

INFORMATIONSDIENST

IÖW INSTITUT FÜR ÖKOLOGISCHE
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG GmbH

VÖW VEREINIGUNG FÜR ÖKOLOGISCHE
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG e.V.

Ein Jahr neues Deutschland

Ökologischer Umbau oder ökologischer Abbau?

Entwicklungslogiken und offene Situationen

Die seit einem Jahr real existierenden neuen Bundesländer - dies ist vielfach bis heute noch nicht bis über den Rhein vorgedrungen - haben die Hoffnungen der Umweltschützer in Ost und West enttäuscht. Gab es doch scheinbar eine offene Situation, in der der Entwicklungsrückstand der ehemaligen DDR genutzt werden konnte, um umweltverträglichere Lösungen anzustreben und insbesondere aus den im Westen massiv aufgetretenen Fehlentwicklungen wie z.B. im Verkehrssektor zu lernen und vieles in ökologischer Hinsicht besser zu machen. Der in den alten Bundesländern (ABL) anstehende ökologische Umbau hätte im Zuge des Zusammenbruchs gleich als Element des Aufbaus in den neuen Bundesländern (NBL) genutzt werden können. Um es am Verkehrssektor festzumachen: Hier werden einschneidende Umsteuerungen im Westen notwendig, während zur gleichen Zeit die Weststrukturen unter Zuhilfenahme der Beschleunigungsgesetze in den neuen Bundesländern aufgebaut werden. Allerdings ist der Widerstand in den neuen Bundesländern noch gering, verheißen doch die neuen Straßen zum einen den Aufschwung, zum anderen endlich auch Chancengleichheit für die neuen Autos.

Die Konsum- und Produktionsstrukturen in den alten Bundesländern sind das Vorbild und treibende Kraft. Wesentlich ist es dabei, daß die Bürger der neuen Bundesländer sich in einem Aufholprozeß befinden, dessen Orientierung die bundesrepublikanische Entwicklung ist. Die Wachstumsorientierung setzt sich in bekannter Manier durch.

Gab es in den neuen Bundesländern anfänglich die Vorstellung, tatsächlich eine Wende zu vollziehen und Konsequenzen aus dem überbordenden Altindustrialismus zu ziehen, so sind diese anfänglichen Sensibilitäten mittlerweile in starkem Maße berechtigten Existenzängsten gewichen. Diese Ängste führen in der Folge zu einer Überanpassung und Zustimmung zu höchst traditionellen Konzepten. Daß es solche 'erprobten' Konzepte aber schlechthin nicht gibt bzw. sie sehr schnell sich selbst als überholt erweisen können, wird nicht wahrgenommen. Die in der alten Bundesrepublik entwickelten Diskussionen über neue Ansätze in Wirtschaft und Politik verlieren mit der Problemlage in den neuen Bundesländern ihren Stellenwert und führen eben nicht zu dem Versuch der Umsetzung der Ökologieorientierung. Es muß allerdings hinzugefügt werden, daß jenseits des Einsatzes additiver Technologien die Veränderungen in den alten Bundesländern sich ebenfalls in Grenzen gehalten haben. Schritte in

Richtung der Veränderung von Strukturen in ökologischer Hinsicht sind kaum vorangekommen. Diese Überlegung ist allerdings auch weitergehend in dem Sinne, daß die Frage zu stellen ist: Gelingt es solche Gesichtspunkte wie Umwelt und Umweltschutz nur dann in den Vordergrund treten zu lassen, wenn die materielle Sättigung so weit vorgeschritten ist, daß diese Frage überhaupt zugelassen wird? Bezogen auf das Verhältnis zwischen alten und neuen Bundesländern bedeutet dies, daß es in den ABL eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur gibt, die nur nach den Vorstellungen von Hardlinern noch massiv verbessert werden müßte. Es wirkt dann allerdings fast altväterlich, wenn den NBL geraten wird, die Verkehrsstrukturen der ehemaligen DDR aufrechtzuerhalten, da damit aus Umweltsicht ein großer Rückschritt verhindert wird, auf der anderen Seite aber kein Schritt zum Umbau des Verkehrssystems im Westen getan wird. Die 'Erfolge', die im Verkehrssektor der Bundesrepublik erreicht werden konnten, beziehen sich im wesentlichen auf einige verhinderte Autobahnstücke. Oder aber die Einführung des Katalysators wurde als der entscheidende Durchbruch gewertet. Warum sollten die neuen Bundesländer, so sie denn überhaupt die Wahl haben, Wege beschreiten, die bislang noch nirgendwo durchgesetzt werden konnten?

Fortsetzung auf Seite 2

IÖW-Jahrestagung 1991

7.-8. Dez. in Potsdam, Haus der deutsch-sowjetischen Freundschaft

Ökologische Konzepte der Verkehrswirtschaft

Ökologisch-ökonomische Anforderungen an die Verkehrssysteme der Zukunft und der mögliche Beitrag der Unternehmen für eine tragfähige Verkehrsentwicklung.

Die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Industriegesellschaft ist geprägt durch nachhaltiges Wachstum. Darauf deuten aktuelle Einschätzungen und Szenarien, z. B. in Bezug auf den EG-Binnenmarkt oder die private Motorisierung, unmißverständlich hin (vgl. etwa die jüngste Shell-Studie). Gleichzeitig mehren sich die negativen Seiten der Mobilität, ob in Form der zahlreichen Folgewirkungen des Verkehrs oder seinen Folge-Kosten, sei es durch schlichte Immobilität (Stau). Neue Risikopotentiale wird das Klimaproblem mit sich bringen, adäquate Antworten darauf stehen noch aus. Unsere These: Die Ökologie entwickelt sich zum Schlüsselbegriff und Engpaßfaktor der künftigen Verkehrssituation.

Die IÖW-Tagung hat es sich zur Aufgabe gemacht, in dieser Situation nach den Beiträgen der Unternehmen für eine tragfähige Verkehrsentwicklung zu fragen. Standen bisher Politik und Planung im Mittelpunkt der Diskussion um eine ökologische Orientierung für den Verkehr, so sollten u.E. gerade auch die Unternehmen stärker in diesen Diskurs einbezogen werden. Nicht nur ihre Wirtschaftsmacht, sondern auch die Innovationsfähigkeit der Unternehmen gilt es für positive Entwicklungen zu nutzen, sowohl bei den Herstellern von Verkehrsmitteln wie auch den Verkehrsdienstleistern. Langfristig sollten die Unternehmen weniger Verkehrsverursacher als vielmehr Problemlöser sein. In welcher Weise dies konkret geschehen kann, bleibt abzuwarten. Die Beantwortung dieser Frage wird nicht zuletzt auch von

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

der Politik abhängen: Sie hat erfahrungsgemäß die wichtige Aufgabe, mit ihren Rahmenbedingungen Verkehrsinnovationen zu unterstützen und zu ihrer praktischen Umsetzung zu verhel- fen.

Das Leitthema der Tagung wird von verschiede- nen Seiten her betrachtet. Grundsätzliche Aus- führungen aus der Verkehrswissenschaft stellen den Einstieg in die Problematik dar, daran an- knüpfend werden Positionen aus der Verkehrs- wirtschaft sowie den Gewerkschaften zur Dis- kussion gestellt. In einem gesonderten Teil wird den politischen Rahmenbedingungen für ökolo- gisches Handeln der Unternehmen nachgegan- gen. Die Frage der Umsetzungsorientierung ökologischer Konzepte soll anhand konkreter Beispiele aus neuen und alten Verkehrs-Unter- nehmen aufgezeigt werden.

Tagungsprogramm

Samstag, 07.12.

10.00 Uhr Begrüßung: Verkehr und Umwelt – aktuelle Probleme aus der Sicht eines neuen Bundeslandes / Matthias Platzeck (Minister für Umwelt und Raumordnung des Landes Bran- denburg)

10.30 Uhr Zur Einführung: Verkehrsentwick- lung in den 90er Jahren – eine Standortbestim- mung aus politischer, ökonomischer, technolo-

gischer und kultureller Sicht / Dipl.-Geogr. Mar- kus Hesse (IOÖ)

10.45 Uhr: Lösungsstrategien des Verkehrs- wachstums als Optionen für die Verkehrswirt- schaft / Prof. G. Wolfgang Heinze (Fachgebiet Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft, TU Berlin)

12.00 Uhr Die öffentliche Verkehrswirtschaft im Spannungsfeld von Aufgaben und Möglich- keiten / Prof. Karl Oettle, Seminar für Verkehrs- wirtschaft und öffentliche Wirtschaft, LMU München

14.30 Uhr Von der Theorie zur Praxis. Welche Konzepte haben die Unternehmen der Verkehrs- wirtschaft?

Dr. Diether Schade* (Daimler-Benz For- schungsinstitut, Berlin), Dr. Wolfhard Leich- nitz* (Verkehrsforum Bahn e.V., Bonn), Volk- mar Wagner (Abt. Marketing der Verkehrsbe- triebe in Potsdam (ViP)), Bernhardt Bünck* (Bundesverband Spedition und Lagerei (BSL)), Werner Widuckel-Mathias (VW-Betriebsrat, IG-Metall, Wolfsburg) Wissenschaftliche Lei- tung: Dipl.-Geogr. Markus Hesse, Moderation: Dr. Reinhard Pfriem, IOÖ

17.00 Uhr: Rahmenbedingungen für eine ökolo- gische Unternehmenspolitik im Verkehr / Dr. Karl Otto Schallaböck (Verkehrsclub der Bun- desrepublik Deutschland (VCD))

Sonntag, 08.12.

10.00 Uhr: Was tun? Welche ökologischen Inno- vationen können die Problemlösungskompetenz der Unternehmen verbessern, wo liegen neue Chancen für die Unternehmen?

Regionales Verkehrsmanagement – ökologisch orientierte Verkehrserneuerung am Beispiel Los Angeles / (N.N. Air resources board, Los Ange- les, C.A)

Ökologisch orientierte Verkehrsberatung und -dienstleistung – Neue Aufgaben, Kompetenzen und Qualifikationen / Dr. Klaus-Peter Kalwitzki (Verkehrsbüro Mülheim/Ruhr)

Auto-Leasing und Car-Pooling: effiziente Nut- zung des Automobils als Unternehmenskonzept / Markus Petersen (statt-auto Petersen, Berlin)

Regionale Logistik auf der Güterbahn – Koope- ration von Forschung und Unternehmung im Ruhrgebiet / Dipl.-Ing. Hans Boes (Sekretariat für Zukunftsforschung (SFZ) Gelsenkirchen)

Ökologisch orientierte Strukturpolitik für den Verkehr in der Region. Erfahrungen aus dem Raum Mittelfranken / Dipl.Soz. Reinhard Lin- nenbaum (Stadt-, Regional- und Landesplaner, Nürnberg)

13.00 Uhr: Ausblick – Verkehr und Umwelt in der offenen Gesellschaft / Prof. Ulrich Steger* (Volkswagen AG, Wolfsburg)

(*: Teilnahme angefragt)

Fortsetzung von Seite 1

Dies zudem noch unter der Rahmenbedingung, daß damit in Hinsicht auf den Verkehrssektor eine Abkoppelung von den ABL stattfinden müßte.

Dies heißt dann aber nicht mehr und nicht weni- ger, als daß der ökologische Umbau in den alten Bundesländern zu beginnen hat. Was in den alten Bundesländern durchgesetzt werden konnte – und dies wird auch in den NBL erreicht werden kön- nen – ist vor allem der Einsatz von additiver Tech- nologie, die zwar Geld kostet, aber eben keine Veränderung der Verhaltensweisen notwendig macht. Additiver Umweltschutz heißt dann z.B. für den Autoverkehr, daß die Automobile mit Katalysatoren ausgerüstet werden und sich auf Auto- bahnen bewegen, die mit landschaftsangepaßten Lärmschutzwänden ausgerüstet sind.

Die Grundthese lautet entsprechend, daß aus einer materiell schlechteren Situaion heraus Ver- zicht zu üben deutlich schwieriger ist als aus einer Position heraus, in der die Grenzen der Über- konsumtion deutlich werden. Eine Entwicklung in ökologischer Hinsicht wird offenbar nur aus der ökonomisch starken Position angestrebt. Der Wohlstandsvorsprung des Westens verhindert die Glaubwürdigkeit der Argumente der westdeut- schen Umweltschützer im Osten, solange im We- sten nicht der Beweis angetreten wurde, daß auch dort die vorgeschlagenen Veränderungen vorge- nommen werden.

Industriepolitik und Treuhand

Bezogen auf die Wirtschaftspolitik in den neuen Ländern und insbesondere auf die Aktionen der Treuhand scheint es in mehrfacher Hinsicht so zu

sein, daß die genannten traditionellen Konzepte in allen Bereichen im Vordergrund stehen. Dies sei an drei Beispielen verdeutlicht: dem Automob- ilbau, der Chemieindustrie und an Planungen für eine Raffinerie in Rostock (siehe Seite 3). Die Ansiedlung von Unternehmen aus dem Bereich der Automobilindustrie, unterstützt mit Investi- tionszuschüssen bzw. -zulagen in Höhe von 30- 40% des Investitionsvolumens, setzt Akzente, die diesem Industriezweig nicht mehr zukommen sollten. Zusätzlich zu diesen Investitionshilfen werden – etwas versteckter – weitere Hilfen ge- währt. So hat die Treuhand gemeinsam mit Volkswagen eine Gesellschaft gründet, deren Ziel die Montage von VW's und die Weiterqualifi- kation der Beschäftigten in Richtung der Anfor- derungen von VW ist. Diese Gesellschaft wird bis zur Erstellung der neuen VW-Fabrik zusätzlich Verluste in dreistelliger Millionenhöhe einfahren, die von der Treuhand entsprechend ihres Gesell- schaftsanteils von 87,5% getragen werden. Insbe- sondere die Automobilindustrie scheint sich nur unter dem Gesichtspunkt der kosten- und risiko- minimierenden Strategien in den neuen Bundes- ländern zu engagieren.

Dieser bislang gewinnträchtige Zweig der deut- schen Industrie konnte sich somit wesentlicher staatlicher Unterstützung erfreuen, nicht zuletzt deshalb, weil die Wirtschafts- und Deutschland- politik nach dem Tag der Wiedervereinigung wirtschaftspolitische Erfolge, den Aufschwung Ost, vorweisen wollte. Da gehört es entsprechend zum Tagesgeschäft, wenn Daimler Benz mög- liche Widerstände aus Brüssel gegen die massive Subventionierung mit der Infragestellung des

Standortes beantwortet. Noch kritischer für die Standorte in den NBL wird es allerdings, wenn der Firmenchef über den tiefgreifenden Struktur- wandel nachdenkt, den die Automobilindustrie nachvollziehen muß, will sie wettbewerbsfähig bleiben. Damit besteht die Gefahr, daß der Fang des 'goldenen Fisches' bei der Automobilfabrik- ansiedlung sich in mittlerer Frist als 'rostige Grä- te' erweist, also als ein Industriezweig, der sich in einer Strukturkrise befindet.

Noch fragwürdiger wird die Treuhandpolitik, die gegenwärtig in der Chemieindustrie bei den Un- ternehmen Leuna und Buna vorexerziert wird. Das Grundproblem ist hier, daß die Region in starkem Maße von der Chemieindustrie geprägt ist und sehr viel Arbeitsplätze davon abhängen. Dazu wurde von namhaften Unternehmensber- atungsfirmen ein Konzept entwickelt, das folgen- des Argumentationmuster hat:

- unter betriebswirtschaftlicher Sicht wären die Standorte quasi sofort stillzulegen;
- unter Einbeziehung der volkswirtschaftlichen Opportunitätskosten (in diesem Fall die Kos- ten von Langzeitarbeitslosen) ist es sinnvoll, massiv Mittel in den genannten chemischen Werken einzusetzen, da in diesem Fall die Kos- ten der kurzfristigen Stilllegung die der Weiter- führung deutlich übersteigen.

Dies gilt allerdings nur, wenn zwei Nebenbedin- gungen eingehalten werden können: 1) die Privat- isierung muß bis Ende 1992 abgeschlossen sein; 2) Wettbewerber dürfen kurzfristig keine konter- karierenden Maßnahmen ergreifen.

Fortsetzung auf Seite 3

Fortsetzung von Seite 2

Nicht erwähnt bzw. nur in Fußnoten festgehalten sind in diesem Konzept weitere Risiken wie Altlasten, die lediglich mit den in die Bilanz eingestellten Werten übernommen wurden.

Zu kritisieren sind zwei Dinge: Mit erheblichen Mitteln werden Unternehmen und insbesondere auch Produkte und Produktionslinien stabilisiert, die in mehrfacher Hinsicht problematisch sind: Zum einen werden zwar die Produktionsverfahren modernisiert und damit emissionsärmer, aber auf der anderen Seite werden Produkte stabilisiert, die unter ökologischen Gesichtspunkten dauerhaft nicht tragbar sind. Im Gegensatz zu den Opportunitätskosten der Arbeitslosigkeit werden die der ökologischen Folgeschäden außen vor gelassen. Es dürfte auf der Hand liegen, daß unter Berücksichtigung dieser Folgekosten das Investitionskalkül eine vollkommen andere Aussage haben müßte.

Es werden Unternehmens- und Produktionsstrukturen geschaffen, die von der Produktseite her eben nicht künftigen Anforderungen ökologisch angepaßteren Wirtschaftens entsprechen. Die Unternehmen werden somit auf einer in ökologischer Hinsicht eher rückständigen Stufe modernisiert. Um die Rentabilität der Investitionen zu sichern, muß entsprechend die Produktion noch über Jahre hin aufrechterhalten werden. Die vielbeschriebene Vorstellung, daß der Industriestandort NBL sich mittelfristig als der modernere erweisen wird, konterkariert sich in dieser Hinsicht selbst.

So dürfte es sehr fraglich werden, ob der Vorschlag des Sachverständigenrates für Umweltfragen, PVC im Bereich der Verpackungsmaterialien zu verbieten, auch tatsächlich realisiert wird, wenn zur gleichen Zeit der Staat bzw. die ihm zugeordnete Treuhand massiv die PVC-Produktion an den erwähnten Chemiestandorten unterstützt. Die Umweltsituation würde damit wieder einmal weniger durch die Umweltpolitik beeinflusst als vielmehr durch andere Politikfelder wie die Industrie- bzw. die regionale Strukturpolitik. Die chemiepolitische Diskussion wird mit diesen Investitionen um Jahre zurückgeworfen werden, da die geschaffenen Fakten gegen Veränderungen resistent sein werden. Veränderungen sind leichter zu erreichen, wenn die Abschreibungsfristen abgelaufen sind.

Die gegenwärtig betriebene Förder- bzw. Industriepolitik in den neuen Bundesländern entwickelt Ähnlichkeiten hinsichtlich der geförderten Strukturen zu den Entwicklungen, die in der DDR zu Erstarrung und Strukturkonservierung geführt haben und letztlich zum Scheitern des Systems beigetragen haben. Dies wird am Beispiel des Energiebereichs der ehemaligen DDR deutlich, der in erheblichem Umfang Investitionsmittel des Landes gebunden hat, die für Erneuerungsinvestitionen und innovativere Ansätze in anderen Industriezweigen nicht mehr verfügbar waren.

Allerdings stellt sich die Frage, wie eine ökologisch orientierte Industriepolitik aussieht, die Konzepte gegen diese Entwicklungen zu setzen

hätte. Für die Region könnte ein solches Konzept einen Schritt nach vorn in dem Sinn bedeuten, daß hier innovative Kräfte freigesetzt werden, die die Ökologiesierung der chemischen Industrie voranbringen könnten. Es geht dabei nicht allein um die Sanierung der Emissionsquellen in der Region, sondern auch um eine ökologische Überprüfung der Produkte. Dies würde zumindest erfordern, daß auf die Produktion von Problemstoffen verzichtet würde und daß wesentlich Schritte unternommen würden, in der Chemieproduktion umzusteuern und ähnlich wie im Bereich der Energie hin zur Dienstleistungsorientierung zu kommen.

Diese Überlegungen sind zweifelsohne eher in Richtung 'Experimentierfeld' zu sehen denn als fertiges Konzept, das gegenwärtig verfügbar ist. Aber es bestände die Möglichkeit, innovative Kräfte in diese Region zu ziehen, wie es z.B. im Bereich der Umweltforschung in der Tat gemacht wurde. Nun mag dieser Argumentation entgegengehalten werden, daß es nicht die Zeit der Experimente ist. Zu bedenken ist allerdings, daß auch die Realisierung des Treuhandkonzeptes mit großen Unsicherheiten behaftet ist, insofern das Ergebnis als offen und dieses Vorgehen ebenfalls als Experiment gewertet werden muß. Ein Experiment allerdings, das keinerlei innovative Impulse kurz- bis mittelfristig erwarten läßt, sondern eher strukturverhärtend wirkt.

Ulrich Petschow, Berlin

IÖW-Gutachten

Ökologisch-ökonomische Folgen der Realisierung eines Raffinerieprojektes

Das IÖW hat im Auftrag des Umweltsenators der Hansestadt Rostock ein Gutachten erstellt, in dem die Ansiedlung einer Raffinerie in Rostock bewertet wird. Das Gutachten setzt sich u.a. mit der einzelwirtschaftlichen Evaluation des Projekts auseinander, indem der Mineralölmarkt und die Struktur der west- und ostdeutschen Mineralölindustrie untersucht werden. Neben einer ökologischen Bewertung der Raffinerie wird insbesondere die Bedeutung für die Wirtschaft in der Region untersucht. Dabei ging es um die Fragen, ob die öffentlichen Förderungen für die Region Rostock wirklich sinnvoll eingesetzt sind und welche Anstoßwirkung die Raffinerie für die Region haben kann. Oder ob es sich lediglich um ein Projekt handelt, daß den Investoren ein einzelwirtschaftlich rentables Projekt ermöglicht, der Region Rostock aber einen umweltbelastenden Industriezweig beschert und damit andere Entwicklungsmöglichkeiten verhindert.

Wirtschaftspolitische Ausgangslage

Die deutsche Vereinigung stellte die Unternehmen der ehemaligen DDR abrupt in ein völlig neues wirtschaftliches Koordinatensystem. Die daraus erwachsenen Wirtschaftsprobleme mit den massiven Struktur- und Regionalkrisen haben den wirtschaftspolitischen Handlungsdruck erhöht. Kurz- bis mittelfristig wird daher versucht, mit arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen wie verlängertem Kurzarbeitergeld, Beschäftigungsgesellschaften und deutlicher Ausweitung

der AB-Maßnahmen einen Zeitraum zu überbrücken, um parallel dazu die wirtschaftliche Eigendynamik in den neuen Ländern zu fördern. Zentral ist hierbei der Versuch, westliche Investoren in die neuen Länder zu holen. Wie sich aber inzwischen zeigt, werden die neuen Bundesländer als Produktionsstandort trotz massiver Subventionen nur begrenzt als aussichtsreich eingeschätzt. Die Investitionsmotive sind im wesentlichen Marktnähe oder ausgelastete Anlagen an den westlichen Standorten. Teilweise werden auch Standorte eher problematischer Industrien

genutzt bzw. weiter genutzt, da neue Standorte für bestimmte Industrien in den westlichen Ländern nicht mehr durchsetzbar sind.

Die klassische Investitionsförderung, wie sie auch in den alten Bundesländern betrieben wurde, wirkt selektiv in dem Sinn, daß überwiegend kapitalintensive Unternehmen damit angesprochen werden. Kleine und mittlere Unternehmen, die wesentlichen Hoffnungsträger für das Beschäftigungswachstum, werden weniger begünstigt.

Der Energiesektor in den neuen Bundesländern

Der Energiesektor in der ehemaligen DDR war durch zwei politische Vorgaben geprägt: Erstens sollte die Primärenergieversorgung von Importen unabhängig gemacht werden, um Devisen zu sparen. Zweitens wurde die Nutzung der Endenergie durch die privaten Haushalte als ein zu subventionierendes Gut angesehen. Dadurch kam es zu einem exorbitant hohen Energieverbrauch und – bedingt durch die Konzentration auf die Braunkohle – zu einer europaweit einmaligen Schädigung der Umwelt.

Die Aufgabenstellung für die Neuordnung des Energiesystems in den neuen Bundesländern besteht also sowohl in einer Reduktion des Ver-

Fortsetzung auf Seite 4

(c) 2010 Authors; licensee IÖW and oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial No Derivates License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.