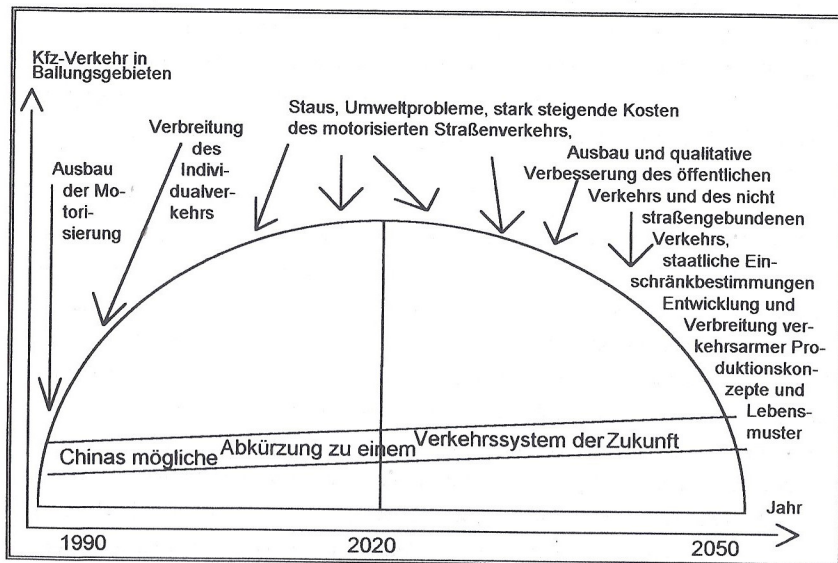


Das 21. Jahrhundert kündigt sich als das asiatische Jahrhundert an. Nach Japan und Südkorea entwickeln die VR China und ihre Nachbarstaaten die Wirtschaft mit beachtlichen Zuwachsraten. Damit verändert sich das Bild der globalen Ökonomie. Besonders deutlich sind diese Abläufe im Bereich der Automobilbranche. Zum einen könnte China bei einer ähnlichen Wirtschaftspolitik, wie zuvor in Südkorea, mehr als die heutige Weltproduktion herstellen. Und bei einer Zulassungsdichte von Kraftfahrzeugen wie in Deutschland würden dort mehr als alle derzeit weltweit zugelassenen Fahrzeuge fahren.

Doch nicht diese quantitativen Entwicklungen dürften für den Westen die eigentlichen Herausforderungen hervorbringen. In China und weiten Teilen Asiens bestehen eigenständige Formen der Arbeits- und Unternehmensorganisation. Weiter bilden sich dort neue Formen überstaatlicher regionaler Zusammenarbeit heraus. Die traditionellen Industriestaaten werden dort zu neuen Formen der Kooperation gezwungen. All diese Fragen zusammenhängend dargestellt lassen die eigentliche geistige Herausforderung der neuesten Entwicklungsabläufe in weiten Teilen Asiens erahnen.

5.4. Produktion, Konsumtion, Automobilverkehr und Weltklima	412
Modellrechnung zur Halbierung des globalen CO <sub>2</sub> -Ausstoßes	415
Schaubild: Endenergieverbrauch nach Sektoren, Anteile 1989	418
Übersicht: Effekte der Ökosteuer	422
Schaubild: Die 21 größten energiebedingten Emittenten der Welt in t CO <sub>2</sub> pro Kopf und Jahr (1989)	424
Schaubild: Die 21 größten energiebedingten Emittenten der Welt in Mio. t CO <sub>2</sub> (1989)	424
Schaubild: Prinzipielle Zusammenhänge zwischen Pro-Kopf-Einkommen, Lebenserwartung und Energieproduktion bzw. den energiebedingten CO <sub>2</sub> - Emissionen um 1990	427
5.5. Von der Schlanken Produktion zur Schlanken Weltgesellschaft ?	430

## Schaubild: Der Entwicklungstunnel zum intelligenten Verkehrssystem



Quelle: Eigene Ausarbeitung

## 5.4. Produktion, Konsumtion, Automobilverkehr und Weltklima<sup>106</sup>

"Machen wir doch eine ganz einfache Extrapolation. Wir haben heute auf der Welt 500 Millionen Privatwagen. Wir sind 5,3 - vielleicht schon 5,4 Milliarden Menschen. In Ländern wie der Bundesrepublik kommt ein Auto auf etwas weniger als zwei Einwohner. Wenn wir das Ziel weltweit schon erreicht hätten - das ist doch der Zweck der ganzen Entwicklungspolitik -, dann hätten wir auf dem Planeten nicht 500 Millionen Autos, sondern zirka drei Milliarden. Und dann wären wir in wenigen Tagen alle tot".

Der brasilianische Umweltstaatssekretär José Lutzenberger beschreibt mit diesen knappen Sätzen das tödliche Ziel des "Auto-zentrierten" Entwicklungswegs.<sup>107</sup>

Die Maßstäbe dafür setzen die westlichen Industriestaaten, und obwohl die zerstörerischen Folgen dieser energievereschlingenden Strategie immer deutlicher zu Tage treten, konzentrieren sich weltweit die ökonomischen Anstrengungen auf diesen Entwicklungsweg. Bei der Behandlung von Umweltfragen ist eher ein Rückschritt festzustellen. Während der Vorstellung des ersten Gesamtgutachtens zu Umweltfragen durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen kritisierten die Verfasser einen "Rückfall in alte Denkstrukturen". Besonders die Verkehrspolitik und der Straßenbau sind nach Ansicht der sieben von damaligen Umweltminister Töpfer berufenen Professoren aus ökologischer Sicht unverantwortlich. Wenn Umweltpolitik ernst genommen werden soll, sind nach Meinung der Sachverständigen revolutionäre Änderungen notwendig. Der Bundesverkehrswegeplan, der den Neubau von 11.000 Kilometern Autobahn vorsieht, bedürfe einer ökologischen Überarbeitung. Der Benzinpreis müsse in zehn Jahren auf 4,60 bis fünf Mark erhöht werden, um klimapolitisch glaubwürdig zu werden, forderte das Ratsmitglied Hans-Jürgen Ewers. Die Erhöhung muß nach seiner Darstellung über die EG europaweit realisiert werden.<sup>108</sup>

Nach Ansicht von Werner Resing, Regierungsdirektor im Wirtschaftsministerium, ist die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emission "ein Langfristproblem und steht politisch nicht an erster Stelle". In den letzten fünf Jahren stieg der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den alten Bundesländern um

<sup>106</sup>Eine ausführliche Darstellung der Zusammenhänge zwischen Energieverbrauch und Klimaentwicklung kann hier aus Platzgründen nicht gegeben werden. Informationen dazu: Deutscher Bundestag (Hg.), Schutz der Erde. Eine Bestandsaufnahme mit Vorschlägen zu einer neuen Energiepolitik. Dritter Bericht der Enquete-Kommission des 11. Deutschen Bundestages "Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre", 2 Bände, Bonn 1990; Enquete Kommission "Schutz der Erdatmosphäre" des deutschen Bundestages (Hg.), Klimaänderung gefährdet globale Entwicklung. Zukunft sichern - jetzt handeln, Bonn 1992; Reinhard Loske/ Fritz Vorholz, Blauer Planet im roten Bereich, in: Zeitschriften, 1/1992, S. 36-41.

<sup>107</sup>Zitiert nach Klaus Boldt, Auto-zentrierte Entwicklungspolitik. Verkehrsförderung- ein Schwerpunkt der Bonner Hilfe, in: der überblick, 3/1990, S. 15-19.

<sup>108</sup>Die Tageszeitung 23.02.1994.



2 Prozent. Der verkündete Rückgang um 17,6 Prozent resultiert aus der Halbierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes in Ostdeutschland durch den Niedergang der dortigen Industrie und dürfte damit auf einmaligen Faktoren beruhen. Der 1987 geschlossenen völkerrechtlichen Vereinbarung, bis zum Jahr 2005 den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 30 Prozent zu senken, stehen damit in der realen Politik kaum emissionsvermindernde Maßnahmen gegenüber.<sup>109</sup>

Bei einer sich noch einmal verdoppelnden Weltbevölkerung und dem unterstellten Nachholbedarf in den bisherigen Entwicklungsländern und Staatshandelsländern wird der weltweite Energieverbrauch auch weiterhin stark ansteigen. Die Verbrennung fossiler Energieträger steigt nach den vorliegenden Prognosen weiter an. "Die aus ökologischen Vorsorgegründen empfohlene Stabilisierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bleibt daher wohl ein Wunschtraum."<sup>110</sup>

Für den VDA ist ein weiterer Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emission ein zwangsläufiger Prozeß:

"Beim CO<sub>2</sub> läßt sich ein Ausstieg nicht verordnen. Die CO<sub>2</sub>-Emission nimmt zwangsläufig mit steigender Bevölkerungszahl zu, weil die Menschen für ihr Überleben Energie benötigen. Da nach Lage der Dinge auch der in Zukunft zu erwartende Energieverbrauch überwiegend und über längere Zeiträume nur durch fossile Brennstoffe gedeckt werden kann, ist ein weiterer Anstieg der globalen CO<sub>2</sub>-Emission vorgezeichnet. Es handelt sich damit also um ein Problem, das lokal gar nicht bewerkstelligt werden kann. Es läßt sich auch nicht losgelöst behandeln von den existenziellen Problemen der Menschheit wie ihrer Versorgung und Überbevölkerung."<sup>111</sup>

Der Beitrag des Autos am CO<sub>2</sub>-Aufkommen ist aus der Sicht des VDA eher gering und die Zuverlässigkeit der Modellrechnungen umstritten. Der VDA nennt verschiedene fahrzeugtechnische Maßnahmen, die bereits zur Reduzierung der Abgasemission beitragen. Unerwähnt bleibt, daß es auf die Gesamtemission ankommt und diese durch leistungsstärkere Motoren, weitere Fahrtstrecken und die laufende Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes steigt. Der VDA fordert zur Minimierung der CO<sub>2</sub>-Emission flankierende politische Maßnahmen. Auch diese sind rein technokratisch und konzentrieren sich auf den Neubau und Ausbau von Straßen.<sup>112</sup>

Nach Schätzungen der 15. Weltenergiekonferenz (WEK) vom September 1992 und der Internationalen Energieagentur (IEA) vom April 1993 steigt der Primärenergieverbrauch und damit der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den nächsten zwei bis drei Jahrzehnten um jährlich 1,4

<sup>109</sup>metall, Nr. 4, 25.02.1994.

<sup>110</sup>Handelsblatt 21.05.1993.

<sup>111</sup>Verband der Automobilindustrie (Hg.), Auto 91/92, Frankfurt am Main 1992, S. 93.

<sup>112</sup>Verband der Automobilindustrie (Hg.), Auto 91/92, Frankfurt am Main 1992, S. 91ff.

Prozent (WEK) bis 2,0 Prozent (IEA). Die weitere Verminderung der globalen Energieintensitäten (Primärenergieverbrauch bezogen auf das erwirtschaftete Sozialprodukt) durch Energieeinsparung und bessere Ausnutzung der eingesetzten Energie verhindert nur, daß der Energieverbrauch nicht in der gleichen Größenordnung steigt wie das globale Bruttosozialprodukt: um 3 Prozent (lt. IEA zwischen 1990 und 2010) bzw. 3,3 Prozent (lt. WEK zwischen 1990 und 2020).

Selbst wenn beide Prognosen teilweise erhebliche Abweichungen bei der Gewichtung der einzelnen Energieträger zeigen, sind die daraus abgeleiteten Schlußfolgerungen für den Bereich der Energie- und Umweltpolitik fast deckungsgleich:

- Die Entkoppelung von Wachstum und Energieverbrauch und damit der CO<sub>2</sub>Emission ist nicht in Sicht;
- Auch die Energieeffizienzgewinne reichen nicht aus, um das weitere Anwachsen des absoluten Energieverbrauchs nachhaltig abzubremsen.<sup>113</sup>

Die Vereinten Nationen selbst legten bis jetzt keine Jahresberichte zur CO<sub>2</sub>-Emission vor.<sup>114</sup> Völkerrechtliche Beschlüsse zur Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes stehen den gegenläufigen realen Entwicklungen mit einem weiteren zukünftigen Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber. Aus wissenschaftlicher Sicht konzentrieren sich die Empfehlungen auf eine Halbierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2050.

<sup>113</sup>Eine Zusammenfassung mit Einzeldaten der Prognosen in: Handelsblatt 21.05.1993; siehe auch: Reinhard Loske, Kompensationsmaßnahmen in der nationalen und internationalen Klimapolitik. Möglichkeiten und Grenzen, in: Energiewirtschaftliche Tagesfragen, Heft 5/1993, S. 313-317.

<sup>114</sup>Frankfurter Rundschau 20.07.1993.



## Modellrechnung zur Halbierung des globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes

E= Energieverbrauch  
W= Weltweit  
X= Bevölkerungsanzahl  
t= Tonnen  
IL= Industrieländer  
EL= Entwicklungsländer

$$E_W = X_{IL} \left( \frac{E_{IL}}{X_{IL}} \right) + X_{EL} \left( \frac{E_{EL}}{X_{IL}} \right)$$

•  $E_{W(1987)} = 1 \text{ Mrd} * 16t + 4 \text{ Mrd} * 1t = 20 \text{ Mrd. t CO}_2$

Bei drei Grundannahmen für 2050

- Halbierung des globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes
- Verdoppelung der Weltbevölkerung
- Global das gleiche "Pro-Kopf-Verschmutzungsrecht"

ergeben sich folgende Werte:

•  $E_{W(2050)} = 1,5 \text{ Mrd} * 1t + 8,5 \text{ Mrd} * 1t = 10 \text{ Mrd. t CO}_2$

Quelle: Reinhard Loske, Projektleiter am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie; siehe auch: Reinhard Loske, Ökolumne. Auf nach Berlin, in: Die Tageszeitung 19.03.1994.

Dies bedeutet, daß die Entwicklungsländer wieder auf ihren Emissionswert von 1987 zurück müßten und das die Industrieländer ihre Emission um das Sechzehnfache verringern müßten. Die Alternative zu diesem radikalen Wandel ist eine globale Klimakatastrophe, die in historisch unvorstellbar kurzer Zeit auch alle menschlichen Lebensgrundlagen zerstören könnte.

Die klimaverändernden Emissionen der letzten Jahrzehnte entstanden zum überwiegenden Teil in den Industrieländern. Immer noch verursacht durch den Energieverbrauch pro Kopf der Bevölkerung ein Chinese lediglich 2 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr, ein Deutscher 12

Tonnen und ein Bürger der USA 20 Tonnen CO<sub>2</sub>.<sup>115</sup> Die negativen Folgen der dadurch entstehenden Klimaveränderungen jedoch wirken sich voraussichtlich zu mehr als drei Vierteln in der Dritten Welt aus. Meyer-Abich nennt dies die "dritte Welle der Kolonisierung": Nach der militärischen Kolonisierung und der Kolonisierung durch ungerechte internationale Wirtschaftsverhältnisse werden nun durch die Öko-Kolonisierung die Lebensbedingungen in der Dritten Welt vollends zugrunde gerichtet.<sup>116</sup>

In den relevanten Studien über ein "sustainable development"<sup>117</sup>, einer nachhaltigen Entwicklung, steht die grundlegende Umstrukturierung der Bereiche Energie und Verkehr im Mittelpunkt der Denkmodelle.<sup>118</sup> Die vorhandene Technik kann dafür zwar genutzt und weiterentwickelt werden, grundlegend und Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung ist jedoch eine völlig neue Struktur, der Einsatz von mehr sinnvoller Arbeit, weniger Kapital, Rohstoffen und Energie. Nach Berechnungen des Berliner Politologen Martin Jänicke kann der Verbrauch nicht erneuerbarer Rohstoffe auf unter ein Zehntel der heutigen Menge sinken wenn:

- die Lebensdauer der Produkte um ein Drittel verlängert wird;
- sie um ein Drittel kleiner wären;
- ein Drittel mehr recycled würde
- die Nutzung, Wieder- und Weiterverwendung um ein Drittel intensiver wäre;
- bei der Produktion und dem Verbrauch das Material um ein Drittel besser genutzt würde;
- ein Drittel mehr erneuerbare Rohstoffe verwandt würden.

Technische Probleme verhindern eine derart gesellschaftliche wirklich "schlanke Produktion" weniger als politische und institutionelle Barrieren. Doch die globale Entwicklung

<sup>115</sup>World Resources Institut, World Resources 1992-93, A Guide to the Global Environment, Towards Sustainable Development, New York, Oxford 1992.

<sup>116</sup>Klaus Michael Meyer-Abich, Mobilität auf Kosten der Dritten Welt, in: der überblick, 3/1990, S. 8.

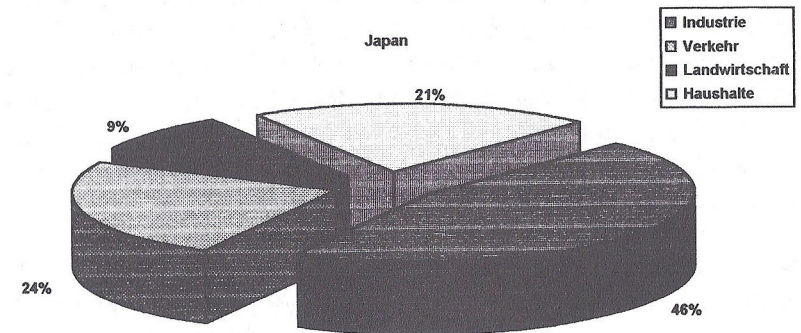
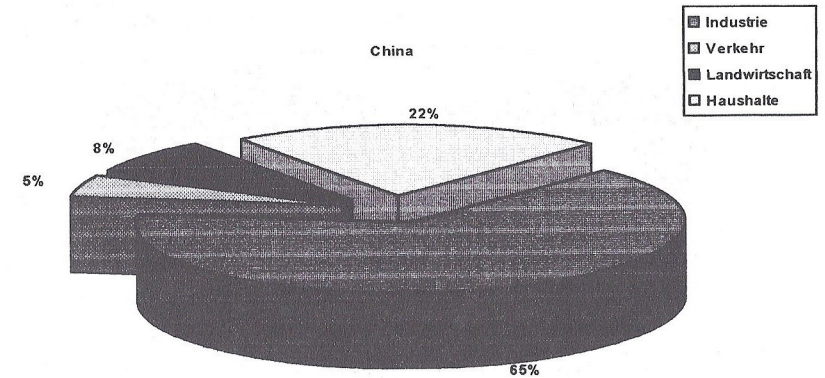
<sup>117</sup>Nachhaltigkeit als Ausgangspunkt ökonomischer Entwicklung in einer international beachteten Studie wurde 1987 erstmals im Brundland-Bericht gefordert. Danach ist dies eine "Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, daß künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können." Ähnlich Vorstellungen prägen das Konzept der "umwelterhaltenden Entwicklung", das Unternehmensvertreter zum Erdgipfel in Rio 1992 vorstellten. Siehe: Stephan Schmidheiny, Das Konzept der umweltverträglichen Entwicklung, in: Finanzierung & Entwicklung, Dezember 1992, S. 24-27. In der Zwischenzeit ist der Begriff "sustainable Development" bis in die Werbestrategien multinationaler Konzerne eingedrungen, beispielsweise in der ganzseitigen Anzeige der Hoechst AG "Sustainable Development: Für eine neue Qualität des Wachstums" in der Frankfurter Rundschau vom 27.09.1994.

<sup>118</sup>Ein aktueller Überblick bei: Hermann-Josef Tenhagen, Mehr Lehm am Bau. Die Ressourcen der Erde sind begrenzt/ Würden sie besser genutzt, entstanden neue Jobs, in: Die Tageszeitung 30.04.1994.

bei einer wachsenden Weltbevölkerung erzwingt ein politisches Umdenken nicht nur in technischen Bereichen. Für die VR China ließe sich als Modernisierungsziel die Herstellung eines Personenkraftwagens mit einem Zehntel des bis jetzt üblichen Rohstoffverbrauchs leichter durchsetzen, als in den traditionellen Produktionsstandorten. In China werden grundlegende Strukturen in diesem Bereich erst geschaffen, die Widerstände der wenigen Verlierer einer nachhaltigen Entwicklung sind dort weitaus geringer als in den Industrieländern. Diese ökologisch-technische Modernisierung erfordert jedoch als Ausgangspunkt eine ökologisch-strukturelle Basis. Das Automobil ist dabei nur ein Teil in einem möglichst ökologischem und sozialem Verkehrssystem.<sup>119</sup>

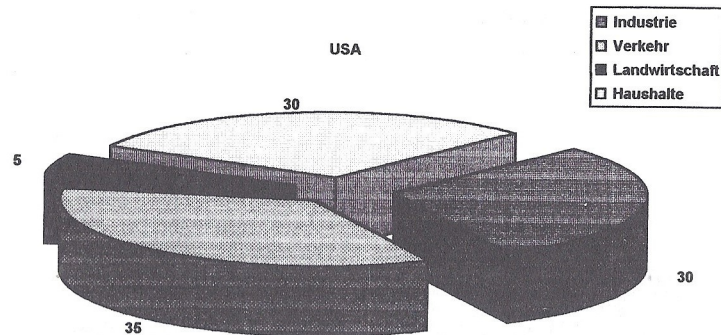
Die schlanke Produktion vermeidet im Herstellungsprozeß Verschwendung und sorgt damit tendenziell für Vermeidung von Naturverbrauch. Dieser Prozeß wird jedoch in der VR China aufgehoben, da die Produktion gewaltig ausgeweitet wird. Durch das enorme quantitative Wachstum entstehen auch bei Nutzung der modernsten Produktionsverfahren in der Automobilproduktion und durch den explosionsartig zunehmenden Autoverkehr gewaltige Zuwächse an ausgestoßenen Gift- und Schadstoffen. Der Anteil des Verkehrs an dem Gesamtenergieverbrauch bzw. an der Gesamtemission ist in der VR China jedoch noch sehr gering.

Schaubild: Endenergieverbrauch nach Sektoren, Anteile 1989



<sup>119</sup>Siehe Kapitel 5.3. und: Rudolf Petersen/ Ernst Ulrich von Weizäcker, Mobilität ist mehr als nur Verkehr. Lösungsansätze für den Zielkonflikt zwischen Verkehr und Umwelt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung 07.06.1994.





Quelle: World Resources Institut, World Resources 1992-93, A Guide to the Global Environment, Towards Sustainable Development, New York, Oxford 1992.

In den Millionenstädten der VR China gesellen sich diese zusätzlichen Schadstoffbelastungen zu den Giften aus kaum gefilterten Industrie- und Hausverbrennungseinrichtungen. In China halten einige Städte die traurigen Weltrekorde an verschiedenen Luftschadstoffen. Von den weltweit ermittelten zehn Großstädten mit den dramatischsten Umweltverschmutzungen liegen fünf in China. Doch nicht nur die Luft wird zusätzlich vergiftet, sondern auch der knappe Boden wird durch neue Straßen und Autobahnen versiegelt und durch die Deposition der emittierten Gifte belastet. Zehn Millionen Hektar Land sind durch Industrieabfälle verseucht.<sup>120</sup>

Im globalen Rahmen werden alle Vereinbarungen und völkerrechtlich bindenden Beschlüsse zum Schutz der Erdatmosphäre hinfällig, wenn die VR China ähnliche Entwicklungswege wie Taiwan oder Südkorea einschlägt. Und die VR China wird sich sicherlich die weitere Modernisierung nicht verbieten lassen. Einen Ausweg aus diesem Dilemma können die Industrieländer nur durch einem gleichberechtigten Dialog mit der VR China und anderen aufstrebenden Ländern entwickeln. Hier sind völlig neue Konzepte zu erwarten. China entwickelt sich mit Sicherheit nicht zu einer automobilen Gesellschaft im westlichen Sinne. Eher wird durch die neuesten Entwicklungen in der VR China das zwangsläufige Ende des "Auto-zentrierten" Entwicklungskonzepts deutlich.<sup>121</sup>

<sup>120</sup>Die Tageszeitung 06.12.1994; siehe auch: Smil, Vaclav, The bad earth. Environmental degradation in China, New York, London 1984.

<sup>121</sup>Reinhard Loske, Chinas Marsch in die Industrialisierung: Gefahr für das Weltklima?, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, Januar 1994, S. 1460-1472.

Die in Rio von 150 Staaten beschlossene und bis jetzt von 55 Ländern ratifizierte Klimakonvention beruht auf einem evolutiven Konzept. Die Grundlagen der Konvention müssen den aktuellsten wissenschaftlichen Erkenntnissen angepaßt werden, damit "eine gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems verhindert" wird. Als Vorbild für die Umsetzung der CO<sub>2</sub>-Reduktion könnte das "Montrealer Protokoll über Substanzen, die zum Abbau der Ozonschicht führen" aus dem Jahre 1987 dienen. Auf der ersten Konferenz der Vertragsparteien der Klimakonvention 1995 in Berlin wurden entsprechende Schritte in diese Richtung bereits getan.<sup>122</sup>

Das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen (GATT) stellte Überlegungen zur Aufnahme von Umweltstandards im Rahmen der Welthandelsorganisation an. Während eines Symposiums des GATT im Juni 1994 wurde dafür der Dialog mit Umweltverbänden, unter anderem dem World Wide Fund for Nature (WWF) und Greenpeace, gesucht. Ein Ausschuß der Welthandelsorganisation, die Anfang 1995 das GATT ablöste, soll sich mit den Zusammenhängen zwischen Handelssystem und Umweltschutz befassen. Öko-Normen, Produktkennzeichnungen oder Verpackungsvorschriften erfordern eine internationale Abstimmung. Der Ausschuß wurde auch beauftragt zu prüfen, inwieweit das in Rio festgelegte Ziel einer nachhaltigen Entwicklung eine Ergänzung des neuen GATT-Regelwerks erfordert oder wie Umweltkosten mit Öko-Abgaben transparent gemacht werden können. Vertreter der Entwicklungsländer befürchten durch neue global gültige Umweltbestimmungen eine Abwälzung der ökonomischen Kosten einer ökologischen Anpassung auf die schwachen Länder und damit eine moderne Form des Kolonialismus. Nach ihrer Ansicht müßten zuerst die Konsumenten in den Industrieländern die Umweltkosten für ihren Lebensstil zahlen. Diese liegen beispielsweise für ein US-amerikanisches Mittelklassenkraftfahrzeug bei Berücksichtigung aller externen Kosten über den gesamten Lebenszyklus bei 250.000 US-Dollar.<sup>123</sup>

Ein Ansatz zur Abschwächung der lebensbedrohlichen Folgeprobleme des bisherigen industriellen Wirtschaftsmodells besteht in dem ökologischen Umbau des Steuersystems. Daß diese Forderungen noch vor wenigen Jahren von breiten Kreisen aus Wirtschaft und Politik als wirklichkeitsfremde Utopien bezeichnet wurden, zeigt nicht nur die Wirklichkeitsferne vieler dieser Vertreter, sondern auch die Dynamik der laufenden Diskussio-

<sup>122</sup>Reinhard Loske, Ökolumne. Auf nach Berlin, in: Die Tageszeitung 19.06.1993.

<sup>123</sup>Konrad Mrusek, Das Gatt ist nicht mehr für alle Umweltschützer ein Ungeheuer. Bei Öko-Abgaben gilt Freihandel als akzeptabel/ Angst vor Protektionismus, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung 29.06.1994; Adam Schwarz, Looking Back at Rio. "Give us trade, not aid": environmental values vs economic growth, in: Far Easter Economic Review 28.10.1993, S. 48-52.



nen.<sup>124</sup> Die Europäische Kommission sieht in der Einführung von Ökosteuern eine einzigartige Chance für Wachstum und Beschäftigung. Auf das Bruttosozialprodukt bezogen beläuft sich die Einkommenssteuerquote in der EU auf ca. 25 Prozent. Die Umweltsteuern betragen nur 2,65 Prozent, wobei alleine 2,37 Prozent aus Steuern und Abgaben aus dem Verkehrsbereich, insbesondere der Kraftstoffsteuer stammen. In dieser Steuerstruktur liegen gewaltige Umschichtungsmöglichkeiten für eine aufkommensneutrale ökologische Steuerreform, die gleichzeitig einen hohen beschäftigungsfördernden Effekt aufweist. Die stereotyp vorgebrachte Warnung vor einem nationalen, in diesem Falle EG-weiten, Alleingang ist aus Sicht der EG Kommission unbegründet. Ökosteuern fördern die "sauberen" Zukunftsindustrien, die nach Schätzungen bereits bis zum Jahr 2000 im Marktvolumen um 50 Prozent anwachsen.<sup>125</sup>

Die Auseinandersetzungen zwischen Industrie und Politik um die Ökosteuer zeigen die Innovationschwäche der Wirtschaft. Auf einer Tagung von BDI und Umweltministerium zu diesem Thema warnten die Industrievertreter mit althergebrachten Argumenten vor der Einführung von Umweltsteuern. In marktliberaler Tradition verwiesen sie auf Probleme der sinkenden Wettbewerbsfähigkeit einzelner Branchen und die bisherigen Milliardeninvestitionen der Wirtschaft in "Ökotechnik". Vertreter des Umweltministeriums wiesen darauf hin, dass nennenswerte Fortschritte im Umweltschutz nur dann eintreten, wenn der Gesetzgeber Grenzwerte festlegt.<sup>126</sup>

Grund für die neuerliche Konjunktur des Themas Energiesteuern in Deutschland lieferte eine Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW). In der umfassenden Studie des DIW werden Modelle einer allmählichen und aufkommensneutralen Einführung von Ökosteuern präsentiert. Damit wird der erforderliche Strukturwandel unterstützt und die Schaffung einer zukunftsfähigen Wirtschaftsstruktur gefördert. Die wichtigsten Elemente des DIW-Konzepts sind:

- Ab 1995 soll auf alle konventionellen Energieträger eine Energiesteuer erhoben werden. Diese sollte sich nach dem Energiegehalt richten, in kleinen Schritten eingeführt und allmählich angehoben werden;
- Alle Einnahmen aus der Energiesteuer sollen in Form der Senkung der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung an die Wirtschaft zurückfließen und an private Verbraucher in Form eines Ökobonus.<sup>127</sup>

Die positiven Effekte der Ökosteuer sind nach der DIW-Studie enorm, dem stehen nur sehr geringe negative Effekte gegenüber:

### Übersicht: Effekte der Ökosteuer

Jahr	2000	2005
Energieverbrauch insgesamt (Basisjahr 1987: 15.297 Petrajoule)	-15,6%	-20,6%
• Effekt der Ökosteuer	-5,3%	-10,4%
CO <sub>2</sub> -Emission insgesamt (Basisjahr 1987: 1.058 Mio. t)	-15,4%	-21,3%
• Effekt der Ökosteuer	-5,3%	-10,3%
Beschäftigung*	+ 300.000	+ 610.000
Preisniveau*	+0,6%	+1,5%
Inländische Produktion*	+0,1%	-0,2%
Abnahme der Staatsschulden*	6,1 Mrd. DM	14,3 Mrd. DM

\* gegenüber Referenz-Szenario ohne Öko-Steuerreform

Zusammenstellung nach: Fritz Vorholz, Ohrfeige für die Bremser. Ökosteuer: Zum ersten Mal weisen Wissenschaftler nach, daß die Reform ökonomisch sinnvoll und sozialverträglich ist, in: Die Zeit 10.06.1994.

Die Kritik der Industrievertreter konzentriert sich auf zwei Bereiche:

- "Ökosteuern korrigieren durch staatliche Eingriffe Marktpreise, um das Verhalten der Wirtschaftssubjekte mit den Zielen des Umweltschutzes in Einklang zu bringen. Damit haben Ökosteuern einen dirigistischen, staatswirtschaftlichen Charakter. Die Wirtschaft mit Umweltsteuern zu lenken, führt zu einem ökonomisch kostspieligen Einstieg in die ökologische Planwirtschaft";
- "Die Vorstellung, daß eine ökologische Steuerreform zu mehr Beschäftigung führt, ist unrealistisch. Vielmehr ist das Gegenteil der Fall".<sup>128</sup>

<sup>127</sup>Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Hg.), Makroökonomische Wirkungen einer ökologischen Steuerreform, Berlin 1994; Barbara Praetorius, Ökosteuerreform/ DIW für eine allmähliche und aufkommensneutrale Einführung. Beitrag zur umweltverträglichen Gestaltung der Volkswirtschaft, in: Handelsblatt 22.08.1994.

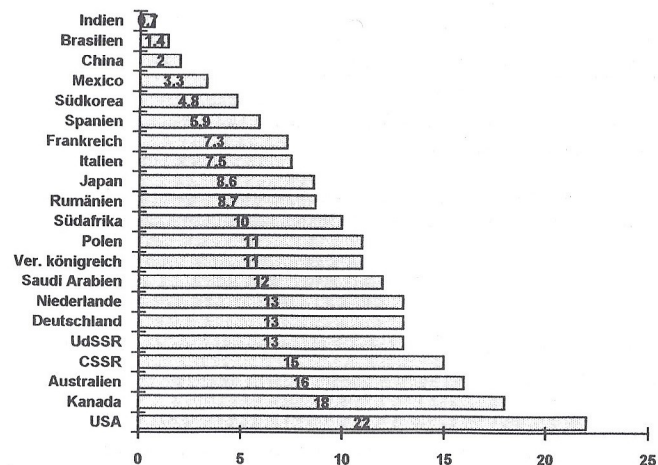
<sup>124</sup>Beispielsweise von der eher distanziert-ablehnenden Haltung der Gewerkschaften. Siehe: WSI-Mitteilungen Schwerpunktheft 8/1989, "Ökosteuern und Umweltschutz". Zu eher zustimmenden integrierten Ansätzen aus Gewerkschaftssicht siehe Schwerpunktheft: "Die Mitbestimmung" 2/1994 "Kreislauf Wirtschaft".

<sup>125</sup>Helmut Bündner, Europraxis. Ökologischer Umbau des Steuersystems, in: Blick durch die Wirtschaft 18.11.1994.

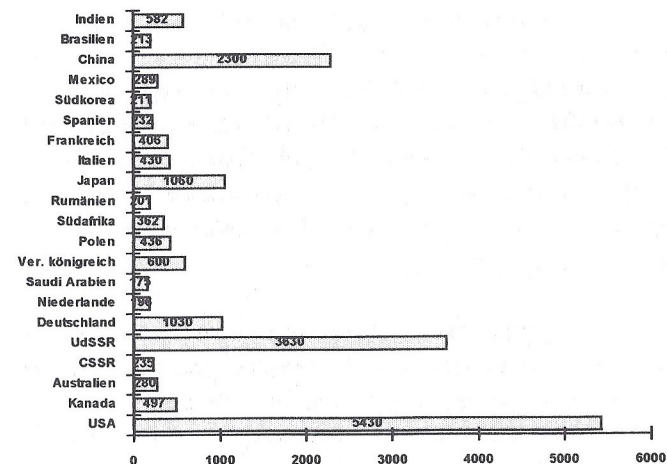
<sup>126</sup>Handelsblatt 31.08.1994; Einwände gegen die Einführung der Ökosteuer finden sich bei: Heinz Jürgen Schürmann, Ökologische Steuerreform verspricht viel und hält wenig. Standortnachteil durch Alleingang, in: Handelsblatt 22.08.1994; Heinz Jürgen Schürmann, Flexible Spielräume für ökologischen Strukturwandel. Umweltpolitik/ Instrumente für globalen Klimaschutz auf breiter Basis prüfen - Ordnungsrechtliche Eingriffe bisher bevorzugt, in: Handelsblatt 14.11.1994.

Konzepte für eine wirklich tragfähige Entwicklung präsentieren die Industrievertreter jedoch nicht. Dabei zeigt bereits ein Blick auf Globalzahlen, welche Folgen eine Globalisierung der Wirtschaftsweisen der Industrieländer zur Folge hat. Weltweit lagen 1989 die energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen bei 21,6 Mrd. t. Drei Viertel dieser Emissionen verursachten die Industrieländer; darunter die OECD-Staaten mit 10 Mrd. Tonnen 47 Prozent und die industrialisierten ehemaligen Staatshandelsländer 25 Prozent der Gesamtemissionen.<sup>129</sup> Eine Industrialisierung und ein Verkehrssystem nach europäischen Mustern würde in der VR China zu einer CO<sub>2</sub>-Emission pro Kopf von ca. 10 t., nach nordamerikanischen Mustern von 20 t. führen. Im ersten Fall wären dies 11,5 Mrd. t. im Jahr, im zweiten 23 Mrd. t. energiebedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr in der VR China - etwas mehr als die heutige weltweite Gesamtemission. Aufschläge auf diese Gesamtmenge durch den abzusehenden Bevölkerungszuwachs in China sind dabei noch unberücksichtigt.

**Schaubild: Die 21 größten energiebedingten Emittenten der Welt in t CO<sub>2</sub> pro Kopf und Jahr (1989)**



**Schaubild: Die 21 größten energiebedingten Emittenten der Welt in Mio. t CO<sub>2</sub> (1989)**



Quelle: Weltbank.

Für die im Aufbau befindliche Automobilbranche in der VR China wird der weitere Erfolg von der Einbeziehung dieser zukünftigen Entwicklungen und globalen Rahmenbedingungen in ihr Entwicklungskonzept abhängen. Dazu ist es auf der Ebene der Produktion unumgänglich, mit möglichst wenig Energie möglichst hochwertige Produkte herzustellen. Und angesichts der vielen Millionen zusätzlich auf den Arbeitsmarkt drängenden Menschen wird in der VR China die Spirale von immer weniger Menschen, die immer mehr Autos produzieren, auch ökonomisch unsinnig. Gefordert sind hier gesellschaftliche Instrumente zur Erreichung einer ganzheitlichen Rationalität.<sup>130</sup> Dies müsste in eine neue Produktpolitik eingebunden werden, wie im Kapitel zum Automobil im Verkehrssystem beschrieben.

In der VR China sind die ökologischen, sozialen und ökonomischen Probleme des hohen Wirtschaftswachstums immer deutlicher zu sehen. Investitionsoptimierung, qualitative

<sup>128</sup>Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (Hg.), Umsteuern mit Ökosteuern? (BDI-Drucksache 278), Köln 1994, S. 7 und 10.

<sup>129</sup>Enquete Kommission "Schutz der Erdatmosphäre" des Deutschen Bundestages (Hg.), Klimaänderung gefährdet globale Entwicklung. Zukunft sichern - Jetzt handeln, Bonn 1992, S. 60ff.

<sup>130</sup>Ernst Ulrich von Weizsäcker, Macht Kilowattstunden arbeitslos, nicht Menschen!, in: natur, 12/1993, S. 53-55; Jean-Philippe Barde/ Jeffrey Owens, The Greening of Taxation, in: The OECD Observer, No. 182, June/July 1993, S. 27-30.

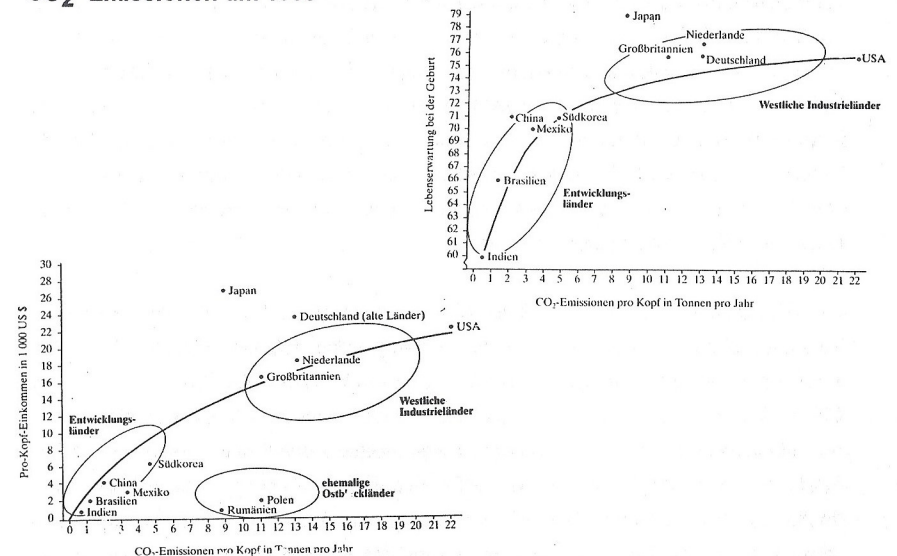


Verbesserungen und eine nachhaltigere, abgestimmte Entwicklung<sup>131</sup> sollen nach den neuesten wirtschaftspolitischen Beschlüssen der Zentralregierung das bisherige quantitative Wachstum ablösen.<sup>132</sup> Vorbild in einigen Bereichen könnte dabei Japan sein: Hier stieg zwischen 1970 und 1990 das Bruttosozialprodukt pro Kopf um 120 Prozent, gleichzeitig sank der Energieverbrauch pro Kopf um 30 Prozent. Umweltaspekte spielen für japanische Auslandsinvestitionen eine zunehmende Rolle und sind auch in diplomatischen Bereichen, beispielsweise Entwicklungshilfeleistungen, eingebunden. Der japanische Unternehmensverband Keidanren fordert seine Mitglieder auf, bei Auslandsgeschäften die gleichen Umweltstandards einzuhalten, wie in Japan. Hinter diesen für eine dauerhafte Entwicklung sicherlich sinnvollen Dingen steht das Interesse Japans, durch technische und technokratische Vorgaben in diesem Bereich, insbesondere in den asiatischen Nachbarländern, an Einfluß zu gewinnen.<sup>133</sup>

Die Ziele für nationale und internationale Entwicklung wurden bislang in UN-Konferenzen in den Bereichen Bevölkerungswachstum und Ökologie jeweils gesondert behandelt, integrierte Ansätze fehlen. Dabei sprechen schon alleine die Globaldaten für sich: der Anteil der weltweiten CO<sub>2</sub>-Belastung durch die Industrieländer ist dreimal so groß wie der Anteil der Entwicklungsländer, obwohl dort drei Viertel der Weltbevölkerung leben. Zukünftig dürfte sich diese Relation entscheidend ändern. Bei weiterem Umsetzen der Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in den Industrieländern und dem erwarteten Wirtschaftswachstum der Entwicklungsländer werden die Entwicklungsländer im Jahre 2050 sechsmal soviel CO<sub>2</sub> emittieren wie die heutigen Industrieländer. Durch die Verwobenheit der Zukunftsprobleme sind diese nur in einem Gesamtkonzept lösbar.<sup>134</sup> Der Zusammenhang zwischen Pro-Kopf-Einkommen, Lebenserwartung und Energieverbrauch

ist recht eindeutig, wobei bislang die unterschiedliche Effizienz der ehemaligen Ostblockländer, der westlichen Industrieländer und Japans in ihrer Verbrauchsstruktur nicht eindeutig analysiert wurde. Dabei zeigt sich Japans höhere Effizienz eindeutig. Vorbild für die globale Entwicklung kann daher nicht das westliche, sondern eher ein modifiziertes japanisches Entwicklungsmodell sein.

**Schaubild: Prinzipielle Zusammenhänge zwischen Pro-Kopf-Einkommen, Lebenserwartung und Energieproduktion bzw. den energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 1990**



<sup>131</sup>Udo E. Simonis, Globale Umweltprobleme. Eine Einführung, Wissenschaftszentrum für Sozialforschung Berlin, Paper FS II 93-408, Berlin 1993; Ernst Ulrich von Weizsäcker, Arbeit und Umwelt. Perspektiven für das 21. Jahrhundert, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, September 1993, S. 1047-1060. Der Rahmen für zukunftsfähige bzw. nachhaltige Entwicklung (sustainable development) wird nach dem Brundlandbericht wie folgt beschrieben: "Zukunftsfähige Entwicklung ist ein Prozeß der Veränderung, in dem die Nutzung der Ressourcen, die Struktur der Investitionen, die Art des technischen Fortschritts und die institutionellen Strukturen in Übereinstimmung gebracht werden mit den zukünftigen und den gegenwärtigen Bedürfnissen" (Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (Hg.), Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundland Bericht, Greven 1987, S.9.).

<sup>132</sup>Peter Seidlitz, Wie China die Gänge wechseln will, in: Handelsblatt 14.03.1993; siehe auch laufende Berichterstattung in Beijing Rundschau und Kapitel 1.3.2.

<sup>133</sup>Georg Blume/ Chikako Yamamoto, Die Wirtschaftsmacht Japan will jetzt auch noch die Führungsrolle beim Umweltschutz übernehmen. Die zweite Offensive, in: Zeit-Schriften, Nr. 1/1992, S.33-35; Petra A. Plate, Umweltschutz und Industrieproduktion in Japan. Die ökologische Fabrik "Ecofactory", in: Japan. Wirtschaft, Politik, Gesellschaft, August 1994, S. 422-429.

<sup>134</sup>Herwig Birg, Weltbevölkerungswachstum, Entwicklung und Umwelt. Dimensionen eines globalen Dilemmas, in: Aus Politik und Zeitgeschichte 35-36/94, 2. September 1994, S. 21-35.

Nach: Herwig Birg, Weltbevölkerungswachstum, Entwicklung und Umwelt. Dimensionen eines globalen Dilemmas, in: Aus Politik und Zeitgeschichte 35-36/94, 2. September 1994, S. 33.

In der VR China sind bereits seit 01.07.1993 in einigen Gebieten und Städten, darunter die gesamte Provinz Guangdong, Bestimmungen über Abgaben für den Schwefeldioxid-Ausstoß in Kraft.<sup>135</sup> Aufgrund der sich in China abzeichnenden Umweltprobleme sind weitere Emissionsabgaben in näherer Zukunft zu erwarten. Für den Bereich des Automobilverkehrs ist dabei, zusammen mit technischen Verbesserungen, eine höhere Besteuerung des Treibstoffes zu erwarten. Diese könnte in einem "ökologischen Steuerkonzept" gleichzeitig die Kosten der menschlichen Arbeit verringern und damit die Beschäftigungsprobleme abschwächen.

<sup>135</sup>Lt. China aktuell, Februar 1994, S. 136.



Die "Effizienzrevolution" durch einen verbesserten Energieeinsatz, die in den Industrieländern nach Expertenmeinung ohne Wohlstandsverlust zu einer zehnfachen verbesserten Energienutzung führen könnte, bietet in der VR China noch größere Einsparpotentiale. Neben den technologischen Optimierungsmechanismen bestehen organisatorische Einsparpotentiale. Der Zwang zu einer Großserienfertigung dürfte in den nächsten Jahren zu der Schließung hunderter kleiner Automobilfabriken in China führen. Die neuen Großmontagewerke in der VR China könnten weitgehend wiederaufbereitbare Fahrzeuge bauen, die in den bisherigen kleinen Automobilfabriken zerlegt und die Rohstoffe wiederaufbereitet werden können. Technisch wäre dies machbar und in der VR China gesamtgesellschaftlich auch ökonomisch sinnvoll. Konkrete Angebote der Automobilkonzerne für die Produktion eines derartigen Wagens in China fehlen. Ähnliches war in China noch vor zwei Jahren zu beobachten. In mehreren Joint-Ventures wurde auf die Frage nach Plänen zur Produktion eines modernen Kleinwagens erwidert, das dies "für die Chinesen noch zu früh wäre"<sup>136</sup>. Staatlich Vorgaben verlangen nun in China ein Konzept für einen solchen Kleinwagen, worauf achtzehn große internationale Automobilkonzerne Projektstudien dafür vorlegten.<sup>137</sup>

Die chinesische Ökonomie ist in wesentlichen Bereichen noch durch einen gewaltigen Ressourceneinsatz zur Produktion verhältnismäßig weniger Güter gekennzeichnet. Beispielsweise wird zur Erzeugung einer Kilowattstunde elektrischer Energie in der VR China fast doppelt soviel Brennstoff eingesetzt wie in modernen deutschen Anlagen. Der Energiemangel entsteht durch zu billige Energie, weniger durch Mangel an Brennstoffen. Als Folge davon benötigt die VR China für eine Einheit des Bruttosozialprodukts etwa fünfmal soviel Energie wie die USA, zehnmal soviel wie die Bundesrepublik und Fünfeinhalbmal soviel wie Japan. Durch Verbesserung des Energiemanagements und Optimierung von Prozeßabläufen ließe sich in der VR China einige Jahre lang ein weiteres ökonomisches Wachstum realisieren, ohne zusätzliche Energie aufzuwenden. Durch die daraus folgenden Betriebskosteneinsparungen können sich die Investitionen zur Energieeinsparung selbst finanzieren.<sup>138</sup> Das Potential an Ressourceneinsparung und damit an Betriebskosteneinsparung wird jedoch in den untersuchten Joint Ventures im Automobilbereich kaum genutzt. Zwar wird dort, im Vergleich zu rein chinesischen Automobilwerken, mit modernerer Technik ressourcenschonender produziert. Doch gibt es

<sup>136</sup>Lt. Gespräche mit Mitarbeitern verschiedener chinesischer Automobilunternehmen; siehe auch Kapitel 5.1.

<sup>137</sup>Auto motor sport, 24/1994, 18.11.1994.

<sup>138</sup>Ausführlich bei: Reinhard Loske/ Fritz Vorholz, In der Energiefrage, in: Zeit-Schriften 1/1992, S. 52-56.; Reinhard Loske, Chinas Marsch in die Industrialisierung: Gefahr für das Weltklima?, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, Januar 1994, S. 1460-1472.

keine zusammenhängenden Konzepte zur Energieeinsparung (beispielsweise durch Kraft-Wärme-Koppelung) oder im Bereich der Logistik (beispielsweise durch Frachtzentren).<sup>139</sup>

Technische Optimierung alleine kann das Zuschnappen dieser tödlichen Energie- und Emissionsfalle jedoch allenfalls kurze Zeit hinauszögern. Die Basis von Konzepten, die eine nachhaltige ökonomische Entwicklung anstreben, die auch das Leben zukünftiger Generationen ermöglicht, ist prinzipieller Natur. Diese Konzepte müßten in den Industrieländern ansetzen, da sie global immer noch als Leitbild für ökonomische Entwicklung gelten. Ein Leitbild, dessen Niveau von Emissionen global zur Katastrophe führt.<sup>140</sup> Je deutlicher sich diese Katastrophe abzeichnet, desto umwälzender werden die umgesetzten Gegenmaßnahmen, welche die Katastrophe abwenden, auf die Ökonomie wirken. Der Beschluß der Genfer Giftmüllkonferenz beispielsweise, der ein lückenloses Verbot des Exports gefährlicher Abfälle aus den OECD-Staaten in die übrige Welt ab 1998 ermöglicht, wäre vor wenigen Jahren als real durchsetzbare Handlungsalternative undenkbar gewesen.<sup>141</sup>

Eine Generation, die schon im Vorschulalter Begriffe wie Ozonloch oder Waldsterben lernen muß, wird die zukünftige Politik bestimmen. Für diese Generation ist ein völkerrechtlich verbindlicher Beschluß zur Begrenzung und Kontrolle der nicht zuletzt durch Automobile verursachten Giftemissionen keine Utopie, sondern von Überlebensinteresse. Die Konzepte der Männer in der Automobilbranche zeigen besonders bei der gewünschten Umsetzung ihrer Konzepte in der VR China eine nostalgische Sehnsucht nach den Zeiten, während welcher sie ihre großen Erfolge feiern konnten und die heutigen Probleme noch nicht absehbar waren. Ihr Festhalten an alten Konzepten, die Verharmlosung der Folgen einer globalen automobilen Gesellschaft, ist zum Scheitern verurteilt. Der ökonomische Erfolg eines Automobilkonzerns, aber auch einer Nationalökonomie, wird zukünftig wesentlich davon abhängen, wie diese Probleme abgeschwächt oder gelöst werden können und wie die gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Bereiche in ihrem Vernetzungszusammenhang begriffen und in einem positiven Sinne gestaltet werden können. Die Automobilindustrie der VR China könnte dabei eine Vorreiterrolle spielen. Erforderlich ist dafür jedoch nicht nur ein Umdenken der Manager in den

<sup>139</sup>Lt. Interviews in verschiedenen chinesischen Automobilunternehmen und bei CNAIC, Frühjahr 1992.

<sup>140</sup>Siehe: Reinhard Loske, Kompensationsmaßnahmen in der internationalen Klimapolitik. Möglichkeiten und Grenzen, in: Energiewirtschaftliche Tagesfragen, Heft 5/1993, S. 313-317.

<sup>141</sup>Frankfurter Allgemeine Zeitung 26.03.1994, Süddeutsche Zeitung 26.03.1994, Die Tageszeitung 26.03.1994.



Automobilkonzernen, sondern es müssen auch neue Formen der multinationalen wissenschaftlichen Zusammenarbeit entwickelt werden.<sup>142</sup>

Durch die hohe Bevölkerungsdichte, die Knappheit an landwirtschaftlich nutzbaren Boden und Ernährungsprobleme existiert in China bereits seit längerem eine vergleichsweise intensive Auseinandersetzung mit den durch die Industrialisierung entstehenden Umweltproblemen. Diese haben durch die speziellen Bedingungen in China eine direktere negative Auswirkung auf die lokale Ernährungssituation und die Gesundheit der Bevölkerung.<sup>143</sup> Zusammen mit der in China vorherrschenden langfristigen Perspektive bei der Bewertung historischer Abläufe sind dies spezifische soziokulturelle Stärken zum Finden einer chinesischen Variante für eine nachhaltige Entwicklung.

### **5.5. Von der Schlanken Produktion zur Schlanken Weltgesellschaft ?**

"Wir sind sicher, daß wir durch unsere Wirtschaftszusammenarbeit mit der VR China nicht nur zur ökonomischen Entwicklung beitragen, sondern dadurch auch eine wesentliche Voraussetzung für den Frieden in der Welt schaffen".

Der damalige Vorstandsvorsitzende der Daimler Benz AG, Edzard Reuter, äußerte diese Einschätzung der Auswirkungen des Engagements deutscher Großkonzerne im November 1993 während einer Werksbesichtigung bei Shanghai Volkswagen.<sup>144</sup> Aussagen weiterer Spitzenmanager der deutschen Wirtschaft und seiner Verbandssprecher vermitteln den Eindruck, daß die wahren Internationalisten und Kämpfer für den Weltfrieden in den Vorstandsetagen multinationaler Konzerne sitzen.

Bis vor wenigen Jahren prägte ein eher entgegengesetztes Bild von der Stellung multinationaler Konzerne die Öffentlichkeit. International agierende Unternehmen nahm die einheimische Bevölkerung in erster Linie als bedrohend wahr; ihnen wurde ein übermäßig negativer Einfluß auf nationale Interessen unterstellt. Die Unterstützung der rechten Militärdiktatur in Chile oder der Nestle-Babymilchskandal lieferten von multinationalen Kon-

<sup>142</sup>Ausführlich bei: Reinhard Loske, Chinas Marsch in die Industrialisierung: Gefahr für das Weltklima?, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, Januar 1994, S. 1460-1472.

<sup>143</sup>Ekhard Hahn, Umweltbewußte Siedlungspolitik in China, Frankfurt am Main/ New York 1983, S. 19.

<sup>144</sup>Chinainterviews, November 1993.

zernen ein Bild der Machtbesessenheit; Verantwortungslosigkeit und Profitinteresse als einziges, mit allen Mitteln zu realisierendes, Unternehmensziel.<sup>145</sup>

Die äußerst komplizierte Frage nach der realen Macht multinationaler Konzerne läßt sich empirisch kaum untersuchen. Fest steht jedoch, daß seit den 50er Jahren der Anstieg ausländischer Direktinvestitionen weit über der Ausweitung des internationalen Handels lag.<sup>146</sup>

An die Stelle des traditionellen Kapitalisten trat eine moderne Konzernbürokratie, die mit geschwächten Gewerkschaften zunehmend in strategischen Bündnissen zusammenarbeitet, statt sich klassenkämpferisch zu bekämpfen. Der US-amerikanische Ökonom und Wirtschaftshistoriker John Kenneth Galbraith sieht nach dem Verschwinden der traditionellen Klassenstrukturen eine neue Klassenstruktur: Auf der einen Seite die Gesamtheit der Begüterten, die an Stelle der vormaligen Kapitalisten treten, und auf der anderen Seite eine große Zahl weniger wohlhabender oder armer Menschen, die all die Arbeit verrichten müssen, die das Leben, hauptsächlich für die Begüterten, angenehm oder zumindest erträglich macht. Diese Arbeit bezeichnet er als Arbeit für die Befriedigungskultur.<sup>147</sup> Diese Form einer neuen Klassenstruktur zeichnet sich mit zunehmender Geschwindigkeit im internationalen Kontext ab. Dadurch besteht die Gefahr einer "Anpassung" der Arbeitsbedingungen auf dem weltweit niedrigsten Niveau.<sup>148</sup> Große Unternehmen und das Finanzkapital finden mehr und mehr den gesamten Globus als Spielwiese für ihre Verwertungsinteressen vor. Die staatliche Wirtschaftspolitik, die

<sup>145</sup>Unter anderem in: Peter H. Mettler (Hg.), Multinationale Konzerne in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt am Main 1985; Klaus Peter Kisker/ Rainer Heinrich/ Hans-Erich Müller, Multinationale Konzerne. Ihr Einfluß auf die Lage der Beschäftigten, Köln 1982; Dieter Senghaas/ Ulrich Menzel, Multinationale Konzerne und Dritte Welt, Opladen 1976; Rainer Hellmann, Die Kontrolle multinationaler Unternehmen, Baden Baden 1974.

<sup>146</sup>Christoph Dörrenbächer/ Michael Wortmann, Konzerne im weltweiten Kaufrausch, in: Die Mitbestimmung 11/1993, S. 68f.

<sup>147</sup>John Kenneth Galbraith, Kritik der "Befriedigungskultur". Auf der Suche nach der gerechten Gesellschaft. Das gute Leben winkt, in: Die Tageszeitung 19.03.1994.

<sup>148</sup>Der Berliner Professor für interkulturelle Beziehungen, Jürgen Zimmer, sieht dabei in brasilianischen Straßenkindern eine Vorbildfunktion, die mit sehr unproduktiven Kleinhandel ihr nacktes Überleben sichern müssen: "Die Reichen in den Entwicklungsländern versuchen sich durch bürokratische Barrieren die kleinen Unternehmer des informellen Sektors vom Leibe zu halten. Aber die Kleinen sind wendig und: small is more Efficient. Wir können von den kleinen Fischen drüben lernen. Sie sind gut trainiert, nicht wehleidig und können mit äußerster Knappheit wirtschaften.", in: Die Tageszeitung 30.04.1994.



Rechte und Möglichkeiten der Arbeitnehmer bleiben jedoch weitgehend auf den nationalen Rahmen beschränkt.<sup>149</sup>

Die Probleme der multinationalen Konzerne der Automobilindustrie sollen nach deren Vorstellungen in China gelöst werden. Dies funktioniert jedoch nur kurzfristig; für eine mittelfristig tragfähige Modernisierung sind völlig neue Konzepte erforderlich. Diese können kaum von den Konzernen selbst kommen, die als Großorganisationen recht unbeweglich sind und durch ihr kurzfristiges Gewinninteresse als hauptsächliches Erfolgskriterium kaum langfristig verträgliche Modernisierungsmodelle entwickeln können. In der VR China vollzog sich zwar in den letzten Jahren eine durch multinationale Automobilkonzerne vermittelte beeindruckende technische Modernisierung der Automobilbranche; diese funktionierte aber nur durch die umfangreichen Vorgaben der staatlichen Industriepolitik. Staatliche Vorgaben, die Sprecher ausländischer Konzerne noch vor kurzem als planwirtschaftlichen Dirigismus kritisierten, werden nun stolz als eigener Unternehmenserfolg dargestellt. Eine verbindliche umfassende staatliche Industriepolitik ist jedoch Voraussetzung für eine Modernisierung. Nachdem die VR China in ihrem Modell einer sozialistischen Marktwirtschaft von den multinationalen Automobilkonzernen eine technische Modernisierung erzwang, muß dieser eine strukturelle Modernisierung folgen. Die internationalen Automobilkonzerne sind dazu nicht in der Lage, dies wurde bereits in verschiedenen Bereichen aufgezeigt. Der in der VR China entstehende politische Neokonfuzianismus zur Machtsicherung kann ebenfalls kaum die dafür notwendigen innovativen Elemente hervorbringen. Problemlösungen müssen daher in Form einer unabhängigen Beratung, die sich an den besonderen chinesischen Bedingungen orientiert und in Dialogform einen Wissensaustausch ermöglicht, in einem internationalen Dialog erarbeitet werden.<sup>150</sup> Voraussetzung für eine tragfähige betriebliche Form der Schlanke Produktion ist die Institutionalisierung des dauerhaften Organisationslernens auf betrieblicher Ebene. Voraussetzung für eine "Schlanke Weltgesellschaft" ist die Institutionalisierung des dauerhaften Organisationslernens auf gesellschaftlicher Ebene.

Eine östlich-ganzheitliche Weltansicht verbunden mit westlich-innovativen geistigen Freiheitspotentialen könnte zu einer Versöhnung zwischen marktwirtschaftlich-ökonomi-

<sup>149</sup>Auch wenn beispielsweise in der EG nationale Kompetenzen an größere politische Einheiten übertragen werden, läuft dieser Prozeß den realen ökonomischen Entwicklungen in der Welt weit hinterher.

<sup>150</sup>Für die weitere Modernisierung Singapurs beschreibt dies: Beng-Huat Chua, "Konfuzianisierung" in der Modernisierung Singapurs, in: Joachim Matthes (Hg.), Zwischen den Kulturen? Die Sozialwissenschaften vor dem Problem des Kulturvergleichs. (Soziale Welt, Sonderband 8), Göttingen 1992, S. 249-269.

schen Gewinninteresse, Vollbeschäftigungspostulat und dauerhafter ökologischer Entwicklung beitragen. Dies ist nur im globalen Kontext zu realisieren, wozu die Kompetenzen internationaler Kontrollorgane ausgeweitet werden müssen.<sup>151</sup> Den Gegenpol zu diesen globalen Einheiten in einem dauerhaften ökologischen Modernisierungskonzept bilden kleine, dezentrale Einheiten, die sich in der VR China aus der "Danwei"-Sozialorganisation entwickeln und nach einem modifizierten Konzept der Schlanke Produktion arbeiten können.

Die Modernisierungskonzepte für die chinesische Automobilindustrie basieren auf den Entwürfen westlicher Konzerne und Organisationen. Diese Institutionen orientieren sich an ihren Konzepten der Vergangenheit, in der sie erfolgreich waren und ihre großen Erfolge feiern konnten. Zukünftige Herausforderungen in einem völlig veränderten Umfeld sind mit dieser tradierten Unternehmenskultur kaum zu meistern.<sup>152</sup>

Das in Kapitel 5.1. vorgestellte

- "Vernetzte Konzept eines problemorientierten Unternehmensmodells"

mußte nach außen erweitert werden. Übertragen auf Betriebe der Automobilindustrie in der VR China könnte dabei auf zwei bedeutende Organisationsschemata zurückgegriffen werden:

- Die Danwei-Organisation als Basis betrieblicher Sozialorganisation;
- Modifizierte und enthierarchisierte Formen chinesischer Unternehmensnetzwerke.

<sup>151</sup>Siehe Kapitel 5.4.

<sup>152</sup>Meinolf Dierkes, Die Schwachstelle des Standorts Deutschlands ist die Unternehmenskultur, in: Blick durch die Wirtschaft 15.06.1994.



Schaubild: Unternehmensaufbau bei einem Joint Venture

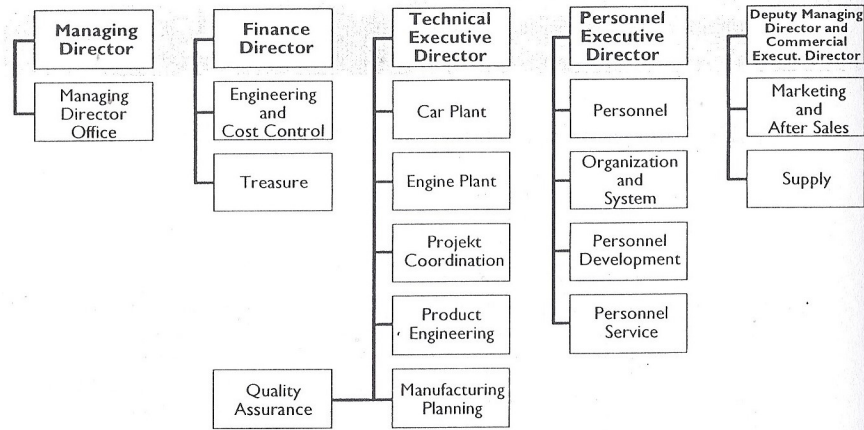
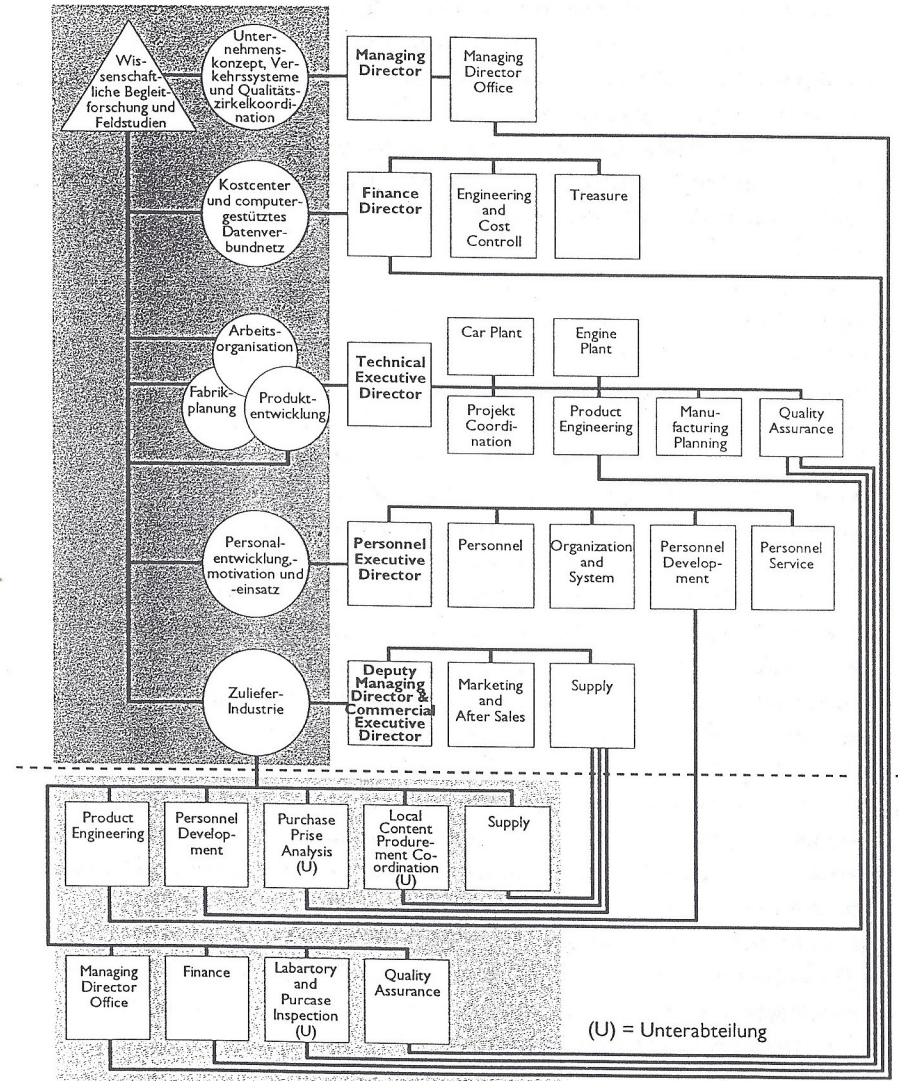


Schaubild: Vernetztes Konzept eines problemorientierten Unternehmensmodells; Beispiel: Zulieferindustrie



<sup>19</sup>Lt. Interviews in verschiedenen chinesischen Automobilunternehmen und bei CNAIC, Frühjahr 1992.

Quelle: Eigene Ausarbeitung lt. Befragungen in mehreren Joint Ventures der chinesischen Automobilbranche.

Das 21. Jahrhundert kündigt sich als das asiatische Jahrhundert an. Nach Japan und Südkorea entwickeln die VR China und ihre Nachbarstaaten die Wirtschaft mit beachtlichen Zuwachsraten. Damit verändert sich das Bild der globalen Ökonomie. Besonders deutlich sind diese Abläufe im Bereich der Automobilbranche. Zum einen könnte China bei einer ähnlichen Wirtschaftspolitik, wie zuvor in Südkorea, mehr als die heutige Weltproduktion herstellen. Und bei einer Zulassungsdichte von Kraftfahrzeugen wie in Deutschland würden dort mehr als alle derzeit weltweit zugelassenen Fahrzeuge fahren.

Doch nicht diese quantitativen Entwicklungen dürften für den Westen die eigentlichen Herausforderungen hervorbringen. In China und weiten Teilen Asiens bestehen eigenständige Formen der Arbeits- und Unternehmensorganisation. Weiter bilden sich dort neue Formen überstaatlicher regionaler Zusammenarbeit heraus. Die traditionellen Industriestaaten werden dort zu neuen Formen der Kooperation gezwungen. All diese Fragen zusammenhängend dargestellt lassen die eigentliche geistige Herausforderung der neuesten Entwicklungsabläufe in weiten Teilen Asiens erahnen.