzdem die Landwirtschaft modernisiert wird und die Bauern in Slums landen, liegt einfach darin, dass „bäuerliche Subsistenzwirtschaft mit der Entwicklung des Marktes unvereinbar ist“.³



Abbildung 56: Thanks to Adbusters Media Foundation

³ Vgl. Goldsmith, 2002, S. 490ff.

6.2.3 Richtungswechsel zu lokaler Interdependenz

Wie soll man der ökosozialen Krise, die durch die Globalisierung verursacht worden ist, anders als auf globaler Ebene entgegen? Multilaterale Verträge alleine würden noch keine Gesundung von Wirtschaftssystemen und Gemeinschaften herbeiführen. Langfristige Lösungen für die sozialen und ökologischen Probleme von heute erfordern eine große Bandbreite kleiner, lokaler Initiativen, die so vielfältig sind wie die Kultur und das Umfeld, in dem sie wirken.

Ein Trend zur Lokalisierung soll nicht die absolute Autarkie von Dörfern bedeuten, sondern vielmehr unnötige Transporte verhindern und zugleich Veränderungen fördern, die eine Volkswirtschaft sowohl auf nationaler als auch auf regionaler Ebene stärkt und diversifiziert.

Die Politik auf nationaler und internationaler Ebene muss sich aber ändern, um der nachhaltigen Entwicklung auf lokaler Ebene eine Chance zu geben. Diese Änderungen werden natürlich auf Widerstand stoßen, doch die Schritte zur Lokalisierung werden effektiv weniger kosten, als wir jetzt für die Globalisierung ausgeben.

Subventionen

Folgende Beispiele zeigen, welche Art von Subventionen nur groß strukturierten Unternehmen zu Gute kommt:

Subvention der verkehrlichen Infrastruktur und der Großanlagen von Energieversorgern, Förderungen direkt und indirekt durch Forschung in der Landwirtschaft, Subvention der Medien und Subvention des Gesundheitswesens in Form von zentralisierten Krankenhäusern.

Staatliche Vorschriften für Konzerne

Nachstehende Beispiele zeigen, welche Vorschriften negative Auswirkungen auf die Lokalisierung haben:

Freier Kapitalfluss, Freihandelspolitik, Steuergesetze, Kreditpolitik der Banken, Regulierung der Massenproduktion und baurechtliche Trennung von Wohn-, Geschäfts- und Industriegebieten.

Initiativen von unten

Wirtschaftliche Lokalisierung bedeutet Anpassung an kulturelle und biologische Vielfalt. Daher gibt es auch kein einheitliches Rezept, das auf alle Orte passen würde. Die Möglichkeiten für lokale Basisarbeit sind so vielfältig wie die Orte, an denen sie stattfinden kann. Der folgende Überblick ist keineswegs erschöpfend, führt jedoch die Bandbreite der Möglichkeiten vor Augen:

- *Banken und Kreditfonds auf Gemeindeebene*
Damit mehr Kapital für Einwohner und lokale Unternehmen verfügbar wird und damit die Investitionen in die Gemeinde steigen.
- *Schaffung von Local Exchange and Trading Systems (LETS)*
Neben dem offensichtlichen Effekt, dass das Geld nicht aus der lokalen Wirtschaft abfließt, haben die LETS noch einen psychologischen Vorteil. Eine große Zahl von Leuten, die zuvor „arbeitslos“ und daher „wertlos“ waren, wird nun für ihre Fähigkeiten und ihr Wissen geschätzt.
- *Kampagnen zum Kauf lokaler Produkte*
Diese Kampagnen verhindern nicht nur, dass Geld aus der lokalen Wirtschaft abfließt, sondern informieren die Bevölkerung auch über die verdeckten Kosten der Globalisierung.

- *Schaffung von Leihstellen für Werkzeuge und landwirtschaftliche Maschinen*
Damit bleibt dem Einzelnen mehr Geld über, das er in die lokale Wirtschaft stecken kann und gleichzeitig entsteht ein Gefühl nachbarschaftlicher Zusammenarbeit, das so wichtig für die Bildung von Gemeinschaften ist.
- *Gemeinschaftsgestützte Landwirtschaft (Community Supported Agriculture, CSA)*
Hier verbinden sich die Verbraucher direkt mit den Landwirten aus der Umgebung um einerseits die Bauern finanziell zu unterstützen und andererseits günstig frische Lebensmittel zu bekommen.
- *Bauernmärkte*
Durch die direkte Verbindung zwischen Bauern und städtischem Verbraucher wirken sie sich sowohl auf das lokale Wirtschaftssystem als auch auf die Umwelt positiv aus.
- *Ökodörfer*
Ganze Ortschaften entstehen mit dem Ziel, dem steigenden Müllaufkommen, der Luftverschmutzung, der Konkurrenz und der Gewalt des heutigen Lebens zu entinnen. Viele verwenden erneuerbare Energien und entwickeln kooperative lokale Wirtschaftssysteme. Gemeinden aus der ganzen Welt sind im Global Ecovillage Network miteinander verbunden.
- *Umdenken im Bildungsbereich*
Moderne Bildung bedeutet heute, Kinder überall in der Welt nach dem gleichen Lehrplan für die zentrale Weltwirtschaft auszubilden.
Die Förderung eines regional und lokal angepassten Schulunterrichts wäre ein zentraler Beitrag zu einer Wiederbelebung lokaler Wirtschaftssysteme. Natürlich wäre Wissen über andere Kulturen ein wichtiger Bestandteil des Bildungsprozesses.⁴

6.2.4 Die nachhaltige Gemeinschaft und nachhaltige Wirtschaft

- Vor jeder angekündigten Änderung oder Innovation sollte man sich fragen, wie sich diese auf die Gemeinschaft auswirkt und wie der gemeinsame Wohlstand beeinflusst wird.
- Immer die Natur – das Land, das Wasser, die Luft, die einheimischen Geschöpfe – in die Gemeinschaft einbeziehen.
- Immer überlegen, wie lokaler Bedarf von regionalen Quellen gestillt werden kann, einschließlich der gegenseitigen nachbarlichen Hilfe.
- Den regionalen Bedarf immer zuerst decken, dann erst an das Exportieren von Produkten denken – zuerst die nahe gelegenen Städte versorgen, dann andere.
- Das endgültige Versagen der industriellen Doktrin – wie das Einsparen von Arbeitskräften, erkennen, wenn diese auf schlecht bezahlte Arbeit, Arbeitslosigkeit oder jede Art von Verunreinigung oder Verschmutzung hinausläuft.
- Die Entwicklung einer Industrie, die regionale Produkte aufwertet, ist anzustreben, damit sichergestellt wird, dass die Gemeinschaft nicht bloß eine weitere Kolonie der nationalen oder globalen Wirtschaft wird.
- Kleinräumige Industrien und Geschäfte entwickeln, um die regionale Land- und/oder Waldwirtschaft zu unterstützen.
- Soviel wie nur möglich von der notwendigen Energie für die Gemeinschaft selbst

⁴ Vgl. Norberg-Hodge, 2002, S. 443f., 450 -460.

herstellen.

- Erträge (in welcher Form auch immer) innerhalb der Gemeinschaft steigern, bevor sie ausgezahlt werden.
- Das Geld, das in die regionale Wirtschaft eingezahlt wird, möglichst lange innerhalb der Gemeinschaft kreisen lassen, um Ausgaben außerhalb der Gemeinschaft zu verringern.
- Die Gemeinschaft so ausbilden, dass sie in sich selbst investiert, indem sie ihr Gemeingut pflegt, sich selbst sauber hält, ohne andere zu beschmutzen, sich um ihre Alten kümmert und die Kinder ausbildet.
- Die Alten und die Jungen kümmern sich umeinander. Die Jungen müssen von den Alten lernen, nicht unbedingt und nicht nur in der Schule. Es darf keine Kinderfürsorge und keine Altersheime geben. Die Gesellschaft lernt sich kennen und erinnert sich durch die Verbindung von jung und alt.
- Versteckte und ausgelagerte Kosten werden aufgezeigt und integriert.
- Die Einführung von lokaler Währung, gemeinschaftlich finanzierten Darlehensprogrammen, Tauschbörsen und Ähnlichen wird in Erwägung gezogen.
- Der ökonomische Wert von nachbarschaftlichen Leistungen wird wieder wahrgenommen.
Zurzeit werden die Lebenskosten dadurch drastisch erhöht, dass es die „Nachbarschaft“ nicht mehr gibt, und jeder selber mit seinen eigenen Katastrophen fertig werden muss.
- Eine nachhaltige regionale Wirtschaft ist von Konsumenten abhängig, die regionale Produkte bevorzugen. Daher wird diese Wirtschaft immer kooperieren statt konkurrieren.⁵

⁵ Vgl. Berry, 1996, S. 413f.

7 Schlussbemerkung

Die Richtung, welche die Globalisierung momentan eingeschlagen hat, ist nicht zielführend.

Die frommen Ziele, durch die Globalisierung zum Beispiel den Hunger der Welt zu stillen, wurden, in Anbetracht der Situation der dritten Welt, nicht nur nicht erreicht, die Globalisierung hat den Hunger sogar noch verschärft.

Dass die Fettleibigkeit als „global epidemic“ angesehen wird, ist bezeichnend für die Globalisierung der Welt.

7.1.1 Weltwirtschaft

Die globale Wirtschaft ist in den Händen von einigen Wenigen. Diese Mächtigen interessieren sich nicht für den Zustand der Welt, der Staaten oder der Bevölkerung. Ihr größtes Interesse liegt darin, mehr Geld auf ihren Konten in der Schweiz, den Cayman Islands und anderen Steueroasen anzuhäufen. Kriege und andere Katastrophen kommen ihnen dabei nur gelegen, denn nichts lässt eine kränkelnde Wirtschaft mehr florieren als der Krieg.

Um die Wirtschaft ihren Interessen anzupassen, entscheiden sie in Ausschüssen, die für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind, wie diese auszusehen hat. Im *Kapitel 2: Wirtschaftliche Rahmenbedingungen* wird gezeigt, wie aus hohen Idealen eine Weltwirtschaft entstehen konnte, die die Reichen noch reicher macht und den Großteil der Bevölkerung „vor die Hunde“ gehen lässt. Was kümmert sie die Umwelt, sie wird solange es geht ausgebeutet, um dann die „tote Erde“ der verarmten Bevölkerung zu überlassen.

Immer öfter kommt einem folgender Spruch der Hopi-Indianer in den Sinn:

Erst wenn der letzte Baum gerodet, der letzte Fisch gefangen, der letzte Fluss vergiftet ist, werdet ihr feststellen, dass man Geld nicht essen kann.

7.1.2 Transnationale Konzerne

Da in einem System bestimmte Strukturen bestimmte Verhaltensweisen hervorbringen, wundert es nicht, dass sich bei vorherrschenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen übergroße allmächtige Konzerne daran machen die Welt zu beherrschen.

Wie aus gottesfürchtigen Menschen aus Fleisch und Blut kaltblütige berechnende Wesen werden, die das Wort Ethik nur als Schimpfwort kennen, wird im *Kapitel 3: Transnationale Konzerne* geklärt. Dass solche leitenden Angestellten nichts für Nachhaltigkeit, Frieden oder Menschenrechte übrig haben, wenn darunter der Aktienkurs leidet, ist aus deren Sicht leicht verständlich.

Das „Geschäft“ mit der „Angst“ und dem „Glauben“ blüht heute wie im Mittelalter. Nur wurden heute die Religionen von den transnationalen Konzernen abgelöst, die natürlich auch den Beitrag der armen Sünder einstreifen.

7.1.3 Klein- und Mittelbetriebe

Die Wirtschaftskraft in einem System ist immer konstant. Das heißt, dass der rasante Anstieg der Zahl von transnationalen Konzernen mit einer enormen Reduktion der Zahl der Bauern, Klein- und Mittelbetriebe auf der ganzen Welt einhergeht; und damit mit einem unermesslichen Verlust an Individualität, Vielfalt und Wissen.

Dies wird anhand von Beispielen in Österreich und Deutschland in *Kapitel 4: Klein- und Mittelbetriebe* dokumentiert.

7.1.4 Verkehr

Dass die Wirtschaft nicht ohne Verkehr auskommt, auf den Verkehr angewiesen ist, ja der Verkehr sogar Motor der Wirtschaft ist, glaubt man im Allgemeinen zu wissen. Bei der Frage, wo das „Monstrum Verkehr“ herkommt, spalten sich allerdings schon die Geister.

Und wofür der Verkehr verantwortlich ist, wollen nur mehr die Betroffenen hören.

Im *Kapitel 5: Auswirkungen auf den Verkehr* wird gezeigt, wie Wirtschaft und Verkehr interagieren, wie das heutige Wirtschaftssystem entstehen konnte und immer noch so eine unglaubliche Macht ausüben kann. Es wird dargestellt, wie verfehlt die Politik der Europäischen Union ist, im speziellen die Verkehrspolitik der EU und Österreich. Der „Haken“ an dynamischen Systemen ist, dass man sie nicht „einfach“ erfassen kann. Dass das Verkehrs- und Wirtschaftssystem ein solches ist, ist nach eingehender Betrachtung einleuchtend. Wie es sich auswirkt, schon weniger.

Fest steht, dass nationale Regierungen die Steuergelder ihrer Bürger für verkehrsgebundene Infrastrukturbauten „beim Fenster hinauswerfen“. Diese Infrastruktur wird nämlich von supranationalen Konzernen dazu verwendet, die Wirtschaft der Nationalstaaten zu zerstören, um selbst mehr Umsatz zu machen und damit ihren Aktionären eine bessere Dividende zu bieten.

Die Auswirkungen dieses Treibens auf die lokale Wirtschaft werden schön langsam am Sterben der „Kleinen“, an der stetig steigenden Zahl der Arbeitslosen, am Kaufkraftrückgang der Bevölkerung, Rückgang der Sozialleistungen und vielem mehr sichtbar. Wenn der Bürger kein Geld mehr hat, wirkt sich das natürlich auf das Budget des Staates aus. Die Schreie nach „Nulldefiziten“ werden immer leiser. Dass dieser Teufelskreis nicht zum Wohl der Bürger enden kann, ist absehbar.

7.1.5 Schritte zur Umkehr

Eine Menge Menschen haben sich Gedanken darüber gemacht, wie man diese Situation umkehren kann. Lösungsvorschläge sind in *Kapitel 6: Schritte in die Zukunft* angeführt. Diese Vorschläge laufen hauptsächlich darauf hinaus, dass der Bürger selber die Initiative ergreifen muss. Diese Einsicht kommt daher, dass die nationalen Regierungen machtlos gegenüber den weltweit agierenden Konzernen sind. Wie wirksam diese Initiativen sind, wird sich weisen. Zu befürchten ist, dass sie zwar auf lokaler Ebene einige Impulse setzen, vielleicht auch noch regionale, aber nicht national und sicher nicht global.

Die Mehrheit der auf Systemdynamik basierenden Computermodelle der Welt skizzieren für die Menschheit dramatische Einschnitte, wenn nicht sofort drastische Maßnahmen gesetzt werden, die zu einer Trendumkehr führen. Der Zeitpunkt, um mit sanften Maßnahmen den Richtungswechsel zu schaffen, ist schon seit Jahrzehnten überschritten.

7.1.6 Verkehrsplanung

Die angeführten Ansätze zielen alle auf die oberen jüngeren Schichten der Evolution (nach Rupert Riedel) ab. Die mächtigen unteren Evolutionsschichten bleiben völlig unberücksichtigt.

Und genau dort setzt die menschenorientierte Verkehrsplanung an.

Die Weltwirtschaft trachtet nur danach, den Mächtigen der Wirtschaft mehr Umsätze zu bescheren.

Die Konzerne sind zu einflussreich, um ihnen nationalpolitisch entgegenwirken zu können.

Regional- und Lokalpolitik versuchen lediglich entweder den Bau oder die Verhinderung

von Einkaufszentren als wirtschaftlichen Erfolg zu verbuchen und betreibt hauptsächlich mit Prestigeobjekten, meistens sinnlosen Umfahrungsstraßen, Wahlkampf.

Der mündige Bürger scheint machtlos zu sein.

Billige Verkehrssysteme sind der Motor der Wirtschaft. Die Wirtschaft ist abhängig von geringen bis gar keinen Kosten für den Transport.

Die einzige Stelle, wo Konzerne und die ganze Wirtschaft verwundbar sind, sind die Kosten. Nur über die Dividende kann den CEOs der Welt klargemacht werden, wie in Zukunft die Wirtschaft auszusehen hat.

Dazu benötigt es mutige Politiker, die über den Tellerrand der Legislaturperiode hinausschauen und die richtigen Gesetze, wenn auch unpopulär in der Wirtschaft, durchsetzen. Darüber hinaus ist wieder eine Demokratie gefragt, in der die Bürger aktiv mitbestimmen können. Dies erfordert vor allem intakte Familien, Gemeinden und Regionen in denen wieder Menschen zählen und nicht Produkte.

Kommt Hilfe von der EU?

Was kann man von einer Gemeinschaft erwarten, welche die Freiheit des Verkehrs als Grundprinzip festgesetzt hat und die Wirtschaft als oberstes Gut verherrlicht. Natürlich trachtet diese danach, den Verkehr so billig wie nur möglich abwickeln zu können.

Die Auswirkungen des Verkehrs scheinen nur ein lästiges Nebenprodukt zu sein, wenn man das Theater um die Wegekostenrichtlinie betrachtet. Die Frage sollte nicht lauten, ob eine Maut kommt, welche Art von Maut kommt und ob diese von Brüssel abgesegnet wird, sondern welche Kosten verursacht der Verkehr und wer der Verursacher ist. Nach diesem „Verursacherprinzip“, das nicht nur gerecht sondern auch ein Leitgedanke der Wirtschaft ist, zahlt dann jeder für den durch ihn entstandenen Schaden.

7.1.7 Ansatzpunkte

- Die UNO an Stelle der WTO als mächtigste unabhängige Organisation etablieren.
- Freihandelszonen wie EU, NAFTA & Co. abschaffen.
Keinesfalls soll die Idee eines vereinten Europas zunichte gemacht werden.
Dieses Europa sollte nur auf den richtigen Fundamenten aufgebaut werden.
- Nationalstaaten müssen wieder ihre Souveränität wahrnehmen.
- Verkehrspolitik für den Menschen heute und vor allem morgen betreiben und dementsprechende Strukturen schaffen.
- Lokalisierung der Politik, der Wirtschaft und der Menschen.
- Jeder Bürger muss sich entsprechend dem Nachhaltigkeitsprinzip seiner Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen bewusst werden und dementsprechend handeln.



Abbildung 57: Thanks to Adbusters Media Foundation

Zivilisation im wahren Sinne des Wortes besteht nicht in der Vervielfachung der Bedürfnisse, sondern in der freiwilligen und wohlüberlegten Einschränkung der Wünsche.

Mahatma Gandhi

8 Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------------|---|
| BIP | Bruttoinlandsprodukt |
| BSP | Bruttonationaleinkommen (früher Bruttosozialprodukt) |
| EU | Europäische Union (früher EG – Europäische Gemeinschaft) |
| GATS | General Agreement on Trade in Services (= Dienstleistungsabkommen) |
| GATT | General Agreement on Tariffs and Trade (= Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen) |
| IBRD | International Bank for Reconstruction and Development (= Internationale Bank für Wiederaufbau und Entwicklung; auch Weltbank) |
| ITO | International Trade Organisation (= Internationale Handelsorganisation) |
| IWF | Internationale Währungsfonds |
| KMU | Kleine und mittlere Unternehmen |
| KöSt | Körperschaftsteuer |
| LEH | Lebensmitteleinzelhandel |
| LETS | Local Exchange and Trading Systems (= Lokale Währung) |
| OECD | Organisation for Economic Co-Operation and Development |
| TEN | Transeuropäische Netze |
| TNC | Transnational Corporation (= Transnationaler Konzern) |
| TRIPS | Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights (= Abkommen über handelsbezogene geistige Eigentumsrechte) |
| UNCTAD | United Nations Conference on Trade and Development (=Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung) |
| UNDP | United Nations Development Programme (= Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen) |
| UNO | United Nations Organisation (= Vereinte Nationen) |
| WTO | World Trade Organisation (= Welthandelsorganisation) |

9 Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|-----|
| Abbildung 1: Welthandel 2000..... | 24 |
| Abbildung 2: Causal Loop Diagramm - Allgemein | 25 |
| Abbildung 3: Virtuelle und reale Ökonomie | 26 |
| Abbildung 4: Die größten Freihandelszonen der Welt..... | 27 |
| Abbildung 5: Die großen Wirtschaftsmächte nach ihrem BSP | 31 |
| Abbildung 6: Anamorphotische Darstellung des BSP..... | 31 |
| Abbildung 7: Causal Loop Diagramm – WTO..... | 38 |
| Abbildung 8: Causal Loop Diagramm – GATS | 41 |
| Abbildung 9: Die Verteilung der 100 größten TNC (2000)..... | 45 |
| Abbildung 10: Arbeitskosten in der gewerblichen Wirtschaft (in Dollar pro Jahr)..... | 51 |
| Abbildung 11: Konzentration des Reichtums (2001) | 55 |
| Abbildung 12: Anzahl der Medien in den USA..... | 56 |
| Abbildung 13: Anzahl der Fernsehgeräte | 56 |
| Abbildung 14: Causal Loop Diagramm – Werbung | 57 |
| Abbildung 15: Causal Loop Diagramm – Verhalten der Konzerne | 60 |
| Abbildung 16: Wal Mart Kaufhäuser weltweit | 65 |
| Abbildung 17: Umsatz von Wal Mart | 65 |
| Abbildung 18: IKEA Filialen | 66 |
| Abbildung 19: IKEA Umsatz | 66 |
| Abbildung 20: McDonalds Restaurants | 67 |
| Abbildung 21: McDonalds Umsatz..... | 67 |
| Abbildung 22: Lebensmitteleinzelhandel exkl. Hofer/Lidl – Anzahl/Umsatz | 72 |
| Abbildung 23: Entwicklung der Marktanteile der Betriebstypen im Einzelhandel (Deutschland) | 74 |
| Abbildung 24: Tante Emma auf der Höhe der Zeit | 74 |
| Abbildung 25: Einzugsgebiet Metro | 75 |
| Abbildung 26: Einzugsgebiet SCS..... | 76 |
| Abbildung 27: Einzugsgebiet Naturns..... | 77 |
| Abbildung 28: Einzugsgebiet Vergleich | 77 |
| Abbildung 29: Verhältnis der Einzugsgebiete | 78 |
| Abbildung 30: Frisches Obst und Gemüse | 79 |
| Abbildung 31: Einfluss von Verkehrssystemen..... | 80 |
| Abbildung 32: TEN Straßennetz 1996 | 87 |
| Abbildung 33: TEN Straßennetz 2015 | 88 |
| Abbildung 34: TEN Schienennetz 1996 | 89 |
| Abbildung 35: TEN Schienennetz 2015..... | 90 |
| Abbildung 36: Hauptkorridore | 92 |
| Abbildung 37: Die vier Kausalitäten eines Systems | 94 |
| Abbildung 38: Reisehäufigkeit x Reiseweite = konst. | 96 |
| Abbildung 39: Zusammenhang von Empfindung und Intensität | 97 |
| Abbildung 40: Akzeptanz | 97 |
| Abbildung 41: Die Ursache der Probleme | 99 |
| Abbildung 42: Länge der Autobahnen und Bahnstrecken (EU-15)..... | 101 |
| Abbildung 43: Modal Split EU – Personenverkehr..... | 102 |
| Abbildung 44: Modal Split EU – Güterverkehr | 102 |
| Abbildung 45: Personenverkehr – Entwicklung des Verkehrs nach Verkehrsträgern EU-15 (1970-1999)..... | 103 |
| Abbildung 46: Güterverkehr – Entwicklung des Verkehrs nach Verkehrsträgern, EU-15 (1970-1999)..... | 103 |
| Abbildung 47: Korrelation von Infrastruktur und Verkehr in der EU..... | 105 |
| Abbildung 48: Economy of Scale und Transportkosten..... | 105 |
| Abbildung 49: Transportkosten erhöhen den Innovationsdruck in den Unternehmen, | |

| | |
|--|-----|
| infolgedessen gedeihen Vielfalt, fairer Wettbewerb und Nachhaltigkeit | 106 |
| Abbildung 50: Niedrige Transportkosten steigern den Wettbewerb zwischen den Staaten, die Folgen sind Monopole, Fusionen, Verdrängungen | 107 |
| Abbildung 51: Arbeitskosten - Transportkosten | 108 |
| Abbildung 52: Lohnkostenanteil - Transportkosten | 108 |
| Abbildung 53: Erhöhung Transportkosten | 109 |
| Abbildung 54: Wirtschaftssystem..... | 109 |
| Abbildung 55: Wirtschaftssystem mit Kostenwahrheit | 110 |
| Abbildung 56: Thanks to Adbusters Media Foundation | 115 |
| Abbildung 57: Thanks to Adbusters Media Foundation | 122 |

10 Tabellenverzeichnis

| | |
|--|----|
| Tabelle 1: Top 100 Wirtschaftsmächte (2001)..... | 44 |
| Tabelle 2: Trade in selected services and share of intra-firm trade, United States, 1997-2002, (in Milliarden Dollar und Prozent) | 61 |
| Tabelle 3: The relative importance of intra-firm trade in services of United States non-bank TNC's, selected years, (in Milliarden Dollar und Prozent) | 62 |
| Tabelle 4: Offshoring and outsourcing – some definitions..... | 63 |
| Tabelle 5: Number of parent corporations and foreign affiliates 2004 | 64 |
| Tabelle 6: Unternehmensstruktur | 68 |
| Tabelle 7: Betriebe nach Beschäftigungsgrößengruppen..... | 71 |
| Tabelle 8: Lebensmitteleinzelhandel exkl. Hofer/Lidl Anzahl der Geschäfte (absolut) | 73 |
| Tabelle 9: Lebensmitteleinzelhandel exkl. Hofer/Lidl Umsatz (in Mrd. €) | 73 |

11 Literaturverzeichnis

- AC Nielsen (2004). Statistisches Jahrbuch 2004 - Österreich.
- Afhüppe, S. and M. Fasse (1999). Lehrbuch gegen die Krise, John Maynard Keynes.
- Armenini, A. (1977). Verkehrsplanerische Konsequenzen aus dem privaten Einkaufsverkehr zu regionalen Einkaufszentren anhand drei ausgewählten Beispielen in NÖ. Wien, Technische Universität.
- Attac Österreich (2003). Große Firmen zahlen kaum noch Steuern. Attac Newsletter.
- Barnet, R. and J. Cavanagh (1996). Homogenization of Global Culture. The case against the global economy: and for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books: x, 550 p.
- Berry, W. (1996). Conserving Communities. The case against the global economy: and for a turn toward the local. J. Mander and E. Goldsmith. San Francisco, Sierra Club Books: x, 550 p.
- BMVIT (2002). "Generalverkehrsplan Österreich - Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm."
- Bray, N. (2002). OECD veröffentlicht alle Dokumente.zum MAI, Pressemitteilung.
- Cavanagh, J. and International Forum on Globalization (2002). Alternatives to economic globalization: a better world is possible. San Francisco, Berrett-Koehler.
- Chomsky, N. (2000). Profit over people Neoliberalismus und globale Weltordnung. Hamburg, Europa Verlag.
- Chomsky, N. (2001). War against people Menschenrechte und Schurkenstaaten. Hamburg, Europa Verlag.
- Clarke, T. (1996). Mechanisms of Corporate Rule. The case against the global economy: and for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books: x, 550 p.
- Daly, H., E. (1996). Free Trade: The Perils of Deregulation. The case against the global economy: and for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books: x, 550 p.
- Der Standard (2004). Brasilien - Kapfenberg
Ein stahlhartes Match. Der Standard. Wien.
- Die Aachener Stiftung Kathy Beys (2004). Lexikon der Nachhaltigkeit.
- Emberger, G. (1999). Interdisziplinäre Betrachtung der Auswirkungen verkehrlicher Maßnahmen auf sozioökonomische Systeme. Wien.
- Europäische Kommission (2001). Weissbuch - Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft.
- Europäische Union (2004). Europa - Das Portal der Europäischen Union.
- Felber, C., C. Staritz, et al. (2002). GATS: Das Dienstleistungsabkommen der WTO. Die geheimen Spielregeln des Welthandels WTO - GATS - TRIPS - MAI. Wien, Promedia.
- Fischermann, T. (1999). Die Bibel der Liberalen, Adam Smith.
- Forrester, J. W. (1995). Counterintuitive Behavior Of Social Systems. Portland.
- Goldsmith, E. (1996). Development as Colonialism. The case against the global economy: and for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books.
- Goldsmith, E. (2002). Das letzte Wort: Ein persönlicher Kommentar. Schwarzbuch Globalisierung, Eine fatale Entwicklung mit vielen Verlierern und wenigen Gewinnern. J. Mander and E. Goldsmith. München, Goldmann: 523.
- Grefe, C., M. Greffrath, et al. (2002). Attac was wollen die Globalisierungskritiker? Berlin, Rowohlt.
- Greider, W. (1996). "Citizen" GE. The case against the global economy: and for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books: x, 550 p.
- Halstead, T. and C. Cobb (1996). The Need for New Measurements of Progress. The case against the global economy: and for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books.
- Harvard Working Group on New and Resurgent Diseases, T. (1996). Globalization, Development, and the Spread of Disease. The case against the global economy: and

- for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books: x, 550 p.
- Hines, C. and T. Lang (1996). In Favor of a New Protectionism. The case against the global economy: and for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books: x, 550 p.
- Hines, C. and T. Lang (2002). Der neue globale Schutz des Globalen. Schwarzbuch Globalisierung, Eine fatale Entwicklung mit vielen Verlierern und wenigen Gewinnern. J. Mander and E. Goldsmith. München, Goldmann: 523.
- IVV (1992). Studienblätter zu Grundlagen der Verkehrsplanung. Wien, HTU.
- Joerchel, B. and M. Egger (2004). Die Welthandelsorganisation.
- Kirkwood, C. W. (1998). System Dynamics Methods: A Quick Introduction. College of Business. Arizona, Arizona State University.
- Klein, N. (2002). No Logo! der Kampf der Global Players um Marktmacht ein Spiel mit vielen Verlierern und wenigen Gewinnern. München, Riemann.
- Kletzer, C. (2003). WTO: Wie entstand das neoliberale Juwel? Die geheimen Spielregeln des Welthandels WTO - GATS - TRIPS - MAI. Wien, Promedia.
- Knoflacher, H. Weiterführung des Verkehrskonzepts der Gemeinde Naturns, Band 1. Wien.
- Knoflacher, H. (1987). Verkehrsplanung für den Menschen, Band 1 Grundstrukturen. Wien, Verlag Orac.
- Knoflacher, H. (1995). "Economy of Scale - Die Transportkosten und das Ökosystem." GAIA 2/95.
- Knoflacher, H. (2001). Stehzeuge - Der Stau ist kein Verkehrsproblem. Wien, Böhlau Verlag.
- Knoflacher, H. (2001). "Verkehr - das A und das O aller Globalisierung der Weltwirtschaft." GAIA 2/01.
- Knoflacher, H. (2004). Verkehr und Wirtschaft. Seminar "Grundlagen der Verkehrsplanung". Wien.
- Korten, D. C. (1995). When corporations rule the world. West Hartford, Conn. San Francisco, Calif., Kumarian Press; Berrett-Koehler Publishers.
- Korten, D. C. (1996). The Mythic Victory of Market Capitalism. The case against the global economy: and for a turn toward the local. J. Mander and E. Goldsmith. San Francisco, Sierra Club Books.
- Le monde diplomatique (2003). Atlas der Globalisierung. Berlin, Le monde diplomatique.
- Macoun, T. (2002). Vorlesung Umwelthygiene im Verkehrswesen.
- Mander, J. (1996). Facing the Rising Tide. The case against the global economy: and for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books.
- Mander, J. (1996). The Rules of Corporate Behavior. The case against the global economy: and for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books: x, 550 p.
- Mark-Ungericht, B. and M. Fuchs (2003). Vom GATT zur OECD (MAI) zur WTO - Versuche der Durchsetzung eines multilateralen Investitionsabkommens. Die geheimen Spielregeln des Welthandels WTO - GATS - TRIPS - MAI. Wien, Promedia: 172.
- Michalek, R. (1995). Verkehrsenergieaufkommen von Einkaufszentren in Wiener Stadtrandlagen. Wien, Technische Universität.
- Milborn, C. (2003). Zehn Thesen, warum die WTO zur Umweltzerstörung beiträgt. Die geheimen Spielregeln des Welthandels WTO - GATS - TRIPS - MAI. Wien, Promedia: 172.
- Nader, R. and L. Wallach (1996). GATT, NAFTA, and the subversion of the democratic process. The case against the global economy: and for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books.
- Nagl-Estermann, U. (2004). "Verbindungen schaffen." iv-positionen.
- Norberg-Hodge, H. (1996). The Pressure to Modernize and Globalize. The case against the global economy: and for a turn toward the local. San Francisco, Sierra Club Books.
- Norberg-Hodge, H. (2002). Richtungswechsel: Von globaler Abhängigkeit zu lokaler Interdependenz. Schwarzbuch Globalisierung, Eine fatale Entwicklung mit vielen Verlierern und wenigen Gewinnern. J. Mander and E. Goldsmith. München, Goldmann: 523.
- Obermayer, B. (2003). Freihandel und was dahinter steckt. Die geheimen Spielregeln des Welthandels WTO - GATS - TRIPS - MAI. Wien, Promedia.

-
- Pädagogisches Institut der deutschen Sprachgruppe (2003). System Dynamics und dazu passende Werkzeuge.
- Pichlmann, F. (2003). TRIPS - Could you patent the sun? Die geheimen Spielregeln des Welthandels WTO - GATS - TRIPS - MAI. Wien, Promedia.
- Pitter, K. (2003). Für die Reise schlafen gelegt, Kurier.
- PLANCO Consulting (2003). TEN - Invest: Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions, including an Inventory of the Technical Status of the Transport-European Transport Network for the Year 2000. Essen.
- REGAL (2004). Das Fachjournal für Markenartikel und den modernen Einzelhandel.
- Sachs, W. (2002). Nach uns die Zukunft der globale Konflikt um Gerechtigkeit und Ökologie. Frankfurt a.M., Brandes und Apsel.
- Scheer, H. (2002). Die drei Grenzen der Globalisierung. Schwarzbuch Globalisierung, Eine fatale Entwicklung mit vielen Verlierern und wenigen Gewinnern. J. Mander and E. Goldsmith. München, Goldmann: 523.
- Sobhani, L. and S. Retallack (2002). Der Weg in die Klimakatastrophe. Schwarzbuch Globalisierung, Eine fatale Entwicklung mit vielen Verlierern und wenigen Gewinnern. München, Goldmann: 523.
- UNCTAD, U. N. C. o. T. a. D. (2004). World Investment Report 2004. New York, Genf.
- VCÖ (2003). Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur - Chance und Risiko für Regionen. Wien, VCÖ.
- Vogels, H. (2004). Downtown - Ghosttown oder Boomtown? Handels- und Standortkonferenz 2004, Wien.
- Wagnleitner, R. (2002). Globalisierung - wovon reden wir eigentlich?
- Werner, K. and H. Weiss (2001). Schwarzbuch Markenfirmen die Machenschaften der Weltkonzerne. Wien, Deuticke.
- Wirtschaftskammer Österreich (2004). Definition von Klein- und Mittelbetrieben.
- Zehentmayer, D. (2004). Tante Emma auf der Höhe der Zeit, Der Standard.

12 Anhang

12.1 Europäische Verkehrspolitik

Die Kommission hat eine neue Liste mit 30 vorrangigen Projekten erstellt, die noch vor 2010 in Angriff genommen werden sollen. Die Gesamtkosten werden mit 225 Milliarden Euro veranschlagt. Mit dieser Liste wird der jüngsten EU-Erweiterung in vollem Maße Rechnung getragen und die Umsetzung nachhaltigerer Mobilitätskonzepte angestrebt, indem die Investitionen auf den Eisenbahn- und den Binnenschiffsverkehr konzentriert werden. Alle 30 Projekte wurden zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse erklärt, damit der Bau der grenzüberschreitenden Abschnitte beschleunigt wird. Im Einzelnen geht es um folgende Vorhaben:

1. Bahnverbindung Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina
2. Hochgeschwindigkeitszug Paris-Brüssel/Brüssel-Köln-Amsterdam-London
3. Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Südwesteuropa
4. Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Ost (einschließlich Paris-Straßburg/Luxemburg)
5. kombinierter Verkehr/konventionelle Bahnstrecke (Betuwe-Strecke) (2007)
6. Eisenbahnverbindung Lyon-Triest-Divaca/Koper-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze
7. Autobahn Igoumenitsa/Patras-Athen-Sofia-Budapest
8. multimodale Verbindung Portugal/Spanien mit dem übrigen Europa
9. Eisenbahnverbindung Cork-Dublin-Belfast-Stanraer (2001)
10. Flughafen Malpensa in Mailand (2001 fertig gestellt)
11. feste Verbindung über den Øresund (2000 fertig gestellt)
12. Schienen-/Straßenverbindung Nordisches Dreieck
13. Straßenverbindung Irland/Vereinigtes Königreich/Benelux (2010)
14. Eisenbahnhauptstrecke Westküste (West Coast Main Line) (2007)
15. globales Satellitennavigations- und -ortungssystem GALILEO (2008)
16. Eisenbahnverbindung für den Güterverkehr Sines/Algeciras-Madrid-Paris durch die Pyrenäen
17. Eisenbahnverbindung Paris-Stuttgart-Wien-Bratislava
18. Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau
19. Interoperabilität des Eisenbahnnetzes der Iberischen Halbinsel
20. Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Dänemark (Fehmarnbelt)
21. Hochgeschwindigkeitsseewege: Ostsee, Atlantikbogen, Südosteuropa, westliches Mittelmeer
22. Eisenbahnverbindung Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden
23. Eisenbahnverbindung Danzig-Warschau-Brno/Bratislava-Wien
24. Eisenbahnverbindung Lyon/Genf-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
25. Straßenverbindung Danzig-Brno/Bratislava-Wien

26. Eisenbahn-/Straßenverbindung Irland/Vereinigtes Königreich-europäisches Festland
27. Eisenbahnverbindung „Rail Baltica“: Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. Eisenbahnverbindung „Eurocaprail“ zwischen Brüssel, Luxemburg und Straßburg
29. Eisenbahnverbindung des intermodalen Korridors Ionisches Meer/Adria
30. Binnenwasserstraße Seine-Schelde.