

Die Implementierung bankwirtschaftlicher Instrumente: zur Formatierung des Automarktes in Polen

Kalthoff, Herbert

Veröffentlichungsversion / Published Version

Arbeitspapier / working paper

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

SSG Sozialwissenschaften, USB Köln

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kalthoff, H. (2001). *Die Implementierung bankwirtschaftlicher Instrumente: zur Formatierung des Automarktes in Polen*. (F.I.T. Discussion Papers, 1/01). Frankfurt an der Oder: Europa-Universität Viadrina, Frankfurter Institut für Transformationsstudien. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-422188>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Herbert Kalthoff

Die Implementierung Bank-
wirtschaftlicher Instrumente:
Zur Formatierung des
Automarktes in Polen

No. 1/01

**Frankfurter Institut für
Transformationsstudien**

**Frankfurt Institute for
Transformation Studies**

**Europa-Universität Viadrina
Postfach 1786
D - 15207 Frankfurt (Oder)**

Herbert KALTHOFF

**Die Implementierung bankwirtschaftlicher Instrumente:
Zur Formatierung des Automarktes in Polen**

Dr. Herbert Kalthoff ist Soziologe und wissenschaftlicher Mitarbeiter am Frankfurter Institut für Transformationsstudien (FIT) an der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder). Das FIT wird von der Deutschen Forschungsgemeinschaft als Innovationskolleg unterstützt.

Die Implementierung bankwirtschaftlicher Instrumente: Zur Formatierung des Automarktes in Polen

„Als ich meinen alten Kollegen erzählte,
dass ich nach Warschau gehen werde,
da lachten sie und fragten,
ob denn mein Auto nicht schon längst
dort drüben sei.“

Westdeutscher Banker (Warschau, Juni 2000)

1. Staatliche Registratur und doppelte Identität

Ironische Anspielungen oder Witze über einen florierenden, aber illegalen Automarkt sind in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre in Deutschland nicht selten. Sie sind eingebettet in die Erzählung, dass sich mit der Wende in Mittel- und Osteuropa und der Öffnung der Grenzen illegale Aktivitäten in die Bundesrepublik Deutschland verlagerten. Und so berichten Reisende aus Moskau oder Warschau, dass man dort große westliche Automarken bewundern kann, während in Sofia eher ausrangierte Modelle die Luft verpesten. Dass dieses Geschäft so florieren kann (oder konnte), liegt (oder lag) nicht allein an durchlässigen Grenzen, an fehlenden Kontrollen oder gut organisierten Deals, sondern auch und vor allem an einer anderen Form der rechtlichen Kodifizierung des Autobesitzes in den mittel- und osteuropäischen Staaten. Das heißt: Das illegale Geschäft mit der Ware Auto setzte (bzw. setzt) nicht allein ein ausgedehntes Organisationsnetz voraus, sondern eine rechtliche Situation der amtlichen Registrierung, die ein relativ problemloses rechtlich Machen illegal erworbener Güter ermöglichte (bzw. ermöglicht); hierbei ist nicht etwa an korrupte Funktionäre öffentlicher Administrationen in West- oder Osteuropa zu denken, sondern an die rechtliche Konstruktion der Automobil-Registratur.

Ganz allgemein gesehen leisten administrative Registraturen insbesondere eines: Sie kennzeichnen Personen und Dinge/Artefakte (bewegliche und unbewegliche) durch ein amtliches Dokument (wie Personalausweise und Reisepässe, Grundbuch- und Katasterauszüge); sie übertragen Dinge und Personen in amtliche Registraturlisten (etwa Melderegister), die es erlauben, sie wieder aufzufinden (bspw. durch Hausnummern), zuzuordnen (etwa durch Ausweisdokumente) oder zu veräußern (etwa durch den Grundbuchauszug).¹ Dieses System amtlicher Registratur lässt sich als eine Fixierung durch Kennzeichnung beschreiben (vgl. Simmel 1992/1908); seine Praxis ist soziologisch gesehen aus folgenden Gründen interessant: Die amtlichen Kennzeichnungs-

¹ Die Praxis der amtlichen Registratur ist in den europäischen und angloamerikanischen Staaten keineswegs einheitlich; zu den unterschiedlichen Traditionen der amtlichen Registratur vgl. Metzler (1996). Die Frage, was ein „Ding“ und seine Elemente sind, wird hier eingeklammert; vgl. aber Heidegger (1952:10ff.) für eine phänomenologische Perspektive.

systeme erzeugen durch ihre Inventarisierungspraxis eine *zweite Existenz* von Dingen und Personen, das heißt, dass diese immer zweimal existieren. In Anlehnung an Kantorowicz Analyse der „zwei Körper des Königs“ (Kantorowicz 1990/1957) kann hier von den zwei Körpern der Menschen und der Dinge gesprochen werden: die materiellen Körper in ihrem konkreten Sein einerseits, die papierförmigen Körper des amtlichen Seins andererseits. Die Erfindung des amtlichen Seins erzeugt eine Art sozialer Doppelexistenz von Menschen und Dingen: Sie schafft sowohl die Bedingungen für Gewissheit als auch die Möglichkeit administrativer Herrschaft und Kontrolle, denn ein Mensch ohne Pass kann nicht reisen, ein Auto ohne Kraftfahrzeugschein nicht verkauft und ein Grundstück ohne Grundbuchauszug nicht bebaut werden.² Mit der Trennung von Personen/Objekten und ‚ihren Papieren‘ können funktionale Einschränkungen durchgesetzt werden. Die amtlichen Kennzeichnungssysteme konstituieren auf diese Weise eine Praxis der räumlichen Verortung, Benennung und Vermessung, denn Dinge erhalten etwa Eigennamen oder Kennzeichen (etwa durch „Hausnummern“). Sie konstituieren aber auch eine Praxis, die nicht nur Menschen, sondern auch Dinge wie eigenständige Subjekte betrachtet, die über eine Identität – und damit über eine Geschichte – verfügen, die sich auch belegen und ausweisen *lässt*.

Im Folgenden möchte ich am Beispiel des Automarktes in Polen die Rekonfiguration der am Autogeschäft beteiligten Akteure durch die Einführung eines amtlichen Dokumentes, und zwar des Kraftfahrzeugbriefes (i.W. Kfz–Brief), durch den ein Automobil erst seine zweite Identität erhält, beschreiben. Als analytischer Rahmen dient mir der theoretische Vorschlag Thévenots, die Kodierung und Normierung des sozialen Lebens durch die Erfindung und Einführung von „Formen“ als eine „Investition in die Form“ zu begreifen (Thévenot 1985; 1997), eine Form, die in diesem Fall als eine „*staatliche Form*“ (Thévenot 1985: 26; Herv. im Orig.) auftritt. Der Begriff der ‚Investition in die Form‘ kennzeichnet im Kontext des Actor–Network–Ansatzes „die Arbeit, die durch einen Akteur–Übersetzer geleistet wird, um die zahlreichen und schwierig zu beeinflussenden Entitäten durch ein Ensemble von weniger zahlreichen, homogeneren und leichter zu steuernden und zu kontrollierenden Vermittlern zu substituieren (Delegierte, Repräsentanten, Aufzeichnungen, Statistiken, etc.). Aber damit eine Investition in die Form ihr Ziel auch erreicht, reicht es nicht aus, dass sie Komplexität reduziert, indem sie sie simplifiziert; es ist *auch* erforderlich, dass die Vereinfachung und die Transformation, die die Investition in die Form durchführt, Vermittler hervorbringt, die eine einigermaßen getreue Repräsentation der Ausgangsentitäten konstituieren, um eine Rückübersetzung vom Übersetzer zu den übersetzten Entitäten zu ermöglichen“ (Callon/Law 1989: 16; eigene Übersetzung; Herv. im Orig.).

Grundlage der Investition in eine Form ist die Kreierung einer Regel, der die Teilnehmer, für die diese Regel gilt, folgen sollen.³ Hieran sind eine Reihe von Operationen

² Zum sozialen Gebrauch des Reisepasses als „Identifizierungsvorrichtung“ in Administrationen beispielhaft Scheffer (1997).

³ Die Diskussion über das Regel–Folgen wird in der handlungs– oder praxistheoretisch orientierten Soziologie insbesondere mit Bezug auf die späte Sprachphilosophie Wittgensteins (bspw. Schatzki 1996) und die

gebunden, durch welche die besonderen Kennzeichen von Menschen oder Dingen standardisiert, Kriterien für Klassifizierungen entwickelt und rechtliche, administrative und technische Codes etabliert werden.⁴ Die Geschichte der Rekonfiguration des polnischen Automarktes beginnt mit der Novelle der polnischen Straßenverkehrsordnung, d.h. der rechtlichen Einführung des Kfz-Briefes, mit dem der polnische Gesetzgeber dem deutschen Automobil-Registrierungssystem folgt: Zu dem schon obligatorischen Fahrzeugschein, der die Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr dokumentiert, kommt nun der Kfz-Brief hinzu, der die Geschichte des konkreten Automobils aufzeichnet.⁵ Diese Ausgangslage und ihr institutioneller Kontext werden im zweiten Abschnitt beschrieben. Die Trennung von konkretem Automobil und Kfz-Brief, die das Auto an zwei geografischen Orten zugleich sein lässt, ist der Ausgangspunkt der Rekonfiguration der Akteure auf dem Automarkt. Waren es zuvor direkte Beziehungen zwischen einem Generalimporteur und seinen Händlern, so wird mit der Einführung des Kfz-Briefes zum ersten Mal in der Geschichte des polnischen Automarktes eine internationale Geschäftsbank zwischengeschaltet, die über Inkassoverfahren den Verkauf der Autos und somit die Geschäftsbeziehung zwischen Generalimporteur und seinen Händlern regelt. Dies ist möglich, weil die Bank die Kfz-Briefe als ein Artefakt betrachtet, welches das Risiko reduziert, die Akteure könnten sich nicht an die Regeln des Geschäftes halten, und – hiermit verknüpft – als eine Sicherheit, obwohl der Kfz-Brief in seiner papiernen Form kaum über einen inneren Wert verfügt, sondern ‚lediglich‘ Verfügungsrecht darstellt. Oder anders formuliert: Der Kfz-Brief ist Wertsymbol, aber kein Wertgegenstand.⁶ Dies wird im Abschnitt ‚Die Umwandlung der Finanzierungsform‘ beschrieben. Der vierte Abschnitt (‚Die Rekonfiguration und ihre Effekte‘) fasst die soziale Logik dieses neuen Verfahrens systematisch zusammen und resümiert den Effekt dieser veränderten Risikoallokation.

Das Beispiel des Automarktes in Polen ist insofern ein geeignetes Beispiel, da anhand dieses Prozesses gezeigt werden kann, dass die amtliche Registrierungspraxis sich nicht auf die Eintragung in eine Liste und eine räumliche oder mobile Kennzeichnung beschränkt, sondern amtliche Dokumente kreiert, die das Ding (etwa ein Auto) überhaupt erst gebrauchsfähig machen. Qua Definition ist der Kfz-Brief das Dokument schlechthin, das über die Geschichte eines individuellen Automobils Auskunft gibt, und durch das der Eigentümer (oder Besitzer) das Auto als seinen Besitz ausweisen kann. Das Beispiel des polnischen Automarktes erlaubt ferner, die Einführung neuer Bankinstrumente in transformativen Kontexten und – hiermit verbunden – die ‚Modernisie-

Mikrosoziologie Goffmans (1974) geführt. Zur Verknüpfung von Wittgensteinscher Regeldiskussion und ethnografisch-soziologischer Forschung bspw. Kalthoff / Kelle (2000).

⁴ Klassisches Beispiel für die staatliche Investition in Formen ist die Produktion verschiedenster Schultitel, die es erlauben, individuelle Unterschiede durch Schuläquivalente zu substituieren (vgl. Thevenot 1985: 25ff; Bourdieu et al. 1973).

⁵ Die Diskussion in den Wirtschaftswissenschaften um die Effekte von ‚legal transplants‘ wird hier nicht weiter verfolgt; zum Ansatz der constitutional economics siehe Voigt (1999).

⁶ Hier im Anschluss an die Diskussion über den inneren Wert des Geldes (vgl. Smelt 1980, Deutschmann 2000).

„ung“ des bankwirtschaftlichen Wissens, die sich an westliche Modelle anlehnt, zu beobachten (vgl. Rottenburg 1995).

2. Die rechtlich-administrative Ausgangslage

In der Geschichte der polnischen Straßenverkehrsordnung war der Kfz-Brief bisher unbekannt; bislang meldeten Autobesitzer ihre Autos an und bekamen hierfür den Fahrzeugschein ausgehändigt. Der polnische Fahrzeugschein („Dowód rejestracyjny pojazdu“; siehe Abbildung 1, Seite 5) weist nach, dass das Auto von einer staatlichen Administration (i.d.R. eine untergeordnete Gebietskörperschaft) zum Straßenverkehr zugelassen wurde. Der Fahrzeugschein enthält Identifikationsinformationen (u.a. Autokennzeichen, Motornummer, Farbkode), einige technische Parameter (u.a. Gewicht, Motortyp), die Anschrift der Fahrzeughalterin und das jeweilige Datum der Registrierungen.

Im Juni 1999 erließ das polnische „Ministerium für Transport und Seewirtschaft“ drei Verordnungen, welche die Distribution, Lagerung, Ausgabe und Gebühren von Kfz-Briefen regeln;⁷ zur gleichen Zeit verabschiedete der polnische Gesetzgeber eine Novelle der Straßenverkehrsordnung,⁸ die den Kfz-Brief („Karta pojazdu“) für Neuzulassungen obligatorisch macht. Mit diesen Verordnungen und Gesetzen, mit denen sich der polnische Gesetzgeber am deutschen Modell der Automobil-Kennzeichnung orientiert, ist nunmehr für jedes neue Auto, das durch die polnische Automobilindustrie⁹ oder durch Importeure in Polen veräußert wird, ein Kfz-Brief auszustellen.

Im Gegensatz zum Fahrzeugschein ist der Kfz-Brief ein Dokument, das dem Auto zugeschrieben wird; es ist ein lebenszeitliches Dokument, das die soziale Biografie des Autos dokumentiert, denn für jedes Auto wird – von ersatzweise ausgestellten Kfz-Briefen einmal abgesehen – nur ein Kfz-Brief ausgestellt. Das Dokument vermerkt neben technischen Parametern und Identifikationsinformationen Angaben u.a. über Registrierungen, wechselnde Eigentümer, Stilllegungen, Umschreibungen und Umkennzeichnungen.

⁷ Verordnungen des Ministeriums für Transport und Seewirtschaft (Juni 1999) zur Regelung der Kfz-Briefe [Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie dokumentów stanowiących podstawę wpisu danych do karty pojazdu oraz czynności jednostek zajmujących się dystrybucją, przechowywaniem i wydawaniem kart pojazdów (Dz. U. z dnia 1 lipca 1999 r.); Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie warunków i trybu wydawania kart pojazdów, wzoru karty pojazdu i jej opisu (Dz. U. z dnia 1 lipca 1999 r.); Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie karty pojazdu (Dz. U. z dnia 1 lipca 1999 r.)].

⁸ Novelle der Straßenverkehrsordnung („Gesetz über den Straßenverkehr“, 20. Juni 1999) [Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r.; Prawo o ruchu drogowym. (Dz. U. z dnia 19 sierpnia 1997 r.)].

⁹ Die Entwicklung der polnischen Automobilindustrie wird hier nicht weiter thematisiert; für einen Überblick aus einer ökonomischen Perspektive vgl. Richet/Bourassa (2000).

Abbildung 1: Der polnische Fahrzeugschein („Dowód rejestracyjny pojazdu“)

| DOWÓD REJESTRACYJNY POJAZDU | | |
|------------------------------------|----------------------------|---------------|
| Numer rejestracyjny WC07308 | | |
| FIAT | UNO | OSOBY |
| marka | typ, model | rodzaj |
| - | - | 08 |
| rodzaj nadwozia | przeznaczenie | biuro odw. |
| ZFA1480004807089 | 156A22467165138 | |
| nr podw. - nadw. | nr silnika | |
| 0.75t | - | 5 |
| masa własna | dop. ładownosc | liczba miejsc |
| 999 | BENZYNA BEZOŁOWIOWA | |
| pojemność silnika | rodzaj paliwa | |
| Właściciel | [REDACTED] | |
| adres | WROCŁAW | |
| | (kod t.01 WROCŁAW) | |
| adres | ZAD MIEJSKI | |
| adres | WROCŁAW | |
| adres | WYDZIAŁ KOMUNIKACJI | |
| adres | (2) | |
| adres | Seria I. Nr 0558627 | |

Autonakcje arazkowe:

Pojazd zaopatrzony w katalizator.

Wszelkie zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, jego zbycie, strata lub skasowanie - właściciel zobowiązany jest zgłosić - na podstawie art. 61 ust. 2 ustawy z dnia 14.07.1983 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 1992 r. Nr 11, poz. 81 i Nr 26, poz. 114) - w ciągu 30 dni od dnia, który wydał dowód.

3. Die Umwandlung der Finanzierungsform

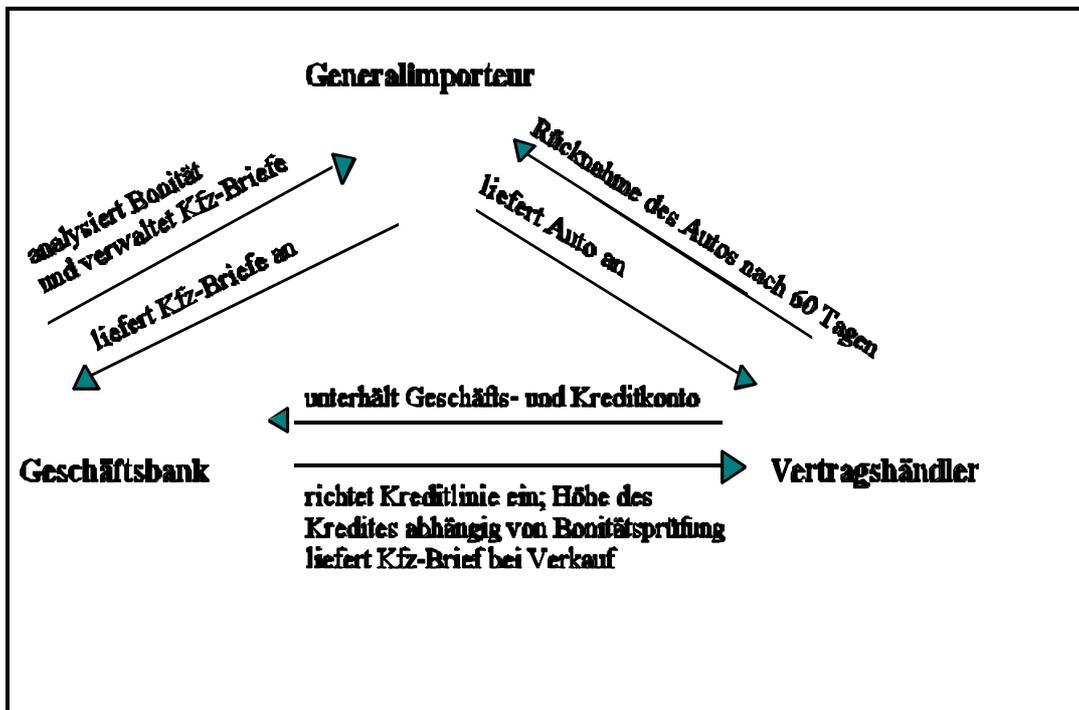
Die folgende Darstellung des bankwirtschaftlichen Verfahrens orientiert sich an den beteiligten Akteuren, also an dem Generalimporteure einer Automarke, seinen Händlern und der internationalen Geschäftsbank.

Der Generalimporteure einer großen europäischen Automarke bietet über ein Netz von 57 Vertragshändlern diese Automarke auf dem polnischen Automarkt an. Um sein Geschäft zwischenfinanzieren zu können, verfügte der Generalimporteure bislang bei vier verschiedenen Banken über Kreditlinien in Höhe von ca. 80 Millionen DM; davon waren 40 Millionen DM als Garantie für den Autohersteller vorgesehen und 40 Millionen DM für die Zwischenfinanzierung der Händler. Wenn die Händler nach einer gewissen Zeit die Rechnung für die gelieferten Autos nicht zahlten, da das Auto noch nicht verkauft worden war, dann wurde dieser Betrag über einen Kredit finanziert, den der Importeure dem Händler zur Verfügung stellte. Der Importeure zog also eine Tranche, um seine eigene Rechnung zu begleichen, und stellte diesen Kredit nebst Zinsen seinen Händlern in Rechnung. Gleichzeitig hatten die Händler dem Generalimporteure Besicherungen (etwa Bankgarantien oder Blankowechsel) zu stellen, mit denen sich dieser finanziell absicherte. Der Importeure lieferte den Händlern dann diejenige Stückzahl Automobile, die dem Wert der halben Besicherungssumme entsprach.

Mit der Gesetzesnovelle wird die Ausstellung und Verwaltung der Kfz-Briefe für Importeure und Händler verpflichtend; dies bedeutet für den Generalunternehmer einen erheblichen administrativen Aufwand, bietet aber – durch die Verdoppelung der Identitäten s.o. – auch die Option des *outsourcing*: Die Abwicklung des Geschäftes (Verwaltung der Kfz-Briefe, Finanzierungsinstrumente) wird durch einen dritten Akteur, der zwischen Generalunternehmer und Vertragshändler platziert wird, vorgenommen.

Bei diesem dritten Akteur handelt es sich um westliche Banken, die das notwendige Wissen implementieren können: entweder um die Bank des Autokonzerns oder um eine internationale Geschäftsbank. Das Geschäft soll auf folgende Weise abgewickelt werden:

Abbildung 2: Schematische Darstellung der Geschäftsbeziehungen



Der **Generalimporteur** liefert eine vereinbarte Stückzahl von Automobilen an die Vertragshändler und stellt ihnen die Autos in Rechnung; zugleich schickt er die Kfz-Briefe für genau diese an die Händler gelieferten Automobile an die Bank. Der Generalimporteur räumt seinen Händlern zur Begleichung der Rechnung eine Frist von insgesamt 60 Tagen ein. Kann der Händler die gelieferten Autos in diesem Zeitraum nicht verkaufen, gehen sie an den Generalimporteur zurück. Das heißt: Er garantiert gegenüber der Bank die Rücknahme der Autos nach einem Zeitraum von 60 Tagen. Diese Rücknahmegarantie hat die Bank dem Generalimporteur erst nach zähen Verhandlungen abringen können: Der Importeur bestreitet zunächst die Notwendigkeit mit dem Hinweis auf die Autokonzern-Bank, die keine Garantie verlangt. Die Geschäftsbank hält dagegen, dass man eine normale Universalbank sei, die weder über konzerninterne Verbindungen verfüge noch sogenannte „enduser-Finanzierungen“, das heißt Ratenkredite für den Kauf eines Automobils anbieten könne.

Jeder **Händler** bezieht seinerseits also eine gewisse Anzahl von Automobilen vom Generalimporteur, deren Kfz-Briefe – wie dargestellt – an die Bank geschickt werden, die die Kfz-Briefe verwaltet. Mit der Lieferung der Automobile durch den Generalimporteur gehen diese in den Besitz des Händlers über. Der Händler begleicht die in Rechnung gestellten Autos entweder nach ihrem Verkauf von seinem Guthaben oder

durch die Ziehung des Bankkredites, den ihm die Geschäftsbank einräumt. Für die Abwicklung seiner Geschäfte unterhält der Händler bei dieser Bank zwei separate Konten: ein laufendes Kontokorrentkonto, über das seine Tagesgeschäfte abgewickelt werden, und ein Kreditkonto, für welches das Limit der vereinbarten Kreditlinie gilt. Tritt die Rücknahmegarantie des Generalimporteurs nach 60 Tagen in Kraft, verpflichtet sich der Händler, die entsprechenden Autos innerhalb von zwei Tagen an den Generalimporteur zurückzugeben. Die vertragliche Klausel sieht vor, dass die Autos über die Bank an den Importeur zurückgehen, die Bank also in den Besitz von Auto und Kfz-Brief kommt; de facto werden die Autos direkt an den Importeur geliefert.

Die **internationale Geschäftsbank** ihrerseits hat ein Programm entwickelt – und zwar das sogenannte „Global Trade Management-Programm“ („GTM-Programm“) –, mit dem sie die Zwischenfinanzierung, die Zahlungsabwicklung und die Verwaltung der Kfz-Briefe organisiert. In ihr GTM-Programm nimmt die Bank von den 57 Händlern, die das Filialnetz des Generalimporteurs formen,¹⁰ in einer ersten Stufe zehn Händler auf, in einer zweiten Stufe folgen wiederum zehn Händler, in einer dritten Stufe noch einmal fünf Händler, so dass zu Beginn des dritten Jahres 25 Händler (also gut 44%) in das Programm integriert sind. Die Auswahl der ersten zehn Händler erfolgt nach Rentabilitäts Gesichtspunkten: Die Händler sollen positive Zahlen schreiben und – um die Verwaltungskosten möglichst gering zu halten – im Großraum Warschau lokalisiert sein; eine detaillierte Analyse der Bilanzen erfolgt durch die Analysten der Abteilung Risikomanagement.

Im Rahmen ihres GTM-Programms schließt die Bank sowohl mit dem Generalimporteur als auch mit den einzelnen Händlern Verträge ab. Der Vertrag zwischen der Bank und dem Generalimporteur regelt u.a. die Rücknahmegarantie, die Verwaltung der Kfz-Briefe durch die Bank und die Zahlungsabwicklung. Der Vertrag, den die Bank mit den einzelnen Händlern abschließt, regelt u.a. die Kontoverbindung der Händler sowie die Kreditlinie¹¹ und die Höhe des Kredites; der Vertrag enthält darüber hinaus verschiedene Klauseln: Sie ermächtigen etwa die Bank, nach 21 Tagen eine „Tranche“ des Kredites in Höhe des Geldwertes des konkreten Automobils zu ziehen und auf das Konto des Generalimporteurs umzubuchen, und zwar unabhängig davon, ob der Händler einen Zahlungsauftrag erteilt hat oder nicht (siehe Abbildung 3, S. 8).

¹⁰ Zu den ökonomischen Repräsentationsweisen geografischer Räume vgl. Kalthoff (2000a).

¹¹ Bei der Kreditlinie handelt es sich um einen sogenannten „revolvierenden Kredit“, d.h. einen Kredit, der immer wieder gezogen werden kann.

Abbildung 3: Bankwirtschaftliches Regelwerk

| |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Voraussetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> C Vertrag mit dem <Generalimporteur> C Vertrag mit den Händlern, der auch eine Klausel enthält, die die Bank nach spätestens 21 Tagen zur Zahlung ermächtigt und zwar dann, wenn zuvor kein Auftrag zur Zahlung eingereicht worden ist. C Kreditlinien für Händler C Kontoverbindung mit Händlern <p>Definition der Arbeitsabläufe</p> <ul style="list-style-type: none"> C Übermittlung der Daten / Briefe durch Generalimporteur C Fax an Händler inklusive Inkassodaten C Auftrag seitens Händler an Trade Finance zur Zahlung zu Lasten Konto bei der Bank (aus Guthaben) <ul style="list-style-type: none"> < Gutschrift für Generalimporteur < Aushändigung der Briefe < Erfassung der Zahlungsdaten < gegebenenfalls Skontoverwaltung C Falls Auftrag zur Zahlung seitens des Händlers am Fälligkeitstag nicht vorliegt (<u>Zahlung aus Guthaben</u>) <ul style="list-style-type: none"> < Belastung des Händlers < Gutschrift an <Generalimporteur> < Aushändigung der Briefe < Erfassung der Zahlungsdaten C Falls Auftrag zur Zahlung seitens des Händlers am Fälligkeitstag nicht vorliegt (<u>Zahlung zu Lasten Kreditlinie</u>) <ul style="list-style-type: none"> < Belastung des Händlers < Gutschrift an <Generalimporteur> < Erfassung der Zahlungsdaten < <i>Einbehalt des Briefes als Sicherheit</i> < <i>Erfassung des Briefes in separater Datei</i> ÿ <i>Aushändigung des Briefes erst nach Ablösung des Kredites</i> ÿ <i>Erfassung der Aushändigungsdaten</i> <p>(Quelle: „Neu definierte Abläufe Kfz-Brief-Management“, anonymisiert; Herv. im Original)</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Die ersten zehn Händler werden, so die Prognose, ca. 4.400 Autos pro Jahr verkaufen;¹² für die finanzielle Abwicklung des Geschäftes stellt die Bank den zehn Händlern insgesamt 20 Millionen Zloty (oder ca. 10 Millionen DM) als revolving Kredit bereit. Die Höhe des Kredites entspricht einem Sechstel des Jahresumsatzes, den ein Händler erzielt. Wenn nach 21 Tagen eine Zahlung an den Generalimporteur fällig wird, das Kontokorrentkonto des Kunden aber kein Guthaben aufweist, da das entsprechende

¹² Die Prognose beruht auf den bisherigen Verkaufszahlen: In den zurückliegenden Jahren verkauften die zehn ausgesuchten Autohändler zusammen durchschnittlich 4000 Autos/Jahr.

Auto noch nicht veräußert werden konnte, erfolgt die Ziehung des Kredits vom Kreditkonto. Das heißt, dass der entsprechende Betrag (durchschnittlich ca. 50.000 Zloty) vom Kreditkonto des Händlers auf das Konto des Generalimporteurs, der bei der gleichen Bank sein Konto unterhält, unter Angabe der Nummer des zum gelieferten Auto gehörenden Kfz-Briefes umgebucht wird. Geht ein nicht verkauftes Auto nach 60 Tagen an den Importeur zurück, bucht die Bank den entsprechenden Betrag vom Konto des Generalimporteurs auf das Kreditkonto des Händlers zurück. Aus der Sicht der Bank stehen sowohl der Kfz-Brief als auch die Buchungen für das entsprechende Auto und für die konkreten ökonomischen Aktivitäten, die mit einem konkreten Auto verknüpft sind. Dies bedeutet, dass die Bank aus ihrer Sicht über einen doppelten internen Referenten verfügt, der auf eine identifizierbare externe Realität – das konkrete Automobil – verweist.

Die Tochtergesellschaft der internationalen Geschäftsbank hat dieses Verfahren, das für die Akteure des Automobilmarktes und für die zuständigen Mitarbeiter vollständig neu ist, mit Unterstützung des Konzerns eingeführt und aufgebaut. Durch das so genannte GTM-Projekt der internationalen Geschäftsbank kann der Generalimporteur nach Einschätzung der Bank ca. 540.000 Zloty (ca. 270.000 DM) sparen; die Bank erzielt nach ihrer „konservativen Schätzung“ (Firmenkundenbetreuerin) einen Ertrag in Höhe von 851.000 DM; dies entspricht einem Return on Equity (RoE) von 75,36% (siehe Tabelle 1, S. 10).¹³

Der Verdienst der Bank ergibt sich aus der Bearbeitungsgebühr in Höhe von zwei Prozent, die der Händler sofort nach Vertragsabschluss zu zahlen hat, sowie aus der Kreditmarge in Höhe von drei Prozent. Die Bank schätzt, dass sie 10 Millionen DM durchschnittlich für die Händler an Krediten bereitstellt; für den Generalimporteur wird die Kreditlinie von 10 Millionen DM auf 5 Millionen DM reduziert.

Weitere Einkünfte der Bank resultieren aus der Inrechnungstellung des Verwaltungsaufwandes in Höhe von 30 Zloty (ca. 15 DM) pro Kfz-Brief. Diese Verwaltungsgebühr war zunächst mit 80 Zloty pro Kfz-Brief angesetzt, dann aber in den Verhandlungen mit dem Generalimporteur zur Disposition gestellt und nach einer internen Rücksprache mit der GTM-Gruppe um 50 Zloty reduziert worden. Sowohl der Verwaltungsaufwand als auch die Provision wurden vom Generalimporteur mit Hinweis auf die Autokonzern-Bank, die diese Gebühr und Provision nicht erhebe, in Frage gestellt. In ihrer Argumentation zielte die internationale Geschäftsbank darauf ab, dem Importeur das outsourcing schmackhaft zu machen: „Wir werden wirklich alles übernehmen“ (Firmenkundenbetreuerin). Diese Verhandlungen über die Rücknahmegarantie und die Bearbeitungsgebühr zogen sich über drei Wochen hin, was innerhalb der Bank als

¹³ Der „Return on Equity“ (RoE; Eigenkapitalrentabilität) errechnet sich aus der Formel (Grundvariante) Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag dividiert durch Eigenkapital; eine andere Formel lautet RoE (Ergebnis nach DVFA/SG) = Ergebnis nach DVFA/SG dividiert durch Eigenkapital (vgl. Baetge 1998: 432ff). Return on Equity gibt an, „wie effizient das Unternehmen aus Sicht der Unternehmenseigner gearbeitet hat“ (Baetge 1998: 432). In diesem Fall ist der RoE-Satz sehr hoch, denn in der Regel streben Banken einen RoE-Satz von 25% an. Anzumerken ist hier, dass die RoE-Berechnung mehrmals, zum Teil mit aktualisierten Zahlen, durchgeführt wird und auch zu anderen Ergebnissen führt.

relativ lange angesehen wird, da in der Regel die Verhandlungen nach einer Woche abgeschlossen oder unterbrochen werden.

Tabelle 1: Ermittlung der Eigenkapitalrentabilität („Return on Equity“)

| Kundenverbindung | RR | SRK-Satz | | | |
|--------------------------------------------|-------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------------------------|
| <Name> Generalimporteur | B | 0,25% | Bilanzaktiva (bei Aval/ Margenlinie: durchschn. IA) in DM | Risikoaktiva RWA in DM | Ertrag Vol. *Marge (vor Risiko) in DM |
| Produkt | Marge | Zusage in DM | | | |
| Bar kfr. | 1.00% | 10,000,000 | 8,000,000 | 8,000,000 | 80 |
| Absatzfin. | 3.00% | 15,000,000 | 10,000,000 | 10,000,000 | 300 |
| Prov. 2,5% flat GTM | | | | | 225 |
| ... | | | | | |
| ./. Standardrisikokosten (SRK) | | | | | 45 |
| + Verzinsung des gebundenen EK's (4,6%) | | | | | 49,68 |
| Ergebnis aus der Kundenverbindung nach SRK | | | | | 725,551 |
| RoE aus Kundenverbindung | | | | | 74,35% |

(Quelle: interne Berechnung; Bank A; anonymisiert)

Dieses für eine Bank einträgliche Geschäft ist intern nicht unstrittig. **Risikoanalysten** der Abteilung „Credit Unit“ kritisieren etwa, dass es sich bei den Vertragshändlern des Generalimporteurs, mit denen die Bank schließlich die Verträge abschließen und Geschäfte tätigen wird, aufgrund des niedrigen Umsatzes nicht um Zielkunden der Bank handelt, und dass diese Kunden über keine Jahresabschlüsse verfügen, die von Wirtschaftsprüfern attestiert worden sind. Die Firmenkundenbetreuerin setzt dagegen, dass es zwar richtig sei, dass man nun mit kleinen Händlern in Geschäftsbeziehungen treten werde, dass aber der Generalunternehmer das Risiko übernehmen wird. Gegenüber den Risikoanalysten, die die Jahresabschlüsse der Händler detaillierter überprüfen, argumentierte das Corporate Banking aus risikoanalytischen Gesichtspunkten nur in Bezug auf den Generalunternehmer. Erstens sei der Generalimporteur von der Geschäftsbank mit „B“ gerastert worden, daher könne man mit diesem Risiko „gut leben“, und zweitens erziele diese rein polnische Adresse einen sehr guten Umsatz. Als Beispiel führt die Firmenkundenbetreuerin die ersten drei Monate des Jahres 2000 an, in denen der Generalimporteur einen Nettogewinn von gut elf Millionen Złoty erzielt hat. Machen die Analysten das Risiko im Bereich der Autohändler geltend, so argumentiert das Corporate Banking mit der Rentabilität des Generalimporteurs und einem boomenden Automarkt.

Während die Gespräche trotz dieser starken Argumente mit den Risikoanalysten nicht so recht vorangehen wollen, bereitet sich die administrative Seite – die GTM-Gruppe

– technisch auf das Projekt vor, denn bevor das Geschäft in Gang gesetzt werden kann, müssen viele Dinge installiert sein: zum Beispiel müssen Software implementiert und Konten eingerichtet sowie Mitarbeiter geschult werden. Mit Unterstützung des Konzerns, der diese Finanzierungsform in anderen westlichen Ländern als Bankprodukt anbietet, wird ein Rechnerprogramm eingerichtet, mit dem die Bank ihre Dienstleistung standardisieren und auch anderen Firmen der Autobranche anbieten kann. Nach weiteren Gesprächen zwischen Firmenkundenbetreuerin und Risikoanalysten, an denen auch die Leiter der Abteilungen beteiligt werden, wird noch einmal auf die Risikoabdeckung durch den Generalimporteur und auf seine ‚guten Zahlen‘ hingewiesen. Man einigt sich schließlich darauf, das Geschäft nunmehr gemeinsam in der Konzernzentrale genehmigen zu lassen.¹⁴

4. Die Rekonfiguration und ihre Effekte

Der Schlüssel für die Ausdehnung des Netzwerkes von einer zweistufigen Konstellation in eine dreistufige Ordnung mit gegenseitigen Verpflichtungen ist die Einführung des Kfz–Briefes durch das polnische Parlament. Sie erlaubt es, die Verfügung aufzutrennen, die in der ökonomischen Theorie mit dem Eigentum an einem Gut verknüpft ist.¹⁵ Das *kleine Dokument* hindert den Händler daran, seine Autos an der finanzierenden Geschäftsbank vorbei zu veräußern. Obwohl die Eigentumsverhältnisse eindeutig erscheinen, denn Eigentümer ist der Händler, sind sie doch zugleich vermischt: Der Händler besitzt die gelieferten Autos, kann sie aber doch nur mit Einbeziehung der Bank veräußern, denn er verfügt nicht über die Kfz–Briefe. Das heißt: Aus Sicht der Händler zwingt die Nicht–Verfügbarkeit des Kfz–Briefes zur Kooperation mit der Bank; aus Sicht der Geschäftsbank offeriert das Dokument eine externe Kontrolle und hiermit eine Beobachtung der geschäftlichen Aktivitäten über die Kundenkonten.¹⁶ Der Kfz–Brief fungiert als interner Referent, der auf ein extern gegebenes, materiell seiendes Ding verweist und auf diese Art eine Kontrolle auf Distanz erlaubt. Im Gegensatz zu unternehmerischen Zahlen, von denen Banker oft vermuten, dass sie *fact and fiction*

¹⁴ Die Durchsetzung des Geschäftes in der Konzernzentrale erweist sich entgegen den Annahmen der lokalen Mitarbeiter als überaus schwierig. E-Mail-Kommunikationen und Telefonkonferenzen reichen nicht aus, um zu einer gemeinsamen Einschätzung des Geschäftes zu kommen. Es ist notwendig, dass Mitarbeiter in die Zentrale fahren, um das Geschäft zu begründen und zu erläutern, bevor es dann schließlich mit Zusatzaufgaben genehmigt wird. Von der Konzernzentrale sind Mitarbeiter der Bereiche „Länder“ und „Branchen“ beteiligt. Widerstand kommt insbesondere vom Bereich „Branchen“, der die Finanzierung von Autohändlern (in anderen Ländern sind dies nicht selten Investitionsfinanzierungen) ablehnt. Auf diesen komplexen Aushandlungsprozess, der sich über gut vier Wochen hinzieht, gehe ich an dieser Stelle nicht weiter ein.

¹⁵ Gerade die Untersuchungen der Politischen Ökonomie der Transformation haben die Privatisierung von staatlichen Unternehmen mit der Einführung des Instituts des Privatrechts in die post–sozialistische (Wirtschafts–) Ordnung verknüpft. Diese Idee, dass die Verfügungsgewalt mit dem Privatrecht des Eigentums verbunden ist, ist – historisch gesehen – älteren Datums. So heißt es bei Grotius (1604): „Der Freiheit des Handelns entspricht bei den Verfügungsrechten das Privateigentum“ (zitiert in Wagener 1997: 3).

¹⁶ Diese Kontrollform ist von Corporate Governance–Strukturen zu unterscheiden, die in Deutschland über Kreditverträge eher bankzentriert, in den anglo–amerikanischen Ländern über die Börse marktzentriert verfasst sind (Moerland 1995).

vermischen, besteht hier Gewissheit – das konkrete Auto steht im Autosalon des Autohauses A in Warschau –, denn es wird über den KfZ-Brief *authentifiziert*. Auf diese Weise können einander unbekannte Personen oder Artefakte miteinander verknüpft und auch gehandelt werden. Das bedeutet, dass in dieser ökonomischen Kooperation das principal-agent-Problem (hierzu: Schumann 1992) auf andere Art und Weise verhandelt wird: Der Generalimporteur seinerseits steuert seine Händler nicht mehr direkt über seine Zwischenfinanzierungen, sondern über die Abgabe eines Dokumentes an die Geschäftsbank; die Bank ihrerseits steuert und kontrolliert den Generalimporteur durch die Analyse seiner Financial Statements, die er regelmäßig vorlegt, und die Händler über die Kontenbewegungen und Verwaltung der Dokumente. Aber trotz der Differenz bleibt die Gestalt, die das principal-agent-Problem annimmt, ein „bankzentrierte(s) Modell“ (Wagener 1997: 12).¹⁷

Welcher Schluss lässt sich aus dem Gesagten ziehen? Das Gesagte legt nahe, den herkömmlichen Kreditbegriff aufzulösen, denn es geht weniger darum, dass eine Bank einem Unternehmen Geld zur Verfügung stellt, sondern dass sie eine Investition tätigt, die die Bank zum *Mitspieler* des Unternehmens macht und das Unternehmen in die Bank hineinholt (oder auch nicht).¹⁸ Selbstverständlich wird der bankwirtschaftliche Kreditprozess durch die nicht hintergehbare Unterscheidung von Unternehmen einerseits und Banken andererseits strukturiert. Diese Unterscheidung ist aber eine gesetzte Unterscheidung, die notwendig ist, um die Kreditprüfung überhaupt vornehmen zu können. In diesem Sinne ist der Kreditbegriff eine Kategorie des Feldes, die Handlungsfähigkeit herstellt (ausführlich: Kalthoff 2000b).

Das Besondere an dieser Konstellation ist nun, dass sie – so scheint es – allen Beteiligten nur Vorteile bringt: dem Generalimporteur eine erhebliche Reduzierung sowohl seiner Kosten für die Zwischenfinanzierung und als auch seiner Aufwendungen für die Verwaltung der Kfz-Briefe; den Händlern eine Kreditlinie zu besseren Bedingungen, ein höheres Kreditlimit und – hierdurch bedingt – eine höhere Stückzahl von Autos, die er einem interessierten Publikum präsentieren kann; der Bank die Implementierung eines im Westen erfolgreichen Programms, Schulung der Mitarbeiter und einen erheblichen Geschäftsertrag. An welcher Stelle wird dieses Geld generiert? Es resultiert aus der Differenz eines alten, eher kostspieligen Finanzierungsverfahrens zwischen zwei Akteuren, die direkt miteinander verbunden waren, und einem neueren Modell für ein Dreier-Netzwerk, welches auf der einen Seite weniger Kosten (d.h. Einsparungen) erzeugt und auf der anderen Seite einen erheblichen Gewinn ermöglicht. Das Überraschende an der rechtlichen Kodifizierung des Autobesitzes ist neben der

¹⁷ Vollständig sichtbar werden die Handlungen und Handlungsmotive in der principal-agent-Konstellation nur im „audit-process“ (so Michael Power 1994: 302).

¹⁸ Dieser Gedanke ist keineswegs neu, sondern von der ökonomischen Theorie vorbereitet: Hier wird dieser Effekt des Kreditprozesses als bankwirtschaftlicher Kontrollmechanismus des Unternehmens analysiert, der sich gegen andere Ansprüche (etwa der Aktionäre oder des Managements) durchzusetzen und das Unternehmen überhaupt zu steuern vermag (vgl. Stiglitz 1985). Modelliert wird dieser Aspekt in der ökonomischen Theorie insbesondere im Kontext des principal-agent-Theorems oder in Studien zur Unternehmenskontrolle (corporate governance) (vgl. Wagener 1997).

Rekonfiguration der Akteure die Einführung einer bislang unbekanntem Finanzierungsform, durch die eine andere Risikoallokation möglich wird, die ihrerseits Geld generiert.

Abschließend möchte ich auf das Eingangszitat zurückkommen: Die rechtliche Kodierung des Verkaufs neuer Automobile in Polen ermöglicht nicht nur die Implementierung eines im Westen erprobten Finanzierungsmodells, sondern führt langfristig zu einer Formatierung des polnischen Automobilmarktes; hiermit verbunden ist die Durchsetzung westlicher Standards und somit auch spezifischer Eigentumsvorstellungen. Der Kraftfahrzeugbrief – dieses „kleine »gewisse Etwas«“ (Latour 1994: 589) – macht aus der einfachen Interaktion im Kontext der Automobilbranche eine „gerahmte Interaktion“ (Latour 1994: 590). Im Sinne Latours ist dieses amtliche Dokument als ein Aktant¹⁹ dieser auf den ersten Blick unscheinbaren, aber doch gewichtigen Umwandlung des Autosektors zu verstehen, denn es bindet ein relativ überschaubares Netzwerk an Akteuren – Generalimporteur, Produzenten, Händler, Bank, Kunden – zeit-räumlich zusammen. Das Dokument ist somit Vermittler zwischen den Akteuren und zugleich Repräsentant, der auf einen externen Referenten verweist.

¹⁹ Der Begriff des Aktanten, den Latour der Semiotik entlehnt, erlaubt es, die Analyse des Sozialen auf alle beteiligten Wesen – humans and non-humans – auszudehnen (vgl. Latour 1994: 600ff).

Literatur

- Baetge, J., 1998: Bilanzanalyse. Düsseldorf: IDW-Verlag.
- Bourdieu, P. / Boltanski, L. / Saint-Martin, M. de, 1973: Les stratégies de reconversion. Les classes sociales et les systèmes d'enseignement. In: *Social Science Information* 12, 61–113.
- Callon, M. / Law, J., 1989: La proto-histoire d'un laboratoire ou le difficile mariage de la science et de l'économie. In: *Innovation et ressources locales. Cahiers du Centre d'Étude de l'Emploi* Nr. 32. Paris: PUF, 1–34.
- Deutschmann, C., 2000: Geld als „absolutes Mittel“. Zur Aktualität von Simmels Geldtheorie. In: *Berliner Journal für Soziologie* 10, 301–313.
- Goffman, E., 1974: *Das Individuum im öffentlichen Austausch*. Frankfurt/Main: Suhrkamp.
- Heidegger, M., 1952: *Holzwege*. Frankfurt/Main: Klostermann.
- Kalthoff, H., 2000a: Entscheiden unter Ungewissheit: Bankwirtschaftliche Standortuche in Mittel- und Osteuropa. In: *Zeitschrift für Soziologie* 29, 103–120.
- Kalthoff, H., 2000b: Die Herstellung von Evidenz. Firmenkredite und Risikoanalyse in Mitteleuropa. In: *Soziale Welt. Zeitschrift für sozialwissenschaftliche Forschung und Praxis* 51, 417–442.
- Kalthoff, H. / Kelle, H., 2000: Pragmatik schulischer Ordnung. Zur Bedeutung von Regeln im Schulalltag. In: *Zeitschrift für Pädagogik* 46, 691–710.
- Kantorowicz, E. H., 1990/1957: *Die zwei Körper des Königs. Eine Studie zur politischen Theologie des Mittelalters*. München: DTV.
- Latour, B., 1994: Une sociologie sans objet? Remarques sur l'interobjectivité. In: *Sociologie du Travail* 36, 587–607.
- Metzler, K. von, 1996: *Das anglo-amerikanische Grundbuchwesen. Eine rechtsvergleichende Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung Englands, Australiens und der USA*. Hamburg: Cram, de Gruyter.
- Moerland, P. W., 1995: Corporate Ownership and Control Structures. An International Comparison. In: *Review of Industrial Organization* 10, 443–464.
- Power, M., 1994: The audit society. In: Anthony G. Hopwood / Peter Miller (Hrsg.): *Accounting as a social and institutional practice*. Cambridge: Cambridge University Press, 299–316.
- Richet, X. / Bourassa, F., 2000: The Reemergence of the Automotive Industry in Eastern Europe. In: Hirschhausen, C. von / Bitzer, J. (Hrsg.): *The Globalization of Industry and Innovation in Eastern Europe. From Post-socialist Restructuring to International Competitiveness*. Cheltenham: Edward Elgar, 59–94.

- Rottenburg, R., 1995: When Organizations Travel. On Intercultural Translation. Berlin: WZB–paper FS II 95–502.
- Schatzki, T.R., 1996: Social Practices. A Wittgensteinian Approach to Human Activity and the Social. Cambridge: Cambridge University Press.
- Scheffer, T., 1997: Der administrative Blick. Über den Gebrauch des Passes in der Ausländerbehörde. In: Hirschauer, S. / Amann, K. (Hrsg.): Die Befremdung der eigenen Kultur. Zur ethnographischen Herausforderung soziologischer Empirie. Frankfurt/Main: Suhrkamp, 168–197.
- Schumann, J., 1992: Grundzüge der mikroökonomischen Theorie. Berlin u.a.: Springer.
- Simmel, G., 1992/1908: Der Raum und die räumlichen Ordnungen der Gesellschaft. In: Simmel, G.: Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Frankfurt/Main: Suhrkamp, 687–790.
- Smelt, S., 1980: Money's place in society. In: British Journal of Sociology 31, 204–223.
- Stiglitz, J. E., 1985: Credit Markets and the Control of Capital. Journal of Money, Credit, and Banking 17, 133–152.
- Thévenot, L., 1985: Les investissements de forme, in: Cahiers du Centre d'Études de l'Emploi No. 29: Conventions économiques. Paris: PUF, 21–71.
- Thévenot, L., 1997: Un gouvernement par les normes. Pratiques et politiques des formats d'information. In: Conein, B. / Thévenot, L. (Hrsg.): Cognition et information en société. Paris: Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 205–241.
- Voigt, S., 1999: Explaining Constitutional Change – A Positive Economics Approach, Cheltenham, Edward Elgar.
- Wagener, H.–J., 1997: Privateigentum und Unternehmenskontrolle in Transformationswirtschaften. In: Cassel, D. (Hrsg.): Institutionelle Probleme der Systemtransformation. Berlin: Duncker & Humblot, 165–188.

F.I.T. PUBLIKATIONEN · F.I.T. PUBLICATIONS

F.I.T. Discussion Papers

| Nr./Jahr | Autor | Titel |
|----------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1/96 | Szamuely, László | Establishment and Erosion of the Soviet Model of CPE as Reflected in Economic Science in Hungary 1945 – 1980, 61 S. |
| 2/96 | Krause, Günter | Die „Revisionismus-Debatte“ in den Wirtschaftswissenschaften der DDR, 34 S. |
| 3/96 | Winiecki, Jan | Foreign Investment in Eastern Europe: Expectations, Trends, Policies, 14 S. |
| 4/96 | Dietzenbacher, Erik / Wagener, Hans-Jürgen | Prices in Two Germanies, 23 S. |
| 5/96 | Pollack, Detlef | Sozialstruktureller Wandel, Institutionentransfer und die Langsamkeit der Individuen, 27 S. |
| 6/96 | Wagener, Hans-Jürgen | Second Thoughts? Economics and Economists under Socialism, 19 S. |
| 7/96 | Wagener, Hans-Jürgen | Transformation als historisches Phänomen, 19 S. |
| 8/96 | Joerden, Jan C. | Wird die politische Machtausübung durch das heutige Strafrecht strukturell bevorzugt?, 15 S. |
| 9/96 | Babinceva, Natal'ja | Die ökonomische Kultur des sowjetischen und post-sowjetischen Business, 20 S. |
| 1/97 | Wagener, Hans-Jürgen | Privateigentum und Unternehmenskontrolle in Transformationswirtschaften, 26 S. |
| 2/97 | Chojnicki, Zbyszko | Methodological Problems of Polish Economics in the Postwar Period, 19 S. |
| 3/97 | Buchowski, Michal | Facing Capitalism. An Example of a Rural Community in Poland, 29 S. |
| 4/97 | Eger, Thomas | Insolvenzrecht und Insolvenzrechtsreform aus ökonomischer Sicht, 24 S. |
| 5/97 | Ribhegge, Hermann | Die Osterweiterung der Europäischen Union als Herausforderung für die neuen Bundesländer im Transformationsprozeß, 27 S. |
| 6/97 | Csaba, László | Transformation in Hungary and (in) Hungarian Economics (1978-1996), 62 S. |
| 7/97 | Csaba, László | Economic Transformation: State of Art and Some Theoretical Reflection, 22 S. |

| | | |
|-------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8/97 | Lukaszewicz, Aleksander | Polish Economics and Transformation Challenges – 50 years of Experience 1945-1995, 57 S. |
| 9/97 | Csaba, László | Market and Democracy: Friends or Foes?, 11 S. |
| 10/97 | Aleksandrowicz, Dariusz | Zweckrationalität und Kulturtradition (in der polnischen Transformationsgesellschaft), 17 S. |
| 11/97 | Csaba, László | On the EU-Maturity of Central Europe: Perceived and Real Problems, 22 S. |
| 12/97 | Gesell, Rainer / Jost, Torsten | The Polish State Enterprise System – an Impediment to Transformation?, 28 S. |
| 13/97 | Mögelin, Chris | Die Rezeption des Rechtsstaats in Mittel- und Osteuropa, 27 S. |
| 14/97 | Rottenburg, Richard | Classifications: Change or Fluidisation? A Phenomenological Approach to a Liminal Dance Floor in Western Poland, 12 S. |
| 15/97 | Süß, Dirck | Privatisierung in Polen, der Tschechischen Republik und Ungarn: Das Erlösparadoxon und seine Auflösung, 47 S. |
| 16/97 | Müller, Katharina | The „New Pension Orthodoxy” and Beyond: Transforming Old Age Security in Central-Eastern Europe, 51 S. |
| 17/97 | Mihályi, Péter | Corporate governance during and after privatisation: the lessons from Hungary, 45 S. |
| 1/98 | Rosenbaum, Eckehard F. | What is a Market?, 25 S. |
| 2/98 | Valerius, Gabriele | Gleiche Chancen ungleich genutzt?, 54 S. |
| 3/98 | Aleksandrowicz, Dariusz | Kulturelle Kosten der Transformation, 17 S. |
| 4/98 | Schultz, Helga | Handicraft Co-operatives in the GDR and during the transformation process, 23 S. |
| 5/98 | Chudzik, Robert | Banks as „Agent of Change” – the Experiences with Restructuring of Bad Debts in Poland, 39 S. |
| 6/98 | Verny, Arsène | Die Auswirkungen der Europa-Abkommen auf das Wettbewerbs- und Kartellrecht der Tschechischen Republik und Slowakischen Republik, 62 S. |
| 7/98 | Jost, Torsten | Ein Vergleich zwischen dem polnischen und dem deutschen Arbeitsrecht – Teil 1: Individualarbeitsrecht, 54 S. |
| 8/98 | Gesell, Rainer/ Müller, Katharina/ Süß, Dirck | Social Security Reform and Privatisation in Poland: Parallel Projects or Integrated Agenda?, 26 S. |
| 9/98 | Verny, Arsène | Investitionen in der Tschechischen Republik einschließlich ausgewählter Fragen des Rechtsverkehrs zwischen Deutschland und Tschechien, 84 S. |
| 10/98 | Verny, Arsène | Grundzüge des slowakischen Wirtschaftsrechts, 24 S. |

| | | |
|-------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11/98 | Keren, Michael | A Theory of the Stalinist Economy, 26 S. |
| 12/98 | Aleksandrowicz, Dariusz | Institutions, Culture and the Forming of Majorities in a Transforming Society, 18 S. |
| 13/98 | Kritikos, Alexander | Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Vergabe von Kleinkrediten mit bedingter Gruppenhaftung, 22 S. |
| 14/98 | Schulders, Guy | Die Besonderheiten der asiatischen Transformationsprozesse, 71 S. |
| 1/99 | Rosenbaum, Eckehard F. | Culture, Cognitive Models and the Performance of Institutions in Transformation Countries, 30 S. |
| 2/99 | Swain, Nigel | From Kolkhoz to Holding Company: Social Capital in the History of a Hungarian Agricultural Producer Co-operative, 25 S. |
| 3/99 | Swain, Nigel | Central European Agricultural Structures in Transition, 35 S. |
| 4/99 | Mögelin, Chris | Die sozialistische Staats- und Rechtsordnung vor dem Hintergrund des westeuropäischen-atlantischen Rechtsstaatsbegriffs am Beispiel Russlands, 55 S. |
| 5/99 | Mögelin, Chris | Ursprünge rechtsstaatlichen Denkens in den mittel- und osteuropäischen Staaten am Beispiel Russlands, 19 S. |
| 6/99 | Aleksandrowicz, Dariusz | Cultural paradigms and post-communist transformation in Poland, 15 S. |
| 7/99 | Gregory, Paul R. | Transition Economies: Social Consequences of Transition, 56 S. |
| 8/99 | Thomas, Michael | Neoinstitutionalismus, economic sociology und <i>der Transformationsfall</i> , 49 S. |
| 9/99 | Fritz, Heiko/ Hoen, Herman W. | The Restrictiveness of the European Union's Trade Policy Toward Central and Eastern Europe, 24 S. |
| 10/99 | Aleksandrowicz, Dariusz | The Socialist City and its Transformation, 16 S. |
| 11/99 | Verny, Arsène | Die Insolvenzverfahrenspraxis in der Tschechischen Republik, 42 S. |
| 12/99 | Gregory, Paul R. | Ten Years of Transformation, 18 S. |
| 13/99 | Verny, Arsène | Die Praxis des Unternehmensverkaufs in der Tschechischen Republik, 50 S. |
| 14/99 | Jacobs, Jörg | Einstellungen zur politischen Ordnung in Transformationsländern. Lebenssituation und zentrale Einstellungen als Determinanten in den Neuen Bundesländern, Polen, Tschechien und Ungarn, 55 S. |
| 15/99 | Kalthoff, Herbert | Die Herstellung von Gewissheit. Firmenkredite und Risikoanalyse in Mitteleuropa, 40 S. |
| 16/99 | Wagener, Hans-Jürgen | Rückkehr nach Europa, 27 S. |

| | | |
|-------|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1/00 | Kurcz, Zbigniew | Nationale Minderheiten im gegenwärtigen Polen, 31 S. |
| 2/00 | Müller, Katharina | Ten Years After: Pension Reforms in Central and Eastern Europe & The Former Soviet Union, 17 S. |
| 3/00 | Schwarz, Anna/ Valerius, Gabriele | Spiegelbilder erwerbsbiographischer Transformation: Deutungsmuster ostdeutscher Ingenieure, 31 S. |
| 4/00 | Pickel, Gert/ Pickel, Susanne | Politische Partizipation und politische Einstellungen der osteuropäischen Transformationsstaaten im Vergleich, 27 S. |
| 5/00 | Weinreich, Bettina | Das Statut von Rom – Hoffnung im Kampf gegen Menschenrechtsverletzungen, 45 S. |
| 6/00 | Thomas, Michael | Vertrauen in wirtschaftlichen Transformationsprozessen – Fallstudien und Konzeptualisierungen aus regionalen Kontexten, 60 S. |
| 7/00 | Szabó, Máté | Proteste und soziale Kosten des Systemwandels in der postkommunistischen Demokratie: der Fall Ungarn, 19 S. |
| 8/00 | Szabó, Máté | Some Lessons of Collective Protests in Central European Post-Communist Countries: Poland, Hungary, Slovakia, and East Germany Between 1989-1993, 17 S. |
| 9/00 | Bernik, Ivan | Political Culture in Post-Socialist Transition: Radical Cultural Change or Adaptation on the Basis of Old Cultural Patterns?, 40 S. |
| 10/00 | Nuissl, Henning | Dimensionen des Vertrauens: Kategoriale Bausteine einer Resource ökonomischen Handelns (im Transformationskontext), 38 S. |
| 11/00 | Schwarz, Anna | Diverging patterns of informalization between endogenous and exogenous economic actors in the East German transformation process - Results from a case-study in the IT-branch in Berlin-Brandenburg, 22 S. |
| 12/00 | Eger, Thomas | Systemtransformation als umfassender institutioneller Wandel: Die fünf Dimensionen der Transformationsprozesse in Osteuropa, 44 S. |
| 13/00 | Pollack, Detlef/ Pickel, Gert | The Vitality of Religion-Church Integration and Politics in Eastern and Western Europe in Comparison, 18 S. |
| 14/00 | Wagener, Hans-Jürgen | On the Relationship Between State and Economy in Transformation, 22 S. |
| 1/01 | Kalthoff, Herbert | Die Implementierung bankwirtschaftlicher Instrumente: Zur Formatierung des Automarktes in Polen, 15 S. |