

Unverkäufliche Leseprobe aus:

Thilo Bode

Die Diktatur der Konzerne

Wie globale Unternehmen uns schaden
und die Demokratie zerstören

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

© S. Fischer Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Inhalt

Vorwort 7

1. **Die neue Macht** 11

Konzerne außer Kontrolle 11 / Das Ende der Systemkonkurrenz 17 / Die Grenzen der Kartellpolitik 22 / Supermächte 25 / Wirtschaftliche Macht wird politische Macht 28

2. **Der industriell-politische Komplex** 33

Der »Drehtüren«-Mechanismus 35 / »Die Regierung in die Tasche stecken« 40 / Davos: Konzernideologie auf der Weltbühne 43 / Wie der industriell-politische Komplex regiert 46 / »Drecksforschung« 49 / Konzerne kaufen Wissenschaft 54

3. **Schaden ohne Verantwortung – Beispiele** 61

3.1. **Der Klimawandel: die Energie- und Autokonzerne** 61

Subventioniertes Treibhaus 63 / Konzern- und Kohlekanzlerin Merkel 66 / Klima-Lügen als Strategie 69 / Die Sprit-Lüge 74 / Peruanischer Bergbauer gegen deutschen Stromkonzern 77

3.2. **Bürger müssen zahlen: die Banken** 80

Bis zur Halskrause verschuldet 83 / Zocker und »besoffene« Politiker 89 / »Government Sachs« 92

3.3. Globale Diabetesepidemie: die Nahrungsmittelkonzerne 96

Brasilien: Nestlé als Wohltäter der Armen 101 / Malaysia: Wirtschaft kapert Wissenschaft 104 / Afrika: Geschäfte mit der Mangelernährung 106 / »Better business, better world«? 112 / Der »Krieg« von Coke & Co. 114

3.4. Softe Diktatur: die Digitalkonzerne 119

Kontrollverlust 122 / Facebook 125 / Google 131 / Algorithmen sind nicht neutral 134 / Digitale Polizei 137 / Amazon 139 / Essensmarken für Amazon-Beschäftigte 141 / Apple 143 / Ist der Geist aus der Flasche? 149

4. Haftung als Konsequenz 151

Die Architektur der Straffreiheit und die Alternativen 151 / Die Serientäter von VW 153 / Deutsches Konzernprivileg: Ordnungswidrigkeit statt Straftat 157 / Sammelklagen für Verbraucher: »Komplett streichen!« 162 / Justiz ohne Mittel 165 / Der Fall DuPont: Schäden, die sich rechnen 170 / Verantwortungs-PR 176 / Haftung und Macht 179

Was geschehen muss – eine Schlussbemerkung 181

Anmerkungen 189

Dank 237

Vorwort

Seit ich als Aktivist für Umweltschutz und Verbraucherrechte tätig bin, treibt mich eine Frage um: Warum trifft die Mehrzahl der Politiker so oft Entscheidungen gegen das Gemeinwohl und zugunsten der Industrie? Was bringt die Politiker dazu: Ist es Nicht-Wissen? Ist es Nicht-Wollen? Oder ist es verborgenes Eigeninteresse? Ich halte diese Frage für das Kernproblem unserer demokratischen Gesellschaft.

Beispiel Klimapolitik: Je sicherer die Erkenntnis wurde, dass die Klimaerwärmung menschengemacht ist, desto schwächer wurden – von Kyoto 1997 bis Paris 2016 – die internationalen Klimaschutzabkommen. Heute stehen wir vor einer gescheiterten Klimapolitik. Verhandelt wird inzwischen nicht mehr darüber, wie wir die Klimaerwärmung verhindern können. Verhandelt wird nur noch darüber, wie wir die Schäden der Klimaerwärmung auf ein bezahlbares Maß beschränken. Und selbst diese Zielsetzung ist umkämpft. Ich bin zutiefst davon überzeugt: Ohne den erbitterten Widerstand der Kohle-, Öl-, Strom- und Autokonzerne wäre es gelungen, dieses Desaster von der Menschheit abzuwenden.

Täglich können wir uns von der destruktiven Macht der Konzerne überzeugen. Fassungslos beobachten wir, wie die Politik es zulässt, dass VW, Daimler & Co. sich auf Kosten ihrer Kunden und der Gesundheit der Bürger bereichern. Wie

die Banken auf den Finanzmärkten zocken, als hätte es nie eine Finanzkrise gegeben. Und wie selbstgerecht die Konzerne auftreten, wie sie Desinformation, Unwahrheiten und Betrug zum Teil ihrer Geschäftsmodelle gemacht haben.

Ich kann mich nicht mit der gebräuchlichen Erklärung zufriedengeben, es fehle nur der »politische Wille«, die Konzerne zu regulieren. Vielmehr bin ich überzeugt: Es besteht der politische Wille, *nicht gegen* die Konzerne zu entscheiden. Meine These (Kapitel 1 und 2) lautet: Seit dem Fall der Mauer ist eine neue Qualität des Lobbyismus entstanden aufgrund der dramatisch gewachsenen Markt- und Finanzmacht der Konzerne. Diese Markt- und Finanzmacht ist zu einer politischen Macht geworden. Es hat sich ein industriell-politischer Komplex herausgebildet, in dem Konzerne und Politik zum gegenseitigen Nutzen eine Zweckgemeinschaft bilden, die keine Entscheidungen mehr *gegen* Konzerne trifft. Das hat verheerende Auswirkungen auf die Demokratie und verursacht gewaltige Schäden.

In diesem Buch möchte ich diesen Prozess anhand von vier Sektoren beispielhaft beschreiben: Energie- und Autokonzern, Banken, Nahrungsmittelindustrie und Digitalkonzern (Kapitel 3). Das ist eine Auswahl, aber die Schlussfolgerungen lassen sich auf andere Bereiche wie Chemie oder Pharma übertragen.

Im Kapitel 4 lege ich dar, dass die Konzerne so agieren können, weil sie nicht befürchten müssen, für die von ihnen verursachten Schäden zu haften. Ihre zerstörerischen Geschäftsmodelle sind meistens legal. Aber nicht einmal bei eindeutig gesetzeswidrigem Verhalten müssen Konzerne angemessen haften. »Dieselgate« beweist dies eindrucksvoll.

Obwohl dieses Buch in dem Jahr erscheint, in dem sich der Geburtstag von Karl Marx zum zweihundertsten Mal jährt: Es ist kein Buch gegen Unternehmen oder gegen die Marktwirtschaft. Auch nicht gegen Konzerne. Wir brauchen Kon-

zerne. Konzernchefs sind auch nicht per se unmoralisch und die »Bösen«, ebenso wie NGOs und ihre Chefs nicht automatisch die »Guten« sind. Auch Konzernchefs arbeiten in einem wirtschaftlichen und rechtlichen Kontext, der ihr Verhalten bestimmt und ihnen kaum Spielraum für abweichendes Verhalten gibt. Sie sind verpflichtet, alles zu tun, um für die Aktionäre den größtmöglichen Gewinn herauszuholen. Das Drama ist, dass dieser Kontext sie – ganz legal – Entscheidungen fällen lässt, die verheerende Wirkungen für die ganze Welt haben. Sie haben nur die Alternative, ihren Job hinzuschmeißen.

Ich halte es für angemessen, es eine Tragödie für die Menschheit zu nennen, dass Konzerne ihr gewaltiges technologisches Potential nicht zum Wohl der Allgemeinheit, sondern zu ihrem Schaden einsetzen. Man nehme nur die phantastischen Fortschritte bei der Minderung des Spritverbrauches von Automobilen. Wären diese Fortschritte nicht ausschließlich dazu genutzt worden, immer schwerere Autos mit noch mehr PS und noch größerem Ausstoß von Treibhausgasen zu bauen, sondern Autos mit effektiv weniger Spritverbrauch, hätten wir heute weit weniger Probleme mit den Klimaschäden des Autoverkehrs – und auch wohnlichere Innenstädte.

Vor mittelständischen Unternehmen habe ich größten Respekt. Ich selber hatte die Gelegenheit, einige Jahre bei einem Mittelständler zu arbeiten. Sie sind der Kern unserer Wirtschaft. Das Schlimme ist aber: Sie werden gegenüber Konzernen gnadenlos benachteiligt. Denn der klassische Mittelständler haftet für das, was er tut oder unterlässt. Er kann sich nicht wie so viele Konzernvorstände mit einer Riesenabfindung aus dem Staub machen.

Es wird kritische Stimmen zu diesem Buch geben, die sagen, Lobbyismus habe es schon immer gegeben. Das ist richtig. Dieses Buch ist auch keine Streitschrift gegen Lobbyismus. Lobbyismus ist unverzichtbar für den Interessenausgleich in

liberalen Demokratien. Aber wir haben es hier nicht mehr mit dem herkömmlichen Lobbyismus zu tun, sondern mit einer neuen Qualität des Lobbyismus, der die politische Machtübernahme der Konzerne steuert.

Ich möchte Alarm schlagen: Schleichend, aber unter unser aller Augen verschieben sich die Machtverhältnisse in unserer Gesellschaft in einem Ausmaß, das die Demokratie, die Marktwirtschaft, unsere Selbstbestimmtheit und unsere Freiheit gefährdet.

Wir Bürger müssen uns wehren.

1.

Die neue Macht

Konzerne außer Kontrolle

Als der weltgrößte Onlinehändler Amazon im Spätsommer 2017 bekanntgibt, einen Standort für eine zweite Konzernzentrale in Nordamerika zu suchen, beginnt ein wochenlanges Buhlen von 238 Städten, Regionen, Bundesstaaten und Territorien in den USA, Kanada und Puerto Rico. Amazon lässt die Bewerber wissen, man präferiere ein »wirtschaftsfreundliches Umfeld« und konkretisiert: Eine wichtige Rolle bei der Entscheidung über den Zuschlag spielen die angebotenen »Anreize« – gemeint sind damit Steuervergünstigungen, Umzugszuschüsse, Gebührennachlässe und anderes mehr. Seit dem Jahr 2000 hat der Konzern nach Recherchen von Good Jobs First annähernd 1,4 Milliarden Dollar an staatlichen Subventionen von Städten, Landkreisen und Bundesstaaten dafür eingestrichen, dass er seine Verteil- und Datenzentren bei ihnen und nicht anderswo ansiedelte.¹ Und auch diesmal soll es nach diesem Muster laufen: Investitionen und Arbeitsplätze nur gegen üppige Staatshilfe. »Amazon verkauft seine neue Firmenzentrale meistbietend«, ätzt der U.S. News & World Report und warnt die Politiker: »Beteiligen Sie sich nicht an Amazons Steuersparspiel, der Internetgigant spielt die Bewerber gegeneinander aus.«² Tatsächlich verweigern sich manche Städte demonstrativ, aber ausreichend viele beteiligen sich eben doch. Der Bundesstaat New Jersey zum Beispiel und sei-

ne größte Stadt, Newark, versprechen, im Fall der Zusage ein Fördergesetz so anzupassen, dass Amazon während der folgenden zwanzig Jahre Steuervorteile bis zu sieben Milliarden Dollar abgreifen kann. Eher putzig – und dennoch vielsagend in seiner Anbietung – nimmt sich das Angebot einer Kleinstadt aus, einen Ortsteil in »Amazon City« umzubenennen und Konzernchef Jeff Bezos, den reichsten Mann der Welt, zum Bürgermeister auf Lebenszeit zu ernennen.³ Mayor for sale – Amt zu verkaufen.

Diesel-Deutschland ist keinen Deut besser dran. Mitte 2017 wird bekannt, dass Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) zwei Jahre zuvor den Entwurf einer Regierungserklärung »mit der Bitte um Überprüfung« an den Chieflobbyisten von Volkswagen schickte, bevor er sich in der Lage sah, im Landtag über den VW-Abgasskandal zu sprechen. Die Staatskanzlei muss einräumen, dass sie Pressemitteilungen und andere Veröffentlichungen zum VW-Skandal sogar regelmäßig mit VW abgesprochen hat, um juristische Fakten überprüfen zu lassen – ausgerechnet von jenem Konzern, der mit seinen manipulierten Motoren das Recht millionenfach verletzte. Gibt es, so fragt man sich, in der niedersächsischen Staatskanzlei keine Juristen, die ihre Faktenchecks unabhängig von VW leisten könnten?⁴ Wie sich in der Affäre dann noch herausstellt, hat auch die schwarzgelbe Vorgängerregierung Formulierungen mit VW abgesprochen. Wenn gilt, was ein CDU-Oberer über den erappten SPD-Ministerpräsidenten sagt – der habe sich zum »Handlanger eines VW-Vorstandsvorsitzenden« gemacht –, dann müssen wohl alle Vorgänger in der Hannover'schen Staatskanzlei als »Handlanger« von VW gelten.⁵ Inklusiv Sigmar Gabriel (SPD), der selbst einmal Ministerpräsident von Niedersachsen war.

Denn nur wenige Wochen nach der aufgefliegenen Abstimmung mit VW, als es in Brüssel um schärfere CO₂-Grenzwerte für Pkw geht,⁶ schreibt Sigmar Gabriel, obwohl damals Au-

ßenminister, an den EU-Klimakommissar: Er fordert »genügend Freiraum« für die deutsche Automobilindustrie, deren »Innovationskraft« dürfe »nicht durch zu eng gestrickte EU-Gesetzgebung erstickt« werden.⁷ Man wusste schon immer, dass für Gabriel die Interessen von VW ganz oben standen. Neu war in diesem Fall, dass er gar nicht mehr wahrzunehmen schien, wie ihm dabei die Metaphorik entglitt: »Freiraum« für die »Innovationskraft« einer Branche zu fordern, die ihre unternehmerische Freiheit für die »Innovation« einer millionenfach eingesetzten Betrugssoftware missbrauchte – darauf musste Gabriel erst mal kommen; und vor Gesetzen zu warnen, die Autobauer »ersticken«, war nur noch geschmacklos, wo es um geschädigte Atemwege und Lungen durch Abgase aus manipulierten Motoren ging.⁸

Politiker, die Konzerninteressen über Bürger- und Verbraucherinteressen stellen, sind leider etwas, woran man sich zu gewöhnen droht. Umso wichtiger ist es, die Hintergründe auszuleuchten, in denen sich Politik und Wirtschaft gefährlich vermengen. Ein weiteres Beispiel: Als es Mitte 2017 um die Übernahme der insolventen Fluggesellschaft Air Berlin geht, bekommt das private Unternehmen nicht nur einen 150-Millionen-Euro-Überbrückungskredit der Bundesregierung, der zu großen Teilen verlorengegangen sein dürfte;⁹ zudem sprechen sich zahlreiche Politiker dafür aus, dass der innerdeutsche Beinahe-Monopolist Lufthansa den Zuschlag für die Reste von Air Berlin erhalten solle. Das Argument: Deutschland brauche nun mal einen »nationalen Champion«. Jeder Ökonom weiß, dass das wettbewerbspolitisch blanker Unsinn ist: Kein Fluggast, kein Geschäftspartner wünschen sich einen von der Politik protegierten »nationalen Airline-Champion« – es wäre nur zu ihrem Schaden. Daniel Zimmer, ehemaliger Vorsitzender der Monopolkommission, warnt denn auch mit deutlichen Worten vor einer Komplettübernahme durch Lufthansa, deren enorme Marktmacht dadurch weiter steigen

würde: »Ich habe den Eindruck, dass wir in Deutschland eine bedenkliche Nähe mancher führender Politiker zu den Leitungen großer Unternehmen haben (...) Diese Politiker merken vielleicht zum Teil nicht einmal, dass sie gerade der Entstehung eines Monopols das Wort reden, das zur Ausbeutung der eigenen Bevölkerung in diesem Falle durch überhöhte Ticket-Preise führen würde.«¹⁰

Amazon, VW, Lufthansa – drei fast beliebig herausgegriffene Beispiele aus jüngster Zeit, die als erste Belege für die Entwicklung dienen sollen, die in diesem Buch beschrieben wird: Große transnationale Konzerne sind immer besser in der Lage, ihre wachsende Marktmacht zu instrumentalisieren und in politische Macht zu transformieren. Immer erfolgreicher sind sie darin, ihre eigenen Interessen gegen die Ansprüche der Gesellschaft durchzusetzen. Ein beunruhigender Befund, der es notwendig macht, genauer hinzuschauen.

Zum Beispiel auf internationale Handels- und Investitionsschutzabkommen, die solchen transnationalen Unternehmen das Sonderrecht einräumen, vor privaten Schiedsgerichten Schadensersatzklagen gegen Regierungen des Gastlandes anzustrengen. Auf diese Weise halten sie den Staat von Regulierungen für das Allgemeinwohl ab, wie es im gescheiterten Freihandelsabkommen TTIP vorgesehen war und im CETA-Abkommen zwischen der EU und Kanada realisiert wurde. Allein die Androhung von Schadensersatzklagen hat Regierungen oder Kommunen schon einknicken und von Regulierungsvorhaben Abstand nehmen lassen. In einer Studie¹¹ von 2016 zeigen zwei kanadische Wissenschaftler, dass in 214 untersuchten Investor-Staat-Klagen »extra große« Unternehmen (Jahresumsatz über 10 Mrd. US-Dollar) und große Unternehmen (zwischen 1 und 10 Mrd. US-Dollar Umsatz) von den beklagten Staaten Entschädigungen in Höhe von 7,5 Milliarden Dollar erhielten und »superreiche« Einzelpersonen weitere rund 1,1 Milliarden Dollar. Demgegenüber erstritten Firmen und Einzelpersonen

von geringerer Größe »nur« eine Entschädigungssumme von insgesamt rund 600 Millionen Dollar. Bitter daran ist, dass für die höchst fragwürdigen privaten Schiedsgerichte stets mit dem Argument geworben wird, sie würden Rechtssicherheit gerade für kleinere Firmen herstellen. Tatsächlich liest sich die Liste in der Studie jedoch wie ein »Who is who« der internationalen Großkonzerne: Occidental Petroleum (USA) gegen Ecuador (Entschädigung plus Zinsen: 2,4 Mrd. Dollar), Mobil (Niederlande) gegen Venezuela (2,1 Mrd.), EDF (Belgien, Frankreich) gegen Argentinien (205 Mio.), Siemens gegen Argentinien (278 Mio.), Cargill (USA) gegen Mexiko (86 Mio.), Deutsche Bank gegen Sri Lanka (70 Mio.) ...

Eigene Interessen über die Ansprüche der Gesellschaft zu stellen – das kennt man auch von der Finanzbranche. Bei ihr handelt es sich zweifellos um eine Macht im Staat, die diese Macht weidlich auslebt – Finanzkrise hin oder her. Kaum beachtet feierte sie im Herbst 2017 einen großen Erfolg: »Heimlich und verschämt«, notierte das Handelsblatt, zog die EU-Kommission ihren Entwurf für ein Trennbanken-Gesetz zurück – es hätte große Geldhäuser gezwungen, riskante Manöver im Wertpapierhandel vom klassischen Bankgeschäft mit Einlagen und Krediten zu trennen. Damit sollte eine Lehre aus der Finanzkrise 2008 gezogen werden, als zockende Banken durch viele Steuermilliarden mit der Behauptung gerettet wurden, sie seien »too big to fail« – zu groß, zu »systemrelevant«. ¹² Zeitgleich jubelte auch die Finanzbranche in den USA, diesmal, weil der US-Senat Sammelklagen gegen Banken und Kreditkartenunternehmen verbot. Seither müssen ihre Kunden im Streitfall vor privaten Schiedsstellen verhandeln anstatt vor ordentlichen Gerichten. »Ein großer Rückschlag für jeden Kunden in diesem Land. Die Wall Street hat gewonnen, normale Menschen stehen als Verlierer da«, kommentierte der inzwischen ausgeschiedene Chef der US-Verbraucherschutzbehörde CFPB. ¹³

Anmerkungen

Die neue Macht

- 1 <https://www.goodjobsfirst.org/amazon-tracker> (27. 4. 18)
- 2 <https://www.usnews.com/opinion/thomas-jefferson-street/articles/2017-09-08/dont-give-amazon-tax-breaks-for-its-new-headquarters> (13. 11. 17)
- 3 <https://www.reuters.com/article/us-amazon-com-headquarters/billions-in-tax-breaks-offered-to-amazon-for-second-headquarters-idUSKBN1CO1IP> (13. 11. 17); <https://www.nytimes.com/2017/10/23/technology/amazon-headquarters.html> (13. 11. 17); <http://money.cnn.com/2017/10/04/technology/amazon-second-headquarters-city-proposals/index.html> (13. 11. 17); <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/amazon-238-staedte-buhlen-um-neue-zentrale-des-konzerns-a-1174584.html> (13. 11. 17)
- 4 <http://www.zeit.de/politik/deutschland/2017-08/niedersachsen-stephan-weil-volkswagen?page=2#comments> (14. 11. 17); <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/stephan-weil-und-volkswagen-schrieb-vw-eine-regierungserklaerung-um-a-1161565.html> (14. 11. 17); <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/stephan-weil-ministerpraesident-legte-vw-kritische-rede-dem-konzern-vor-a-1161539.html> (14. 11. 17)
- 5 <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/niedersachsen-vw-absprachen-laut-medien-auch-mit-cdu-und-fdp-a-1162162.html> (14. 11. 17)
- 6 <http://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2017-11/kohlenstoffdioxid-europaeische-kommission-quote-elektroautos> (14. 11. 17)
- 7 https://www.politico.eu/wp-content/uploads/2017/11/Gabriel-an-Arias-Canete.pdf?utm_source=POLITICO.EU&utm_campaign=4fdcf9ba1f-EMAIL_CAMPAIGN_2017_11_08&utm_medium=email&utm_term=0_10959edeb5-4fdcf9ba1f-189695405 (14. 11. 17)
- 8 <https://www.zdf.de/politik/frontal-21/zdfcheck17-dieselabgase-100.html> (14. 11. 17)
- 9 <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/air-berlin-erhielt-kredit-zusage-ohne-fertiges-gutachten-a-1199691.html#ref=rss> (8. 5. 18); <http://>

www.airliners.de/air-berlin-kredit-regierung-gutachten/44203
(8. 5. 18)

- 10 http://www.deutschlandfunk.de/geplante-uebernahme-von-air-berlin-bedenkliche-naehe-der.694.de.html?dram:article_id=394029 (20. 11. 17)
- 11 https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2713876 (16. 11. 17)
- 12 <http://www.handelsblatt.com/finanzen/banken-versicherungen/finanzbranche-eu-zieht-entwurf-fuer-trennbanken-gesetz-zurueck/20498838.html> (14. 11. 17); <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/europaeische-union-barniers-trennbanken-baby-13378486> (14. 11. 17); <https://lostoneu.eu/die-lehren-aus-dem-bankencrash-sind-vergessen/> (14. 11. 17); <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bankenregulierung-zurueck-in-die-zukunft-13378482> (14. 11. 17); <http://www.taz.de/!5458226/> (14. 11. 17)
- 13 <http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/usa-senat-macht-sammelklage-gegen-banken-unmoeglich-a-1174567.html> (20. 11. 17); https://www.nytimes.com/2017/11/24/us/politics/consumer-financial-protection-bureau-cordray-leader-trump-mulvaney.html?emc=edit_th_20171125&nl=todaysheadlines&nid=48308383 (25. 11. 17); https://www.nytimes.com/2017/11/27/us/politics/cfpb-leandra-english-mulvaney.html?emc=edit_th_20171128&nl=todaysheadlines&nid=48308383 (28. 11. 17); https://www.nytimes.com/2017/12/05/business/cfpb-mick-mulvaney.html?emc=edit_th_20171206&nl=todaysheadlines&nid=48308383 (6. 12. 17); https://www.nytimes.com/2017/12/06/health/consumer-safety-buerkle-gop.html?emc=edit_th_20171207&nl=todaysheadlines&nid=48308383&mtrref=undefined
- 14 <https://www.documentcloud.org/documents/4064980-Pruitt-Sked-and-McCarthy-Sked.html> (16. 11. 17) (S. 152, S. 298); <https://www.nytimes.com/2017/10/03/us/politics/epa-scott-pruitt-calendar-industries-coal-oil-environmentalists.html> (16. 11. 17); https://www.washingtonpost.com/news/energy-environment/wp/2017/09/22/epa-chief-pruitt-met-with-many-corporate-execs-shortly-before-making-decisions-in-their-favor/?utm_term=.cac352a1b0a1 (15. 11. 17)
- 15 https://www.washingtonpost.com/news/energy-environment/wp/2017/02/17/scott-pruitt-long-time-adversary-of-epa-confirmed-to-lead-the-agency/?utm_term=.72d81ad6cfae (15. 11. 17); <https://www.nytimes.com/interactive/2017/01/14/us/politics/document-Pruitt-v-EPA-a-Compilation-of-Oklahoma-14.html?mcubz=3> (15. 11. 17)
- 16 »Vergiftetes Land«, Spiegel 46/2017; <http://www.businessinsider.de/scott-pruitt-trumps-epa-chief-met-with-dow-chemical-exec-before-rolling-back-a-ban-on-pesticides-2017-6?r=US&IR=T> (16. 11. 17)
- 17 <http://www.handelsblatt.com/politik/international/scott-pruitt-epa-chef-leitet-abkehr-von-obamas-klimaschutzplan-ein/20440486.html> (15. 11. 17); <http://www.spiegel.de/politik/ausland/usa-umweltminister-scott-pruitt-will-klima-plan-von-barack-obama-abschaffen-a-1172147.html> (15. 11. 17)

- 18 <https://autoalliance.org/wp-content/uploads/2017/02/Letter-to-EPA-Admin.-Pruitt-Feb.-21-2016-Signed.pdf> (16. 11. 17); <https://www.reuters.com/article/us-usa-automakers-emissions-idUSKBN16102J> (8. 5. 18); <https://www.nytimes.com/2017/02/22/business/energy-environment/automakers-pruitt-mileage-rules.html> (16. 11. 17); <https://autoalliance.org/2017/02/17/alliance-ceo-statement-scott-pruitt-confirmation-epa-administrator/> (16. 11. 17); <https://www.epa.gov/sites/production/files/2017-08/documents/ld-ghg-mte-reconsideration-public-hearing-frn-2017-08-18.pdf> (16. 11. 17)
- 19 https://histsci.fas.harvard.edu/people/graduate_students?page=2 (30. 11. 17); <https://www.bpb.de/dialog/netzdebatte/224411/das-silicon-valley-fordert-ein-grundeinkommen-gut-so> (30. 11. 17)
- 20 http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/medien/die-macht-der-internet-konzerne-wie-facebook-14440287.html?printPage&Article=true#pageIdx_0 (20. 11. 17)
- 21 <https://www.economist.com/news/business/21720657-its-economists-used-champion-big-firms-mood-has-shifted-university-chicago> (23. 11. 17)
- 22 <https://research.chicagobooth.edu/stigler/events/single-events/march-27-2017> (22. 11. 17) (ab 6.00); <https://promarket.org/economists-totality-evidence-underscores-concentration-problem-u-s/> (29. 11. 17)
- 23 <https://www.nytimes.com/2016/02/07/business/energy-environment/airlines-reap-record-profits-and-passengers-get-peanuts.html> (23. 11. 17)
- 24 <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ungleichheit-super-firmen-greifen-an-13649240> (23. 11. 17)
- 25 Konzernatlas, Daten und Fakten über die Agrar- und Lebensmittel-industrie 2017, u. a. Heinrich-Böll-Stiftung; <http://www.zeit.de/wirtschaft/2017-01/agrarindustrie-lebensmittel-grosskonzerne-monsanto> (23. 11. 17)
- 26 http://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Interviews/DE/2017/170506_General-Anzeiger%20Bonn.html (23. 11. 17)
- 27 http://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Interviews/DE/2017/170331_Wirtschaftswoche.html (23. 11. 17)
- 28 http://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Interviews/DE/2017/170506_General-Anzeiger%20Bonn.html (23. 11. 17)
- 29 <http://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2016-08/edeka-tengelmann-fusion-ministererlaubnis-sigmar-gabriel> (23. 11. 17); <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Wirtschaft/ministererlaubnisverfahren-edeka-kaisers-tengelmann.html> (23. 11. 17)
- 30 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/162837/umfrage/die-groessen-bierbrauer-der-welt-nach-marktanteil/> (9. 5. 18); <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/ab-inbev-und-sab-miller-gruenes-licht-fuer-megafusion-in-der-bierbrauereibranche/14613990>.