

LEHREN AUS DER REGIONALEN WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG IN BRANDENBURG: VON RENNAUTOS, CHIPS UND ZIGARREN

Karin Leppin, Potsdam

Kurzfassung

Zwischen 1999 und 2001 wurden im Land Brandenburg zwei private Großprojekte verwirklicht, die in Deutschland Diskussionen um die Wirksamkeit der regionalen Wirtschaftsförderung ausgelöst haben: Eine Formel-1-Rennstrecke und eine Entwicklungsanlage für Zeppeline, beide kurz nach ihrer Fertigstellung insolvent. Momentan wird ein drittes Projekt forciert: Eine Chipfabrik in Frankfurt/Oder. Die Aussichten für das dritte Projekt werden schon vor dem Bau der Fabrik als schlecht eingeschätzt. Dennoch hält die Landesregierung an dessen Realisierung fest. Auch die Idee der Förderung von „Leuchttürmen“ steht nicht in Frage, deren Ausstrahlung die regionale Entwicklung vorantreiben soll. Im vorliegenden Beitrag wird die Frage analysiert, wie eine Häufung von Großprojekten erklärbar ist. Dazu wird ein Modell der Politischen Ökonomie gewählt, sowie eine Analogie zu den aus der Anthropologie bekannten Cargo Kulturen dargestellt. Es wird argumentiert, dass die vorliegende Konstellation von Akteuren und Problemlagen, sowie die Konzentration der wirtschaftspolitischen Maßnahmen auf den Faktor „Arbeitsplätze“ begünstigend auf die Entstehung von Großprojekten wirken können.

Gliederung

1. Einführung
 2. Großprojekte und ihre Entstehung: Modell der Politischen Ökonomie
 - 2.1 Hintergrund: Neue Politische Ökonomie
 - 2.2 Das Modell: Annahmen, Akteure, Prozess
 3. Die Projekte und ihre Wahrnehmung
 - 3.1 Die Situation im Land Brandenburg: Nährboden für Großprojekte
 - 3.2 Akteure in Brandenburg: Konstellation, Problemlagen
 - 3.3 Fallbeispiele für einen Mechanismus, Lausitzring, Cargolifter, Chip Fabrik
 4. Anthroposophische Erklärung: Cargo Kulte
 - 4.1 Cargo Kulte: Charakteristika, Beispiele, Übertragbarkeit
 - 4.2 Übertragung auf Großprojekte in Brandenburg
 5. Fazit: Auswege, Lösungen
- Literatur

1 EINFÜHRUNG

Mehr als 600 Millionen Euro Fördermittel sind seit 1998 in drei Großprojekte in Brandenburg geflossen bzw. wurden zugesagt: Lausitzring, Cargolifter und eine Chipfabrik in Frankfurt/Oder. Keines der drei Projekte erfüllte bis Sommer 2003 die an die Förderung geknüpfte Funktion. Zwei Projekte sind insolvent, das dritte ist noch nicht fertiggestellt. Die Projekte werden vor allem deshalb kritisiert, weil sie zu einem großen Teil aus öffentlichen Mitteln finanziert werden und wurden und weil es sich bei der Entscheidung für ihre Realisierung um Entscheidungen der Politik und nicht um Entscheidungen von Unternehmern handelte.

Darin könnte eine wichtige Bedingung für ihr Scheitern liegen. Politische Akteure treffen ihre Entscheidungen unter anderen Voraussetzungen als Unternehmer. Nur in Ausnahmefällen hat das Scheitern eines Projektes persönliche Auswirkungen für sie, wohingegen Unternehmer das Risiko eingehen, im Falle eines Scheiterns das eigene Vermögen oder das Unternehmenskapital zu verlieren. Ein Ziel von Politikern in demokratischen Systemen ist die Wiederwahl und nicht der Erfolg des Projektes. Um die erforderliche Stimmenmehrheit zu erhalten, ist es nicht zwingend notwendig, die politischen Maßnahmen an die tatsächlichen langfristigen Bedürfnisse der Wähler anzupassen oder ihren dauerhaften Bestand zu garantieren. Wirksamer erweisen sich Maßnahmen, deren Erfolg kurzfristig vor Wahlen wahrgenommen wird (Berg et al. 1996, 101). Für die Wahrnehmung von Maßnahmen in der Bevölkerung ist entscheidend, wie eine Maßnahme in den Medien diskutiert und bewertet wird und welcher Natur daraufhin der politische Diskurs innerhalb des Regierungsgebietes ist. Somit ist die Erwartung an die öffentliche Diskussion von politischen Entscheidungen in den Medien eine wichtige Grundlage für die Entscheidungsfindung politischer Akteure (Schichta 2002).

Im vorliegenden Beitrag soll aus einer solchen Akteurskombination aus Medien, Politikern, Bürgern und Initiatoren ein Modell der Politischen Ökonomie bzw. Institutionenökonomik abgeleitet werden. Ziel ist es, die Entstehung von Großprojekten anhand rationaler Kalküle und Entscheidungen repräsentativer Akteure zu erklären. Dieses Modell wird anhand der drei vorliegenden Fälle empirisch überprüft. Die These, die damit belegt werden soll, ist, dass die vorliegende Konstellation von Akteuren und Problemlagen (Aussichtslosigkeit der Bürger, Alternativlosigkeit bei den politischen Entscheidungsträgern) die Entstehung von Großprojekten begünstigt und auch dafür verantwortlich ist, dass trotz des Scheiterns weitere Großprojekte denkbar ja sogar wahrscheinlich sind. Es soll außerdem gezeigt werden, dass die Entstehung der Projekte nur teilweise mit Hilfe von Modellen erklärbar ist, die von der Rationalität der Akteure ausgehen. Eine Analogie aus der Anthropologie gewährt weitergehende

Erklärungsansätze. Die Erkenntnisse und Schlussfolgerungen basieren auf wenigen Studien, die bisher über die Großprojekte veröffentlicht wurden, und vor allem auf Medienberichten und unterliegen deshalb allen damit verbundenen Schwierigkeiten, was Wahrheitsgehalt und Objektivität betrifft. Die Thesen und deren erste Überprüfungen anhand einiger Beispiele können keine empirische Studie ersetzen und sollen eher eine Ideensammlung, ersten Einstieg in das Thema und Diskussionsbasis darstellen.

2 GROSSPROJEKTE UND IHRE ENTSTEHUNG: MODELL DER POLITISCHEN ÖKONOMIK

Mit Hilfe von Modellen aus der Neuen Politischen Ökonomie und der Institutionenökonomik lassen sich Erkenntnisse über komplexe politische Akteurskombinationen und deren Interaktion darstellen, die zu kollektiven Entscheidungen führen, wie sie in der Politik beobachtet werden. Im vorliegenden Beitrag soll das Entstehen eines Großprojektes als Folge der rationalen Interaktion von Akteuren dargestellt werden.

2.1 Hintergrund: Neue Politische Ökonomie

Dazu geht diese Wissenschaftsdisziplin in Analogie zum in den Wirtschaftswissenschaften verwendeten Individualismus davon aus, dass der „Zugang zum Verständnis der Politik auf der Ebene des Individuellen gesucht werden muss“ (Kisch 1993, 5). Es geschieht dieser Ansicht nach nur dann etwas im Staat, in Parteien oder in der Regierung, wenn sich individuelle Mitglieder dafür entschieden haben. Eine weitere Eigenschaft dieser Modelle besteht darin, dass sie von einer Handlungsorientierung der Individuen ausgehen, die sich an deren eigener Wohlfahrt und der Verbesserung der eigenen Situation orientiert und unter diesem Gesichtspunkt Alternativen gegeneinander abwägt. Schließlich wird als dritte Annahme die Rationalität ebendieser Akteure vorausgesetzt (Kisch 1993, 5f.). Das Ergebnis dieses Prozesses ist die Bereitstellung von Kollektivgütern (Kisch 1993, 197). Dabei müssen politökonomische Modelle, um eine Erklärungskraft zu besitzen, die Gegebenheiten einer indirekten Demokratie und der Stellvertretung des Kollektives durch Politiker einbeziehen. Diese Konstellation bildet somit die Grundlage für ein glqqdoppeltes Spannungsverhältnisgrqq (Kisch 1993, 172): Auf der einen Seite stehen die Menschen eines Landes oder einer Region und auf der anderen Seite die Politiker, die dem normativen Verständnis von Demokratie nach im Sinne der Wähler handeln sollen. Diese Politiker sind jedoch ebenfalls Akteure mit eigenen Zielen und eigenen Vorstellungen darüber, wie ihre Wohlfahrt zu vergrößern sei. Zwischen ihnen und ihren Auftraggebern wird ein Principal-Agent-Verhältnis angenommen: Aufgrund der Unmöglichkeit bzw. der hohen Kosten für den

Prinzipal, die Handlungen seines Agenten vollständig zu kontrollieren, entsteht ein Freiraum für die Politiker (Agenten), der sich in einer Diskrepanz zwischen dem gewünschten Ergebnis des Auftraggebers und dem tatsächlich durch den Stellvertreter erreichten Ergebnisses äußert (Kisch 1993, 171f.). Schließlich ist als Einflussfaktor auf die tatsächlichen Entscheidungen zu berücksichtigen, dass sowohl die Stellvertreter als auch die Wähler keine Gewissheit über die Wirkung der Instrumente zur Zielerreichung haben.

2.2 Das Modell: Annahmen, Akteure, Prozess

Das Modell sei in einer begrenzten Region angesiedelt (die zugleich Wahlregion ist). Innerhalb dieses Raumes herrsche eine hohe Arbeitslosigkeit und ein Mangel an privaten Investitionen, die diese Arbeitslosigkeit verringern könnten. Aus Quellen, die außerhalb der Region liegen, fließen Gelder in die Region, die als Fördermittel von der Politik vergeben werden können. Es wird von vier zentralen repräsentativen Akteuren (bzw. Akteursgruppen) ausgegangen: einem Ideengeber bzw. Investoren, einem Politiker, den Medien und den Bürgern. Folgende Ziele und Kalküle seien für sie angenommen (siehe auch Abb. 1):

- **Ideengeber/Investor:** Der Ideengeber habe das Ziel, ein bestimmtes Projekt zu realisieren. Über den möglichen Erfolg seiner Idee habe er nur beschränkte Informationen. Es fehlen ihm (teilweise) die zur Realisierung notwendigen finanziellen Mittel. Der Versuch, diese Mittel auf dem Kapitalmarkt zu beschaffen, sei in einer früheren Periode fehlgeschlagen, da das Projekt von privaten Finanziers für zu risikoreich erachtet wurde.
- **Politiker:** Der Politiker habe das Ziel, wieder gewählt zu werden. Dazu muss er die Mehrheit der Bürger von seiner Politik überzeugen. Es sei angenommen, dass die Vergabe von Fördermitteln sein politischer Handlungsspielraum ist. Die Fördermittel seien begrenzt, und über deren Verwendung muss der Politiker Rechenschaft ablegen. Um diese Fördermittel bewerben sich mehrere Investoren und Ideengeber mit ihren Konzepten. Über den möglichen Erfolg der Konzepte hat der Politiker keine Informationen. Diese Informationen zu beschaffen, verursacht Kosten, die das Fördermittelbudget verringern. Die Güte seiner Politik werde an seiner Urteilsfähigkeit über die Projekte und damit die adäquate Nutzung des Förderbudgets gemessen. Um seine Politik bekannt zu machen, könne er einerseits auf die Medien als Informationsverbreiter zurückgreifen und andererseits auf direktem Wege auf die Bürger einwirken.
- **Medien:** Das Ziel der Medien sei der Verkauf von Informationen. Gegenstand dieser Informationen sind Politiker, deren Handlungen sie beobachten und für ihre Kunden (Leser, Zuschauer, Hörer etc.) darstellen und interpretieren. Der Verkauf von Sensationen sei zu einem höheren Preis möglich, als der Verkauf von „alltäglichen“ Nachrichten.

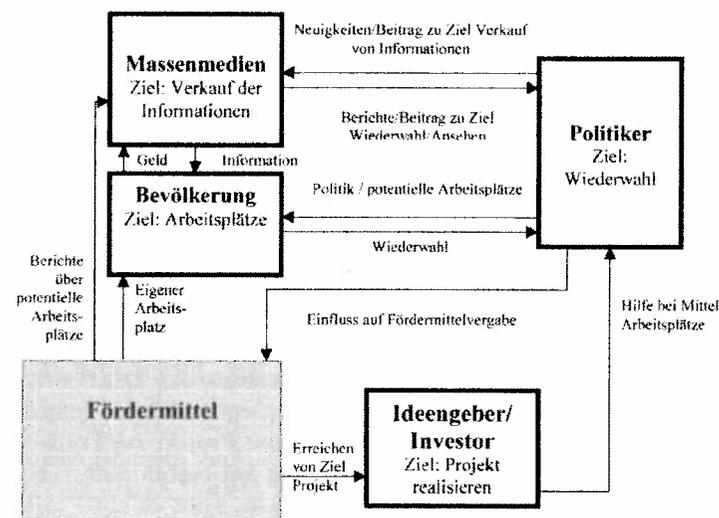


Abbildung 1: Modell zur Förderung von Großprojekten: Akteure, Ziele und Konstellation. Quelle: eigene Darstellung

- **Bürger:** Das Ziel der Bürger sei die Verbesserung der eigenen Wohlfahrt. Kurz- und mittelfristig wird die Schaffung von Arbeitsplätzen damit verbunden. Da private Investitionen selten sind, erwarten sie von der Politik die Schaffung von Arbeitsplätzen. An die Erwartung, wer die meisten Arbeitsplätze schaffen kann, knüpfen sie ihre Wahlentscheidung. Für die Interpretation der Politik nutzen sie Medien und direkte Informationen durch Politiker.

Das Modell basiert auf einer zeitlichen Abfolge von Ereignissen, die zu einem Kreislauf führen. Es ist in Abb. 1 graphisch dargestellt. Diese Phasen bzw. Schritte lassen sich¹ wie folgt bezeichnen: 1. Idee/Impuls, 2. Verantwortungsübernahme durch die Landesregierung, 3. Euphoriephase, 4. Krise und Stagnation, 5. Bauphase mit dramatischem Zwischenspiel (Hilferuf).

1. **Idee/Impuls:** Der Investor hat eine Grundidee, die mit mittleren Investitionskosten verbunden ist. Die einzige Möglichkeit der Realisierung besteht in der Finanzierung durch Fördermittel. Um Fördermittel zu erhalten, muss er es schaffen, den Politiker von seiner Idee zu überzeugen, da dieser die Fördermittel kontrolliert. Der Initiator kennt das Ziel des

¹Die Benennung der Phasen erfolgt teilweise in Anlehnung an das von Woderich und Thomas (2001, 54ff.) für den Lausitzring dargestellte Schema.

Politikers, wiedergewählt zu werden, und da er weiß, dass diese Wiederwahl an die potentielle Schaffung von Arbeitsplätzen gebunden ist, hat er ein Interesse daran, sein Projekt so zu präsentieren, dass es dem Politiker als ein Mittel zur Erreichung seines Zieles erscheint. Dabei wird die Schaffung sehr vieler Arbeitsplätze dessen Ziel eher entsprechen, als die Schaffung weniger Arbeitsplätze. Aus diesem Grund und um unter den Konkurrenz-Projekten aufzufallen, muss das Projekt eine bestimmte Mindestgröße aufweisen. Der Ideengeber hat also ein Interesse daran, sein Projekt größer (gemessen in Arbeitsplätzen) anzulegen, als er ursprünglich geplant hatte. Die Höhe der beantragten Fördermittel sollte knapp berechnet werden, da die Fördermittel begrenzt sind.

2. *Verantwortungsübernahme durch die Landesregierung:* Der Politiker erhält eine Reihe von Vorschlägen. Da er annahmegemäß keine Informationen über den Erfolg der Projekte hat, wird er das Projekt zur Förderung aussuchen, das ihm bei seiner Zielerreichung am besten hilft, das also die meisten Arbeitsplätze zu schaffen verspricht. Gibt es ein Projekt, das eine bestimmte Mindestgröße überschreitet, ist die Förderwahrscheinlichkeit hoch. Bleibt die Höhe der beantragten Fördergelder unter einer Schmerzgrenze, wird dieses Projekt zur Förderung ausgewählt. Dieses Projekt soll von möglichst vielen Bürgern wahrgenommen werden. Deshalb präsentiert der Politiker sich und den Ideengeber vor den Medien. Dabei hat er ein Interesse, das Projekt so groß wie möglich erscheinen zu lassen, um eine Sensation hervorzurufen. Diese wird von den Medien bevorzugt, da sie sich annahmegemäß zu einem höheren Preis (in größerer Menge) verkaufen lässt, als eine alltägliche Meldung. Damit ist die Weitergabe der Information an die Bürger gesichert.
3. *Euphoriephase:* Über die Sensationsdarstellung in den Medien und die Wahrnehmung der Bürger entsteht ein Enthusiasmus-Effekt, der das Projekt noch größer erscheinen lässt und die Verbreitung der Information verbessert. Das Projekt wird mit dem Politiker in Verbindung gebracht, der die Fördermittelvergabe kontrolliert. Die zu schaffenden Arbeitsplätze werden auf sein „Wahlkonto“ gutgeschrieben. Es kommt zur ersten Auszahlung von Fördermitteln an den Ideengeber und zur Teilrealisierung des Projektes.
4. *Krise und Stagnation:* Der Erfolg des Projektes wird nicht erreicht. Die Idee erweist sich als schwer und nur unter höheren Kosten realisierbar (und war deshalb ursprünglich am Kapitalmarkt gescheitert). Der Investor schickt einen Hilferuf an den Politiker, um weitere Fördermittel zu erhalten. Der Politiker hat sich persönlich mit dem Projekt in Verbindung gebracht und muss nun annehmen, dass auch ein eventueller Misserfolg auf ihn zurückfällt und seine politische Urteilsfähigkeit angezweifelt werden wird. Damit wäre seine Wiederwahl gefährdet. Er hat ein Interesse

daran, das Projekt trotz der höheren Fördermittelforderung weiter zu verfolgen.

5. *Bauphase mit dramatischem Zwischenspiel:* Von den Bürgern und den Medien wird die Entstehung von sunk costs als negativ angesehen, da das Fördermittelbudget begrenzt ist. Weil das Projekt bereits teilweise realisiert ist, würden bei einer Aufgabe der Idee versunkene Kosten entstehen. Damit würde neben der Aufgabe der Idee, mit dem Projekt Arbeitsplätze zu schaffen, auch die Möglichkeit unwahrscheinlicher, mit den verbliebenen Fördermitteln Arbeitsplätze zu schaffen. Es besteht also ein weiteres Interesse, das Projekt weiter zu verfolgen.
6. *Neue Runde:* Es fließen weitere Fördergelder, ein weiterer Teil des Projektes wird gebaut. Von nun an ist ein Kreislauf denkbar, der zu immer weiteren Investitionen in das Projekt führen kann. Vorstellbar ist auch die Einführung eines weiteren Ideengebers, nachdem dieser Kreislauf für das Projekt I bereits läuft: Der Politiker sieht die erhoffte positive Wirkung aus dem ersten Projekt in eine mögliche Beschädigung seines Ansehens umschwenken und sieht dadurch seine Wiederwahl in Gefahr. Ein zweites Projekt mit einer bestimmten Mindestgröße könnte sein Ansehen wieder herstellen. Dabei ist es notwendig, dass das zweite Projekt mehr potentielle Arbeitsplätze herstellt, als beim ersten Projekt „verlorengehen“ könnten, um den Verlust überzukompensieren. Damit könnten parallel so viele Projekte verfolgt werden, wie mit dem gegebenen Fördermittelbudget finanzierbar sind. Im Folgenden sollen die Stufen des dargestellten Modell mit den empirischen Gegebenheiten der brandenburgischen Großprojekten überprüft werden.

3 DIE PROJEKTE UND IHRE WAHRNEHMUNG

Nun sollen die theoretisch dargestellten Zusammenhänge an der brandenburgischen Realität überprüft werden. Das oben eingeführte Phasenschema soll als Gliederung dienen.

3.1 Die Situation im Land Brandenburg: Nährboden für Großprojekte

Das Land Brandenburg gehört zu den neuen Bundesländern Deutschlands und erstreckt sich rund um Berlin. Die Stadt Berlin hat als Wachstumskern eine erhebliche Bedeutung für die regionale Entwicklung. In den sich direkt an das Stadtgebiet anschließenden Gemeinden ist die wirtschaftliche Entwicklung weit über dem Durchschnitt der neuen Bundesländer während mit zunehmender Entfernung die Arbeitslosigkeit größer wird. Die Landkreise in Brandenburg

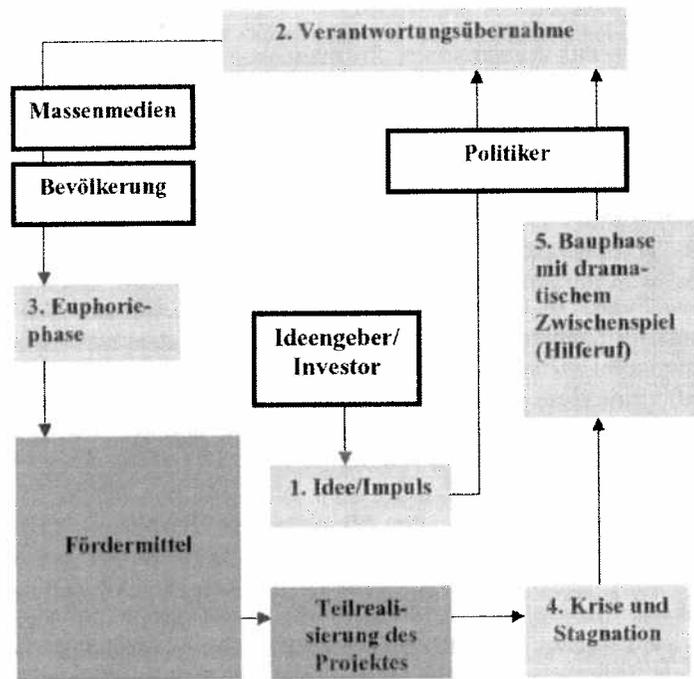


Abbildung 2: Modell zur Förderung von Großprojekten: Ablauf der Phasen.
Quelle: eigene Darstellung

sind wie Tortenstücke aufgebaut fast jeder Kreis grenzt an Berlin. Dadurch ergibt sich auch innerhalb der Landkreise eine unterschiedliche regionale Entwicklung: Die Berlin nahen Gebiete wachsen, die entfernten stagnieren, leiden unter extremer Abwanderung und dem Mangel an Investitionen. Die Arbeitslosigkeit ist am höchsten in den von Berlin entfernten Gebieten, die, wie zu zeigen sein wird, Standorte für die drei Großprojekte sind. Eine wesentliche Verbesserung dieser Entwicklung ist auch 14 Jahre nach der politischen Wende nicht abzusehen, die regionale Wirtschaft und die Menschen bleiben in einem hohen Maße abhängig von Transferzahlungen. Der Beschäftigungsrückgang, der Anfang der 1990er Jahre mit dem Zusammenbruch der alten Industriestrukturen einsetzte, setzt sich weiterhin im Landesgebiet bis Sommer 2003 fort. (Ministerium für Wirtschaft 2002). Zwischen 2000 und 2001 ist die Beschäftigung um etwa 21.000 Menschen zurückgegangen (Söstra 2002, 3). Die Lage wird als aussichtslos interpretiert. Die Abwanderung aus den Berlin fernen Gebieten ist spürbar. Da

private Investitionen ausbleiben, wird als Gegenmaßnahme politisch vor allem die Vergabe von Fördermitteln (direkt und indirekt) diskutiert. Der Landesregierung stehen zwei allgemeine Förderinstrumente zur Verfügung. Die Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ sowie die steuerliche Investitionszulage. Dazu kommen spezifische Förderprogramme der EU, des Bundes und der Länder, mit denen spezifische Ziele verfolgt werden. Im Jahr 2000 summierten sich diese Förderungen, die direkt in die Betriebe flossen, auf zwei Milliarden Euro für das Land Brandenburg. 15 Prozent aller im Land investierten Mittel kamen im Jahr 2000 aus öffentlicher Förderung. (Söstra 2002, 74).

Neben der betrieblichen Förderung werden Mittel für Lohn- und Gehaltskostenzuschüsse aufgebracht, die aus den Budgets von Bund-, Ländern und des Europäischen Sozialfonds finanziert werden. 85.000 Beschäftigte in Brandenburg arbeiteten im Jahr 2000 in öffentlich geförderten Stellen. Dies entsprach 9 Prozent aller Beschäftigten (Söstra 2002, 79). Gegen eine baldige selbständige Auflösung dieser extremen regionalen Unterschiede sprechen die Strukturschwächen des Standortes (fehlende Exportorientierung, große Anteile der Bauwirtschaft, überregionale Vertriebsschwäche) und der Rückstand bei der Produktivität und beim BIP pro Einwohner. Verantwortlich dafür ist unter anderem, dass Branchen mit hoher Wertschöpfung und hoher Produktivität sind relativ schwach vertreten sind und dass „Stammhäuser“ fehlen. Die Hälfte der Beschäftigten in Brandenburgs verarbeitendem Gewerbe ist bei Unternehmen beschäftigt, die sich in westdeutschem oder ausländischem Eigentum befinden. Zentrale betriebliche Funktionen mit hoher Wertschöpfung wie Forschung und Entwicklung, Leitung, Vertrieb, verbleiben dabei in der Regel in den Stammhäusern (Söstra 2002, 101ff.). In Brandenburg wurde ein verwaltungspolitisches Leitbild entwickelt, welches darauf ausgerichtet war, positive Einflüsse auf die wirtschaftliche Entwicklung der schwächeren Landesteile des Landes auszuüben. Das Regionalplanungsmodell war das der „Dezentralen Konzentration“ (Sempff 2002). Dieses prägte zunächst die Fördermittelpraxis auf dem Feld der Wirtschaftsförderung und die Aufteilung der Landkreise in einer tortenähnlichen Struktur um den Kern Berlin. Die hohe Arbeitslosigkeit beherrscht als Hauptthema politische Diskussionen in Brandenburg². Die Schaffung von Arbeitsplätzen ist zu einem Hauptziel in der Politik geworden. Konflikte bestehen hauptsächlich über die Art und Weise, wie dieses gemeinsame Ziel zu erreichen sei (Berg et al. 1996). Diesem Hauptziel ordnen sich nicht mehr nur wirtschaftspolitische Institutionen unter, sondern zunehmend selbst Bildungs-, Kultur- oder Gesundheitsinstitutionen³.

²U.A.: „Wirtschaft schafft Arbeit“, Positionspapier der CDU-Fraktion, Potsdam, 10.09.2002, http://www.cdu-fraktion-brandenburg.de/News/wirtschaft_schafft_arbeit.htm

³Courant argumentiert in seinem Aufsatz „Woran erkennst Du eine gute wirtschaftliche Entwicklungspolitik, wenn Du einer begegnest? Tipp: Zähle nicht einfach Jobs“ (Cou-

3.2 Akteure in Brandenburg: Konstellation, Problemlagen

Berg et al. (1996) untersuchen die Akteursbeziehungen in einem brandenburgischen Landkreis und geben detaillierte Einblicke in Denkweisen und Akteurskonstellationen. Anders als in den alten Bundesländern basieren politische Entscheidungen der Untersuchung zu Folge kaum auf partikularen Interessen lokaler Honoratiorenkreise, sondern auf Institutionen und Vereinigungen, die aufgrund der ständigen Umstrukturierungen nur geringe Mitgliederzahlen haben und deren Identität von der Umstrukturierung erheblich geprägt ist (Berg et al. 1996). „Für die auf dem Politikfeld Wirtschaftsförderung agierenden Institutionen und Organisationen blieben darüber hinaus die konkreten wirtschaftlichen Bedingungen und Bezüge in den verschiedenen Phasen der Transformation in ständiger Bewegung und gestatten nur eine geringe Berechenbarkeit“ (Berg et al. 1996, 58). Ineffiziente Planungen und ein Überangebot von Gewerbegebieten werden als Resultat der Akteursbeziehungen und der spezifischen Gegebenheiten der Förderstruktur beschrieben, als Ergebnis einer Politik, die Autoren als „ständiges Krisenmanagement“ beschreiben und in dem es nur ungenügenden Raum der Wirtschaftsförderer für konzeptionelle Arbeit gab (Berg et al. 1996, 101). Als sich auch einige Jahre nach der Wende keine Verbesserung der Wirtschaft einstellt, verändert sich das Verhalten der Akteure: „Auf die realen Umstände nach euphorischen Höhenflügen eines schnellen wirtschaftlichen Aufschwungs zurückgeworfen, präferieren die Akteure inkrementale Problemlösungen und Politikmuster. Dafür versuchen sie, die entsprechenden institutionellen Bedingungen selbst zu schaffen“ (Berg et al. 1996, 134). Dabei waren die Akteure in verschiedenen Gebieten so unterschiedlich erfolgreich, dass Blien et al. mit ihren Fähigkeiten einen Teil der regionalen Entwicklungsdifferenzen erklären (Blien et al. 2001). Scheuplein (2002) zeigt, wie die Ähnlichkeit der Ausbildung (ingenieur- wissenschaftlicher Hintergrund) eine gemeinsame Sprach- und Handlungsbasis in Verwaltung und Wirtschaftspolitik in Frankfurt/Oder schuf, zu einer gemeinsamen positivistischen Vorstellung von der Idealität des Standortes Frankfurt für die Halbleiterindustrie führte und die die Fokussierung auf dieses Ziel auch gegen Widerstände möglich machte. Andere Entwicklungspfade kamen in der Vorstellungswelt nicht vor (Scheuplein 2002).

rant 1994), dass bereits im Hauptkriterium der Evaluation „Anzahl der geschaffenen Arbeitsplätze“ das Scheitern regionaler Entwicklungspolitik programmiert ist. Es werden nicht die langfristigen Effekte auf die regionale Wohlfahrt oder die tatsächlichen Folgen von Maßnahmen betrachtet, sondern lediglich Jobs gezählt - unabhängig davon, wie sicher sie sind, welche Kosten die Allgemeinheit tragen musste, sie zu schaffen, oder welche anderen Faktoren durch eine politische Maßnahme beeinflusst wurden. Damit wird die endogene Schaffung von Arbeitsplätzen behindert. Mit der geringeren Wohlfahrt und sinkenden öffentlichen Budgets werden eventuell wirksame regionalwirtschaftliche Maßnahmen unfinanzierbar.

3.3 Fallbeispiele für einen Mechanismus, Lausitzring, Cargolifter, Chip Fabrik

Mit den ersten überregionalen Zeitungsberichten über eine geplante Rennstrecke in der Lausitz im Jahr 1992 rückt das erste der drei hier vorgestellten Großprojekte in die breite öffentliche Wahrnehmung⁴. Es beginnt ein in Phasen bzw. Schritte aufteilbarer Prozess, der sich für alle drei Projekte in sehr ähnlicher Weise zeigen lässt.

Lausitzring

Der Lausitzring, offiziell „Eurospeedway Lausitzgrqq, ist eine Rennstrecke, auf der Auto- und Motorradrennen verschiedener Ligen ausgetragen werden können. Sie ist Formel-1-tauglich und besitzt mehr Zuschauerplätze als vergleichbare Strecken in Deutschland und Europa. Der Bau des Ringes kostete ca. 155 Millionen Euro, die zu ca. 80 Prozent aus Fördermitteln der landeseigenen Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) für den glqqAufbau touristischer Infrastrukturgrqq finanziert wurden. Damit handelte es sich nicht um eine betriebliche Förderung, die mit Auflagen zur Schaffung von Arbeitsplätzen verbunden gewesen wäre. Vielmehr besteht die einzige Auflage für die Empfänger der Mittel, den Betrieb der Anlage als Rennstrecke für 15 Jahre zu gewährleisten. Erst eine Verletzung dieser Auflage würde eine Rückforderung der Fördermittel von 123 Millionen Euro rechtfertigen⁵.

Idee/Impuls: Erste Erwähnung findet der Ring 1992. Es wird von der Gründung des Motorsportclubs Lausitz berichtet, dessen Mitglieder schon vor der Wende eine Rennsportanlage bauen wollten. Ein Jahr später wird das Projekt in Größenordnungen diskutiert, die die ersten Ideen weit übersteigen. Es ist von einem Vergnügungspark die Rede und von Tausenden von Arbeitsplätzen. Die

⁴Bei den vorgestellten Großprojekten handelt es sich in allen Fällen im zum Zeitpunkt des Entstehens des vorliegenden Beitrags laufende Verfahren, die teilweise gerichtlich verhandelt und deren Details von den Akteuren aus betriebswirtschaftlichen Gründen oft nicht vollständig bekannt gegeben werden. Die Aussagen des Beitrages stützen sich auf einige wenige Studien zu diesem Thema. Dabei ist das älteste Projekt der Lausitzring wissenschaftlich am umfangreichsten untersucht und dokumentiert. Quelle für Informationen sind zudem Veröffentlichungen lokaler und überregionaler Medien und Interviews der Autorin mit einzelnen Akteuren und ihren Beobachtungen aus Sitzungen des brandenburgischen Landtages. Dabei liegt das Augenmerk des Beitrages auf der Wahrnehmung der Vorgänge in der Öffentlichkeit. Diese Wahrnehmung stützt sich auf Fakten, die zu einem bestimmten Zeitpunkt erhältlich und veröffentlicht sind unabhängig von ihrem tatsächlichen Wahrheitsgehalt, der im Zweifel (ohne gerichtliche Mittel) ohnehin nicht feststellbar ist. Damit kann und will die Autorin des Beitrages nicht den Anspruch erheben, die Fakten exakt zu dokumentieren, sondern nur deren Wahrnehmung in der regionalen Öffentlichkeit.

⁵Die Zeit, 19.9.2002, S.27, Leppin, K. „Verfluchter Ring“.

Zahlen in den Zeitungsberichten schwanken von nun an zwischen 1000⁶ und 4000⁷ Arbeitsplätzen. Als federführender Akteur („Hauptinitiator“)⁸ für den nunmehr als „Großprojekt“ zu bezeichnenden Lausitzring, tritt inzwischen Rolf Moll auf, Chef der Dekra und des AvD (Automobilclub Deutschland)⁹. 1995 scheint das Projekt Lausitzring in Senftenberg jedoch „gestorben“, denn ein anderer, Berlin näherer, Standort wird von privaten Investoren bevorzugt. Es erfolgt ein Hilferuf der lokalen Akteure an die Landesregierung. Zum ersten mal ist in der Presse von einem möglichen „Gesichtsverlust“ Stolpes die Rede, da er sich persönlich für das Projekt eingesetzt hatte. Falls das Projekt scheitern sollte, wird ein Alternativprojekt angekündigt.¹⁰

Verantwortungsübernahme durch die Landesregierung: Die Verantwortungsübernahme erfolgt im 1993 durch Ministerpräsident Manfred Stolpe, der sich euphorisch zum Projekt äußert und mit dieser Euphorie in der Presse zitiert wird¹¹. Nachdem das Projekt 1995 fast an einen Konkurrenzstandort verloren ging, spricht er ein „Machtwort“ und verfügt, dass nur ein Ring in der Lausitz gefördert würde¹². Im Dezember werden Fördermittel von 241 Millionen Mark bewilligt vom Land (100 Mio. davon sollen von der EU kommen)¹³. Der Grundstein soll 1996 gelegt werden, erste Rennen werden für 1998 angekündigt.

Euphoriephase: Obwohl sich überregionale Medien kritisch mit dem Projekt auseinandersetzen, weil nicht klar ist, wer die neben den Fördermillionen notwendigen Mittel finanzieren wird¹⁴, beginnt 1996 eine Euphorie-Phase¹⁵. Inzwischen wird das Projekt nicht mehr im Konjunktiv beschrieben. Die berichtete Zahl der zu schaffenden Arbeitsplätze pendelt sich bei 1500 ein¹⁶. Die politischen Akteure und die Medien berufen sich auf eine Studie, obwohl diese 1995 öffentlich als haltlos und parteilich identifiziert wurde¹⁷.

⁶Frankfurter Rundschau, 4.2.1994, S. 3; Wüpper, T.: „Der Traum vom Motodrom in der Kohlegrube“.

⁷Wochenpost 20.6.1996, S. 32; Heine, H.: „In der Grube“

⁸Handelsblatt, 13.1.1995, S. 15, o.A.: „Keine Rennen auf dem Lausitz-Ring“

⁹Frankfurter Rundschau, 4.2.1994, aaO.

¹⁰Handelsblatt, 13.01.1995, S. 15, o.A.: „Keine Rennen auf dem Lausitz-Ring“

¹¹Tagesspiegel, 19.08.2000, S. 24; Steyer: „Mit Tempo 400 zum Aufschwung“

¹²Tagesspiegel, 19.08.2000, aaO.

¹³FAZ, 31.01.1996, S. 28, o.A.: 241 Millionen Mark Zuschuss für Rennstrecke Lausitzring“

¹⁴Wochenpost 20.06.1996, S. 32; Heine, H.: „In der Grube“

¹⁵Sächsische Zeitung 07.09.1996, S. 1; Schütze, W.: „Wenn die Bagger fahren, glaub ichs“; Berliner Zeitung 25.10.1996, S. 22; Beil, P.: „Mit Schumi durch den Tagebau“; Süddeutsche Zeitung 19.10.1996, S. 59; Hauptmeier, C.: „In blühenden Landschaften eine Rennstrecke“; Süddeutsche Zeitung 06.12.1996, S. 3; Meinhardt, B.: „Ferrari oder wenigstens Bockwurst“.

¹⁶Süddeutsche Zeitung, 01.08.1996, o.A.: „Neue Rennstrecke soll Arbeitsplätze schaffen“.

¹⁷Die Autorin ist heute Ehefrau eines der damals potentiellen Investoren und hat bereits bei Erscheinen der Studie an der Planung des Freizeitparks mitgewirkt hatte, Wochenpost, 20.06.1996 siehe auch: Süddeutsche Zeitung 06.12.1996, S. 3; Meinhardt, B.: „Ferrari oder wenigstens Bockwurst“.

Krise und Stagnation: Der Ton in den überregionalen Medien bleibt skeptisch, potentielle Investoren stellen sich als zwielfichtig heraus. 1997 steigt die Europäische Union aus der Finanzierung aus, das Fördergeld kommt nun vollständig aus Landesmitteln¹⁸. Erneut gilt das Projekt in den Medien und bei den von ihnen zitierten Experten als „absolut unrealistisch“, die Person Stolpe steht persönlich in Frage¹⁹, dennoch hält die Landesregierung am Projekt fest. Als im Juni 1998 der erste Spatenstich erfolgt, keimt erneut Euphorie auf²⁰.

Bauphase mit dramatischem Zwischenspiel: Im August 1998 wird ein Baustopp verfügt: Ein Anwohner klagt gegen Lärmbelästigung. Es entlädt sich ein „Volkszorn“, Politiker und Medien wiegeln die Menschen gegen die Anwohner auf, es kommt zu Demonstrationen und Morddrohungen²¹. Gleichzeitig steigt der ehemalige Hauptinitiator, die Dekra, aus der Finanzierung aus und will nur noch die eigene Prüfstrecke errichten²², für die sie ebenfalls Fördermittel erhält. Der Baustopp endet nach einer außergerichtlicher Einigung.

Fertigstellung/Insolvenz: Die Fertigstellung erfolgt im Sommer 2000. Das Projekt, das noch kurz zuvor als Millionengrab abgeschrieben wurde, wird jetzt als „mutig“ bezeichnet²³. Am 20. August 2000 wird die Eröffnung gefeiert. Im Juni 2002 ist die Insolvenz nicht mehr abzuwenden, nachdem mehrere Unglücksfälle zu Einnahmeeinbußen geführt hatten und ein Verkauf durch die Bankgesellschaft Berlin scheiterte, deren Tochterfirma die zusätzlichen Finanzmittel bereitgestellt hatte und nun Haupteigentümerin war. Bis Sommer 2003 ist kein Käufer gefunden worden. Der Betrieb läuft in eingeschränkter Form weiter. Zum Zeitpunkt der Insolvenz waren 48 Menschen direkt am Ring beschäftigt, eine Untersuchung der Fachhochschule Senftenberg ging zum Zeitpunkt der Insolvenz von weiteren 240 indirekten Arbeitsplätzen in der Region aus (Tauchnitz 2002).

Cargolifter

Cargolifter ist der Name einer Firma, die in einer Werftanlage Zeppeline des Typs CL 160 herstellen wollte, die mit einer „Leichter-als-Luft“- Technologie

¹⁸FAZ, 12.04.1997, S. 27. o.A.: Lausitzring nicht mehr von Europäischer Union gefördert“

¹⁹Der Spiegel, 5.5. 1997, S. 68, o.A.: „Ein Biber namens Stolpe“

²⁰Tagesspiegel, 19.08.2000, S. 24; Steyer: „Mit Tempo 400 zum Aufschwung“

²¹Tagesspiegel, 18.08.1998, S. 13; Hofmann, F. und C.-D. Steyer: „Bankgesellschaft Berlin stoppt den Lausitzring“, siehe auch: Stuttgarter Zeitung, 20.08.1998, o.A.: „Motodrom in der Kohlegrube vor dem Aus“, siehe auch: Berliner Zeitung, 21.08.1998, S. 23; Schmidt, Ch.: „Wir nehmen unsere Rechte wahr - fertig“

²²Stuttgarter Zeitung, 20.08.1998, Wüpper, T.: „Dekra gibt Lausitzring auf“

²³Berliner Zeitung, 16.06.2000, S. 29; Schwenkenbecher „Der Baustellen-Führer ist fast immer ausgebuht“, siehe auch Berliner Zeitung, 21.06.2000, S. 45; Wolf: „Lausitzring erwartet Formel 1“.

Tonnenschwere Güter (Cargo) punktgenau an Orte liefern können, an denen keine Infrastruktureinrichtungen wie Flughäfen oder Straßen notwendig sind. Baubeginn für die Werftanlage war 1998, ein Jahr später wurde sie fertiggestellt. Bis zur Insolvenz wurden 311 Millionen Euro für den Bau der größten Halle Europas und Versuchen mit Luftschiffen investiert worden²⁴. Die Förderung betrug davon 42 Millionen Euro, der Rest wurde über Aktien in Streubesitz finanziert²⁵. Nachdem das eigentliche Schiff CL 160, das 160 Tonnen transportieren und wie ein schwebender Kran handeln können sollte²⁶, aufgrund technischer Undurchführbarkeit nicht gebaut werden konnte, erfolgte im Juni 2002 die Insolvenz.

Idee/Impuls: Im September 1996 gründet der Jurist Carl Freiherr von Gablenz in Wiesbaden die Cargolifter AG. Ihr Ziel: „Entwicklung, Bau, Betrieb, Vermarktung von Großluftschiffen zum weltweiten Transport großer und schwerer Güter“. Schon dort entsteht die Vorstellung des Modells „Cargo Lifter CL 160“, Fachleute halten Idee für unrealisierbar²⁷.

Verantwortungsübernahme durch die Landesregierung: Auf dem ehemaligen Militärflughafen in Brand waren bereits mehrere große Projekte abgesagt worden: Der Lausitzring hätte dort entstehen sollen. Damit lastete ein besonderer Druck auf der Landesregierung, dieses Mal nicht „dazwischenzufunken“²⁸. Im Sommer 1999 gewähren Land und Bund eine Bürgschaft. Landeswirtschaftsminister Wolfgang Fürniß bezeichnet das Projekt als hervorragendes Beispiel für die gelungene Konversion in Brandenburg²⁹.

Euphoriephase: Mit dem symbolischen Spatenstich für die Werfthalle 1998 auf einem ehemaligen sowjetischen Militärflugplatz beginnt die Euphorie. Im Januar 1999 gewähren der Bund und das Land Brandenburg eine Bürgschaft³⁰. Als Wunschtermin für Jungfernflug CL 160 wird der Sommer 2001 genannt³¹. Der Erstflug des Experimental-Luftschiffes „Joey“ (32 Meter lang) 1999 verstärkt die Überzeugung, dass das Projekt gelingen kann. Im Mai 2000 geht Cargolifter an die Börse. Banken empfehlen den Kauf der Cargolifter Aktien, die für 15 Euro ausgegeben werden und sie mit der Neuen-Markt-Euphorie mehr und mehr gewinnen. Der Peak liegt bei knapp 30 Euro im Sommer 2000³².

²⁴Financial Times Deutschland, 21.11.2000, o.A. „Kosten für den Bau des Cargolifter explodieren“

²⁵Pressemitteilung Wirtschaftsministerium vom 22. November 2000.

²⁶Berliner Zeitung, 8.7.1998, S. 4, o.A.: „Luftschiff-Träume ohne Nostalgie in Brandenburg“

²⁷Manager Magazin, o.A.: „CargoLifter: Die Chronik eines Absturzes“, www.manager-magazin.de/geld/artikel/0,2828,198297,00.html, Zugriff am 21.01.2003

²⁸Berliner Zeitung 28.4.1998, S. 25, Thomsen, J. „Und jetzt die Luftschiffe, aber wirklich“

²⁹Pressemitteilung Wirtschaftsministerium vom 22. November 2000.

³⁰Spiegel, 23.8.1999, o.A.: „Laster der Lüfte“

³¹Manager Magazin aaO. „Cargolifter“

³²Börse Aktuell, Bayerische Landesbank, 3.7.2001, Nr. 40, „Cargolifter“

70.000 Aktionäre zeichnen zum Ausgabepreis und bringen 100 Millionen Euro Kapital³³. Im November 2000 wird die Werfthalle eröffnet.

Krise und Stagnation: Als der potentielle Interessent Airbus im Januar 2001 die Unterstützung absagt, zeichnet sich erstmals eine Stagnation ab. Die Entwicklung des CL 160 verzögert sich, und im Januar 2002 gibt von Gablenz erstmals zu, dass Cargolifter nur noch mit staatlicher Hilfe zu bauen ist. Der Aktienkurs fällt auf 5 Euro³⁴. Im März 2002 verkauft das Unternehmen den ersten Transport-Ballon an eine neu gegründete Firma aus Kanada, doch der Starttermin des CL 160 wird auf Frühjahr 2005 verschoben. Hoffnung keimt auf, als im Mai 2002 Boing in eine Zusammenarbeit einwilligt, Bund und Land lehnen eine zusätzliche schnelle Finanzhilfe zunächst ab, Cargolifter baut weiter Ballons, statt die Entwicklung des CL 160 voranzutreiben. Die Aktie sinkt auf 1,22 Euro³⁵.

Bauphase³⁶ mit dramatischem Zwischenspiel: Im Juli 2002 zerstört ein (angekündigtes) Unwetter den einzigen Prototypen des Ballons CL 75³⁷.

Fertigstellung/Insolvenz: Am 28.Mai 2002 erklärt sich Cargolifter für zahlungsunfähig. Zwei Tage später kündigt das Land Brandenburg an, unter Umständen weitere Hilfe bereitzustellen. Als Voraussetzung wird eine Quote von 20 Prozent Privatkapital gefordert. Am 7. Juni stellt von Gablenz den Insolvenzantrag. Die Aktie fährt Achterbahn³⁸. Am 18. Juni beschließt das Land Brandenburg eine sofortige Finanzspritze von 4,15 Millionen Euro. Im Juli werden 178 Mitarbeiter entlassen. Die Restmannschaft besteht aus 260 Personen. Förderanträge bei Bund und Land, sowie die Hoffnung auf weitere Bürgschaften erfüllen sich nicht. Seit August 2002 gab es Übernahmegerüchte, Förderanträge, gerichtliche Untersuchungen wegen des Verdachts auf Konkursverschleppung³⁹. Seitdem werden neue Lösungen gesucht und dem Gläubigerausschuß präsentiert. Im Juli 2003 wird erstmals eine erfolg versprechende Übernahme-Lösung präsentiert: In der Halle soll eine Tropenlandschaft mit Freizeitpark entstehen. Ein malaysischer und ein englischer Investor wollen 1000 Arbeitsplätze schaffen. Fördermittel wollen sie nicht beantragen⁴⁰.

³³Financial Times Deutschland, 21.11.2000 aaO.

³⁴Manager Magazin aaO.

³⁵Manager Magazin aaO.

³⁶Der Begriff „Bauphase“ soll sich hier auf den Bau des Luftschiffes beziehen, nicht auf den Aufbau der Firma.

³⁷Manager Magazin aaO.

³⁸Manager Magazin aaO.

³⁹Manager Magazin aaO.

⁴⁰Tagesspiegel, 24.6.2003, Steyer, „Märkische Tropen“.

Chipfabrik

Mit der Chipfabrik soll in Frankfurt Oder eine Foundry zur Herstellung von Halbleitern nach neuartiger Technologie entstehen. Eine Foundry ist eine Fabrik, die als Zulieferer für Chip-Hersteller arbeitet, diesen aber nicht selbst gehört. Die Technologie ist im landeseigenen Institut für Halbleiterphysik (IHP) in Frankfurt Oder entwickelt worden und galt bei Ihrer Erfindung weltweit als führend. Für die Finanzierung der 1,3 Milliarden Dollar Gesamtsumme haben das Land Brandenburg 38 Millionen Euro, das Emirat Dubai 250 Millionen Euro, die Firma Intel 40 Millionen Euro und die EU 371 Millionen Euro zugesagt. Es besteht eine Finanzierungslücke von ca. 650 Millionen Euro, die aus Banken-Krediten oder von anderen Investoren kommen sollen⁴¹.

Idee/Impuls: Die Idee zur Errichtung eines Halbleiterwerkes stammt von Abbas Ourmazd, der das IHP als leitender Wissenschaftler und Vorstandsvorsitzender leitete. Er hatte bereits die Firma Motorola veranlasst, in Frankfurt/Oder zu investieren, als Gegenleistung zu einer Technologie vom IHP. Bereits am Tag nach der Bekanntgabe der Pläne beginnt der Heldenkult. Ourmazd wird umfangreich portraitiert. Er gilt als Zauberer bzw. „Held von Frankfurt“, seit die Planungen zur Chipfabrik liefen⁴².

Verantwortungsübernahme durch die Landesregierung: Seit 2000 fanden (geheime) Absprachen zwischen dem IHP, der Landesregierung, Dubai und Intel statt. Im Februar 2001 wurde öffentlich verkündet, dass es eine Chipfabrik in Frankfurt geben sollte⁴³. Als Schirmherr tritt Landeswirtschaftsminister Wolfgang Fürniß (CDU) auf: Er führte die Verhandlungen, brachte Dubai als Investoren ins Spiel und verteidigt das Projekt gegen jede Kritik als „Riesenchance für Brandenburg“⁴⁴.

Euphoriephase: Innerhalb von 14 Tagen wird deutschlandweit über das Projekt berichtet. Die Zahl Arbeitsplätze, die entstehen sollen, schwankt in verschiedenen Zeitungsberichten zwischen 1500 und 3500. Frankfurt/Oder wird schon am Tag der Veröffentlichung der Pläne zum „Oder-Valley“ und zum „Mikroelektronik-Mekka im Osten“ deklariert⁴⁵. Sofort beginnt die offizielle Geldgebersuche.

⁴¹Die Zeit, 16.1.2003, 20, Leppin, K.: „Zupacken, zahlen, zittern“.

⁴²Berliner Zeitung, 9.2.2001, 1, Kirnich, P.: Chipfabrik: Zauberer aus dem „Walldlabor“ an der Oder“, siehe auch: Welt am Sonntag, 18.2.2001: Schneider, M.: „Der Held von Frankfurt/Oder“.

⁴³Berliner Zeitung, 8.2.2001, 35, ddp: „Intel baut Chipwerk an der Oder“, siehe auch Handelsblatt, 8.2.2001, o.A.: „Milliardenprojekt in Frankfurt/Oder Auch Emirat Dubai engagiert“.

⁴⁴Die Welt, 19.2.2001, o.A.: „Intel-Chipfabrik ist Riesenchance für Brandenburg“.

⁴⁵Tagesspiegel, 8.2.2001, 18, o.A.: „Mikroelektronik-Mekka im Osten“.

Krise und Stagnation: Ein erster Hinweis auf die unsichere Finanzlage, der von der Landesfinanzministerin hervorgebracht wird und schon zu diesem Zeitpunkt genau die Probleme anspricht, die zwei Jahre später diskutiert werden, wird demontiert und zurückgewiesen⁴⁶. Weiteres Zeichen der Krise ist die Klage eines Anwohners gegen die Baumaßnahme bzw. die ersten Infrastrukturmaßnahmen, die von der Kommune in der Umgebung ausgeführt werden (eine Vorleistung im Wert von 80 Millionen Euro)⁴⁷. Der Kläger wird als „Verhinderer von 1500 Arbeitsplätzen“ beschimpft, erhält Morddrohungen und ist selbst für den Ministerpräsidenten Brandenburgs, Manfred Stolpe, ein „Feind“ der Interessen der Frankfurter, von denen 99,9 Prozent für das Projekt seien⁴⁸. Es erfolgt der Baubeginn. Trotz unklarer Finanzlage wird die Bodenplatte gegossen. Im Juni 2001 übernimmt die Deutsche Bank die Suche nach weiteren Investoren⁴⁹, die sich schwierig gestaltet. Nach den Anschlägen in New York vom 11. September 2001 verschlechtert sich die Lage auf den Chip-Märkten, das Land Brandenburg genehmigt eine Bürgschaft für die potentiellen Kredite⁵⁰. Zeitungen berichten über das wachsende Risiko, je länger der Baubeginn hinausgezögert wird, da die Innovation veralten könnte⁵¹. Im März 2002 gibt das Land Brandenburg einen Fördermittelbescheid über die 38 Millionen Euro heraus⁵², obwohl weiterhin unklar ist, ob es andere Investoren geben wird und sich Berichte und Studien über die Risiken häufen⁵³. Inzwischen wird der potentielle Bau der Chipfabrik für die Oberbürgermeisterwahlen in Frankfurt/Oder genutzt⁵⁴ und auch als positives Projekt im beginnenden Bundestagswahlkampf thematisiert. Am 14. August 2002 erfolgt die offizielle Grundsteinlegung, der Termin liegt kaum vier Wochen vor der Bundestagswahl. Im September 2002 gibt die Deutsche Bank die Investorensuche erfolglos auf. Die Commerzbank versucht, Investoren zu

⁴⁶Berliner Zeitung, 16.02.2001, S. 27, Kirnich, P.: „Finanzministerin zweifelt offenbar an Chipfabrik“, siehe auch: Handelsblatt, 19.02.2001, S. 24, o.A.: „Brandenburgs Wirtschaftsminister zuversichtlich“.

⁴⁷Süddeutsche Zeitung, 15.5.2001, S. 3, Kowitz, D.: „Eine große Sache und ihr kleiner Feind“.

⁴⁸Berliner Zeitung, 7.4.2001, S. 29, Bischoff, K.: „Der Verhinderer Christoph Marquardt ist Jugendstrafrichter“.

⁴⁹Handelsblatt, 6.6.2001, S. 25, Gillmann, Hofer: „Deutsche Bank soll Paket schnüren und will selbst investieren“, siehe auch: Handelsblatt, 25.6.2001, S. 21, Hofer: „Konzern will unverändert in Frankfurt/Oder investieren“.

⁵⁰Berliner Zeitung, 13.9.2001, S. 33, Beyerlein: „Land bürgt mit 75 Millionen Mark für Chipfabrik“, siehe auch: Handelsblatt, 9.10.2001, S. 13, o.A.: „Intel und Dubai halten an gemeinsamer Chipfabrik fest“.

⁵¹Süddeutsche Zeitung, 27.12.2001, S. 26, Uhlmann: „Chipfabrik in Frankfurt/Oder in Wartestand“.

⁵²Handelsblatt, 6.3.2002, S. 16, o.A.: „EU-Kommission muss das Projekt noch absegnen, Land Brandenburg schließt die Finanzierungslücke bei der Chipfabrik“.

⁵³Märkische Oderzeitung, 18.12.2002, o.A.: „Die Stationen des Frankfurter Chipfabrik-Projekts“, siehe auch: Süddeutsche Zeitung, 6.2.2002, o.A.: „Neue Chipfabrik weiter gefährdet“.

⁵⁴Frankfurter Rundschau, 23.2.2002, S. 3, Schindler: „Ein Ruck am Rande der Republik“.

finden⁵⁵, gibt ihrerseits aber ebenfalls auf. Im Januar 2003 erklären schließlich auch die Commerzbank und die Gulf International Bank, keinen Investoren finden zu können. Seitdem steht die Weiterentwicklung des Projektes still. Immer mehr Mängel bei den Verträgen und den Akteuren werden bekannt.

Bauphase mit dramatischem Zwischenspiel: In das stagnierende Projekt kam Bewegung, als die Fördermittelzusage der EU über mehr als 370 Millionen Euro erfolgte⁵⁶. Wirtschaftsminister Fürniß reist mehrfach in die Vereinigten Arabischen Emirate und wird im November 2002 in einen privaten Skandal verwickelt, der seinen Rücktritt zur Folge hat⁵⁷. Mit dem Rücktritt des Ministers ist das Projekt in der Schwebe, bis der Nachfolger das Projekt öffentlich unterstützt. Seitdem folgen Baustops aufeinander. Weiterhin wird verkündet, die Produktion könne ab 2004 beginnen und auch das Land hält an der Finanzierung und Unterstützung fest⁵⁸. Bis zum Sommer 2003 erfolgte jedoch kein Durchbruch bei der Finanzierung. Gleichwohl wird der Baustop aufgehoben und in einer „abgespeckten“ Version weitergebaut⁵⁹.

Neben dem sehr ähnlichen Anlauf der verschiedenen Projekte sind auch weitere Gemeinsamkeiten erkennbar. Alle drei Projekte waren bzw. sind für Orte geplant, die von einer für das Land Brandenburg weit überdurchschnittlichen Arbeitslosenzahl belastet sind. In keinem der drei Projekte greift die Landesregierung ins operative Geschäft ein indem sie beispielsweise Beteiligung des Landes in Aufsichtsrat o.ä. übernehmen. Alle drei Projekte waren von Beginn an oder wurden es im Laufe des Prozesses - „Chefsache“ des Ministerpräsidenten Manfred Stolpe bzw. eines Landesministers (Fürniß, Chipfabrik). Neben potentiellen Investoren, die versäumen, feste Zusagen zu machen und vor einer tatsächlichen Investition verschwinden, und der Klage vor Gericht in den Fällen Lausitzring und Chipfabrik sind es weiche Faktoren, die sich übereinstimmend finden lassen. Abbildung 3 zeigt diese und weitere Gemeinsamkeiten bei den drei Projekten.

4 ANTHROPOSOPHISCHE ERKLÄRUNG: CARGO KULTE

Indem er von der Rationalität der Akteure und deren eigennütziger Ziel- und Mittelwahl ausgeht, hat der Ansatz der Neuen Politischen Ökonomik bzw. der

⁵⁵Märkische Oderzeitung, 18.12.2002, o.A. „Die Stationen des Frankfurter Chipfabrik-Projekts“.

⁵⁶FAZ, 31.10.2002, S. 14, o.A.: „EU genehmigt Beihilfen für Chipfabrik“, siehe auch: Süddeutsche Zeitung, 31.10.2002, S. 20, o.A.: „Beihilfen für neue Chipfabrik“.

⁵⁷Berliner Zeitung, 11.11.2002, S. 26, Beyerlein: „Scheich ließ Wirtschaftsminister eine Million Dollar“, siehe auch: FAZ, 11.11.2002, S. 2, o.A.: Minister Fürniß erhielt Millionenkredit“, siehe auch: Berliner Zeitung, 12.11.2002, Beyerlein: Scheich-Million zwingt Minister zum Rücktritt.

⁵⁸Landtagssitzung vom 19.12.2002, Redeprotokolle.

⁵⁹Die Welt, 18. Juli 2003, o.A.: „Die Chipfabrik wird weitergebaut“.

| | Lausitzring | Cargo Lifter | Chipfabrik |
|--------------------------------------|-------------------------|--------------|------------|
| Region mit extremer Arbeitslosigkeit | + | + | + |
| „Chefsache“ in der Landesregierung | + | + | + |
| Unsichere (Co)Investoren | + | - | + |
| Klage vor Gericht/„Volkszorn“ | + | - | + |
| Stilisierung eines Helden | + | + | + |
| Superlative im Bau oder beim Produkt | + | + | + |
| Bezugnahme auf regionale Tradition | + | + | + |
| Aufbau nach Phasenschema | Euphoriephase | + | + |
| | Krise und Stagnation | + | + |
| | Bauphase/ Zwischenspiel | + | - |
| | Fertigstellung | + | + |
| | Insolvenz | + | + |

Legende: + trifft beim Projekt zu, - trifft beim Projekt nicht zu.

Abbildung 3: Übersicht zu den Gemeinsamkeiten der drei Projekte in Brandenburg. Quelle: eigene Darstellung

Institutionenökonomik naturgemäß dort seine Grenzen, wo Akteure ganz oder teilweise jenseits von Rationalität oder Eigennutz handeln. In dem vorliegenden Beitrag wird argumentiert, dass auch solche Faktoren einen Einfluss auf die Entstehung von Großprojekten haben können und in Brandenburg mglw. hatten. Als Indizien für Einflussfaktoren jenseits der vollständigen Rationalität, wie sie in den Modellen der Neuen Politischen Ökonomik unterstellt wird, dienen Aussagen zur religiösen Überhöhung von Helden und Vorgängen sowie Formen ritueller oder symbolischer Politik und Auswirkungen regionalen Identitäten, die nachfolgend dargestellt werden. Die These lautet, dass bestimmte Formen der regionalen Wirtschaftsförderung in Brandenburg als Cargo Kulte interpretierbar sind. Zunächst soll der Term „Cargo Kulte“ eingeführt werden, dann wird dieser als Analogie auf die Fälle in Brandenburg übertragen.

4.1 Cargo Kulte: Charakteristika, Beispiele, Übertragbarkeit

Als Cargo Kulte wurden Massenbewegungen bezeichnet, die Soziologen in den 1950er Jahren auf den Inseln Melanesiens im westlichen Pazifik beobachteten. Sie wurden als Heilserwartungsbewegungen interpretiert, die darauf beruhen, dass die Menschen erwarten, dass westliche Konsumgüter in die eigene Gesellschaft zurückgebracht werden (Worsley 1968). Diese Vorstellung von der Wiederherstellung eines früheren Zustandes trat in unterschiedlicher Form auf und umfasst verschiedene Personen - und materielle Kulte. Als Oberbegriff wird der Terminus „Revitalisierungs-Bewegung“ benutzt. Als Reaktion auf die Einflüsse der Kolonialmächte sowie Missionare auf das Wegbrechen der traditionellen Existenzgrundlage durch Neuordnung der Wirtschaft und die Ausbeutung

durch die Kolonialmächte resultierte eine Situation, die für die eingeborene Bevölkerung neu und unverständlich war und von ihr bewältigt werden musste. Neue Bedürfnisse entstanden durch die Beobachtung der Weißen und ihrer Güter aus Europa, die sie per Schiff und später Flugzeug erhielten (Cargo). Prophetische Führer gewannen an Einfluss. Sie bestärkten die Menschen in ihrem Streben nach Cargo und zeigen unterschiedliche Wege zur Erlangung der Güter. So kopierte die eingeborene Bevölkerung beispielsweise die „Riten“, mit denen es den Weißen offenbar gelungen war, die Götter zur Zusendung von Waren vom Himmel oder über das Meer zu bewegen. Es entstanden Attrappen von Flughäfen, Telefonleitungen oder Hafenanlagen um die Ahnen der weißen Männer zu beschwören und die Voraussetzungen für göttliche Warenlieferungen zu schaffen. Ganze Dörfer werden militärisch organisiert. Die Sprache der Weißen (Englisch) wurde nachgeahmt und zur Anbetung der Götter genutzt. Beschrieben werden die Bewegungen als Versuch, neue Wünsche mit den vorhandenen Mitteln zu befriedigen. Doch die Güter kommt nicht, obwohl scheinbar alle Voraussetzungen stimmen (Lindstrom 1993, 73ff).

Nach Worsley (1968) lassen sich vier gemeinsame Charakteristika bei klassischen Cargo Kulturen herausarbeiten: 1. Ein Prophet (charismatischer Führer) ist identifizierbar, 2. eine Vision vom „Ende der Welt“ und der „Geburt einer neuen Welt“ wird verkündet, 3. die Kulte sind Religionen „niedriger Ordnung“ und 4. sie entstehen, wenn „traditionelle“ Gesellschaft von globalen kapitalistischen Strukturen vereinnahmt werden und ihre gewohnte soziale Ordnung verändert wird. Dazu kommen als gemeinsame Eigenschaften: Fehlinformation oder Halbinformation über Alternativen zur Erlangung des Ersehnten, der Versuch, die Lücke zwischen neuen Wünschen und vorhandenen Mitteln zu schließen, und Wünsche nach materiellen Gütern (Cargo), die so stark sind, dass die negativen Folgen und Mittel, die mit ihrer Erreichung verbunden sind, ignoriert werden (Lindstrom 2000). Schließlich besteht die Tragik von Cargo Kulturen darin: „The Cargo never comes. The future is melancholy.“ (Lindstrom 1993, 186). Dies hat eine destabilisierende Wirkung.

Auch wenn die wissenschaftliche Interpretation der Cargo Kulte in Melanesien heute umstritten ist und Forscher uneinig sind, inwieweit es sich bei einigen Formen um westliche Zuschreibungen und Interpretationen nativen Verhaltens handelt (Jebens 2002), wird das Phänomen in vereinfachter Form inzwischen in zahlreichen Publikationen als Synonym für Situationen verwendet, in denen Menschengruppen einem gemeinsamen Wunsch mit für Beobachter irrationalen Mitteln zu erfüllen suchen. „Cargo cult, as a term, has proved both useful and provocative“ (Lindstrom 1993, 183). Die Nutzung von Cargo Kulturen als Interpretationsmuster könne anregend sein, um das Leben in der globalen Wirtschaft besser zu verstehen, so Lindstrom (2000, 294). Es lassen sich in der Literatur zahlreiche Beispiele finden, in denen der Term angewendet wird.

Die häufigste Form bezieht sich auf den Versuch von Menschen in einem Land oder in einer Region, mit Hilfe der Beschwörung von Vorfahren oder Traditionen oder anderer Mittel einen Ausgleich für ihren ökonomischen Mangel zu erreichen (Lindstrom 1993, 185). Girvin (1997, 67) interpretiert den Marshall-Plan und die daraus resultierenden Ereignisse in Europa als Cargo Kult. Für Walter-Honadle (2001, 93) lösen Formen der ländlichen Entwicklungspolitik in den USA, ebenso wie viele andere sozialen Transfers bei den Empfängern Cargo Kulte in Form einer Fördermentalität aus, die diese davon abhalten, ihre Situation wieder selbst in die Hand zu nehmen. Nach Wagner (2000) sind weit verbreitete Vorstellungen von Ufos Cargo Kulte. Auch Technik-Gläubigkeit wurde als Cargo Kult interpretiert (Lindstrom 1993 und 2000). Lindstrom präsentiert eine umfangreiche Sammlung von Fällen beispielsweise in Osteuropa nach dem Ende des Kalten Krieges, wo die Menschen politischen Kandidaten glauben, die Wohlstand, hohe Löhne und augenblickliches Glück versprechen, ohne rationale Mittel zu kennen, diese Ziele zu erreichen. „It is a Cargo Cult because of the missing steps“ (Lindstrom 1993, 184-193).

Um das Bild des Cargo Kultes von Melanesien auf andere Länder und Regionen übertragen zu können, sind Vereinfachungen notwendig. Eine kleine Menge von Kernattributen bleibe, um Cargo Kulte zu definieren (Lindstrom 1993, 185). Der Wunsch nach Cargo der Eingeborenen in Guinea wird nicht nur als Wunsch nach Gütern, sondern allgemeiner nach westlicher Kultur interpretiert (Jebens 2002). In den adaptierten Formen sind sowohl solche mit Streben nach materiellen Werten, als auch nach idealisierten (fremden) Kulturformen zu finden (Lindstrom 1993). Eine Form von gemeinschaftlichem Verhalten muss sichtbar sein. Dieses ist nicht notwendigerweise in einer formalen Gruppe organisiert, sondern bezieht sich allgemeiner auf einen weit verbreiteten, durch öffentliche Äußerungen dokumentierten Glauben an eine gemeinsame Sache. „There must be some notable, popular manifestation for an observer to deploy the lable cult (Lindstrom 1993, 185). Dieses kollektive, kultische Verhalten beinhaltet die Beschwörung übernatürlicher Mittel, um die gemeinsamen Ziele zu erreichen. Dieser Begriff „übernatürlich“ wird in der Regel als Synonym für „nicht rational“ gesehen. Es ergibt sich ein Konflikt zwischen dem „Erreichenwollen“ eines rationalen Ziels (Wohlstand, politische Souveränität) und den irrationalen Mitteln (Warten auf einen reichen Investoren oder einen durchsetzungsfähigen politischen Führer). Lindstrom fasst diese Form zusammen: Wir verstehen die Wünsche, aber wir sehen in den Mitteln magische, mythische und definitiv uneffektive Mittel, diese Wünsche zu erreichen (Lindstrom 1993, 186).

4.2 Übertragung auf Großprojekte in Brandenburg

Im Folgenden sollen, den Kriterien von Lindstrom und anderen oben genannten Charakteristika folgend, die beschriebenen Projekte in Brandenburg als Cargo

Kulte dargestellt werden. Relativ leicht dürfte der gemeinsame Wunsch identifizierbar sein, den die Menschen in Brandenburg zu erreichen suchen: Durch das Wegbrechen der Betriebe und den Verlust ihrer Arbeitsplätze ist mit der Wende für viele Menschen, Familien und Gruppen nicht nur die materielle Sicherheit, sondern auch die gesamte soziale Einbindung weggefallen. Betriebe und Arbeitsstellen hatten vor der Wende für die Menschen umfassende soziale Funktionen, leisteten oder Dienstleistungen für die gesamte Region und treffen die gesamte Struktur des sozialen Organismus (Thomas 1998, 13). Damit ist der gemeinsame Wunsch nach der Schaffung von Arbeitsplätzen nicht nur das Streben nach materiellen Werten, sondern auch nach Anerkennung und Identität. Dieser Wunsch hat gleichzeitig eine vorwärtsgewandte Wirkung, ist aber mit der Vorstellung verbunden, einen Zustand wiederherzustellen, der einmal da war. Damit ist auch dem Charakter von Cargo Kulturen als „revitalisation movements“ Rechnung getragen. Neben dem wirtschaftlichen Wachstum und der Schaffung von Arbeitsplätzen wird gleichzeitig an einem Ausgleich der Regionen gearbeitet, was politisch-normativ in dem Leitbild der dezentralen Konzentration zum Ausdruck kommt (Sempff 2002, 90) und auch von den Bürgern selbst unterstützt und gefordert wird: „Hier musste doch was passieren. Sonst hätte wirklich bald der Letzte das Licht ausgemacht“, sagte der Bürgermeister der Lausitzring-Gemeinde Schipkau kurz vor der Eröffnung des Lausitzringes⁶⁰. Es lassen sich Tausende Aussagen wie diese finden. Seit 1995 ist zudem eine zunehmende Bezugnahme auf regionale Traditionen der Wirtschaft und Industrie zu beobachten, die auf die Position Brandenburgs/Berlins im 19. Jahrhundert zurückgreift. Eine der Motivationen ist die Wechselbeziehung zwischen Fremdbild und Selbstbildern. Während das Fremdbild Brandenburgs unter anderem durch fremdenfeindliche Übergriffe negativ ist, stellt der Rückgriff auf die Geschichte einen Versuch dar, die Potentiale hervorstreichend. „Maßgebliche Akteure der Region setzen den Rückgriff auf geschichtliche Meriten des Raumes ein, um die symbolische Repräsentation der eigenen Leistung zu verstärken, Angebote zu übermitteln um ein positives Rufbild der Region zu gewinnen“ (Woderich 1998, 6). Sie geht einher mit einer Vorstellung von der Möglichkeit einer endogenen Entwicklung.

Ist der Wunsch identifiziert, bleibt die Frage nach der Rationalität der Mittel: Die der vorliegenden Großprojekte haben offensichtlich nicht zur Zielerreichung geführt, sondern die wirtschaftliche Situation des Landes noch verschlechtert und damit dessen Handlungsspielraum, mit alternativen Mitteln das Ziel zu erreichen (Courant 1994). Einer der Gründe könnte die Unvereinbarkeit der beiden Ziele Wachstum und Ausgleich sein: Um das Wachstumsziel zu erreichen, müssten die stärksten Regionen gefördert werden, um einen Ausgleich herzustellen, die schwächsten (Crow 2001). Ein anderer Grund ist die Vorstel-

⁶⁰Frankfurter Rundschau, 16.08.2000, S. 8, Wendler: „Aufschwung mit 300 Stundenkilometern“.

lung von „Leuchttürmen“, die einem rudimentären Wachstumspolkonzept entspricht. Dieses Konzept geht von Wachstumsimpulsen für eine Region durch die Förderung und den Aufbau einer Schlüsselindustrie und der dazu notwendigen Infrastruktur aus. Sie liegt der regionalen Wirtschaftsförderung in Brandenburg als normatives theoretisches Konzept zugrunde (Sempff 2002, 90). Ein Schlüsselfaktor ist dabei die Infrastruktur und die unternehmensnahen Dienstleistungen, bei denen in Brandenburg ein Defizit besteht (Geppert 1999). Bei der Idee der Leuchttürme wird jedoch die Förderung des Umfeldes zunächst vernachlässigt, oder das Umfeld wird zu positiv eingeschätzt (Scheuplein 2002). Von Wirtschaftswissenschaftlern wird, wie oben dargelegt, bezweifelt, dass das Errichten einer Fabrik oder Anlage aufgrund politischer Entscheidungen erfolgreich sein kann. Ohne das Vorhandensein von wirtschaftsnahen Dienstleistungen, einer Zuliefer-Infrastruktur und von Nachfragern für die geschaffenen Güter ist der Erfolg noch weniger wahrscheinlich. Davon ist für Brandenburg auszugehen. Einen Nachweis erbringt beispielsweise eine Studie über die Standortfaktoren in Frankfurt/Oder als Lokalität für die geplante Chipfabrik (Scheuplein 2002), im Fall Lausitzring ist zunächst sogar die Zufahrt von Renn- und Festivalbesuchern chaotisch, weil Strassen fehlen, Rennfahrer und Teams finden keine nahegelegenen Übernachtungsmöglichkeiten und weichen auf Hotels im Bundesland Sachsen aus (das damit zunächst die regionalen Effekte der Investition spürt). Um die Infrastruktur zu schaffen, werden weitere betriebliche Fördermittel bewilligt.

Formen von gemeinschaftlichem Verhalten, die im weiteren Sinne als Kult beschreibbar sind, sind schwer beleg- und abgrenzbar. Hinweise auf alternative Religiosität sind nach der Wende schwächer ausgefallen, als zunächst erwartet wurde. Es dominieren nicht Gruppegebundene, lose Strukturen und Bewegungen, sogenannte cult movements (Usarski 2000), die allerdings in Bezug auf sektische bzw. religiöse Zusammenhänge diskutiert werden. Bei den Beschreibungen der Großprojekte in den Medien lassen sich vereinzelt Indizien für kultisches Verhalten zeigen – eine Untersuchung auf solche Strukturen wurde bisher nicht durchgeführt, deshalb sind die Medien hier die einzige Informationsgrundlage: Immer wieder waren Autoren darin versucht, Begriffe aus dem religiösen Leben zu benutzen, wenn sie Feste, Hauptversammlungen oder Heldenkulte beschrieben, mit denen die Projekte zelebriert wurden. Das Ausleben von Hoffnung und Begeisterung über die Entstehung des Projektes deutet auf die starke emotionale Bindung zum Projekt hin und auf Hoffnungen, die mit der Realisierung in Verbindung gebracht werden. Ebenso ist die Reaktion auf die Klagen der Anwohner im Fall Lausitzring und Chipfabrik mit Morddrohungen und Demonstrationen so erklärbar. Formen symbolischer Politik werden für Brandenburg umfangreich beschrieben (Thomas 2002, siehe auch Woderich 1998 und 1999). Ebenso eine Festivalisierung von Politik, Inszenierung von Ereignissen und Schaffung von Gemeinschaftserlebnissen für die Menschen, die in

gemeinschaftliche Rituale und Kulte und eine Identitätsinszenierung münden können (Ritter 1997, Woderich 1997).

5 FAZIT: AUSWEGE, LÖSUNGEN

Es wurde argumentiert, dass eine bestimmte Konstellation aus Akteuren und Problemlagen, wie sie in Brandenburg vorlagen und liegen, begünstigend auf die Entstehung von Großprojekten wirken können. Das dargestellte Polit-Ökonomische Modell und auch Ansätze aus den Cargo Kulturen ließen sich mit einfachen Mitteln auf die drei Großprojekte in Brandenburg übertragen. Umfangreiche Untersuchungen könnten mit Sicherheit genauere Einblicke gewähren. Bei der Beschreibungen von typischen Fallstricken oder Teufelskreisen ist die Frage nach Lösungen und Auswegen interessant. Wenn man vom Vorliegen eines politischen Kreislaufes ausgehen kann, ist eine Lösung offensichtlich: Die Übernahme von Verantwortung durch die Politik sollte erst nach genauer Prüfung erfolgen. Diese Lösung ist den politischen Akteuren in Brandenburg selbst bekannt: „Je größer die Hoffnung, je klangvoller die internationalen Konkurrenten, desto nüchterner und seriöser muss der Umgang mit Zahlen und Fakten sein“, sagt der CDU-Landtagsabgeordnete Christian Ehler während einer aktuellen Stunde im Landtag am 19. Dezember 2002, auf der die Situation der Chipfabrik besprochen wurde. Andere Auswege nennt Heiko Müller, wirtschaftspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion auf der gleichen Sitzung, selbstkritisch: - Abbau von Informationsasymmetrien zwischen Investoren und Landesregierung, - Erkennen und Bewerten von Interessenskonflikten bei den handelnden Akteuren und - generelle Abkehr von der Förderung von Projekten, die ohne eine Landesunterstützung sterben würden⁶¹. Dass politische Entscheidungsträger immer wieder in den Teufelskreis gelangen, liegt nicht ausschließlich falschen Einschätzungen über die Lage und über Lösungsmöglichkeiten. Doch für die von den Politikern vorgeschlagenen „vernünftigen“ Lösungen besteht kein Anreiz. Solange keine alternativen Mittel bekannt sind und deren Wirksamkeit erwiesen, bleiben Formen des Aktionismus ebenso wahrscheinlich wie die Verbreitung von konkreten oder diffusen Hoffnungen auf eine baldige Verbesserung der allgemeinen Wirtschaftslage und der Verheißung einer schnellen Anpassung an westdeutsche Bedingungen. Politiker müssten also aufhören, hohe Erwartungen bei den Menschen zu wecken. Eine absurde Forderung, denn auch dafür bestehen Anreize im politischen System. Und so bleibt neben der Aufklärung der Menschen über mögliche Fallstricke von Förderpolitik mit Hilfe von Großprojekten schließlich noch die Möglichkeit, die Kontrollmechanismen innerhalb des Prozesses zu verbessern und die Handlungsmöglichkeiten der politischen Entscheidungsträger zu begrenzen.

⁶¹Ehler, Christian und Müller, Heiko, Aktuelle Stunde, 19. Dezember 2002 im Landtag Brandenburg, zitiert nach Redemanuskripten, siehe auch: Die Zeit, 16.1.2003, 20, Leppin, K.: „Zupacken, zahlen, zittern“.

Literatur

- Berg, F. et al. (1996): Institutionelle Akteursbeziehungen in einem ostdeutschen Landkreis, Biß e.V., [http://biss-online.de/download/Institutionelle_Akteursbeziehungen.zip], Zugriff am 14.07.2003
- Blien, U. et al. (2001): Einflussfaktoren Regionalentwicklung, Studie im Auftrag von IAB/DIW im November 2001.
- Bundesregierung (Hrsg.) (2001): Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung: Reformkurs fortsetzen Wachstumsmöglichkeiten stärken, Berlin, 1. Februar 2001.
- Courant, P. N. (1994): How Would You Know a Good Economic Development Policy If You Tripped Over One? Hint: Don't Just Count Jobs. In: National Tax Journal, 47 (4), S. 863-881.
- Crow, K. A. (2001): Ausgleichs- versus Wachstumsziel, Dissertation, Martin-Luther-Universität Halle, [<http://www.dissertation.de/PDF/kac475.pdf>], Zugriff am 14.7.2003.
- Geppert, K. (1999): Unternehmensbezogene Dienstleistungen im Land Brandenburg Strukturen, Defizite, Entwicklungsmöglichkeiten, Beiträge zur Strukturforschung, 183, Berlin: Duncker und Humblot.
- Girvin, B. (1997): Ireland and the Marshall Plan: A Cargo Cult in den North Atlantic?, In: Organisation for Economic Co-Operation and Development (Hrsg.) Explorations of OEEC history, Paris, S. 61-71.
- Jebens, H. (2002): Trickery or Secrecy?. In: Anthropos, 97, S. 181-199.
- Kirsch, G. (1993): Neue Politische Ökonomie, 3. Auflage, Werner, Düsseldorf.
- Lindstrom, L. (1993): Cargo Cult, University of Hawaii Press, Honolulu.
- Lindstrom, L. (2000): Cargo Cult Horror, Oceania, Sydney, 70, S. 294-303.
- Ministerium für Wirtschaft (Hrsg.) (2000): Jahreswirtschaftsbericht, Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg, Potsdam.
- Ritter, C. (1997): Identitätspolitik in Ostdeutschland, In: WeltTrends, 15, S. 64-78.
- Scheuplein, C. (2002): Kann die Halbleiterindustrie in Frankfurt (Oder) wiederbelebt werden? In: Priewe, Jan: Ostdeutschland 2010 - Perspektiven der Investitionstätigkeit, Berlin, 241-245.
- Schichta, C. (2002): Die Theatralisierung politischer Kommunikation Medieninszenierungen im Wahlkampf, [<http://www.nek-netz.de/nek/download/tpk.pdf>], Zugriff am 14.7.2003.
- Sempf, H. (2002): Regionale Wirtschaftspolitik vor dem Hintergrund des regionalen Standortwettbewerbs Eine Untersuchung am Beispiel des Landes Brandenburg, Potsdam, Weber-Verlag.

- SÖSTRA (Hrsg.) (2002): Entwicklung von Betrieben und Beschäftigung in Brandenburg Ergebnisse der sechsten Welle des Betriebspanels Brandenburg, Studie im Auftrag des Ministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen des Landes Brandenburg, Sozialökonomische Strukturanalysen GmbH Berlin, Juni 2002.
- Tauchnitz, J. (2002): Gewerbeumfrage zur Wirtschaftlichen Bedeutung des EuroSpeedway Lausitz, FH Senftenberg.
- Thomas, Michael (1998): Transformation in Ostdeutschland. Aufschlußreiche Paradoxien eines Idealfalls, In: INITIAL 2/3.
- Thomas, M. (2002): Vom Ende zum Anfang? Identitätskonstruktionen in einer Niederlausitzer Textilregion, Referat, [http://www.biss-online.de/download/Thomas.Vom_Ende_zum_Anfang.PDF], Zugriff am 14.7.2003.
- Usarski, Frank (2000): Alternative Religiosität in Ostdeutschland im Kontinuum zwischen cult-movements und Esoterik-Angeboten. In: Pollack, D. und G. Pickel (Hrsg.) Religiöser und kirchlicher Wandel in Ostdeutschland 1989-1999, Leske und Budrich, Opladen, 310-327.
- Wagner, Roy (2000): Our very own Cargo Cult. In: Oceania, 70, S. 362-372.
- Walter-Hornadler, B. (2001): Rural Development Policy in the United States: Beyond the Cargo Cult Mentality. In: The Journal of Regional Analysis and Policy, 31 (2), S. 93-108.
- Woderich, Rudolf (1997): Gelebte und inszenierte Identitäten in Ostdeutschland. In: Welttrends 15, 79-98.
- Woderich, R. (1998): Chimäre oder Chance? Endogene Entwicklung in Brandenburg, Deutschland Archiv, Juli/August, S. 605-616.
- Woderich, R. (1999): Ostdeutsche Identitäten zwischen symbolischer Konstruktion und lebensweltlichem Eigensinn, Referat, [http://www.biss-online.de/download/ostdeutsche_identitaeten.pdf], Zugriff am 14.7.2003.
- Woderich, R. und M. Thomas (2001): Akteure in Konstruktionsprozessen regionaler Identität, Forschungsbericht, Brandenburg-Berliner-Institut für Sozialwissenschaftliche Studien, Berlin, http://www.biss-online.de/download/Akteure_in_Konstruktionsprozessen.pdf], Zugriff am 20.05.2003.
- Worsley, P. (1968): The Trumpet shall sound: A Study of Cargo Cults in Melanesia, New York, Schocken Books.

TRANSITION VON LANDSCHAFTEN: SIMULATION DER VERÄNDERUNGEN IM SUBURBANEN UND AGRARISCHEN UMFELD MIT MULTIAGENTEN-SYSTEMEN

Wolfgang Loibl, Seibersdorf

Kurzfassung

Der Beitrag präsentiert Überlegungen zur Mikrosimulation von Landschaftsveränderung und stellt die Entwicklung von zwei Modellen zur Simulation der Landschaftsveränderung dar. Zuerst wird kurz auf das Pressure - State - Response - Konzept, sowie das Prinzip von Multiagenten-Systemen eingegangen und eine Verschränkung beider Konzepte vorgestellt, die räumliche Effekte ausgehend von einer akteurszentrierten pressure - state - response Beziehung simuliert. In weiterer Folge werden zwei Modelle zur Simulation von Landschaftsveränderung für suburbane Landschaften (realisiert am Beispiel des Großraumes Wien) bzw. für Agrarlandschaften (realisiert am Beispiel von Aigen im Ennstal / Obersteiermark) hinsichtlich ihrer methodischen Umsetzung beschrieben und einander gegenübergestellt.

Gliederung

1. Einführung
 - 1.1 Das Pressure - State - Response Konzept
 2. Simulation von suburbaner und Agrarlandschaftsveränderung
 - 2.1 Simulation der Landschaftsveränderung im suburbanen Raum
 - 2.2 Simulation der Landschaftsentwicklung im Agrarraum
 - 2.3 Gegenüberstellung der beiden Modelle
 3. Resümee
- Literatur

1 EINFÜHRUNG

Kurzfristige Veränderungen von Landschaften erfolgen, abgesehen bei Naturkatastrophen, heute in geringem Ausmaß auf natürlichem Wege. Vielmehr sind die treibenden Kräfte vor allem bei lokalen Akteuren und bei den, die Rahmenbedingungen prägenden, politischen Entscheidungsträgern zu suchen.