



# MODUL 2

Staat, Infrastruktur & Umwelt

**Maritime Wirtschaft & Logistik**

**Sekundarstufe II**





## **MODUL 2**

Staat, Infrastruktur & Umwelt

### **Autoren:**

Dr. Michael Koch  
Nina Kolcan

Institut für Ökonomische Bildung an der  
Carl von Ossietzky Universität Oldenburg

**© 2018 Institut für Ökonomische Bildung gemeinnützige GmbH ([www.ioeb.de](http://www.ioeb.de))**

**Anschrift: Bismarckstraße 31, 26122 Oldenburg**

Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt.

Jede Nutzung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Herausgebers. Weder das Werk noch seine Teile dürfen ohne eine Einwilligung gescannt und in ein Netzwerk eingestellt werden. Dies gilt auch für Intranets von Schulen und sonstigen Bildungseinrichtungen.

Auf verschiedenen Seiten dieses Heftes befinden sich Verweise (Links) auf Internet-Adressen. Haftungshinweis: Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle wird die Haftung für die Inhalte der externen Seiten ausgeschlossen. Für den Inhalt der externen Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich. Sollten Sie bei dem angegebenen Inhalt des Anbieters dieser Seite auf kostenpflichtige, illegale oder anstößige Inhalte treffen, so bedauern wir dies ausdrücklich und bitten Sie, uns umgehend per E-Mail davon in Kenntnis zu setzen, damit beim Nachdruck der Verweis gelöscht wird.

# Das Projekt „Maritime Wirtschaft und Logistik“

Herausgeber: Institut für Ökonomische Bildung gemeinnützige GmbH an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg

Projektpartner: BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, bremenports GmbH & Co. KG, Hamburger Hafen und Logistik AG, Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Seaports of Niedersachsen GmbH

Im Rahmen des Projektes konzipiert das Institut für Ökonomische Bildung in Oldenburg Print- und Online-Unterrichtsmaterialien für den Wirtschaftsunterricht. Das im Jahr 2006 durch BLG, bremenports und das Landesinstitut für Schule in Bremen initiierte Projekt wird mittlerweile durch eine Vielzahl von Akteuren aus allen norddeutschen Bundesländern getragen. Schülerinnen und Schülern einen Einblick in die maritime Wirtschaft und Logistik zu verschaffen und dabei neben dem Erlernen wirtschaftlicher Grundkenntnisse auch die zahlreichen Berufsmöglichkeiten dieser Branche zu entdecken, ist das Ziel des gesamten Vorhabens.

## Die Online-Plattform

Alle Informationen zum Projekt sowie viele weitere interessante Materialien finden Sie unter: [www.marwilo.de](http://www.marwilo.de)

The screenshot shows the homepage of the 'Maritime Wirtschaft & Logistik' online platform. The website features a blue and white color scheme with a wave pattern at the bottom. The main navigation bar includes links for 'Wirtschaftsraum', 'Häfen', 'Unternehmen', 'Logistik', 'Strukturwandel', 'Welthandel', 'Berufe', and 'Lehrer'. A large image of a ship's deck with a lifebuoy is featured, with the caption 'Foto: bremenports'. Below this, there is a section for 'Neuigkeiten' (News) with a headline about a new education project 'Zukunft Meer - mehr Zukunft!' and a link to an article 'Geheimnisse des Elbverkehrs'. A 'Lehrkräfte Login' section is visible on the right, with fields for 'Benutzername' and 'Passwort', and a button for 'Anmelden'. A grid of six icons represents different topics: 'Wirtschaftsraum', 'Häfen', 'Unternehmen', 'Logistik', 'Strukturwandel', and 'Welthandel'. The text 'Maritime Wirtschaft und Logistik online' is displayed above the grid.

Inhaltsverzeichnis

1. FUNKTIONEN DES STAATES IM WIRTSCHAFTSGESCHEHEN .....	1
Über den Sinn von Regeln .....	1
Grundidee der Wirtschaftsordnung.....	2
Wirtschaftspolitische Ziele.....	3
Wirtschaftspolitische Handlungsfelder.....	4
Interessengruppen .....	5
2. DIE BEDEUTUNG DER INFRASTRUKTUR.....	7
Verkehrsinfrastruktur in Deutschland .....	8
Intermodaler Verkehr .....	8
Infrastrukturpolitik.....	9
Häfen als Teil der Verkehrsinfrastruktur.....	10
Hinterlandanbindungen .....	11
Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Diskussion – Spannungsfeld Wirtschaft vs. Umwelt.....	12
<i>Methode:</i> Pro- und Kontra-Diskussion.....	14
3. UMWELTSCHUTZ.....	15
Marktversagen und Umweltproblematik.....	15
Öffentliche Güter .....	15
Externe Effekte.....	16
Umweltpolitik .....	16
Umwelt und Logistik.....	18
4. WISSENSCHECK .....	21
Das Wichtigste in Kürze.....	21
Wissenscheck .....	21
LITERATURHINWEISE (AUSWAHL) .....	22
BILDQUELLENVERZEICHNIS.....	24

# 1. Funktionen des Staates im Wirtschaftsgeschehen

## Über den Sinn von Regeln

Beim Fußball gelten bestimmte Regeln, die allen bekannt sind.

Jeder Fußballspieler weiß, wie das Spiel abläuft. Er weiß, wie viele Personen mitspielen, wie viele Ersatzleute erlaubt sind, wie groß das Feld ist. Dass dieses Fußballfeld zwei Hälften hat und in jeder Hälfte ein Tor steht; weiterhin, wie groß dieses Tor ist. Er weiß, dass es das vorrangige Ziel ist, den Ball mit dem Fuß in das Tor zu schießen, wenn man ein Spiel gewinnen will; dass man kein Foul begehen darf, dass es bei Regelverletzungen Strafen gibt, beispielsweise einen Elfmeter. Bei sehr groben und unsportlichen Regelverletzungen, bei denen ein Spieler verletzt wird, kann man vom Spiel ausgeschlossen werden. Insgesamt heißt das, dass ein Fußballspieler weiß, nach welchen Regeln dieses Spiel gespielt wird und welches Ziel dieses Spiel hat. Er weiß, dass er diese Regeln einzuhalten hat, wenn er keine Bestrafung in Kauf nehmen will. Mit welcher Qualität und mit welcher Taktik, mit welchem Geschick er Fußball spielt, bleibt ihm überlassen.



Diese Regeln gelten länderübergreifend und sowohl für eine Mannschaft in der Kreisklasse als auch für eine Mannschaft in der Bundesliga oder die Nationalelf. Regeln bieten Sicherheit: Jeder Spieler weiß, welche Spielzüge erlaubt sind und welche nicht.

Diese Verhaltenssicherheit ist auch für die Wirtschaft eines Landes erforderlich: Eine Wirtschaftsordnung hat ebenfalls „Spielregeln“, die man kennen muss, wenn man ihre Funktionsweise verstehen will.

Diese Verhaltenssicherheit ist auch für die Wirtschaft eines Landes erforderlich: Eine Wirtschaftsordnung hat ebenfalls „Spielregeln“, die man kennen muss, wenn man ihre Funktionsweise verstehen will.

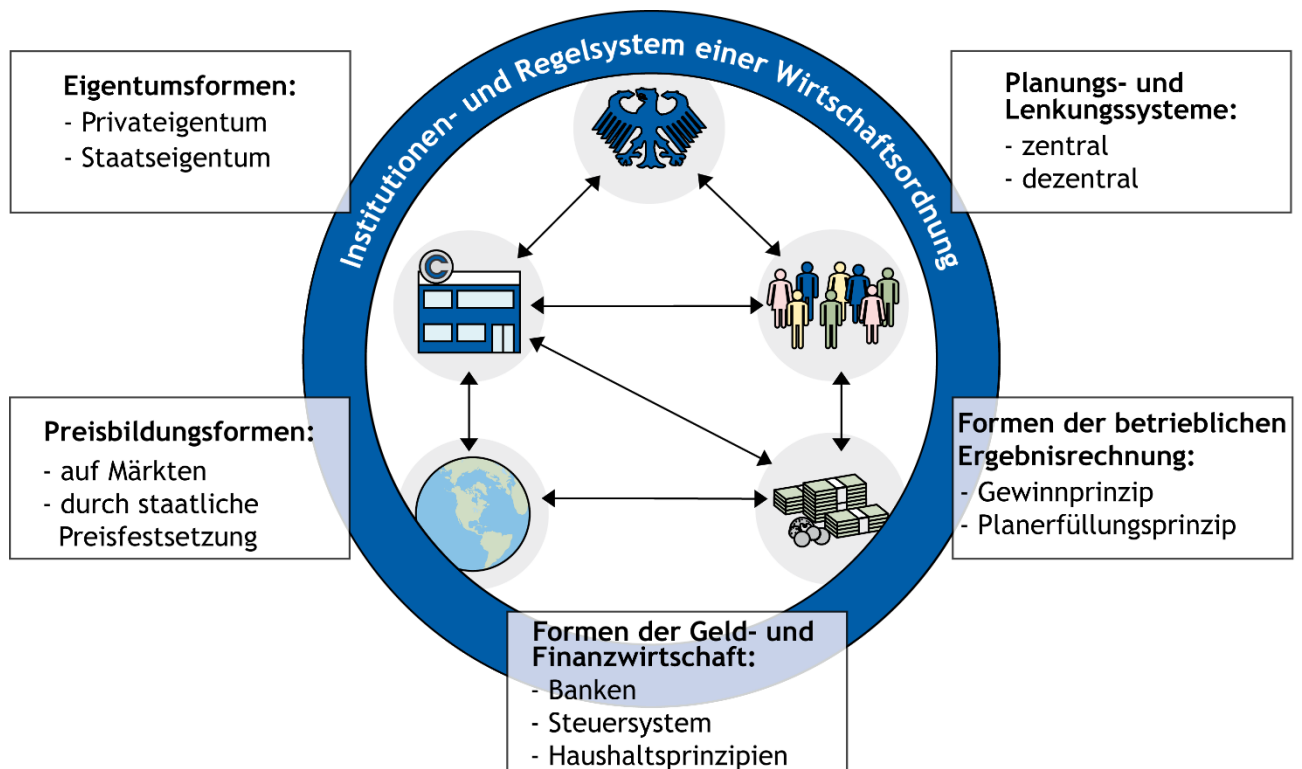


Alle Spiele haben spezifische Regeln – egal, ob Schach, Basketball oder Kartenspiele.

## Grundidee der Wirtschaftsordnung

Wie die Spielregeln beim Fußball, so setzt eine Wirtschaftsordnung den unterschiedlichen Akteuren Grenzen, innerhalb derer sie agieren können. Dazu gehören in Deutschland ganz wesentlich die Vertrags-, Berufs-, Konsum- und die Gewerbefreiheit sowie der Schutz des Privateigentums.

Die nachfolgende Grafik zeigt, wie die Wirtschaftsordnung als Institutionen- und Regelsystem die Akteure und ihre Handlungen im Wirtschaftsgeschehen beschränkt. Die Grafik veranschaulicht weiterhin die Ordnungsformen von Wirtschaftsordnungen: z. B. Eigentumsformen, Preisbildungsformen, Formen der Geld- und Finanzwirtschaft, Planungs- und Lenkungssysteme sowie Formen der betrieblichen Ergebnisrechnung. Es gibt eine Vielzahl unterschiedlicher Ausprägungsvarianten und Kombinationsmöglichkeiten dieser Ordnungsformen.



Die Extremformen sind die reine marktwirtschaftliche und die reine zentralverwaltungswirtschaftliche Ordnung:

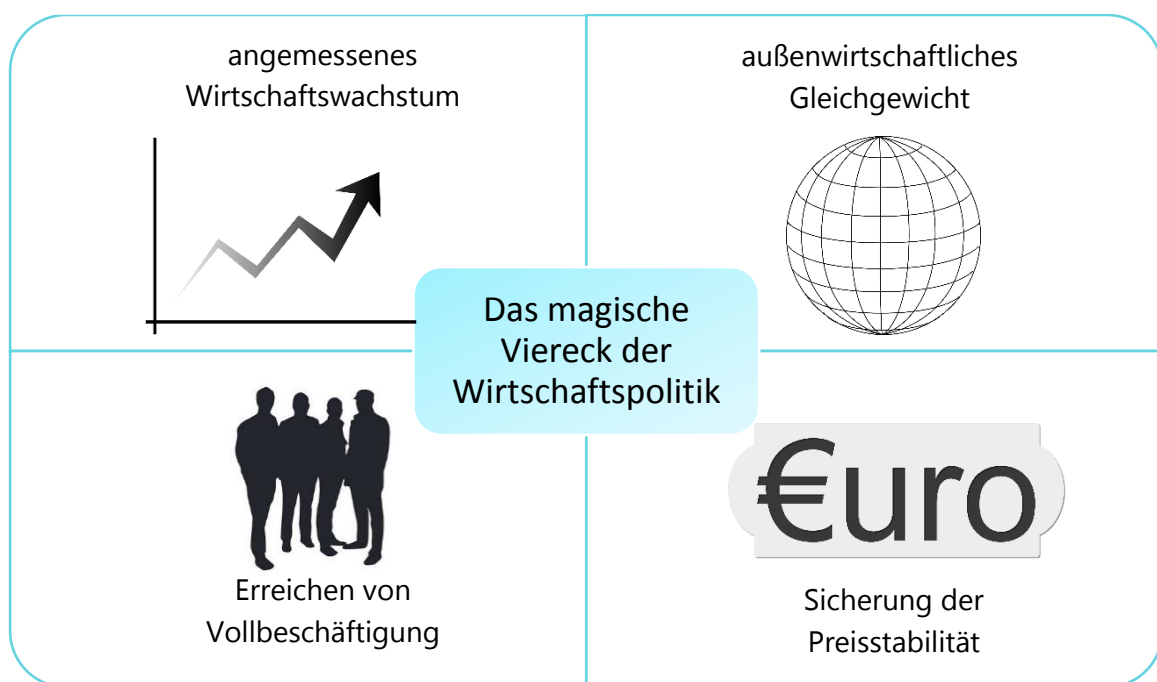
	marktwirtschaftliche Ordnung	zentralverwaltungswirtschaftliche Ordnung
<b>Merkmale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutz des Privateigentums</li> <li>• dezentrale Planung und Lenkung des Wirtschaftsprozesses</li> <li>• Preisbildung durch Angebot und Nachfrage auf Märkten</li> <li>• betriebliche Ergebnisrechnung nach dem Gewinnprinzip</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zentrale staatliche Lenkung des Wirtschaftsprozesses</li> <li>• kein Privateigentum, nur Kollektiveigentum</li> <li>• Preisbildung in Folge staatlicher Planvorgaben</li> <li>• betriebliche Ergebnisrechnung nach dem Prinzip der Planerfüllung</li> </ul>

In der Realität sind die beiden Extremformen nicht zu finden – reale Wirtschaftsordnungen sind Mischformen aus der marktwirtschaftlichen und der zentralverwaltungswirtschaftlichen Ordnung.

Die Grundidee der Wirtschaftsordnung der Bundesrepublik Deutschland beruht auf dem Modell einer Marktwirtschaft, genauer der so genannten „Sozialen Marktwirtschaft“.

## Wirtschaftspolitische Ziele

Wirtschaftspolitische Ziele orientieren sich an den Grundwerten des Grundgesetzes Freiheit, Gerechtigkeit, Sicherheit sowie Fortschritt bzw. Förderung des Wohlstandes und lassen sich anhand des magischen Vierecks der Wirtschaftspolitik darstellen:



Darüber hinaus spielt die Berücksichtigung ökologischer Aspekte und damit das Ziel unsere Lebensumwelt zu erhalten eine immer stärkere Rolle (Beispiel Klimaschutz).

Zwischen diesen unterschiedlichen (wirtschafts-)politischen Zielen kann es zu Konflikten kommen. Zwei Beispiele:

Im Falle eines anhaltenden Wirtschaftswachstums steigt die Nachfrage nach Arbeitskraft. Kommt es dazu, dass auf dem Arbeitsmarkt zwar Nachfrage besteht, das Angebot jedoch ausgeschöpft ist, können Gewerkschaften bei Tarifverhandlungen größere Lohnsteigerungen durchsetzen. Die höheren Löhne führen zu Kostendruck und Nachfragesog. Hierdurch kommt die Lohn-Preis-Spirale in Bewegung, d. h., die Löhne treiben die Preise, die Preise wiederum die Löhne in die Höhe. Die beiden wirtschaftspolitischen Ziele Vollbeschäftigung und Preisniveaustabilität geraten also miteinander in Konflikt.

Im Falle eines Wirtschaftswachstums steigt die Menge der produzierten Güter. In Industriestaaten geht dies häufig u. a. mit einer verstärkten Nutzung von Rohstoffen und erhöhten Schadstoffbelastungen einher. Somit geraten Zielsetzungen hinsichtlich der Erhöhung des Wachstums und des ökologischen Schutzes häufig, wenn auch nicht immer zwingend, in Konflikt miteinander.



## Wirtschaftspolitische Handlungsfelder

Es werden drei verschiedene Handlungsfelder der Wirtschaftspolitik unterschieden: Ordnungs-, Prozess- und Strukturpolitik. Die wesentlichen Merkmale der verschiedenen Bereiche werden im Folgendem kurz dargestellt.

Ordnungspolitik	Strukturpolitik	Prozesspolitik
 <p>Beispiel: Sozialordnung</p>	 <p>Beispiel: Infrastrukturentwicklung</p>	 <p>Beispiel: Geld- und Währungspolitik</p>
<p>legt die allgemeinen rechtlichen, sozialen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für wirtschaftliches Handeln fest/ gestaltet die Wirtschaftsordnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wettbewerbsordnung (z. B. Kartellrecht)</li> <li>• Verbraucherschutz</li> <li>• Sozialordnung (z. B. Sozialversicherung, Sozialhilfe)</li> <li>• Umweltschutz</li> <li>• Geldordnung (monetäre Ordnungspolitik)</li> <li>• Arbeitsrecht</li> </ul>	<p>begleitet/ gestaltet den regionalen und sektoralen (branchenspezifischen) Strukturwandel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalentwicklung</li> <li>• Infrastrukturentwicklung</li> <li>• Einkommens- und Vermögensverteilung</li> <li>• Forschungsentwicklung</li> <li>• Strukturanpassung</li> <li>• Ausbildung</li> <li>• Arbeitsmarktpolitik</li> </ul>	<p>zielt auf die Stabilisierung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (Konjunktur) im Rahmen der bestehenden Wirtschaftsordnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geld- und Währungspolitik der autonomen Zentralbank</li> <li>• Fiskalpolitik (= Einnahmen- und Ausgabenpolitik) der Gebietskörperschaften (insbesondere der Bundesregierung)</li> </ul>
eher langfristig angelegt	eher mittelfristig angelegt	eher kurzfristig angelegt
beeinflusst primär das Handeln der <b>mikroökonomischen</b> Einheiten (Haushalt, Unternehmen)	beeinflusst primär Bedingungen und Entwicklungen der <b>meso-ökonomischen</b> Einheiten (Regionen, einzelne Branchen, Gruppen)	zielt primär auf die Stabilisierung von <b>makroökonomischen</b> Größen (Bruttoinlandsprodukt, privater Konsum, Investitionen)

## Interessengruppen

Bei jeder wirtschaftspolitischen Entscheidung sind unterschiedliche Bevölkerungsgruppen betroffen. Diese haben häufig unterschiedliche Interessen und bewerten deshalb die Wirkung einzelner gesetzlicher Regelungen ganz unterschiedlich. Wenn eine neue gesetzliche Regelung diskutiert wird, werden die gesellschaftlichen Gruppen versuchen, ihre Interessen deutlich zu machen und die Politiker so zu beeinflussen, dass sie entsprechend entscheiden. Schauen wir uns dies am Beispiel der Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen an:

### Anwohner

*Der Lärm von der Autobahn, die an unserer Wohnung grenzt, ist kaum auszuhalten. Wir können uns im Garten nicht mehr unterhalten, weil es so laut ist. Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen ist dringend notwendig, um den Lärmpegel zu minimieren.*

### Autoindustrie

*Unsere Kunden kaufen unsere Autos, aufgrund der hohen PS-Zahlen und wenn sie diese nicht mehr auf unseren Autobahnen ausnutzen können, werden wir sie als Kunden verlieren. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist schlecht für die Wirtschaft.*

### Autofahrer

*Ich fahre täglich mit dem Auto 30 Minuten pro Strecke zur Arbeit. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen würde meine Fahrzeit um ca. 10 Minuten pro Strecke verlängern, das wären 20 Minuten mehr Fahrzeit pro Tag. Ich bin absolut gegen die Begrenzung! Außerdem macht das schnelle Autofahren Spaß.*

### Umweltschützer

*Der Lärm und die schlechte Luftqualität, die durch Autobahnen verursacht werden, stellen generell eine große Belastung für die Menschen und die Umwelt dar. Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung ist dringend notwendig, um die Belastungen zu reduzieren.*

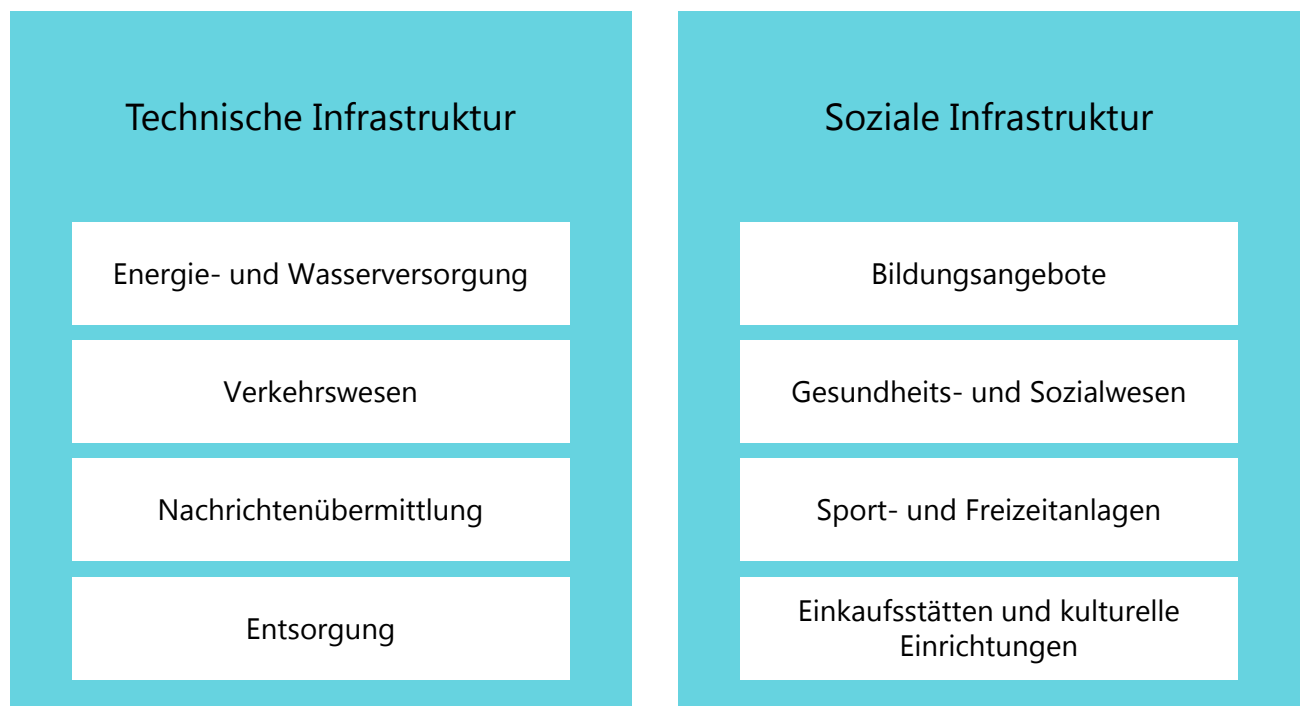


## 2. Die Bedeutung der Infrastruktur

Im Alltag der Menschen spielt der Transport eine große Rolle, um Distanzen zu überwinden. Für die problemlose Überwindung von Distanzen sind ein gut ausgebautes Verkehrssystem und eine Vielzahl an Transportwegen (Straßen, Schienen, Binnengewässer, Häfen und Flughäfen etc.) von großer Bedeutung. Dies gilt insbesondere auch für den (globalen) Güterverkehr.

Ein wichtiges Merkmal zur Analyse eines bestimmten Wirtschaftsraumes ist daher die so genannte „Infrastruktur“. Der Begriff Infrastruktur umfasst dabei weit mehr als Transportwege: Er schließt alle staatlichen und privaten Einrichtungen und deren Verflechtung mit wirtschaftlichen und organisatorischen Prozessen ein, die einen Beitrag zur Funktionstüchtigkeit einer Volkswirtschaft leisten. Die Infrastruktur ist somit die Lebensader einer Volkswirtschaft und liefert die Basis für wirtschaftliche Entwicklung.

Die in den überwiegenden Fällen vom Staat bereitgestellte Infrastruktur lässt sich zumeist in zwei Bereiche unterteilen, die technische und die soziale Infrastruktur.



## Verkehrsinfrastruktur in Deutschland

Die Verkehrsinfrastruktur ist ein zentraler Wirtschaftsfaktor für das exportstarke Deutschland und von hoher Bedeutung auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene. Die Ausstattung einer Region bzw. eines Landes mit Straßen, Häfen, Binnenwasserstraßen, Bahnschienen und Flughäfen trägt in hohem Maße zu deren Wettbewerbsfähigkeit bei.

Die für den Einsatz eines Verkehrs- bzw. Transportmittels vorhandene Infrastruktur wird als Verkehrsträger bezeichnet. Im Transportbereich gibt es insgesamt fünf Verkehrsträger, wobei sich die Binnenwasserstraßen und die Hochsee auch als Wasserwege zusammenfassen lassen. Des Weiteren gehören das Straßenverkehrsnetz, das Schienennetz und der Luftraum zur Verkehrsinfrastruktur.

Die Güter werden in Deutschland in einem dichten Verkehrsnetz über Flugzeuge, Schiffe, Eisenbahnen und die fast drei Millionen Lkw in den deutschen Groß- und Einzelhandel befördert. Die deutschen Verkehrswege reichen über 18 Mal um die Welt und umfassen fünf Prozent der Fläche der Bundesrepublik Deutschland. Wichtige Knotenpunkte im Verkehrsnetz bilden dabei die etwa 5.000 Bahnhöfe, 1.200 Binnen- und Seehäfen, Flughäfen und Güterverkehrszentren.

## Intermodaler Verkehr

Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger innerhalb einer Logistikkette wird als intermodaler Verkehr bezeichnet. Die Infrastruktur spielt auch hier eine wesentliche Rolle. Eine exemplarische Logistikkette im intermodalen Verkehr könnte wie folgt aussehen:



© LOGISTICS PILOT. leicht verändert

Als Transporteinheit dienen i. d. R. Container und Lkw, die z. B. per Bahn oder Schiff transportiert werden. Auf diese Weise werden die besten Eigenschaften der einzelnen Verkehrsmittel ausgenutzt.

Schiffstransporte sind zwar vergleichsweise langsam, aber es können große Frachtmengen kostengünstig transportiert werden. Per Eisenbahn lassen sich ebenfalls große Frachtmengen kostengünstig transportieren. Der überwiegende Teil der Frachtempfänger oder Frachtversender verfügt jedoch nicht über die notwendige eigene Infrastruktur wie Hafenanlagen oder Eisenbahnterminals. So können sie nicht direkt auf diese Transportmittel zurückgreifen und sind auf Zubringerverkehre angewiesen. Lkw erreichen flexibel nahezu jeden Versender oder Empfänger, aber sind für große Frachtmengen und über lange Strecken sehr personalintensiv und teuer. Mit Hilfe von standardisierten Ladungsträgern wie Containern lässt sich die Fracht schnell und effizient zwischen den einzelnen Verkehrsträgern umschlagen.

## Infrastrukturpolitik

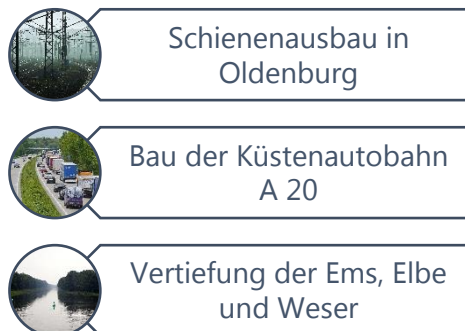
Im Zuge der Globalisierung haben sich Transport und Logistik zu einer Schlüsselbranche der deutschen Wirtschaft entwickelt, für die leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen eine elementare Voraussetzung darstellen. Deutschland verfügt zwar über eine der modernsten Verkehrsinfrastrukturen weltweit mit einem dichten und leistungsfähigen Verkehrsnetz, dennoch müssen die Verkehrswege regelmäßig erneuert und ausgebaut werden. Nur dann kann man Wettbewerbsfähigkeit sichern und dem Verkehrswachstum infolge der Globalisierung gerecht werden. Der Erhalt, der Ausbau und die Optimierung von leistungsfähigen Infrastrukturen in allen Wirtschaftsregionen ist in der Regel die Aufgabe des Staates mittels Strukturpolitik (siehe Strukturpolitik S. 4). Es gibt jedoch auch private Investoren, wie z. B. beim Ausbau der A 31.

Bei der Durchführung strukturpolitischer Maßnahmen, insbesondere von Verkehrsinfrastrukturprojekten, treten oft Schwierigkeiten auf:

Planfeststellungsverfahren für Verkehrsprojekte sind in Deutschland sehr aufwändig. Von der Feststellung des Bedarfs bis zum Bau vergehen mindestens zehn, manchmal mehr als 20 Jahre.

Die Notlage einer vom Strukturwandel betroffenen Personengruppe ist mit den gesamtgesellschaftlichen Interessen schwer in Einklang zu bringen. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird zwar für die deutsche Wirtschaft als notwendig erachtet, aber dennoch nicht von allen Seiten begrüßt. Insbesondere Umweltverbände, Bürgervereine und Anwohner sprechen sich häufig gegen geplante Infrastrukturprojekte aus, da sie negative Auswirkungen befürchten.

*Beispiele für Infrastrukturprojekte in Norddeutschland:*



In Deutschland sind die Gebietskörperschaften in unterschiedlichem Maße für die Verkehrsinfrastruktur zuständig. Die nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über die Zuständigkeiten.

	<b>Eisenbahn (Deutsche Bahn)</b>	<b>Sonstige Eisen- bahnen</b>	<b>Bundeswasserstraßen (Seeschiffahrtsstraßen, Binnenwasserstraßen)</b>	<b>Häfen</b>	<b>Straßen</b>	<b>Flug- häfen</b>
<i>Bund</i>	X		X*	X	Bundesautobahnen & Bundesstraßen* **	(selten)
<i>Länder</i>		X		X	Landstraßen	X
<i>Landkreise</i>					Kreisstraßen	X
<i>Kommunen</i>		X		X	Gemeindestraßen	
<i>Privat</i>	X	X		X		X

\* die Länder nehmen Einfluss und sind zum Teil an der Finanzierung beteiligt

\*\* Teilprivatisierung möglich

## Häfen als Teil der Verkehrsinfrastruktur

Die Häfen sind zum einen Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur eines Landes oder einer Region, zum anderen benötigen sie selbst eine gut ausgebaute Infrastruktur. Ankommende Güter müssen problemlos im Hafen umgeschlagen und weitertransportiert werden können. Zur Infrastruktur eines Hafens zählen dabei alle Einrichtungen und Anlagen, die notwendig sind, um die reibungslose Arbeit in Seehäfen zu gewährleisten.

Unterschieden wird zwischen infrastrukturellen und suprastrukturellen Einrichtungen und Anlagen im Hafen:



Aufgrund der Größendimensionen von Offshore-Anlagen, stellen deren Bau, Wartung und Reparatur eine besondere Herausforderung für die Hafeninfrastruktur dar. Beispielsweise muss neben ausreichend großen und für Schwerlasten ausgelegten seewärtigen Zufahrten, Hafenbecken und Kajen, ausreichend Platz für Produktionshallen, Lager-, Montage- und Verladeflächen vorhanden sein. Zur Sicherstellung dieser Voraussetzungen für leistungsfähige Offshore-Anlagen sind Investitionsbeihilfen notwendig. So wurden beispielsweise 2016 von der Europäischen Kommission Beihilfen in Höhe von 180 Millionen Euro für das Neubauprojekt eines Offshore-Terminals in Bremerhaven bewilligt, von dem Windkraftanlagen zukünftig verschifft werden sollen.

## Hinterlandanbindungen

Für die deutschen Seehäfen sind vor allem die seewärtigen Zufahrten sowie die Hinterlandanbindungen mit Straßen, Schienen und Wasserwegen von besonderer Wichtigkeit für den wirtschaftlichen Erfolg und die Konkurrenzfähigkeit im internationalen Wettbewerb der Häfen. Nur wenn Güter, die in den deutschen Häfen ankommen, schnell, zuverlässig und bedarfsgerecht an ihren Zielort weiter transportiert werden, können die deutschen Häfen wettbewerbsfähig bleiben.



© Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG

In jeder Region gibt es Projekte, die dem Ausbau der Verkehrswege dienen. In Küstennähe sind das häufig seewärtige Zufahrten, wie der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) als Tor zur Ostsee, Skandinavien und den baltischen Staaten oder aber der Ausbau von Häfen wie der JadeWeserPort in Wilhelmshaven. Daneben spielt auch der Verkehr im Binnenland eine wichtige Rolle, um einen reibungslosen Transport in Deutschland und Europa zu ermöglichen. So werden z. B. jedes Jahr Schienenstrecken und Autobahnen ausgebaut, die wasser- und landseitigen Anbindungen der Häfen verbessert sowie die Infrastruktur für den Luftverkehr an die aktuellen Bedingungen angepasst.

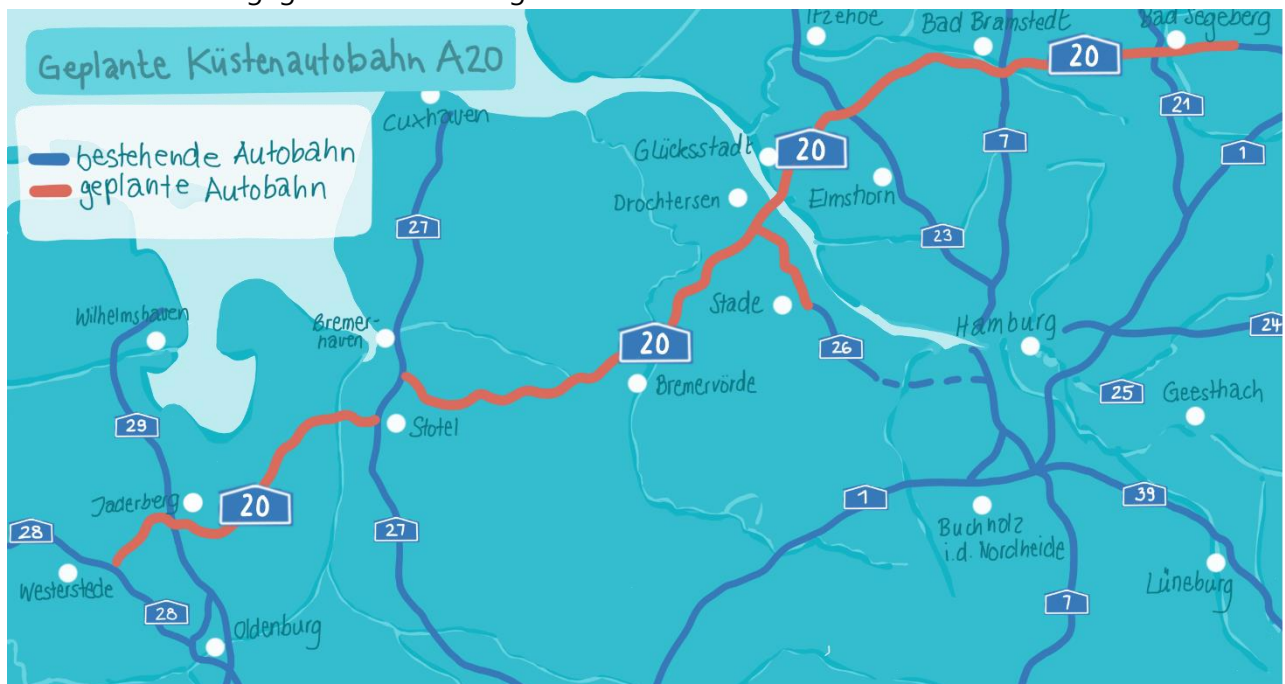
Eine wesentliche Problematik ist auch hier die Langwierigkeit von Infrastrukturprojekten (siehe Seite 10).



## Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Diskussion – Spannungsfeld Wirtschaft vs. Umwelt

Jedes Transportmittel verursacht Umweltbelastungen, und der Ausbau der Infrastruktur führt zu Eingriffen in die Natur, beispielsweise wenn neue Autobahnen gebaut werden. In einem so dicht besiedelten Gebiet wie Deutschland können die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Landes und auch der Umweltschutz nur erfolgreich sein, wenn die Landflächen sinnvoll genutzt werden. So muss genau überlegt werden, welche Autobahnen, Bahnhöfe, Flughäfen und Seehäfen benötigt werden.

Vor diesem Hintergrund stehen Verkehrsinfrastrukturprojekte häufig in der Diskussion. Im Spannungsfeld zwischen Wirtschaft und Umwelt stoßen sie oft gegen starken Widerstand, vor allem von Bürgerinitiativen in den betroffenen Regionen sowie von Naturschutz- und Umweltverbänden, die sich insbesondere gegen die Zerstörung der Landschaft wehren.



Ein immer noch aktuelles Beispiel stellt der Bau der Küstenautobahn A 20 dar. Wenn eine Autobahn gebaut werden soll, wird ein sogenanntes Raumordnungsverfahren durchgeführt, um die Notwendigkeit der Autobahn zu prüfen. Das Raumordnungsverfahren für den Ausbau der A 20 läuft bereits seit Oktober 2007. Und auch heute streitet man noch darüber, ob der Ausbau notwendig und richtig ist.

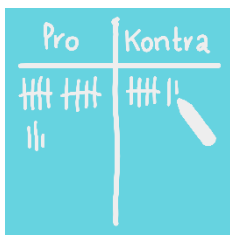


Weitere Informationen zum Ausbau der Küstenautobahn A 20 finden Sie auf [www.marwilo.de](http://www.marwilo.de).



## Methode: Pro- und Kontra-Diskussion

Der Sinn einer Pro- und Kontra-Diskussion ist, sich über einen strittigen Gegenstand Klarheit zu verschaffen, indem man sich mit unterschiedlichen Positionen zu einer bestimmten Thematik auseinandersetzt. Eine solche Diskussion kann sowohl im Kurs als auch unter Einbeziehung von Experten (Vertretern unterschiedlicher Positionen) durchgeführt werden. Im Folgenden wird der idealtypische Verlauf ohne externe Beteiligung dargestellt:



### Planung

Der Ablauf der Diskussion muss sorgfältig geplant werden. Zunächst bestimmen Sie einen Diskussionsleiter und zwei Gruppen. Die erste Gruppe wird sich mit den Argumenten der Befürworter auseinandersetzen, die zweite Gruppe die Argumente der Gegner zusammentragen. Aus jeder Gruppe wird ein Sprecher die Pro- oder Kontra-Position vertreten.

Damit eine mögliche Meinungsänderung nach der Diskussion sichtbar gemacht werden kann, ist festzulegen, wie die Meinung des Publikums/der Zuhörer abgefragt wird (z. B. durch Handheben oder Stimmzettel). Insgesamt gibt es zwei Abstimmungen, eine vor und eine nach der Diskussion.



### Informationsbeschaffung

Alle Teilnehmer sollten sich mit Hilfe geeigneter Informationsquellen auf die Diskussion vorbereiten. Der Diskussionsleiter muss sich inhaltlich besonders gut mit dem Thema auseinandersetzen, um zusammenfassen und interessante Fragen stellen zu können.



### Durchführung

Der Diskussionsleiter eröffnet die Diskussion. Die Vertreter beider Positionen haben abwechselnd das Wort. Der Diskussionsleiter achtet jeweils auf gleiche Zeitanteile und fasst abschließend die Positionen noch einmal zusammen. Dann erfolgt erneut eine Abstimmung, die zeigt, ob sich die Meinungsverhältnisse im Kurs geändert haben.



### Auswertung

Diskutieren Sie im Plenum über die eingebrachten Argumente und versuchen Sie, die Sachlage möglichst objektiv zu bewerten. Reflektieren Sie anschließend im Kurs die Methode. Gehen Sie darauf ein, was gut gelaufen ist, welche Argumente ggf. gefehlt haben und welche Gruppe ihre Argumente überzeugender vortragen konnte.

## 3. Umweltschutz

### Marktversagen und Umweltproblematik

In einer idealtypischen Marktwirtschaft ist die wirtschaftspolitische Rolle des Staates sehr reduziert. Die Planung und Lenkung des Wirtschaftsgeschehens erfolgt dezentral, ebenso wie die Preisbildung auf Märkten. Theoretisch fällt dem Staat lediglich die Aufgabe zu, dafür zu sorgen, dass der freie Wettbewerb einwandfrei funktionieren kann. Die Verhinderung von Kartellen und Monopolen auf Märkten wäre somit eine seiner Aufgaben, nicht aber stärkere Eingriffe in das Marktgeschehen, wie z. B. die Regelung der Ladenöffnungszeiten oder die finanzielle Unterstützung einzelner Wirtschaftssektoren aus Steuermitteln (Subventionierung). Dem allen liegt der Gedanke zugrunde, dass nur der ungestörte Wettbewerb auf Märkten ein Höchstmaß an Nutzen und Effizienz für alle Beteiligten herstellen kann.

Im wirtschaftlichen Alltag und in einer Sozialen Marktwirtschaft, wie sie in Deutschland besteht, stellt sich die Situation jedoch etwas anders dar. Das Marktgeschehen funktioniert nicht immer so reibungslos, wie die Theorie es verspricht, und staatliche Instanzen müssen weitaus häufiger eingreifen. Man spricht in diesem Fall vom „**Marktversagen**“.

Auch bei der Umweltthematik spielt das Marktversagen eine wesentliche Rolle. Es stellt sich die Frage, warum die Marktwirtschaft die Umweltproblematik nicht verhindern konnte bzw. beheben kann. Für die Umweltproblematik sind zwei ökonomische Erklärungsansätze zu betrachten: Die Theorie der öffentlichen Güter und die Theorie der externen Effekte.

### Öffentliche Güter



Die Umwelt ist ein öffentliches Gut, das jeder nutzen kann. Der wichtigste Unterschied zu privaten Gütern ist, dass öffentliche Güter nicht handelbar sind. D. h., wenn Unternehmen diese Güter auf einem Markt zum Kauf anbieten würden, wäre kein Konsument bereit, Geld für die angebotene Leistung zu bezahlen, da ihm diese ohnehin frei zugänglich ist, wie z. B. eine Deichanlage oder die Straßenbeleuchtung (Trittbrettfahrerverhalten).

**İ TRITTBRETTFAHRER-PROBLEM**  
Wenn Konsumenten etwas konsumieren können, ohne dass sie für den Konsum bezahlen müssen, werden sie dies i. d. R. auch machen – vor allem dann, wenn sie in einer großen Gruppe Trittbrettfahrer anonym bleiben können.

Entscheidend sind zwei Merkmale öffentlicher Güter:

- Nicht-Rivalität im Konsum und
- Nicht-Ausschließbarkeit vom Konsum.

Normalerweise können Sachgüter und Dienstleistungen nur einmal konsumiert werden. Sobald z. B. ein Brötchen gegessen wurde, steht es keinem weiteren Konsumenten zur Verfügung. Somit besteht Rivalität im Konsum. Der zu bezahlende Preis für das Brötchen dient dabei als Ausschlussmechanismus. Bei öffentlichen Gütern macht es keinen Unterschied, ob beispielsweise eine oder eintausend Personen gleichzeitig Radio hören, ohne für die Leistung zu bezahlen. Es ist nicht auf einen bestimmten Konsumenten begrenzt und damit nicht rivalisierend.

Eine hohe Umweltqualität hat ebenfalls Eigenschaftsmerkmale eines öffentlichen Gutes, und in den Genuss einer intakten Umwelt kommt in aller Regel auch derjenige, der keinen Beitrag zu deren Erhaltung oder Erstellung leistet.

Zusammenfassend bedeutet das für den Staat, dass er bestimmte Güter, die zwar alle brauchen, aber die die Bürger nicht bezahlen, wie z. B. Schulen, Krankenhäuser, Straßen, finanzieren und bereitstellen muss.

## Externe Effekte

Der zweite wesentliche Grund für staatliche Eingriffe in das Wirtschaftsgeschehen sind die so genannten externen Effekte. Es handelt sich hierbei um die Auswirkungen einer wirtschaftlichen Aktivität (z. B. durch Konsum oder Produktion) auf unbeteiligte Dritte, die nicht ausgeglichen wird.


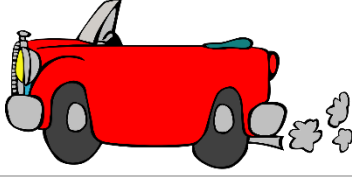

Ein typisches Beispiel ist ein Unternehmen, das schädliche Abgase an die Umwelt abgibt, ohne für den entstandenen Schaden, die Verschmutzung der Luft, zu bezahlen. Da in der Regel nicht genau festzustellen ist, mit welchem Anteil welches Unternehmen an der Verschmutzung beteiligt ist, bekommt der Verursacher die entstandenen Kosten auch nicht in Rechnung gestellt. Man spricht von Marktversagen.



## Umweltpolitik

Die Nachhaltigkeitsdebatte ist in vollem Gange. Es werden insbesondere Maßnahmen gefordert, die dem Erhalt und der Verbesserung der natürlichen Lebenswelt der Menschen dienen. Die Umweltpolitik umfasst alle politischen Prozesse, die sich mit der Beseitigung vorhandener Umweltschäden und der Vermeidung neuer Umweltbelastungen auseinandersetzen. Die Problematik jedoch besteht darin, dass die Ursachen für Umweltschäden häufig auf Entscheidungen in anderen Politikfeldern, wie z. B. der Wirtschaftspolitik, zurückzuführen sind.

Dem Staat stehen drei Lösungsansätze zur Bewältigung von Umweltproblemen zur Verfügung:

Informations- und Überzeugungsarbeit	Ordnungsrechtliche Auflagenpolitik	Marktwirtschaftliche Ansätze
<p>Der Staat appelliert an die „Verursacher“ externer Effekte, diese zu reduzieren.</p>	<p>Der Staat zwingt die Akteure gewisse Umweltstandards einzuhalten.</p>	<p>Der Staat koppelt den Schutz der Umwelt mit betrieblichem Gewinnstreben. Es soll sich also lohnen, Umweltschutz zu betreiben.</p>
<p><u>Beispiel:</u> Ein Unternehmen folgt dem Appell, seine Anlagen umweltfreundlich, aber kostenträchtig umzurüsten. Alle Konkurrenten tun dies jedoch nicht.</p> 	<p><u>Beispiel:</u> Katalysator-Pflicht bei Autos.</p> 	<p><u>Beispiel:</u> Emissionshandel in Europa. Der Grundgedanke ist, dass sich Unternehmen Rechte zum Verschmutzen der Luft kaufen können.</p> 
<p>Der Effekt für die Umwelt ist gering, und das Unternehmen verschlechtert seine Wettbewerbssituation. Unternehmen folgen daher Appellen selten oder eingeschränkt. Bei den Verbrauchern verhält es sich ähnlich, z. B. bei Appellen zum Energiesparen oder zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel.</p>	<p>Staatliche Vorgaben zum Umweltschutz sind oft das Ergebnis langwieriger Aushandlungsprozesse. Dabei ist z. B. zu lösen, dass die Auflagen die Umwelt schützen, aber gleichzeitig nicht die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in Deutschland schwächen.</p>	<p>Klingt widersinnig, macht aber Sinn, wenn die Unternehmen, die weniger verschmutzen, ihre Rechte an diejenigen Unternehmen verkaufen können, die das nicht schaffen.</p>

Zusammenfassend wird das Verantwortungsbewusstsein für umweltgerechtes Handeln zwar bei allen drei Ansätzen gefördert, dennoch hat der Einsatz von eher „harten“ Maßnahmen, wie Gesetzen und Verordnungen, den stärksten positiven Effekt auf die Umweltproblematik.

Der Staat agiert nicht immer effizient, und seine Eingriffe zeigen nicht nur positive Ergebnisse. Vielmehr ist es so, dass viele Probleme auch erst entstehen, weil der Staat (zu stark) in das wirtschaftliche Geschehen eingreift – man spricht in diesem Fall von **Staatsversagen**. Beispiele:

Subventionen führen z. T. zu volkswirtschaftlich negativen Folgen, weil in vielen Fällen die Interessen einzelner Gruppen über die gesamtgesellschaftlichen gestellt werden. So gibt die EU ca. 50 % ihres Haushaltes für Agrarsubventionen aus, obwohl die Landwirtschaft nur noch zu einem sehr geringen Teil zum Sozialprodukt beiträgt. Gleichzeitig verzerren diese Subventionen das globale Marktgeschehen, weil z. B. Landwirte aus Entwicklungsländern ihre Güter (ohne Subvention) auf dem Weltmarkt nicht zu vergleichbaren Preisen anbieten können.

Die Bürokratie führt an vielen Stellen dazu, dass z. B. die Gründung von Unternehmen oder die Realisierung von Verträgen kompliziert, aufwendig, teuer und damit z. T. unattraktiv wird. In diesem Zusammenhang wird oft die Komplexität des deutschen Steuersystems bemängelt.

Bei vielen wirtschaftspolitischen Entscheidungen wird die langfristige Perspektive außer Acht gelassen. Der Grund hierfür ist darin zu suchen, dass auch Politiker und Entscheidungsträger versuchen, ihren Nutzen zu realisieren, und dieser liegt in Demokratien meist darin, bei der nächsten Wahl wiedergewählt zu werden. Deshalb ist es auch so schwierig, komplexe und manchmal „schmerzhaft“ Reformvorhaben in der Politik zu durchzusetzen.

## Umwelt und Logistik

Wie bereits erwähnt, hat der Themenbereich Umwelt- und Klimaschutz in unserer Gesellschaft in den letzten Jahrzehnten zunehmend an Bedeutung gewonnen. Dies spiegelt sich in einem veränderten Bewusstsein großer Bevölkerungsgruppen sowie in umfassenden politischen Maßnahmen wider. Deutschland nimmt hier im internationalen Vergleich eine Vorreiterrolle ein, beispielsweise durch die Festlegung ambitionierter CO<sub>2</sub>-Einsparungsziele für die kommenden Jahrzehnte.



Für die heimischen Unternehmen, insbesondere auch jene der Logistikbranche, bedeutet dies große Herausforderungen und hohe Investitionskosten. Es gilt, kurz- und mittelfristig die ökologischen Belastungen, die beispielsweise aus dem Transport der Güter resultieren, deutlich zu reduzieren. Zusammengefasst lassen sich folgende Herausforderungen festhalten:

### Ökologische Herausforderungen



Schutz der Ressourcen (Einsparen von Energie und Treibstoff)



Klimaschutz (Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen)



Bewahrung von Naturräumen, Landschaften und Lebensräumen für Pflanzen und Tiere (Berücksichtigung von ökologischen Lebensräumen)

Im Folgenden werden einige Beispiele für Maßnahmen und Regelungen genannt, die in der Hafengewirtschaft und Logistik zum Schutz der Umwelt beitragen sollen.

#### **Klimaschonende Antriebstechnologien**

Beispielsweise der diesel-elektrische Van Carrier oder auch Automatische Transportfahrzeuge (AGV). Die AGVs sind computerbasiert, selbstfahrend und mit einer Batteriewechselanlage ausgestattet. Durch die Elektrifizierung werden Abgase und Lärm reduziert. Der Strom für diese Fahrzeuge stammt aus erneuerbaren Energien.

#### **Slow Steaming**

Der Treibstoffverbrauch bei Seeschiffen wird nicht in Litern, sondern in Tonnen gemessen und steigt bei höheren Geschwindigkeiten sehr stark an. Slow Streaming und Very Slow Streaming, also die Verringerung der Reisegeschwindigkeit, reduziert den Treibstoffverbrauch.

#### **Motoren werden zu Generatoren – Rückgewinnung von Strom bei Containerbrücken**

Elektromotoren heben Container aus dem Schiffsrumpf. Beim Absenken des Containers an Land kann die „Bremsenergie“ genutzt werden. Die Elektromotoren werden umgepolt und dadurch zu Generatoren. Die so erzeugte elektrische Energie wird in das Netz zurückgespeist oder dient zur Batterieladung.

#### **Initiative „Green Logistics“**

Rund um Häfen, Schiffsverkehr und Landtransporte werden zunehmend Konzepte entwickelt, um Umweltbelastungen so weit wie möglich zu reduzieren. Beispiele: Schiffsabfallentsorgung, Senkung von Geräuschpegeln, alternative Energiekonzepte (Nutzung von Blockheizkraftwerken) oder auch Routenoptimierung und Vermeidung von Leerfahrten bei Lkw-Transporten.

#### **Schaffung von Ausgleichsflächen**

Mit dem Bau der Containerhafenerweiterung in Bremerhaven zum Beispiel gingen Hoch-wasserrastplätze für Vögel verloren. Dafür wurde an anderer Stelle eine Landschaft geschaffen, die sich zu einem neuen Brutgebiet entwickelt hat. Solche Maßnahmen sind heute bei allen Infrastrukturmaßnahmen gesetzlich vorgeschrieben.

Weiterhin gibt es auch internationale Abkommen, z. B. das „Ballastwasserübereinkommen“ der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO). Es verpflichtet Schiffe, ihr Ballastwasser aufzubereiten oder auszutauschen. Das Ballastwasser wird in ein Schiff eingelassen, wenn geringe Ladung vorhanden ist, um seine Stabilität zu sichern. So kommt es vor, dass Wasser in einem Land eingelassen wird und in einem anderen wieder ins Meer fließt. Die Problematik ist dabei, dass eingeschleppte Organismen in ihren „neuen“ Lebensräumen vielleicht keine natürlichen Feinde haben und heimische Tierarten verdrängen oder deren Lebensgrundlage zerstören können.

Wirtschaftliche und ökologische Zielsetzungen müssen dabei nicht im Konflikt stehen. Zum Beispiel kann eine effizientere Logistikkette Ressourcen schonen, aber auch Kosten sparen. Hinzu kommt, dass immer mehr Kunden auf die Ökobilanz der von ihnen beauftragten Unternehmen achten.



### Arbeitsauftrag

1. Erläutern Sie, inwieweit die zunehmende Berücksichtigung von ökologischen Aspekten für die Logistikbranche eine langfristige und unumgängliche Aufgabe darstellt.
2. Erklären Sie, wie sich wirtschaftliche und ökologische Ziele vereinbaren lassen, d. h., nicht zwingend in einem Zielkonflikt stehen müssen.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## 4. Wissenscheck

### Das Wichtigste in Kürze

Die Frage nach der Ausgestaltung unserer marktwirtschaftlichen Ordnung wird stets kontrovers diskutiert. Die Anlässe sind vielfältig: Ein Beispiel ist die Diskussion über den angemessenen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Ohne Infrastruktur läuft nichts. So spielt Transport nicht nur im Alltag der Menschen eine wesentliche Rolle, um Distanzen zu überwinden, sondern vielmehr auch im Güterverkehr. Der Güterverkehr ist auf ein gut funktionierendes Verkehrssystem und eine Vielzahl an Transportwegen angewiesen. Jedoch verursacht jedes Transportmittel Umweltbelastungen, und der Ausbau der Infrastruktur führt zu Eingriffen in die Natur und anderen Belastungen. Im Sinne der Nachhaltigkeitsdebatte müssen somit auch die Logistikbranche sowie die Hafenwirtschaft in ihrem Handeln ökologische Aspekte berücksichtigen.

<b>Wichtige Begriffe:</b>	Wirtschaftsordnung	Verkehrsinfrastruktur
	Soziale Marktwirtschaft	Intermodalverkehr
	Planwirtschaft	Marktversagen
	Ordnungspolitik	Umweltschutz
	Strukturpolitik	Öffentliche Güter
	Prozesspolitik	Externe Effekte

### Wissenscheck

1. Arbeiten Sie die wichtigsten Merkmale der drei wirtschaftspolitischen Handlungsfelder heraus. Benennen Sie jeweils ein Beispiel für eine aktuelle Maßnahme in jedem Handlungsfeld.
2. Erklären Sie in eigenen Worten den Begriff der „Infrastruktur“.
3. Erläutern Sie am Beispiel der Häfen, inwieweit eine moderne Volkswirtschaft wie die deutsche auf eine funktionsfähige Infrastruktur angewiesen ist. Erschließen Sie sich in diesem Zusammenhang auch denkbare Auswirkungen mangelhafter Infrastrukturen.
4. Infrastrukturprojekte sind stets durch Interessenkonflikte zwischen unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen geprägt. Ermitteln Sie die wesentlichen Ursachen hierfür.
5. Erörtern Sie anhand eigener Beispiele den Begriff des „externen Effektes“.
6. Benennen Sie die drei gängigen Lösungsansätze der Umweltpolitik. Ermitteln Sie jeweils ein Beispiel einer entsprechenden Maßnahme.
7. Nehmen Sie zu folgender Aussage Stellung: „In modernen Großgesellschaften sind Appelle wichtig, jedoch alleine nicht ausreichend, um beispielsweise ökologische Probleme nachhaltig zu lösen.“

## Literaturhinweise (Auswahl)

### **Staat, Infrastruktur und Umwelt**

- Becker, M./John, S./Schirm, A. S. (2007): Globalisierung und Global Governance, Paderborn: UTB
- Brock, D. (2008): Globalisierung: Wirtschaft-Politik-Kultur-Gesellschaft, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Güida, J. J. (2007): Internationale Volkswirtschaftslehre. Eine empirische Einführung, Stuttgart: Kohlhammer
- Hofstede, G. J. (2017): Lokales Denken, globales Handeln: Interkulturelle Zusammenarbeit und globales Management, 6. Auflage, Bad Heilbrunn: Klinkhardt
- Kaminski, H. (Hg.) (2014): Praxis, Wirtschaft Gesamtband, Braunschweig: Westermann
- Kaminski, H. (Hg.) (2012): oec. Grundlagen der Ökonomie, Braunschweig: Westermann
- Koch, E. (2006): Internationale Wirtschaftsbeziehungen, 3. Auflage, München: Vahlen
- Krugman, P. R./Obstfeld, M. (2015): Internationale Wirtschaft. Theorie und Politik der Außenwirtschaft, 10. Auflage, München: Pearson Studium
- Rehbein, B. (2012): Theorien der Globalisierung, 2. Auflage, Konstanz: UTB
- David Ricardo (1817): On the Principles of Political Economy and Taxation, London u.a.: Dent u.a. 1817 (deutsch: Grundsätze der politischen Ökonomie und Besteuerung (1969))
- Samuelson, P. A./Nordhaus, W. D./William, D. (2016): Volkswirtschaftslehre. Das internationale Standardwerk der Makro- und Mikroökonomie, 5. Auflage, Landsberg: Mi-Fachverlag
- Sperber, H./Sprink, J. (2007): Internationale Wirtschaft und Finanzen, München: Oldenbourg
- Stiglitz, J. E. (2006): Die Chancen der Globalisierung, 2. Auflage, München: Siedler
- Stiglitz, J. E. (2004): Die Schatten der Globalisierung, München: Goldmann
- Wagner, H. (2014): Einführung in die Weltwirtschaftspolitik. Globalisierung: Internationale Wirtschaftsbeziehungen. Internationale Organisationen. Internationale Politikkoordination, 7. Auflage, München: Oldenbourg

### **Maritime Wirtschaft und Logistik**

- Deecke, H. (2006): Arbeitgeber Meer. Berufe an Bord und an Land, Hamburg: Koehlers Verlagsgesellschaft
- Göpfert, I. (2013): Internationale Logistik: in und zwischen unterschiedlichen Weltregionen, 2. Auflage, Wiesbaden: Gabler
- Gudehus, T. (2012): Logistik 1. Grundlagen, Verfahren und Strategien, 4. Auflage, Berlin: Springer
- Gudehus, T. (2012): Logistik 2. Netzwerke, Systeme und Lieferketten, 4. Auflage, Berlin: Springer
- Hecht, H./Pawlik, T. (2007): Containerseeschifffahrt, Königswinter: Hehl
- Huber, A./Laverentz, K. (2011): Logistik, München: Vahlen

Schick, U. (2009): Logistikketten verstehen, München: Vogel

Selzer, G. (2010): Koordination von Dienstleistungen und Warenströmen im globalen Wettbewerb, Eine Einführung in die Logistik, 4. Auflage, Aachen

### **Fachzeitschriften**

FM. Das Logistik-Magazin (12 Ausgaben im Jahr), Stuttgart: Verlag Industrie und Logistik GmbH

Logistik heute (12 Ausgaben im Jahr), Berlin/München: Huss-Verlag

Schiff und Hafen (12 Ausgaben im Jahr), Hamburg: DVV Media Group GmbH

Logistics Pilot (6 Ausgaben im Jahr), Hamburg: DVV Media Group GmbH

### **Methodik/Didaktik:**

Kaminski, H. (2018): Fachdidaktik der ökonomischen Bildung, Paderborn: Schoeningh/UTB

Kaiser, F.-J./Kaminski, H. (2012): Methodik des Ökonomieunterrichts, 4. Auflage, Bad Heilbrunn: Klinkhardt

Koch, M./Eggert, K. (2012): Das Unterrichtsmaterial für den Wirtschaftsunterricht zum Thema: Globalisierung, 5. Auflage, Handelsblatt macht Schule

## Bildquellenverzeichnis

Cover: unsplash.com: (1) Robin Spielmann, pixabay.com: (2, 3)

Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG: 12

Logistics Pilot, Bremen: 8, 9

pixabay.com: 1 (4), 4 (1, 2, 3), 10 (1, 2, 3), 18 (1, 2, 3), 19 (2, 3, 4)

unsplash.com: 1 ((1) Fancy Crave; (2) Jeshoots, (3) Max Winkler), 11 (Chuttersnap), 16 ((1) Eric Nopanen, (2) Pablo Heimplatz, (3) Sebastian Gabriel), 17 (Jason Blackeye), 19 ((1) Karsten Wurth)

Alle übrigen Grafiken: Institut für Ökonomische Bildung