

**Hausarbeit im Rahmen des Fortbildungsstudiums  
"Wirtschaftsphilosophie III" an der FernUniversität Hagen  
Sommersemester 2001**

**Die Bedeutung der Globalisierung für die Regionen  
- Konflikte und Ansätze zu ihrer Lösung -**

vorgelegt von:

Achim Fey  
Kaulbachstraße 38  
60596 Frankfurt

Betreuer:  
Prof. Dr. Kurt Röttgers

Frankfurt, Juni 2001

# Inhaltsverzeichnis

1	Die Auseinandersetzung um den Ausbau des Flughafens Frankfurt als Ausgangslage..	1
2	Globalisierung als Rechtfertigung für Sachzwänge .....	2
2.1	Definitionen von Globalisierung .....	2
2.2	Globalisierung als historischen Entwicklungsschritt .....	4
2.3	Beschleunigung als wesentlicher Aspekt der Globalisierung .....	6
3	Die Bedeutung der Regionen für die Globalisierung.....	8
3.1	Regionen als Standorte .....	8
3.2	Standortkonkurrenz.....	9
3.3	Enträumlichung/ Glokalisierung .....	10
4	Konsequenzen der Globalisierung für die Regionen .....	12
4.1	Globale Regionen/ Global Cities.....	12
4.2	Veränderungen in der Region durch die Globalisierung.....	13
4.3	Rechtlicher Rahmen.....	14
5	Konflikt in globalen Regionen und deren Lösungsversuch .....	16
5.1	Der Ausbau und seine Folgen .....	16
5.2	Die Stakeholder.....	17
5.3	Kooperative Konfliktlösungsverfahren .....	19
6	Wirtschaftsethik als Perspektive .....	22
	Literaturverzeichnis .....	24

# 1 Die Auseinandersetzung um den Ausbau des Flughafens Frankfurt als Ausgangslage

Die Diskussion um den Ausbau des Frankfurter Flughafens wurde anlässlich einer Podiumsdiskussion am 30. Oktober 1997 losgetreten, auf der der Vorstandsvorsitzende der Deutsche Lufthansa AG, Jürgen Weber, den Ausbau des Frankfurter Flughafens forderte<sup>1</sup>. Gefordert wurde dabei, den Kapazitätsengpässen am Flughafen durch die Schaffung einer neuen Start- und Landebahn entgegenzuwirken und damit die Stellung Frankfurts als internationale Luftverkehrsdrehscheibe zu erhalten, bzw. diese auszubauen. Dies forderte natürlich die Reaktionen sowohl der Politik, der Wirtschaft als auch der Interessenverbände und der betroffenen Bürger heraus, die sich erwartungsgemäß konträr und konfliktbeladen darstellten. Die Reaktionen sind auch vor dem Hintergrund um die Auseinandersetzung der Startbahn - West in den 60er und 70er Jahren zu sehen. An dessen Ende ließ die Hessische Landesregierung unter ihrem SPD Ministerpräsidenten Holger Börner noch verkünden, dass nunmehr kein weiterer Baum für eine Flughafenerweiterung fallen werde. Falls überhaupt notwendig, sollte eine Kapazitätserweiterung nur innerhalb des Zauns stattfinden. Somit war durch die jetzige neuerlich Anforderung nach einem Ausbau ein Streit von Flughafenausbaubefürwortern und Flughafenausbaugegnern vorprogrammiert. Die damalige rotgrüne Hessische Landesregierung führte zur Reduzierung dieses Streits und zur Herbeiführung einer Konsensbildung ein sogenanntes Mediationsverfahren ein, das 1998 seine Arbeit aufnahm.

Hauptargument der Flughafenausbaubefürworter ist der wirtschaftliche Gesichtspunkt (Wettbewerb, Marktstellung, Arbeitsplätze) und in diesem Zusammenhang auch die Globalisierung. Auf seiten der Flughafenausbaugegner sind die Qualität des regionalen Lebensumfeldes und dessen Bewahrung die Hauptargumente, sich einem solchen Ausbau zu verschließen.

Zusammenfassend kann dieser Konflikt als ein Streit zwischen der Erfüllung der Anforderungen an die Globalisierung durch einen sogenannten Global Player (Fraport)<sup>2</sup> und den sich daraus ergebenden Folgen für die Region gekennzeichnet werden.

---

<sup>1</sup> Vgl. Pro Luftfahrt (Hrsg.): Flughafen Frankfurt a. M. Drehscheibe des Weltluftverkehrs – Probleme und Anforderungen 1998 - , Frankfurt 1998

<sup>2</sup> Der Flughafen Frankfurt wird von fraport Frankfurt AG Airport Services (vormals: Flughafen Frankfurt AG – FAG - ) betrieben; im Folgenden als „fraport“ bezeichnet.

## 2 Globalisierung als Rechtfertigung für Sachzwänge

### 2.1 Definitionen von Globalisierung

„Globalisierung“ ist derzeit eines der meistgebrauchtesten Wörter, um die Veränderungen der Gesellschaft zu beschreiben und darüber hinaus sogar teilweise die Veränderungen in der Gesellschaft und vermeintlichen Handlungsoptionen zu legitimieren. Es stellt sich daher die Frage in wie fern es sich bei Globalisierung wirklich um ein neues Phänomen handelt oder ob nicht „Neuer Wein in alten Schläuchen“ vorliegt.

Dem unbefangenen Beobachter mag es zunächst nicht erscheinen, dass hier etwas tatsächlich Neues vorliegt, denn Prozesse, Transaktionen, Tätigkeiten, bei denen über den regionalen Horizont hinaus gehandelt wurde, sind nicht neu. Zu denken ist hierbei an den Tourismus und vor allem den Ferntourismus, den Handel mit Gütern und Waren aus fremden Ländern sowie auch die Kommunikation mit entfernten Ländern. Beispiele in diesem Zusammenhang sind die Seiden- oder die Alte Weinstraße, der Gewürzhandel sowie die freiwilligen, bzw. unfreiwilligen (Sklaverei) Migrationsbewegungen. In der Wirtschaft sind schon sehr früh grenzüberschreitende Aktivitäten festzustellen, durch die sich große Handelshäuser (z. B. die Fugger) entwickelt hatten. In der Vergangenheit wurden diese Tendenzen aber meist mit Begriffen wie „Internationalisierung“ bzw. „Transnationalisierung“ beschrieben und analysiert.

In den letzten zwanzig Jahren haben sich die Gesellschaftswissenschaften verstärkt mit den Begriff der „Globalisierung“ und den diesem zugrunde liegenden Tendenzen beschäftigt. Die Erklärungsversuche sind mannigfaltig und reichen von der Mythosbildung über die Rechtfertigung von Sachzwängen bis hin zu nichts Neuem und der Widersprüchlichkeit.

Altwater/Mahnkopf<sup>3</sup> fassen die verschiedenen Deutungsmuster und Erklärungsansätze der Globalisierung in fünf Positionen zusammen<sup>4</sup>. Deren erster mit dem Schlagwort „Duft der großen weiten Welt“ charakterisiert werden kann und nach den Vertretern dieser Richtung als eine Erweiterung des Horizonts hinsichtlich der Ausbreitung der Menschenrechte von Nationalstaaten zu Weltbürgerrechten und einer Weltbürgergesellschaft möglich macht. Hauptvertreter dieser Richtung sind in Deutschland Habermas, Beck und Greven, wobei aber die Chancen der Globalisierung in diesem Argumentati-

---

<sup>3</sup> Altwater, Elmar/ Mahnkopf, Birgit: Grenzen der Globalisierung. Ökonomie, Ökologie und Politik in der Weltgesellschaft, 4. Auflage, Münster 1999

<sup>4</sup> Auch strukturiert die verschiedenen Ansätze zur Erklärung des Begriffes der Globalisierung, ihrer Entstehung und deren Folgen. Vgl. dazu Beck, Ulrich: Was ist Globalisierung? Irrtümer des Globalismus – Antworten auf Globalisierung, 3. Aufl., Frankfurt 1997, S. 48 ff.

onsmuster zumeist auf dem Feld der Ökonomie und weniger im Bereich der individuellen und sozialen Menschenrechte zu sehen ist.

Die zweite Position vertritt die Meinung, dass die Welt viel zu fragmentiert sei, um zu einer sogenannten globalen Totalität zusammenzuwachsen. Für diese Vertreter ist der Prozess der Globalisierung schlicht ein Mythos, Phantom, bzw. eine intellektuelle Übertreibung oder akademische Mode.

Die dritte Position steht auf dem Standpunkt, dass die Globalisierungstendenzen gar nicht neu sind, sondern die weltwirtschaftliche Verflechtung schon vor dem ersten Weltkrieg eine ähnliche Intensität aufgewiesen hat, was sich auch mit entsprechenden empirischen Daten belegen lässt. Insofern ist Globalisierung nicht als neue Entwicklung, sondern als eine, seit Jahrhunderten bestehende Fortsetzung der Entwicklung, zu sehen.

Nch Meinung der Vertreter der vierten Position ist Globalisierung als eine Form der Rechtfertigung von Sachzwängen, insbesondere im Bereich des Abbaus von Sozialleistungen zu sehen, wonach somit der Ideologie von der Wettbewerbsfähigkeit der Standorte Vorschub geleistet werden soll.

Die letzte Position begreift Globalisierung als eine widersprüchliche Tendenz, und somit die Kehrseite des Prozesses der Fragmentierung, der Fraktionierung oder Fraktalisierung, bei der tradierte Grenzen aufgelöst, überwunden und perforiert werden und dadurch der globale Raum, anders als es die politische Landkarte suggeriert, neu strukturiert wird. Dadurch entstehen neue Grenzen von mikroregionalen Standorten und makroregionalen Blöcken, die neue Herausforderungen zeitigen.

Aus all diesem kann mit Novy/Parnreiter/Fischer gefolgert werden, dass „Globalisierung erstens kein Phänomen des zu Ende gehenden 20. Jahrhunderts ist, sondern ein Prozess, der vor mindestens 500 Jahren seinen Anfang nahm. Die Tendenz zur Globalisierung wohnt dem Kapitalismus mit seiner Entwicklungsdynamik, einen Weltmarkt zu schaffen, ebenso inne wie dem modernen Denken, in dem die Idee der ‚Verwestlichung‘ der Welt eine zentrale Rolle einnimmt. Aus einer solchen Perspektive kann dem heutigen inflationären (und damit sinnentleerten) Gebrauch des Begriffes ‚Globalisierung‘ entgegengehalten werden, dass die (zunächst potentielle, dann tatsächliche) weltweite Expansion von Anfang an ein integraler Bestandteil der kapitalistischen Entwicklung war und insofern als historisch struktureller Prozess zu begreifen ist.“<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Novy/ Parnreiter/ Fischer: Globalisierung und Peripherie (Historische Sozialkunde 14), Frankfurt Wien 1999, S. 3. Auch Beck (in: Beck, a.a.O.,S. 48) spricht diesen Punkt an und bezieht sich dabei auf das Kommunistische Manifest von Marx und Engels.

Um diesen Prozess näher herauszustellen, wähle ich aus dem folgenden die von Held vorgegebene Definition für Globalisierung als einen „Set of processes which embodies a transformation in the spatial organization of social relations and transactions – assessed in terms of their extensity, intensity, velocity and impact – generating transcontinental or interregional flows and of networks of activity, interaction and the exercise of power.“<sup>6</sup> Mit dieser Transformation ist insbesondere die starke Überlagerung aller anderen Teilbereiche durch die Ökonomie zu sehen, denn so löst sich die Form des Nationalstaates als Subjekt des internationalen politischen Systems in Folge von Deregulierung und Souveränitätsverlust auf, weil die Kompatibilität von Staatsvolk, Staatsmacht und Staatsgebiet mehr und mehr verschwindet. Dies ist eine Konsequenz der über alle Grenzen strebenden ökonomischen Beziehungen, der Ausweitung des Welthandels, der Zunahme von grenzüberschreitenden Direktinvestitionen, der Entwicklung von globalen Kapitalmärkten und von Migrationsbewegungen. So entsteht ein ökonomischer Raum, der nicht mehr durch nationalstaatliche Grenzen und das in ihnen geltende Regelwerk umschrieben wird.<sup>7</sup>

## 2.2 Globalisierung als historischen Entwicklungsschritt

Entwicklungsgeschichtlich lässt sich die Globalisierung als *Virtuelle Revolution* verstehen.

War der Mensch in der Vorzeit bis ca. 10.000 v. Chr. noch als Jäger und Sammler unterwegs, so führte die *Agrarische Revolution* zu den Anfängen der Landwirtschaft, ca. 9.000 - 7.000 v. Chr. Die Herausbildung der Landwirtschaft, d.h. die Domestikation von Tieren und der Anbau von Kulturpflanzen verknüpfte sich mit der Entwicklung entsprechender Bodenverarbeitungsgeräte und führte damit zu einer stärkeren Sesshaftigkeit und der Entwicklung der frühesten Dorfgemeinschaften in der Zeit zwischen 8.000 und 7.000 v. Chr.

In den 30er Jahren des 18. Jahrhunderts begann in Großbritannien die *Industrielle Revolution* und sie führte im Laufe der nächsten hundert Jahre zu dem Aufbau einer industriellen Gesellschaft auf der Basis neuartiger Techniken. Beispiele sind hier die Erfindung der Dampfmaschine, die Anfänge der Chemischen Industrie, der Ersatz der Holzkohle durch Steinkohlenkoks bei der Stahlherstellung und die Erschließung neuer Transportwege, bzw. neuer Transportmittel. Die Konsequenz war ein beständiges Wachstum verschiedenster Produkte sowie das von Europa und Nordamerika ausgehende sich

---

<sup>6</sup> Held, David / McGrew, Anthony / Goldblatt, David / Peraton, Jonathan: Global Transformations. Politics, Economics and Culture, Cambridge, 1999; zitiert nach Altwater/ Mahnkopf, a.a.O., S. 30

<sup>7</sup> Altwater, Elmar/ Mahnkopf, Birgit, a.a.O., S. 31 f.

über weite Territorien der Erde ausbreitende sozioökonomische System des Kapitalismus, in dem Wachstum als das Dominierende angesehen wird.

Gesellschaftlich ging das ebenfalls mit der Veränderung einher. Hatte sich in der Zeit nach der Agrarrevolution die Wertschöpfung und damit der wirtschaftliche Erfolg, hauptsächlich auf die Ausnutzung von Bodenressourcen gegründet und damit die Großgrundbesitzer (Aristokratie und Klerus) zur herrschenden Klasse gemacht, so veränderte sich dies infolge der Industrialisierung. Hauptwertschöpfungsquelle waren nunmehr die durch Maschineneinsatz erzeugten Produkte, so dass der Besitz an Produktionsmitteln das Kriterium für die Auswahl der herrschenden Klasse (Bourgeoisie) gegeben hat.

In gleicher Weise führt die *Virtuelle Revolution* zu einer Veränderung in der Form, dass nicht mehr nur materielle Gegenstände und deren Produktion die Hauptquelle der Wertschöpfung bilden, sondern dies durch die Schaffung immaterieller Werte geschieht. Damit einher geht die Tertialisierung, d.h. der Ausweitung des tertiären Wirtschaftssektors (insbesondere Dienstleistungen) zu Lasten des Primär- und des Sekundärsektors. Als Folge werden diejenigen die herrschende Klasse bilden, die das Eigentum innehaben – sofern möglich – und die Produktion und Nutzung von immateriellen Gütern, wie z.B. Wissen, Know-How, Patenten und Rechten am effizientesten umsetzen können. Der in diesem Zusammenhang entstehende Transformationsprozess kann hier auch als Globalisierung gesehen werden, da die Übertragung/Verteilung dieser immateriellen Güter nicht mehr physisch sondern energetisch erfolgt und somit seiner Nutzung keine physischen oder auch Staats-grenzen gesetzt sind.

Eine ähnliche Entwicklungslinie sieht Höffe, indem er drei Globalisierungszeiten heraushebt<sup>8</sup>: Die Antike, die Neuzeit und die erweiterte Gegenwart. Weit vor der Neuzeit entwickelten sich damals schon die internationalen Handelswege wie die antike Seidenstraße, die bekanntlich von China über Zentral- und Westasien nach Europa und Afrika ausgreift, so dass ein Welthandelsgebiet mit Weltmarktpreisen und einem Welthandelszentrum wie Alexandria und dem mesopotamischen Seleukia entsteht. Auch kulturell gibt es Ausbreitungstendenzen. Insbesondere hinsichtlich der Religionen – Judentum, Christentum, Islam, Buddhismus – innerhalb deren verschiedene internationale Pilgerwege entstehen. In der Neuzeit folgen die Entdeckungen und Kolonialisierungen, die schließlich den zweiten Globalisierungsschub mit sich bringen. Es entwickeln sich die Weltreiche, insbesondere vor dem Hintergrund der Herrschaft über die Weltmeere, wobei aber die fremden Völker nicht integriert sondern eher erobert und unterdrückt werden. Und schließlich folgt der neuzeitlichen Globalisierung die „zeitgenössische Globalisierung“, die aber nun nicht mehr von Einzelstaaten getragen wird, sondern durch die entsprechenden technischen Entwicklungen, elektronischen Medien und die ent-

---

<sup>8</sup> Vgl. Höffe, Otfried: Demokratie in Zeiten der Globalisierung, München 1999, S. 22 ff.

sprechenden politischen Entscheidungen (Liberalisierung / Schaffung der Internationalen Organisationen) vorangetrieben wird.

Höffe<sup>9</sup> kommt damit auch historisch gesehen zu dem Ergebnis, dass es sich bei der derzeit laufenden Globalisierung nur um einen Trend handelt. Der globale Handel von heute liegt in etwa auf dem Niveau, wie er auch schon vor dem ersten Weltkrieg vorhanden war. Darüber hinaus spielt sich dieser globale Handel, quantitativ gesehen, vor allem zwischen drei Blöcken (Europäische Gemeinschaft, Japan, USA) ab, so dass also nicht unbedingt von einer vollständigen Globalisierung gesprochen werden kann. Daher ist seiner Meinung nach die gegenwärtige Globalisierung erst ein Trend, nicht schon dessen Resultat.

### **2.3 Beschleunigung als wesentlicher Aspekt der Globalisierung**

Einer der wichtigsten Aspekte der Globalisierung ist die Geschwindigkeit, bzw. Beschleunigung. Durch den technischen Fortschritt und die rein technische Entwicklung ist insbesondere im Bereich der Informations- und Kommunikationstechniken aber auch im Bereich der Luft- und Raumfahrttechnik eine Geschwindigkeitserhöhung eingetreten, die es ermöglicht, Güter und Waren einerseits und Daten andererseits mit größter Geschwindigkeit von einem Ort zum anderen zu befördern.

Die Beförderung von Waren und auch von Menschen erfolgt dabei zwar auf dem herkömmlichen physischen Transportwegen einschließlich Flugverkehr, ist aber zu wesentlich schnelleren Geschwindigkeiten möglich. Benötigte Goethe noch vor 200 Jahren für seine Reise nach Italien mehrere Tage, so dauert heute ein Flug von Frankfurt nach Venedig nur eine Stunde. Gerade in diesen Tagen wurde ein Flugzeug getestet, das mit siebenfacher Schallgeschwindigkeit fliegt. D.h. es fliegt ungefähr 27 km in 10 Sekunden und wäre damit in etwa 6 Minuten von Frankfurt nach Venedig geflogen. Folge dieser Beschleunigung ist die Aufhebung der räumlichen Entfernung, d.h. nach der Urbanisierung des realen Raumes folgt die Urbanisierung der realen Zeit. Es ist somit ein Wirken auf Distanz möglich. Paul Virillio spricht in diesem Zusammenhang von dem sogenannten dritten Intervall, der Lichtgeschwindigkeit.<sup>10</sup>

Durch die Verbesserung der Informations- und Kommunikationstechniken ist heute eine Übermittlung von Daten nahezu in Echtzeit möglich. Insbesondere

---

<sup>9</sup> Ders., S. 24.

<sup>10</sup> Virillio, Paul: Das dritte Intervall. Ein kritischer Übergang; in: Weibel, Peter/ Decker, Edith: Vom Verschwinden der Ferne. Telekommunikation und Kunst, Köln 1990, S. 335-346. Virillio meint damit die Strukturierung der Beschleunigung durch die Lichtgeschwindigkeit neben der Strukturierung des Raumes durch Karten etc. (Raumintervall) und der Parzellierung der Zeit durch Kalender, Uhren etc. (Zeitintervall).

nachdem Daten nicht mehr materiell, d.h. durch Brief oder andere physische Grundlagen übermittelt werden, sondern mit Hilfe von Drahtwegen oder jetzt auch per Satellit. Auch die Verbesserung der Übertragungstechniken, durch die nicht nur sprachmäßige Daten sondern auch bildmäßige Daten übertragen werden können, hat zu dieser Entwicklung beigetragen. So ist es nunmehr möglich, dass die Wartung hochkomplexer Maschinen durch die Möglichkeit der Bildübertragung für einen Monteur von nahezu jedem Punkt aus durchgeführt werden kann, sofern er über die entsprechenden Datenübertragungsgeräte verfügt. Ebenso ist es möglich, Konferenzen mit mehreren Personen an einem „virtuellen Ort“ abzuhalten, ohne dass die Personen sich zu diesem Ort hinbewegen müssen.

### 3 Die Bedeutung der Regionen für die Globalisierung

#### 3.1 Regionen als Standorte

Da der Daten- und Materialaustausch nicht nur im globalen Raum stattfinden kann, sind Bezugspunkte notwendig. Diese Bezugspunkte werden von den Regionen geboten. Das bedeutet, von diesen Punkten und zu diesen Punkten können Waren geliefert und verteilt, Menschen befördert und Daten abgerufen, ausgetauscht und empfangen werden. Im Ergebnis findet Globalisierung in einem globalen Netz statt, dessen Knotenpunkte von den Regionen gebildet wird. Voraussetzung dafür ist, dass die jeweilige Region über die entsprechenden Voraussetzungen verfügt. Dazu gehören zum einen die Anknüpfungspunkte für die Transport- und Übertragungswege, d.h. Bahnhöfe, Flughäfen, Häfen, als Anknüpfungspunkte zu den entsprechenden materiellen Transportwegen, sowie andererseits entsprechende Kommunikationsschnittstellen als Anknüpfungspunkte für die Datenübertragungsleistungen. Daneben gehören zu den Voraussetzungen auch die entsprechenden Infrastrukturleistungen und der Zugang zu den Märkten, insbesondere dem Kapital-, dem Arbeits-, dem Dienstleistungs- und dem Warenmarkt.

Da sich in der Ökonomie der letzten Jahre eine Verschiebung vom ersten oder zweiten Sektor hin zum dritten, dem Dienstleistungssektor, ergeben hat und dies insbesondere im Bereich der Dienstleistungs- und Finanzwirtschaft erfolgte, ist zur Zeit das Hauptgewicht auch in diesem Bereich zu sehen. Als Folge sind in erster Linie die Finanz- und Dienstleistungszentren mit der entsprechenden Infrastruktur als geeignete Standorte für die globalen Knotenpunkte anzusehen. Saskia Sassen bezeichnet diese Punkte bzw. Metropole als sogenannte Global Cities<sup>11</sup>. Die mächtigsten dieser neuen das Zentrum bildenden geographischen Zusammenhänge umfasst die wichtigsten internationalen Finanz- und Geschäftszentren: New York, London, Tokyo, Paris, Frankfurt, Zürich, Amsterdam, Sydney, Hong Kong. Aber auch Städte wie Sao Paolo oder Mexico City gehören seit neuestem dazu.<sup>12</sup>

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Regionen nicht als Akteur in der globalen Ökonomie auftreten, sondern lediglich die Orte sind, an denen sich die globalen Aktivitäten entfalten. Je nach Struktur und Voraussetzung dieser Orte werden Sie von der globalen Ökonomie und den Akteuren der globalen Transaktionen nachgefragt, bzw. genutzt.

---

<sup>11</sup> Sassen, Saskia: Metropolen des Weltmarktes. Die neue Rolle der Global Cities, 2. Aufl., Frankfurt 1997, S. 24

<sup>12</sup> Diess., S. 42

Zusammenfassend kann mit Kirby <sup>13</sup> festgehalten werden: „Erstens: Obwohl wir in einer Welt leben, die durch eine globale Wirtschaft verbunden ist, bleiben wichtige, sogar fundamentale Unterschiede zwischen den verschiedenen Orten bestehen. Das Lokale ist so gesehen die Arena in der soziale Angelegenheiten geregelt werden; und obwohl es viele Ereignisse gibt, die jenseits unseres Horizontes stattfinden, erleben wir sie im Kontext des Lokalen, seien es wirtschaftliche Rezessionen (die die Schließung von Fabriken zur Folge haben ) oder Hungersnöte in Äthiopien (für die wir durch lokale Spendensammlungen Abhilfe zu schaffen suchen). Zweitens, und als Konsequenz daraus, ist es wichtig, menschliches Handeln und Institutionen im Kontext des Lokalen zu untersuchen. Daran ändert sich nichts durch die Existenz elektronischer Medien, auch wenn von ihnen manchmal behauptet wird, sie würden ihren Zuschauern und Zuhörern ein Bewusstsein der ‚Ortlosigkeit‘ vermitteln.

### 3.2 Standortkonkurrenz

Aufgrund der Tatsache, dass es Unterschiede in einzelnen Regionen gibt<sup>14</sup>, ist es für die Unternehmen und die anderen globalen Akteure notwendig, sich die effizientesten Regionen herauszusuchen und zu nutzen. Dies führt unweigerlich zu einem Wettbewerb der Regionen untereinander. Nur wer die entsprechenden Voraussetzungen für die globalen Aktivitäten bietet, gehört zu dem Kreis der Global Cities, sozusagen als Netzknotenpunkt in dem globalen Netz. Dies führt zur Inklusion oder Exklusion einzelner Regionen im Zusammenhang mit der Globalisierung.

Für Frankfurt könnte dies bedeuten, dass die Sicherstellung der Leistungsvon Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrssystems und der damit einhergehende Abbau der Kapazitätsengpässe durch einen Ausbau, bzw. den Bau einer zusätzlichen Start- und Landebahn notwendig ist, um weiterhin als Global City fungieren zu können. Dies ist in jedem Fall eines der Hauptargumente der Flughafenausbaubefürworter.

---

<sup>13</sup> Kirby, Andrew: Wider die Ortlosigkeit; Beck, Ullrich (Hrsg.): Perspektiven der Weltgesellschaft, Frankfurt 1998, Seiten 168-174, S. 174. Breuer ( Breuer, Markus: Die Globalisierung und ihre Akteure, Schritte zu einer normativen Betrachtungsweise. Berichte des Instituts für Wirtschaftsethik der Universität St.Gallen, Nr. 89, St. Gallen 2000, S. 28) spricht diese „Ortlosigkeit“ ebenfalls an, wobei sein Blickwinkel ein anderer ist.

<sup>14</sup>

### 3.3 Enträumlichung/ Glokalisierung

Wie oben bereits beschrieben ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Globalisierungstendenzen die Beschleunigung<sup>15</sup>, die dazu führt, dass wir uns oder auch Waren sowie insbesondere auch Daten in schnellerer Zeit von einem Ort zum anderen bewegen können. Baumann<sup>16</sup> sieht in der Mobilität die Möglichkeit, die Zeit zu nutzen, um den Raum zu annullieren. In ähnlicher Weise beschreibt auch Virillio die Krise, in die Raum und Entfernung durch die Beschleunigung der modernen Verkehrsmittel geraten<sup>17</sup>. So, als wenn sich der geophysikalische Raum scheinbar zusammenzieht, mit der Folge, dass wir davon nicht nur profitieren, sondern zuweilen auch zu unschuldigen Opfern dieses Prozesses werden. Somit folgt der Urbanisierung des realen Raumes allmählich die Urbanisierung der realen Zeit, was mit einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur im realen Raum zu einer Kontrolle der Umgebung in Echtzeit führt. So können z. B. Personen an einer Telekonferenz teilnehmen, was bedeutet, dass sie gleichzeitig hier und woanders in jener sogenannten „Echtzeit“ sind.

Diese Wirkungen führen natürlich auch dazu, dass Ereignisse, die in fernen Gegenden stattfinden, lokal wahrgenommen werden können. Fremde Kulturen können zu Hause in Echtzeit erlebt werden, was aber nicht bedeutet, dass Globalisierung mit kultureller Vereinheitlichung einhergeht. Dennoch schaffen die globalen Märkte für Konsumgüter die Möglichkeit, unter verschiedenen Konsumgütern und Produkten auszuwählen, aber die Entscheidungen über die Art und Weise der Auswahl werden lokal oder kommunal entschieden<sup>18</sup>.

Zur Einführung dieser Aspekte (Lokalität, Raum-Zeit-Problem) hat Robertson den Begriff der Glokalisierung in die soziologische Diskussion eingeführt.<sup>19</sup> Denn Fragen der räumlichen und zeitlichen Dimensionen des menschlichen Lebens hatten bisher nur geringen Einfluß auf die Globalisierungsdebatte. Nur Giddens hat sich – nach Ansicht von Robertson aber lediglich abstrakt theoretisch – mit dieser Position auseinandergesetzt.<sup>20</sup> So läßt sich „der Begriff der Globalisierung im allgemeinen am besten verstehen [...], wenn man ihn auf grundlegende Aspekte der räumlichen und zeitlichen Entfernung be-

---

<sup>15</sup> Vgl. dazu oben die Ausführungen unter 2.3.

<sup>16</sup> Baumann, Zygmunt: Glokalisierung oder was für die einen Globalisierung, ist für die anderen Lokalisierung; in: *Das Argument* 217/ 1996, S. 652

<sup>17</sup> Virillio, Paul, a.a.O., S. 335.

<sup>18</sup> So auch Baumann, Zygmunt, a.a.O., S. 658.

<sup>19</sup> Robertson, Roland: Glokalisierung: Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit; in Beck, Ullrich (Hrsg.): *Perspektiven der Weltgesellschaft*, Frankfurt 1998, S. 192 – 220, S. 197 mit Rückgriff auf das *Oxford Dictionary of New Words*, wonach Glokalisierung u. a. durch das Ineinanderblenden von global und lokal entstanden ist.

<sup>20</sup> Ders., a.a.O., S. 194

zieht. Globalisierung betrifft die Überschneidung von Anwesenheit und Abwesenheit, die Verflechtung von sozialen Ereignissen und sozialen Beziehungen ‚in der Ferne‘ mit lokalen Zusammenhängen.“<sup>21</sup>

Darüber hinaus bildet die Definition von Glokalisierung für Robertson den Ausgangspunkt, eine Reihe von Bestimmungen über die global/lokal – Problematik zu treffen. Dazu gehört die Aussage, dass es sich nicht um eine Polarität handelt, in der die Idee der Lokalität selbst als Form von Opposition oder Widerstand gegen das hegemoniale Globale entworfen wird.<sup>22</sup> Wichtig ist ihm, den Gegensatz von Partikularem und Unversalem aufzuheben und einer dialektischen Betrachtung zu zu führen.

In diesem Zusammenhang, in dem Globalisierung und Tertialisierung sowie Integration und Fragmentierung als zwei Seiten des selben Prozesses verstanden werden, macht der Begriff der „Glokalisierung“ mehr Sinn als der Begriff der „Globalisierung“. „Glokalisierung ist zunächst und vor allem eine Neuverteilung von Privilegien und Entrechtungen, von Reichtum und Armut, von Möglichkeiten und Aussichtslosigkeit, von Macht und Ohnmacht, von Freiheit und Unfreiheit. Man könnte sagen, Glokalisierung ist ein Prozess weltweiter Neu-Stratifizierung, in dessen Verlauf eine neue, weltweite, soziokulturelle, sich selbst reproduzierende Hierarchie aufgebaut wird. Bei der Differenz von kommunalen Identitäten, welche die Globalisierung der Märkte und der Information vorantreiben und zur ‚Notwendigkeit‘ werden lassen, handelt es sich nicht um vielfältige, aber gleiche Partner. Was für die einen freie Wahl, ist für die anderen erbarmungsloses Schicksal.“<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> Giddens, Anthony zitiert nach Robertson, Roland, a.a.O., S. 194.

<sup>22</sup> Robertson, Roland, a.a.O., S. 199.

<sup>23</sup> Baumann, Zygmunt, a.a.O., S. 657.

## 4 Konsequenzen der Globalisierung für die Regionen

### 4.1 Globale Regionen/ Global Cities

Ausgehend von den vorstehenden Überlegungen bilden sich im Rahmen dieses Prozesses Hierarchien von Städten und Regionen heraus, die um die Attraktion von Konsumptions- und Produktionspotential konkurrieren und sich in diesem Prozess teilweise immer ähnlicher zu werden scheinen. Wie diese Dialektik zwischen Globalem und Lokalem von statten gehen kann, hat Saskia Sassen versucht mit ihrem Konzept der Global Cities darzustellen. Die in den letzten Jahrzehnten eingetretenen Veränderungen in der Zusammensetzung der Weltwirtschaft, die von einer Verlagerung hin zum Dienstleistungs- und Finanzgewerbe begleitet wurde, hat dazu geführt, dass die größeren Städte als Schauplatz für bestimmte Aktivitäten und Funktionen an Bedeutung gewinnen. Und die Bedingungen fortschreitender Konzentration von Eigentum und wirtschaftlicher Kontrollmacht führt dazu, dass bestimmte größere Städte, sogenannte Global Cities, eine strategische Rolle in der Globalisierung spielen.<sup>24</sup> Als die mächtigsten dieser Städte nennt Saskia Sassen New York, London, Tokyo, Paris, Frankfurt, Zürich, Amsterdam, Sydney und Hong Kong. In diesen Städten ballen sich finanz- und unternehmensorientierte Dienstleistungskomplexe und die Hauptquartiere der großen multinationalen Unternehmen. Hier sind die Börsen, die Konzernspitzen, Datenverarbeitungsfirmen, Rechts- und Wirtschaftsberatung, Immobilienfirmen, Werbung und Marketing konzentriert, die so zu den Kontrollzentren der globalen Ökonomie werden.

Obwohl die Global Cities als Knotenpunkte in dem Netzwerk der globalen Ökonomie agieren, sind sie dennoch auf die Nutzung vorhandener finanzieller, kultureller und sozialer Ressourcen vor Ort im lokalen Bereich angewiesen, um ihre Funktionen erfüllen zu können. Nach Sassen haben zwei Hauptprozesse dazu geführt, dass sich Städte zu einer Global City entwickeln konnten.<sup>25</sup> Zum einen die Globalisierung der Wirtschaft und die damit einhergehende Ausweitung des Aufgabenbereichs multinationaler Konzernzentralen und der unternehmensorientierten Dienstleistungen, sowie zum anderen der Prozess der wachsenden Dienstleistungsintensität in den Organisationen sämtlicher Industriezweige, wobei der Standort für die Herstellung derartiger Dienstleistungen die Städte sind. Obwohl diese Aussage auf alle Ebenen des Städtesystems eines Landes zutreffen, versorgen nur einige wenige Städte die globalen Märkte, während der Rest der Städte nur die regionalen und subnationalen Märkte, mit den entsprechenden Dienstleistungen, bedient. Daher sind nicht alle Regionen im gleichen Maße von der Globalisierung betroffen, bzw. als Bezugspunkt im globalen Netz angenommen.

---

<sup>24</sup> Sassen, Saskia, a.a.O., S.

<sup>25</sup> Diess., a.a.O., S.

Dies führt natürlich zu einer entsprechenden Konkurrenz unter den Regionen, die für die globale Ökonomie notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.<sup>26</sup> Dazu gehören neben der Zurverfügungstellung der Märkte und hier insbesondere Kapitalmärkte und Börsen sowie der Zugänge zu diesen Kapitalmärkten auch die Herstellung einer infrastrukturellen Ausstattung für die Produktion von Waren und die Bereitstellung von Dienstleistungen. Neben einem gut ausgebauten Datenleitungsnetz, gehören dazu natürlich insbesondere die Ausstattung des Flugverkehrs. Nur die Ausstattung dieser Einrichtungen ermöglicht einen adäquaten Zugang zu dem sogenannten globalen Raum der Ströme, wie ihn Castells bezeichnet.

## 4.2 Veränderungen in der Region durch die Globalisierung

Die Veränderungen, die dadurch gerade in globalen Regionen ausgelöst werden, sind insbesondere durch den stärkeren Anstieg des Reichtums bei den Reichen und einer stärkeren Beschränkung des Zugangs zu diesen Möglichkeiten für die Armen gekennzeichnet. So hat die Konzentration der Handlungsfreiheit dazu geführt, dass diejenigen, die diese Technik und den Zugang zu diesen Märkten und den Freiheiten besser nutzen konnten, die Möglichkeit hatten, sehr viel sehr schnell Geld zu verdienen, und mit neuester Technologie das Geld immer effizienter und effektiver zu vermehren, während diese Vermehrung und Wertschöpfung auf der anderen Seite nicht zu irgendwelchen Vorteilen für die Armen der Welt führte.<sup>27</sup> Damit kann weiterer Reichtum geschaffen werden, ohne bei der Schaffung dieses Reichtums durch Hindernisse, wie die Herstellung von Waren, die Beschäftigung von Mitarbeitern oder das Anlernen von Mitarbeitern sowie andere Sozialfunktionen auszuüben. Die Reichen konnten ihren Reichtum vermehren, ohne in Abhängigkeit der Armen zu geraten, was in der Vergangenheit dazu führte, dass verschiedene Kompromisse geschlossen werden konnten.

Dies führt zu einer Herausbildung der globalen Klasse, die ihre Vormachtstellung aufgrund der Herrschaft über den globalen Raum als neue Dimension der Klassenstrukturierung gewinnt. So ist zu dem Kapitalbesitz von dem produktionsrelevanten Wissen, auch die sozialräumliche Verfügungsmacht hinzutreten. Der Unterklasse der Lokalisierten tritt eine - zwar diffuse, doch gleichzeitig - von Lokalisierten scharf abgegrenzte globale Klasse gegenüber.<sup>28</sup> Baumann schreibt dazu: „Glokalisierung polarisiert Mobilität – die Möglichkeit die Zeit zu nutzen, um die Beschränkung des Raums zu annullieren. Diese Möglichkeit – oder Unmöglichkeit – trennt die Welt in die globalisierte und die lokalisierte. Globalisierung und Lokalisierung mögen untrennbare Seiten der selben Medaille sein, aber die zwei Teile der Weltbevölke-

---

<sup>26</sup> Vgl. dazu die oben gemachten Ausführungen unter 3.2.

<sup>27</sup> Baumann, Zygmunt, a.a.O., S.659

<sup>28</sup> Vgl. dazu die Ausführungen von Jain, Anil K.: Die ‚Globale Klasse‘. Die Verfügungsgewalt über den (globalen) Raum als neue Dimension der Klassenstrukturierung .Ein Essay.

nung leben auf verschiedenen Seiten und sehen nur eine Seite – [...] Einige bewohnen den Globus, andere sind an ihren Platz gefesselt.“<sup>29</sup>

### 4.3 Rechtlicher Rahmen

In vielen Veröffentlichungen wird dargestellt, welche Auswirkungen die Globalisierung insbesondere auf die Ausprägung der Nationalstaaten und das Demokratieprinzip sowie insgesamt die Rechtsstrukturen hat. Zu nennen sind hier insbesondere die Tendenzen der Denationalisierung, Auflösung der Nationalstaaten, etc.. Welche Auswirkungen dies aber auf die einzelnen Regionen hat, soll hinsichtlich zweier Diskussionsstränge kurz dargestellt werden.

Wie bereits erwähnt sind die globalen Akteure trotz alledem auf Orte als Anknüpfungspunkte angewiesen. Ohne einen derartigen Bezug, sind ihre globalen Aktivitäten nicht durchführbar. Dieser geographische Anknüpfungspunkt (sei es der Wohnsitz oder gewöhnliche Aufenthalt eines Menschen oder auch der Sitz oder die Geschäftsleitung eines Unternehmens), befindet sich immer in einer Region, bzw. im Territorium eines Staates. Das bedeutet, dass der globale Akteur sich an seinem Bezugspunkt, an die an diesem Ort herrschenden rechtlichen Regelungen zu halten hat. Insbesondere gilt dies wohl für seine regionalen, bzw. territorialen Aktivitäten, während die globalen Aktivitäten von diesen Regelungen unter Umständen nicht erfasst sind. Als Beispiel sei hier das Steuerrecht genannt. Danach unterliegen Gewinne, Erträge, was immer auch das Steuerrecht als Bemessungsgrundlage definieren mag, den an dem Sitzort des Unternehmens geltende Regelungen, mit der Einschränkung, dass entsprechende Erträge aus grenzüberschreitenden Transaktionen unter dem Gesichtspunkt von bilateralen Abkommen gesondert zu würdigen sind. Aufgrund der Tatsache, dass an unterschiedlichen Orten unterschiedliche steuerrechtliche Regelungen gelten, haben Unternehmen (und zum Teil auch vermögende Privatpersonen), die im globalen Markt agieren, grundsätzlich einen größeren Gestaltungsspielraum die Differenzen in diesem Bereich auszunutzen, als es Unternehmen (und Privatpersonen) haben, die lediglich regional agieren. Gleiche Gedanken finden auch für das Arbeitsrecht ( Sozial- und Mitbestimmungsstandards) und auch das Verwaltungsrecht oder andere Rechtsgebiete Anwendung.

Ein zweiter Aspekt ist die Frage der Legitimation von Handlungen. Als Beispiel sei hier das Verwaltungsrecht genannt, das den rechtlichen Rahmen für z.B. Großbauvorhaben setzt. Danach unterliegt der Ausbau des Frankfurter Flughafens den entsprechenden verwaltungsrechtlichen Regelungen. Dazu gehören die Einleitung eines Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahrens, an dessen Ende der sogenannte Planfeststellungsbeschluss steht, der dem Flughafenbetreiber die Genehmigung zum weiteren Ausbau erteilt. Bedeutsam in diesem Zusammenhang ist, dass im Rahmen der Planfeststel-

---

<sup>29</sup> Baumann, Zygmunt, a.a.O., S.661

lung, die planfeststellende Behörde die Interessen der Antragstellerin (Flughafenbetreiberin) und der durch diese Maßnahme betroffenen (insbesondere Bürger, aber auch Fluggesellschaften) in einem Abwägungsprozess gegeneinander abzuwägen und am Ende eine Entscheidung zu fällen hat. Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Interessen:

- wirtschaftliche Interessen in Form von Gewinnmaximierung, Teilnahme am Welthandel, Globalisierung auf der Seite der Antragstellerin und
- lebensfreundliche Umwelt, Lärm- und Gesundheitsschutz, Nachtruhe, Vermeidung von Absturzgefahren auf der Seite der betroffenen Bürger

ist eine Kompromissituation kaum vorstellbar. Die planfeststellende Behörde kann entweder dem Ausbau zustimmen oder ihn ablehnen. Eine Zustimmung zum Ausbau verbunden mit der Auflage, dass neben entsprechende Schallschutzmaßnahmen auch Entschädigungszahlungen zu leisten sind, läuft überspitzt formuliert auf eine Ökonomisierung des Lebens<sup>30</sup> bzw. der Gesundheit der Anwohner hinaus. Denn durch die Entschädigungszahlungen wird lediglich die Hinnahme von zukünftigen Gesundheitsschäden durch die Betroffenen monetarisiert.

Diese Entscheidungssituation der Behörde wird noch dadurch erschwert, wenn andere Interessengruppen (z. B. die Umweltschutzverbände) hinzutreten, die den Schutz der Umwelt in Bezug auf Vermeidung der Abholzung der Wälder, bzw. Sicherung der Grundwasservorräte als Bedenken vorbringen. In diesem Fall ist für die Behörde zu klären, welche von mehreren Ausbaualternativen zum Tragen kommt. Dies grenzt überspitzt formuliert in der Entscheidung zwischen mehr Wald und weniger Gesundheitsschäden führen kann. Oder kurz formuliert: Wieviel Schlaf kostet ein Baum?

Die endgültige Entscheidung in einem solchen Prozess der Planfeststellung trifft der entsprechende Wirtschafts- und Verkehrsminister der demokratisch gewählten Regierung. Offen bleibt hier aber die Frage, inwiefern die Entscheidung über die Gesundheit eines einzelnen oder einer Gruppe von Personen, einer mehrheitsfähigen Entscheidung zugänglich ist.

---

<sup>30</sup> Habermas spricht an verschiedenen Stellen auch von der Kolonialisierung der Lebenswelt.

## 5 Konflikt in globalen Regionen und deren Lösungsversuch

### 5.1 Der Ausbau und seine Folgen

Wie oben bereits dargestellt, gilt der Ausbau der Infrastruktur und damit auch des Luftverkehrs im Prozess der Globalisierung als ein wesentliches Element, um im sogenannten Raum der Ströme nach Kastells teilhaben zu können. Die Flughäfen sind in diesem Zusammenhang auch die entsprechenden Knotenpunkte der weltweiten Netzwerke von Verkehrsströmen. So hat sich nach Angaben der Internationalen Zivilluftfahrtbehörden die Anzahl der Passagierkilometer im Internationalen Flugverkehr zwischen 1980 und 1996 um 140% erhöht, und für den Zeitraum bis 2015 wird mit einer Erhöhung von jeweils ca. 5% pro Jahr gerechnet.<sup>31</sup> Darüber hinaus hat insbesondere die Intensivierung des Flugverkehrs eine stark wachsende Liberalisierung mit sich geführt, so dass die Luftfahrt nicht nur nationalstaatlich gesehen werden kann. Auch die starken Internationalisierungsbestrebungen, die zu einem Prozess ständig steigender Unternehmenskonzentrationen, Kooperationen und Fusionen führte, hat diesen Prozess auch insbesondere im Luftverkehr beschleunigt.

Der Frankfurter Flughafen, als Heimatflughafen der Deutschen Lufthansa, stellt somit nicht nur im nationalen Kontext, sondern auch international einen wichtigen Knotenpunkt dar, verstärkt durch die Einbindung der Deutschen Lufthansa in die sogenannte Star Alliance (eine Verbindung mehrerer internationaler Fluglinien).

Die wesentliche Begründung für die Notwendigkeit des Ausbaus auf Seiten des Flughafenbetreibers - wie auch der internationalen Fluggesellschaften - ist zum einen die Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Airports im Vergleich zu den anderen drei großen europäischen Flughäfen (London, Paris, Amsterdam). Aufgrund der ständig zunehmenden Flugverkehrsnachfrage, ist eine Erhöhung der Kapazität ohne Änderung des Bahnsystems kaum möglich. Geplant ist durch den Ausbau die Kapazität von derzeit 420.000 Flugbewegungen auf zukünftig im Jahre 2015 660.000 Flugbewegungen zu erhöhen.

---

<sup>31</sup> Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt, Abschlussbericht des Mediationsverfahrens Flughafen Frankfurt, Frankfurt 2000, S. 14

Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass die größte Nachfrage in den höchstindustrialisierten Ländern mit hohem Durchschnittseinkommen besteht. So ergeben sich nach dem Weltentwicklungsbericht 1999/2000 der Weltbank die folgenden Zahlen für Passagiere (in Tsd.) für das Jahr 1996:

USA	571.072
Japan	95.914
Vereinigtes Königreich	64.209
China	51.770
Frankreich	41.253
Deutschland	40.118
andere	<u>525.507</u>
Gesamt	<u>1.389.943</u>
davon:	
mittlere und niedrige Einkommen	341.470
hohe Einkommen	1.048.473

Das zweite wesentliche Argument, das auch als „Totschlagargument“ genutzt wird, ist die Schaffung von zusätzlichen mehr als 100.000 Arbeitsplätzen.<sup>32</sup>

## 5.2 Die Stakeholder

Hilfreich in der Betrachtung des Konfliktes ist es, das sogenannte Stakeholder Modell zugrunde zu legen. Häufig wird in diesem Zusammenhang auch von sogenannten Anspruchsgruppen gesprochen. Diese sind: die Eigentümer, die Manager, die Gewerkschaften, der Staat, Verbände und Bürgerinitiativen, Parteien, Anlieger, Konkurrenz, Lieferanten, u. a.

Die Bedürfnisse einiger der Stakeholder sind bereits angesprochen<sup>33</sup>, können hier noch mal kurz skizziert werden. So sind die Anteilseigner natürlich an einer Gewinnmaximierung, bzw. dem langfristigen Fortbestand des Unternehmens und damit der Erfüllung der Anforderungen an die Wettbewerbsfähigkeit dieses Unternehmens im Rahmen der Globalisierung interessiert. In dem hier vorliegenden besonderen Fall sind die Anteilseigner der Bund, das Land und die Stadt Frankfurt.<sup>34</sup>

---

<sup>32</sup> Inwiefern diese Schätzungen realistisch sind, wird sehr stark angezweifelt. Auch der Stellvertretende Direktor des hessischen Landesamtes hat gewisse Bedenken geäußert.

<sup>33</sup> Vgl. dazu die oben gemachten Ausführungen unter 4.3.

<sup>34</sup> Seit dem Börsengang von fraport im Juni 2001 sind 29% der Anteile in Streubesitz. Die restlichen Anteile werden vom Bund (18%), dem Land Hessen (32%) und der Stadt Frankfurt (20%) gehalten.

Weitere Stakeholder sind die Kommunen, die bei Großbauvorhaben und Industrieansiedlungen in der Regel konfligierende Interessen haben. Sie sind einerseits an den Gewerbesteuerermehreinnahmen durch die direkten und indirekten Einkommenseffekte des Ausbaus interessiert, andererseits möchten sie die Lebensqualität der betroffenen Bürger in ihrer Gemeinde nicht zu stark einschränken. Diese Interessenkollisionen treffen hier vor allem für die Stadt Frankfurt zu, während für die umliegenden Gemeinden diese Interessen nur bedingt in Konflikt stehen. Die umliegenden Gemeinden profitieren nicht von der Gewerbesteuerermehreinnahme der Flughafenbetreiberin, es ergeben sich dennoch Mehreinnahmen durch indirekte und induzierte Einkommensveränderungen bei den Bürgern und Unternehmen im Umland. Aufgrund der sich um einen Flughafen gesetzlich bestimmten Lärmschutzzonen und der damit einhergehenden Beschränkung dieser Gebiete hinsichtlich der Bebauung und der Ausweisung von Bau- oder Bauerwartungsland innerhalb der Lärmschutzzonen, ergeben sich Einschränkungen für die Kommunen auch im Rahmen ihrer Planungshoheit.

Die Gruppe der Bürgerinitiativen<sup>35</sup> vertritt hier die Interessen, die Lebensqualität ihrer Mitglieder hinsichtlich Lärm, Schadstoffausstoß und auch Absturzgefahren innerhalb der nächsten Umgebung des Flughafens nicht weiter ansteigen zu lassen. Die Interessen der Naturschutzverbände sind zusammengefaßt den durch den weiteren Ausbau und auch die Erhöhung der Kapazität sich ergebenden Beeinträchtigungen der Natur hinsichtlich des Waldbestandes, des Schadstoffausstoßes und der Beeinträchtigung der Flora und Fauna, entsprechend Einhalt zu gebieten.

Weitere Gruppen von Stakeholder sind die Kunden (direkt die Fluggesellschaften, indirekt die flugverkehrsnachfragenden Passagiere und Wirtschaftsunternehmen) und die Lieferanten der Flughafenbetreibergesellschaft. Diese sind - auch zur Stärkung der eigenen Wettbewerbsposition - an einer wachstumsorientierten Entwicklung des Flughafens interessiert.

Zu beachten ist, dass es innerhalb der Stakeholdergruppen oder einzelner Stakeholder selbst zu Überschneidungen kommen kann. So kann eine Person, die im direkten Umfeld des Flughafens wohnt, zum einen sehr großes Interesse an einer Vermeidung des Ausbaus haben, um die Emissionsbelastungen durch Lärm, Schadstoff etc., die sich durch einen Ausbau vergrößern würden, zu reduzieren. Ist eine Person darüberhinaus bei der Flughafenbetreiberin oder einer Fluggesellschaft angestellt hat sie auch ein Interesse an einem weiteren Ausbau, um so den eigenen Arbeitsplatz zu sichern.

---

<sup>35</sup> Derzeit gibt es ca. 60 Bürgerinitiativen gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens.

### 5.3 Kooperative Konfliktlösungsverfahren

Grundsätzlich ist das Verhältnis zwischen dem Flughafen und seiner Umgebung sehr konflikträchtig, was unvermeidlich ist. Es von widerstreitenden Interessen geprägt, die sich nicht leicht auf einen Nenner bringen lassen. Auch die öffentliche Debatte über die Notwendigkeiten und Zumutbarkeiten, über Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der künftigen Entwicklung des Flughafens ist durch die Hypothek der Vorgänge beim Bau der Startbahn West, sowie durch tatsächlich und vermeintliche Absichten von Flughafen und Politik belastet.

Als Ausweg aus dieser Dilemmasituation schlug der sogenannte Gesprächskreis Flughafen beim damaligen Hessischen Ministerpräsidenten Hans Eichel nach eingehender Analyse der Interessen- und Konfliktsituation in der Region am 13. Mai 1998 vor, die künftige Entwicklung des Flughafens Frankfurt einem unabhängigen und ergebnisoffenen Mediationsverfahrens zu unterziehen. Diese sollte klären „unter welchen Voraussetzungen der Flughafen Frankfurt dazu beitragen kann, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Siedlungsregion außer Acht zu lassen.“<sup>36</sup> Diese sogenannte Mediationsgruppe nahm am 16. Juli 1998 ihre Arbeit auf. Aufgabe der Mediationsgruppe waren die beiden Fragestellungen:

- Welchen Einfluss hat der Flughafen Frankfurt auf die Verkehrsentwicklung, die Umwelt, die Regionalentwicklung sowie die Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsregion Rhein Main?
- Wie wird die zukünftige Entwicklung des Flughafens Frankfurt die Siedlungs- und Wirtschaftsregion Rhein Main beeinflussen?

Hintergrund der Einsetzung der Mediationsgruppe war die Meinung der beteiligten Akteure, dass kooperative Konfliktlösungsmöglichkeiten, wie z.B. die Mediation, dazu beitragen können, die Integration aller Beteiligten dazu zu nutzen, die Entscheidungsfindungsprozesse zu verkürzen, und somit auch eine entlastende Funktion für den Staat auszuüben. Denn vor dem Hintergrund lokaler Betroffenheit, technischer Komplexität und der Größe von Großbauvorhaben, sowie den mit diesen im Zusammenhang stehenden juristischen Verfahren, in denen Bürger und Verbände Einsprüche geltend machen können, zeichnen sich im besonderen Maße Konfliktblockaden ab.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> Vgl. Artikel II „Vereinbarung über das weitere Verfahren im Zusammenhang mit der Diskussion um den Flughafen“ des „Gesprächskreises Frankfurt“ 1998.

<sup>37</sup> Vgl. Sack, Detlev: Globalisierung, politische Beteiligung und Protestmobilisierung. Zum Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main, Unveröffentlichtes Manuskript 2001

Einen Abwägungsprozess eigener Art haben ebenfalls die an dem konfliktvermittelnden Verfahren beteiligten Akteure zu treffen. So haben insbesondere ressourcenschwache Organisationen, wie gerade die Umweltschutzverbände und Bürgerinitiativen, nicht dasjenige Zeitbudget oder die finanziellen Mittel für eine Verfahrensbeteiligung, wie sie den Akteuren auf der anderen Seite, den Wirtschaftsunternehmen und der Flughafenbetreiberin zur Verfügung stehen. Andererseits könnten sie durch eine Beteiligung einen entsprechenden Informationsgewinn und evtl. informelle Durchsetzungschancen bekommen. So haben sie durch die Teilnahme an dem Verfahren die Möglichkeit, Expertisen zu gewinnen und ihre Anliegen entsprechend in dem Prozess einzubringen. Dabei ist aber die Frage der Einflussnahme durch diese Gruppierungen im Rahmen dieses Prozesses hintangestellt.

Zu untersuchen bleibt, welche Bedeutung diese sogenannten kooperativen Konfliktlösungsverfahren, bzw. diese mediationsähnlichen Verfahren.<sup>38</sup> Zur Lösung von Konflikten und hier insbesondere Konflikte in der Globalisierungsdebatte zugeordnet werden kann. Die größte Bedeutung im Rahmen derartiger konfliktvermittelnder Verfahren hat die Mediation selbst. Nach einer Untersuchung von Jeglitza und Hoya konnten 64 derartige Verfahren in der Bundesrepublik identifiziert werden, von denen 40% mit abfallwirtschaftlichen Fragen, 20% mit der Begleitung von Sanierungsmaßnahmen bei Altlasten und 26% den Themen Naturschutz, Verkehr und Energie zugeordnet werden konnten. Der Grundgedanke der Mediation liegt darin, dass durch eine von neutralen Moderatoren vermittelte freiwillige Kommunikation zwischen allen Entscheidungsträgern und Betroffenen, in denen Positionen und Interessen operationalisiert werden ein Konsequenz über Maßnahmen und Projekte erreicht werden kann. Im besten Falle können durch einen geregelten und offenen Austausch von Sichtweisen der verschiedenen Beteiligten eine Weiterentwicklung und Annäherung kollektiver Situationsdeutung erreicht und eine sogenannte „Win-Win Situation“ geschaffen werden, d.h. ein Verhandlungsergebnis, bei dem alle beteiligten Akteure ihren subjektiven Einschätzungen nach gewinnen.<sup>39</sup>

Das in Frankfurt eingesetzte Verfahren wurde zwar größtenteils als Mediation bezeichnet, konnte aber, wie oben bereits geschildert, die Voraussetzung einer Mediation nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten nicht erfüllen. Das Frankfurter Verfahren wurde von einem dreiköpfig besetzten Mediatorenteam geleitet. Dieses hat versucht, in Kooperation mit wissenschaftlichen und me-

---

<sup>38</sup> Die Kriterien, die an ein Mediationsverfahren angelegt werden müssen, hat der politisch gesellschaftliche Steuerungsprozess zum Ausbau des Rhein Main Flughafens nicht erfüllt, dennoch hat das Verfahren positive Ansätze gebracht, wie Hans J. Troost in seiner Dokumentation „Die Anforderungen an ein Mediationsverfahren wurden nicht erfüllt“ in FR vom 31.01.2001, Seite 16, urteilt. Darin sind seine Erfahrungen im Rahmen eines von Professor Joseph E. Esser geleiteten politikwissenschaftlichen Forschungsprojektes des Sonderforschungsbereiches Vernetzung als Wettbewerbsfaktor am Beispiel der Rhein Main Region an der Wolfgang Goethe Universität in Frankfurt niedergelegt. Innerhalb dieses Projektes hatte Troost die Gelegenheit, das Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt wissenschaftlich zu beobachten und durfte an allen nicht öffentlichen Sitzungen der Mediationsgruppe und ihrer Arbeitskreise teilnehmen.

<sup>39</sup> Vgl. Sack, Detlev, a.a.O.

thodischen Beratungsinstituten sowie einem organisatorischem Projektmanagement die Diskussion der gesamten Mediationsgruppe zu strukturieren. In der Mediationsgruppe waren die Repräsentanten der Fluggesellschaften, der Flughafenbetreibergesellschaften, der Kommunen, staatlicher Organisationen, der Bürgerinitiativen, der Unternehmensorganisationen und Gewerkschaften vertreten. Bis auf eine Bürgerinitiative haben sich alle Bürgerinitiativen (derzeit knapp 60) dem Mediationsverfahren verweigert, da sie die Ergebnisoffenheit des Verfahrens selbst als auch dessen rechtliche Grundlagen in Zweifel zogen.

Dennoch können kooperative Konfliktlösungsverfahren als Möglichkeit zur Konsensfindung betrachtet werden. Voraussetzung ist aber die Etablierung und Legitimierung der von allen Parteien geachteten Rahmenbedingungen für deren Durchführung.

## 6 Wirtschaftsethik als Perspektive

Bei dem Konflikt um den Ausbau handelt es sich um die Auseinandersetzung verschiedener Interessengruppen, die ihre Ansprüche durchsetzen möchten bzw. ihre Bedürfnisse nicht unterdrückt wissen möchten.

Fraport steht unter dem wirtschaftlichen Erfolgsdruck, „neben der Erstellung entgeltlicher Marktleistungen für Abnehmer eine Vielzahl weiterer sozioökonomischer Funktionen für ihre Kapitalgeber (Shareholder Value und Fremdkapitalverzinsung), Mitarbeiter (Arbeitsplätze, gute Löhne und Sozialleistungen, gute immaterielle Arbeitsbedingungen) und Lieferanten (faire und stabile Liefermöglichkeiten) sowie für ihre Standortgemeinden, den Staat und die Allgemeinheit (Steueraufkommen, Beiträge an die Infrastruktur, Ausbildung, Forschung, Kultur und Wohltätigkeit) zu erbringen. Zum anderen kommt es oft zu genauso heftigen Konflikten um die Verteilung negativer externer Effekte jeder Art, insbesondere um ökologische Kosten (z.B. Schadstoffemissionen, Lärmbelästigungen und Landschaftsbeeinträchtigungen durch Produktionsanlagen), aber auch um soziale Kosten (beispielweise infolge von Arbeitsplatzabbau).“<sup>40</sup>

Fraglich ist, inwiefern diese Positionen wirtschaftsethisch vereinbart werden können, handelt es sich doch um Fragen nach der gerechten Verteilung der Wertschöpfung. Aber für wen sind diese Werte zu schaffen? Wer trägt die Kosten einschließlich der negativen Folgen?

Eine Auflösung scheint Ulrich in der Leitidee einer deliberativen Unternehmenspolitik zu sehen. Dessen Grundvoraussetzung ist ein offener Stakeholder-Dialog, der das schwierige Problem der Zumutbarkeit moralischen Handelns auch in Zeiten der Globalisierung bereits beantwortet hat.<sup>41</sup> Danach möchte Ulrich die Stakeholder-Beziehung als Ort des unternehmensethischen Legitimations- und Zumutbarkeitsdiskurses etablieren mit dem Ziel der Institutionalisierung der Stakeholder-Rechte z. B. in Form von einer grundrechteorientierten Unternehmensverfassung.

---

<sup>40</sup> Vgl. Ulrich, Peter: Integrative Wirtschaftsethik. Grundlagen einer lebensdienlichen Ökonomie, Bern Stuttgart Wien 1997, S. 438.

<sup>41</sup> Mit der Lösung dieses Zumutbarkeitsproblems unter den Bedingungen der Globalisierung hat sich intensiv Maak (Maak, Thomas: Die Wirtschaft der Bürgergesellschaft, Bern Stuttgart Wien 1999, S. 238 ff.) beschäftigt und es auch auf den Global Player als Weltwirtschaftsbürger angewandt.

Diese Ergebnisse gewinnt er aus der Überlegung, daß es derzeit keinen Ort einer supranationalen Ordnungspolitik gibt und zu dessen Entwicklung es noch Jahrzehnte dauern wird. Dabei wird die Entwicklung von zwei Aspekten wesentlich unterstützt:

- „zum einen von einer sich in ersten Ansätzen und Situationen, wie beispielsweise im Fall der Erdölplattform Brent Spar, bereits herausbildenden, wirkungsmächtigen *kritischen Weltöffentlichkeit*;
- zum anderen durch die vermehrte republikanisch-ethische Selbstbindung sowie ordnungspolitische Mitverantwortung der Hauptakteure im entgrenzten, sich globalisierenden Markt: der grossen, speziell der transnationalen *Unternehmen*. Ihnen, die mit der schwindenden Macht der Staaten unausweichlich an Gewicht auch als ‚Ort‘ der Moral des Wirtschaftens gewinnen, wenden wir uns nun zu. Unternehmensethik ist angesagt.“<sup>42</sup>

Die von Ulrich vorgeschlagene deliberative Unternehmenspolitik scheint einen wirtschaftsethisch fundierten Dialog zwischen unterschiedlichen Akteursgruppen und ihren konfligierenden Interessen herbeiführen zu helfen. Dabei ist eine Grundvoraussetzung die Anerkennung des Anderen als gleichberechtigten Partner mit gleichberechtigten Interessen. Dazu bedarf es langfristig identitätsfähige Subjekte mit kritischem Urteils- und Solidaritätsvermögen. Wobei Solidarität hier als Balance zwischen individueller Beteiligung und Selbstbestimmung und kollektivem Aufgehobensein unter Existenzbedingungen verstanden wird, die auf der Achtung und auf dem Respekt des Anderen beruht.<sup>43</sup>

Dennoch scheint mir das Problem nicht gelöst, daß sich die konfligierenden Interessen nicht in unterschiedlichen Gruppen, sondern in einer Person bzw. einem Akteur manifestieren und auf verschiedenen Ebenen angesiedelt sind. Dies ist der Fall bei einem im direkten Umfeld des Flughafens mit seiner Familie lebenden Unternehmensführers, der dem „moralischen“ Gebot des Unternehmens (z. B. Gewinnmaximierung, Bestandsschutz) unterliegt, ebenso wie seiner privaten „moralischen“ Verpflichtung, jegliche Gesundheitsgefährdungen von sich, seiner Familie oder anderen fernzuhalten. Sein Konflikt zwischen „Weltbürgerethik“<sup>44</sup> und „Weltunternehmensethik“ ist – wenn überhaupt – nur schwer auflösbar.

---

<sup>42</sup> Ulrich, Peter, a.a.O., S. 391

<sup>43</sup> Vgl. dazu Negt, Oskar: Ironie der Geschichte oder: Der Kaiser ist nackt. Über alte und neue Kleider, den Kapitalismus, die Globalisierung und die Notwendigkeit der Solidarität; in: Eichel, Hans/ Hofmann, Hilmar (Hrsg.): Ende des Staates - Anfang der Bürgergesellschaft. Über die Zukunft der sozialen Demokratie in Zeiten der Globalisierung, Reinbeck bei Hamburg 1999, S. 197 – 210, S. 209

<sup>44</sup> Dies im Sinne von Ulrich, a.a.O., und Maak, a.a.O.

## Literaturverzeichnis

- Altvater, Elmar/ Mahnkopf, Birgit: Grenzen der Globalisierung. Ökonomie, Ökologie und Politik in der Weltgesellschaft, 4. Auflage, Münster 1999
- Baumann, Zygmunt: Globalisierung oder Was für die einen Globalisierung, ist für die anderen Lokalisierung, in Das Argument 217/1996, S. 653-664
- Beck, Ulrich: Was ist Globalisierung? Irrtümer des Globalismus – Antworten auf Globalisierung, 3. Auflage, Frankfurt 1997
- Beck, Ulrich (Hrsg.): Perspektiven der Weltgesellschaft, Frankfurt 1998
- Beck, Ulrich (Hrsg.): Politik der Globalisierung, Frankfurt 1998
- Breuer, Markus: Die Globalisierung und ihre Akteure, Schritte zu einer normativen Betrachtungsweise, Berichte des Instituts für Wirtschaftsethik der Universität St. Gallen Nr. 89, St. Gallen 2000
- Eichel, Hans/ Hofmann, Hilmar (Hrsg.): Ende des Staates - Anfang der Bürgergesellschaft. Über die Zukunft der sozialen Demokratie in Zeiten der Globalisierung, Reinbeck bei Hamburg 1999
- Fuchs, Christian/ Hofkirchner, Wolfgang: Die Dialektik der Globalisierung in Ökonomie, Politik, Kultur und Technik. Vortrag bei Jubiläumskongress der Österreichischen Gesellschaft für Soziologie, Wien, 20.-23.09.2000
- Gruppe von Lissabon: Grenzen des Wettbewerbs. Globalisierung der Wirtschaft und Zukunft der Menschheit, München 1997
- Henning, Eike: „Californication!“ Und die Bundesrepublik? „Globalisierung“: Perspektiven und Chancen – Teil 2, Kommune 12/ 2000, S.
- Höffe, Otfried: Demokratie in Zeiten der Globalisierung, München 1999

Jain, Anil K.: Die <Globale Klasse>. Die Verfügungsgewalt über den (globalen) Raum als neue Dimension der Klassenstrukturierung, in : <http://www.ipp-muenchen.de>, 27. April 2001

Kettner, Matthias/ Schneider, Marie-Luise: Öffentlichkeit und entgrenzter politischer Handlungsraum: Der Traum von der „Weltöffentlichkeit“ und die Lehren des europäischen Publizitätsproblems; in: Brunkhorst, Hauke/ Kettner, Matthias: Globalisierung und Demokratie. Wirtschaft, Recht, Medien, Frankfurt 2000, S. 369-411

Kirby, Andrew: Wider die Ortlosigkeit; in: Beck, Ulrich (Hrsg.): Perspektiven der Weltgesellschaft, Frankfurt 1998, S. 168 – 175

Klein, Ansgar: Wer bestimmt in der Stadt? Kommunale Entscheidungen zwischen Bürgerbegehren und dem Einfluss der Investoren. Vortrag gehalten im Zakk, Düsseldorf am 26. Mai 1999

Luhmann, Niklas: Ökologische Kommunikation. Kann die moderne Gesellschaft sich auf ökologische Gefährdungen einstellen?, 3. Auflage Opladen 1990

Maak, Thomas: Die Wirtschaft der Bürgergesellschaft, St. Galler Beiträge zur Wirtschaftsethik, Band 26, Bern Stuttgart Wien 1999

Müller, Johannes/ Wallacher, Johannes: Nichtökonomische Aspekte der Globalisierung; in: <http://www.kfpk.mwn.de/globalisierung.htm>, 11. Dezember 2000

Negt, Oskar: Ironie der Geschichte oder: Der Kaiser ist nackt. Über alte und neue Kleider, den Kapitalismus, die Globalisierung und die Notwendigkeit der Solidarität; in: Eichel, Haus/ Hofmann, Himar (Hrsg.): Ende des Staates - Anfang der Bürgergesellschaft. Über die Zukunft der sozialen Demokratie in Zeiten der Globalisierung, Reinbeck bei Hamburg 1999, S. 197-210

Novy, Andreas/ Parnreiter, Christof/ Fischer, Karin (Hrsg.): Globalisierung und Peripherie (Historische Sozialkunde) Frankfurt/ Wien 1999

Padoa-Schioppa, Tommaso: Reflections on the globalisation and Europeanization of the economy, Rede vor den Center for Globalization and Europeanization of the Economy (CeGE) am 30. Juni 1999, Göttingen

- Perger, Werner A./ Assheuer, Thomas (Hrsg.): Was wird aus der Demokratie?, Opladen 2000
- Robertson, Roland: Glokalisierung: Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit; in: Beck, Ulrich (Hrsg.): Perspektiven der Weltgesellschaft, Frankfurt 1998; S. 192 – 220
- Sack, Detlev: Zur Problematik von politischer Beteiligung und Protest: Das Mediationsverfahren Flughafenerweiterung Frankfurt a.M., Vortrag anlässlich der Workshoptagung des WZB Berlin vom 30.06.-1.7. 2000 in Berlin
- Sack, Detlev: Globalisierung, politische Beteiligung und Protestmobilisierung. Zum Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/ Main, unveröffentlichtes Manuskript
- Sack, Detlef: Globalisierungsmanagement vor Ort?, Kommune 3/ 2001
- Sassen, Saskia: Metropolen des Weltmarktes. Die neue Rolle der Global Cities., 2. Auflage, Frankfurt 1997
- Schmidt, Helmut: Globalisierung. Politische, ökonomische und kulturelle Herausforderungen, 2. Auflage, Stuttgart 1999
- Sennett, Richard: Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus, 3. Auflage, Berlin 2000
- Troost, Hans J.: Die Anforderungen an ein Mediationsverfahren wurden nicht erfüllt; in: FR vom 31. Januar 2001, S. 16
- Ulrich, Peter: Integrative Wirtschaftsethik. Grundlagen einer lebensdienlichen Ökonomie, Bern Stuttgart Wien 1997
- Virilio, Paul: Das dritte Intervall. Ein kritischer Übergang; in: Weibel, Peter/ Decker, Edith: Vom Verschwinden der Ferne. Telekommunikation und Kunst, Köln 1990, S. 335-346