

Arbeitsmaterial Klasse 9 Wirtschaft

Liebe Schülerinnen und Schüler, bitte bearbeitet die folgenden Aufgabenstellungen mit dem angehängten Material. Wir werden eure Lösungen nach den Ferien gemeinsam besprechen. Bleibt gesund und passt auf euch auf.

Viele Grüße

Herr Oldenburg

Arbeitsauftrag 1)

Presseartikel: Niedrige Löhne – fleißige Löhne

Vor gerade einmal 15 Jahren wurden die Autos aus dem Osten noch mitleidig belächelt. Alte Technik, miese Qualität. Der Trabant 601 S de Luxe aus der DDR – ein Plaste-Bomber. Glück hatte, wer die Version mit dem 1,1-Liter-Motor von VW erwischte. Oder einen Skoda 105 – mit seinem knatternden Heckmotor bereits die Krone osteuropäischer Automobilbaukunst.

Vorbei. Alles längst verschrottet. In Rekordzeit ist Osteuropa zu einer der am schnellsten wachsenden Autoproduktionsstätten der Welt geworden. Und statt Billigwagen kommt jetzt außer Mittelklasse auch Exklusives aus dem Osten: Der Luxus-Geländewagen VW Touareg wird in Bratislava in der Slowakei montiert. Der schnittige Sportwagen Audi TT stammt aus dem ungarischen Győr. Peugeot und Toyota haben kürzlich Standorte in Tschechien eröffnet, Hyundai und Kia setzen auf die Slowakei. Seit Jahren steigt der Anteil der Auslandsproduktion deutscher Pkw-Bauer. Zuletzt lag er bei rund 45 Prozent.

Das ist erst der Anfang. Bereits heute können die Werke in den fünf wichtigsten EU-Beitrittsländern rund 1,4 Millionen Autos bauen. Und das ist erst der Anfang: „Ich gehe davon aus, dass sich diese Zahl in den kommenden drei bis vier Jahren nahezu verdoppelt“, schätzt der Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer von der Fachhochschule Gelsenkirchen. Das wären gut 2,6 Millionen Autos, die dann im „Neuen Osten Europas“ produziert würden. Gleichzeitig „verliert der Automobilstandort Deutschland seine Bedeutung“ (Dudenhöffer). Zum Vergleich: In Deutschland wurden im vergangenen Jahr rund 5,1 Millionen Pkw gebaut.

In den Osten gelockt werden die Autokonzerne von niedrigen Löhnen. Die Qualität der Arbeit und die Produktivität der Mitarbeiter – so bestätigen die meisten Hersteller – entspricht dabei im Wesentlichen dem deutschen Standard. Bei einem Lohnkostenanteil von rund 15 Prozent lassen sich so im Osten Autos deutlich billiger produzieren. Außerdem attraktiv: Die EU-Beitrittsländer locken mit Gewinnsteuersätzen um die 20 Prozent. In Deutschland verlangt der Fiskus rund 39 Prozent.

Es wird nicht nur gebaut, sondern auch zugeliefert. Aber nicht nur komplette Autos kommen aus dem Osten: Porsche bezieht die Rohkarosserie für den Geländewagen Cayenne aus der Slowakei. In Leipzig werden die Fahrzeuge dann nur noch von wenigen hundert Mitarbeitern montiert. Audi lässt die Motoren für all seine Modelle in Ungarn herstellen: Im vorigen Jahr wurden in Győr 1,3 Millionen Triebwerke gebaut – vom kleinen Vierzylinder bis hin zum wuchtigen 4,2-Liter-V8. Mindestens 15 Prozent des Wagenwertes stammen damit bei jedem Audi aus Ungarn. Klagen über die Qualität der Ost-Triebwerke von Audi hört man in der Branche übrigens keine. Von der Öffentlichkeit nahezu unbemerkt hat auch die deutsche Zulieferindustrie Arbeit gen Osten verlagert. Die Branche ist traditionell mittelständisch organisiert, deswegen wird seltener über sie berichtet. Experte Dudenhöffer schätzt, dass bereits 500 der rund 1300 Zulieferer ein osteuropäisches Standbein haben. „Neue Kapazitäten werden fast nur noch im Ausland errichtet“, sagt er. Faustregel dabei: je arbeitsintensiver, desto eher. Trendsetter sind Reifenhersteller wie Continental oder Kabelbaum-Spezialisten wie Dräxlmaier und Leoni. „Viele von denen machen bereits den zweiten Schritt“, so Dudenhöffer. „Die gehen jetzt in die Ukraine, nach Rumänien und Russland.“

Da der Wettbewerb in der Zulieferbranche extrem hart ist und der Anteil der Personalkosten bei rund 25 Prozent liegt, kommt am Osten kaum einer vorbei. Um die 20 Prozent billiger lässt sich dort produzieren. Bei durchschnittlichen Gewinnmargen zwischen drei und vier Prozent in der Branche eine unwiderstehliche Verlockung, zumal viele neue Werke der Autofirmen auch im Osten entstehen. Dieser Prozess dürfte sich beschleunigen, wenn mit dem Beitritt zur EU in diesen Ländern das Investitionsrisiko für die Unternehmen weiter sinkt. „Der Autostandort Deutschland ist schlecht gerüstet für die Osterweiterung“, stellt Dudenhöffer fest. „Die Automobilindustrie kehrt unserem Land den Rücken, wenn der Staat nicht bald gegensteuert.“

Unternehmenssteuern (in % des Gewinns)



Quelle: EUROSTAT

Durchschnittlicher Industrie- monatslohn in ausgewählten Ländern (in Euro)



Quelle: EUROSTAT

Quelle: Jan Boris Wintzenburg im Stern:

http://www.stern.de/wirtschaft/unternehmen/meldungen/index.html?id=522452&nv=ct_mt
(06.04.2004)

Aufgaben:

Fasst die grundlegenden Aussagen des Textes zusammen. Nennt unter Berücksichtigung des Artikels und der beiden Grafiken die Gründe für die Verlagerung der Produktionsstandorte von Deutschland nach Osteuropa.

Formuliert zu den genannten Gründen Stellungnahmen, einmal aus der Sicht eines Beschäftigten in Deutschland und eines Beschäftigten in Polen und einmal aus der Sicht der Unternehmer in den beiden Ländern.

Mit diesen Stellungnahmen könnten wir eine Podiumsdiskussion in der Schule führen ☺

Arbeitsauftrag 2)

Globalisierung und Wasser

Die Wasserproblematik nimmt einen besonderen Stellenwert in der Debatte um die Globalisierung ein. Alles Leben auf der Erde ist an das Vorhandensein von sauberem Trinkwasser gebunden. Wasserknappheit und der Mangel an Wasserqualität stellen schon heute ein zentrales Problem dar, insbesondere in Regionen von Asien und Afrika.

Derzeit haben über eine Milliarde Menschen, insbesondere in den ärmeren Bevölkerungsschichten, keinen Zugang zu sauberem Trinkwasser. **Der weltweite Wasserverbrauch hat sich seit 1940 fast vervierfacht und die nutzbaren Wasservorräte nehmen stetig ab.** Mit der wachsenden Nutzung des Wassers, auch für technische Prozesse, nimmt seine Verschmutzung zu.

Chemiebetriebe, Raffinerien, Papierfabriken und Gerbereien leiten Abwässer häufig mit giftigen Chemikalien und Metallen vermischt in den Wasserkreislauf zurück. Ungereinigte Abwässer aus Industrie und Haushalten vergiften das wichtigste Lebensmittel. **Laut WHO, der Weltgesundheitsorganisation sind 80 Prozent der Krankheiten in den Ländern des Südens auf unsauberes Wasser und unzulängliche sanitäre Einrichtungen zurückzuführen.**

Wassermangel führt aber nicht nur zu Gesundheitsschäden bei Menschen, er gefährdet die Nahrungsmittelproduktion und schürt Konkurrenzkämpfe zwischen verschiedenen Wassernutzern (Landwirtschaft, Industrie, Siedlungswirtschaft, Bevölkerung). **In vielen Regionen der Welt gefährden die Konflikte um den Zugang zu Wasser schon heute den Frieden.** Wasser wird somit zum Spielball der Macht. So kommt es vor, dass sich Unternehmen oder Gruppen das knappe und wertvolle Wasser einer Region aneignen und somit dem allgemeinen Nutzen der Bevölkerung entziehen.

Neben dem Süßwasser sind auch die Weltmeere einer zunehmenden Belastung durch Schadstoffeintrag und Überfischung ausgesetzt. **Als Verursacher für den Schadstoffeintrag in die Weltmeere werden insbesondere die Industrie, die Landwirtschaft, der Schifffverkehr und auch der Tourismus angesehen.** Das Ökosystem Meer dient überdies einer großen Anzahl an Menschen als Nahrungsquelle. Wird dem Meer zu viel Fisch entnommen, z.B. für die Produktion großer Fischfabriken, treten dauerhafte Schädigungen der Fischbestände auf. Die Auswirkungen treffen insbesondere die jeweilige Bevölkerung, deren Hauptnahrungsquelle damit gefährdet ist.

Quelle: KURS 21: Schulen Unternehmen Zukunft. Lernmodul 4: Unternehmen in einer globalisierten Welt (2004).

Aufgabe:

Versucht die Zusammenhänge zwischen der Wasserproblematik und Globalisierung aufzulisten. Lest dafür den Text und beachtet die fett gedruckten Stellen.

Recherchiert zum Thema Wassersituation in der Welt auf den Internetseiten www.menschen-recht-wasser.de und www.brot-fuer-die-welt.de. Vergleicht die Ergebnisse eurer Recherche im Internet mit den Aussagen des Textes.

Diskutiert die These „Wasser ist ein Menschenrecht“.