

KLIMANEUTRAL UND SOZIAL GERECHT

Wege in die
Gesellschaft der Zukunft

attac
Bildung

Wirtschaft demokratisch gestalten lernen



IMPRESSUM

1. Auflage 2020
500 Exemplare

HERAUSGEBER
Attac Trägerverein e.V.
Münchener Straße 48
D-60329 Frankfurt am Main

Alle Rechte vorbehalten © Attac.

AUTOR_INNEN
Carolin Apfel, Marlene Grabiger, Roland Jourdan,
Holger Oppenhäuser (Attac Bundesbüro)

Anregungen und Unterstützung von
Patrick Bohländer, Andreas Eis, Boris Heil,
Frederik Metje, Andreas Schmidt

GESTALTUNG
www.dicey-studios.com

HERSTELLUNG
www.recyclingflyer.de

Weitere Informationen: www.attac.de/bima

Feedback: bildung@attac.de

Die umfangliche Nutzung des Materials im Rahmen des Unterrichts und der Lehre ist ausdrücklich erlaubt und erwünscht.

INHALTSVERZEICHNIS

INHALT MODULE I–IV • EINLEITUNG • LEGENDE

MODUL **Klimawandel und globale Gerechtigkeit**



*Wer hat den Klimawandel verursacht und wer ist davon wie betroffen?
Welchen Beitrag müssen die alten Industriestaaten leisten?
Wie sieht meine und wie sieht unsere Gesellschaft der Zukunft aus?*

Einführung

- I.1 **Aktivität: Anfangen aufzuhören**
- I.2 **Arbeitsblatt: Wer hat den Klimawandel verursacht?**
- I.3 **Arbeitsblatt: Wer ist vom Klimawandel wie betroffen?**
- I.4 **Infoblatt: Klimawandel**
- I.5 **Arbeitsblatt: Internationale Klimakonferenz**
- I.6 **Aktivität: Eine gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft**

MODUL **Mobilität der Zukunft**



Wie sieht eine gerechte und klimaneutrale Mobilität der Zukunft aus? Ist der Individualverkehr die Lösung? Woher kommen die Rohstoffe und der Strom für die Elektroautos? Welche Perspektiven werden für Lohnabhängige aus Autoindustrien geschaffen?

Einführung

- II.1 **Arbeitsblatt: Von der Straße auf die Schiene?**
- II.2 **Arbeitsblatt: Mit E-Autos in die Zukunft?**
- II.3 **Arbeitsblatt: Rohstoffe in der Automobilindustrie**
- II.4 **Arbeitsblatt: (Kein) Wandel der Autoindustrie?**
- II.5 **Arbeitsblatt: Ein Europäischer Grüner Deal?**

MODUL **Finanzen – Steuern – Klima**



Wie hängen Klimawandel und Finanzen zusammen? Ist eine CO₂-Steuer sozial gerecht? Woher soll das Geld für Investitionen in Zukunftstechnologien kommen? Gibt es eine klimafreundliche Geldpolitik?

Einführung

- III.1 **Aktivität: Gerechte CO₂-Steuer?**
 - III.2 **Arbeitsblatt: Corona und Klima: Was soll der Staat tun?**
 - III.3 **Arbeitsblatt: Klimawandel und Finanzmärkte**
 - III.4 **Arbeitsblatt: Klimafreundliche Geldpolitik?**
-

INHALTSVERZEICHNIS

INHALT MODULE I–IV • EINLEITUNG • LEGENDE

MODUL

IV

Vor Ort aktiv werden

Wie kann ich vor Ort aktiv werden, um für meine Vorstellung einer klimaneutralen und gerechten Gesellschaft zu streiten?

Einführung

IV.1 Arbeitsblatt: Mein Hand Print

IV.2 Arbeitsblatt: Laufzettel Stationenlernen

IV.2a Station: Critical Mass

IV.2b Station: Radentscheid

IV.2c Station: Gefälschte Fahrscheine

IV.2d Station: Waldbesetzung

IV.2e Station: Fahrgastbeirat

IV.2f Station: Blockade der IAA

IV.2g Station: Lastenfahrrad-Initiative

IV.2h Station: Kinder- und Jugendparlament

IV.3 Arbeitsblatt: Selbst aktiv werden

EINLEITUNG

Die Schüler_innen von Fridays for Future haben das Thema dieser Bildungsmaterialien auf der Tagesordnung ganz nach oben gerückt. Mit dem Slogan »Wir sind hier – wir sind laut – weil ihr uns die Zukunft klaut« weisen sie darauf hin, dass wir ab sofort den globalen Ausstoß von Treibhausgasen drastisch – in manchen Bereichen bis auf null – reduzieren müssen, wenn wir die natürlichen Lebensgrundlagen der kommenden Generationen nicht zerstören wollen. Genau das ist seit langer Zeit auch überwältigender Konsens unter nahezu allen, die sich wissenschaftlich mit dem Klimawandel befassen, und wird auch in der öffentlichen Debatte weithin anerkannt. Daher kommen die Leugner_innen des menschengemachten Klimawandels in den folgenden Materialien nur in einer Fußnote vor, denn zur Frage einer zukunftsfähigen, klimaneutralen Gesellschaft haben sie schlicht nichts Konstruktives beizutragen. Im Zentrum stehen stattdessen die Fragen des Umbaus der Wirtschaft und der sozialen Gerechtigkeit, die mit der Umstellung auf Klimaneutralität zwangsläufig verbunden sind und die sich auf globaler, europäischer und nationaler Ebene stellen. Auch darauf weisen die klimastreikenden Schüler_innen, wie zuvor schon die Klimagerechtigkeitsbewegung, immer wieder hin.

Das Material erscheint als sechste Folge in der Reihe »Attac Bildung: Wirtschaft demokratisch gestalten lernen«. Erarbeitet wurden die Materialien von einer weitgehend ehrenamtlichen Gruppe aus Lehrer_innen, Fachdidaktiker_innen und Sozialwissenschaftler_innen mit vielfältigen Erfahrungen in der schulischen und außerschulischen Bildungsarbeit.

Zielgruppen: Schule (Sek. I und II) und außerschulische Bildungsarbeit

Die Materialien wurden dementsprechend für die Schule und für die außerschulische Bildung entwickelt. Ein zentrales Prinzip ist die Verknüpfung der Lerngegenstände mit aktivierenden Methoden und insbesondere kooperativen Lernformen. So eignen sich die Materialien zum großen Teil sowohl für den Einsatz im Unterricht als auch in der Bildungsarbeit von Gewerkschaften, Verbänden und freien Trägern der politischen Bildung.

Die einzelnen Elemente des Materials sind unterschiedlich voraussetzungsvoll. Es gibt einführende Materialien, die in der Sekundarstufe I bezie-

hungsweise in außerschulischen Gruppen ohne größere Vorkenntnisse eingesetzt werden können. Andere eignen sich eher zur Vertiefung in der Sekundarstufe II und anderen Lerngruppen mit entsprechenden Grundkenntnissen. Da die Einschätzung, welches Material für eine konkrete Gruppe geeignet ist, von zahlreichen Faktoren abhängt, wurde auf eine entsprechende Kennzeichnung verzichtet. Orientierende Hinweise dazu finden sich aber in den Einführungstexten zu den jeweiligen Modulen.

Attac: Bewegung, Expertise und Bildung

Attac versteht sich als internationales Netzwerk und als Bildungsbewegung mit Aktionscharakter und Expertise. Dieses Selbstverständnis spiegelt sich auch in den vorliegenden Bildungsmaterialien wider. Kennzeichen sozialer Bewegungen ist es, bislang vernachlässigte Probleme und alternative Entwicklungspfade in die gesellschaftliche Debatte zu bringen. Dazu werden neben Informations- und Diskussionsveranstaltungen zahlreiche Partizipationsformen, von der Initiierung von Unterschriftenlisten über verschiedene Aktionsformen bis hin zum zivilen Ungehorsam, realisiert.

Als Teil der internationalen globalisierungskritischen Bewegung entstand Attac als Gegenbewegung zur gesellschaftlichen Vorherrschaft des sogenannten Neoliberalismus. Dies impliziert die Kritik am neoklassischen Paradigma, das nicht nur die Wirtschaftswissenschaften weithin dominiert, sondern dessen Modelle zudem auf immer mehr gesellschaftliche Bereiche übergreifen und sie Kosten-Nutzen-Kalkülen unterwerfen. Die weltanschaulichen und wissenschaftlichen Grundlagen dieser Kritik sowie die daraus erwachsenden Kampagnen und Projekte von Attac sind vielfältig. Das Spektrum reicht von Vorschlägen für alternative (Wirtschafts-)Politiken bis hin zu radikaler Kapitalismuskritik und der Suche nach Wegen zur Demokratisierung der gesamten Gesellschaft inklusive der Ökonomie. So werden im vorliegenden Material klimapolitisch sinnvolle Vorschläge zur Umgestaltung des Verkehrs- oder des Finanzsektors zur Diskussion gestellt, aber auch Fragen nach einer Ökonomie aufgeworfen, die nicht mehr dem Zwang zur Erwirtschaftung von Profit (und Lohneinkommen) auf Kosten von Mensch und Natur unterliegt.

EINLEITUNG

Alternative Sichtweisen einbringen

Vor diesem Hintergrund ist das Bildungsmaterial von Attac nicht neutral (wobei es im Allgemeinen fragwürdig ist, ob es »Neutralität« in gesellschaftlichen Fragen überhaupt gibt). Ein Ziel des Materials ist es, das Handlungsrepertoire sozialer Bewegungen zu thematisieren.

Ein anderes Anliegen ist es, Gegenexpertisen zu den vorherrschenden neoklassischen Sichtweisen auf wirtschaftliche Prozesse einzubringen (seien sie nun neokeynesianisch, neomarxistisch, durch die feministische Ökonomie oder andere heterodoxe Ansätze inspiriert). Es geht um die Abschätzung der Wirkung unterschiedlicher ökonomischer Theorien sowie darauf basierender Politiken in ökonomischer wie sozialer und ökologischer Hinsicht. Damit verbunden ist die Thematisierung von sozialen Ungleichheiten, Interessengegensätzen, Machtasymmetrien und systemischen Zwängen, während in der öffentlichen Debatte allzu oft die Personifizierung »der Märkte« oder ähnlich Mystisches zur Erklärung herhalten muss.

Und nicht zuletzt geht es darum, die vielfach national beschränkten Debatten über internationale Prozesse multiperspektivisch zu erweitern. Etwa dadurch, dass Menschen von den Auswirkungen des Klimawandels in ihrem Heimatland und ihrem politischen Umgang damit berichten.

Kontroversität durch Kritik

Bei alledem geht es um Lernangebote, die bestimmte Perspektiven eröffnen und zur Diskussion einladen, und nicht darum, die Lernenden zu manipulieren oder gar zu indoktrinieren. Was den Einsatz in der Schule angeht, ist ohnehin davon auszugehen, dass die Lehrkräfte Materialien von Attac gezielt als kritische Alternative zu anderen Positionen einsetzen, wie entsprechende Anfragen von Schulen zeigen.

Zur Kontroversität trägt das Material schon dadurch bei, dass es hegemoniale Deutungen mit Alternativen konfrontiert und diese Agenda offenlegt. Diese Transparenz steht übrigens im Gegensatz zu manch anderen, scheinbar neutralen Angeboten, die genauer besehen von unternehmerischen Lobbygruppen finanziert sind und mehr oder minder subtil deren (wirtschaftstheoretische)

Sicht auf die Welt transportieren. In dieser Hinsicht entspricht das vorliegende Material den Anforderungen des Transparenz-Kodex der Deutschen Vereinigung für politische Bildung.

Aufbau: Vier Module

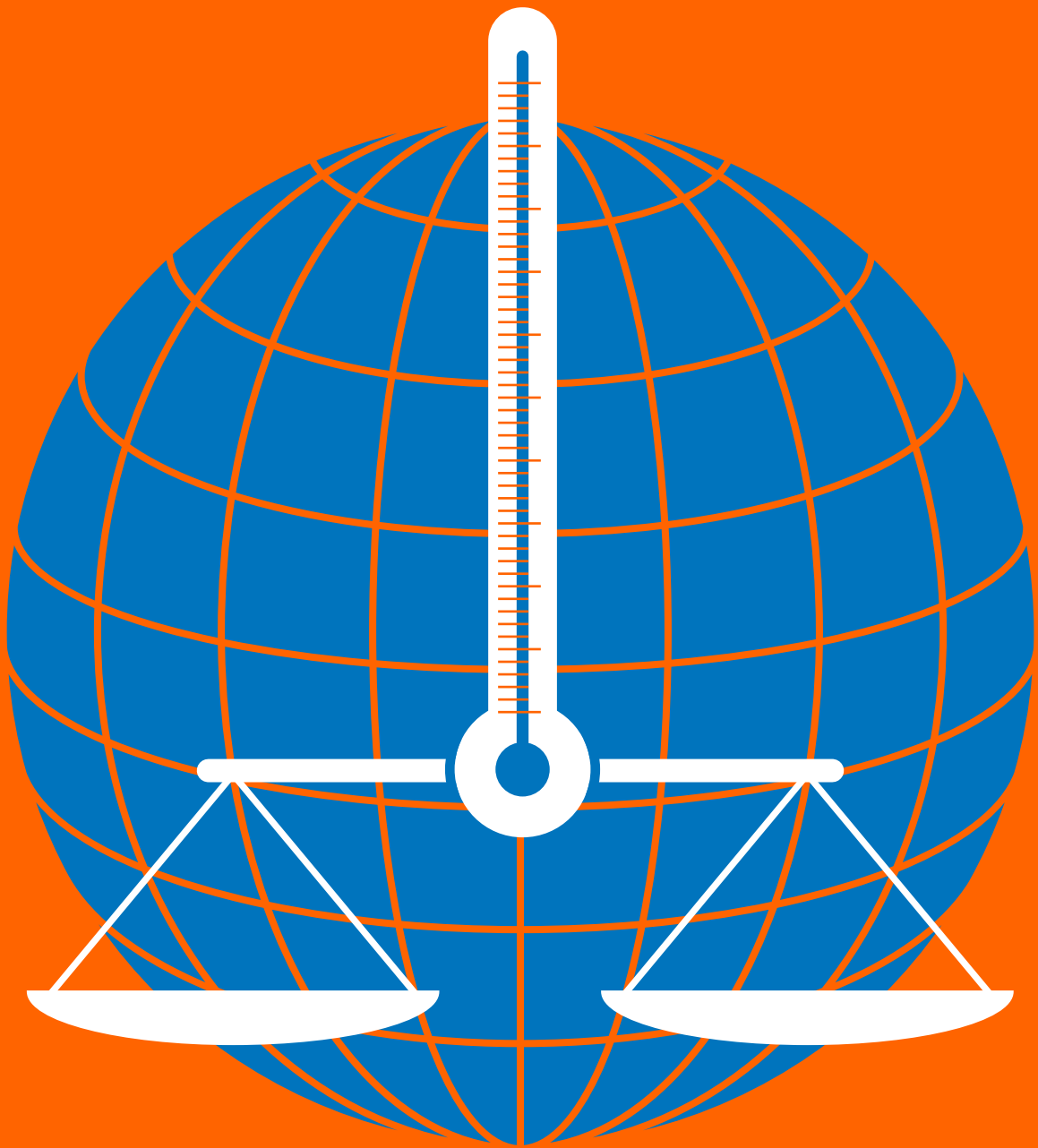
Das Material ist in vier Module gegliedert, die jeweils mit einer kurzen fachlichen Einführung und einem knappen didaktischen Kommentar zu den einzelnen Elementen beginnen. **Modul I** befasst sich mit den angesichts des Klimawandels notwendigen Veränderung der Produktions- und Lebensweise in klassischen Industriestaaten wie Deutschland sowie mit deren Verantwortung gegenüber wenig oder spät industrialisierten Ländern. In **Modul II** geht es am Beispiel des Verkehrssektors um die Interessen, die im Zuge der klimapolitisch notwendigen Veränderungen – auf nationaler wie auf europäischer Ebene – aufeinanderprallen. Das **Modul III** befasst sich mit der klimapolitischen Bedeutung der öffentlichen Finanzen, namentlich der Steuer-, Investitions- und Geldpolitik sowie mit der entsprechenden Regulierung des privaten Finanzsektors. In **Modul IV** geht es schließlich darum, wie jede_r einzelne für eine klimaneutrale und gerechte Gesellschaft politisch aktiv werden kann. Am Beispiel der Bewegungen für eine Verkehrswende werden ganz unterschiedliche Möglichkeiten – vom Antrag im Kinder- und Jugendparlament bis zur Waldbesetzung gegen einen Autobahnbau – zur Diskussion gestellt.

Formale Hinweise

Da es in Materialien für Schulen mittlerweile üblich ist, werden die Lernenden mit »Sie« angesprochen, obwohl im Kontext der sozialen Bewegungen und weiten Teilen der außerschulischen Bildung das »Du« gebräuchlicher ist. Im Bemühen um eine geschlechtergerechte Sprache wird der Gender_Gap genutzt.

Die Materialien erscheinen sowohl online als auch gedruckt. Die Druckversion kann im Attac-Webshop (<http://shop.attac.de>) bestellt werden. Auf der Webseite www.attac.de/bima steht dieses Material ebenso wie die anderen Materialien aus der Reihe zum kostenlosen Download bereit. ■

Klimawandel und globale Gerechtigkeit



*Wer hat den Klimawandel verursacht und wer ist davon wie betroffen?
Welchen Beitrag müssen die alten Industriestaaten leisten?
Wie sieht meine und wie sieht unsere Gesellschaft der Zukunft aus?*

Inhalt

Einführung

I.1 Aktivität: Anfangen aufzuhören

- M1: Unser Wunsch nach mehr, unsere Angst vor weniger (Maja Göpel)

I.2 Arbeitsblatt: Wer hat den Klimawandel verursacht?

- Methode: Gruppenpuzzle
- M1: CO₂-Emissionen nach Ländern
- M2: CO₂-Emissionen nach Ländern pro Kopf
- M3: CO₂-Emissionen nach globalen Einkommensgruppen
- M4: CO₂-Konsummissionen in den USA, Deutschland und China
- M5: Treibhausgas-Emissionen in Deutschland nach Sektoren
- M6: CO₂-Emissionen deutscher Konzerne

I.3 Arbeitsblatt: Wer ist vom Klimawandel wie betroffen?

- M1: Die Erde versinkt in Wasser und Salz (*ZEIT ONLINE*)
- M2: Karten – Küstenregionen in Deutschland und Bangladesch (*climatecentral.org*)
- M3: Silke Backsen aus Pellworm (*dpa/Kieler Nachrichten*)
- M4: Ioane Teitiota aus Kiribati (*FAZ*)
- M5: Luciano Lliuya aus Peru (*Tagesspiegel*)
- M6: Hilda Flavia Nakabuye aus Uganda (*jetzt.de*)
- M7: Klimaflüchtlinge gibt es nicht, stellt die Bundesregierung klar (*dpa/Welt*)

I.4 Infoblatt: Klimawandel

I.5 Arbeitsblatt: Internationale Klimakonferenz

- M1: Klimakonferenz in Madrid: Eine Frage der Gerechtigkeit (*Spiegel*)
- M2: Historische CO₂-Emissionen
- M3: CO₂-Emissionen von 1990 bis 2018
- M4: CO₂-Emissionen pro Kopf von 1990 bis 2018
- M5: CO₂-Emissionen im Verhältnis zum BIP 1990 bis 2018
- M6: Tabelle – CO₂-Emissionen von 1990 bis 2018
- M7: Statement der Europäischen Union zur COP 25
- M8: Statement von China und der Gruppe 77 zur COP 25
- M9: Statement der Kleinen Pazifischen Inselstaaten zur COP 25
- M10: Die Klimakonferenzen erfüllen ihren Zweck nicht mehr (*Saleemul Huq*)

I.6 Aktivität: Eine gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft

- M1: Grafik – Immer so weiter?
- Methode: Fishbowl

Die Materialien haben folgende Formate

- **Einführung** – Fachliche Erläuterung des Themenschwerpunktes sowie ein didaktischer Kommentar zu den einzelnen Materialien
- ↑ **Aktivitäten** – Methoden, die Interaktionen in der Gruppe anregen und die zur Erarbeitung der Inhalte führen
- i **Infoblatt** – Erläuterungen zentraler Themen eines Moduls
- **Arbeitsblätter** – Methoden, die mit Text- und Bildmaterial arbeiten

Die Arbeitsblätter und Aktivitäten bestehen aus folgenden Elementen

- M1 **Materialien (M1 bis Mx)** – Texte, Bilder oder Karikaturen aus der öffentlichen Debatte oder Autorentexte

ARBEITSVORSCHLÄGE

Arbeitsvorschläge – Vorschläge zum inhaltlichen Erschließen der Materialien



Methoden – Spezielle Verfahren zur Bearbeitung der Materialien



Infotext – Erläuterungen zentraler Begriffe eines Arbeitsblattes



Diagramme – Grafisch aufbereitete Daten zum jeweiligen Thema



Requisiten – Spezielles Zubehör zu Methoden



Interviews – Für dieses Bildungsmaterial geführte Gespräche

Einführung

Im Pariser Klimaschutzabkommen haben sich die Staaten auf eine Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter von 1,5 Grad Celsius verständigt, um katastrophale ökologische Folgen eines weiteren Anstiegs zu vermeiden. Bisher fehlt es jedoch an einer entschiedenen Umsetzung dieses Ziels. Wenn das 1,5-Grad-Ziel erreicht werden soll, dann darf noch genau 10 Jahre lang so viel CO₂ ausgestoßen werden wie heute – und danach keins mehr. Je schneller die Reduktion gelingt, desto länger reicht das Restbudget an erlaubten CO₂-Emissionen.

Doch wer verursacht eigentlich die meisten Treibhausgas-Emissionen? Nach der Untersuchung »Confronting Carbon Inequality«, die Oxfam im September 2020 veröffentlicht hat, ist das reichste Prozent der Weltbevölkerung für 15 Prozent der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich. Die reichsten 10 Prozent verursachen die Hälfte der Emissionen, während die Hälfte der Weltbevölkerung gerade einmal für 7 Prozent verantwortlich ist. Innerhalb Deutschlands sieht diese Verteilung der Emissionen ähnlich aus. Hier hat das reichste Zehntel alleine 26 Prozent der summierten Pro-Kopf-Emission der Jahre 1990 bis 2015 verursacht, während die ärmere Hälfte der Bevölkerung – also fünfmal mehr Menschen – nur für 29 Prozent verantwortlich war.

Diese Betrachtung der ungleichen CO₂-Konsumemissionen (durch Autofahrten, Flugreisen, Heizung, Produktion und Transport von Gütern etc.) ist allerdings nur eine – wenngleich wichtige – Betrachtungsweise. Global gesehen ist freilich auch die heutige energie- und ressourcenintensive Lebensweise der sogenannten Mittelschicht in Deutschland auf Dauer nicht tragbar, geschweige denn global zu verallgemeinern. Das bedeutet aber nicht, dass die Alternative schlechter sein muss. Warum sollten langlebige hochwertige Gebrauchsgüter schlechter als kurzlebige Modeartikel sein, ein zuverlässiger und bedarfsorientierter ÖPNV schlechter als Autofahrten, Nachtzüge schlechter als Flugreisen, mehr freie Lebenszeit schlechter als Vollzeitarbeitsplätze oder gesunde und möglichst regionale Lebensmittel schlechter als die Produkte globaler Lebensmittelkonzerne? Eine Gesellschaft, die solche Güter und Dienstleistungen für alle sichert, wäre nicht nur unter Klimagesichtspunkten besser, sondern auch gerechter als die heutige, in der einige ohne Rücksicht auf Verluste konsumieren, während den Millionen Menschen, die von Arbeitslosigkeit leben, das Nötigste fehlt.

Letztlich steht damit nicht nur der Umbau einiger Sektoren, allen voran Energie und Verkehr, auf der Tagesordnung. Vielmehr muss das gesamte Produktionsmodell der frühindustrialisierten Staaten zur Disposition gestellt werden. Denn auch wenn es kurzfristig sinnvoll ist, auf Wachstum in Bereichen wie etwa den erneuerbaren Energien zu setzen, muss es doch mittelfristig darum gehen, dem Wachstumsimperativ zu entkommen, der nicht mit der notwendigen dauerhaften Stabilisierung von Stoffkreisläufen zu vereinbaren ist.

Interessanterweise fällt dieses Argument oft mit Bezug auf China, aktuell der mit Abstand größte staatliche Emittent an CO₂. Auch hier zeigt allerdings der Blick auf die Pro-Kopf-Emissionen, dass Deutsche ebenso wie US-Amerikaner_innen und einige andere immer noch mehr verbrauchen als Chines_innen. Das heißt, dass die alten Industriestaaten im Verhältnis zum Rest der Welt nicht nur historisch, sondern auch aktuell die größte Verantwortung für den Klimawandel tragen. Eine Verantwortung, der sie nicht nur durch die notwendige Transformation der eigenen Gesellschaft gerecht werden müssen, sondern auch durch die Unterstützung der Länder, die am wenigsten zum Klimawandel beigetragen haben und am stärksten darunter leiden.

Es ist also nicht angebracht, mit dem Finger zuerst auf China und andere »Schwellenländer« zu zeigen. Dennoch bleibt das Problem, dass das Modell ihrer »nachholenden Entwicklung« global auf Dauer nicht tragfähig ist. In Deutschland sind die Pro-Kopf-Emissionen zwar immer noch höher als in China, aber den Durchschnittswert der gesamten EU-28 hat China mittlerweile überholt. Im September 2020 hat die chinesische Regierung angekündigt, dass die Wirtschaft bis spätestens 2060 klimaneutral sein soll. Das ist mit Blick auf das verbliebene CO₂-Budget keine wirklich gute Aussicht und es gibt auch noch keinen konkreten Plan. Für Deutschland und die Europäische Union kann das aber nur bedeuten, endlich die eigenen Pläne an die Ziele des Pariser Abkommens anzupassen und sie auch einzuhalten.

Nur das kann die Basis einer multilateralen Lösung der Klimakrise sein. Letztlich muss nicht nur national und regional ein Weg gefunden werden, die Ziele der Klimaneutralität und der sozialen Gerechtigkeit zu verwirklichen, sondern global – und zwar schnell. ■

Zu den Elementen des Moduls

- In der **Aktivität I.1 (Anfangen aufzuhören)** setzen sich die Lernenden mit Veränderungen des (eigenen) Konsumverhaltens auseinander, die angesichts des Klimawandels sinnvoll bis notwendig wären. Es geht um Flugreisen, Autoverkehr, Rinderhaltung, Einwegverpackungen und Handys. Nach einem *Positionsbarometer* zur Sensibilisierung für die jeweilige Problematik können sich die Lernenden mit dem Bereich auseinandersetzen, in dem ihnen ein persönlicher Verzicht besonders schwerfallen würde. Danach erarbeiten sie gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen, die ihnen eine Verhaltensänderung erleichtern würden. Nach dem Sammeln der Ergebnisse in einer gemeinsamen *Mindmap* können Gruppen zur Umsetzung konkreter Veränderungsideen vor Ort gebildet werden. Hier könnten auch die Arbeitsblätter IV.1 und IV.3 aus Modul IV eingesetzt werden. Abschließend können die Lernenden in Auseinandersetzung mit einem *Artikel von Maja Göpel aus den Blättern für deutsche und internationale Politik (M1)* einen Essay zum Thema verfassen.
- Das **Arbeitsblatt I.2 (Wer hat den Klimawandel verursacht?)** beginnt mit einer Hebung des Kenntnisstandes zum Thema Klimawandel mittels Kleingruppenarbeit. Anschließend oder alternativ können mit Hilfe des Infoblattes I.4 Fakten zum Klimawandel zusammentragen werden. In Form eines *Gruppenpuzzles* kann dann der Frage nachgegangen werden, »wer Schuld am Klimawandel ist«. Dazu setzen sich die Expert_innengruppen mit 6 *Diagrammen* auseinander, die den *CO₂-Ausstoß von verschiedenen Ländern (M1)*, *von Ländern pro Kopf (M2)*, *von globalen Einkommensgruppen (M3)*, *von nationalen Einkommensgruppen (M4)* sowie *von Wirtschaftssektoren (M5)* und *von Konzernen (M6) in Deutschland* aufzeigen. Anschließend versuchen die Stammgruppen die Frage nach der »Schuld« zu beantworten. Dies ist freilich nicht eindeutig möglich. Ziel ist es vielmehr, für die globale wie nationale Verteilungsproblematik sowie für die verschiedenen wirtschaftlichen Ursachenkomplexe zu sensibilisieren.
- Mit dem **Arbeitsblatt I.3 (Wer ist vom Klimawandel wie betroffen?)** können zunächst anhand eines *Artikels zum Anstieg des Meeresspiegels aus Zeit-Online (M1)* und zweier *Karten der bedrohten Küstenregionen in Deutschland und Bangladesch (M2)* die Auswirkungen des Klimawandels auf beide Länder verglichen werden. Anschließend können in Kleingruppen vier Artikel über Menschen be-
arbeitet werden, die auf unterschiedliche Weise vom Klimawandel betroffen sind und sich dagegen wehren: Ein *dpa-Artikel über Silke Backsen aus Pellworm (M3)*, ein *FAZ-Artikel über Ioane Teitiota aus Kiribati (M4)*, ein *Tagesspiegel-Artikel über Luciano Lliuya aus Peru (M5)* und ein *Interview von jetzt.de mit Hilda Flavia Nakabuye aus Uganda (M6)*. Anschließend können die Lernenden auf der Grundlage eines *dpa-Artikels aus der Welt (M7)* einen Kommentar zur Haltung der Bundesregierung zum Thema Klimafucht verfassen.
- Das **Infoblatt I.4 (Klimawandel)** fasst noch einmal grundlegendes Wissen zum Thema Klimawandel zusammen und dokumentiert im Zuge dessen Teile eines Positionspapiers der »Scientists for Future«. Es kann insbesondere mit Arbeitsblatt I.2 zur Erarbeitung von Grundlagen eingesetzt werden sowie generell zur Klärung von Hintergrundwissen bei der Bearbeitung der Materialien.
- Das **Arbeitsblatt I.5 (Internationale Klimakonferenz)** behandelt die Frage einer global gerechten Lösung der Klimakrise am Beispiel der Finanzierung von »Verlusten und Schäden«. Zum Einstieg gibt es einen *Artikel aus dem Spiegel (M1)* zur Klimakonferenz 2019 in Madrid. Anschließend können vier *Diagramme – CO₂-Emissionen von 1960 bis 1989 (M2)*, *CO₂-Emissionen von 1990 bis 2018 (M3)*, *CO₂-Emissionen pro Kopf von 1990 bis 2018 (M4)*, *CO₂-Emissionen im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt 1990 bis 2018 (M5)* – und die dazugehörige *Datentabelle (M6)* interpretiert werden. Der Fokus liegt dabei auf der Europäischen Union (als frühindustrialisierter Region), auf China (als spätindustrialisiertem Schwellenland) und der Gruppe der »Kleinen Pazifischen Inselentwicklungsstaaten« (als wenig industrialisierter, aber stark betroffener Region). Dabei wurde die Insel Palau aufgrund verzerrender statistischer Effekte nicht berücksichtigt. Denn mit nur rund 18.000 Bewohner_innen und einem engen Verhältnis zu Japan und USA samt entsprechendem Tourismus hätte der Inselstaat die Durchschnittswerte der Emissionen pro Kopf um das Hundertfünfzigfache und im Verhältnis zum BIP um das Zwölffache vergrößert. Ausgehend von den genannten Daten und kurzen *Statements dieser drei Staaten(gruppen) zur Klimakonferenz von Madrid (M7 bis M9)* kann anschließend eine Arbeitsgruppe simuliert werden, die in Vorbereitung auf die nächste Klimakonferenz einen Vorschlag zur Finanzierung des Ausgleichs

von Verlusten und Schäden entwickelt. Abschließend können sich die Lernenden mit einer kritischen *Einschätzung der Klimakonferenzen durch den Klimawissenschaftler Saleemul Huq (M10)* auseinandersetzen und dazu Stellung nehmen.

- Ausgangspunkt der **Aktivität I.6 (Eine gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft)** ist eine Grafik, welche die beiden Kreisläufe Produktion – Verkauf – Profit einerseits sowie Arbeit – Lohn – Konsum andererseits als verknüpften Teufelskreis darstellt, der Ressourcen verbraucht,

Abfall sowie Emissionen hinterlässt und das Leben einem ökonomischen Imperativ unterwirft. In Abgrenzung dazu können die Lernenden nach dem Think-Pair-Share-Verfahren stufenweise Regeln für eine gerechte und ökologische Gesellschaft entwickeln. Abschließend werden die in Kleingruppen erarbeiteten Regeln beziehungsweise Gesetze bei einer Bürger_innenversammlung – nach der *Fishbowl-Methode* – diskutiert, mit dem Ziel, die fünf wichtigsten Gesetze zu erarbeiten und festzuhalten. ■

Anfangen aufzuhören

Kurzbeschreibung:

Mit der Aktivität setzen sich die Lernenden mit Veränderungen des (eigenen) Konsumverhaltens auseinander, die angesichts des Klimawandels sinnvoll bis notwendig wären. Dabei geht es stets um das Verhältnis zwischen eigenen Verhaltensänderungen und der politischen Ebene gesellschaftlicher Normen und Gesetze.

Zeit:

ca. 90 Minuten

Gruppengröße:

12 bis 40 Personen

Material:

Raum mit ausreichend Platz, Arbeitsblätter mit Infotexten und Freifeldern

Ablauf:

Schritt 1: Positionsbarometer

Einführung: Mit unserer Lebensweise verursachen wir Treibhausgase, die die Erderwärmung immer schneller vorantreiben. Auf einige Dinge, an die sich viele Menschen in den Industriegesellschaften gewöhnt haben, werden wir verzichten müssen, um den Klimawandel zu stoppen. Ich habe dazu fünf Dinge ausgewählt, die dem Klima schaden. Nehmen wir an, sie haben genug Geld, um sich all diese Dinge leisten zu können. Dann möchte ich sie bitten, dass sie sich dazu im Raum aufstellen, und zwar je nachdem, ob es ihnen leicht fällt darauf zu verzichten oder nicht. Auf dieser Seite des Raumes ist der Pol »Fällt mir ganz leicht«, auf der anderen Seite der Pol »Fällt mir sehr schwer«. Wer möchte, kann dann kurz etwas zur eigenen Position sagen, aber niemand muss es tun. Also, wie schwer würde es ihnen fallen auf ...

... Flugreisen zu verzichten?

... Autofahren zu verzichten?

... Rindfleisch und Milchprodukte zu verzichten?

... Produkte in Einwegverpackungen zu verzichten?

... ein neues Handy zu verzichten, solange das alte repariert werden kann?

Schritt 2: Fünf-Positionen-Methode

Einführung: Jetzt verteile ich die fünf Punkte noch einmal im Raum. Bitte stellen sie sich zu dem Punkt, an dem es ihnen am schwersten fallen würde, konsequent darauf zu verzichten.

- Keine Reisen mit dem Flugzeug
- Keine Autofahrten
- Kein Rindfleisch und keine Milchprodukte
- Keine Produkte in Einwegverpackungen
- Kein neues Handy, solange das alte repariert werden kann

Wenn die Gruppen allzu ungleich verteilt, sind sollte noch gewechselt werden (»Was würde mir auch schwerfallen«).

Schritt 3: Vier-Felder-Blätter

Bearbeitung der Vier-Felder-Blätter (siehe Requisiten) in den jeweiligen Gruppen an den sechs Positionen.

Schritt 4: Mindmap

Sammeln Sie die Ergebnisse in Form einer Mindmap zum Thema »Wege in die klimaneutrale Gesellschaft«. Ausgangspunkt sind die fünf Problemfelder (Flugreisen, Autoverkehr, Wiederkäuer, Einwegverpackungen und Handys).

Schritt 5: Vor Ort aktiv werden

Bilden Sie Gruppen, in denen überlegt wird, wie die Ideen zum Handlungsfeld Schule (oder Verein etc.) umgesetzt werden können. Die Lernenden sollen dabei konkrete Schritte planen, zum Beispiel die Einberufung einer Vollversammlung der Schüler_innen, die Gestaltung einer Website und ihre Verbreitung per Social-Media, eine Flugblattaktion, eine Blockade des Schulparkplatzes, eine Podiumsdiskussion oder eine Unterschriftenaktion in der Schule.

ARBEITSVORSCHLAG

1. Lesen Sie den Infotext und bearbeiten Sie Feld A in Einzelarbeit.

2. Gehen Sie paarweise zusammen und stellen Sie sich Ihre Überlegungen zu Feld A vor. Bearbeiten Sie anschließend gemeinsam die Felder B und C.

INFO 

Rinderhaltung und Klimawandel

Das Gas Methan ist 25-mal klimaschädlicher als CO₂. Das vom Menschen verursachte Methan wird zum größten Teil in der Landwirtschaft ausgestoßen. Rund 37 Prozent der weltweit ausgestoßenen Menge stammen aus der Viehhaltung, insbesondere von Rindern. Weniger Rindfleisch und weniger Milchprodukte sind demnach ein Beitrag zum Klimaschutz.



A Was würde es mir einfacher machen, weniger Rindfleisch zu essen oder ganz darauf zu verzichten?

- Was wären Alternativen für mich?
- Was müsste sich in meinem Freundeskreis oder meiner Familie ändern?
- Was müsste sich in der ganzen Gesellschaft ändern?

B Brauchen wir neue Regeln? Was sollte sich politisch ändern?

- Sollten Gesetze bestimmte Dinge verbieten oder vorschreiben?
- Sollte die Politik bestimmte Dinge mit Geld fördern oder durch Steuern teurer machen?

C Was könnten wir in unserer Schule tun, um dafür zu sorgen, dass weniger Rindfleisch und Milchprodukte gegessen werden?

ARBEITSVORSCHLAG

1. Lesen Sie den Infotext und bearbeiten Sie Feld A in Einzelarbeit.

2. Gehen Sie paarweise zusammen und stellen Sie sich Ihre Überlegungen zu Feld A vor. Bearbeiten Sie anschließend gemeinsam die Felder B und C.

INFO |||

Flugreisen und Klimawandel

Der Flugverkehr ist zurzeit für ca. 2,5 Prozent des globalen CO₂-Ausstoßes verantwortlich. In der Höhe bewirken die Emissionen aus den Flugzeugen (CO₂, Stickoxide, Schwefeloxide, Ruß und Wasserdampf) aber einen wesentlich höheren Treibhauseffekt. Insgesamt beträgt der Anteil des Flugverkehrs am globalen Treibhauseffekt mindestens fünf Prozent. Wer einmal von Zürich nach New York und zurück fliegt, verursacht etwa 2,6 Tonnen CO₂, genauso viel wie 18,5 Einwohner Ugandas pro Jahr.

A Was würde es mir einfacher machen, weniger zu fliegen oder ganz darauf zu verzichten?

- Was wären Alternativen für mich?
- Was müsste sich in meinem Freundeskreis oder meiner Familie ändern?
- Was müsste sich in der ganzen Gesellschaft ändern?

B Brauchen wir neue Regeln? Was sollte sich politisch ändern?

- Sollten Gesetze bestimmte Dinge verbieten oder vorschreiben?
- Sollte die Politik bestimmte Dinge mit Geld fördern oder durch Steuern teurer machen?

C Was könnten wir in unserer Schule tun, um dafür zu sorgen, dass weniger geflogen wird?

ARBEITSVORSCHLAG

1. Lesen Sie den Infotext und bearbeiten Sie Feld A in Einzelarbeit.

2. Gehen Sie paarweise zusammen und stellen Sie sich Ihre Überlegungen zu Feld A vor. Bearbeiten Sie anschließend gemeinsam die Felder B und C.

INFO 

Straßenfahrzeuge und Klimawandel *Unter allen am Verkehr Beteiligten ist die Straße der größte Klimasünder – Straßenfahrzeuge produzieren im Jahr 2016 ca. 18 Prozent der weltweiten Emissionen von CO₂. Nach einem deutlichen Rückgang bis zum Jahr 2009 steigen die durch den Verkehr verursachten CO₂-Emissionen wieder an.*



A Was würde es mir einfacher machen, weniger Auto zu fahren oder ganz darauf zu verzichten?

- Was wären Alternativen für mich?
- Was müsste sich in meinem Freundeskreis oder meiner Familie ändern?
- Was müsste sich in der ganzen Gesellschaft ändern?

B Brauchen wir neue Regeln? Was sollte sich politisch ändern?

- Sollten Gesetze bestimmte Dinge verbieten oder vorschreiben?
- Sollte die Politik bestimmte Dinge mit Geld fördern oder durch Steuern teurer machen?

C Was könnten wir in unserer Schule tun, um dafür zu sorgen, dass weniger Auto gefahren wird?

ARBEITSVORSCHLAG

1. Lesen Sie den Infotext und bearbeiten Sie Feld A in Einzelarbeit.

2. Gehen Sie paarweise zusammen und stellen Sie sich Ihre Überlegungen zu Feld A vor. Bearbeiten Sie anschließend gemeinsam die Felder B und C.

INFO |||

Plastikproduktion und CO₂-Emissionen *Die weltweite Plastikproduktion ist von zwei Millionen Tonnen im Jahr 1950 auf jährlich über 400 Millionen Tonnen gestiegen. Diese Kunststoffe werden aus Erdöl oder -gas als Verpackung oder als Fasern für Kleidung hergestellt. Je nach Produktionsart liegen die CO₂-Emissionen eines Polyester-Shirts zwischen 3,8 und 7,1 Kilogramm. Kohlendioxid, Methan und andere Treibhausgase werden in jeder Phase des Plastik-Lebenszyklus freigesetzt. Auch als Müll sorgt Plastik für Emissionen, denn die Kunststoffe werden zunehmend verbrannt, um dem Müll Herr zu werden.*



A Was würde es mir einfacher machen, weniger Plastik zu benutzen oder ganz darauf zu verzichten?

- Was wären Alternativen für mich?
- Was müsste sich in meinem Freundeskreis oder meiner Familie ändern?
- Was müsste sich in der ganzen Gesellschaft ändern?

B Brauchen wir neue Regeln? Was sollte sich politisch ändern?

- Sollten Gesetze bestimmte Dinge verbieten oder vorschreiben?
- Sollte die Politik bestimmte Dinge mit Geld fördern oder durch Steuern teurer machen?

C Was könnten wir in unserer Schule tun, um dafür zu sorgen, dass weniger Plastik benutzt wird?

ARBEITSVORSCHLAG

1. Lesen Sie den Infotext und bearbeiten Sie Feld A in Einzelarbeit.

2. Gehen Sie paarweise zusammen und stellen Sie sich Ihre Überlegungen zu Feld A vor. Bearbeiten Sie anschließend gemeinsam die Felder B und C.

INFO 

Elektromüll *Zwei Drittel der Menschheit besitzt heute ein Smartphone. Alle Computer, Mobilfunkgeräte und Datencenter, die zur digitalen Kommunikation notwendig sind, machen zwei Prozent aller CO₂-Emissionen aus. Rechner und Handys veralten immer schneller und werden zu Elektroschrott. Das Recycling der Altgeräte ist oft zu teuer. Obwohl der Export verboten ist, gelangt der Schrott nach Asien oder Afrika. Ein Großteil landet auf einer riesigen Müllhalde in Ghana. Dort entstehen hochgiftige Dämpfe, wenn Menschen den Schrott verbrennen, um an die Metallreste zu kommen und sie zu verkaufen.*



A Was würde es mir einfacher machen, weniger Elektroschrott zu verursachen oder ganz darauf zu verzichten?

- Was wären Alternativen für mich?
- Was müsste sich in meinem Freundeskreis oder meiner Familie ändern?
- Was müsste sich in der ganzen Gesellschaft ändern?

B Brauchen wir neue Regeln? Was sollte sich politisch ändern?

- Sollten Gesetze bestimmte Dinge verbieten oder vorschreiben?
- Sollte die Politik bestimmte Dinge mit Geld fördern oder durch Steuern teurer machen?

C Was könnten wir in unserer Schule tun, um dafür zu sorgen, dass weniger Elektroschrott anfällt?

M1 Unser Wunsch nach mehr, unsere Angst vor weniger.
Wie unser Wohlstandsmodell den Planeten ruiniert

1 Verzicht – schon allein das Wort bringt viele Men-
schen auf die Palme. Aber was heißt eigentlich ge-
nau Verzicht? Ich kann ja nur auf etwas verzichten,
das mir nach Lage der Dinge zusteht. Der Wohl-
stand, in dem die westliche Welt lebt und an dem
sich viele Entwicklungsländer orientieren, hätte
nach den Regeln der Nachhaltigkeit aber gar nicht
erst entstehen dürfen. So gesehen heißt Verzichten
in reichen Ländern [...] eigentlich nicht mehr und
nicht weniger, als darauf zu verzichten, den Plane-
ten zu ruinieren, und dafür die Lebensgrundlagen
in der Zukunft zu erhalten.

Fragen wir doch ruhig mal andersherum: Was
zum Beispiel brauchen wir denn unbedingt, wenn
wir gut versorgt sein wollen? Eigentlich bezeichnet
Versorgungssicherheit, was es braucht, um grund-
legende Bedürfnisse des Menschen – Nahrung,
Trinkwasser, Behausung, Energie, Gesundheits-
versorgung und Bildung – langfristig und sicher
zu gewährleisten. Wie wir gesehen haben, ist un-
ser Anspruch, was alles unter diese grundlegenden
Bedürfnisse fällt, im vergangenen Jahrhundert
immer weiter gestiegen, aber wirklich explodiert

ist er seit einigen Jahrzehnten. Im Eifer des tech-
nologischen Fortschritts und der naturvergessenen
Wirtschaftsindikatoren geriet dabei vollkommen
aus dem Blick, dass es auch ein Versorgungspa-
radoxon gibt: Wenn alle Eltern immer danach
streben, dass es ihre Kinder einmal besser haben
sollen, und das mit immer mehr haben sollen ver-
wechseln, dann haben es alle Kinder irgendwann
einmal – weniger gut. Die Versorgungssicherheit
auf einem begrenzten Planeten mit einer zuneh-
menden Anzahl Menschen kann nicht eine immer
größere Menge an Konsum bedeuten.

Wenn die Gegner_innen des Verzichts also fra-
gen, was bekommen wir dafür, wenn wir ver-
zichten, was lindert den Schmerz, den wir durch
diesen Verlust erleiden, dann lautet die Antwort:
Wir investieren in Frieden und die Versorgungs-
sicherheit von übermorgen. Denn stellen Sie sich
mal vor, die afrikanischen, lateinamerikanischen
und asiatischen Länder würden irgendwann darauf
verzichten, ihre Rohstoffe und Landflächen weiter
an uns zu exportieren und sie selber nutzen? ■ Quelle:

Maja Göpel in *Blätter für deutsche und internationale Politik* 3/2020

ARBEITSVORSCHLAG

3. Lesen Sie M1 und schreiben Sie einen kurzen Es-
say, in dem Sie die Gedanken der Autorin aufgrei-
fen. Beziehen Sie dabei die Ergebnisse der vorheri-
gen Gruppenarbeit ein.

Wer hat den Klimawandel verursacht?

ARBEITSVORSCHLAG

- 1a. Was wissen Sie zum Thema Klimawandel? Notieren Sie Stichpunkte.
- 1b. Bilden Sie Vierergruppen und entwickeln Sie

eine Mindmap mit sechs zentralen Aussagen zum Thema Klimawandel.

- 1c. Stellen Sie die Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Plenum vor.

GRUPPENPUZZLE

Als eine Form der Gruppenarbeit dient das Gruppenpuzzle der arbeitsteiligen Analyse eines Konflikts oder einer Frage. Es beinhaltet den gegenseitigen Austausch und die Diskussion unterschiedlichen Expertenwissens. Die Ausbildung verschiedener Expert_innengruppen ermöglicht es, sich intensiv mit einer Frage oder einem Konflikt zu beschäftigen und wechselseitig von den Ergebnissen zu profitieren. Vorgehen: Zunächst wird eine Frage oder ein Konflikt auf Basis ausgewählter Materialien in einer Stammgruppe bearbeitet. In dieser werden verschiedene Fragen (oder politische Interessen) aufgeteilt. Anschließend treffen sich Forscher_in-

nen zu bestimmten Fragen (oder Interessenvertreter_innen) aus den verschiedenen Stammgruppen in entsprechenden Expert_innengruppen. In diesen werden die spezifischen Forschungsfragen geklärt (oder Interessen ausgearbeitet und begründet). Anschließend gehen alle Expert_innen zurück in die ursprünglichen Stammgruppen. Dort werden die Ergebnisse aus den Experten_innengruppen vorgestellt, diskutiert und in die Bearbeitung der Ausgangsfrage – beziehungsweise weiterer Fragen – mit einbezogen.

Angeschlossen an das Gruppenpuzzle ist eine Reflexionsphase, in welcher die Ergebnisse sowie die Vorgehensweise ausgewertet und diskutiert werden.

ARBEITSVORSCHLÄGE

(siehe Methode Gruppenpuzzle)

- 2a. Stammgruppen
 - Bilden Sie Gruppen von 6 bis 8 Personen.
 - Lesen Sie das Infoblatt I.4 Klimawandel und versuchen Sie, Unklarheiten gemeinsam zu klären.
 - Teilen Sie sich auf und bilden Sie Expert_innen-Gruppen zu den Diagrammen M1 bis M6.
- 2b. Expert_innen-Gruppen
 - Schauen Sie sich das Diagramm an.
 - Besprechen Sie die folgenden Fragen und notieren Sie sich jeweils Stichpunkte:
 - Welche Aspekte finden Sie besonders wichtig?
 - Was bleibt unklar?
 - Werden Entwicklungstendenzen beschrieben?
 - Werden Ansätze für eine Veränderung sichtbar?
 - Wer hat am meisten zum Klimawandel beigetragen?

- 2c. Stammgruppen

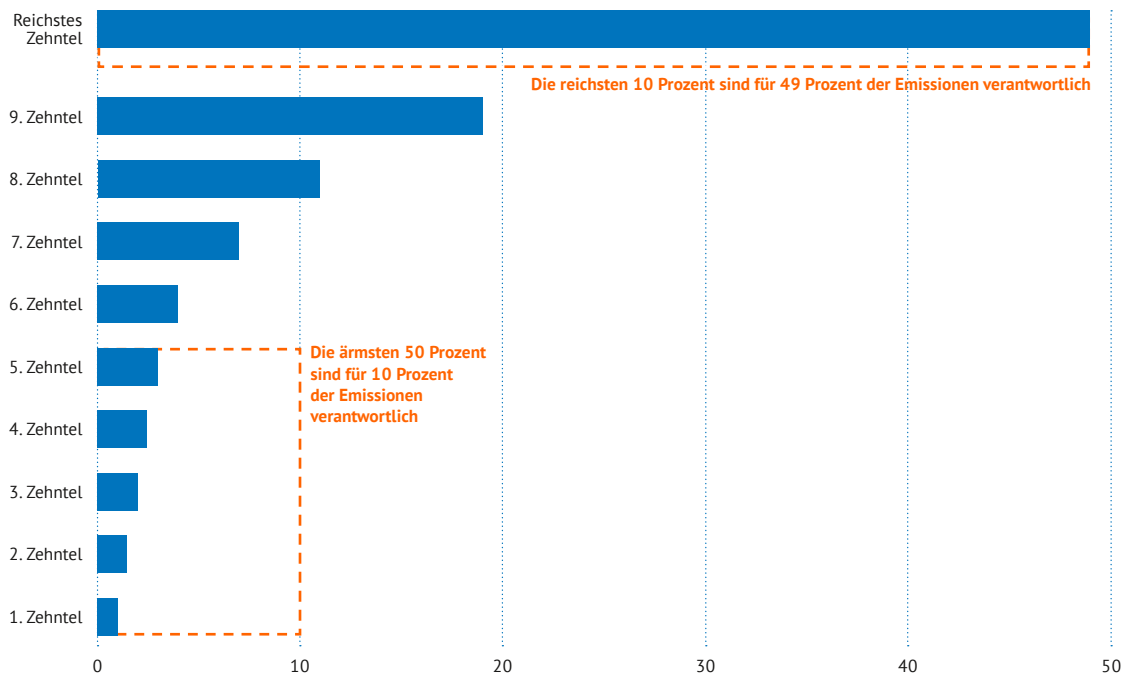
- Stellen Sie die Ergebnisse der Expert_innengruppen vor.
- Suchen Sie eine Antwort auf die Frage: »Wer ist schuld am Klimawandel?«
- Wählen Sie drei Diagramme begründet aus.
- Welche Aspekte (eventuell widersprüchlich) finden Sie besonders wichtig?
- Was bleibt unklar?
- Halten Sie Ihre Ergebnisse mit Argumenten auf Karten fest.

- 2d. Stellen Sie die Ergebnisse der Stammgruppen vor.

- Gruppieren Sie die Karten und Diagramme und finden Sie eventuell Überschriften.
- Überlegen Sie: Fehlen weitere Ergänzungen und Erläuterungen?

M3 CO₂-Emissionen nach globalen Einkommensgruppen

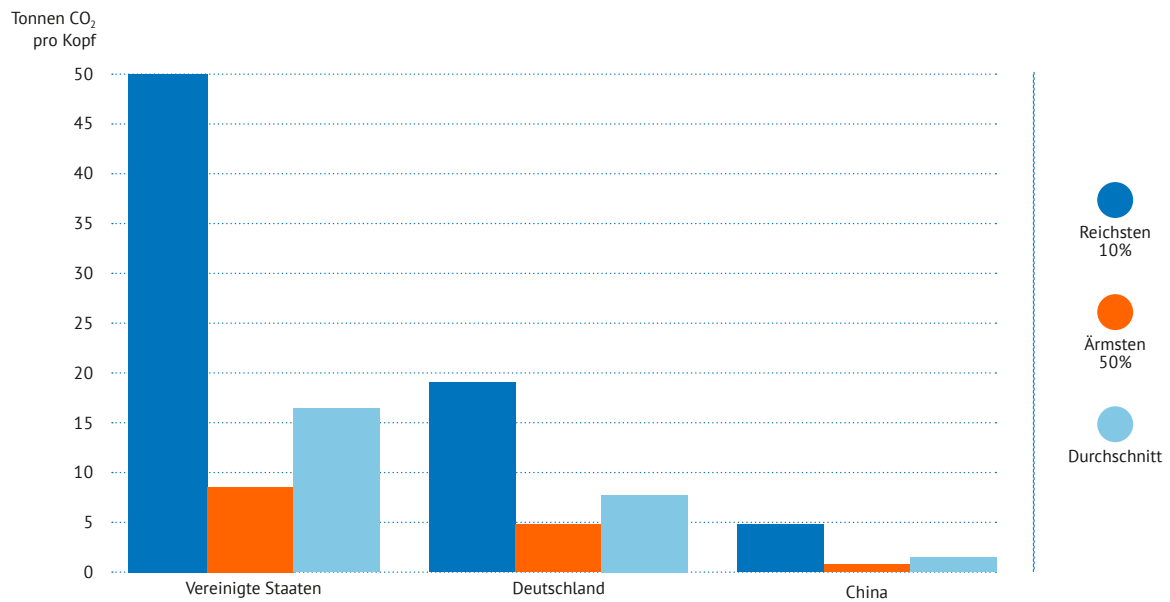
ANTEIL VON EINKOMMENSGRUPPEN DER WELTBEVÖLKERUNG AM GLOBALEN CO₂-AUSSTOSS IN PROZENT



Quelle: Oxfam, Extreme Carbon Inequality, Dezember 2015. Siehe auch: Oxfam, Confronting carbon inequality, September 2020.

M4 CO₂-Konsummissionen in den USA, Deutschland und China

CO₂-KONSUMEMISSIONEN PRO KOPF IN ARMEN UND REICHEN HAUSHALTEN



Quelle: Oxfam, Extreme Carbon Inequality, Dezember 2015. Siehe auch: Oxfam, Confronting carbon inequality, September 2020.

Wer ist vom Klimawandel wie betroffen?

M1 Die Erde versinkt in Wasser und Salz

- 1 Ein neuer Bericht des Weltklimarats IPCC zeigt:
 2 Eis schwindet, Meeresspiegel steigen, Ozeane ver-
 3 sauern – der fürs Klima bedeutenden Wasserwelt
 4 geht es immer schlechter.
 5 [...] Wenn Eisschilde und Gletscher schmelzen,
 6 schwellen die Ozeane an. Die Folge: Der Meeres-
 7 spiegel steigt – um jährlich 3,3 Millimeter, wie
 8 Messungen seit 1993 zeigen. Die Autorinnen und
 9 Verfasser des Sonderreports machen klar: Es gibt
 10 keinen Zweifel an dem Anstieg. Aber er geht ra-
 11 scher vorstatten als zuletzt erwartet – und dürfte
 12 noch mal höher ausfallen als bislang befürchtet.
 13 Wie schlimm es wird, hängt davon ab, wie die
 14 Menschheit ab sofort und künftig handelt. [...]
 15 Jüngste Studien klingen alarmierend: Der An-
 16 stieg des Meeresspiegels beschleunigt sich. »Im 20.
 17 Jahrhundert ist der globale Meeresspiegel bereits
 18 um etwa 15 Zentimeter angestiegen. Aktuell steigt
 19 er doppelt so schnell – und das wird sich weiter be-
 20 schleunigen, wenn Treibhausgasemissionen nicht
 21 drastisch verringert werden«, sagt der Meereswis-
 22 senschaftler Hans-Otto Pörtner, einer der Leitauto-
 23 ren des aktuellen IPCC-Sonderberichts. Forscher-
 24 innen fürchten, dass ein abrupter Rückgang des
 25 Eises in der Antarktis und in Grönland die Ent-
 26 wicklung noch verschärft.
 27 »Der globale Meeresanstieg wird sich über den
 28 Globus verteilt ganz unterschiedlich ausprägen«,
 29 sagt Beate Ratter, ebenfalls IPCC-Autorin. »Fla-
 30 che Koralleninseln und flache Küstenstaaten wie
 31 Bangladesch, die nur wenige Meter über dem
 32 Meer liegen und nur wenig finanzielle und räum-
 33 liche Schutzmöglichkeiten haben, werden vor
 34 allem vor den zunehmenden Wellendynamiken
 35 und Sturmintensitäten an die Grenzen ihrer An-
 36 passungsfähigkeit und Bewohnbarkeit kommen.«
 37 Stiege der Spiegel um einen Meter, heißt es laut
 38 IPCC, wären 20 Prozent von Bangladesch über-
 39 schwemmt. 30 Millionen Menschen müssten von
 40 dort fort. [...]
 41 Steigende Ozeane verändern Grund und Grund-
 42 wasser. Das einströmende Salz macht mancherorts
 43 bisheriges Trinkwasser ungenießbar und könnte
 44 häufiger zu Krankheiten wie Cholera führen oder
 45 sie gar verschlimmern [...]. Landwirtinnen werden
 46 nicht nur unter dem Verlust von Land, sondern
 47 auch mit salzhaltigeren Böden zu kämpfen haben.
 48 Vor allem der Reisanbau sei dadurch gefährdet,
 49 heißt es im IPCC-Report. Im vietnamesischen
 50 Mekongdelta ist schon jetzt zu beobachten, dass
 51 Landwirte weniger Reis ernten. In Bangladesch
 52 könnte die Ernte in den kommenden drei Jahr-
 53 zehnten um bis zu 15 Prozent sinken, der Anbau
 54 von Ölsaaten, Zuckerrohr und Jute ist in manchen
 55 Gebieten erst einmal gestoppt. [...]
 56 Weltweit hat der Klimawandel Folgen. Welche
 57 Bedeutung er speziell für Deutschland hat, auch da-
 58 rauf gibt es Hinweise. Die Küsten der Bundesrepu-
 59 blik erstrecken sich über mehr als 3.600 Kilometer.
 60 Laut des IPCC-Sonderberichts wären daher mehr
 61 als 300.000 Menschen bis zum Ende des Jahrhun-
 62 derts von Überflutungen betroffen, wenn die Emis-
 63 sionen weiter steigen. Vor allem in Niedersachsen,
 64 Bremen und Schleswig-Holstein gilt das Risiko als
 65 besonders groß. Einer Studie zufolge wären von
 66 einem Meeresspiegelanstieg um 50 Zentimeter zu-
 67 dem allein in Hamburg 60.000 Menschen betrof-
 68 fen. Die Schäden würden demnach umgerechnet
 69 rund 130 Milliarden Dollar kosten.
 70 Durch das steigende Wasser gehen Land und
 71 Strände verloren [...]. »Wenn der Meeresspiegel zu
 72 schnell steigt, drohen Wattflächen zu ertrinken, die
 73 Erosion der Küsten, Inseln und Halligen nimmt zu«,
 74 sagt Jannes Fröhlich, Referent für Wattenmeer-
 75 schutz beim WWF Deutschland. Die Folge: Tau-
 76 sende Menschen müssen ihre Heimat verlassen,
 77 Küstenstädte werden auf Dauer unbewohnbar.
 78 Ebenfalls bedenklich: Weite Teile des Rheindel-
 79 tas liegen bereits bis zu sechs Meter unter dem
 80 Meeresspiegel, was das Gebiet ebenfalls anfällig
 81 für Überschwemmungen und damit auf lange
 82 Sicht womöglich unbewohnbar macht. ■ Quelle: © Alina
 83 Schadwinkel für ZEIT ONLINE (www.zeit.de) vom 25.09.2019 »Sonderbericht zum
 84 Klimawandel: Die Erde versinkt in Wasser und Salz«

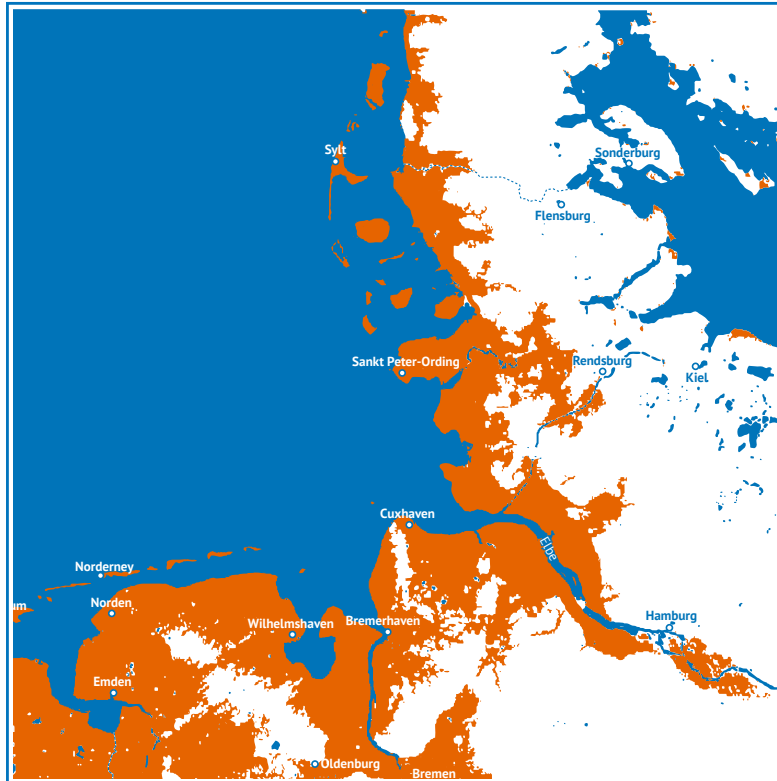
ARBEITSVORSCHLAG

1. Lesen Sie M1 und betrachten Sie die Karten M2. Vergleichen Sie anschließend in Partner_innenarbeit die Auswirkungen des Klimawandels auf Bangladesch und auf Deutschland. Wo sehen Sie Gemeinsamkeiten und wo sehen Sie Unterschiede?

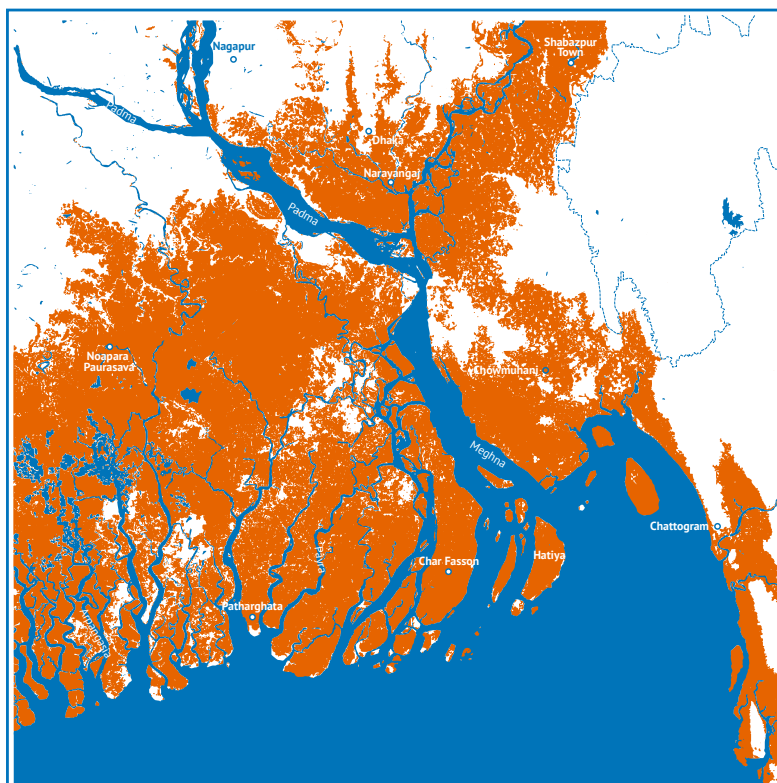
2. Bilden Sie vier gleichgroße Gruppen und bearbeiten Sie darin jeweils einen Text (M3 bis M6). Tragen Sie anschließend die Ergebnisse der Kleingruppen im Plenum zusammen und halten Sie diese stichpunktartig fest.

M2 Küstenregionen in Deutschland und Bangladesch

Deutschland



Bangladesch



Die Kartenausschnitte von jeweils rund 300 Quadratkilometern zeigen Teile von Deutschland und von Bangladesch. Nach aktuellen Prognosen werden die gefärbten Abschnitte im Jahr 2050 überschwemmt sein.

Quelle: coastal.climatecentral.org

M3 Silke Backsen aus Pellworm

1 Silke Backsen steht auf dem acht Meter hohen
2 Deich von Pellworm und schaut durch ihr Fern-
3 glas Richtung Meer. Ihre Füße stecken in wetter-
4 festen Schuhen, die blaue Jacke hält trocken und
5 warm. Die 49-Jährige weiß, wie man sich vor dem
6 Wetter schützt – zumindest im Hier und Jetzt. Mit
7 bloßem Auge ist das Wasser weit entfernt, gerade
8 ist Ebbe. Doch der Schein trügt.

9 Der Deich, er ist für die Nordsee-Insel Pellworm
10 eine Art Lebensversicherung. Ein paar Hundert
11 Meter dahinter steht ein rotes Backsteinhaus, der
12 Weg zur Tür ist von Narzissen und Sträuchern ge-
13 säumt. Hier sind Silke Backsen, ihr Mann Jörg
14 und ihre Kinder Sophie, Paul, Hannes und Jakob
15 zu Hause.

16 Als Bio-Bauern züchten sie Rinder, halten Scha-
17 fe und bauen Getreide an. Der Hof liegt rund ein-
18 en Meter unter dem Meeresspiegel. Steigt dieser
19 durch den Klimawandel an, tritt das Wasser eines
20 Tages wohl über den Deich – und alles läuft voll
21 wie eine Badewanne.

22 »Wir stehen an einem Scheideweg«, sagt Silke
23 Backsen. »Ein weiteres Geradeaus wird es nicht
24 mehr geben.« Klimaforscher geben ihr Recht. Der
25 Weltklimarat prognostiziert, dass der Meeresspie-
26 gel Ende des Jahrhunderts bis zu 77 Zentimeter
27 höher liegen dürfte als Ende des vorherigen Jahr-
28 hunderts – und das ist schon eines der optimisti-
29 schen Szenarien. Auch Stürme und Hitze dürften
30 zunehmen.

31 Dass das Klima verrückt spielt, kostet die Back-
32 sens schon jetzt Geld. 2017 hörte es nicht auf zu
33 regnen und alles stand unter Wasser. Dann kam
34 der Hitzesommer 2018, der alles austrocknete.
35 Das hieß: Weniger Getreide, zu wenig Futter für
36 die Tiere und große Einbußen.

37 Damit Menschen wie die Backsens nicht ihre
38 Existenzgrundlage verlieren, müssten drastische

39 Klimaschutzmaßnahmen her. Und nicht nur da-
40 für. Das haben zwar viele in Deutschland erkannt –
41 doch große, effektive Schritte lassen bislang auf sich
42 warten.

43 40 Prozent weniger Ausstoß des klimaschädli-
44 chen Gases CO₂ als 1990 – so lautete lange das
45 Ziel, das von mehreren Bundesregierungen be-
46 kräftigt wurde. Je näher 2020 nun kommt, desto
47 seltener wird dieses Ziel erwähnt. Stattdessen be-
48 kennt man sich zu einem neuen Ziel für 2030,
49 denn das Datum liegt noch beruhigend weit in
50 der Ferne.

51 Die Backsens wollen das nicht akzeptieren. »Man
52 wacht nicht morgens auf und entschließt sich beim
53 ersten Kaffee, Frau Merkel zu verklagen«, sagt Sil-
54 ke Backsen. Doch zu diesem Schritt hat sich die
55 Familie nach einigen weiteren Tassen Kaffee ent-
56 schieden. Gemeinsam mit zwei anderen Biobau-
57 ern-Familien und der Organisation Greenpeace
58 verklagen sie die Regierung.

59 Ihr Vorwurf: Liebe Politiker, ihr haltet eure
60 Versprechen nicht. Ihr schweigt das für 2020 ver-
61 sprochene Klimaziel am liebsten tot. Die Kläger
62 sehen ihre Grundrechte auf Schutz von Leben und
63 Gesundheit (Artikel 2, Grundgesetz), auf Berufs-
64 freiheit (Artikel 12, GG) und auf Eigentum (Arti-
65 kel 14, Grundgesetz) verletzt. [...]

66 Was würde geschehen, wenn die Backsens und
67 ihre Mitstreiter Recht bekämen? Greenpeace hat
68 hohe Erwartungen: Im besten Fall müsste die
69 Bundesregierung dazu verpflichtet werden, alles
70 Mögliche zu tun, um das Klimaziel für 2020 doch
71 noch zu erreichen. [...]

72 Anfangs habe es sich absurd angefühlt, die Re-
73 gierung zu verklagen, erinnert sich Silke Back-
74 sen – und mittlerweile richtig gut. [...]

Quelle: Larissa Schwedes, dpa, in Kieler Nachrichten vom 04.06.2019

ARBEITSVORSCHLAG

Erstellen Sie einen Kurzvortrag zu folgenden Fra-
gen:

- Welche Auswirkungen des Klimawandels auf Deutschland werden im Text beschrieben?
- Wie ist Familie Backsen davon betroffen?

- Wer erscheint in dem Artikel als Verursacher_in des Klimawandels?
- Wie gehen die Backsens mit der Situation um?
- Wie ging es mit der Klage von Familie Backsen und anderen weiter (recherchieren Sie im Internet)?

M4 Ioane Teitiota aus Kiribati

1 Der Wind weht Ioane Teitiotas dichten schwarzen
 . Haarschopf durcheinander. [...] Teitiota steht ne-
 . ben seiner Ehefrau Angua auf einem Parkplatz in
 . Glenbrook, einem ländlichen Vorort der größten
 5 neuseeländischen Stadt Auckland. [...] Früher schauten sie über den weiten, blau-tür-
 . kisen Ozean. Doch das Meer, das für die Insulaner
 . Kiribatis über Jahrhunderte Quelle ihres Lebens
 . war, auf das sie mit ihren Booten zum Fischen
 10 hinausfahren, ist für die Einwohner zu einer po-
 . tentiellen Bedrohung geworden. Häuser wurden
 . durch Überflutung zerstört, das Trinkwasser vom
 . Meer versalzen. »Wir haben Angst, dass der Mee-
 . resspiegel weiter steigt«, sagt Teitiota mit sanfter
 15 Stimme. Der 38 Jahre alte Mann aus dem südpazi-
 . fischen Inselstaat Kiribati ist groß und kräftig, aber
 . ziemlich schüchtern.
 . In Kiribati steht das Haus seiner Familie in un-
 . mittelbarer Küstennähe. Das Wasser dort steht nicht
 20 selten bis zu den Knien. Die 32 Korallenatolle und
 . eine Koralleninsel seiner Heimat sind entlang des
 . Äquators wie kleine Punkte über ein gewaltiges
 . Seegebiet verstreut, etwa auf halbem Weg zwischen
 . Hawaii und Australien.
 25 Ihre Landfläche beträgt zusammen 810 Quad-
 . ratkilometer. Die Hälfte der Bewohner lebt auf
 . der Insel Süd-Tarawa, die auch Hauptstadt ist. Die
 . Bevölkerungsdichte ist dort mittlerweile höher als
 . die von Tokio. Die Insel ragt am höchsten Punkt
 30 nur drei Meter aus dem Wasser, das gesamte Land
 . im Durchschnitt nur zwei Meter. Nach Berech-
 . nungen von Wissenschaftlern könnte Kiribati bin-
 . nen weniger Jahrzehnte im Ozean versunken sein.
 . Ioane Teitiota versucht, als erster Mensch der Welt
 35 in Neuseeland offiziell als Klimaflüchtling aner-

. kannt zu werden. Er sagt, dass aufgrund des stei-
 . genden Meeresspiegels ein Überleben in seiner
 . Heimat unmöglich werde. Vor allem seinen Kin-
 . dern will er eine Rückkehr deshalb nicht zumuten,
 40 sagt er. [...] Teitiotas Kinder sind in Neuseeland
 . geboren. Bislang ist unklar, ob sie auch noch zum
 . Ende dieses Jahres dort sein werden. Teitiotas
 . Asylantrag wurde vor einem Jahr zum ersten Mal
 . abgewiesen.
 45 Im Mai dieses Jahres scheiterte dann auch das
 . Berufungsverfahren. Der Familie drohte damit Ab-
 . schiebung noch vor dem Jahresende. Nun aber
 . will Teitiotas Rechtsanwalt Michael Kidd vor dem
 . obersten Gerichtshof noch einmal Berufung ein-
 50 legen. Der Anwalt sagt, dass Industriestaaten wie
 . Neuseeland durch den jahrzehntelangen Ausstoß
 . von Kohlendioxid für den Klimawandel verant-
 . wortlich seien.
 . Indirekt sei Ioane Teitiota deshalb einer »Ver-
 55 folgung« ausgesetzt. Es ist eine Argumentation,
 . der die Richter bisher nicht folgen wollten. Sie
 . sind der Meinung, dass Teitiota kein Flüchtling im
 . Sinne der Genfer Flüchtlingskonvention ist. [...] Dennoch gilt es als sicher, dass Fälle wie der von
 60 Ioane Teitiota statistisch zunehmen werden. Nach
 . Berechnungen internationaler Organisationen
 . könnte es bis zum Jahr 2050 insgesamt 150 bis 300
 . Millionen Menschen auf der Erde geben, die auf-
 . grund verschlechterter Umweltbedingungen ihre
 65 Heimat verlassen haben. [...] Vor kurzem ernann-
 . te das amerikanische Magazin »Foreign Policy«
 . Ioane Teitiota zu einem seiner hundert »globalen
 . Denker«, weil dieser den Begriff »Klimaflüchtling«
 . zuerst in die Welt gebracht habe. ■ Quelle: Till Fährnders,
 »Der erste Klimaflüchtling«. *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 30.11.2014.

ARBEITSVORSCHLAG

Erstellen Sie einen Kurzvortrag zu folgenden Fra-
gen:

- Welche Auswirkungen des Klimawandels auf den Inselstaat Kiribati werden im Text beschrieben?

- Wie ist die Familie Teitiota davon betroffen?
- Wer erscheint in dem Artikel als Verursacher_in des Klimawandels?
- Wie geht Ioane Teitiota mit der Situation um?
- Wie ging es mit dem Verfahren von Ioane Teitiota weiter (recherchieren Sie im Internet)?

**M5 Luciano Lliuya
aus Peru**

1 Es ist ein Kampf David gegen Goliath: Ein kleiner Bergführer aus den Anden verklagt eines der größten Unternehmen Deutschlands an seinem Firmensitz vor dem Landgericht Essen. Weil RWE verantwortlich ist für 0,5 Prozent von allem Kohlendioxid, das die Menschheit je in die Atmosphäre geblasen hat und deshalb Mitschuld am Klimawandel trägt.

Der Klimawandel wiederum lässt die Gletscher in den Anden schmelzen. Stark angewachsen ist zum Beispiel der Gletschersee Palcacocha. Jederzeit könnte er sich in einer Sturzflut in das Tal mit der Stadt Huaraz ergießen, in der Saúl Luciano Lliuya und seine Familie leben. Ein vorhandenes Drainagesystem reicht nach Ansicht von Experten nicht aus. RWE soll sich deshalb zu 0,5 Prozent an den Kosten beteiligen, die ein Damm kostet.

Soweit die juristische Argumentationskette. Mit Saúl Lucianos Anwesenheit bei der Klimakonferenz bekommt der Fall ein Gesicht. »Die Menschen haben sich an die Gefahr gewöhnt«, sagt er. »Aber wenn wir nichts machen, dann sterben wir.« Außerdem: »Wir leben seit Generationen dort. Unsere Häuser sind dort. Wir können sonst nirgendwo hingehen.«

Die Gletscherseen sind das eine. Auch die Muster der Regenfälle haben sich im Klimawandel verändert, sind unberechenbar geworden. »Früher war alles entspannt und wir konnten sehr viel ernten«, sagt Lucianos Vater Julio. »Heute wächst nicht mehr so viel, die Erträge sind um die Hälfte zurückgegangen.« Von der Regierung gebe es keine Unterstützung. »Sie hören den Armen nicht zu. Es traut sich auch keiner, was zu machen, denn dann kommen sie mit der Polizei und schießen und töten.«

Die Klage gegen RWE wird also nur eins der Probleme lösen, die Saúl Luciano und die Menschen am Fuße des Gletschersees haben. Aber es könnte ein Präzedenzfall werden. »Durch den Betrieb von Kohlekraftwerken ist das Eigentum meines Mandanten akut gefährdet«, teilt Rechtsanwältin Roda Verheyen mit, die die Klage ausgearbeitet hat.

Paragraph 1004 des Bürgerlichen Gesetzbuches schütze dieses Eigentum auch im Ausland. »Wir beantragen, dass das Gericht die Verantwortlichkeit von RWE für Maßnahmen zur Beseitigung dieser Beeinträchtigung feststellt«, schreibt Verheyen. Ein sogenanntes Anspruchsschreiben mit dieser Forderung habe RWE im April abgelehnt. Die Klage sei daher der nächste Schritt.

Noch hat das Landgericht Essen die Klage nicht einmal angenommen. Klaus Milke von der Menschenrechtsorganisation Germanwatch, die Saúl Luciano unterstützt, richtet sich auf einen jahrelangen Rechtsstreit ein. Milke sagt: »Wir brauchen solche Fälle, wo die am meisten Verletzlichen sagen: Hört auf, wir brauchen Gerechtigkeit.«

Mit der Klage will Milke zwei Botschaften senden: »Die großen Unternehmen müssen Verantwortung übernehmen. Und wir brauchen im Klimaabkommen eine Abmachung über Loss and Damage, damit nicht alle Kleinbauern klagen müssen.«

Loss and Damage (Schäden und Verluste) ist die Formel für Entschädigungen, die bei nicht mehr abwendbaren Schäden durch den Klimawandel gezahlt werden sollen. Der Punkt ist einer der letzten strittigen im aktuellen Entwurf des Abkommens, denn die Industrienationen fürchten hier ein Fass ohne Boden. [...] ■ Quelle: Susanne Eherding in *Der Tagesspiegel* vom 09.12.2015

ARBEITSVORSCHLAG

Erstellen Sie einen Kurzvortrag zu folgenden Fragen:

- Welche Auswirkungen des Klimawandels auf Peru werden im Text beschrieben?
- Wie ist Luciano Lliuya davon betroffen?

- Wer erscheint in dem Artikel als Verursacher_in des Klimawandels?
- Wie geht Luciano Lliuya mit der Situation um?
- Wie ging es mit dem Verfahren von Luciano Lliuya weiter (recherchieren Sie im Internet)?

M6 Hilda Flavia Nakabuye aus Uganda

1 Im Februar 2019 hat Hilda Flavia Nakabuye, 22, sich
 . zum ersten Mal ganz alleine in der ugandischen Haupt-
 . stadt Kampala auf die Straße gestellt und für Klimaschutz
 . demonstriert, das war der Beginn von »Fridays for Future
 5 Uganda«. Jetzt hat Hilda, die an der Internationalen
 . Universität Kampala Logistik studiert, an der Klimakon-
 . ferenz in Madrid teilgenommen und dort unter anderem
 . eine Rede gehalten, in der sie auf die Auswirkungen der
 . Klimakrise auf ihre Heimat aufmerksam gemacht hat.
 10 [...]

Hilda, warum bist du nach Madrid gereist?

Mehrere Umweltorganisationen haben Aktivist_innen aus dem Globalen Süden hierhin eingeladen.
 15 Ich habe die Chance wahrgenommen, Menschen aus diesen Regionen, die oft nicht gehört werden, eine Stimme zu geben.

Du hast in deiner Rede davon gesprochen, dass die Klimakrise deine Heimat Uganda besonders trifft. Wie ist die Situation dort aktuell?

Erst diesen Monat hat es mehrere schwere Überflutungen gegeben, dabei sind auch Menschen ums Leben gekommen. Gleichzeitig steigen in der
 25 Trockenzeit die Temperaturen und der Grundwasserspiegel sinkt. Die Extremwetterereignisse sorgen für Missernten und Hunger. Außerdem sterben immer mehr Tierarten aus, zum Beispiel Fische und Fledermäuse.

Bist du auch persönlich betroffen?

Meine Familie hatte früher eine Farm. Die schweren Regenfälle haben schon vor einigen Jahren unsere Ernte weggespült. Als es dann in der Trockenzeit immer heißer wurde, ist der nahegelegene Fluss ausgetrocknet, sodass wir nicht mehr genug Wasser für den Garten, die Tiere und unseren Haushalt hatten. Wir haben das Land und die Tiere schließlich verkaufen müssen. Meine Großeltern leben noch in unserem Dorf, aber

40 meine Eltern haben jetzt ein Haus in der Nähe von Kampala.

Du hast im Februar alleine mit dem Klimastreik in Kampala angefangen. Wie hat sich »Fridays for Future« in Uganda seitdem entwickelt?

Die Bewegung wächst immer weiter, im Moment beteiligen sich etwa 25.000 Menschen. Wir gehen nicht alle jeden Freitag auf die Straße, weil viele noch Schüler_innen sind und meistens nicht
 45 fehlen dürfen – aber für die weltweiten Klimastreiks kommen wir alle zusammen! Und wir organisieren auch andere Aktionen: Wir gehen an Unis, in Schulen und in Gemeinden und klären die Menschen über die Klimakrise auf. Ich selbst sammle außerdem einmal in der Woche Müll am Ufer des Viktoriasees und meistens schließen sich mir Helfer_innen an. [...]

Was tut die ugandische Regierung für den Umwelt- und Klimaschutz?

60 Viel zu wenig. Wälder werden weiter abgeholzt, Sumpfland wird an Investoren verkauft. Die Politik interessiert sich nicht dafür, was wir durchmachen. Aber zur Klimakrise, unter der wir jetzt leiden, haben die Länder des Globalen Südens bisher am wenigsten beigetragen.

Sondern vor allem Industrienationen wie Deutschland, mit hohen CO₂-Emissionen.

Ja, und vor allem die sollten auf unsere Forderungen nach Klimagerechtigkeit hören, die ja nicht
 70 nur aus dem Globalen Süden kommen, sondern von jungen Menschen weltweit. Das bedeutet für Deutschland zum Beispiel: kein weiterer Abbau von fossilen Energieträgern wie Kohle und Gas im eigenen Land, aber auch keine weitere Förderung des Abbaus in anderen europäischen und afrikanischen Ländern. [...]

Quelle: Interview von Nadja Schlüter auf www.jetzt.de, 12.12.2019

ARBEITSVORSCHLAG

Erstellen Sie einen Kurzvortrag zu folgenden Fragen:

- Welche Auswirkungen des Klimawandels auf Uganda werden im Text beschrieben?
- Wie ist Hilda Flavia Nakabuye davon betroffen?

- Wer erscheint in dem Artikel als Verursacher_in des Klimawandels?
- Wie geht Hilda Flavia Nakabuye mit der Situation um?
- Wie ging es mit Hilda Flavia Nakabuye und Fridays for Future Uganda weiter (recherchieren Sie im Internet)?

M7 Klimaflüchtlinge gibt es nicht,
stellt die Bundesregierung klar

1 Klimaflüchtlingen darf das Recht auf Asyl nicht verwei-
2 gert werden, wenn ihr Leben in Gefahr ist, hat der UN-
3 Menschenrechtsausschuss entschieden. Das Bundesinnen-
4 ministerium beurteilt die Sachlage etwas anders.

5
6 Wer wegen der Folgen des Klimawandels seine Hei-
7 mat verlässt, kann nach Auffassung der Bundesre-
8 gierung in Deutschland weder Asyl noch Flücht-
9 lingschutz einfordern. Zwischen Klimawandel,
10 Migration und Flucht bestehe zwar ein Zusam-
11 menhang, dieser sei aber bislang nur unzureichend
12 untersucht, teilte ein Sprecher des Innenministeri-
13 ums am Mittwoch auf Anfrage der Nachrichten-
14 agentur dpa mit.

15 »Die meisten Studien deuten darauf hin, dass
16 Umweltveränderungen Auslöser, aber nicht al-
17 leinige Ursache von Migrationsentscheidungen
18 sind«, fügte er hinzu. Damit konterkarierte er
19 mehrere Aussagen von Bundesentwicklungsmini-
20 ster Gerd Müller (CSU). Müller hatte erst im
21 November gewarnt: »Wir gehen im Augenblick
22 von circa 20 Millionen Klimaflüchtlingen in Afri-
23 ka aus.« In früheren Interviews hatte Müller sogar
24 von 200 Millionen drohenden Klimaflüchtlingen
25 gesprochen.

26 Ein UN-Menschenrechtsausschuss hatte diese
27 Woche festgestellt, Klimaflüchtlingen dürfe das
28 Recht auf Asyl nicht verweigert werden, wenn ihr
29 Leben in Gefahr sei. Das UN-Menschenrechts-
30 büro bezeichnete die Entscheidung am Dienstag
31 als »historisch«.

32 Die konkrete Beschwerde eines Mannes aus dem
33 pazifischen Inselstaat Kiribati gegen die Auswei-
34 sung seiner Familie aus Neuseeland lehnte der
35 Ausschuss zwar ab. Er stellte jedoch fest, Klimafra-
36 gen könnten grundsätzlich in Asylverfahren eine
37 Rolle spielen.

38 Das deutsche Asylrecht und die Genfer Flücht-
39 lingskonvention stellen beide auf Gefahren ab,
40 die von anderen Menschen ausgehen. Sollte das
41 Heimatland eines abgelehnten Asylantragstellers
42 allerdings tatsächlich insgesamt unbewohnbar ge-
43 worden sein, käme im konkreten Fall ein Abschie-
44 bungsverbot in Betracht. Im Aufenthaltsrecht heißt
45 es, von einer Abschiebung sei abzusehen, wenn im
46 Herkunftsland »eine erhebliche konkrete Gefahr
47 für Leib, Leben oder Freiheit besteht«. [...] ■ Quelle:

dpa-Text in Die Welt vom 22.01.2020

ARBEITSVORSCHLAG

Lesen Sie M7 und verfassen Sie einen Kommen-
tar dazu, in den Sie Erkenntnisse aus M1 bis M6
einfließen lassen. Gehen Sie insbesondere auf die
unterschiedlichen Positionen der deutschen Re-
gierung und des UN-Menschenrechtsausschusses
ein.

Klimawandel

INFO

Das **Wetter** ist der Zustand der Luft an einem bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit. Um das Wetter zu beschreiben, werden die Lufttemperatur, der Luftdruck, die Windgeschwindigkeit, die Windrichtung, die Sonnenscheindauer und die Menge an Niederschlag gemessen. Das Wetter kann sich mehrmals am Tag ändern. Das **Klima** beschreibt das durchschnittliche Wetter. Um Aussagen zum Klima zu machen, wird das Wetter über einen Zeitraum von 30 Jahren beobachtet.

Die messbare Veränderung des Klimas bedeutet **Klimawandel**. Gemessen wird dabei die durchschnittliche Temperatur der Erde. Viele Faktoren beeinflussen das Klima und damit die Lebensbedingungen auf der Erde. Das Klima auf der Erde war nie gleich. Über längere Zeiträume hinweg gab es Veränderungen der Durchschnittstemperatur. Die derzeitige Erwärmung der Erde ist kurzfristig nicht mehr aufzuhalten. Wichtig ist aber sie möglichst zu verlangsamen. Denn fast alle Wissenschaftler_innen sind sich darüber einig, dass diese Erwärmung nicht nur natürliche, sondern vor allem vom Menschen gemachte Ursachen hat.

Seit Ende des 19. Jahrhunderts werden die Auswirkungen des **Treibhauseffektes** untersucht. Er entsteht durch den Ausstoß von Treibhausgasen. Es gibt natürliche Treibhausgase wie Wasserdampf oder Methan, das bei Fäulnisprozessen entsteht. Ohne den natürlichen Treibhauseffekt wäre die Durchschnittstemperatur auf der Erde minus 18 Grad. Es gibt aber auch vom Menschen verursachte (anthropogene) Effekte.

Zum anthropogenen Effekt tragen insbesondere die **Treibhausgase** Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O) bei. Die Konzentrationen dieser wichtigsten langlebigen Treibhausgase steigen stetig an. Das wichtigste anthropogene Treibhausgas ist **Kohlendioxid (CO₂)**. Es entsteht durch die Verbrennung fossiler Energieträger (Gas, Kohle, Öl) für Verkehr, Heizung, Stromerzeugung und Industrie. **Methan** ist als Treibhausgas 21-mal wirkungsvoller als Kohlendioxid und nur deshalb die Nummer zwei unter den Klimagasen, weil es in der Atmosphäre in viel kleineren Mengen vorkommt. Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Methanemissionen auf Sektoren.

Methan-Emissionen in Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten

Rang 2016	Sektor	1950	2000	2016	Anteil 2016 in Prozent
1.	Landwirtschaft	1.830	3.200	3.500	41,7
2.	Energie	1.088	2.525	3.400	40,5
3.	Abfall	488	1.268	1.478	17,6
4.	Industrie	7	7	14	0,2
Summe		3.425	6.975	8.400	100

Quelle: Gütschow, Johannes; Jeffery, Louise; Gieseke, Robert (2019): *The PRIMAP-hist national historical emissions time series (1850-2016)*. V. 2.0. GFZ Data Services. <https://doi.org/10.5880/PIK.2019.001>

Zu den **Folgen des Klimawandels** gehören unter anderem heiße Sommer, massive Dürreperioden und Ernteausfälle, aber auch der Anstieg des Meeresspiegels und damit die Überschwemmungen niedriger Inseln und ufernaher Gebiete, in denen Millionen von Menschen leben.

Im Folgenden dokumentieren wir **Fakten zum Klimawandel, die von den Scientists for Future zusammengetragen wurden**, einem fächerübergreifenden und überparteilichen Zusammenschluss von Wissenschaftler_innen, die sich für eine nachhaltige Zukunft engagieren. Die Original-Erklärung umfasst neun weitere Thesen und belegt die Aussagen mit zahlreichen Quellen, unter anderem mit Untersuchungen der US-Amerikanischen Raumfahrtbehörde NASA, des deutschen Umweltbundesamtes und des Weltklimarats. Dieser Rat (Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC) besteht aus tausenden Wissenschaftler_innen aus aller Welt und trägt den weltweiten Forschungsstand über Ursachen und Auswirkungen der Globalen Erwärmung sowie Gegenstrategien zusammen.

- Weltweit ist die Durchschnittstemperatur bereits um etwa 1°C angestiegen (relativ zu 1850 bis 1900). Rund die Hälfte des Anstiegs erfolgte in den letzten 30 Jahren.
- Weltweit waren die Jahre 2015, 2016, 2017 und 2018 die heißesten Jahre seit Beginn der Wetteraufzeichnungen.
- Der Temperaturanstieg ist nahezu vollständig auf die von Menschen verursachten Treibhausgasemissionen zurückzuführen.
- Bereits mit der aktuellen Erwärmung sind wir in vielen Regionen mit häufigeren und stärkeren Extremwetterereignissen und deren Folgen wie Hitzewellen, Dürren, Waldbränden und Starkniederschlägen konfrontiert.
- Die Auswirkungen der globalen Erwärmung sind zudem eine Gefahr für die menschliche Gesundheit. Neben den oben genannten direkten Folgen sind dabei auch indirekte Folgen der globalen Erwärmung wie Ernährungsunsicherheit und die Verbreitung von Krankheitserregern und -überträgern zu beachten.
- Falls die Weltgemeinschaft die vom Pariser Klimaschutzabkommen¹ angestrebte Beschränkung der Erwärmung auf 1,5°C verfehlt, ist in vielen Regionen der Welt mit erheblich verstärkten Klimafolgen für Mensch und Natur zu rechnen.
- Um mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Erwärmung von 1,5°C nicht zu überschreiten, müssen die Nettoemissionen von Treibhausgasen (insbesondere CO₂) sehr rasch sinken und in den nächsten 20 bis 30 Jahren weltweit auf null reduziert werden.
- Stattdessen steigen die CO₂-Emissionen weiter. Mit den Vorschlägen, die weltweit derzeit auf dem Tisch liegen, wird die Erwärmung bis zum Ende des Jahrhunderts wahrscheinlich bei über 3°C liegen und anschließend aufgrund anhaltender Emissionen und Rückkopplungseffekte weiter zunehmen.
- Bei derzeitigen Emissionen reicht das verbleibende globale CO₂-Emissionsbudget² für den 1,5-Grad-Pfad nur für etwa zehn Jahre. Auch für den 2-Grad-Pfad reicht es nur für etwa 25 bis 30 Jahre.
- Anschließend leben wir von einem »CO₂-Überziehungskredit«, das heißt, die ab dann emittierten Treibhausgase müssen später unter großen Anstrengungen wieder aus der Atmosphäre entfernt werden. Bereits die heute lebenden jungen Menschen sollen diesen »Kredit« wieder abbezahlen. Gelingt dies nicht, werden viele nachfolgende Generationen unter den gravierenden Folgen der Erderwärmung leiden.
- Bei zunehmender Erwärmung der Erde werden gefährliche klimatische Kipp-Punkte des Erdsystems, also sich selbst verstärkende Prozesse, immer wahrscheinlicher. Dies würde dazu führen, dass eine Rückkehr zu heutigen globalen Temperaturen für kommende Generationen nicht mehr realistisch ist.
- Die Ozeane nehmen zurzeit rund 90 Prozent der zusätzlichen Wärme auf. Sie haben zudem etwa 30 Prozent des bisher emittierten CO₂ aufgenommen. Die Konsequenzen sind Meeresspiegelanstieg, Verlust von Meereis, Versauerung und Sauerstoffmangel im Ozean. Die konsequente Umsetzung der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens ist essenziell, um Mensch und Natur zu schützen und den Verlust von marinen Arten und Lebensräumen, besonders der akut gefährdeten Korallenriffe, zu begrenzen.
- Insgesamt besteht durch unzureichenden Schutz der Böden, Ozeane, Süßwasserressourcen und Artenvielfalt – bei gleichzeitiger Erderwärmung als »Risikovervielfacher« – die Gefahr, dass Trinkwasser- und Nahrungsmittelknappheit in vielen Ländern soziale und militärische Konflikte auslösen oder verschärfen und zur Migration größerer Bevölkerungsgruppen beitragen.

Quelle: www.scientists4future.org/stellungnahme/fakten/

¹ Dieses Abkommen wurde im Dezember 2015 auf der UN-Klimakonferenz in Paris von 196 Staaten verabschiedet und soll die globale Erwärmung durch die Verminderung von Treibhausgas-Emissionen auf 1,5°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau begrenzen.

² Das Emissionsbudget ist die erlaubte Restmenge an CO₂-Emissionen, wenn die Erderwärmung auf eine bestimmte Temperatur begrenzt werden soll.

Internationale Klimakonferenz

M1 Klimakonferenz in Madrid: Eine Frage der Gerechtigkeit

- 1 Die Klimakrise führt zu Milliarden Schäden. Haupt-
verursacher sind die Industriestaaten, Leidtragen-
de vor allem arme Staaten. In Madrid wird deshalb
über Kompensationen verhandelt, um die Verluste
5 abzufedern.
- Die Folgen der Klimakrise begrenzen und zur
Not sich daran anpassen, um Schäden zu vermei-
den – darum drehten sich die internationalen Kli-
maverhandlungen der vergangenen Jahre, konkret
10 hieß das: CO₂-Emissionen reduzieren, Dämme
und resiliente Städte bauen.
- Doch spätestens dieses Jahr schlägt bei der Uno-
Klimakonferenz COP25 in Madrid die Erkenntnis
durch: Das wird nicht reichen, die Klimakrise
15 verursacht schon heute Schäden, die teils unbe-
zahlbar sind.
- »Durch die steigenden Meeresspiegel versalzen
unsere Brunnen und Felder«, sagt Choi Yeeting,
nationaler Klimawandel-Koordinator des pazifi-
schen Inselstaats Kiribati, der laut Berechnungen
20 der Weltbank bis 2050 unbewohnbar werden könn-
te. Einwohner der Insel, sagt Yeeting, müssten
schon heute ihre Siedlungsgebiete an der Küste
verlassen, Fischer verlören ihre Existenz. »Um
25 diesen Menschen zu helfen, fehlen uns aber die
Mittel.«
- Ähnliches passiert überall auf der Welt. Drei
Millionen Menschen in Ostafrika sind derzeit von
Überflutungen betroffen. Wegen eines Zyklons
30 mussten 2,1 Millionen Menschen in Bangladesch
ihre Häuser verlassen. Hurrikan Dorian raubte
76.000 Menschen auf den Bahamas ihr Zuhause,
verursachte Schäden in Höhe von sieben Milliar-
den US-Dollar und kostete 60 Menschenleben.
- 35 Allein auf die globale Erwärmung geht keine
dieser Katastrophen zurück, doch der Weltklima-
rat sagt, dass sie immer zerstörerischer werden.
- Um die dadurch verursachten Schäden abzu-
federn, diskutieren die Staaten in Madrid den
40 sogenannten »Warsaw International Mechanism«
(WIM), der finanzielle Mittel bereitstellen soll.
Konkret geht es dabei um Verluste und Schäden,
wobei Verluste alles umfassen, was sich nicht wie-
derherstellen lässt und nur schwer finanziell zu bezif-
45 fern ist: ein Zuhause, Traditionen, Menschenleben.
- »Die Industriestaaten hatten lange Zeit Angst
vor Kompensationsforderungen, aber jetzt ist die
Klimakrise so weit fortgeschritten, dass es nicht
mehr anders geht«, sagt Sabine Minninger, Refe-
50 rentin für Klimapolitik bei »Brot für die Welt«.
- [...] Auch Indien ist ein Staat, der hart von der
Klimakrise getroffen wird. Ein Teil des Landes
wird von tödlichen Dürren, ein anderer von Über-
flutungen heimgesucht. Sanjay Vashist, Direktor
des Climate Action Network South Asia, sagt:
55 »Die Menschen, die diese Katastrophen verur-
sacht haben, sollten auch die Verantwortung dafür
übernehmen.«
- Indien insgesamt emittiert viele Treibhausgase,
60 aber gerechnet auf die große Bevölkerungszahl
sind sie gering. »Das sind Überlebens-, keine Lu-
xusemissionen wie in den Industriestaaten«, sagt
er. »Wir leiden unter einer Krise, die wir nicht ver-
schuldet haben.« Es sei eine Frage der Gerechtig-
65 keit, dass die Länder, die im fossilen Zeitalter reich
geworden seien, auch dafür aufkämen. Also zum
Beispiel die USA, Japan und auch Deutschland.
- Doch bis jetzt sehe es nicht so aus, als stünde ir-
gendjemand ausreichend zu dieser Verantwortung.
70 Wenn es die Weltgemeinschaft schafft, die glo-
bale Erwärmung auf zwei Grad zu begrenzen, so
Schätzungen der Weltbank, entstehen ab 2030 in
den Entwicklungsländern jährliche Schäden von
400 Milliarden US-Dollar.
- In der Folge von Katastrophen, in denen keine
Hilfe geleistet wird, kommt es oftmals zu Krank-
heitsepidemien und Konflikten, die wiederum
größere Kosten nach sich ziehen. Hunderttausend-
75 de können zur Flucht gezwungen werden. [...]
- Quelle: Raphael Thelen in DER SPIEGEL vom 11.12.2019

ARBEITSVORSCHLAG

1. Lesen Sie M1, tauschen Sie sich zu zweit darüber aus und fassen Sie kurz zusammen:

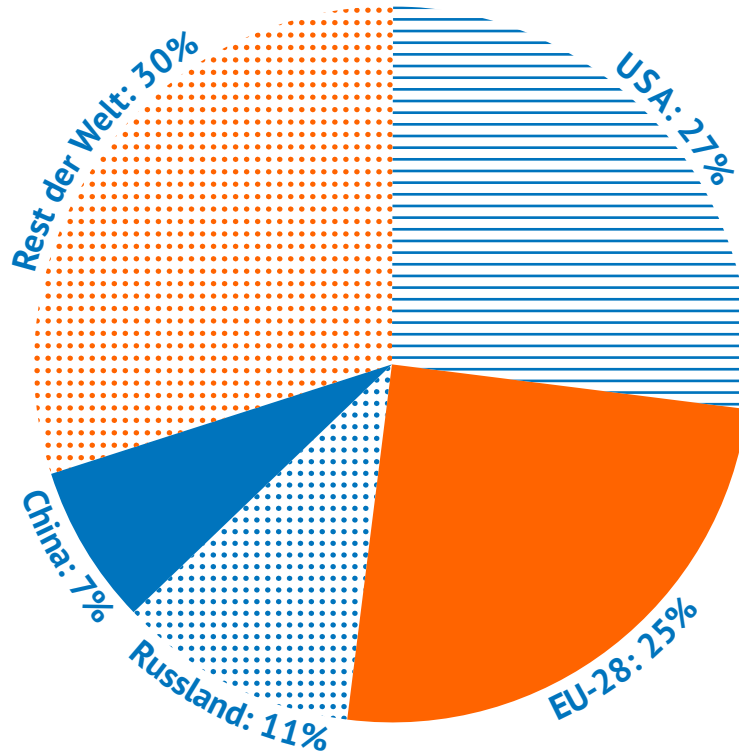
1a. Worum geht es beim Thema »Verluste und Schäden« in den Klimaverhandlungen?

1b. Welche unterschiedlichen Interessen gibt es im Zusammenhang mit diesem Thema?

2. Interpretieren Sie gemeinsam die Diagramme M2 bis M5 und die dazugehörige Tabelle M6. —

M2 Historische
CO₂-Emissionen

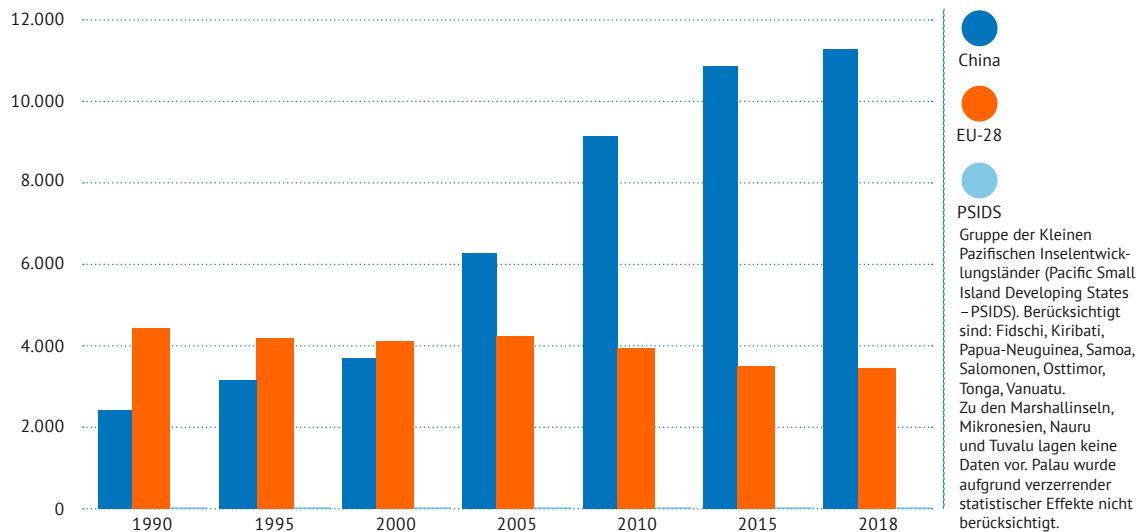
CO₂-EMISSIONEN VON 1960 BIS 1989



Datenquelle: www.globalcarbonatlas.org

M3 CO₂-Emissionen
von 1990 bis 2018

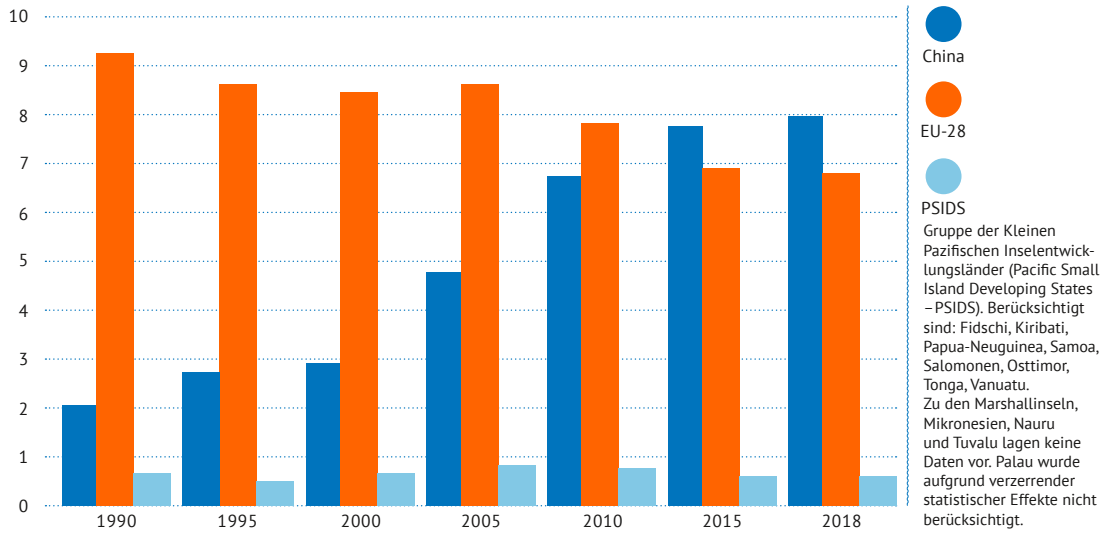
CO₂-EMISSIONEN IN MEGATONNEN



Datenquelle: Emissionsdatenbank der Europäischen Kommission - EDGAR (Emissions Database for Global Atmospheric Research)

M4 CO₂-Emissionen pro Kopf von 1990 bis 2018

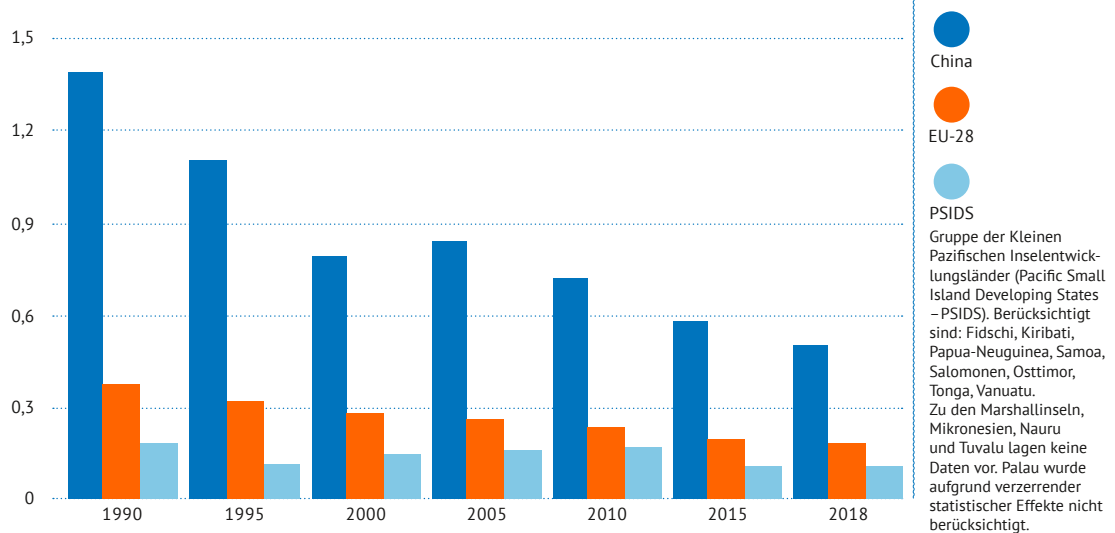
CO₂-EMISSIONEN PRO KOPF IN TONNEN



Datenquelle: Emissionsdatenbank der Europäischen Kommission – EDGAR (Emissions Database for Global Atmospheric Research)

M5 CO₂-Emissionen im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt von 1990 bis 2018

CO₂-EMISSIONEN (IN TONNEN) IM VERHÄLTNIS ZUM BRUTTOINLANDSPRODUKT (IN 1.000 US-DOLLAR)



Datenquelle: Emissionsdatenbank der Europäischen Kommission – EDGAR (Emissions Database for Global Atmospheric Research)

**M6 CO₂-Emissionen
von 1990 bis 2018**

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
China							
CO₂ Total in Megatonnen	2397,51	3382,89	3672,12	6264,76	9126,94	10820,8	11255,88
CO₂ pro Kopf in Tonnen	2,04	2,73	2,86	4,74	6,71	7,75	7,95
CO₂ pro BIP in Tonnen pro 1.000 US-Dollar	1,39	1,1	0,79	0,84	0,72	0,58	0,5
EU-28							
CO₂ Total in Megatonnen	4408,53	4150,8	4121,66	4250,76	3922,47	3492,04	3457,28
CO₂ pro Kopf in Tonnen	9,23	8,58	8,46	8,58	7,79	6,88	6,78
CO₂ pro BIP in Tonnen pro 1.000 US-Dollar	0,37	0,32	0,28	0,26	0,23	0,19	0,18
PSIDS							
CO₂ Total in Megatonnen	5,97	5,33	6,28	9,02	7,18	6,80	7,22
CO₂ pro Kopf in Tonnen	0,65	0,47	0,61	0,81	0,72	0,57	0,59
CO₂ pro BIP in Tonnen pro 1.000 US-Dollar	0,18	0,11	0,15	0,16	0,16	0,11	0,10

PSIDS: Gruppe der Kleinen Pazifischen Inselentwicklungsländer (Pacific Small Island Developing States – PSIDS). Berücksichtigt sind: Fidschi, Kiribati, Papua-Neuguinea, Samoa, Salomonen, Osttimor, Tonga, Vanuatu. Zu den Marshallinseln, Mikronesien, Nauru und Tuvalu lagen keine Daten vor. Palau wurde aufgrund verzerrender statistischer Effekte nicht berücksichtigt.

Datenquelle: Emissionsdatenbank der Europäischen Kommission – EDGAR (Emissions Database for Global Atmospheric Research)

ARBEITSVORSCHLAG

3. Stellen Sie sich folgendes Szenario vor: In Vorbereitung auf die nächste Welt-Klimakonferenz wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Finanzierung von Verlusten und Schäden durch den Klimawandel beschäftigt. Die Arbeitsgruppe besteht aus Vertreter_innen der Europäischen Union (als frühindustrialisierter Region), von China (als spätindustrialisiertem Schwellenland) und der Gruppe der »Kleinen Pazifischen Inselentwicklungsstaaten« (als wenig industrialisierter, aber stark betroffener Region). Die Arbeitsgruppe soll einen Vorschlag erarbeiten, wer jeweils die 400 Milliarden US-Dollar bezahlen soll, die jährlich zum Ausgleich von Verlusten und Schäden gebraucht werden: Sollen zum Beispiel alle Staaten den gleichen Betrag einzahlen? Sollen alle nach der Höhe ihrer aktuellen CO₂-Emissionen einzahlen? Sollen geschichtliche Faktoren berücksichtigt werden? Soll die aktuelle Reduktion von Emissionen durch niedrigere Zahlungen belohnt werden? Sollen weitere Faktoren berücksichtigt werden?

3a. Bilden Sie zunächst drei Gruppen, die jeweils eine Position (EU, China oder Inselstaaten) über-

nimmt. Erarbeiten Sie anhand der passenden Quelle (M7 bis M9) Ihre grundlegende Position. Bereiten Sie sich anschließend auf die Verhandlungen vor und überlegen Sie, wie Sie auf der Basis von M1 bis M6 argumentieren können. Notieren Sie sich dazu Stichpunkte für die folgende Verhandlungsphase.

3b. Mischen Sie die drei Gruppen, so dass jeweils drei Verhandlungsteams aus etwa gleich vielen Vertreter_innen von EU, China und den Inselstaaten entstehen. In den Verhandlungsteams haben Sie 30 Minuten Zeit, um Ihre Argumente auszutauschen und möglichst einen »Vertrag« zu formulieren, in dem festgehalten wird, wer künftig nach welchen Kriterien einen bestimmten Anteil an den Kosten für Verluste und Schäden zahlen soll.

3c. Stellen Sie die Ergebnisse aus den einzelnen Teams in der Gesamtgruppe vor und diskutieren Sie diese.

- Hat jede Gruppe einen Vertrag erarbeitet oder (warum) sind Verhandlungen gescheitert?
- Worin unterscheiden sich die Vorschläge der Gruppen?
- Für wie realistisch halten Sie die jeweiligen Ergebnisse und wie begründen Sie dies? ———

M7 Europäische Union

- 1 Bei dieser Klimakonferenz (COP) müssen die Re-
gierungen ihre Entschlossenheit und ihre Bereit-
schaft zeigen, ihr Streben zu verstärken und den
Klimaschutz voranzutreiben. [...]
- 5 - Wir wollen ein funktionierendes Ergebnis für
marktbezogene Maßnahmen gewährleisten.
- Wir wollen sicherstellen, dass diese Marktme-
chanismen starke Anreize schaffen, die Emissi-
onen jetzt und in Zukunft zu reduzieren. [...]
- 10 - Wir wollen die zweite Überprüfung des »War-
saw International Mechanism« für Verluste und
Schäden abschließen. Die Mobilisierung und
Katalysierung wirksamer Maßnahmen bleibt
für die Abwendung, Minimierung und Bewäl-
tigung von Verlusten und Schäden von wesent-
licher Bedeutung.

- [...] Die Einbeziehung der nichtstaatlichen Ak-
teure ist wesentlich, um Fortschritte bei der Um-
setzung von Klimaschutzmaßnahmen zu erzielen.
- 20 Die Wirtschaftsakteure, Verbraucher und Bürger
haben die Macht, die Konsum- und Produktions-
muster unserer Gesellschaften zu verändern. Wir,
Regierungen und Regulierungsbehörden, halten
den Stift in der Hand, wenn es darum geht, die
25 Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sie das
Handeln beschleunigen und den Fortschritt be-
schleunigen. [...] Regierungen auf der ganzen
Welt sind dafür verantwortlich, die notwendigen
30 Politiken und Maßnahmen einzuführen, Finanz-
mechanismen und Anreizstrukturen zu schaffen,
um den globalen Übergang zu einer nachhaltigeren,
emissionsarmen Wirtschaft zu beschleunigen
und ihren Bürgern eine sichere Zukunft zu bieten.

■ Quelle: Statement on behalf of the European Union and its Member States.
Opening Plenary of the Ministerial Segment of COP25 Madrid, übersetzt von Attac

M8 China

- 1 In den UN-Klimaverhandlungen wird unser
 . Recht auf nachhaltige Entwicklung am besten
 . durch die Anwendung eines Leitprinzips ge-
 . schützt, das in der Klimakonvention und im Pa-
 5 riser Abkommen festgehalten ist: Das Prinzip der
 . gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwor-
 . tung und der entsprechenden Fähigkeiten unter
 . Berücksichtigung der verschiedenen nationalen
 . Gegebenheiten.
- 10 Auch wir Entwicklungsländer reagieren auf die
 . Forderungen nach mehr Ehrgeiz bei der Anpas-
 . sung an den Klimawandel und seine Eindämmung
 . auf der Basis unserer unterschiedlichen nationa-
 . len Gegebenheiten. Dennoch fordern wir unsere
 15 Partner in den Industrieländern in diesem Zusam-
 . menhang auf, mehr Ehrgeiz zu zeigen, die Füh-
 . rung bei der Verringerung ihrer Emissionen zu
 . übernehmen. Zudem sollten sie ehrgeiziger sein
 . bei der Unterstützung der Entwicklungsländer bei
 20 der Anpassung, beim Treffen von Gegenmaßnah-
 . men sowie dem Ausgleich der Verluste und Schä-
 . den infolge des Klimawandels.
- 25 Diese verstärkte Unterstützung seitens der In-
 . dustrieländer ist unabdingbar für eine stärkere und
 . ehrgeizigere Konzentration der Entwicklungsländer
 . auf die Anpassung und das Streben nach nachhal-
 . tiger Entwicklung bei der Umsetzung des Pariser
 . Abkommens. Darüber hinaus muss die Bereitstel-
 . lung von Klimafinanzierung für Entwicklungslän-
 30 der entpolitisiert werden. [...] Unterstützung für
 . Anpassungsmaßnahmen sowie die Unterstützung
 . von verstärkten Maßnahmen zur Bewältigung von
 . Verlusten und Schäden werden für die Entwick-
 . lungsländer in dem Maße wichtiger werden, in dem
 35 die negativen Auswirkungen des Klimawandels in
 . Zukunft zunehmen. ■ Quelle: State of Palestine speaking on behalf
 of the Group of 77 and China – High-level Segment Statement COP 25, übersetzt
 von Attac

Die »Gruppe der 77« wurde im Zuge der Welt-
 handelskonferenz als Zusammenschluss relativ
 wenig industrialisierter Staaten des globalen Sü-
 dens gegründet. Die **Volksrepublik China** wur-
 de im Zuge einer nachholenden Industrialisierung
 in den vergangenen Jahrzehnten zur zweitgrößten
 Volkswirtschaft der Welt.

M9 Kleine Pazifische Inselstaaten

- 1 Als Nationen an der Frontlinie von verheerenden
 . Wirbelstürmen und katastrophalem Meeresspie-
 . gelanstieg sind die Kleinen Pazifischen Insel-Ent-
 . wicklungsstaaten (PSIDS) ein Block von Staaten,
 5 die gemeinsam entschlossen sind, die Klimakrise
 . mit Mut und Ehrgeiz anzugehen. [...]
- 10 Die Verhandlungen über die Marktmechanis-
 . men müssen zu festen Regeln und Vorschriften
 . führen, die die Integrität der Umwelt gewährleis-
 . ten, [...] eine allgemeine Minderung der globalen
 . Emissionen fördern und verlässlichere Ressourcen
 . für kurzfristige Anpassungen bereitstellen. [...]
- 15 Meine Damen und Herren, die Welt muss ihren
 . Kurs ändern, um eine Katastrophe abzuwenden.
 . Wir müssen unsere nationalen Klimaziele auf ge-
 . meinsame Zeiträumen von fünf Jahren ausrichten,
 . und wir müssen uns unverzüglich auf Verfahren
 . und Leitlinien für die Kohlenstoffmärkte gemäß
 . Artikel 6 einigen. Wir müssen nach neuen und
 20 innovativen Wegen zur Bewältigung von Schä-
 . den und Verlusten suchen, und wir PSIDS fordern
 . dazu die Einrichtung eines neuen Finanzierungs-
 . rahmens innerhalb des Green Climate Fund – und
 . die Mittel zu seiner Einrichtung. Wir müssen da-
 25 für sorgen, dass wir das Klimafinanzierungsziel
 . von 100 Milliarden Dollar pro Jahr bis 2020 errei-
 . chen, und wir müssen damit beginnen, ein neues
 . gemeinsames Ziel für die Klimafinanzierung für
 . 2025 und darüber hinaus festzulegen. ■ Quelle: Fiji spea-
 king on behalf of Pacific Small Island Developing States – High-level Segment
 Statement COP 25, übersetzt von Attac
- Die »Kleinen Pazifischen Inselentwicklungsländer« (PSIDS) sind eine Gruppe von 13 kleinen Inselstaaten, die besonders vom Klimawandel betroffen sind. Weltweit zählt die UN 58 kleine »Inselentwicklungsländer«.

M10 Die Klimakonferenzen erfüllen ihren Zweck nicht mehr

1 Saleemul Huq hat alle 25 Weltklimagipfel (COPs) be-
sucht, beim 26. dieses Jahr in Glasgow will er nicht mehr
mitmachen. Der bangladeschische Klimawissenschaftler
warnt: Die Konferenzen sorgen nicht für Klimaschutz –
5 und benachteiligen systematisch den globalen Süden.

Vielleicht ist es [...] an der Zeit, den gesamten
Prozess der jährlichen COPs zu überdenken – und
das Konzept der »umgekehrten COP« aufzugrei-
fen, für das ich mich seit dem Paris-Abkommen
einsetze. Ich argumentiere, dass die Umsetzung
von Klimaschutz – also echtes Handeln – mehr
Raum bekommen sollte als weitere Verhandlung-
en um Regeln für die Umsetzung.

15 In meinem Modell füllen die Zivilgesellschaft,
Unternehmen, Städte, Universitäten, indigene
Gruppen, Jugendliche und andere die großen Ple-
narsäle und präsentieren dort ihre Aktivitäten. Die
offiziellen Verhandler können in den kleinen Räu-
men bleiben und sich bis in die Nachtstunden über
20 Kommas und Wörter streiten.

Vielleicht kann die schottische Regierung ja in
Betracht ziehen, so eine »Action COP« dieses Jahr
parallel zur offiziellen Klimakonferenz abzuhalten?

25 Mein Hauptgrund für die These, dass die Welt-
klimagipfel ihren Zweck nicht mehr erfüllen, ist
die Tatsache, dass die Realität des Klimawandels
die Klimaverhandlungen dieses Jahr überall auf
der Welt überholt hat. Bisher war es vernünftig,
30 sich jedes Jahr zu treffen, um dabei zu vereinbaren,
dass man die schlimmsten Folgen durch Emis-
sionsreduktion und Klimaanpassung verhindern
wolle.

Wir sind davon ausgegangen, dass wir noch
35 massig Zeit hätten. Das war ganz klar falsch – und
hat dazu geführt, dass wir vor dieser Herausfor-
derung versagen. Wir treten ein in eine Welt der
Schäden und Verluste, die sich deutlich auf den
menschengemachten Klimawandel und damit auf
40 den Ausstoß von Treibhausgasen zurückführen
lassen.

Es ist ein Indikator dafür, wie realitätsfern die
Klimaverhandlungen geworden sind: Anders als
es die verletzlichen Entwicklungsländer gefordert
45 haben, gibt es keinen internationalen Geldtopf im
Rahmen des sogenannten Warschau-Mechanis-
mus für den Umgang mit Schäden und Verlusten.

Die Menschen, die die Problemlage wirklich
verstehen, weil sie sie mit eigenen Augen sehen –
50 die Wissenschaftler, Kinder und armen Menschen
aller Länder, sind in Madrid zu Tausenden mit
Greta Thunberg zusammen auf die Straße gegang-
en. Und obwohl Greta von der Gipfelpräsidentin
eingeladen wurde, auf der Klimakonferenz zu spre-
55 chen, haben die Diplomaten nur höflich zugehört,
das Gesagte komplett ignoriert und sind wieder
zu ihrem üblichen Prozedere des Feilschens um
Details übergegangen.

Noch etwas deutet darauf hin, dass die Kli-
makonferenzen ihren Zweck nicht mehr erfüllen.
60 Früher gab es in den Abschlusstexten zumindest
rhetorisch ein Signal der reichen und mächtigen
Länder – von denen die meisten große Treib-
hausgas-Emittenten sind –, dass es Fairness geben
müsse. Diese Fassade ist nun komplett gefallen.
65 Die USA mit Donald Trump als Präsident sind
das ungeheuerlichste Beispiel, aber noch vie-
le andere spielen das Spiel ihrer fossilistischen
Unternehmen.

Die ganze Zeit war der Hauptgrund dafür, dass
die verletzlichsten Entwicklungsländer an die UN-
Klimaverhandlungen geglaubt haben, dass sie dort
einen Platz am Tisch hatten und mitreden konn-
70 ten. Dieser Prozess ist zerstört und es ist zu fragen,
ob sie sich noch die Mühe machen sollten, daran
teilzunehmen.

Ich selbst habe für mich beschlossen, nur noch
zu einer »Action COP« zu gehen, sollte es so etwas
dieses Jahr in Glasgow geben. ■ Quelle: www.klimareporter.de,

mit freundlicher Erlaubnis des Autors

ARBEITSVORSCHLAG

4a. Tauschen Sie sich in Zweiertteams aus und diskutieren Sie: Warum besteht die Unzufriedenheit mit den Klimakonferenzen? Was beinhaltet die von dem Klimawissenschaftler vorgeschlagene Alternative?

4b. Beziehen Sie Stellung zur Analyse des Klimawissenschaftlers:

- Teilen Sie dessen Meinung?
- Wo sehen Sie seine Analyse anders?
- Könnten Sie sich vorstellen, an einer solchen Action-COP teilzunehmen?
- Wenn ja, was würden Sie dort gerne einbringen?
- Wenn nein, gäbe es andere Alternativen, mit denen Sie sich für die Erreichung der Klimaziele auf globaler Ebene einsetzen würden? _____

Eine gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft

ARBEITSVORSCHLÄGE

1. Betrachten Sie die Grafik M1 und überlegen Sie: Welche Regeln (Gesetze) braucht eine Gesellschaft, die gerecht ist und die Umwelt nicht zerstört? Was sollte für alle Menschen gelten, welche Rechte sollten sie haben? Was sollte verboten werden? Was müsste der Staat anders machen als bisher? Schreiben Sie fünf Regeln (Gesetze) für eine gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft in Tabelle M2.

2a. Gehen Sie paarweise zusammen. Besprechen Sie Ihre Vorschläge und einigen Sie sich auf fünf gemeinsame Regeln (Gesetze). Tragen Sie diese in Tabelle M3 ein.

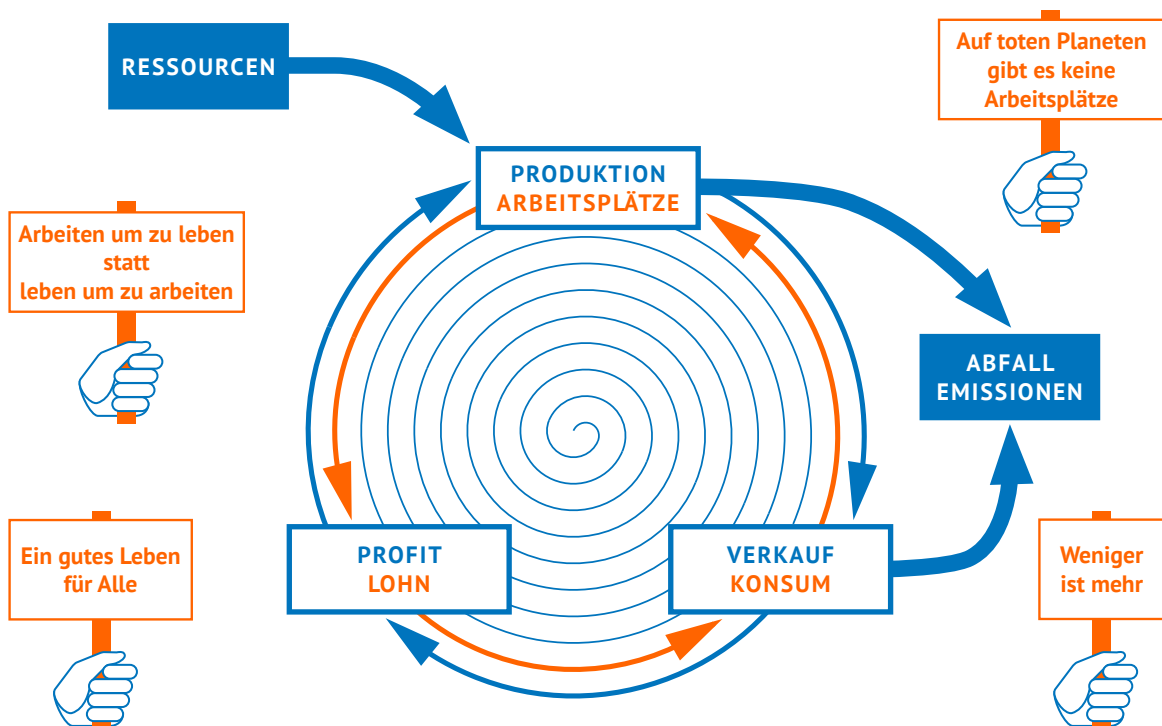
2b. Gehen Sie zu viert zusammen und einigen Sie sich wieder auf die fünf wichtigsten gemeinsamen Regeln (Gesetze). Tragen Sie diese in Tabelle M4 ein.

2c. Bereiten Sie sich in der Vierergruppe darauf vor, Ihre Gesetzesvorschläge auf einer Bürgerver-

sammlung vorzustellen und in der Diskussion zu verteidigen. Was könnten andere gegen die Vorschläge sagen? Welche Argumente sprechen trotzdem dafür?

3. Organisieren Sie eine »Versammlung der Bürger_innen« in Form eines Fishbowls (siehe Methode). Die Versammlung versucht sich auf fünf Gesetze für eine umweltfreundliche und gerechte Gesellschaft zu verständigen, die künftig gelten sollen. Reservieren Sie für jede Kleingruppe (siehe Arbeitsvorschlag 2) einen Stuhl, dazu kommt der freie Stuhl, der vom Publikum besetzt werden kann, und ein Stuhl für die Versammlungsleitung. Finden Sie gemeinsam eine Versammlungsleitung und eine_n Protokollant_in. Die Versammlungsleitung moderiert die Diskussion. Ziel ist es, fünf Gesetze zu formulieren, die an der Tafel oder auf einem Plakat festgehalten werden.

M1 Immer so weiter?



M2 Meine Regeln/Gesetze für eine gerechte
und umweltfreundliche Gesellschaft

1.
2.
3.
4.
5.

M3 Unsere Regeln/Gesetze für eine gerechte
und umweltfreundliche Gesellschaft

1.
2.
3.
4.
5.

M4 Unsere Regeln/Gesetze für eine gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft

1.
2.
3.
4.
5.

**FISHBOWL
(AQUARIUM, AUSSENKREIS-INNENKREIS)**

Die Fishbowl-Debatte ist ein kommunikatives Verfahren, um Argumente oder Gruppenarbeitsergebnisse lebhaft auszutauschen. Es eignet sich besonders, um kontroverse Diskussionen zu führen, zu beobachten und auszuwerten. Durch den Aufbau der Stühle als Innen- und Außenkreis mit einem freien Stuhl im inneren Kreis haben alle Lernenden die Möglichkeit, an der Diskussion teilzunehmen.

Vorgehen: Die Schüler_innen bereiten auf Basis ausgewählter Materialien die Position ihrer Gruppe in der Diskussion vor. Eine Moderation sowie je ein_e Vertreter_in pro Interessengruppe werden gewählt, welche_r in der Diskussion mit möglichst verlässlichen (belegbaren) fachlichen Argumenten die Position der jeweiligen Gruppe überzeugend vertritt. Die Vertreter_innen der Gruppen und die Moderation nehmen im inneren Sitzkreis Platz, in dem auch ein freier

Stuhl stehen bleibt. Das Publikum platziert sich in einem äußeren Sitzkreis um den inneren herum und hat jederzeit die Möglichkeit, den freien Stuhl im Innenkreis zu besetzen und sich somit in die Diskussion einzubringen. Nach einem Redebeitrag nimmt die Person ihren Platz im Publikum ein, sodass der Stuhl im inneren Kreis wieder frei ist. Es besteht keine strenge Abfolge der Redebeiträge, die Moderation hat die Aufgabe, die Diskussion zu eröffnen und ggf. zu leiten und zu strukturieren.

Anschließend folgt idealerweise eine Reflexionsphase, in der die verschiedenen Argumente ausgewertet und der Ablauf der Diskussion reflektiert werden. Welche Argumente waren am überzeugendsten, welche wurden nicht genannt? Inwiefern wurden Veränderungen im Meinungsbild der Gruppen oder des Publikums herbeigeführt? Wurde ein Konsens gebildet oder stehen sich die Gruppen immer noch gegenüber? Hatte alle Beiträge die gleiche Relevanz oder gab es Machtungleichgewichte während der Anhörung?

Mobilität der Zukunft



Wie sieht eine gerechte und klimaneutrale Mobilität der Zukunft aus?
Ist der Individualverkehr die Lösung?
Woher kommen die Rohstoffe und der Strom für die Elektroautos?
Welche Perspektiven werden für Lohnabhängige aus Autoindustrien geschaffen?

Inhalt

Einführung

II.1 Arbeitsblatt: Von der Straße auf die Schiene?

- M1: Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur
(Allianz pro Schiene)
- M2: Verkehrspolitische Prioritäten (Allianz pro Schiene)
- M3: Dämpfer für die Schiene (Allianz pro Schiene)
- M4: Subventionen für die Automobilindustrie (die tageszeitung)
- M5: Treibhausgasausstoß von Verkehrsmitteln im Vergleich
(Mobilitätsatlas 2019)

II.2 Arbeitsblatt: Mit E-Autos in die Zukunft?

- Methode: Gruppenpuzzle
- M1: Elektromobilität in Deutschland (Bundesministerium für
Wirtschaft)
- M2: Weg vom Individualverkehr (Blog von Stephan Krull)
- M3: Stoffe, aus denen die Batterien bestehen (Mobilitätsatlas 2019)
- M4: Das Recycling von Elektro-PKW ist ungelöst (Attac-Basistext)
- M5: Infrastruktur für Elektroautos: Ja, wo laden Sie denn?
(Süddeutsche Zeitung)
- M6: VW-Chef warnt: Deutscher Strommix schlecht für E-Mobilität (dpa)

II.3 Arbeitsblatt: Rohstoffe in der Automobilindustrie

- M1: Materialfluss in der Automobilindustrie (Misereor)
- M2: Tabelle – Rohstoffbedarf in der inländischen Autoproduktion im
Jahr 2012 (SÜDWIND u.a.)
- M3: Stoffe, aus denen die Batterien bestehen (Mobilitätsatlas 2019)
- M4: Steigender Rohstoffbedarf bei Lithium, Kupfer, seltenen Erden
(SÜDWIND u.a.)
- M5: Kupfer (SÜDWIND u.a.)
- M6: Bauxit (MISEREOR und Brot für die Welt)
- M7: Kobalt (MISEREOR u.a.)
- M8: (Mit-)Verantwortung der Automobilindustrie (Eine Welt Netzwerk
Bayern)
- M9: Die Rohstoffstrategie der Bundesregierung – Kernaussagen
(Bundesministerium für Wirtschaft)
- M10: Kanzleramt bremst Fair-Trade-Gesetz der Minister Heil und Müller
(Redaktionsnetzwerk Deutschland)

Wie sieht eine gerechte und klimaneutrale Mobilität der Zukunft aus?
Ist der Individualverkehr die Lösung?
Woher kommen die Rohstoffe und der Strom für die Elektroautos?
Welche Perspektiven werden für Lohnabhängige aus Autoindustrien geschaffen?

Inhalt

II.4 Arbeitsblatt: (Kein) Wandel der Autoindustrie?

- M1: Automobilindustrie – Umbau einer Schlüsselbranche
(*Mobilitätsatlas 2019*)
- M2: Was verändert sich für wen?
- M3: Arbeitszeitverkürzung und eine gerechte Verteilung aller Arbeit
(*Stephan Krull*)
- M4: Ein Blick in die Geschichte (*Wissenschaft und Frieden*)
- M5: Infrastrukturausbau – Der Staat hat die Schlüsselrolle (*ver.di*)
- M6: Viel Arbeit, aber andere (*Mobilitätsatlas 2019*)
- M7: Transformation und Absicherung (*die tageszeitung*)
- M8: Konversion statt Rezepte von gestern! (*Rosa-Luxemburg-Stiftung*)
- M9: Tabelle
- Methode: Punktabfrage

II.5 Arbeitsblatt: Ein Europäischer Grüner Deal?

- M1: Der »Grüne Deal« der EU-Kommission
- M2: Verband der Europäischen Automobilhersteller (ACEA)
- M3: Europäische Transportarbeiter-Föderation
- M4: Europäische Gewerkschaft IndustriAll
- M5: EuroMemo-Gruppe
- M6: Greenpeace
- M7: CER – Die Stimme der Europäischen Eisenbahnen
- M8: Fridays for Future

Die Materialien haben folgende Formate

- **Einführung** – Fachliche Erläuterung des Themenschwerpunktes sowie ein didaktischer Kommentar zu den einzelnen Materialien
- ↑ **Aktivitäten** – Methoden, die Interaktionen in der Gruppe anregen und die zur Erarbeitung der Inhalte führen
- i **Infoblatt** – Erläuterungen zentraler Themen eines Moduls
- **Arbeitsblätter** – Methoden, die mit Text- und Bildmaterial arbeiten

Die Arbeitsblätter und Aktivitäten bestehen aus folgenden Elementen

- M1 **Materialien (M1 bis Mx)** – Texte, Bilder oder Karikaturen aus der öffentlichen Debatte oder Autorentexte

ARBEITSVORSCHLÄGE

Arbeitsvorschläge – Vorschläge zum inhaltlichen Erschließen der Materialien



Methoden – Spezielle Verfahren zur Bearbeitung der Materialien



Infotext – Erläuterungen zentraler Begriffe eines Arbeitsblattes



Diagramme – Grafisch aufbereitete Daten zum jeweiligen Thema



Requisiten – Spezielles Zubehör zu Methoden



Interviews – Für dieses Bildungsmaterial geführte Gespräche

Einführung

Vor einigen Jahren haben Ulrich Brand und Markus Wissen den Begriff der »Imperialen Lebensweise« für die Produktions- und Konsummuster des globalen Nordens geprägt, die auf einem unverhältnismäßigen Zugriff auf Natur (das heißt Rohstoffe und Senken¹) sowie auf menschliche Arbeitskraft im globalen Süden beruht. Ein Kapitel ihres Buches haben die Autoren dabei mit gutem Grund dem Automobilität gewidmet. So trägt der Verkehr in Deutschland mit 20 Prozent zu den Emissionen von Treibhausgasen bei und der größte Teil davon geht wiederum auf den privaten Autoverkehr zurück. Hinzu kommen die Umweltschäden durch den Abbau von (nicht-fossilen) Rohstoffen und die Arbeitsbedingungen entlang der globalen Lieferketten, die häufig nicht einmal Minimalstandards wie den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation entsprechen.

All das würde sich durch eine reine Umstellung des automobilen Individualverkehrs auf Elektromotoren nicht ändern. Unter Klimagesichtspunkten ist zu berücksichtigen, dass der Strom für den Betrieb und vor allem die Herstellung von Elektroautos noch längst nicht komplett aus regenerativen Quellen stammt. Wird der Herstellungsprozess mit einbezogen, liegt die CO₂-Bilanz ohnehin nur 30 Prozent niedriger als bei einem vergleichbaren Verbrenner, denn beim Bau eines Elektroautos werden (vor allem bei der Batterieherstellung) zwischen drei und acht Tonnen mehr Kohlenstoffdioxid (CO₂) emittiert. Hinzu kommt der steigende Bedarf an bestimmten Rohstoffen wie Kupfer oder Kobalt samt den damit verbundenen Problemen. Ein Beispiel dafür sind etwa der enorme Verbrauch und die Verschmutzung von Wasser sowie die Menschenrechtsverletzungen im Zuge des Abbaus von Kupfer für die Elektromotoren in Mittelamerika.

Daher ist die von der Bundesregierung favorisierte Strategie einer Umstellung auf Elektro-PKW auch jenseits technischer Details mehr als fragwürdig. Statt der weiteren Förderung des privaten PKW-Besitzes braucht es die Umstellung hin zu einem gut ausgebauten, möglichst kostenlosen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für alle. Zugleich muss die Infrastruktur umgebaut werden und darf insbesondere in den Städten nicht mehr am Auto ausgerichtet werden, sondern muss die Nutzung von Fahrrad, Fußwegen und ÖPNV un-

terstützen. Beispiele wie Amsterdam, Wien oder Luxemburg zeigen, dass dies möglich ist. Dass der Politik entschiedene Schritte in diese Richtung schwerfallen, liegt nicht zuletzt daran, dass die Automobilindustrie über Jahrzehnte eine Schlüsselstellung hatte, inklusive eines massiven Lobby-Einflusses – auch seitens der entsprechenden Vertretungen der rund 800.000 Arbeitnehmer_innen.

Doch an einem Umbau des Automobilsektors führt kein Weg vorbei und dieser Wandel wird auch Arbeitsverhältnisse betreffen. Denn der Erhalt bestimmter Arbeitsplätze kann kein Argument zur Aufrechterhaltung klimaschädlicher Produktion sein. »There are no jobs on a dead planet« lautet eine treffende Parole der Bewegung für Klimagerechtigkeit, die zugleich betont, dass die betroffenen Lohnabhängigen nicht zu den Leidtragenden dieses Prozesses gemacht werden dürfen. So wie die Folgen des Lockdowns in der Covid-19-Pandemie durch den erleichterten Zugang zu sozialstaatlichen Leistungen abgefedert wurden, muss auch der Strukturwandel sozial abgesichert werden. Das beinhaltet gezielte Maßnahmen für die Beschäftigten in CO₂-intensiven Bereichen, die heruntergefahren werden müssen. Die IG Metall fordert in diesem Zusammenhang ein Transformationskurzarbeitergeld. Darüber hinaus braucht es einen generellen Ausbau der sozialen Sicherungssysteme hin zu einer wirklichen und dauerhaften Sicherung der gesellschaftlichen Teilhabe für alle. Zudem braucht es Konzepte für eine schnelle Transformation der Automobilindustrie. Die Vorschläge dazu umfassen Arbeitszeitverkürzungen und Umschulungen ebenso wie eine gerechtere Verteilung von (Care-)Arbeit, einen Ausbau des öffentlichen Sektors und die Konversion der Autoproduktion hin zu anderen, künftig benötigten und ökologisch verträglichen Produkten. Die Auseinandersetzungen darum werden in den kommenden Jahren sicher zunehmen.

Die Schwierigkeiten, die dringend notwendige Umstellung auf Klimaneutralität gegen eingespielte Interessenskonstellationen durchzusetzen, zeigt sich auch auf Ebene der EU. Im Dezember 2019 hat die Europäische Kommission ihren Plan für einen »Europäischen Grünen Deal« (European Green Deal) vorgestellt, nach dem die EU bis 2050 klimaneutral werden soll. Greta Thunberg und andere Aktivist_innen haben dieses Ziel – mit Blick auf die nach dem Pariser Klimaabkommen verbleibenden Kohlenstoffbudgets – als Kapitulation bezeichnet. Zugleich laufen die Lobbys der betroffenen Industrien in Brüssel Sturm, um den

1. Eine Senke nimmt Schadstoffe aus der Umwelt auf. Wälder und Ozeane sind zum Beispiel Kohlenstoffsenken, die CO₂ aus der Atmosphäre aufnehmen und (zeitweise) binden.

eigenen Beitrag möglichst zu minimieren und hinauszuzögern. Mit dem vorliegenden Materi-

al kann dies mit Lerngruppen ebenfalls am Verkehrsbereich erarbeitet werden.

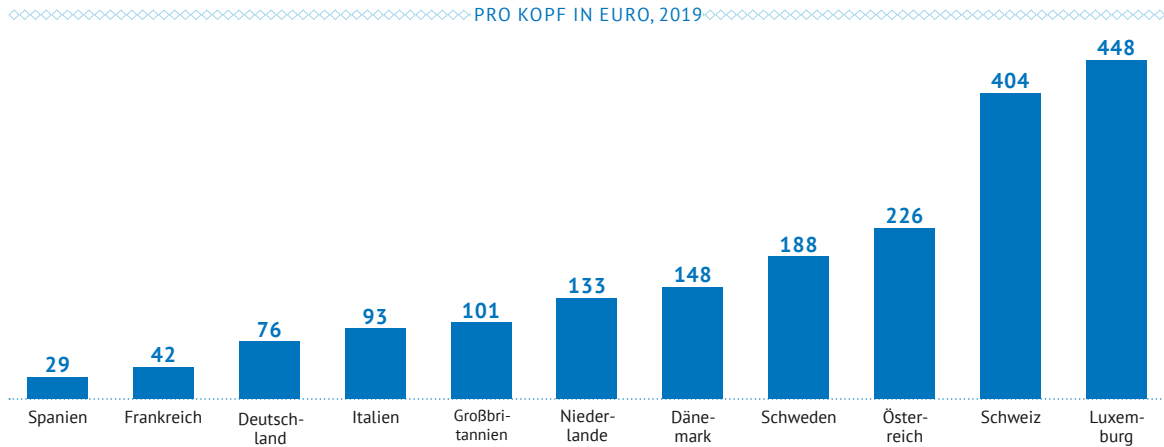
Zu den Elementen des Moduls

- In [Arbeitsblatt II.1 \(Von der Straße auf die Schiene?\)](#) können die Lernenden zunächst *drei Diagramme der Allianz pro Schiene (M1 bis M3)* interpretieren, die zeigen, dass die Investitionen in die Schieneninfrastruktur gegenüber dem Auto in Deutschland vergleichsweise niedrig sind. Daran anschließend können verkehrspolitische Interessen erschlossen werden: Welche Interessen stehen hinter der Allianz pro Schiene und welche Interessengruppen gibt es noch? Dies kann in Kleingruppen mittels eines [Artikels aus der Tageszeitung \(M4\)](#) zu Subventionen für die Automobilindustrie vertieft und in einer gemeinsamen Mindmap zusammengetragen werden. Ausgehend von einem [Diagramm aus dem Mobilitätsatlas 2019 \(M5\)](#) zum Treibhausgasausstoß verschiedener Verkehrsmittel können die Lernenden abschließend eine Online-Petition entwerfen, in der aus Klimaschutzgründen eine Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gefordert wird. Diese sollte aufbauend auf den vorherigen Ergebnissen so formuliert sein, dass sie möglichst viele Menschen überzeugt.
- Ausgangspunkt von [Arbeitsblatt II.2 \(Mit E-Autos in die Zukunft?\)](#) ist eine befürwortende [Stellungnahme der Bundesregierung zur Elektromobilität \(M1\)](#). Diese kann zunächst in Partnerarbeit als Steckbrief zusammengefasst werden. Anschließend können in einem [Gruppenpuzzle](#) verschiedene Probleme in Bezug auf Elektromobilität erarbeitet werden. Als Quellengrundlage dienen ein [Blogbeitrag des Gewerkschafters Stephan Krull \(M2\)](#), der den Individualverkehr problematisiert, ein [Schaubild aus dem Mobilitätsatlas 2019 \(M3\)](#) zu den Rohstoffen für die Batterien von E-Autos, ein [Auszug aus einem Attac-Basistext \(M4\)](#) zum ungelösten Problem des Recycling von Elektro-PKW, ein [Artikel der Süddeutschen Zeitung \(M5\)](#) zu fehlender Ladeinfrastruktur für Elektroautos und schließlich eine [dpa-Meldung \(M6\)](#), in welcher der VW-Chef auf fossile Stromquellen als Grundlage von E-Mobilität hinweist. Die Ergebnisse des Gruppenpuzzles können in Form von [Mindmaps](#) festgehalten werden, die anschließend aufgehängt und in einem [Museumsrundgang](#) präsentiert und verglichen werden können. Abschließend kann auf dieser Basis eine [Pro-und-Contra-Debatte](#) zur Frage »Sind E-Autos eine Lösung, um den Klimawandel und damit einhergehende gesellschaftliche Probleme aufzuhalten?« durchgeführt werden.
- Das [Arbeitsblatt II.3 \(Rohstoffe in der Automobilindustrie\)](#) vertieft die Problematik des immensen Rohstoffbedarfs von Elektro-PKW. Für einen spielerischen Einstieg in dieses Thema empfehlen wir ergänzend das Planspiel »Heißer Draht« aus dem Material »Kupfer in einer globalisierten Welt« des EPIZ Berlin, das im Internet zu finden ist. Das Arbeitsblatt bietet als Einstieg ein [Diagramm von Misereor zum Materialfluss in der Automobilindustrie \(M1\)](#), eine [Tabelle von Südwind und anderen zum Rohstoffbedarf in der Autoproduktion \(M2\)](#), ein [Diagramm aus dem Mobilitätsatlas 2019 zu den Bestandteilen von Batterien \(M3\)](#) sowie einen [Text von Südwind zum entsprechend steigenden Bedarf an Lithium, Kupfer und seltenen Erden \(M4\)](#). Diese Quellen ermöglichen ein erstes Verständnis von Problemen, die der Rohstoffbedarf von Elektro-PKW für Mensch und Umwelt in verschiedenen Weltregionen bedeuten kann. Dies kann anschließend in einer Kleingruppenarbeit vertieft werden, in der Plakate zu folgenden Rohstoffen beziehungsweise Quellen erstellt werden: [Kupfer von Südwind u.a. \(M5\)](#), [Bauxit von Misereor und Brot für die Welt \(M6\)](#) sowie [Kobalt von Misereor \(M7\)](#). Hier kann eine Internetrecherche zu weiteren Rohstoffen anschließen. In einem letzten Teil können die Lernenden Ideen für bessere Bedingungen des Rohstoffabbaus sammeln und dies mit einem [Text des Eine Welt Netzwerk Bayern zur \(Mit-\)Verantwortung der Automobilindustrie \(M8\)](#) vertiefen. Schließlich können die Lernenden anhand von Aussagen des Bundeswirtschaftsministeriums zur [Rohstoffstrategie der Bundesregierung \(M9\)](#) und einem [Artikel des Redaktionsnetzwerks Deutschland zur Blockade eines Lieferkettengesetzes durch das Kanzleramt \(M10\)](#) die Differenzen zwischen der Rhetorik und dem tatsächlichen Handeln herausarbeiten. Daran kann eine Internetrecherche zum aktuellen Stand des Lieferkettengesetzes anschließen und es können Ideen gesammelt werden, wie die Lernenden sich für die Einhaltung von Menschenrechten in Lieferketten einsetzen können.

- In **Arbeitsblatt II.4 ((Kein) Wandel der Autoindustrie?)** können sich die Lernenden zum Einstieg mit einem *Text aus dem Mobilitätsatlas zum Umbau der Automobilindustrie (M1)* auseinandersetzen und in Partnerarbeit die Auswirkungen auf Arbeitnehmer_innen und andere soziale Gruppen analysieren. Anschließend (oder alternativ dazu) können in Einzel- und Partnerarbeit *14 Sprechblasen und Figuren (M2)* einander zugeordnet werden, die jeweils eine bestimmte Betroffenheit vom Wandel in der Autoindustrie repräsentieren. Danach können Kleingruppen Plakate zu sechs verschiedenen Vorschlägen erarbeiten, wie mit den notwendigen Veränderungen in der Automobilbranche umgegangen werden soll. Dazu stehen folgende Texte zur Verfügung: Ein Blog-Artikel zu *Arbeitszeitverkürzung und einer gerechten Verteilung vom Arbeit vom Gewerkschafter Stephan Krull (M3)*, ein *historischer Blick auf Konversionsvorschläge aus »Wissenschaft und Frieden« (M4)*, ein *Beitrag von ver.di zur Bedeutung des öffentlichen Sektors (M5)*, ein *Artikel zu Umschulungsmöglichkeiten aus dem Mobilitätsatlas (M6)*, ein *taz-Artikel zu Vorschlägen der IG-Metall (M7)* und ein *Forderungskatalog zur Konversion der Autoindustrie aus der Rosa-Luxemburg-Stiftung (M8)*. Abschließend kann noch einmal mit einigen Figuren aus M2 gearbeitet werden. Diese lassen sich mit der *Tabelle M9* exemplarisch den Bereichen Unternehmen, Beschäftigte, Gewerkschaften und den Staat zuordnen. Anschließend können die Vorschläge aus M3 bis M8 aus deren jeweiliger Sicht beurteilt werden. Schließlich können die Lernenden persönlich in einem kurzen, aber begründeten Social-Media-Kommentar zu den Vorschlägen Stellung nehmen.
- Das **Arbeitsblatt II.5 (Ein Europäischer Grüner Deal?)** beginnt mit einem *Ankündigungstext der EU-Kommission zum sogenannten Europäischen Grünen Deal (M1)*. Ausgehend davon wird vorgeschlagen, dass die Lernenden eine *Expert_innenanhörung der EU-Kommission zum Thema »Ein Europäischer Grüner Deal im Verkehrsbereich«* simulieren. Dazu gibt es Materialien vom *Verband der Europäischen Automobilhersteller (M2)*, von der *Europäische Transportarbeiter-Föderation (M3)*, von der *Europäischen Gewerkschaft IndustriAll (M4)*, von den *kritischen Ökonom_innen der EuroMemo-Gruppe (M5)*, von *Greenpeace Europa (M6)* und vom *Verband der Europäischen Eisenbahnen (M7)*. Diese Materialien können unter sechs Kleingruppen aufgeteilt und dort mit Blick auf die *Expert_innenanhörung* erarbeitet werden, während sich eine siebte Gruppe darauf vorbereitet, die *Anhörung* als EU-Verkehrskommissar_in zu moderieren. Nach der *Simulation* und der anschließenden *Reflexion* können wiederum zwei Gruppen gebildet werden, die jeweils eigene Vorschläge für fünf konkrete Maßnahmen der EU-Kommission entwickeln, bei denen bestimmte Interessen stärker als andere gewichtet werden. Diese Vorschläge können schließlich vergleichend diskutiert werden. Abschließend können sich die Lernenden mit einem *kritischen Kommentar von Fridays for Future (M8)* zum Europäischen Grünen Deal auseinandersetzen, den aktuellen Stand des Projektes im Internet recherchieren und persönlich dazu Stellung nehmen. ■

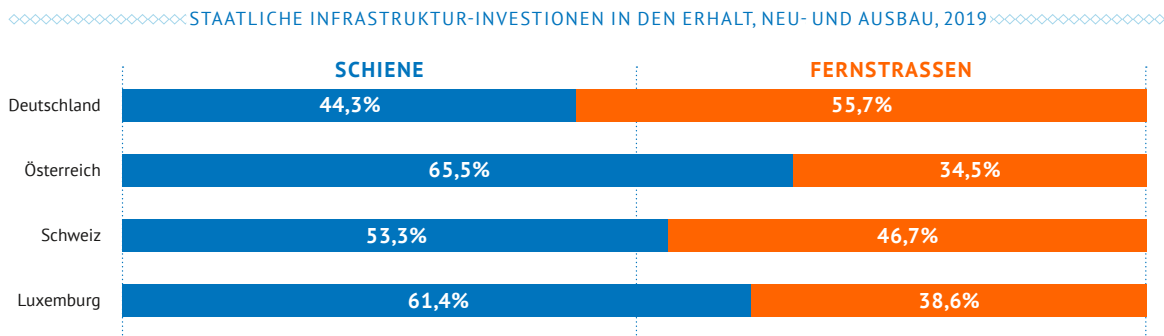
Von der Straße auf die Schiene?

M1 Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur



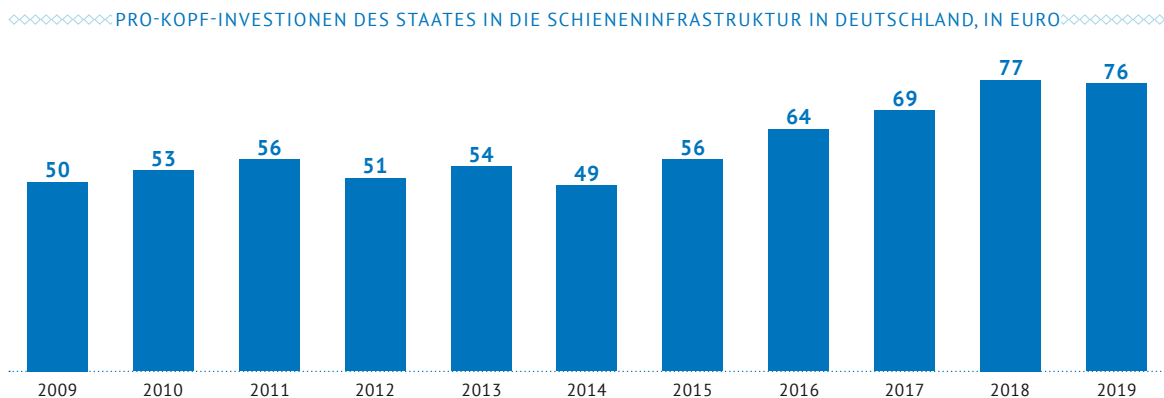
Quelle: Allianz pro Schiene, 07/2020, mit Material von BMVI, EFV (Zusammenstellung VöV), BMK, MMTP, SCI Verkehr GmbH

M2 Verkehrspolitische Prioritäten



Quelle: Allianz pro Schiene, 07/2020, mit Material von BMVI, EFV (Zusammenstellung VöV), BMK, MMTP

M3 Dämpfer für die Schiene



Quelle: Allianz pro Schiene, 07/2020, auf Basis von BMVI

M4 Subventionen für die Automobilindustrie

1 Jedes Jahr fließen Dutzende von Milliarden an
Subventionen in den Individualverkehr – darun-
ter direkte Zahlungen, indirekte Hilfen, Verzicht
auf Einnahmen und Bußgelder, Investitionen in
5 die Infrastruktur.

Rechnet man alle Kosten und Einnahmen ge-
genseitig auf, bleibt ein riesiger Minusbetrag
über. »Jedes Jahr pumpen wir unter dem Strich
etwa 30 Milliarden Euro in dieses System«, sagt
10 Mobilitätsforscher Andreas Knie vom Wissen-
schaftszentrum Berlin (WZB). »Obwohl alle wis-
sen, dass der motorisierte individuelle Verkehr so
in der Zukunft nicht weitergehen kann.«

[...] Für Deutschland sind die direkten Hilfen
15 für die Autokratie gut belegt. Das Umweltbun-
desamt (UBA) führt regelmäßig Buch über »um-
weltschädliche Subventionen«. Darin finden sich
mit Stand von 2019 die Vergünstigung für Diesel
(7,5 Milliarden weniger Steuereinnahmen), die
20 Entfernungspauschale (5,1 Milliarden), die Steu-
ervorteile für Dienstwagen (3,1 Milliarden) und
die Förderung von Biokraftstoffen (eine Milliar-
de). Die Bilanz des UBA: Allein der Bund gibt
für die Umweltzerstörung durch das automobiler
25 System pro Jahr 16,7 Milliarden Euro aus.

Dazu kommen die Zahlungen für Bau und
Unterhalt der Straßen. Im Bundeshaushalt 2020
hat der Verkehrsminister mehr als 9 Milliarden
Euro dafür eingeplant. Aus den Ländern kommen
30 weitere Gelder, allein das grün-schwarz regier-
te Baden-Württemberg gibt im laufenden Jahr
1 Milliarde für die Auto-Verkehrswege aus.

Umwelt- und Klimaschäden aus dem Verkehr,
etwa aus der Verbrennung von Ölprodukten, dem
35 Lärm oder dem Abrieb der Reifen, werden durch
Steuern und Abgaben nur teilweise ausgeglichen.
So sieht etwa das (von den Grünen über den Bun-
desrat noch verbesserte) Klimaschutzgesetz einen
CO₂-Preis im Emissionshandel auch für den Ver-
kehr vor. Er beginnt ab 2021 bei 25 Euro. Die
40 Schäden durch eine Tonne CO₂ beziffert das UBA
allerdings auf gut das Siebenfache: 180 Euro. Selbst
mit dem Emissionshandel bleiben also in jedem
Jahr Umweltschäden in Höhe von über 15 Milli-
45 arden Euro, die nicht vom Autoverkehr, sondern
von der Allgemeinheit getragen werden müssen.

[...] Der ADAC kann auf taz-Anfrage »keine
finanzielle Lücke zwischen den staatlichen Aus-
gaben und Einnahmen aus dem Straßenverkehr«
50 erkennen. »Über Energiesteuer, Kfz-Steuer und

Lkw-Maut nimmt der Staat wesentlich höhere
Einnahmen ein, als er für den Bau und Unter-
halt der Straßen ausgibt«, erklärt der Autoclub.
»Somit trägt der Straßenverkehr wesentlich zur
55 Finanzierung öffentlicher Aufgaben für die All-
gemeinheit bei.« Zu den »sogenannten externen
Kosten« bei Verkehrssicherheit und Umwelt gebe
es »sehr unterschiedliche Bewertungsansätze«.

In der Tat. Denn der Staat gibt nicht nur viel
Geld für das Auto-System, er verzichtet auch auf
Einnahmen, Bußen und Strafen, um dem mo-
torisierten Verkehr nicht im Weg zu stehen. So
ist Deutschland im internationalen Vergleich ein
Paradies für (Falsch-)Parker: Während wieder-
holtes Schwarzfahren in Bahn und Bus zu einer
60 Straftat wird, bleibt auch häufiges Falschparken,
das in unübersichtlichen Situationen Menschen
gefährden kann, immer nur eine Ordnungswid-
rigkeit. Eine Stunde das Auto in der Innenstadt
abzustellen kostet in Berlin im Schnitt 3 Euro –
70 in London 5,70, in Amsterdam 7,50 Euro.

»Parkgebühren orientieren sich in Deutschland
nicht an den tatsächlich anfallenden Kosten«, kri-
tisiert der »Sachverständigenrat für Umweltfragen«
75 der Bundesregierung in seinem aktuellen Gut-
achten die Subvention des Autos. Um Lärm und
Schadstoffe zu verringern, solle der Verkehr in
Städten reduziert werden. Möglich sei das durch
ein Mautsystem für Straßen und Städte und weni-
ger Parkplätze mit höheren Gebühren.

[...] Für Mobilitätsforscher Andreas Knie jeden-
falls ist die Rechnung klar und für die Öffentlich-
keit negativ: »Wir zahlen 90 Milliarden in das Sys-
tem ein, über Steuern und Abgaben kommen aber
85 nur 60 Milliarden zurück.« Die Geschichte vom
Autofahrer als »Melkkuh der Nation« stimme nicht,
das System finanziere sich über Steuern und Abga-
ben auch nicht selbst. Und für »systemrelevant« hält
er die Autobranche trotz ihrer über 800.000 Jobs
90 bei Herstellern und Zulieferern auch nicht mehr.

Was sie für die Zukunft anbiete, lasse sich auf
dem Weltmarkt billiger einkaufen: digitale gelenk-
te Mobilität mit E-Mobilen. Auch die gut bezahl-
ten, gewerkschaftlich unterstützten Jobs bei den
Autobauern seien bedroht, wenn diese sich nicht
umstellten: »Jedes Jahr verlieren wir fünf bis zehn
Prozent dieser Jobs, sie folgen den Märkten ins
Ausland«, so Knie. [...] ■ Quelle: Bernhard Pötter in die tageszei-

tung – taz vom 24.05.2020

Mit E-Autos in die Zukunft?

ARBEITSVORSCHLÄGE

1. Lesen Sie die Stellungnahmen der Bundesregierung zur Elektromobilität (M1). Arbeiten Sie in Partnerarbeit die Position und die Strategie der Bundesregierung in Bezug auf Elektromobilität heraus. Orientieren Sie sich dabei an folgenden Fragen:

- Welche Argumente führt die Bundesregierung für den Ausbau der Elektromobilität an?
- Welche Bereiche sind für die Bundesregierung von Bedeutung?
- Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bereits getroffen, und welche von diesen will sie weiter ausbauen?

Erstellen Sie dazu einen Steckbrief der Position der Bundesregierung mit den genannten Argumenten für Elektromobilität. Fallen Ihnen weitere Argumente ein?

2a. Bilden Sie Stammgruppen von fünf Personen für ein Gruppenpuzzle (siehe Methodenkasten).

- Überlegen Sie gemeinsam, welche Probleme sich im Anschluss an die Position der Bundesregierung in Bezug auf Elektromobilität ergeben könnten. Lesen Sie dazu auch die Überschriften der Quellen M2 bis M6.

- Wählen Sie je nach Interessen eine Quelle pro Person aus, so dass jede_r eine andere übernimmt. Teilen Sie sich auf und bilden Sie Expert_innen-Gruppen mit denjenigen, die die gleiche Quelle gewählt haben.

2b. Lesen Sie in den Expert_innen-Gruppen Ihre Quelle und versuchen Sie, Unklarheiten gemeinsam zu klären. Besprechen Sie dann die folgenden Fragen und notieren Sie sich jeweils Stichpunkte:

- Welche Argumente werden gegen die Elektromobilität angeführt?
- Welche Rolle spielen dabei Staat, Wirtschaft und Verbraucher?
- Welche Aspekte finden Sie besonders wichtig?
- Was bleibt unklar?

Erstellen Sie nun eine Mindmap mit Ihren Argumenten auf Plakaten. Hängen Sie diese an den Wänden auf.

2c. Gehen Sie zurück in Ihre Stammgruppen und machen Sie einen Museumsrundgang entlang der Plakate mit den Mindmaps. Stellen Sie sich dabei gegenseitig die erarbeiteten Argumente vor.

GRUPPENPUZZLE

Als eine Form der Gruppenarbeit dient das Gruppenpuzzle der arbeitsteiligen Analyse eines Konflikts oder einer Frage. Es beinhaltet den gegenseitigen Austausch und die Diskussion unterschiedlichen Wissens. Die Ausbildung verschiedener Expert_innengruppen ermöglicht es, sich intensiv mit einer Frage oder einem Konflikt zu beschäftigen und wechselseitig von den Ergebnissen zu profitieren.

Vorgehen: Zunächst wird eine Frage oder ein Konflikt auf Basis ausgewählter Materialien in einer Stammgruppe bearbeitet, aus welcher die Expert_innen für je eine Frage/Konflikt pro Grup-

pe hervorgehen. Diese durchmischen sich nun mit den in anderen Gruppen ausgebildeten Expert_innen, sodass heterogene Expert_innengruppen entstehen und die in den Stammgruppen erarbeiteten Ergebnisse präsentiert, ausgetauscht und vertieft werden können. Nach Einsicht in die Ergebnisse verschiedener Expert_innen werden in den ursprünglichen Stammgruppen die Ergebnisse des Austausches zusammengefasst, diskutiert und in die Bearbeitung der Ausgangsfrage mit einbezogen bzw. weiterführende Fragen bearbeitet. Angeschlossen an das Gruppenpuzzle ist eine Reflexionsphase, in welcher die Ergebnisse sowie die Vorgehensweise ausgewertet und diskutiert werden können.

M1 Elektromobilität in Deutschland

1 Mehr Klimaschutz, neue Märkte, weniger Abhän-
gigkeit von fossilen Energieträgern: Mobilität wird
künftig neu gedacht. Die Weiterentwicklung der
Elektromobilität ist ein zukunftsweisendes Thema
der deutschen Industrie. Mehr noch: Elektrofahr-
zeuge können ein wichtiger Baustein der Energie-
wende werden.

Elektromobilität ist weltweit der Schlüssel kli-
mafreundlicher Mobilität. Der Betrieb von Elek-
trofahrzeugen erzeugt insbesondere in Verbindung
mit regenerativ erzeugtem Strom deutlich weniger
CO₂. Zusätzlich können Elektrofahrzeuge mit
ihren Energiespeichern die Schwankungen von
Wind- und Sonnenkraft künftig ausgleichen und
so den Ausbau und die Marktintegration dieser
unsteten Energiequellen unterstützen. Die Bun-
desregierung hat daher ein Maßnahmenpaket zur
Förderung geschnürt: dazu gehören eine Kaufprä-
mie für Elektroautos (Umweltbonus), der Ausbau
der Ladeinfrastruktur und ein Beschaffungspro-
gramm für die öffentliche Hand. [...]

Zahlen und Fakten zur Elektromobilität

- 32 verschiedene deutsche Elektroautomodelle sind der-
zeit auf dem Markt (Stand Dezember 2019)
- 24.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte
- 1 Million Elektrofahrzeuge werden bis 2022 (Prog-
nose der Nationalen Plattform Elektromobilität
Ende 2018) auf Deutschlands Straßen fahren
- rd. 3 Milliarden Euro hat die Bundesregierung
seit 2009 für die Forschung und Entwicklung
der Elektromobilität zur Verfügung gestellt
- 22 Leuchtturmprojekte wurden seit 2012 von der
Bundesregierung ausgezeichnet

Forschung und Entwicklung in der Elektromobilität stärken

Um die Elektromobilität auf die Straße zu brin-
gen, fördert die Bundesregierung Forschung und
Entwicklung – durch Programme, die technologie-
neutral und anwendungsnah sind. Das Ziel der
Bundesregierung ist es, die internationale Spit-
zenposition der deutschen Automobilindustrie
auch bei Elektromobilität zu behaupten – zum
Wohle des Industrie- und Beschäftigungsstand-
orts Deutschland. Elektrofahrzeuge müssen sich
im Wettbewerb mit anderen Antriebskonzepten
insbesondere hinsichtlich Preis und Reichweite
behaupten. Hierfür bedarf es weiterhin vorwett-

bewerblicher Forschung und Entwicklung auf ho-
hem Niveau. [...]

Batteriezellproduktion in Deutschland und Europa etablieren

Die Elektromobilität wird für die Energiewende im
Verkehr immer wichtiger. Und mit ihr die For-
schung, Entwicklung und Produktion von Batteri-
en und Batteriezellen in Deutschland. Das BMWi
strebt an, Deutschland als führenden Standort im
Rahmen der Europäischen Batterieallianz zu etab-
lieren und stellt dafür bis 2022 eine Milliarde Euro
aus dem Energie- und Klimafonds zur Verfügung.
[...]

Anreize und Rahmenbedingungen setzen

Die Bundesregierung setzt die notwendigen Rah-
menbedingungen für die erfolgreiche Entwicklung
der Elektromobilität und schafft darüber hinaus
Anreize, um die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen
zu stärken: Dazu gehören der Umweltbonus, ein-
heitliche Ladestandards, aber auch Privilegien für
Elektroautohalter etwa beim Parken. [...]

- *Umweltbonus als zentraler Baustein:* Der Umweltbo-
nus wird bis Ende 2025 verlängert und deutlich
erhöht. [...] Die Kaufprämie wird für rein bat-
terielektrische Fahrzeuge bis zu einem Nettolisten-
preis von 40.000 Euro von bisher 4.000 auf
6.000 Euro erhöht, bei Fahrzeugen über 40.000
Euro Nettolistenpreis steigt sie von 3.000 auf
4.500 Euro. [...]

- *Ausbau von Ladesäulen fördern:* Mit 300 Millionen
Euro fördert die Bundesregierung den Ausbau
von Schnell- und Normalladepunkten. Das Ziel:
Bis 2020 sollen viele weitere der besonders auf-
wendigen und damit teuren Schnellladepunkte
an den Verkehrsachsen und in den Metropolen
verfügbar sein, bis 2030 werden eine Million La-
destationen geschaffen.

- *Mehr Elektromobilität in öffentlichen Fuhrparks:* Die
öffentliche Hand wird bei ihren eigenen Fuhr-
parks mit einem guten Beispiel vorangehen. Der
Anteil der durch die Bundesregierung zu be-
schaffenden Elektrofahrzeuge soll bis 2019 auf
mindestens 20 Prozent erhöht werden. Für die
öffentliche Beschaffung werden 100 Millionen
Euro bereitgestellt.

- *Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung:* Von bisher
fünf auf nun zehn Jahre. ■ Quelle: Bundesministerium für
Wirtschaft und Energie, Dossier zur Elektromobilität, Stand Dezember 2019

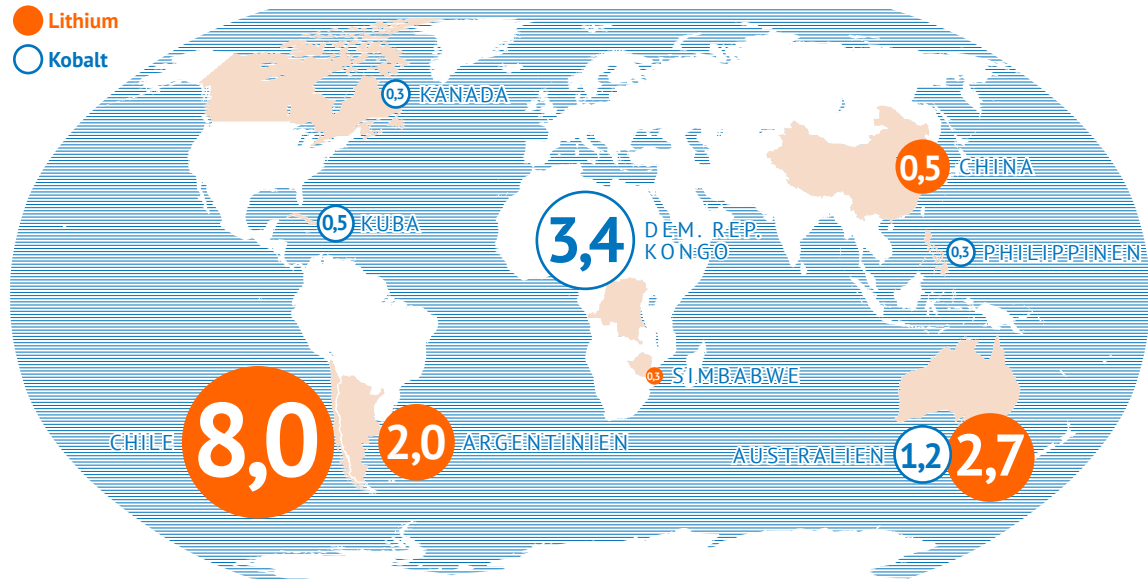
M2 Weg vom Individualverkehr

- 1 Die deutsche Autoindustrie setzt, wie die Bundesregierung, auf das Elektroauto und spricht in diesem Zusammenhang von einer großen Transformation der Autoindustrie. [...] Meine These: Elektroautos lösen keines der Probleme, die zur Notwendigkeit der Transformation der Mobilität geführt haben. Hier die Argumente und Fakten:
- Elektroautos nehmen im ruhenden wie im fließenden Verkehr ebenso viel Platz ein wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Asphaltstraßen und zubetonierte Parkplätze bleiben dominant in unseren Städten. Elektroautos stehen gleichermaßen im Stau bzw. sind gleichermaßen der Stau wie Autos mit Verbrennungsmotor.
 - Durch Elektroautos findet keine Lärmreduzierung statt; Lärmquelle sind heute überwiegend Rollgeräusche, nicht Motorgeräusche. [...]
 - Die CO₂-Bilanz – einer der angeblichen Treiber bei der Elektromobilität – würde kaum besser werden. Bezogen auf die Fahrzeugherstellung und die Nutzungszeit ist die Energiebilanz von Elektroautos pro Personenkilometer nur geringfügig besser als die von Verbrennungsmotoren und nicht halb so gut wie die von Bus und Bahn.¹
 - Aus Norwegen wissen wir, dass Elektroautos als Zweit- oder Drittwagen gekauft werden; unterm Strich also mehr Autos als weniger (gleich wesentlich höherer Ressourcenverbrauch). Besitzer von E-Autos benutzen dieses oft (wegen des guten grünen Gewissens) für Wege, die sie sonst mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt haben. [...]
- Mein Fazit: E-Autos sind keine Lösung, Braunkohle schon gar nicht, und den Kapitalismus mit Kapitalismus zu überwinden, klappt noch weniger. Elektroautos, wie sie jetzt von der Industrie angeboten werden (so groß und so schnell und mit der gleichen Reichweite wie Verbrenner), sind Spielzeuge für reiche Leute, die sonst schon alles haben. Da die Elektromobilität keine Lösung der Verkehrsprobleme ist, kann sie auch keine Perspektive für die Beschäftigten in den Autofabriken sein. Eine notwendige Mobilitätswende umfasst jedoch auch Elektroautos für innerstädtischen Verkehr, die sogenannte »letzte Meile«, und einige andere nützliche Zwecke. Vor allem bedeutet eine Mobilitätswende jedoch den Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs. Dazu sind Investitionen in die Infrastruktur (Schienen, Trassen), in den Wagenpark (Busse, Bahnen, Waggonen) und in intelligente Verkehrssysteme erforderlich [...]. Finanziert werden kann diese Mobilitätswende unter anderem dadurch, dass der Straßenbau beendet und alle Subventionen für die Autoindustrie umgelenkt werden in den öffentlichen Verkehr und in neue Verkehrssysteme. Straßenbaukosten sowie direkte und indirekte Subventionen für die Autoindustrie sind zusammen viele Milliarden Euro pro Jahr. ■ Quelle: Blog von Stephan Krull, der sich mit gewerkschaftlicher Bildung und den Veränderungen in der Automobilindustrie auseinandersetzt, <http://stephankrull.info>

¹ Anmerkung Attac: Beim Bau eines Elektroautos werden (vor allem bei der Batterierstellung) zwischen drei und acht Tonnen mehr Kohlenstoffdioxid (CO₂) emittiert als bei der Herstellung eines vergleichbaren Verbrenners.

M3 Stoffe, aus denen die Batterien bestehen

GRÖSSTE NACHGEWIESENE VORKOMMEN VON LITHIUM UND KOBALT, IN MILLIONEN TONNEN, 2018



Lithium und Kobalt sind Schlüsselemente beim Batteriebau, weil sie für die Kathoden (Minuspol beim Laden) gebraucht werden. Die Anoden (Pluspol beim Laden) bestehen aus Grafit, an dem kein Mangel herrscht.

In Nordchile wird Lithium aus hochgepumptem Grundwasser gewonnen. Die Region trocknet aus, die Abwässer sind oft ungeklärt, die Schäden am Ökosystem werden nicht erforscht, die beteiligten Unternehmen gelten als korrupt, die indigene Bevölkerung leidet und wird bei den Projekten übergangen.

Im Kongo wird Kobalt zu 80% industriell und zu 20% individuell abgebaut. Im Kleinbergbau in der Provinz Katanga sollen mindestens 22.000 Kinder und 200.000 Erwachsene arbeiten. Tödliche Arbeitsunfälle in Stollen und Löchern sind häufig. Der Großbergbau verursacht durch seinen Landschaftsverbrauch große ökologische Schäden.

Manganknollen am Meeresboden, die auch Kobalt enthalten, sollen durch Tiefseeschürfen abgebaut werden – eine Bedrohung für das marine Ökosystem.

Quelle: Mobilitätsatlas 2019. Grafik: Bartz/Stockmar (M), CC BY 4.0

M4 Das Recycling von Elektro-PKW ist ungelöst – die Gefahren bei Unfällen mit E-Autos sind enorm

1 Der Recycling-Prozess der Lithium-Ionen-Batterien ist aufwendig und seinerseits energieintensiv, also mit neuen CO₂-Emissionen verbunden. Vor allem funktioniert dieser Prozess nur zu einem Teil. Bernd Friedrich, Leiter des Instituts für Metallurgische Prozesstechnik und Metallrecycling der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen: »Im Bleiakku steckt ein einziges Metall, das sich chemisch leicht trennen lässt. Aus Lithium-Ionen-Batterien dagegen wollen wir fünf verschiedene Metalle herausholen« [...] Die Zellen werden dabei zunächst auf 600 Grad Celsius erhitzt, damit unerwünschte Bestandteile verdampfen – sonst besteht Explosionsgefahr. Danach werden die Überreste geschreddert und mit Hilfe von Magneten und Sieben getrennt. Zurück bleiben kleine Häufchen aus Aluminium, Kupfer,

Eisen und Nickel sowie, nach erneuter Behandlung mit Hitze, eine Art schwarzer Schlacke, mit- 20 sammt dem Lithium. »Lithium selbst lässt sich davon nicht mehr abspalten«, sagt der Recycling-Experte Friedrich.« (*Der Spiegel*, 42/2019)

Die Erfahrungen mit Elektroautos, die einen schweren Unfall hatten, sind drastisch. Die Akkus dieser Unfallautos können oft nicht entsorgt werden. Das »Handelsblatt« stellte dazu fest: »Niemand kommt auf die Idee, zeitgleich mit dem Anschub der strombetriebenen Autos auch einen Plan für deren Entsorgung vorzulegen. [...] Aktuell gibt es in Deutschland nur eine Handvoll Unternehmen, die sich mit der Wiederverwertung von E-Autobatterien beschäftigen. Das Ganze ist sehr kostenintensiv und hochaufwendig.« ■ Quelle:

Attac-Basistext 57 »Klimagerechte Mobilität für alle«, Autor Winfried Wolf

M5 Infrastruktur für Elektroautos: Ja, wo laden Sie denn?

- 1 [...] Im Mai hat der ADAC erstmals öffentliche
Ladesäulen in Deutschland getestet. Das Fazit des
Automobilklubs: »Die Infrastruktur für Elektro-
fahrzeuge ist komplex und unübersichtlich.« E-
5 Auto-Fahrer finden einen Flickenteppich vor, der
viel Vorbereitung und Planung notwendig mache,
erklärte der ADAC. Doch was genau läuft eigent-
lich schief?
- Schon die Suche nach einer Ladesäule gestaltet
10 sich schwierig. Denn es fehlt ein zentrales Ver-
zeichnis für Elektro-Tankstellen. 11.000 Lade-
punkte an 5.400 Ladesäulen gibt es nach Angaben
der Bundesnetzagentur bundesweit. Da nicht alle
E-Tankstellen an die Behörde gemeldet werden,
15 liegt der tatsächliche Wert aber deutlich höher.
[...]
- Das nächste Problem: der Zugang zur Lade-
säule. Anders als bei der konventionellen Tankstelle
können die Fahrer eines Elektroautos nicht einfach
20 an der nächsten Ladesäule vorfahren und dort bar
oder mit Kreditkarte bezahlen. Stattdessen kommt
der vom ADAC angesprochene Flickenteppich ins
Spiel. Denn eine Vielzahl von Unternehmen be-
treibt Ladesäulen in Deutschland. Hierzu zählen
25 überregionale Betreiber wie Innogy mit 6.000 La-
depunkten, aber auch viele regionale Anbieter, vor
allem die kommunalen Stadtwerke. [...]
- Auch die Ladedauer wird kritisiert, denn die
ist oft vor allem eines: lang. Die Dauer des Lade-
vorgangs hängt von der Batteriekapazität und der
30 Ladetechnik des Fahrzeugs ab – und von der La-
desäule. An den am stärksten verbreiteten Wech-
selstromsäulen beträgt die Ladeleistung bis zu
22 Kilowatt (kW), da dauert eine volle Akkula-
dung schon einmal zwei bis vier Stunden. Weil
das für unterwegs völlig unpraktikabel ist, werden
zunehmend Gleichstrom-Ladesäulen gebaut, die
50 kW und mehr leisten. Hier dauert das Aufladen
immerhin weniger als eine Stunde. Dafür kann nur
bis 80 Prozent Akkustand geladen werden, da die
40 Batterien sonst überlastet werden können. [...]
- Schließlich noch das Thema Geld. Einige Be-
treiber bieten kostenloses Laden, andere kassieren
von den E-Auto-Fahrern eine Pauschalgebühr
45 je Ladevorgang. Es gibt Zeittarife oder die Ab-
rechnung pro Kilowattstunde – wieder staunen
unerfahrene Nutzer über die vielen, uneinheit-
lichen Lösungen. [...] An den meisten Säulen ist
nicht ersichtlich, welcher Tarif und Preis gerade
50 gilt. ■ Quelle: Moritz Schnorpfel in *Süddeutsche Zeitung* vom 1.10.2018

M6 VW-Chef warnt: Deutscher Strommix schlecht für E-Mobilität

- 1 Wolfsburg (dpa) Die Struktur der deutschen Ener-
gieerzeugung passt nach Ansicht von VW-Kon-
zernchef Herbert Diess nicht zu einem schnellen
Umstieg in die Elektromobilität.
5 Der deutsche Energiemix mit seinem hohen
Anteil von Kohlestrom würde die Umweltbilanz
bei einer starken Verbreitung von E-Autos eher
noch verschlechtern, warnte der Manager auf der
internationalen Zuliefererbörse in Wolfsburg. Stefan
10 Kapferer, Hauptgeschäftsführer des Bundesverban-
des der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW),
wies die Argumentation des VW-Chefs als »inhalt-
lich absolut nicht nachvollziehbar« zurück.
- Mit rund 600 Gramm Kohlendioxid (CO₂) je
15 erzeugter Kilowattstunde Strom rangiere Deutsch-
land im hinteren Mittelfeld in Europa, sagte Diess.
»Und ich sehe derzeit nicht, wie wir bis 2030 un-
sere Primärenergie CO₂-frei bekommen wollen.«
Selbst Elektroautos führen dann statt mit Benzin
20 oder Diesel im Prinzip mit Kohle – »schlimms-
tenfalls sogar mit Braunkohle«. Dann wären aus
seiner Sicht die CO₂-Emissionen genauso hoch
wie heute oder sogar höher. »Und das, obwohl wir
wahrscheinlich Hunderte von Milliarden für die
25 E-Mobilität ausgegeben haben, um den Struktur-
wandel hinzubekommen.«
- Kapferer sagte, die Energiewirtschaft werde
den Anteil der Kohle an der Stromerzeugung in
den 2020er Jahren weiter reduzieren. 2007 habe
30 der Anteil erneuerbarer Energien am deutschen
Strommix bei knapp 14 Prozent gelegen, in die-
sem Jahr könnten es knapp 40 Prozent werden.
»Wir senken nachweislich seit Jahren den Treib-
hausgasausstoß und schaffen die Klimaziele 2020,
35 während die Emissionen im Verkehrssektor sogar
gestiegen sind«, sagte Kapferer.
- Diess warf der Politik mit Blick auf neue CO₂-
Grenzwerte einen »Feldzug gegen die individuelle
Mobilität« vor. Ziel des notwendigen Wandels
40 müsse sein, bei notwendigen Veränderungen vor-
anzugehen, sagte er. Es komme auf die Geschwin-
digkeit und die Art des Wandels an. [...] ■ Quelle:
dpa-Text in *Süddeutsche Zeitung* vom 16.10.2018

Rohstoffe in der Automobilindustrie

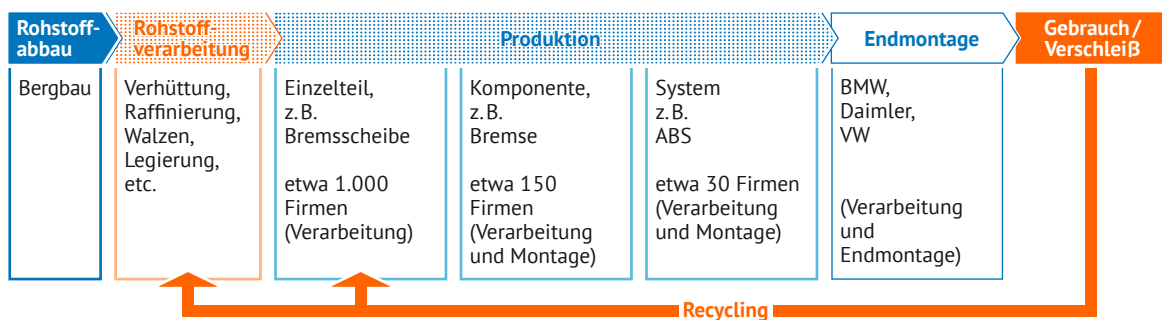
ARBEITSVORSCHLAG

1. Betrachten Sie die Quellen M1 bis M4. Was sagen diese über die Produktion von (Elektro-)Autos

aus? Welche Probleme ergeben sich für Mensch und Umwelt in verschiedenen Regionen der Welt?

M1 Materialfluss in der Automobilindustrie

◇◇◇◇◇ VOM ERZ ZUM AUTO – VEREINFACHTE DARSTELLUNG DES MATERIALFLUSSES IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE ◇◇◇◇◇



Quelle: Vom Erz zum Auto, Misereor 2012, S. 36.

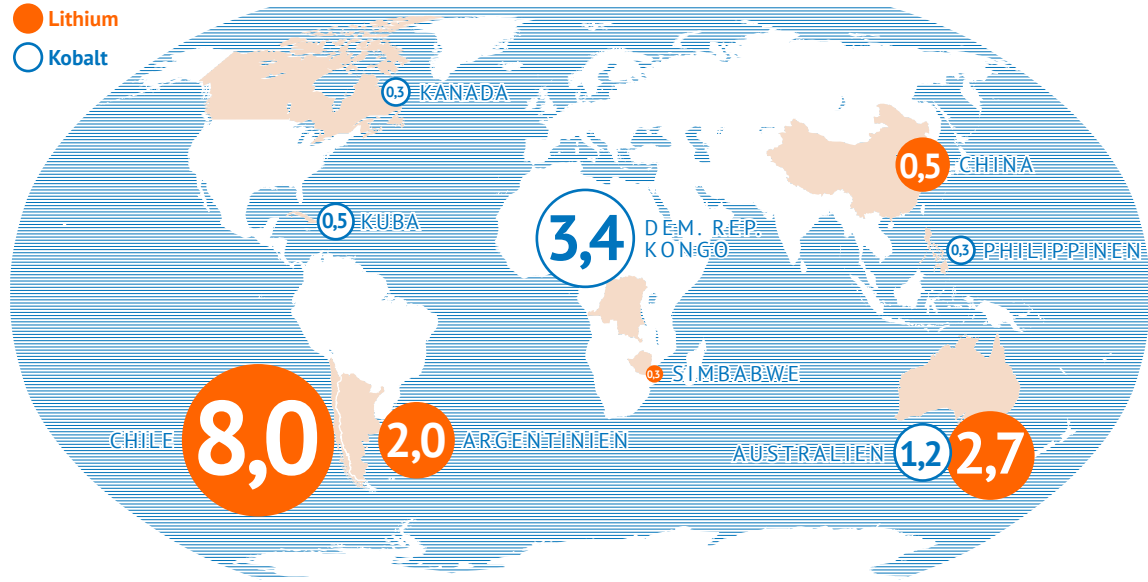
M2 Rohstoffbedarf in der inländischen Autoproduktion im Jahr 2012

Bestandteile eines PKWs	In Kg	Summe in Tonnen	Gesamtnutzung der Rohstoffe in Deutschland in Tonnen	Anteil an der Nutzung in Prozent	Anzahl PKW in Deutschland
Eisen und Stahl	900	4.849.613	37.700.000	12,9	5.388.459
Aluminium	140	754.384	2.100.000	35,9	
Kupfer	25	134.711	1.100.000	12,2	
Blei	11	59.273	377.000	15,7	
Zink	9	48.496	474.000	10,2	

Quelle: Nachhaltige Rohstoffe für den deutschen Automobilsektor von SÜDWIND e.V., Collaborating Centre on Sustainable Consumption and Production (CSCP) und Global Nature Fund, 2014

M3 Stoffe, aus denen die Batterien bestehen

GRÖSSTE NACHGEWIESENE VORKOMMEN VON LITHIUM UND KOBALT, IN MILLIONEN TONNEN, 2018



Lithium und Kobalt sind Schlüsselemente beim Batteriebau, weil sie für die Kathoden (Minuspole beim Laden) gebraucht werden. Die Anoden (Pluspole beim Laden) bestehen aus Grafit, an dem kein Mangel herrscht.

In Nordchile wird Lithium aus hochgepumptem Grundwasser gewonnen. Die Region trocknet aus, die Abwässer sind oft ungeklärt, die Schäden am Ökosystem werden nicht erforscht, die beteiligten Unternehmen gelten als korrupt, die indigene Bevölkerung leidet und wird bei den Projekten übergangen.

Im Kongo wird Kobalt zu 80 % industriell und zu 20 % individuell abgebaut. Im Kleinbergbau in der Provinz Katanga sollen mindestens 22.000 Kinder und 200.000 Erwachsene arbeiten. Tödliche Arbeitsunfälle in Stollen und Löchern sind häufig. Der Großbergbau verursacht durch seinen Landschaftsverbrauch große ökologische Schäden.

Manganknollen am Meeresboden, die auch Kobalt enthalten, sollen durch Tiefseeschürfen abgebaut werden – eine Bedrohung für das marine Ökosystem.

Quelle: Mobilitätsatlas 2019. Grafik: Bartz/Stockmar (M), CC BY 4.0

M4 Steigender Rohstoffbedarf bei Lithium, Kupfer und Seltenen Erden

Der Rohstoffbedarf der deutschen Automobilindustrie hat in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich zugenommen. Ursache dafür sind nicht nur gestiegene Produktionszahlen, sondern auch das zunehmende Fahrzeuggewicht über alle Segmente hinweg. [...] Doch auch die Modellpaletten verändern sich. In den letzten Jahren stieg insbesondere die Nachfrage nach Fahrzeugen der oberen Mittelklasse, der Oberklasse und nach Geländewagen (Sports Utility Vehicle, SUV) [...]. Sollte beispielsweise der Elektromobilität in den nächsten Jahren der Durchbruch gelingen, so könnte der Bedarf bei einigen Metallen sprunghaft an-

steigen. Prognosen zufolge gilt dies insbesondere für Kupfer (plus 150 %), Aluminium (plus 40 %) und Nickel (plus 100 %). [...] Schätzungen zufolge wird der weltweite Bedarf an allen wichtigen Metallen verglichen mit dem Jahr 2010 bis zum Jahr 2020 um 30 bis 50 % steigen. Bis zum Jahr 2030 könnte der Anstieg bei Stahl sogar bei 90 % liegen und bei Kupfer bei 60 %, während sich die Nachfrage nach Aluminium verdoppeln könnte.

Quelle: Nachhaltige Rohstoffe für den deutschen Automobilsektor von SÜDWIND e.V., Collaborating Centre on Sustainable Consumption and Production (CSCP) und Global Nature Fund, 2014

ARBEITSVORSCHLAG

2. Bilden Sie Kleingruppen. Informieren Sie sich in Ihrer Kleingruppe über je einen Rohstoff, der in der Automobilindustrie und für Elektrofahrzeuge benötigt wird (M5 bis M7). Für weitere Rohstoffe wie Seltene Erden, Eisen und Stahl, Naturkautschuk beziehen Sie eventuell Quellen aus dem Internet mit ein, z.B. den Bericht »Nachhaltige Rohstoffe für den deutschen Automobilsektor«.

Erstellen Sie in den Kleingruppen Plakate, die Sie anschließend in einem Museumsrundgang betrachten können. Leitfragen:

- Woher kommt der Rohstoff?
- Wie viel wird (z.B. für ein (Elektro-)Auto) benötigt?
- Wie sind die Abbaubedingungen für diesen Rohstoff?
- Welche Folgen ergeben sich beim Abbau für Mensch und Umwelt?

M5 Kupfer

1 Förderländer: Die deutsche Automobilindustrie ist bei Kupfer zu 100 % von Importen abhängig. Chile ist mit großem Abstand das wichtigste Förderland und verantwortlich für die Bereitstellung von rund einem Drittel des weltweiten Bedarfs. [...] Die für Deutschland im Jahr 2012 wichtigsten Lieferanten der insgesamt 1,215 Mio. Tonnen Kupfererz und Konzentrat waren Peru (27,1 %) und Chile (21,0 %), gefolgt von Argentinien (15,3 %) und Brasilien (13,4 %). [...]

2 Bedeutung für den Automobilsektor: Derzeit enthalten Autos durchschnittlich rund 25 Kilogramm Kupfer [...]. Prognosen zufolge werden elektrisch betriebene Fahrzeuge jedoch eineinhalb Mal so viel Kupfer benötigen wie herkömmliche PKWs [...]. Der Abbau von Kupfer ist in den letzten Jahren immer aufwändiger geworden, da eine Reihe von großen, ergiebigen Minen erschöpft ist. [...] Dadurch ist die Menge des Abraums massiv gestiegen und es werden zur Extraktion des Metalls immer mehr Wasser und Energie benötigt. Dies ist beispielsweise beim größten Produzenten Chile hoch problematisch, da dazu in den trockenen Abbauregionen Grundwasser genutzt werden muss [...].

3 Soziale und ökologische Risiken: In Chile ist es der Regierung gelungen, den Kupferabbau umfassend staatlich zu reglementieren, transparente Strukturen zu schaffen und über eine funktionie-

4 rende Besteuerung des Sektors die Einnahmen aus dem Kupferexport für den Ausbau staatlicher Dienstleistungen zu verwenden [...]. In Peru dagegen führt der Abbau von Kupfererzen in vielen Regionen zu Konflikten mit der ansässigen Bevölkerung. Hintergrund sind meist Auseinandersetzungen um Landrechte sowie die Verschmutzung ganzer Landstriche. Mehrere Minengesellschaften verfügen über Konzessionen über tausende Hektar und in den Abbauregionen werden häufig Luft und Wasser mit Schwermetallen verseucht. Lieferanten deutscher Automobilkonzerne beziehen teilweise Rohstoffe aus Minen, in denen es massive Konflikte gibt [...]. Probleme gibt es nicht nur in Peru, wie die bereits seit Jahrzehnten andauernden Auseinandersetzungen um die von Freeport McMoRan betriebene Grasberg-Mine in Indonesien zeigen, der drittertragreichsten Kupfermine der Welt. Das Gebiet wird von Militärs und Polizisten bewacht, immer wieder sterben Menschen bei Auseinandersetzungen. Darüber hinaus sind große Flächen mit Abraum verseucht und Flüsse dauerhaft zerstört worden. Auch die Arbeitsbedingungen sind teilweise schlecht und im Jahr 2011 lagen die Minen wegen Streiks, in deren Verlauf mindestens neun Menschen starben, monatelang still [...].

Quelle: Nachhaltige Rohstoffe für den deutschen Automobilsektor von SÜDWIND e.V., Collaborating Centre on Sustainable Consumption and Production (CSCP) und Global Nature Fund, 2014

M6 Bauxit

1 Die deutsche Wirtschaft importiert den Großteil
 . ihres Bauxits [ein Aluminiumerz] (2011: 78,9 Pro-
 . zent) aus Guinea in Westafrika. Schätzungen zu-
 . folge hat Guinea neben anderen Bodenschätzen
 5 die größten Bauxitvorräte der Welt, 25 Prozent
 . des globalen Vorkommens. In dem westafrikani-
 . schen Land herrschen trotz des Rohstoffreichtums
 . Armut, Korruption und politische Unfreiheit. Im
 . Human Development Index (HDI) belegte Gui-
 10 nea 2011 Rang 178 von 187 Ländern. Auf dem
 . Korruptionswahrnehmungsindex von Transparen-
 . cy International rangiert Guinea 2012 auf Platz
 . 154 von 176 Ländern.

15 Das Bauxit wird im Tagebau gefördert, und der
 . hat einen hohen Flächenverbrauch. Das führt in
 . den Fördergebieten zu Landnahmen unvorstellba-
 . ren Ausmaßes. Die Verschmutzung von Gewäs-
 . sern und der Umwelt verletzt das Recht auf sau-
 . beres Trinkwasser und noch viel grundsätzlicher
 20 das Recht auf Nahrung, da die Möglichkeit der
 . Subsistenzlandwirtschaft geraubt wird. [...]

25 Gegenüber dem Journalisten Diallo beklagten
 . sich die Anwohner in der Umgebung der CBG
 . [Compagnie des Bauxites de Guinée]-Mine, dass
 30 die Flüsse, die ihnen als Trinkwasserreservoir dien-
 . ten, vom Bergbau von ihren Quellen abgeschnit-
 . ten wurden. Sprengungen in den Bauxit-Stein-
 . brüchen erschüttern ihre Häuser, verursachen
 . Risse im Mauerwerk und zerstören sogar Dächer.
 35 Zum Leiden der Anwohner kommen schlechte
 . Arbeitsbedingungen in den Minen und Raffine-

rien. Streiks und Proteste, auch wegen geringer
 . Löhne, wurden von der Regierung teilweise blutig
 . bekämpft.

35 2013 soll im Nordosten von Conakry die Alu-
 . miniumhütte von Sangarédi die Produktion auf-
 . nehmen. Hierfür wurden laut Global Alumina
 . [den Betreibern] nur 600 Menschen umgesiedelt.
 . Erhebungen der guineischen nichtstaatlichen Or-
 40 ganisation CECIDE (Centre du Commerce Inter-
 . national pour le Développement) zufolge hatten
 . die beiden umgesiedelten Dörfer Touldé und Pe-
 . toutou Djiga über 1000 Einwohner. Die Umgesie-
 . delten beklagen, dass die Gegend, in der sie nun
 45 leben, nicht mehr genügend kultivierbares Land
 . hat. [...] Seit der Umsiedlung erwirtschaften sie
 . jedoch durchschnittlich nur noch 10 Reissäcke
 . [statt vorher 40 Säcke]. Ihre Erträge aus Obst- und
 . Gemüseanbau sind vollständig verschwunden.
 50 Darüber hinaus haben die Frauen die Palmölpro-
 . duktion als Einkommensquelle verloren. Die neu-
 . en Häuser der umgesiedelten Familien sind nicht
 . so groß wie ursprünglich vom Konzern verspro-
 . chen. Schlimmer noch: Jede umgesiedelte Familie
 55 hat eine Entschädigungszahlung für den Verlust
 . ihrer Kulturen erhalten. Der Betrag sollte zur An-
 . schaffung und zur Pflege von Setzlingen dienen,
 . bis die neuen Ländereien zugewiesen werden. Die
 . Zuteilung von Ländereien dauerte jedoch zwei
 60 Jahre, weshalb Aussagen der Bevölkerung zufol-
 . ge alle Setzlinge vertrockneten. ■ Quelle: Thorsten Nilges in

Vom Erz zum Auto, Dossier von MISEREOR und Brot für die Welt 5-2013, S. 12

M7 Kobalt

- 1 Inzwischen gibt es zahlreiche Studien, die den Ver-
 . brauch von Rohstoffen durch Elektroautos prog-
 . nostizieren. Während die genauen Zahlen je nach
 . Modell variieren, herrscht Einigkeit, dass der Ver-
 5 . brauch insbesondere von Lithium, Graphit, Kobalt
 . und Nickel drastisch steigen wird – vorausgesetzt,
 . der Besitz eines Privat-Pkw stellt weiterhin die
 . Norm dar. [...] Die globale Minenproduktion von
 . Kobalt liegt derzeit deutlich unter den prognosti-
 10 . zierten Mengen: Weltweit abgebaut wurden 2017
 . insgesamt 110.000 Tonnen – demgegenüber ste-
 . hen 260.000 Tonnen, die 2030 allein für elektrisch
 . betriebene Fahrzeuge verbraucht werden könnten.
 . [...] Bereits jetzt wird mehr als die Hälfte der
 15 . globalen Minenproduktion von Kobalt in der DR
 . Kongo abgebaut. Die Regierung des chronisch de-
 . visenknappen Landes hofft auf reichlich fließende
 . Einnahmen. [...]. Tatsächlich jedoch landet ein
 . Großteil der dem Staat zustehenden Einnahmen
 20 . nicht in der Staatskasse, sondern in den Taschen
 . einflussreicher Kongolesen. [...]
 . MISEREOR-Partnerorganisationen vor Ort
 . berichten zudem über die negativen ökologischen
 . und sozialen Folgen des Bergbaus: 72% der Flä-
 25 . che der ehemaligen Provinz Katanga [...] soll als
 . Konzessionsgebiet für Bergbau ausgewiesen sein
 . (Prospektion und Abbau). Land für die Bewirt-
 . schaftung durch die weitgehend ländliche Bevöl-
 . kerung, Siedlungsgebiete, natürliche Schutzzonen
 30 . etc. stehen kaum noch zur Verfügung. Auch sind
 . angemessene Entschädigungen der Nutzer_innen
 . und Bewohner_innen des Landes, vorherige An-
 . hörung der Gemeinden etc. bei der Konzessions-
 . vergabe oft nicht erfolgt. [...]
 35 . Eine direkte Konsequenz des industriellen Berg-
 . baus ist häufig, dass Kleinschürfer_innen verdrängt
 . werden. Dabei ist der so genannte artisanale Berg-
 . bau bei allen Problemen, die er mit sich bringt, für
 . die einfache Bevölkerung deutlich (überlebens-)
 40 . wichtiger, als der industrielle Bergbau. [...] Wenn
 . man alle im industriellen Bergbau Beschäftigten
 . zusammenfasst, ist man von der geschätzten An-
 . zahl von rund einer Million Kleinschürfer_innen
 . weit entfernt. So prekär die Arbeitssituation der
 45 . Kleinschürfer_innen auch ist, handelt es sich dabei
 . doch um eine wichtige Einnahmequelle für viele
 . Kongoles_innen.
 . [...] Weil die Kobalt-Förderung durch Klein-
 . schürfer_innen schwer zu durchschauen ist, schei-
 . nen internationale Abnehmer eher daran interes-
 50 . siert, Kobalt aus industriellen Minen zu beziehen.
 . Diese gelten als weniger anfällig für Gewalt, Kin-
 . derarbeit und dubiose Machtverhältnisse als Ko-
 . operativen von Kleinschürfer_innen. Dabei sind
 55 . Kleinschürfer_innen oft auch auf dem Konzessi-
 . onsgebiet von Bergbaufirmen tätig und verkaufen
 . diesen ihre Erze. Man kann daher nicht ausschlie-
 . ßen, dass dieses Kobalt Gewalt und eventuell auch
 . Kinderarbeit fördert und dubiose Kooperativen
 60 . ihr Kobalt in das vermeintlich »sauber« geförderte
 . Kobalt beimischen [...]. ■ Quelle: *Weniger Autos, mehr globale*
 . *Gerechtigkeit* von MISEREOR e. V., Brot für die Welt und PowerShift, 2019

ARBEITSVORSCHLAG

3a. Sammeln Sie Ideen: Wie müsste der Abbau der Rohstoffe, die für die Automobilindustrie notwendig sind, idealerweise erfolgen? Welche Maßnahmen könnten in Deutschland von Regierungen und Unternehmen ergriffen werden, um auf den Abbau einzuwirken, sodass die Abbaubedingungen sich in ökologischer Hinsicht verbessern und die Menschenrechte eingehalten werden? Beziehen Sie dazu auch M8 mit ein.

3b. Lesen Sie M9 und M10. Wie positioniert sich die Bundesregierung und wie handelt sie? Schreiben Sie einen Entwurf für eine Petition, in der Sie die Bundesregierung auffordern, in Aktion zu treten. Beziehen Sie dafür sowohl die vorher erarbeiteten Informationen als auch M8 mit ein.

3c. Informieren Sie sich über den aktuellen Stand des Lieferkettengesetzes (<https://lieferkettengesetz.de>). Sammeln Sie Ideen, wie Sie sich für die Einhaltung von Menschenrechten in Lieferketten einsetzen können.

M8 (Mit-)Verantwortung der Automobilindustrie

1 In erster Linie sind die Bergbaukonzerne und Re-
gierungen der Abbauländer in der Pflicht, für die
Einhaltung der Menschenrechts- und Umweltstan-
dards zu sorgen. Aber auch die Akteure am Ende
5 der Produktions- und Lieferkette, die diese Roh-
stoffe in großen Mengen nachfragen, tragen ihren
Anteil an der Verantwortung.

In der Nachhaltigkeitsberichterstattung der deut-
schen Automobilhersteller findet sich denn auch
10 eine ganze Reihe von Belegen für die Bemühun-
gen der Firmen, ihre Zulieferer auf ökologische
und menschenrechtliche Mindeststandards festzu-
legen. In den – juristisch maßgeblichen – Ein-
kaufsbedingungen der Konzerne finden sich diese
15 Ansätze bisher jedoch nicht wieder.

[...] wichtige Lieferwege [sind] vergleichsweise
übersichtlich: Die meisten Lieferverträge (gerade
auch für Halbzeuge und Sonderanfertigungen)
werden direkt mit den Produzenten abgeschlos-
20 sen. Und auch für Rohstofflieferungen, die über
die Börse abgewickelt oder als OTC-Geschäfte
erfolgen, wäre ein Herkunftsnachweis durchaus
möglich. [...] Und es gibt weitere Argumente
dafür, dass die Lieferwege heutzutage lückenlos do-
25 kumentiert werden können: Werden Rohstoffe
oder Bauteile nach Deutschland importiert, ist ein
zollrechtlicher Herkunftsnachweis selbstverständ-
lich. Auch ist die Automobilindustrie schon heute
verpflichtet, staatlichen Stellen umfangreiche In-
30 formationen über die Materialzusammensetzung
der in ihren Fahrzeugen verarbeiteten Produkte
bereitzustellen. [...]

Transparenz entlang der Produktions- und
Lieferkette in der Automobilbranche kann somit
35 durchaus hergestellt werden. [...] Es ist jedoch

zu erwarten, dass – ähnlich wie etwa bei Marken-
kleidung – Kunden auch beim Autokauf künftig
verstärkt auf ökologische und menschenrechtliche
Aspekte achten werden. Bislang reichen allerdings
40 weder die Regulierungsanstrengungen der Staaten
noch die freiwilligen Initiativen der Unterneh-
men aus, um Transparenz über die gesamte Pro-
duktionskette »vom Erz zum Auto« herzustellen.
Die Regierungen könnten hier durch eindeutige
45 Transparenz- und Berichtspflichten – auf nati-
onaler und auf internationaler Ebene – Abhilfe
schaffen. Aber auch die Unternehmen könnten
mehr tun: Die Automobilfirmen sollten in ihren
Lieferantenrichtlinien und Einkaufsbedingungen
50 die Einhaltung ökologischer, sozialer und men-
schenrechtlicher Standards fordern und entspre-
chende Vorgaben auch von ihren direkten Zulie-
ferern verlangen. Sie sollten die Einhaltung dieser
Standards zudem systematisch prüfen und bei Ver-
55 letzung von Standards Konsequenzen ziehen. Au-
tomobilunternehmen und Zulieferbetriebe sollten
zudem prüfen, inwieweit bestehende Informati-
onssysteme weiterentwickelt werden könnten, um
sie auch zur Rückverfolgung und für spezifische
60 Herkunftsnachweise der von ihnen verarbeiteten
Metalle nutzen zu können. Schließlich sollten
Automobilunternehmen die Einhaltung sozialer,
ökologischer und menschenrechtlicher Standards
entlang der gesamten Lieferkette systematisch in
65 ihre Nachhaltigkeitsberichterstattung aufnehmen.

■ Axel Müller und Uwe Kerkow (Misereor): »Vom Erz zum Auto: Mitverantwortung der deutschen Automobilindustrie«, in: *Achter Runder Tisch Bayern: Sozial- und Umweltstandards bei Unternehmen*, hg. vom Eine Welt Netzwerk Bayern e.V. (2014), S. 13–21.

M9 Die Rohstoffstrategie der Bundesregierung – Kernaussagen

1 Mineralische Rohstoffe sind die Basis unserer industri-
 2 . triellen Wertschöpfung und haben einen großen
 3 . Einfluss auf nachgelagerte Wirtschaftsbereiche.
 4 . Eine sichere, nachhaltige und verantwortungsvol-
 5 le Rohstoffversorgung ist von großer Bedeutung
 6 . für Deutschland als Industrie- und Exportstand-
 7 . ort. [...]

8 . Während der Erarbeitung der Industriestrategie
 9 . 2030 [wurde] die erstmals im Jahr 2010 veröffent-
 10 lichte Rohstoffstrategie der Bundesregierung [fort-
 11 . geschrieben]. Denn die neuen technologischen
 12 . Herausforderungen, vor denen die Industrie in
 13 . Deutschland steht (z. B. E-Mobilität, Energiewen-
 14 . de/Klimaschutz, Digitalisierung) verändern, den
 15 Rohstoffbedarf.

16 . Am Beispiel der Elektromobilität zeigen sich
 17 . derzeit ganz besonders die rohstoffbezogenen He-
 18 . rausforderungen. Mit der Elektrifizierung des An-
 19 . triebs wird die Nachfrage nach einigen Rohstoffen
 20 . , beispielsweise Lithium, Kobalt und Seltenen
 21 . Erden, in den kommenden Jahren schnell anstei-
 22 . gen. Damit gehen einerseits Versorgungsrisiken
 23 . einher, die bereits häufiger zu volatilen Rohstoff-
 24 . preisen geführt haben. Andererseits ist die Gewin-
 25 . nung von Kobalt und Lithium in einigen Ländern
 26 . mit negativen sozialen und Umweltauswirkungen
 27 . verbunden.

28 . Ziel der Rohstoffstrategie ist es, die Unterneh-
 29 . men bei einer sicheren, verantwortungsvollen und
 30 nachhaltigen Rohstoffversorgung zu unterstützen.
 31 . Dabei werden ökologische, ökonomische sowie
 32 . soziale Aspekte im Sinne der nachhaltigen Ent-
 33 . wicklung berücksichtigt. Nicht zuletzt soll durch
 34 . einen effizienten Umgang mit Rohstoffen der
 35 Einsatz von Primärrohstoffen möglichst niedrig
 36 . gehalten und damit die Umwelt geschont werden.

37 . Um diese Ziele zu erreichen, beschließt die Bun-
 38 . desregierung 17 konkrete Maßnahmen [...]:

39 . **1. Verantwortungsvolle Rohstoffgewinnung:**
 40 Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, im
 41 . Sinne einer nachhaltigen Entwicklung unter
 42 . ökonomischen, ökologischen und sozialen
 43 . Aspekten, hohe Standards im Bergbau euro-
 44 . paweit und international weiter zu etablieren.
 45 [...]

46 . **3. Primäre Rohstoffgewinnung in Deutsch-
 47 land und Europa im Bereich Metall fördern:**
 48 Die Bundesregierung wird Initiativen der
 49 EU-Kommission unterstützen, die auf eine
 50 Wiederbelebung der primären Gewinnung
 51 von notwendigen metallischen Rohstoffen
 52 für E-Mobilität und Energiewende in den
 53 Mitgliedstaaten der EU abzielen; [...]

54 . **12. Kreislaufwirtschaft, Rückgewinnung
 55 und Wiederverwendung durch konkrete
 56 F&E-Projekte stärken:** Die Bundesregierung
 57 wird Forschungs- und Entwicklungsprojekte
 58 in den Bereichen Aufbereitungstechnik
 59 und Metallurgie fördern, um komplexe Re-
 60 cyclingprozesse zu optimieren und damit die
 61 Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. [...]

62 . **15. Unternehmerische Sorgfaltspflichten in
 63 Liefer- und Wertschöpfungsketten stärken:**
 64 Das BMU wird einen internationalen Prozess
 65 zur Erarbeitung eines internationalen Leit-
 66 fadens zu ökologischen Sorgfaltspflichten in
 67 Rohstofflieferketten initiieren – in Analogie
 68 zum bestehenden OECD-Leitfaden für Roh-
 69 stoffe aus Konfliktgebieten. ■ Quelle: Bundesministeri-
 70 um für Wirtschaft und Energie, Januar 2020

M10 Kanzleramt bremst Fair-Trade-Gesetz der Minister Heil und Müller

1 Berlin. Das Bundeskanzleramt hat die Pläne von
 . Bundesentwicklungsminister Gerd Müller (CSU)
 . und Arbeitsminister Hubertus Heil (SPD) für ein
 . Gesetz gegen Dumping und Ausbeutung in globalen
 5 Lieferketten vorerst ausgebremst. [...] Müller
 . und Heil hatten ihre Pläne an diesem Dienstag
 . eigentlich öffentlich vorstellen und konkretisieren
 . wollen – stattdessen nahm Heil an einer Presse-
 . konferenz mit Bundeswirtschaftsminister Peter
 10 Altmaier (CDU) zur Neuregelung der Kurzarbeit
 . infolge der Corona-Krise teil.

. Es war vor allem Altmaier, der Einwände gegen
 . eine gesetzliche Regelung der Sorgfaltspflicht bei
 . Lieferketten zum jetzigen Zeitpunkt geltend ge-
 15 macht hat. Aus seiner Sicht hat die Bundesregie-
 . rung den Unternehmen bis Ende 2020 Zeit ein-
 . geräumt, die im Nationalen Aktionsplan (NAP)
 . Wirtschaft und Menschenrechte vorgesehen Sorg-
 . faltspflichten umzusetzen.

20 Umfrageergebnisse abwarten

. »Gesetzliche Regelungsvorschläge zum jetzigen
 . Zeitpunkt wären verfrüht«, teilte das Wirtschafts-
 . ministerium auf Anfrage des RND mit. Der Ko-
 25 alitionsvertrag sehe vor, zunächst die Ergebnisse
 . einer Umfrage bei den Unternehmen zum Stand
 . der menschenrechtlichen Sorgfalt einzuholen und
 . auszuwerten. Erst danach könne man entscheiden,
 . ob ein Gesetz überhaupt noch notwendig sei. [...] 30
 . Befürworter einer schnellen gesetzlichen Rege-
 . lung weisen diese Argumentation zurück. Die Mi-

. nister Heil und Müller würden mitnichten »ins
 . Blaue schießen«, sondern stützten sich auf eine
 . Umfrage unter 3.200 deutschen Unternehmen,
 35 ob und inwieweit diese ihren Sorgfaltspflichten in
 . ihren Lieferketten nachkommen. Trotz zweimali-
 . gen Nachfassens und Fristverlängerungen hätten
 . nur rund 450 Firmen geantwortet, von denen we-
 . niger als 20 Prozent die Vorgaben des Nationalen
 40 Aktionsplans erfüllt hätten. Auf dieser Grundlage
 . hätten die Minister Heil und Müller mit der Erar-
 . beitung von Eckpunkten für das Gesetz begonnen.
 . [...]

. Sollte bei der Befragung herauskommen, dass
 45 die freiwillige Selbstverpflichtung der Unterneh-
 . men zur Einhaltung der menschenrechtlichen
 . Sorgfaltspflichten nicht ausreicht, wollen Heil und
 . Müller aufs Gas drücken und berufen sich dabei
 . auf den Koalitionsvertrag, der in diesem Fall eine
 50 gesetzliche Regelung vorsieht.

. Entwicklungshilfeorganisationen kritisierten
 . die Verzögerung. »Was in Deutschland verboten
 . ist – zum Beispiel ausbeuterische Kinderarbeit –
 . darf nicht länger bei ausländischen Zulieferern
 55 deutscher Unternehmen geduldet werden«, sagte
 . Cornelia Füllkrug-Weitzel, Präsidentin von Brot
 . für die Welt. »Ein Lieferkettengesetz ist überfällig.
 . Die Minister Heil und Müller drängen darauf, dass
 . es in dieser Sache vorangeht. Es ist unverständlich
 60 und bedauerlich, dass sie deshalb so viel Gegen-
 . wind bekommen.« ■ Quelle: Redaktionsnetzwerk Deutschland vom

10.3.2020, Autoren Rasmus Buchsteiner und Andreas Niesmann

(Kein) Wandel der Autoindustrie?

ARBEITSVORSCHLAG

- 1a.** Lesen Sie den Einführungstext (M1) zu den aktuellen Herausforderungen in der Automobilindustrie.
1b. Überlegen Sie in Partnerarbeit, auf welche gesellschaftlichen Bereiche sich der Wandel besonders auswirkt.

- Welche Arbeitnehmer_innen und andere soziale Gruppen sind davon besonders betroffen?
 - Wie könnte sich die Situation für sie ändern?
- 1c.** Tragen Sie anschließend Ihre Ergebnisse im Plenum zusammen.

M1 Automobilindustrie – Umbau einer Schlüsselbranche

1 Drei Trends werden die Entwicklung in Deutschlands wichtigstem Industriezweig bestimmen: Elektrifizierung, Digitalisierung und Vernetzung innerhalb eines neuen Mobilitätssystems. Politik, Hersteller und Kundschaft verstehen das allmählich. Deutschland ist die Wiege des Automobils. Hier wurde 1886 das Auto erfunden und damit eine Revolution in der Mobilität ausgelöst. Heute ist die deutsche Automobilwirtschaft eine Schlüsselindustrie. Mit 834.000 Beschäftigten erwirtschaftete sie 2018 einen Umsatz von 425 Milliarden Euro. Zugleich sind die negativen Folgen der massenhaften Automobilisierung für Umwelt und Gesundheit offensichtlich. Schärfere Vorgaben wegen des Klimawandels und der Luftverschmutzung sollen die Hersteller dazu bringen, Autos zu bauen, die weniger Schadstoffe und Treibhausgase emittieren. Die Bundesregierung hat sich verpflichtet, bis 2030 die Emissionen des Verkehrs um mindestens 40 Prozent im Vergleich zu 1990 zu verringern.

Der Umstieg ins emissionsfreie Auto ist klimatechnisch notwendig, aber auch ökonomisch geboten. Zahlreiche Staaten verschärfen die Emissionsgrenzwerte für Autos, führen Elektroquoten ein oder wollen den Verkauf von Verbrennungsmotoren auf ihren Märkten verbieten. In zehn Ländern sollen vom Jahr 2030 an keine Verbrenner mehr neu zugelassen werden. Automobilhersteller

30 wie Volvo und Toyota haben frühzeitig ihren Abschied vom Verbrennungsmotor verkündet. Später folgten die deutschen Hersteller VW und Daimler. Unterdessen wächst die Nachfrage nach Elektroautos. In China haben sich die Zulassungszahlen in den vergangenen zwei Jahren vervierfacht. Die Regierung in Peking hat die Hersteller auf eine Quote für emissionsfreie Autos verpflichtet.

Die zweite große Veränderung bringt die Digitalisierung mit sich. Mithilfe künstlicher Intelligenz (KI) entwickelt sich das Auto vom gesteuerten zum selbststeuernden Fahrzeug. Wann wie viele autonome Autos auf deutschen Straßen rollen, ist umstritten. Einigen Fachleuten zufolge könnten solche »Robocabs«, sei es als Taxis oder in Carsharing-Flotten, bis zum Jahr 2030 mehr als ein Viertel des weltweiten Automobilitätsmarktes abdecken. Andere Experten erwarten deutlich weniger.

Die dritte große Veränderung ist eine kulturelle. Jahrelang war das Automobil ein Statussymbol und ein unabhängiges, von anderen getrennt gedachtes Fortbewegungsmittel. Das ändert sich. Das Auto wird Teil einer vernetzten und geteilten Mobilität. Durch digitale Carsharing-Plattformen und eine neue Mobilitätskultur kann es zum mobilen Dienstleister und damit zum Baustein eines neuen umfassenden Mobilitätssystems werden, vernetzt mit Bus, Bahn und Fahrrad. [...] ■ Quelle: Mobilitätsatlas 2019, S. 16. Creative Commons (CC BY 4.0)

ARBEITSVORSCHLAG

- 2a.** Ordnen Sie die Sprechblasen den Figuren zu (M2). Vergleichen Sie die Zuordnung mit einem_r Partner_in und besprechen Sie mögliche Unterschiede.
2b. Ordnen Sie die vierzehn Personen danach, wie

gut es ihnen in ihrer derzeitigen Situation geht und wie es für diese Person weiter gehen könnte (+ oder -). Tauschen Sie sich mit einem_r Partner_in über Ihre Ergebnisse aus.

M2 Was verändert sich für wen?



Ich finde es toll, dass wir endlich die Motoren für Elektroautos weiterentwickeln und dass meine Firma ihren Schwerpunkt auf Nachhaltigkeit legen will. Ich mache meine Arbeit gerne und werde dafür gut bezahlt. Leider muss ich aber entscheiden, welche Personen ich in meiner Abteilung entlasse, weil wir insgesamt Stellen abbauen müssen.

Meine Firma baut Vergaser und bis jetzt plant sie noch keine Umstellung auf E-Mobilität. Daher habe ich auch keine Fortbildungen in Bezug auf Elektrobauteile für E-Autos bekommen. Da habe ich Angst, meinen Job zu verlieren.

Nach langer Suche habe ich nun endlich einen Job gefunden. Zum Glück hat das neue Tesla-Werk aufgemacht und konnte mir einen gut bezahlten Job als Sekretärin anbieten. Jetzt muss ich nicht mehr darum bangen, meinen Kindern nicht genug Essen geben zu können.

Unser Busunternehmen hat nun die ersten Elektrobusse. Das ist ja schön und gut, aber wenn immer weniger Buslinien zwischen den kleinen Dörfern angeboten werden, wo soll ich dann mit den neuen Elektrobusen fahren?

Nachts können wir nicht mit offenem Fenster schlafen, weil die Straße so laut ist. Unsere Kinder können nicht auf der Straße spielen, weil zu viele Autos fahren und mein Mann hat mit seinem Asthma schon Probleme durch den ganzen Feinstaub. Wird Zeit, dass sich beim Verkehr etwas ändert!

Die Leute fürchten um ihre Jobs und kommen damit zu uns. Die Politik muss jetzt handeln, sodass möglichst wenig Menschen ihre Arbeit verlieren. Auch wenn die Energiewende wichtig ist, die Arbeit der Menschen ist auch wichtig.

Bald bin ich mit meinem Studium fertig und freue mich schon riesig, endlich etwas mitgestalten zu können. Mein Praktikum in der Entwicklungsabteilung eines Autobauers hat mir gezeigt, wie wichtig der Ausbau der Forschung in Bezug auf nachhaltige Energien ist und wie viel ich da noch erreichen kann.

Auf einmal wurde die Produktion geändert und da wurde ich einfach nicht mehr gebraucht. Jetzt bin ich schon seit über einem Jahr arbeitslos und überall suchen sie nur Leute, die Ahnung von Batterien haben. Außerdem ist es hier noch viel schwieriger einen Job zu finden als z.B. in Stuttgart, wo so viele Autobauer sind. Hier gibt's ja eh nichts.

Wir bekommen immer mehr Aufträge, aber anstatt neue Leute einzustellen und anzulernen, sollen wir mehr und schneller arbeiten. Ich würde gerne endlich mehr Zeit für meinen Garten haben und stattdessen ein paar Stunden weniger arbeiten.

Noch geht's uns hier gut mit der Unterstützung für die Autoindustrie. Aber wie soll das werden, wenn andere Länder oder Standorte bessere Ideen und Umsetzungen haben, was die Elektroautos betrifft? Auch wenn ich das ja unterstütze, dass der Verkehr grüner werden muss, es hängen hier so viele Jobs an der Autoindustrie.

Autoaktien haben immer eine gute Rendite abgeworfen. Ich hoffe nur, dass dieses ganze Gerede um die »Mobilitätswende« nicht dazu führt, dass sie weniger Wert haben. Die deutschen Automobilhersteller müssen auf jeden Fall auf dem Weltmarkt vertreten bleiben, sonst verliere ich eine wichtige Einnahmequelle.

Wir haben schon immer Teile von Batterien hergestellt. Unser Betrieb ist zwar klein, aber inzwischen geht es uns richtig gut. Für uns ist es ein Segen, dass immer mehr E-Autos produziert werden. Wir konnten unsere Produktion daran anpassen, weil wir die richtigen Maschinen haben. Wir machen viel mehr Gewinn und wollen expandieren.

Ich engagiere mich schon so lange für Umweltzwecke und jetzt kommt auch noch dazu, dass wir gegen scheinbar »grüne« Autos demonstrieren müssen. Wieso können die Leute nicht einfach mehr ÖPNV und Rad benutzen? E-Autos wären ja super, wenn sie nicht so viel Strom brauchen würden, der dann wieder aus Braunkohle gewonnen wird. Da hat die Umwelt und wir auch nichts von.

Wenn die alten Benziner abgewrackt werden, ist das gut für unser Geschäft. Gleichzeitig haben wir ein riesenproblem, wenn mal ein E-Auto dabei ist. Die sind viel leichter entzündlich und nahezu unlöslich. Uns fehlt einfach noch die Technik, wie wir mit E-Autos umgehen und bestimmte Teile recyceln können.



ARBEITSVORSCHLAG

3a. Bilden Sie Kleingruppen zu den Texten M3 bis M8. Tauschen Sie sich in den Gruppen aus: Welche Ideen werden im Text Ihrer Gruppe genannt, wie mit den Veränderungen in der Automobilbranche, die sich aus der Devise »Weg vom Verbrennungsmotor« und den damit einhergehenden Arbeitsplatzverlusten ergeben, umgegangen werden soll? Orientieren Sie sich dabei an folgenden Fragen:

- Wer sind die Hauptakteure?
- Wer soll welche Aufgaben übernehmen?

- Wer macht den jeweiligen Vorschlag? Welche Interessen könnten dahinterstehen?
- Was lässt sich eventuell aus vergangenen Beispielen lernen?

3b. Visualisieren Sie Ihren jeweiligen Vorschlag mit Hilfe von Plakaten und Metaplankarten. Stellen Sie ihn den anderen Kleingruppen vor.

3c. Bewerten Sie mithilfe der Punktabfrage die verschiedenen Vorschläge. Welche finden Sie überzeugend, welche nicht? Begründen Sie Ihre Auswahl.

M3 Arbeitszeitverkürzung und eine gerechte Verteilung aller Arbeit

1 Durch die vielfältige Krise (Ressourcenknappheit, Klimaveränderung, Nachfragerückgang und Produktivitätssprung) wird das Thema Arbeitszeit bzw. Arbeitszeitverkürzung unübersehbar und unabweisbar auf die Tagesordnung gerückt. Aber auch hier steht die Entscheidung noch aus, ob das »von oben« und [...] in Form von Massenerwerbslosigkeit erfolgt oder gesetzlich und tariflich flankiert als emanzipatorischer Prozess stattfindet.

10 Daimler, Volkswagen, Audi und Ford haben [...] Personalabbau in Größenordnungen jeweils bis zu 10.000 Beschäftigten angekündigt. Vorab schon gibt es unterschiedliche Formen von »Freizeitentnahme« und Kurzarbeit, aber auch Entlassungen und Betriebsschließungen in der Zulieferindustrie von vielen kleineren Betrieben bis hin zu Bosch, Conti, Schäffler und ZF. [...] Gleichzeitig basteln Arbeitgeber und Regierung an der »Deregulierung« des Arbeitszeitgesetzes mit dem Ziel der Verlängerung der Arbeitszeiten täglich, wöchentlich und im Lebensverlauf der auf Lohnarbeit angewiesenen Menschen.

25 Auf ihrem Gewerkschaftstag, Okt. 2019 in Nürnberg, hat die IG Metall zu dieser Herausforderung eigentlich eine deutliche Antwort gegeben, z. B. im folgenden Antrag: »Durch den Strukturwandel, den die neue Mobilität mit sich bringt, ist es notwendig, dass durch Arbeitszeitverkürzung ein Abbau an Arbeitsplätzen vermieden werden muss.« [...] Noch konkreter aus Hannover, auf

der Delegiertenversammlung, Feb. 2019: »Die IG Metall setzt die 30-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich auf die Tagesordnung.« [...]

35 Dabei könnte eine radikale Arbeitszeitverkürzung und eine gerechte Verteilung aller Arbeit, der Erwerbsarbeit wie der gesellschaftlichen Reproduktionsarbeit [Pflege, Kinderbetreuung u. ä.], tatsächlich ein Weg sein, die Grenzen des Wachstums zu respektieren und die technischen Entwicklungen (Digitalisierung und KI) zum Wohle und zum Vergnügen von Menschen und Gesellschaft zu nutzen.

40 Arbeitszeitverkürzung wirkt als »Verknappung der Ware Arbeitskraft« gegen Konkurrenz und prekäre Arbeit (Leiharbeit, Minijobs etc.), also für eine stärkere Position der Gewerkschaften, wirkt gegen zunehmenden Stress und psychische Erkrankungen, wirkt für die Gleichstellung von Männern und Frauen (Frauen sind besonders von prekärer Arbeit betroffen), wirkt für ein würdiges Leben im Alter (mit prekärer Arbeit gibt es keine gute Rente), wirkt für demokratische Beteiligung, weil die Menschen dann tatsächlich Zeit dazu haben.[...] ■ <http://stephankrull.info> (Dezember 2019)

In seinem Blog setzt sich **Stephan Krull** mit gewerkschaftlicher Bildung, fairer Verteilung von Arbeit und Arbeit in der Automobilindustrie auseinander

M4 Ein Blick in die Geschichte

1 Manchmal lohnt der Blick in die Vergangenheit.
 2 In den 1970er-Jahren prominent geworden ist das
 3 Beispiel des britischen Konzerns Lucas Aerospace,
 4 der mit einer rückläufigen Nachfrage nach Kampf-
 5 flugzeugen zu kämpfen hatte. Als Konsequenz
 6 kündigte das Management Entlassungen an. Die
 7 interessante Reaktion der Belegschaft: Sie schrieb
 8 Experten mit der Frage an, welche gesellschaft-
 9 lich sinnvollen Produkte mit dem vorhandenen
 10 Know-how der Belegschaft alternativ hergestellt
 11 werden könnten. Das traurige Resultat: Von 180
 12 angeschriebenen Wissenschaftlern und Universi-
 13 tätäten antworteten gerade einmal vier. Von diesem
 14 Ergebnis ließen sich die Beschäftigten jedoch nicht
 15 entmutigen. Vielmehr begannen sie, selber Ideen
 16 zu sammeln, Notwendigkeiten zu evaluieren und
 17 Produkte zu entwickeln. Dabei stand nicht nur der
 18 Erhalt der eigenen Arbeitsplätze im Mittelpunkt
 19 der Bestrebungen, sondern immer auch die Ein-
 20 forderung des Rechts, »an sozial nützlichen und
 21 benötigten Technologien zu arbeiten« [...], und
 22 somit das Bestreben, gesellschaftliche Verantwor-
 23 tung für die angefertigten Produkte zu überneh-
 24 men. So finden sich unter den etwa 150 von Lucas
 25 Aerospace-Mitarbeitern entwickelten und dem
 26 Management zur alternativen Produktion vor-
 27 geschlagenen Produkten viele im medizinischen
 28 oder ökologischen Bereich.

29 Der Vorschlag der Belegschaft stellte zudem die
 30 bestehenden Verhältnisse durch die Forderung
 31 nach Mitbestimmung im Produktionsprozess ra-
 32 dikal in Frage. Wenn nicht mehr das Management
 33 und die von ihm antizipierte Nachfrage des Mark-
 34 tes darüber bestimmen, was und wie produziert
 35 wird, sondern die Belegschaften und mit ihnen
 36 eine Gesellschaft, die ihre Bedürfnisse formuliert,
 37 dann müssen in Konsequenz die Beschäftigten
 38 auch die Kontrolle über die Arbeitsabläufe bekom-
 39 men. Somit steckt im Gedanken der umfassenden,
 40 von unten erkämpften Konversion viel mehr als
 41 nur eine Umstellung von der Kriegsgüter- zur zi-
 42 vilen Produktion. In ihr steckt die Sehnsucht, dass
 43 Menschen selbstbestimmt, losgelöst von Marktme-
 44 chanismen, gesellschaftlich verantwortlich kreative
 45 Lösungen für konkrete Probleme finden können
 46 und technologischer Fortschritt verantwortungs-
 47 bewusst in die Dienste der Menschheit gestellt
 48 wird. Letztlich wurden die Pläne zur Konversion
 49 vom Management abgelehnt, die alten Machtver-
 50 hältnisse wiederhergestellt und [engagierte] Arbei-
 51 ter [...] entlassen [...]. ■ Markus Bayer in Wissenschaft und Frieden
 2012 (3), S. 53–55

Wissenschaft und Frieden ist eine Zeitschrift für
 Friedensforschung, Friedenspolitik und Friedens-
 bewegung

M5 Infrastrukturausbau – Der Staat hat die Schlüsselrolle

1 [...] »Die fortschreitende Zerstörung unserer
 2 natürlichen Lebensgrundlagen muss gestoppt
 3 werden«, heißt es [in einem Text des ver.di-Ge-
 4 werkschaftsrats zum Thema ökologischer Umbau]
 5 gleich zu Beginn. Und: »ver.di stellt sich dieser
 6 großen gesellschaftlichen Herausforderung.«
 7 Dem vorangestellt ist die Voraussetzung: »Der
 8 ökologische Umbau kann nur gelingen, wenn die
 9 betroffenen Menschen mitgenommen werden.
 10 Unsere gewerkschaftliche Aufgabe ist es, betriebs-
 11 und tarifpolitisch dafür zu sorgen, dass die ökolo-
 12 gische Transformation einhergeht mit mehr guter
 13 Arbeit und sozialer Sicherheit. [...] Das erfordere
 14 einen »aktiven Staat«, denn der Staat spiele »beim
 15 sozial-ökologischen Umbau eine Schlüsselrolle,
 16 die er mit einer aktiven Investitionspolitik, Indus-
 17 trie- und Dienstleistungspolitik sowie Struktur-
 18 und Regionalpolitik ausfüllen muss«. [...]

19 Allem voran steht die Forderung nach einer
 20 entschiedenen Ausweitung der öffentlichen und
 21 sozialen Dienstleistungen im sozial-ökologischen
 22 Sinn. Im Sozial-, Gesundheits-, Bildungs-, Kul-
 23 tur- und Wohnungsbaubereich gebe es große Ver-
 24 sorgungslücken, die »nicht durch profitorientierte
 25 Geschäftsmodelle privater Unternehmen geschlos-
 26 sen« werden. Erforderlich seien überdies massive
 27 Investitionen in die öffentliche Infrastruktur wie
 28 etwa die Verkehrsinfrastruktur, Energie, Wohnen
 29 und Gebäude. So sei ein »attraktives und gut ab-
 30 gestimmtes Angebot von öffentlichem Nah- und
 31 Fernverkehr« für das Gelingen eines ökologischen
 32 Umbaus von erheblicher Bedeutung. [...]
 33 ver.di unterstützt »einen geregelten Ausstieg aus
 34 der Kohleverstromung«, verweist aber in dem Antrag
 35 abermals explizit darauf, dass dieser sozialverträ-
 36 glich gestaltet werden muss, »dass die vom Ausstieg

- aus der Kohleverstromung betroffenen Beschäftigten in den Stein- und Braunkohlekraftwerken und im Tagebau umfassend und vollständig abgesichert werden müssen«. Gewährleistet werden müsse auch, dass Strom, Wärme und Mobilität »auch für Geringverdiener erschwinglich bleiben«. Generell müsse es Leitlinie sein, dass die Kosten des ökologischen Umbaus »gerecht verteilt werden«. [...]
- Der sozial-ökologische Umbau [...] erfordert »eine Stärkung der staatlichen Einnahmen mittels einer gerechten Steuerpolitik«. [Insbesondere] hohe Einkommen und Vermögen [müssen] endlich angemessen, also deutlich höher [besteuert werden], als es bislang der Fall ist. ■ Quelle: ver.di publik. Die Mitgliederzeitung 2019 (6), S. 20f.

Die **Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)** ist die zweitgrößte deutsche Gewerkschaft und organisiert unter anderem Beschäftigte im Öffentlichen Dienst.

M6 Viel Arbeit, aber andere

- Wenn Elektroautos sich durchsetzen, werden deutlich weniger Menschen für die Motorenproduktion gebraucht. Aber weit mehr Arbeitsplätze rund um das Auto entstehen neu, auch durch die Digitalisierung und neue Dienstleistungen.
- [...] In einem sind sich die Fachleute einig: Es wird insgesamt weniger Arbeitsplätze für Facharbeiter und Facharbeiterinnen in der Produktion geben, dafür mehr im Dienstleistungssektor und in der Informationstechnik. [...] Weiterbildung wird in Zukunft eine viel größere Rolle spielen als bisher. [...] Daher fordern Gewerkschaften und auch die Industrieländerorganisation OECD für die Beschäftigten einen Rechtsanspruch auf Weiterbildung. Das Konzept der »Bildungsteilzeit« sieht vor, dass sie einen Teil ihrer Arbeitszeit zur Fortbildung aufwenden können. Diese Angebote müssen für alle Beschäftigten gelten – bislang nehmen sie vor allem Männer sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit höheren Bildungsabschlüssen in Anspruch. Bei solchen Maßnahmen unterstützt die Bundesagentur für Arbeit seit 2019 die Beschäftigten in den Betrieben, die vom Strukturwandel betroffen sind. Die Bundesregierung strebt zudem eine Weiterbildungsstrategie an. Auch Berufs- und Hochschulen sollten sich hier stärker engagieren. Die Gewerkschaften empfehlen Beschäftigten außerdem einen »Mobilarbeitsführerschein«. Darin werden sie etwa über Datenschutz informiert sowie über ihre Rechte in Bezug auf Arbeitszeiten, Arbeitsplatzgestaltung oder den Gesundheitsschutz. Denn alle entsprechenden Vorschriften, die in Betrieben gelten, gelten auch bei Arbeiten zu Hause oder unterwegs. Es ist wahrscheinlich, dass Weiterbildung selbst zu einer Schlüsselbranche der Zukunft wird. ■ Mobilitätsatlas 2019, S. 42f. Creative Commons (CC BY 4.0)
- Der **MOBILITÄTSATLAS 2019** ist ein Kooperationsprojekt von Heinrich-Böll-Stiftung und VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Die Böll-Stiftung steht den Grünen nahe, der VCD setzt sich für eine umweltverträgliche Verkehrspolitik ein.

M7 Transformation und Absicherung

- Und plötzlich tut sich doch etwas in der Klimapolitik. Die IG Metall will Millionen Beschäftigte in eine CO₂-neutrale Zukunft mitnehmen.
- [...] So wird die IG Metall auf ihrem Kongress die Forderung stellen, die bislang geltenden Regelungen zur Kurzarbeit zu einem »Transformationskurzarbeitergeld« zu erweitern. Damit sollen Entlassungen vermieden und Qualifizierungsprozesse innerhalb weiterbestehender Arbeitsverhältnisse systematisch gefördert werden.
- Gleichzeitig arbeitet die IG Metall daran, ihre Einflussmöglichkeiten in den Unternehmen systematisch zu erweitern. [...] Mit Druck, Streiks und Straßenprotesten einerseits und alternativen, zukunftsträchtigen Unternehmenskonzepten andererseits wurden [...] Arbeitsplätze [...] gerettet. In den großen Autokonzernen machten Betriebsräte zusammen mit gewerkschaftlichen Aufsichtsratsmitgliedern Druck für eine beschleunigte Umstellung auf Elektromobilität und den Aufbau konzerneigener Batterieherstellung. [...]
- Der IG Metall kommt dabei auch zugute, dass sie schon früher mit den beteiligten Belegschaften über notwendige Transformationsprozesse disku-

tiert hat: So war die Konversion der Rüstungsindustrie in Richtung ziviler Produkte ein wichtiger, wenn auch letztlich erfolgloser Bestandteil der organisationspolitischen Zukunftsdebatte in den 1980er-Jahren. Folgenreicher waren die Diskussionen über die damals aktuellen Rationalisierungsprozesse, über Gruppenarbeit und Humanisierung eng getakteter Fließbandarbeit, über Arbeitsumverteilung und Arbeitszeitgestaltung. [...] Die Flexibilisierung der Arbeitszeit und des Arbeitslebens soll aus der unternehmerischen Verfügungsgewalt befreit und als individuelles Recht der arbeitenden Menschen gegenüber ihrem Arbeitgeber durchgesetzt werden – und das in sozial abgesicherter Form. Erste Arbeitszeitregelungen [...] hat die IG Metall bereits erstritten: Im Tarifabschluss von Februar 2018 wurde den Beschäftigten freigestellt, ob sie lieber mehr Geld oder mehr Freizeit haben wollten. Im Herbst teilte die Gewerkschaft mit: 180.000 Beschäftigte wollten lieber acht zusätzliche Tage frei haben. Im Vorwort zu einem Debattenpapier für den kommenden Gewerkschaftstag schrieb der IG-Metall-Vorsitzende Hofmann, angesichts der anstehenden Umbrüche werde die Gewerkschaft für Gerechtigkeit und gesellschaftlichen Zusammenhalt eintreten und die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten aktiv gestalten: »wo nötig, auch im Konflikt mit den Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern«. ■ Quelle: Martin Kempe in *die tageszeitung – taz* vom 5.10.2019

M8 Die Autoindustrie vor und nach »Corona«: Konversion statt Rezepte von gestern!

Die Corona-Krise ist mit herben Einschränkungen wie Schulschließungen, Betriebsschließungen, Kurzarbeit, Umsatz- und Lohnausfall und [...] Insolvenzen und massenhafter Erwerbslosigkeit verbunden. [...] Aber die Corona-Krise geht auch mit anderen Erfahrungen einher: [...] Autofabriken und Zulieferbetriebe stehen still oder bauen Atemschutzmasken und Medizintechnik – Konversion, der am gesellschaftlich und ökologisch Sinnvollen orientierte Umbau der Produktion, ist plötzlich denk- und machbar. [...] Die Facharbeiterin in der Autofabrik beginnt zwecks Entzerrung in der Werkstatt um 7 Uhr früh und wird von ihrem Kollegen um 13 Uhr abgelöst: 6-Stunden-Arbeitstag, kurze Vollzeit mit vollem Lohnausgleich. Die Abnahme des Autoverkehrs macht die Städte lebenswerter [...]. Die Corona-Krise, so heißt es in der Berliner Zeitung (9./10. April 2020, S. 1), »gewährt einen Blick in die mögliche Zukunft des Stadtverkehrs. Verkehrslärm, Abgasbelastungen und Unfallzahlen haben abgenommen, die Lebensqualität ist gestiegen. [...]« So könnte gutes Leben aussehen und dafür ist ausreichend Geld vorhanden, wenn der Reichtum umverteilt wird, wenn wir aufhören, nur für den Profit zu produzieren, und stattdessen die Produktion dauerhaft auf das sozial-ökologisch Sinnvolle und Notwendige umstellen. Werbung, die Produktion von Kriegswaffen, riesigen Kreuzfahrtschiffen, Millionen Autos und der teure Bau neuer Autobahnen könnten der Vergangenheit angehören. Die Privilegierten würden entprivilegiert, das Leben für alle würde besser, die Wirtschaft wäre für die Menschen da, nicht umgekehrt. [...] Wir raten deshalb, folgende Maßnahmen und Projekte jetzt zu planen und gemeinsam anzugehen: [...]

- KFZ-Steuerreform: Bonus für Kleinwagen, Malus für Fahrzeuge mit mehr als 120 PS, mehr als 2.000 ccm, exponentiell steigend (Luxussteuer) für größere, schnellere, schwere Autos. [...]
- Alle Steuervorteile für MIV [motorisierten Individualverkehr] abschaffen – Jobtickets statt Dienstwagen.
- Alle Subventionen für die Autoindustrie streichen.
- Arbeitszeitverkürzung – kurze Vollzeit von durchschnittlich 30-Stunden-/4-Tage-Woche für alle.
- Gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit / Allgemeinverbindlichkeit von Tarifverträgen.
- Straßenneubau grundsätzlich beenden – Geld frei für den ÖPNV.
- Kein Geld für Ladeinfrastruktur aus der öffentlichen Hand.
- Ausbau ÖPNV – Sperrung von Innenstädten für den MIV, Reaktivierung lebendiger Orte und Städte mit guten fußläufigen Einkaufsmöglichkeiten (Stadt der kurzen Wege).
- Ausbau von Fuß- und Radwegen.
- Vergesellschaftung der großen Auto- und Zulieferkonzerne in Deutschland entsprechend der Grundgesetzartikel 14 und 15. ■ Quelle: Stellungnahme eines Gesprächskreises der Rosa-Luxemburg-Stiftung zum Thema »Zukunft Auto, Umwelt, Mobilität«, April 2020

Die Rosa-Luxemburg-Stiftung steht der Partei DIE LINKE nahe.

PUNKTABFRAGE (FÜR LEHRENDE)

Beschreibung: An der Tafel oder auf Plakaten werden Aussagen festgehalten und ein Raster der möglichen, wählbaren Meinungen/Stellungnahmen (z. B.: stimme zu, stimme teilweise zu, stimme nicht zu) angeboten. Das Raster kann vielfach variiert werden, um es an verschiedene Aussagen oder Fragestellungen anzupassen. Die Schüler_innen kleben an der für sie zutreffenden Stelle ihren Punkt (Klebpunkte; Stifte oder Kreide reichen ggf. auch aus). Alternativ kann auch nur die jeweils als wichtigste erachtete Aussage mit einem Punkt versehen werden.

Einsatz: Die Punktabfrage dient zunächst als Einstiegsmethode, um Meinungen herauszustellen und/oder Diskussionen zu erreichen. Sie kann am Ende des Themas dann gegebenenfalls wie-

derholt werden, um sie mit der Punktabfrage der Einstiegsstunde zu vergleichen. Die »Unstimmigkeiten« (Dissonanzen) werden optisch deutlich.

Vorteile: Diese Methode ist mit einem geringen Aufwand verbunden und kann als Basis für ein Klassengespräch dienen. Die Schüler_innen können in einer geschützten Situation ihre Meinung abgeben, ohne Rechenschaft für ihre Stellungnahme ablegen zu müssen. Außerdem kann die Bewegung bei den Schüler_innen die Beteiligung am folgenden Unterrichtsgespräch fördern.

Hinweise: Um den Meinungsdruck zu minimieren, sollte das Plakat/die Tafel verdeckt zur Klasse stehen und jeder Schüler_/jede Schülerin einzeln seine/ihre Meinung abgeben. Es bietet sich an, dass das Ergebnis nicht von der Lehrperson, sondern von den Schüler_innen zusammengefasst wird.

ARBEITSVORSCHLÄGE

4a. Bilden Sie Kleingruppen und ordnen Sie die in der Tabelle M9 genannten (und in M2 beschriebenen) Personen der Position zu, die sie am ehesten vertreten (Unternehmen, Beschäftigte, Gewerkschaften oder Staat).

4b. Wählen Sie nun eine Person aus und beurteilen Sie die Vorschläge (M3 bis M8) aus deren Perspektive. Was würden die Vorschläge für die jeweilige Person bedeuten und was könnte sich für sie ändern?

5. Nehmen Sie persönlich Stellung.

- Welche Vorschläge halten Sie für sinnvoll, welche für realistisch?
- Wo sollten Prioritäten gesetzt werden?
- Wie sollten die Vorschläge umgesetzt werden?
- Wie könnte der Arbeits- und Lebensalltag idealerweise aussehen?

Erstellen Sie dazu einen kurzen Social-Media-Kommentar (Facebook-Post, Insta-Video, YouTube-Video, Twitter-Thread, etc.), in dem Sie Ihre Meinung begründen. _____

M9 Tabelle

Heiner
Miriam
Vladik
Antoine
Konstantin
Ashley

Unternehmen
Staat
Beschäftigte
Gewerkschaft

Ein Europäischer Grüner Deal?

ARBEITSVORSCHLÄGE

1. Lesen Sie M1 und tauschen Sie sich im Plenum darüber aus: Was ist der Europäische Grüne Deal der EU-Kommission?
2. Simulieren Sie eine Expert_innenanhörung der EU-Kommission zum Thema »Ein Europäischer Grüner Deal im Verkehrsbereich«:
 - 2a. Vorbereitung: Bilden Sie sieben Kleingruppen, teilen Sie die folgenden Organisationen unter den Gruppen auf und erarbeiten Sie jeweils eine Stellungnahme mit zentralen Forderungen Ihrer Organisation. Eine Gruppe bereitet sich währenddessen darauf vor, die Anhörung als EU-Verkehrskommissar_in zu moderieren.
 - Verband der Europäischen Automobilhersteller (M2)
 - Europäische Transportarbeiter-Gewerkschaft (M3)
 - Europäische Industriearbeiter-Gewerkschaft (M4)
 - Kritische Ökonom_innen der EuroMemo-Gruppe (M5)
 - Greenpeace Europa (M6)
 - Verband der Europäischen Eisenbahnen (M7)
 - 2b. Führen Sie die Anhörung durch. Die_Der EU-Verkehrskommissar_in gibt eine kurze Einführung und ruft anschließend die Vertreter_innen der ver-

schiedenen Organisationen auf, die jeweils 1 bis 2 Minuten Zeit haben, ihre Position darzustellen. Anschließend haben die anderen Beteiligten die Möglichkeit Rückfragen zu stellen.

2c. Reflexion:

- Sammeln Sie gemeinsam Argumente, die während der Anhörung vorgebracht wurden.
- Wo gibt es Übereinstimmungen und wo gibt es Widersprüche?
- Welche Punkte wird die EU-Kommission vermutlich aufgreifen?

3a. Bilden Sie zwei Gruppen und entwickeln Sie dort als Expert_innen jeweils fünf konkrete Maßnahmen, die die EU-Kommission in den nächsten Jahren umsetzen sollte. Entscheiden Sie dabei, welche Interessen und Argumente (M2 bis M5) Sie dabei hauptsächlich berücksichtigen wollen und welche nicht.

3b. Vergleichen Sie die Vorschläge der beiden Gruppen.

3c. Diskutieren Sie in der Gesamtgruppe, ob die Vorschläge realistisch sind. Begründen Sie dabei warum.

4. Lesen Sie M8, recherchieren Sie anschließend den aktuellen Stand des Europäischen Grünen Deals und nehmen Sie persönlich dazu Stellung.



Foto: Stephanie Handmann/Attac

M1 Der »Grüne Deal« der EU-Kommission

1 Die Europäische Kommission hat heute den Europäischen Grünen Deal vorgestellt – einen Fahrplan, der die Wirtschaft in der EU nachhaltiger machen soll, indem die klima- und umweltpolitischen Herausforderungen in allen Politikbereichen in Chancen umgewandelt und der Übergang für alle gerecht und inklusiv gestaltet wird [...].

Der Europäische Grüne Deal erstreckt sich auf alle Wirtschaftszweige – Verkehr, Energie, Landwirtschaft und Gebäude sowie die Stahl-, Zement-, IKT-, Textil- und Chemieindustrie.

Um das politische Ziel, 2050 der erste klimaneutrale Kontinent der Welt zu sein, gesetzlich zu verankern, wird die Kommission innerhalb von 100 Tagen das erste »europäische Klimagesetz« vorlegen. [...] Außerdem werden wir uns unverzüglich an die Arbeit machen, Europas Emissionsziele für 2030 anzuheben und so einen realistischen Weg zur Erreichung des Ziels für 2050 vorzugeben.

Zur Verwirklichung der Ziele des Europäischen Grünen Deals sind erhebliche Investitionen nötig. Um die derzeitigen Klima- und Energieziele bis 2030 zu erreichen, müssen Schätzungen zufolge jährlich 260 Mrd. EUR zusätzlich investiert werden. Das entspricht ca. 1,5 % des BIP von 2018. Dafür müssen sowohl der öffentliche als auch der private Sektor mobilisiert werden. Die Kommission wird Anfang 2020 einen Investitionsplan für ein nachhaltiges Europa vorlegen, um zur Deckung des Investitionsbedarfs beizutragen. Mindestens 25 % des langfristigen EU-Haushalts sollten für den Klimaschutz aufgewendet werden, und die Europäische Investitionsbank, Europas Klimabank, wird weitere Unterstützung leisten. Damit der Privatsektor zur Finanzierung der grünen Wende beitragen kann, wird die Kommission 2020 eine grüne Finanzierungsstrategie vorlegen.

Der Kampf gegen Klimawandel und Umweltzerstörung ist ein gemeinsames Anliegen, aber die Ausgangslage ist nicht in allen Regionen und Mitgliedstaaten gleich. Ein Mechanismus für einen gerechten Übergang wird die Regionen unterstützen, die stark von sehr CO₂-intensiven Tätigkeiten abhängig sind. Er wird die Bürgerinnen und Bürger unterstützen, die vom Übergang am stärksten betroffen sind, indem ihnen Umschulungsprogramme und Beschäftigungsmöglichkeiten in neuen Wirtschaftszweigen angeboten werden.

Die Kommission wird im März 2020 einen »Klimapakt« auf den Weg bringen, damit Bürgerinnen und Bürger mitreden können und eingebunden werden, wenn neue Maßnahmen konzipiert und Informationen ausgetauscht, Maßnahmen auf Bürgerenebene ergriffen und Lösungen vorgestellt werden, denen andere folgen können. ■ Quelle: Europäische Kommission, Pressemitteilung vom 11. Dezember 2019

M2 Verband der Europäischen Automobilhersteller (ACEA)

1 Der Verband der Europäischen Automobilhersteller (ACEA) prognostizierte für dieses Jahr [...] den ersten Rückgang der Autoverkäufe in der EU seit sieben Jahren und skizzierte die großen Herausforderungen, vor denen die EU-Automobilindustrie steht, wenn sie den Übergang zum kohlenstoffneutralen Verkehr einleitet.

»Eine der größten Triebkräfte des Wandels für unseren Sektor ist die Notwendigkeit, sich mit den Umweltbelangen auseinanderzusetzen«, erklärte Michael Manley, ACEA-Präsident und CEO von Fiat Chrysler Automobiles (FCA). »Die gute Nachricht ist, dass ein kohlenstoffneutraler Straßenverkehr möglich ist, und gemeinsam können wir ihn – mit einem ganzheitlichen Ansatz – bis 2050 erreichen. Aber das bedeutet auch, dass sich in den nächsten Jahrzehnten noch viel ändern muss«.

In seiner Rede vor Journalisten in Brüssel stellte Manley heute Nachmittag den »10-Punkte-Plan der EU-Automobilindustrie zur Unterstützung der Umsetzung des Europäischen Grünen Deals« vor, in dem die 16 größten Automobilhersteller darlegen, wie die CO₂-Emissionen am effektivsten weiter reduziert werden können.

Manley: »Erstens glauben wir an die Wahlmöglichkeit für alle. Die politischen Entscheidungsträger sollten dazu beitragen, die bestmöglichen Ergebnisse zu erzielen, indem sie technologieneutral bleiben – mit anderen Worten, ohne spezifische Technologien vorzuschreiben oder Fahrzeuge zu verbieten, die noch CO₂-Reduktionen erbringen können«.

Darüber hinaus muss dringend ein dichtes Netz von Ladepunkten und Tankstellen – geeignet für Pkw und Nutzfahrzeuge – in der gesamten EU eingeführt werden, um den Einsatz von Fahrzeu-

gen mit alternativem Antrieb zu unterstützen. Dies ist nach Ansicht der Industrie eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Erreichung der Klimaneutralität.

Neue emissionsarme Technologien sind teuer und werden es auf absehbare Zeit auch bleiben. Um sicherzustellen, dass die höheren Preise die Erneuerung von Fahrzeugflotten nicht verlangsamen, fordert der ACEA auch konsequente und wirtschaftlich tragbare Anreizsysteme für die Nutzer sowohl von Pkw als auch von Nutzfahrzeugen.

»Wir sind vor allem der Meinung, dass der Straßenverkehr und die Mobilität für alle erschwinglich bleiben müssen, unabhängig davon, wo in Europa

sie wohnen oder welche finanziellen Mittel sie haben. Ebenso sollte der Grüne Deal der Europäischen Kommission auch als Mittel zur Stärkung der globalen Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie genutzt werden. [...] Gerade jetzt, wo unsere Industrie massiv in Null-Emissions-Fahrzeuge investiert, wird der Markt schrumpfen – nicht nur in der EU, sondern auch weltweit – so dass der Übergang zur Kohlenstoff-Neutralität von den politischen Entscheidungsträgern sehr gut gemanagt werden muss«. ■ Quelle: Pressemitteilung vom 22. Januar 2020, übersetzt von Attac

ACEA vertritt die 16 größten in Europa ansässigen Pkw-, Transporter-, Lkw- und Bushersteller.

M3 Europäische Transportarbeiter-Föderation

Die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) begrüßt die Mitteilung der Europäischen Kommission zum Europäischen Grünen Deal. Als Vertreter der Verkehrsbeschäftigten in Europa sind wir uns sehr wohl bewusst, dass es für die Eindämmung des Klimawandels von entscheidender Bedeutung ist, den Verkehrssektor umzugestalten. In dieser ersten Reaktion auf die Mitteilung möchten wir mehrere Themen hervorheben, die für die Beschäftigten im Verkehrssektor von entscheidender Bedeutung sind.

Wie die ETF seit vielen Jahren betont, sind soziale und klimatische Nachhaltigkeit zwei Seiten derselben Medaille. Wir begrüßen daher, dass die Mitteilung einen Abschnitt über einen gerechten Übergang und den Vorschlag zur Einrichtung des Mechanismus für einen gerechten Übergang enthält. Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass der Ansatz des gerechten Übergangs nicht nur darauf ausgerichtet sein sollte, die negativen Auswirkungen der Klimapolitik auf die Arbeitnehmer zu mildern. Der Übergang sollte von Anfang an mit einem menschenzentrierten Ansatz gestaltet werden, daher ist es wichtig, die Sozialpartner in die Entwicklung von Übergangsstrategien und -politiken einzubeziehen, die auch die Schaffung von hochwertigen Arbeitsplätzen unterstützen.

Darüber hinaus begrüßen wir die Initiative zur Förderung multimodaler Transportlösungen. [...]

Wir wissen auch zu schätzen, dass die Frage der Transportkosten erwähnt wird. Dies ist eine entscheidende Frage für eine sozialere Gestaltung des Verkehrs. Aber der Preis muss nicht nur in Bezug auf den Kraftstoff, sondern auch auf die Arbeit erwähnt werden. Verkehrsträger, die billigere Arbeitskräfte einsetzen, werden vom Markt immer bevorzugt werden, weil sie einfach billiger sind. Wir sollten einen besseren Transport anstreben und nicht unbedingt mehr Transport. Die Bekämpfung von Sozialdumping, die Durchsetzung von Regulierungen und die Stärkung von Tarifverhandlungen sollten Teil der Strategie sein, da dies die Chancengleichheit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern stärken würde. Und für den gleichen Lohn sollten den Arbeitnehmern nicht die Kosten der Einbeziehung von Umweltschäden (Internalisierung) auferlegt werden.

Wir begrüßen auch, dass die Kommission die Rolle des öffentlichen Verkehrs beim Übergang zum Klimaschutz anerkennt, da wir schon lange die Schaffung eines Rahmens für nachhaltige öffentliche Verkehrssysteme fordern, die jedem Bürger einen zuverlässigen Service zu einem akzeptablen Preis bieten. ■ Pressemitteilung vom 11.12.2019, übersetzt von Attac

Die ETF vertritt mehr als 5 Millionen Verkehrsbeschäftigte aus mehr als 200 Verkehrsgewerkschaften und 41 europäischen Ländern.

M4 Europäische Gewerkschaft IndustriAll

1 Soziale Fairness und Inklusivität wurden als zentrale Leitprinzipien des Europäischen Grünen Deals vorgestellt, und in den kommenden Wochen werden spezifische Vorschläge veröffentlicht, mit einem »Mechanismus für einen gerechten Übergang« zur Unterstützung der Regionen, für die die Herausforderung der Dekarbonisierung¹ am größten ist.

»Wir sind zufrieden, dass die unermüdlichen Aufrufe der Gewerkschaften dazu geführt haben, dass ein »gerechter Übergang« als Leitprinzip für einen erfolgreichen Übergang aufgenommen wurde. Nach jahrelanger Diskussion werden wir nun über ein europäisches Instrument verfügen, das Regionen unterstützt, die von fossilen Brennstoffen abhängig sind und die vielen Arbeitnehmer, die noch immer von kohlenstoffintensiven Aktivitäten leben«, sagte Luc Triangle, Generalsekretär von IndustriAll Europe. »Dies ist ein Schritt in die richtige Richtung, aber wir müssen uns darüber im Klaren sein, dass der industrielle Wandel dieser Regionen nachhaltige Investitionen erfordern wird und sicherlich mehr als den angekündigten Betrag, der für den Mechanismus für einen gerechten Übergang zur Verfügung steht«.

Der vorgeschlagene Grüne Deal betont zu Recht die Bedeutung der europäischen Industriestrategie insgesamt. Die verarbeitende Industrie, einschließlich der energieintensiven Industrien oder der Automobilindustrie, ist für die Zukunft der EU von entscheidender Bedeutung. Investitionen zur Umwandlung und Stärkung integrierter industrieller Wertschöpfungsketten, um gute Arbeitsplätze

1 Ausstieg aus fossilen, auf Kohlenstoff beruhenden Energieträgern.

zu in Europa zu erhalten und zu schaffen, sowie der Schutz vor Verlagerung von CO₂-Emissionen müssen im Mittelpunkt des Ansatzes der EU zur Bekämpfung des Klimawandels stehen. »Die Industrie ist das Rückgrat unserer Wirtschaft, und die EU sollte ihre Transformation durch Investitionen und technologische Innovation sicherstellen und sie gleichzeitig vor unlauterem Wettbewerb schützen. Die Arbeitnehmer werden keine Politik akzeptieren, die zur Verlagerung der Industrie aus der EU und der damit verbundenen Arbeitsplätze in Länder führt, in denen die Klimapolitik viel schwächer ist oder gar nicht existiert«, warnt Luc Triangle.

Als Gewerkschaften wissen wir, dass die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer den Grünen Deal nur dann unterstützen werden, wenn der Grüne Deal robuste Antworten auf die Herausforderungen liefert, mit denen sie in ihrem täglichen Leben zu kämpfen haben. Die Beteiligung der Arbeitnehmer und sozialer Dialog auf allen Ebenen sind dafür von entscheidender Bedeutung. »Der Kampf gegen den Klimawandel ist für uns alle dringend erforderlich. Aber mit zunehmender Prekarität und ganzen Regionen, die von Deindustrialisierung bedroht sind, gibt es auch eine soziale Krise in ganz Europa, und die EU muss diese lösen«, betonte Luc Triangle. ■ Quelle: Pressemitteilung vom 11.12.2019, übersetzt von Attac

Die europäische Gewerkschaft IndustriAll vertritt sieben Millionen Beschäftigte im Bergbau, in der Energiewirtschaft und in der verarbeitenden Industrie in ganz Europa.

M5 EuroMemo-Gruppe

1 Die Automobilindustrie ist ein Beispiel dafür, wie das Fehlen eines integrierten Politikansatzes gegen den Klimawandel Schaden anrichten kann. Insbesondere die neuen Emissionsvorschriften und die Verlagerung auf Elektrofahrzeuge fordern einen hohen Tribut der Industrie. In Schweden zum Beispiel beeinträchtigt die »Bonus-Malus«-Regel, die Käufer von Autos mit geringen Kohlenstoffemissionen belohnt, die Nachfrage nach größeren Autos. Der Ausstieg aus dem Diesel und die verstärkte Nutzung von Mitfahrgelegenheiten verringert ebenfalls die Nachfrage nach Autos, insbe-

sondere nach großen. Auch die deutschen Emissionsziele für 2030 belasten den Verkehrssektor.

Diese Veränderungen gehen zwar klimapolitisch in die richtige Richtung, müssen aber mit ausgleichenden Veränderungen auf der Ebene der Steuer- und Geldpolitik einhergehen.

[...] Kernstück der makroökonomischen Politik der EU sollte ein großes öffentliches Investitionsprogramm zur Förderung eines ökologischen und sozialen Übergangs zu einer nachhaltigen und gerechten Wirtschaft sein. [...] Das Programm soll Investitionen auf europäischer, nationaler und lo-

25 kaler Ebene fördern. [...] Spezifische Investitions-
bereiche sollten unter anderem die folgenden sein:
.
.
1. Schutz der Umwelt und Begrenzung der Aus-
wirkungen des Klimawandels durch Förderung
30 von nachhaltigen Verkehrssystemen, von Ener-
gieeffizienz und erneuerbaren Energien, von
Verlagerung auf eine nachhaltige Agrarpro-
duktion und von Entmilitarisierung;
2. eine Stärkung der qualitativ hochwertigen öf-
fentlichen Bildungs-, Gesundheits- und Sozial-
systeme, die allen Bereichen der Gesellschaft zur
Verfügung stehen;
3. die Ausweitung der Informations- und Kom-
munikationstechnologien und die Förderung
40 von Innovationen, die der Gewährleistung von

Sozialer Sicherheit und Beschäftigungssicher-
heit Vorrang einräumen, im Sinne dessen, was
die Internationale Arbeitsorganisation als »gute
Arbeit« bezeichnet.

45 Detaillierte Entscheidungen über die Zuteilung
von Ressourcen auf nationaler und lokaler Ebene
sollten von demokratisch verantwortlichen Kör-
perschaften auf der entsprechenden Ebene getrof-
fen werden. ■ Quelle: Euromemorandum 2020, übersetzt von Attac

Die European Economists for an Alternative Eco-
nomic Policy in Europe (die EuroMemo-Grup-
pe) ist ein Netzwerk von europäischen Ökono-
men, Sozial- und Rechtswissenschaftler_innen.

M6 Greenpeace

1 Die Europäische Kommission hat heute offiziell
ihren Plan für einen Europäischen Grünen Deal
vorgestellt. [...] Eine erste Überprüfung des Euro-
päischen Grünen Deals durch Greenpeace Europa
5 zeigt einige problematische Vorschläge:
Die vorgeschlagenen Klimaziele entsprechen
nicht dem, was die Wissenschaft verlangt. [...] Eine
Treibhausgas-Reduktion der EU von 50 bis
55 Prozent bis 2030 reicht nicht einmal aus um
10 das 2°C-Ziel zu erreichen. Um die globale Erwär-
mung auf 1,5°C zu begrenzen, sollte die Kommis-
sion eine Reduzierung von mindestens 65 Prozent
bis 2030 vorschlagen. Die Natur verhandelt nicht.
[...] Die Kommission wiederholt die Forde-
15 rung nach einem Ende der Subventionen für fos-
sile Brennstoffe, aber die EU hat sich bereits vor
zehn Jahren verpflichtet, die Subventionen für
fossile Brennstoffe bis 2025 zu beenden. Bislang
hat jedoch keine einzige Regierung in der EU ein-
20 nen umfassenden Plan zum Ausstieg aus fossilen
Brennstoffen vorgelegt. Diese Kommission muss
dafür sorgen, dass alle Subventionen schrittweise
abgebaut werden. [...].
Der Grüne Deal der Kommission schlägt eine
25 Reihe neuer Finanzinstrumente vor, darunter In-
vestEU und einen gerechten Übergangsfonds zur
Aufstockung der Finanzmittel für Klimaschutz-
maßnahmen. Angesichts der Begeisterung der
Kommission für technische Ausgleichsmaßnah-
men für Umweltschäden besteht die Gefahr, dass
30 diese Fonds umweltverschmutzende Industrien
und Regierungen unterstützen werden. [...]

Zwar besteht das Ziel, den Straßengüterver-
kehr auf die Schiene zu verlagern, doch fehlt es an
35 Entschlossenheit, Europa für den Personenverkehr
auf der Schiene zu verbinden, um eine tragfähige
Alternative zu Flügen, insbesondere auf Kurzstref-
cken, und zum Autoverkehr zu bieten.

Die Kommission will eine »neue Reihe von
40 Luftschadstoffemissionsnormen« vorschlagen, an-
statt direkt auf Null-Emissions-Fahrzeuge zu set-
zen – und so den Verkauf von Autos mit Verbren-
nungsmotoren (Diesel und Benzin) bis 2025 zu
beenden.

45 Nicht zuletzt hat die Kommission gesagt, dass
der Grüne Deal »eine neue Wachstumsstrategie« sei.
Doch erst letzte Woche warnte die Europäische
Umweltagentur (EUA), dass das Streben nach
Wachstum mit dem Umweltschutz unvereinbar
50 ist. Sie forderte grundlegende Änderungen »der
Kernsysteme, die die europäische Wirtschaft und
das moderne soziale Leben prägen – insbesondere
der Energie-, Mobilitäts-, Wohnungs- und Er-
nährungssysteme«. Die Politik der Kommission
55 sollte sich an einem echten Paradigmenwechsel
in diesen Systemen orientieren, unterstützt durch
ein Überdenken des Finanzsystems und Bemü-
hungen um eine Drosselung der wirtschaftlichen
Produktion und des Konsums. ■ Quelle: Pressemitteilung
vom 11.12.2019, übersetzt von Attac

Greenpeace ist ein unabhängiges globales Kam-
pagnen-Netzwerk, das sich dafür einsetzt, die
Umwelt zu schützen.

M7 CER – Die Stimme der Europäischen Eisenbahnen

1 [...] Die Europäischen Eisenbahnen fordern die
 . Europäische Kommission, das Parlament und die
 . Mitgliedstaaten auf, sich auf einen starken Europä-
 . ischen Grünen Deal zu einigen, der dazu beiträgt,
 5 die verkehrsbedingten und wirtschaftlichen Treib-
 . hausgasemissionen bis spätestens 2050 schrittwei-
 . se auf Null zu reduzieren. Als der bestehende
 . umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsträger
 . können sie – dank sehr geringer externer Effekte,
 10 eines hohen Elektrifizierungsgrades und eines zu-
 . nehmend kohlenstofffreien Betriebs – wesentlich
 . dazu beitragen den Verkehr umweltfreundlicher
 . zu machen. Der Europäische Grüne Deal sollte
 . ihren Beitrag unterstützen.

15 **Übergreifende Politik:** Mit dem Europäischen
 . Grünen Deal sollten die EU und die Mitglied-
 . staaten ehrgeizige, aber realistische Meilenstei-
 . ne für die Dekarbonisierung¹ des EU-Verkehrs
 . bis 2030/40/50 setzen. Eine Verlagerung auf die
 20 Schiene sollte unterstützt werden, für den Schie-
 . nengüterverkehr durch einen Aktionsplan der EU
 . und nationale Maßnahmen, für die Fahrgäste durch
 . Unterstützung des Wechsels auf die Schiene, ins-
 . besondere bei grenzüberschreitenden Reisen bis
 25 zu 1000 km. [...]

30 **Finanzierung und Förderung:** [...] Neben dem
 . Ausbau der Schieneninfrastruktur sind insbeson-
 . dere Investitionen für die Elektrifizierung weiterer
 . Schienenwege, die weitere Digitalisierung der
 35 Eisenbahnen und die weitere Reduzierung des
 . Schienengüterverkehrslärms erforderlich. Für For-
 . schung und Innovation im Bereich der Eisenbahn
 . sollte eine solide Finanzierung bereitgestellt wer-
 . den. Eine Aufstockung der privaten Investitionen
 35 in Eisenbahnprojekte sollte erleichtert werden.

1 Ausstieg aus fossilen, auf Kohlenstoff beruhenden Energieträgern

40 Gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Schie-
 . ne: Damit die Schiene mit anderen Verkehrsträ-
 . gern gleichberechtigt konkurrieren kann, sollte
 . der Europäische Grüne Deal dazu beitragen, eine
 . konsequente Preisfestsetzung für Kohlenstoff im
 45 Verkehrssektor in der gesamten EU durchzuset-
 . zen. Insbesondere sollte er die Besteuerung von
 . Energie, die in der internationalen Luft- oder See-
 . schifffahrt verbraucht wird, ermöglichen und Sub-
 . ventionen für den Flugverkehr beenden. Darüber
 . hinaus sollte er die Erhebung von Straßenbenut-
 . zungsgebühren umfassender gestalten.

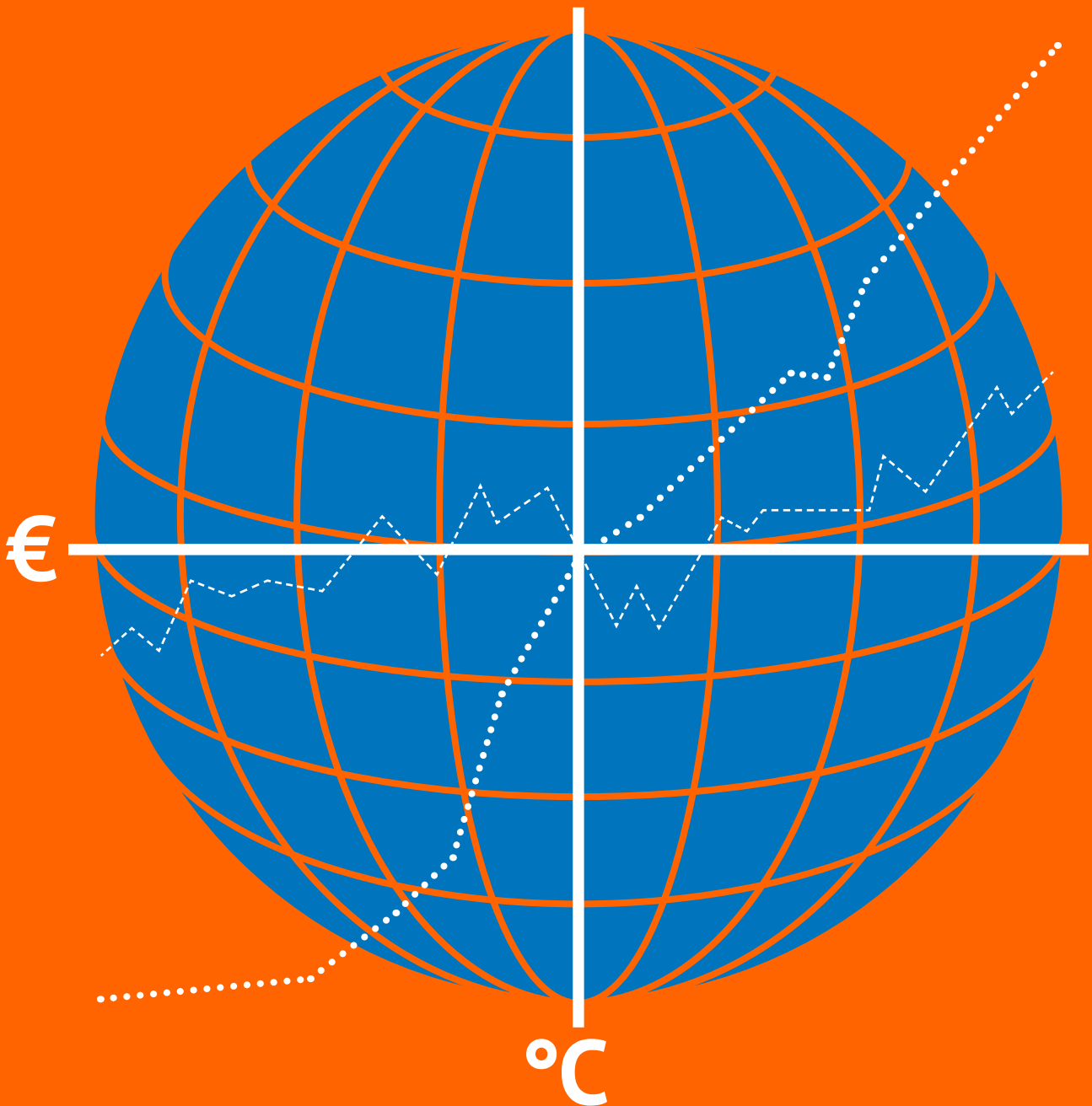
50 [...] Die Europäischen Eisenbahnen sind ein
 . Schlüssel zur Dekarbonisierung des Verkehrs in
 . der EU und fordern die EU auf, ihnen dabei zu
 . helfen, ihren Beitrag zu maximieren. Im Gegen-
 . zug werden sie ihre Energieeffizienz weiter ver-
 . bessern, ihre spezifischen CO₂-Emissionen weiter
 . reduzieren, ihre Prozesse optimieren und ihre
 55 betriebliche Effizienz steigern, weitere innovative
 . Schienenverkehrsdienste und -produkte entwi-
 . ckeln und eng mit anderen Verkehrsträgern zu-
 . sammenarbeiten, um Mobilität als Dienstleistung
 . (Mobility as a Service – MaaS) weiter zu entwi-
 60 ckeln. ■ Quelle: Pressemitteilung vom 12.11.2019, übersetzt von Attac

Die CER vereint Eisenbahnunternehmen, ihre nationalen Verbände sowie Infrastrukturbetreiber und Fahrzeugleasingunternehmen. Die Mitglieder setzen sich aus alteingesessenen Einrichtungen, neuen Marktteilnehmern sowie privaten und öffentlichen Unternehmen zusammen, die 71 % der Schienennetzlänge, 76 % des Schienengüterverkehrs und etwa 92 % des Schienenpersonenverkehrs in der EU, der EFTA und den EU-Beitrittsländern repräsentieren.

M8 Fridays
for Future

- 1 Jedes Klimagesetz oder jede Klimapolitik, die nicht
 . auf der derzeit besten verfügbaren Wissenschaft
 . basiert und den Aspekt der globalen Klimagerechtig-
 . keit – Prinzipien, die im Zentrum des Pariser
 5 Abkommens stehen – nicht einbezieht, wird mehr
 . Schaden als Nutzen anrichten. [...]
- . Unsere rasch schwindenden Kohlenstoffbudgets
 . sind das Endergebnis der derzeit besten verfügba-
 . ren Klimawissenschaft. Wie unzureichend sie auch
 10 sein mögen, sie sind der verlässlichste Fahrplan,
 . den wir haben, um die zukünftigen Lebensbedin-
 . gungen der Menschheit zu sichern. Und doch wer-
 . den sie von Politikern, Medien und Machthabern
 . völlig ignoriert. [...]
- 15 »Netto-Null-Emissionen bis 2050« für die EU
 . gleicht einer Kapitulation. [...] Wir brauchen nicht
 . nur Ziele für nur 2030 oder 2050. Wir brauchen
 . sie vor allem für 2020 und jeden folgenden Monat
 . und jedes folgende Jahr. [...]
- 20 Wenn Sie die Verpflichtungen, die Sie im Pari-
 . ser Abkommen eingegangen sind, erreichen wollen,
 . müssen unsere Kohlenstoffemissionen schließlich
 . ein Ende haben. Und die Wissenschaft sagt uns,
 . dass dieser Prozess – drastisch – heute beginnen
 25 muss.
- . Und da es die Negative-Emissionen-Techno-
 . logien, auf die Sie so sehr vertrauen, heute nicht
 . in diesem Umfang gibt, müssen wir einfach auf-
 . hören, bestimmte Dinge zu tun. Selbst wenn das
 30 bedeutet, dass wir unsere Wirtschaft verändern
 . müssen. [...]
- . Eine bei den politischen Entscheidungsträgern
 . sehr beliebte Idee scheint die Halbierung unserer
 . Emissionen bis 2030 zu sein. Aber lassen Sie uns
 35 noch einmal daran erinnern: Laut IPCC besteht
 . nur eine geschätzte Chance von 50 %, unter ei-
 . nem Anstieg der globalen Durchschnittstempera-
 . tur von 1,5 °C zu bleiben.
- . Und diese unzureichenden Quoten beinhalten
 40 nicht einmal die meisten Rückkopplungsschleifen,
 . nichtlineare Kippunkte oder zusätzliche Erwär-
 . mung, die durch lebensbedrohliche Luftverschmut-
 . zung verdeckt wird.
- . Sie beinhaltet jedoch die Annahme, dass zukünf-
 45 tige Generationen irgendwie in der Lage sein wer-
 . den, Hunderte von Milliarden Tonnen CO₂ mit
 . Technologien aus der Atmosphäre zu saugen, die
 . es in diesem Umfang vielleicht nie geben wird,
 . und das wird in dem Zeitrahmen, in dem wir uns
 50 an das Pariser Abkommen halten müssen, definit-
 . tiv nicht der Fall sein.
- . Und da dieses Budget global ist, enthält es nicht
 . den wesentlichen Aspekt der Gerechtigkeit. Das
 . heißt, dass die EU bis 2030 immer noch viel mehr
 55 als eine 50%ige Reduzierung vornehmen müsste,
 . um Emissionen der Entwicklungsländer zu kom-
 . pensieren, die in der Lage sein müssen, den Le-
 . bensstandard ihrer Bürger zu verbessern. Denn
 . das ist es, was das Pariser Abkommen klar sagt,
 60 und das ist es, was Sie alle unterschrieben haben.
- . Selbst ein Kind kann verstehen, dass diese Wetten
 . viel zu riskant sind. Wir – als die jungen Menschen,
 . die mit den Folgen dieser Krise leben müssen, die
 . wir nicht verursacht haben – finden sie inakzeptab-
 65 bel. Wir weigern uns, diese Wetten zu akzeptieren.
- . Die beste Chance, die wir haben, um unter ei-
 . nem durchschnittlichen globalen Temperaturan-
 . stieg von 1,5 Grad Celsius zu bleiben, wird vom
 . IPCC mit einer Wahrscheinlichkeit von 67% an-
 70 gegeben. Um uns diese Chancen zu geben, haben
 . wir ein Budget von weniger als 340 Gigatonnen
 . CO₂ übrig, das wir weltweit ausstoßen dürfen. Mit
 . dem heutigen Business-as-usual wird dieses Bud-
 . get nur noch etwa acht weitere Jahre reichen. [...]
- 75 Diese Budgets wurden in der heutigen Politik
 . nie berücksichtigt. Sie wurden nie in den Main-
 . stream-Medien kommuniziert. Und jetzt versu-
 . chen Sie hier, Gesetze und Politiken zu schaffen
 . und ignorieren sie wieder einmal völlig.
- 80 Sie tun so, als ob Ihr Plan oder Ihre Politik –
 . unter Missachtung der vereinten Wissenschaft –
 . irgendwie die größte Krise lösen wird, der die
 . Menschheit je begegnet ist.
- . Sie tun so, als ob ein Gesetz, das niemand be-
 85 folgen muss, ein Gesetz wäre. So zu tun, als könne
 . man weiterhin neue Infrastrukturen für fossile
 . Brennstoffe bauen und subventionieren, während
 . man gleichzeitig Schlupflöcher für eine katastro-
 . phale »grüne« Abholzung aufrechterhält. [...]
- 90 Sie tun so, als ob der Aspekt der globalen Ver-
 . teilungs- und der Klimagerechtigkeit nicht das
 . gesamte Pariser Abkommen riskieren würde. [...]
- . Wir werden uns nicht mit weniger zufrieden
 . geben als mit einem wissenschaftlich fundierten
 95 Weg, der uns die bestmögliche Chance gibt, die
 . zukünftigen Lebensbedingungen für die Mensch-
 . heit und das Leben auf der Erde, wie wir sie ken-
 . nen, zu sichern. [...]
- . Solange Sie das nicht ernst nehmen, werden wir
 100 hier auf der Straße bleiben. Solange Sie das nicht
 . ernst nehmen, werden wir die Wissenschaft im-
 . mer wieder wiederholen. Solange Sie das nicht
 . ernst nehmen, werden wir Ihnen sagen, dass Sie
 . nach Hause gehen, die Fakten studieren und wie-
 105 derkommen sollen, wenn Sie Ihre Hausaufgaben
 . gemacht haben. ■ Offener Brief von Greta Thunberg und anderen Kli-
 . maaktivist_innen an die EU-Kommission vom 03.03.2020, übersetzt von Attac

Finanzen – Steuern – Klima



Wie hängen Klimawandel und Finanzen zusammen?
Ist eine CO₂-Steuer sozial gerecht?
Woher soll das Geld für Investitionen in Zukunftstechnologien kommen?
Gibt es eine klimafreundliche Geldpolitik?

Inhalt

Einführung

III.1 Aktivität: Gerechte CO₂-Steuer?

- M1: Tabelle – Vermögensverteilung in Deutschland
- M2: Diagramm – Vermögensverteilung in Deutschland
- M3: Tabelle – Einkommensverteilung und Steuern
- M4: Diagramm – Verteilung von Einkommen und Steuern
- M5: Diagramm – Steuern und Abgaben
- M6: Tabelle – CO₂-Verbrauch nach Einkommen
- M7: Diagramm – CO₂-Verbrauch nach Einkommensgruppen

III.2 Arbeitsblatt: Corona und Klima: Was soll der Staat tun?

- M1: Karikatur – Corona und Klima (*Harm Bengen*)
- M2: Mit zweierlei Maß (*Fabian Scheidler*)
- M3: Das Konjunkturprogramm der Bundesregierung (*Autor_innentext*)
- M4: Lufthansa: Staatshilfen, aber keine Klimaauflagen (*Blog der Frankfurter Rundschau*)

III.3 Arbeitsblatt: Klimawandel und Finanzmärkte

- M1: Maßnahmen für ein klimafreundliches Finanzsystem (*Finance Watch*)
- M2: CDU/CSU (*Auszug aus dem Europawahlprogramm 2019*)
- M3: FDP (*Auszug aus dem Europawahlprogramm 2019*)
- M4: Die Grünen (*Auszug aus dem Europawahlprogramm 2019*)
- M5: Die Linke (*Auszug aus dem Europawahlprogramm 2019*)
- M6: SPD (*Auszug aus dem Europawahlprogramm 2019*)
- Methode: Gruppenpuzzle

III.4 Arbeitsblatt: Klimafreundliche Geldpolitik?

- M1: Foto – Protest-Aktion zur Amtseinführung von EZB-Chefin Christine Lagarde
- M2: EZB-Präsidentin Lagarde beginnt heute ihren Job – Es werden Proteste erwartet (*Frankfurter Rundschau*)
- M3: EZB – Ein Tatort der Klimakrise (*Alexis Passadakis*)
- M4: Klimapolitik ist nicht Sache der EZB (*Badische Zeitung*)
- Infotext: Anleihekäufe der Europäischen Zentralbank
- Methode: Fishbowl

Die Materialien haben folgende Formate

- **Einführung** – Fachliche Erläuterung des Themenschwerpunktes sowie ein didaktischer Kommentar zu den einzelnen Materialien
- ↑ **Aktivitäten** – Methoden, die Interaktionen in der Gruppe anregen und die zur Erarbeitung der Inhalte führen
- i **Infoblatt** – Erläuterungen zentraler Themen eines Moduls
- **Arbeitsblätter** – Methoden, die mit Text- und Bildmaterial arbeiten

Die Arbeitsblätter und Aktivitäten bestehen aus folgenden Elementen

- M1 **Materialien (M1 bis Mx)** – Texte, Bilder oder Karikaturen aus der öffentlichen Debatte oder Autorentexte

ARBEITSVORSCHLÄGE

Arbeitsvorschläge – Vorschläge zum inhaltlichen Erschließen der Materialien



Methoden – Spezielle Verfahren zur Bearbeitung der Materialien



Infotext – Erläuterungen zentraler Begriffe eines Arbeitsblattes



Diagramme – Grafisch aufbereitete Daten zum jeweiligen Thema



Requisiten – Spezielles Zubehör zu Methoden



Interviews – Für dieses Bildungsmaterial geführte Gespräche

Einführung

Bei der Diskussion um den Klimawandel stehen oft die Ergebnisse der Klimawissenschaft oder die Verhandlungen im Rahmen der UN-Klimakonferenz im Vordergrund. Vergleichsweise selten wird im Detail über die wirtschaftlichen und finanziellen Aspekte gesprochen. Doch gerade hier dürften Gründe dafür zu finden sein, dass die Maßnahmen gegen den Klimawandel trotz der dramatischen Situation nur langsam vorankommen.

So zeigt zum Beispiel das Problem der sogenannten Kohlenstoff-Blase, wie eng der Klimawandel mit dem fossilen Kapitalismus des 20. Jahrhunderts und der Finanzialisierung der vergangenen Dekaden verbunden ist. Wie die berühmten Tulpenzwiebeln im 17. Jahrhundert oder die verbrieften US-amerikanischen Hypothekenkredite Anfang dieses Jahrhunderts könnten sich in den kommenden Jahren gigantische Investitionen in Gas- und Ölvorkommen sowie die dazugehörigen Infrastrukturen als letztlich wertlos erweisen. Denn angesichts der verbleibenden CO₂-Budgets dürfen Teile der bekannten fossilen Energieträger nicht mehr gefördert und verfeuert werden. Nach jüngsten Berechnungen könnte diese Entwertung 39 Billionen US-Dollar an Öl- und Gasreserven, 22 Billionen an Infrastruktur, 26 Billionen an Aktien und börsennotierten Anleihen sowie das vierfache an nicht-börsennotierten Finanzanlagen betreffen – gigantische Summen, vor allem im Vergleich zu einem globalen Bruttoinlandsprodukt von 142 Billionen Dollar 2019¹.

Mit anderen Worten müssen die CO₂-Budgets eingehalten werden, um das Erreichen ökologischer Kippunkte und entsprechender Katastrophen zu vermeiden, doch genau das droht wiederum das Finanzsystem an einen Kippunkt zu bringen. Grundsätzlich sollte die Wahl zwischen der Vernichtung von Finanzvermögen und der Vernichtung der natürlichen Lebensgrundlagen eigentlich nicht schwerfallen, doch wo lässt sich ansetzen, wenn jeder Maßnahme mächtige, über Jahrzehnte fest verankerte Interessen entgegenstehen? Ob bestehende Vorschläge des Divestments (keine Investitionen mehr in fossile Brennstoffe) und einer begleitenden Reregulierung der Finanzmärkte zu einer geregelten Dekarbonisierung der Wirtschaft führen können, bleibt abzuwarten.

Jedenfalls macht allein diese systemimmanente Betrachtung des mit den aktuellen Kohlenstoff-Investitionen verbundenen Krisenpotenzials deutlich,

wie massiv und entschlossen das Wirtschaftssystem angesichts der Klimakrise umgebaut werden muss. Deshalb wurde nach dem entschlossenen Handeln der meisten Regierungen in der COVID19-Pandemie zurecht gefordert, dass nun ebenso entschlossen dem Klimawandel entgegengetreten wird. Zugleich hat die Diskussion um die einzelnen wirtschaftspolitischen Maßnahmen im Zuge der Pandemie aber gezeigt, wie schwierig und umstritten genau dies ist. Einerseits war eine klimaschädliche Abwrackprämie für Autos – wie in der Krise 2009 – dank der Klimabewegung nicht mehr durchsetzbar. Doch andererseits wurde die Lufthansa ohne Auflagen zum Klima- und Beschäftigungsschutz mit öffentlichen Geldern gerettet. Solche Fragen der öffentlichen Ausgaben (Investitionen, Subventionen, Rettung insolventer Unternehmen) werden in den kommenden Jahren von entscheidender Bedeutung bei der Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschaft sein.

Dieser Wandel wird nur dann gelingen, wenn er zugleich ein Wandel hin zu mehr sozialer Gerechtigkeit ist. Dies betrifft nicht zuletzt die Finanzierung der Staatsausgaben. Auch hier gab es während der Pandemie gute und weniger gute Beispiele. Das negative Beispiel ist die befristete Senkung der Mehrwertsteuer. Unbefristet und durch eine entsprechende Besteuerung hoher Vermögen und Einkommen gegenfinanziert würde sie tatsächlich die Menschen mit den geringsten Einkommen entlasten und direkt den Verkauf notwendiger Alltagsgüter ankurbeln. Als befristete Maßnahme nutzt sie aber vor allem denjenigen, die relativ teure Konsumausgaben vorziehen und ist damit eine Art Abwrackprämie durch die Hintertür. Das positive Beispiel war dagegen das zusätzliche Kindergeld, das an alle Eltern gezahlt wurde, um es am Ende mit der Einkommensteuer zu verrechnen, so dass es nur den Familien mit kleinen und mittleren Einkommen bleibt, die es auch tatsächlich brauchen. Dies lässt sich auf die Diskussion um CO₂-Steuern übertragen: Eine reine CO₂-Steuer könnte die ärmeren Bevölkerungsgruppen – trotz ihres vergleichsweise niedrigen CO₂-Verbrauchs – im Verhältnis zum Einkommen am stärksten betreffen. Die Kombination von CO₂-Steuern mit einem Bonus für die unteren Einkommensgruppen würde dagegen Emissionen reduzieren und zugleich für einen sozialen Ausgleich sorgen.

¹ Vgl. Haas/Unmüßig: Die »Carbon Bubble«: Finanzwirtschaft am Kippunkt? In: *Blätter für Deutsche und internationale Politik* 9/2020.

Allerdings betrifft das Thema Klimaschutz und öffentliche Finanzen nicht nur den Staatshaushalt, sondern auch die staatliche Geldpolitik und damit die EZB. Diese hat ihr geldpolitisches Instrumentarium schon vor der COVID19-Pandemie und dann noch einmal verstärkt um den Ankauf von Unternehmensanleihen erweitert und Aktivist_in-

nen verschiedener Bewegungen fordern, dass auch dieses staatliche Handeln Klimaschutzaspekte berücksichtigen muss. Sprich: Die EZB sollte keine Anleihen von CO₂-intensiven Konzernen kaufen, sondern das Anleiheprogramm an sozial-ökologischen Zielen ausrichten.

Zu den Elementen des Moduls

- Mit der [Aktivität III.1 \(Gerechte CO₂-Steuer?\)](#) stellt die Lerngruppe die ungleichen Verteilungen von Vermögen, von Einkommen, von Steuern und Abgaben sowie des CO₂-Verbrauchs in Deutschland nach. Die Aktivität eignet sich als Einstieg in die Thematik der sozialen Gerechtigkeit und der Steuerpolitik im Allgemeinen und fokussiert im Besonderen auf die Frage nach einer sozial gerechten Finanzierung des notwendigen ökologischen Umbaus. So können die Lernenden zwischen drei Varianten einer CO₂-Steuer wählen, die – wie die Modelle, die tatsächlich in der Diskussion sind – die soziale Ungleichheit weiter verschärfen oder durch eine Kombination aus Abgaben und Bonussystem abmildern würden.
- Das [Arbeitsblatt III.2 \(Corona und Klima: Was soll der Staat tun?\)](#) beginnt mit einer *Karikatur von Harm Bengen zum Verhältnis der COVID19-Pandemie zum Klimawandel (M1)*. Daran anschließend können sich die Lernenden in Kleingruppen mit einem *Text von Fabian Scheidler aus der taz (M2)* zu den politischen Reaktionen auf COVID-19 einerseits und den Klimawandel andererseits auseinandersetzen und Vorschläge zur Bewältigung der Klimakrise daraus extrahieren. Anschließend werden diese Vorschläge diskutiert und ergänzt, um schließlich in der Gesamtgruppe die fünf wichtigsten politischen Maßnahmen angesichts der Klimakrise zu sammeln. Diese Maßnahmen können dann anhand eines *Autor_innentextes (M3)* mit dem ersten Konjunkturprogramm der Bundesregierung nach dem Corona-Lockdown verglichen werden. Danach können sich die Lernenden mit einem kritischen *Kommentar aus dem Blog der Frankfurter Rundschau zu den Staatshilfen für Lufthansa (M4)* auseinandersetzen. Abschließend können die Maßnahmen der Regierung mit der Karikatur aus der Anfangszeit der COVID19-Pandemie verglichen und persönlich bewertet werden.
- Der Ausgangspunkt von [Arbeitsblatt III.3 \(Klimawandel und Finanzmärkte\)](#) ist ein *Forderungskatalog der Nichtregierungsorganisation Finance Watch für ein klimafreundliches Finanzsystem (M1)*. Dieser kann von den Lernenden zunächst auf die Frage hin untersucht werden, welchen Beitrag Unternehmen, Politik und Bürger_innen nach den Vorschlägen jeweils zum Klimaschutz leisten sollen. Anschließend können die Forderungen von Finance Watch in einem *Gruppenpuzzle* mit den Positionen der deutschen Parteien zur Europawahl 2019 verglichen werden. Dazu werden Auszüge aus den Wahlprogrammen von *CDU/CSU (M2)*, *FDP (M3)*, *Die Grünen (M4)*, *Die Linke (M5)* und *SPD (M6)* bereitgestellt. Die AfD wurde nicht berücksichtigt, da sie keine Positionen zu den fraglichen Punkten hat. Abschließend kann eine persönliche Stellungnahme zu den Forderungen von Finance Watch und den Positionen der Parteien in Form ein Zeitungskommentars oder Facebook-Posts verfasst werden.
- [Arbeitsblatt III.4 \(Klimafreundliche Geldpolitik?\)](#) bietet zum Einstieg ein *Foto von einer Attac-Aktion (M1)* zur Amtseinführung von EZB-Chefin Lagarde 2019. Anschließend können anhand eines *Artikels der Frankfurter Rundschau (M2)* sowie des Infotextes »Anleihekäufe der EZB« die Hintergründe dieser Aktion sowie einer weiteren von Fridays for Future erarbeitet werden. Danach können die Lernenden eine *Fishbowl-Diskussion* zum Thema »Klimafreundliche Geldpolitik?« durchführen. Zur Vorbereitung in Pro- und Contra-Gruppen stehen ein *Text von Alexis Pasadakis aus der Frankfurter Rundschau (M3)* und ein *Kommentar aus der Badischen Zeitung (M4)* zur Verfügung. In Einzelarbeit kann schließlich ein Zeitungskommentar oder Facebook-Post zum Streitthema klimafreundliche Geldpolitik verfasst werden. ■

Gerechte CO₂-Steuern?

Kurzbeschreibung Verteilungsspiel:

Mit der Aktivität stellt die Gruppe die Verteilungsverhältnisse in Deutschland nach. Konkret werden die Verteilungen von Vermögen, von Einkommen, von Steuern und Abgaben sowie der CO₂-Verbrauch nachvollzogen.

Die Aktivität eignet sich als Einstieg in die Thematik der sozialen Gerechtigkeit und der Steuerpolitik im Allgemeinen und fokussiert im Besonderen auf die Frage nach einer sozial gerechten Finanzierung des notwendigen ökologischen Umbaus.

Zeit:

ca. 45 Minuten

Material:

Raum mit ausreichend Platz, ein Stuhl pro Teilnehmer_in, 100 Taler (Bonbons, Spielgeld oder ähnliches), 20 Luftballons (oder A4-Zettel mit der Beschriftung CO₂), sechs kleine Tüten, Zettel mit den Nummern 1 bis 5.

Fünf Tüten werden vorab nummeriert und mit folgender Anzahl Taler gefüllt:

- Nummer 1 mit 6 Stück
- Nummer 2 mit 11 Stück
- Nummer 3 mit 15 Stück
- Nummer 4 mit 21 Stück
- Nummer 5 mit 47 Stück

Ablauf:

Zu Beginn wird den Teilnehmenden mitgeteilt, dass sie an einem kleinen Experiment teilnehmen, bei dem es um die Verteilung von Armut, Reichtum und Umweltverbrauch in Deutschland geht.

1. Schritt: Bildung von Fünfteln (»Bevölkerungs-Quintile«)

Dazu werden zunächst Tische und Stühle zur Seite geräumt und im freien Raum werden die Zettel mit den Nummern 1 bis 5 mit möglichst großem Abstand auf dem Boden verteilt.

Anschließend werden die Teilnehmenden gebeten, sich mit ihren Stühlen so gleichmäßig wie möglich um die Zettel zu verteilen, wobei vom ersten zum letzten Fünftel aufgefüllt wird. Die genaue Aufteilung hängt von der Gruppengröße ab und ist der folgenden Tabelle zu entnehmen

Verteilung Personen	Gruppengröße																	
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1. Fünftel	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5	5
2. Fünftel	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5
3. Fünftel	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4
4. Fünftel	1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4
5. Fünftel	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4

Verteilung Personen	Gruppengröße																	
	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
1. Fünftel	5	5	5	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	8	8	8	8	8
2. Fünftel	5	5	5	5	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	8	8	8	8
3. Fünftel	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	8	8	8
4. Fünftel	4	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	8	8
5. Fünftel	4	4	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	8

2. Schritt: Die Vermögensverteilung

Es wird erläutert, dass die Gruppe nun die Bevölkerung von Deutschland und die Stühle den gesamten Reichtum von Deutschland darstellen. Reichtum bedeutet Geld auf der Bank, Besitz von Häusern und Grundstücken, Wertgegenständen, Unternehmen oder von Aktien, Staatsanleihen und anderen Wertpapieren.

Da das Vermögen in Deutschland jedoch nicht gleichmäßig verteilt ist, müssen die Stühle neu verteilt werden. »Ihr seid das ärmste Fünftel der Be-

völkerung in Deutschland, Ihr besitzt leider nichts. Bringt Eure Stühle bitte zum reichsten Fünftel hier drüben«. So bringen die unteren Fünftelgruppen ihre Stühle der Reihe nach zu den Oberen, bis die richtige Verteilung erreicht ist und gehen anschließend zum Zettel mit ihrer Nummer zurück. Die genaue Verteilung hängt wiederum von der Gruppengröße ab und ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verteilung Stühle	Gruppengröße																	
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1. Fünftel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Fünftel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fünftel	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4. Fünftel	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4
5. Fünftel	4	5	6	6	7	8	8	9	9	10	11	12	13	13	14	15	16	17

Verteilung Stühle	Gruppengröße																	
	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
1. Fünftel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Fünftel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fünftel	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
4. Fünftel	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	8	8	8
5. Fünftel	17	18	19	20	20	21	22	22	23	24	24	25	26	27	28	28	29	30

Wenn alle Gruppen wieder bei ihren Nummern sind, müssen die meisten stehen oder auf dem Boden sitzen, während sich vor allem die fünfte Grup-

pe auf den Stühlen ausbreiten kann. An dieser Stelle werden die Gruppen kurz befragt, wie es ihnen geht und ob sie die Verteilung kommentieren wollen.

3. Schritt: Die Einkommensverteilung

Als nächstes wird erläutert, dass sicher nicht alle eine Fabrik oder große Geldvermögen besitzen, die allermeisten jedoch ein regelmäßiges Einkommen haben, von dem sie leben können.

Regelmäßige Einkommen können zum Beispiel Löhne und Gehälter in unterschiedlichsten Berufen wie Reinigungskraft, Lehrer_in, Busfahrer_in oder Management von Unternehmen sein. Einkommen können weiterhin Sozialleistungen wie Hartz IV oder auch Gewinne aus einem eigenen Unternehmen sein.

Nun geht es darum, zu schauen, wie diese Einkommen auf die Bevölkerung verteilt sind. Das gesamte Einkommen sind in diesem Fall 100 Taler, die jetzt auf die verschiedenen Teile der Bevölkerung verteilt werden. Dazu werden alle Gruppen von arm nach reich befragt, wie viele Taler sie schätzungsweise bekommen. Anschließend werden die vorbereiteten Tüten an die Teilgruppen

verteilt. Dabei muss deutlich darauf hingewiesen werden, dass noch nichts von dem Einkommen verbraucht werden darf!

Die folgende Tabelle zeigt noch einmal die Verteilung der Taler, die bei der Ausgabe der Tüten genannt werden sollte.

	Taler
1. Fünftel	6
2. Fünftel	11
3. Fünftel	15
4. Fünftel	21
5. Fünftel	47

Auch hier können kleine Interviews geführt werden: Wie findet Ihr die Verteilung? Warum verdient Ihr mehr (oder weniger) als diese Gruppen neben Euch?

4. Schritt: Die Zahlung von Steuern und Abgaben

Der Grund dafür, dass das Einkommen noch nicht verbraucht (gegessen) werden durfte, ist, dass ja zunächst noch Steuern und Abgaben gezahlt werden müssen. Von Löhnen und Gewinnen gehen zunächst die Einkommensteuer und meist auch Abgaben an die Sozialversicherung ab und wenn das Geld schließlich ausgegeben wird, zahlen alle – zum Beispiel auch Arbeitslose – Umsatzsteuern (umgangssprachlich Mehrwertsteuer).

Diese Steuern und Abgaben werden nun eingesammelt. Auch hier schätzt jede Gruppe zunächst noch einmal, wie viele Taler sie als Steuern abgeben müssen, woraufhin von jeder Fünftelgruppe einige Taler eingesammelt werden und als Steuerertrag in die sechste Tüte kommen.

Die Anzahl der Taler, die jede Gruppe abgeben muss, entspricht wiederum den realen Abgaben dieses Bevölkerungsteils und ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Abzug Taler

	Taler
1. Fünftel	2
2. Fünftel	4
3. Fünftel	6
4. Fünftel	10
5. Fünftel	22

Übrig bleibt am Ende folgende Verteilung der Taler:

	Taler
1. Fünftel	4
2. Fünftel	7
3. Fünftel	9
4. Fünftel	11
5. Fünftel	25
Steuern	44

5. Schritt: Die Emission von CO₂

Nun wird betrachtet, wieviel CO₂-Emissionen die einzelnen Bevölkerungsanteile verursachen. Dabei stehen 20 Luftballons für das gesamte emittierte CO₂ der Bevölkerung und diese werden wiederum Anteilsgemäß auf die Fünftel verteilt. Dabei zeigt sich, dass der Anteil der Emissionen mit dem Einkommen und dem Vermögen steigt. Das ist wenig überraschend, denn wer kein Geld hat, kann sich beispielsweise kein Auto leisten.

	Ballons
1. Fünftel	2
2. Fünftel	3
3. Fünftel	4
4. Fünftel	5
5. Fünftel	6

6. Schritt: Abstimmung über drei Modelle von CO₂-Steuern

Weil die klimaschädlichen CO₂-Emissionen dringend reduziert werden müssen, wird nun eine CO₂-Steuer eingeführt. Jedes Fünftel muss so

viele Taler abgeben, wie es Luftballons hat. Aber es gibt drei verschiedene Modelle, wie die zusätzlichen Steuern verwendet werden sollen:

Modell A	Es wird nur die CO ₂ -Steuer erhoben. Jedes Fünftel muss so viele Taler abgeben, wie es Luftballons hat. Beispiel: Das erste Fünftel gibt 2 Taler ab.
Modell B	Die Einnahmen aus der CO ₂ -Steuer werden als Umweltbonus gleichmäßig auf die Bevölkerung (sfünftel) verteilt. Jedes Fünftel erhält vier Taler (zurück).
Modell C	Die Einnahmen aus der CO ₂ -Steuer füllen alle Einkommen als Umweltbonus auf mindestens 8 Taler auf, der Rest wird für Klimaschutzprojekte eingesetzt.

Nun dürfen die Teilnehmenden in einer Mehrheitsabstimmung entscheiden, welches Modell eingeführt werden soll. Abschließend werden – je

nach gewähltem Modell – die zusätzlichen Steuern eingesammelt und die Boni verteilt (siehe folgende Tabelle).

Fünftel	Modell A				Modell B				Modell C			
	Steuer	Bonus	Effekt	Ergebnis	Steuer	Bonus	Effekt	Ergebnis	Steuer	Bonus	Effekt	Ergebnis
1.	-2	0	-2	2	-2	4	2	6	-2	6	4	8
2.	-3	0	-3	4	-3	4	1	8	-3	4	1	8
3.	-4	0	-4	5	-4	4	0	9	-4	3	-1	8
4.	-5	0	-5	6	-5	4	-1	10	-5	2	-3	8
5.	-6	0	-6	19	-6	4	-2	23	-6	0	-6	19
Steuern	20	0	20	64	20	-20	0	44	20	-15	5	49

Auswertung:

Anschließend werden die Teilnehmenden zunächst zu ihrem Erleben des Verteilungsspiels befragt sowie um eine Einschätzung des Realitätsgehalts des Spiels gebeten. Mögliche Fragen sind dabei:

- Wie haben Sie die Aktivität erlebt?
- Wie haben Sie sich gefühlt?
- Gab es einen Moment, der besonders beeindruckend war?
- War etwas überraschend?
- Entspricht die Verteilung von Vermögen, Einkommen und Steuerzahlung Ihren Erwartungen?
- Was haben Sie ähnlich eingeschätzt, was nicht?
- Für wie realistisch halten Sie die Abstimmung über die CO₂-Steuern und warum?
- Welche Gründe und Rechtfertigungen gibt es für die unterschiedliche Verteilung?

Abschließend können die Verteilungsverhältnisse anhand der folgenden Tabellen und Diagramme (M1 bis M7) noch einmal nachvollzogen werden. Ein besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Verteilungseffekte der direkten und indirekten Steuern gelegt werden. Indirekte Steuern belasten vor allem die ärmeren Bevölkerungsanteile, direkte Steuern vor allem die Reichen.

Auch eine CO₂-Steuer wäre eine indirekte Steuer, die am Verbrauch energieintensiver Güter ansetzen würde. Damit würde auch sie zunächst die ärmeren Bevölkerungsanteile besonders belasten (z. B. eine Krankenschwester auf dem Land, die ihr Auto braucht, um zur Arbeit zu kommen). Eine Kombination aus einer CO₂-Steuer und einem Klima-Bonus könnte dagegen ökologisch wirken und gleichzeitig die soziale Ungleichheit etwas verringern.

Corona und Klima: Was soll der Staat tun?

M1 Corona und Klima



Quelle: © Harm Bengen, www.harmbengen.de

ARBEITSVORSCHLÄGE

1. Interpretieren Sie die Karikatur M1.
2. Lesen Sie M2.
 - 2a. Bilden Sie Kleingruppen und sammeln Sie die politischen Maßnahmen, die in M2 als mögliche Reaktionen auf die Klimakrise angedeutet werden.
 - 2b. Versuchen Sie zu einer gemeinsamen Wertung der Vorschläge zu kommen und ergänzen Sie diese um eigene Ideen.
 - 2c. Tauschen Sie sich in der Gesamtgruppe über die Vorschläge aus und erstellen Sie anschließend (durch Konsensfindung oder als Mehrheitsentscheidung) ein Ranking der fünf wichtigsten politischen Maßnahmen angesichts der Klimakrise.
3. Lesen Sie M3 und vergleichen Sie das Konjunkturprogramm der Bundesregierung mit der Prioritätenliste aus Arbeitsvorschlag 2c.
 - Welche Übereinstimmungen und welche Abweichungen gibt es?
 - Welche Gründe sehen Sie dafür?
4. Lesen Sie M4, bewerten Sie die Maßnahmen der Bundesregierung und begründen Sie Ihre Meinung:
 - Was finden Sie richtig?
 - Was finden Sie falsch und was hätte die Regierung stattdessen tun sollen?
 - Vergleichen Sie die Karikatur vom März 2020 mit dem Text M4 von Ende Juni 2020.

M2 Mit zweierlei
Maß

1 [...] Während sich die Staaten in der Corona-Epi-
demie als extrem handlungsstark erweisen und für
die Gesundheit ihrer Bürger:innen auch auf kurz-
fristige Wirtschaftsinteressen keine Rücksicht neh-
men, ist in der Klimafrage seit 40 Jahren so gut wie
nichts passiert. Forderungen nach wirkungsvollen
Klimaschutzmaßnahmen werden regelmäßig mit
dem Verweis abgeschmettert, dass man nicht in die
Freiheitsrechte von Menschen und Unternehmen
eingreifen könne. Kurzstreckenflüge verbieten?
Unmöglich! SUVs in Innenstädten untersagen?
Undenkbar! Kohleausstieg bis 2025? Gefährdet
Arbeitsplätze! Fleischkonsum drosseln? Ökodiktatur!
Autokonzerne zum Bau von öffentlichen Ver-
kehrsmitteln umfunktionieren? Kommunismus!

15 Doch angesichts des Virus ist plötzlich fast alles
möglich: Finanzminister Olaf Scholz und Wirt-
schaftsminister Peter Altmaier haben öffentlich
darüber nachgedacht, große Industriekonzerne
vorübergehend zu verstaatlichen, um sie vor dem
Kollaps zu bewahren. Billionenschwere Rettungs-
pakete werden international auf den Weg gebracht,
um die Wirtschaft vor dem Zusammenbruch zu
bewahren – Geld, das für einen sozial-ökologischen
Umbau angeblich nie da war.

25 Dieser Kontrast ist umso seltsamer, als die Coro-
na-Epidemie selbst nach den düstersten Prognosen
um vieles weniger tödlich ist als ein ungebremstes
Klimachaos. Gewiss: In der Pandemie müssen wir
Menschen schützen, vor allem die Risikogruppen.
Aber warum gilt nicht das Gleiche für Klimaopfer?
[...]

35 Die erste Antwort darauf ist relativ naheliegend:
Klimakatastrophen sind ein langfristiges Problem,
während unsere politischen Systeme kurzfristig aus-
gerichtet sind. Wenn ein Drittel von Bangladesch
in einigen Jahrzehnten überschwemmt sein wird,
wenn große Teile des Mittleren Ostens und Afrikas
durch Überhitzung nicht mehr bewohnbar sein
werden und wenn auch die deutschen Wälder voll-
ends vertrocknen, dann sind fast alle Politiker, die
heute die Weichen stellen (oder eben nicht stellen),
längst nicht mehr im Amt.

Die zweite Antwort reicht tiefer. Die Opfer des
Klimachaos sind vor allem die ärmsten Menschen
auf der Erde, insbesondere im Globalen Süden. Das
Corona-Virus dagegen macht vor den Schranken
von Klasse und Nationalität nicht Halt. Auch rei-
che weiße Männer in den Industriestaaten sind ge-
fährdet. Während Kameras rund um die Uhr Bil-
der von Corona-Intensivstationen senden und uns
ein Gefühl von Weltuntergang vermitteln, schert
sich um die vielen Millionen Bewohner:innen des
Mekong-Deltas, denen bereits jetzt das steigende
Salzwasser ihre Ernten zerstört, kaum ein Mensch.

45 Die Klimawissenschaft zeigt, dass die Industrie-
staaten in den nächsten zehn Jahren ihre Treibh-
ausgasemissionen um 80 Prozent senken müssen,
um eine Chance zu haben, global unter 2 Grad zu
bleiben und weitere Kippunkte im Erdsystem zu
vermeiden. Dazu braucht es einen raschen, tief-
greifenden Umbau unserer gesamten Ökonomie.
Entscheidend wird dabei sein, wie die umfang-
reichen Rettungspakete für die Wirtschaft, die
derzeit verhandelt werden, aussehen. Werden In-
dustrien wie die Flugzeug- und die Autobranche
gerettet, um danach ihr Business as usual fortzu-
setzen? Oder werden die Gelder benutzt, um die
nicht zukunftsfähigen Branchen zu konvertieren?

70 Warum zum Beispiel nicht für die Mitarbei-
tenden von Airlines massiv neue Stellen bei der
Deutschen Bahn schaffen, wo in den vergangenen
Jahrzehnten hunderttausende Arbeitsplätze ab-
gebaut wurden? Warum nicht Rettungspakete
für Autokonzerne daran koppeln, dass sie ihre
Produktion, so rasch es technisch geht, auf Ein-
liter-Autos, kleine Elektrofahrzeuge und vor allem
öffentliche Verkehrsmittel umbauen? [...] Und
warum nicht, wie einst unter dem New Deal in
den USA, Einkommen- und Vermögensteuern für
die Reichsten auf 70 Prozent und mehr erhöhen,
damit sie ihren fairen Anteil am gesellschaftlichen
Umbau leisten? [...]

Quelle: Fabian Scheidler in *die tageszeitung*
vom 23.03.2020

M3 Das Konjunkturprogramm der Bundesregierung

- 1 Im Juni 2020 beschloss die Bundesregierung aufgrund der Wirtschaftskrise im Zuge der Corona-Pandemie ein Konjunkturprogramm im Umfang von insgesamt 130 Milliarden Euro. Dieses zusätzliche Geld gibt die Bundesregierung unter anderem in den folgenden zehn Bereichen aus:
- 2 - Zuschüsse für Unternehmen, deren Umsatz durch Corona eingebrochen ist, von bis zu 150.000 Euro (25 Milliarden Euro)
 - 3 - Senkung der Mehrwertsteuer für ein halbes Jahr, um den Konsum zu fördern (20 Milliarden Euro)
 - 4 - Senkung der Stromkosten durch Zuschüsse als Ausgleich zur steigenden EEG-Umlage zur Förderung von Ökostrom-Anlagen (11 Milliarden Euro)
 - 5 - Förderung von Wasserstofftechnologie (7 Milliarden Euro)
 - 6 - Förderung der Autoindustrie: Prämien für E-Autos, -Busse und -LKW; Ausbau von Ladestationen; Forschung und Entwicklung (7,9 Milliarden Euro)
 - 7 - Zuschüsse für die Deutsche Bahn als Ausgleich für fehlende Ticketverkäufe (5 Milliarden Euro)
 - 8 - Zuschuss zum Kindergeld von 300 Euro für Eltern mit niedrigen und mittleren Einkommen (4,3 Milliarden Euro)
 - 9 - Förderungen des Ausbaus von Kitas und Ganztagschulen (3 Milliarden Euro)
 - 10 - Zuschüsse für den öffentlichen Nahverkehr als Ausgleich für fehlende Ticketverkäufe (2,5 Milliarden Euro)
 - 11 - Aufstockung von CO₂-Gebäudesanierungsprogrammen (2 Milliarden Euro) ■ Autor_innentext, genutzte Quelle: www.bundesfinanzministerium.de, »Ergebnis Koalitionsausschuss 3. Juni 2020«

M4 Lufthansa: Staatshilfen, aber keine Klimaaufgaben

- 1 Der deutsche Staat nimmt viel Geld in die Hand, um die Folgen der Corona-Pandemie für die Wirtschaft abzufedern. So hilft er auch der Lufthansa, einem der Flaggschiffe der deutschen Wirtschaft, mit insgesamt neun Milliarden Euro. Doch selbst diese enorme Summe wird nicht dazu führen, dass in Kürze wieder Normalbetrieb in der Luftfahrt herrschen wird – was übrigens ohnehin nicht wünschenswert ist, wenn man an die Belastung für das Klima denkt.
- 2 Nein, noch ist die Welt weit vom Normalbetrieb entfernt. Innerhalb von Europa ist das Reisen zwar weitgehend wieder möglich, und allmählich wächst das Flugangebot bereits wieder, aber für Destinationen in Übersee gilt das Gegenteil: In Ländern wie den USA und Brasilien steigen die Zahlen der Infizierten und der Todesopfer weiter. Und auch wir in Deutschland sollten uns nicht auf der sicheren Seite wähnen: Eine Analyse der Oxford-Universität deutet darauf hin, dass uns eine zweite Welle droht.
- 3 Was sagt das über die Zukunft eines Unternehmens wie der Lufthansa, das von den globalen Verkehrsströmen lebt? Vor der Krise stand die Lufthansa gut da, obwohl sie auf einem Markt agierte, dem Billigflieger wie Ryanair ihren Stempel aufzudrücken verstanden. Zweifellos ist es gut, dass der Lufthansa geholfen wurde. Damit wurden unter anderem auch unzählige soziale Härten abgemildert; bei der Lufthansa sind mehr als 130.000 Menschen beschäftigt. Aber wie wird sich die Luftfahrt künftig noch betreiben lassen? Ist dies nicht eine der Fragen, die von der Pandemie aufgeworfen wurden und die mit anderen folgendermaßen zusammengefasst werden kann: Wie wollen wir künftig leben, wie können wir künftig leben, ohne diesen Planeten zu überlasten und das Klima in großem Stil zu verändern? Die Lufthansa ist – wie auch die deutschen Autobauer bisherigen Zuschnitts – ein Unternehmen der Fossilwirtschaft: Es geht bisher nicht ohne Verbrenner, und es ist bisher nicht absehbar, wie der Luftverkehr bisherigen Zuschnitts mit den Paradigmen jener Klimapolitik zur Deckung gebracht werden könnte, die wir brauchen werden. Da wird selbst das Gezerre mit dem Großaktionär Thiele um die künftige Richtung zur Fußnote. ■ Quelle: Bronski – Blog der Frankfurter Rundschau vom 30.06.2020; (<http://frblog.de/lufthansa-2>)

Klimawandel und Finanzmärkte

ARBEITSVORSCHLÄGE

1. Lesen Sie M1 und tauschen Sie sich im Plenum darüber aus:

- Klären Sie Verständnisfragen und geben Sie jede Forderung in eigenen Worten wieder.
- Wie sollen Unternehmen, Politik und Bürger_innen jeweils zum Klimaschutz beitragen?

2. Vergleichen Sie die Forderungen von Finance Watch (M1) in einem Gruppenpuzzle mit den Positionen der deutschen Parteien zur Europawahl 2019 (M2 bis M6)¹.

2a. Bilden Sie Stammgruppen von mindestens fünf Personen und teilen Sie die Positionen der Parteien (M2 bis M6) untereinander auf.

2b. Treffen Sie sich in den Expert_innen-Gruppen zu den einzelnen Parteien.

- Vergleichen Sie die Positionen von Finance Watch mit den Positionen der Partei.

- Wie wird das Verhältnis von Unternehmen, Politik und Bürger_innen jeweils beschrieben?
- Sammeln Sie mindestens drei zentrale Übereinstimmungen oder Unterschiede.

2c. Gehen Sie zurück in die Stammgruppen und erstellen Sie dort gemeinsam ein Plakat zum Thema »Klimaschutz und Finanzen«, auf dem Sie die verschiedenen Positionen vergleichen.

¹ Die AfD wurde nicht berücksichtigt, da sie keine Position zu den fraglichen Punkten hat. In ihrem Programm zur Europawahl 2019 heißt es im Wesentlichen: »Wir bezweifeln aus guten Gründen, dass der Mensch den jüngsten Klimawandel, insbesondere die gegenwärtige Erwärmung, maßgeblich beeinflusst hat oder sogar steuern könnte. Klimaschutzpolitik ist daher ein Irrweg«.

M1 Maßnahmen für ein klimafreundliches Finanzsystem

¹ Die Organisation Finance Watch versteht sich als Gegengewicht zur mächtigen Lobby der Finanzindustrie in der Europäischen Union. Kürzlich hat Finance Watch neun Reformvorschläge entwickelt, welche die Klimastreik-Bewegung nach Ansicht der Organisation von der Politik fordern sollte.

1. **Definiert »schmutzige« und »saubere« Aktivitäten** Wir brauchen eine gemeinsame und verbindliche Bestimmung von nicht-nachhaltigen und von nachhaltigen Finanzanlagen, um die Kapitalströme von schädlichen Aktivitäten weg zu leiten.

2. **Bringt Unternehmen dazu, über ihre Auswirkungen zu berichten** Unternehmen müssen verpflichtet werden, über ihre sozialen und ökologischen Auswirkungen (einschließlich Klima) zu berichten. Es braucht einen einheitlichen verpflichtenden Rahmen für die nichtfinanzielle Berichterstattung von Unternehmen.

3. **Lasst die Menschen entscheiden, wohin ihr Geld geht** Als Kund_innen haben die Bürger_innen das Recht zu erfahren, ob ihre Investitionen zu schädlichen Aktivitäten beitragen. Sie müssen verlangen können, dass ihre Banken und Pensionsfonds das angelegte Geld aus solchen Aktivitäten zurückziehen.

4. **Bestraft verschmutzende Aktivitäten** Fossile und andere nicht-nachhaltige Aktivitäten müssen durch Standards, Normen und Steuern teurer gemacht werden als nachhaltige.

5. **Zieht das Steuergeld aus der fossilen Wirtschaft ab** Die Bürger_innen fordern eine Wirtschaft ohne fossile Brennstoffe. Die Regierungen müssen aufhören, die kohlenstoffintensiven Industrien zu subventionieren, und die öffentlichen Banken müssen sich vollständig aus ihrer Finanzierung zurückziehen.

6. **Verringert fossile Risiken** Die Vorbereitung auf eine Zukunft ohne fossile Brennstoffe erfordert, dass unser Finanzsystem Risiken minimiert, die beim Übergang in eine kohlenstoffarme Wirtschaft unweigerlich mit Investitionen in fossile Brennstoffe verbunden sind.

7. **Setzt öffentliche Mittel für den Klimaschutz frei** Die Regierungen müssen die öffentlichen Ausgaben erhöhen, um Übergangsprojekte zu finanzieren, die nicht profitabel genug sind, um private Investitionen anzuziehen.

8. **Bremst die Kurzfristigkeit auf den Finanzmärkten** Die Regierungen müssen kurzfristiges, spekulatives und Herdenverhalten des Finanzmarktes verhindern und die Wirtschaft wieder auf die langfristigen Ziele der Gesellschaft ausrichten.

9. **Macht das Finanzsystem wieder vielfältiger** Wir brauchen mehr ethische, lokale und genossenschaftliche Banken und Investoren, deren Geschäftsmodelle mit unserer Klima-Mission übereinstimmen, um die Finanzkapazität für einen gerechten Übergang zu erhöhen. ■ Quelle: www.finance-watch.org/climatestrikes, übersetzt von Attac

M2 CDU/CSU

- 1 Europa ist der Antreiber für weltweiten Klima-
schutz. Ohne Europa wäre der Klimaschutz und
vor allem auch das Pariser Klimaabkommen so
nicht auf den Weg gebracht worden. Unser Ziel
5 ist weiterhin, Wirtschaftswachstum und Umwelt-
schutz zu vereinen. [...]
- 10 Unser Europa ist lebenswert. Und das soll auch
für unsere Kinder und Enkelkinder so bleiben.
Deshalb sind für unser Europa die Bewahrung der
Schöpfung, die Erhaltung der Artenvielfalt und
damit auch der Kampf gegen den Klimawan-
del zentrale Anliegen. Wir verfolgen diese Ziele
entschlossen, mit Vernunft und Augenmaß. Wir
konkretisieren die Ergebnisse der UN-Klimakon-
15 ferenzen von Paris und Kattowitz und setzen sie
Schritt für Schritt um. Wir fordern die globale Be-
preisung der Treibhausgasemissionen und deren
rasche Umsetzung, notfalls zunächst auf Ebene der
G20-Staaten. [...]
- 20 Wir wollen, dass Energie sicher, sauber und be-
zahlbar bleibt. Besonders wichtig ist uns der euro-
paweite Ausbau emissionsarmer bzw. erneuerbarer
Energien – nicht nur in einzelnen Ländern. Wir
wollen den europäischen Energiemarkt dazu stär-
ker vernetzen und Innovationen fördern. Denn
25 ein funktionierender Energiebinnenmarkt erhöht
die Kosteneffizienz und Wettbewerbsfähigkeit der
Energieversorgung in Europa. Vor allem brauchen
wir die noch bessere Verknüpfung des Stromnet-
zes in Europa. So können wir die unterschiedliche
30 Verfügbarkeit der erneuerbaren Energien noch
besser ausgleichen und den Mix unterschiedlicher
Energieträger in Europa noch besser nutzen. Für
die Wettbewerbsfähigkeit Europas, einen effizi-
enten und wirksamen Klimaschutz und die besse-
re Verbreitung von »grünen Technologien« muss
sich Europa mit Nachdruck für eine internatio-
nal wirksame Bepreisung von Treibhausgasemis-
sionen einsetzen. Klar ist: Der Ausstieg aus der
40 Kohle- und Kernkraft darf nicht durch emissi-
onsintensiven Strom aus anderen Ländern ersetzt
werden. ■ Quelle: Europawahlprogramm 2019 von CDU und CSU

M3 FDP

- 1 Wir Freie Demokraten wollen zur Verbesserung
des Klimaschutzes dort ansetzen, wo große Men-
gen CO₂-Emissionen mit relativ geringem Auf-
wand schnell vermieden werden können und wo
5 künftig das größte Wachstum an Energiebedarf
eintreten wird. Das ist in vielen Fällen nicht die
Europäische Union (EU). In Asien, Afrika und
Südamerika beispielsweise können schnelle Er-
folge in der richtigen Größenordnung mit dem
10 geringsten Aufwand erzielt werden. Dabei kann
europäische Technologie eine entscheidende Rol-
le spielen, nicht nur Technologien für regenerative
Energieerzeugung, sondern auch klassische, vom
hocheffizienten Kohle- oder Gasturbinen-Kraft-
15 werk als Übergangstechnologie bis zum sparsamen
Automobil. [...]
- Wir brauchen eine moderne Klimapolitik. Eine
Politik, die nicht auf Technikvorgaben und Ver-
bote setzt, sondern den Wettbewerb emissionsar-
mer Energieträger fördert und in die Kraft neuer
20 Technologien und die Kreativität des Marktes
vertraut. [...] Dazu müssen wir der zu reduzie-
renden Größe, der CO₂-Emission, einen fühlba-
ren Preis geben. Damit würden Investitionen in
25 Vermeidung von CO₂-Emissionen unmittelbare
wirtschaftliche Vorteile ergeben, sie würden sich
rechnen. Ein solcher Preis für Emissionen müsste
alle Sektoren einschließen, das heißt vom Strom
über Wärme bis zu Mobilität und Transport. Die
30 Reduzierung von CO₂-Emissionen im Bereich
der Industrie muss über CO₂-mindernde Tech-
nologie vorangetrieben werden. Klimapolitik ist
Standortpolitik. Der CO₂-Emissionspreis soll sich
marktwirtschaftlich durch einen weltweit verein-
35 barten und stringent angelegten Emissionshandel
(ETS1) bilden. Die international völkerrechtlich
verbindlich (zum Beispiel im Rahmen des Paris-
Nachfolgeprozesses) zu vereinbarende und ent-
sprechend der Klimaziele zu reduzierende Menge
40 der Zertifikate ist die Steuergröße. ■ Quelle: Europawahl-
programm 2019 der FDP

M4 Die Grünen

- 1 Wir setzen uns dafür ein, Investitionen in fossile
 . Brennstoffe zu stoppen [...]. Statt aus dem Raub-
 . bau an unserem Planeten Profit zu ziehen, wollen
 . wir in den Klimaschutz investieren. Das ist auch
 5 finanziell sinnvoll, da die internationale Energie-
 . wende dazu führen wird, dass Investitionen in
 . Kohle, Öl und Gas mittelfristig abgeschrieben
 . werden müssen. [...] Jegliche Subventionen für
 . die Kohleverstromung lehnen wir ab.
- 10 Die ökologische Modernisierung braucht mas-
 . sive Investitionen, die finanziert werden müssen.
 . Heute wird immer noch viel Kapital in alten, fos-
 . silen Technologien angelegt. Das ist nicht nur ein
 . ökologisches Problem, sondern gefährdet auch
 15 die Stabilität der Finanzmärkte und die Alters-
 . vorsorge der Menschen. Wir wollen Finanzmärkte,
 . die nicht in die Vergangenheit, sondern in die
 . Zukunft investieren. Nachhaltige Kapitalanlagen
 . sind dazu ein Wachstumsmarkt, der den Finanz-
 20 platz Europa stabiler und zukunftsfähig macht.
- . Grüne Anleihen wollen wir europaweit stärken
 . und eine einheitliche Klassifizierung schaffen. Wir
 . fordern eine Richtlinie für ökologische Transpa-
 . renz am Finanzmarkt, damit Anleger wissen, wie
 25 ökologisch ihre Geldanlage ist. Wir wollen ein
 . europäisches »Green Finance Label« für Investi-
 . tionen und Anlagen einführen, die die höchsten
 . Nachhaltigkeitskriterien erfüllen. Außerdem wol-
 . len wir ökologische, soziale, darunter auch gleich-
 30 stellungspolitische Ziele in der Unternehmens-
 . berichterstattung verpflichtend machen und ein
 . unabhängiges Siegel für nachhaltige Geldanlagen
 . einführen.
- . Der Staat ist selbst ein sehr großer Nachfrager
 35 von Gütern. Zukünftig wollen wir auch das öf-
 . fentliche Beschaffungswesen an verbindliche öko-
 . logische, soziale und Fairtrade-Kriterien knüpfen.
 . Damit schaffen wir einen gewaltigen Markt für
 . Unternehmen, die ökologisch und sozial wirt-
 40 schaften. Staatliche Subventionen für klimaschäd-
 . liches Wirtschaften wollen wir abschaffen. ■ Quelle:
 Europawahlprogramm 2019 der GRÜNEN

M5 Die Linke

- 1 Um den Klimawandel noch zu stoppen, brauchen
 . wir dringend Investitionen in erneuerbare Ener-
 . gien, Bus und Bahn sowie Energieeffizienz. Wir
 . müssen den sozial-ökologischen Umbau anpacken
 5 und dabei neue Arbeitsplätze in ehemaligen Koh-
 . leregionen schaffen. [...]
- . Die großen Energiekonzerne sind faktische Mo-
 . nopole. Die großen Energiekonzerne wollen wir
 . vergesellschaften. Wir wollen Demokratie und öf-
 10 fentliches und genossenschaftliches Eigentum in
 . der Energieversorgung stärken: Stadtwerke und
 . Energiegenossenschaften in Bürgerhand. [...]
- . Bis zum Jahr 2040 muss die Energieerzeugung
 . vollständig aus erneuerbaren Quellen und haupt-
 15 sächlich dezentral organisiert sein.
- . Die EU-Emissionen von klimaschädlichen
 . Treibhausgasen müssen bis 2030 um mindestens
 . 65 Prozent im Vergleich zu 1990 gesenkt werden,
 . bis zum Jahr 2050 um 95 Prozent.
- 20 Der Emissionshandel hat als zentrales Klima-
 . schutzinstrument der EU komplett versagt. Statt-
 . dessen sind verbindliche EU-Vorgaben erforder-
 . lich: etwa nationale Abschaltpläne für Kohlekraft-
 . werke in Verbindung mit europäischen bzw. regi-
 25 onalen CO₂-Mindestpreisen bzw. Begrenzungen
 . von Volllaststunden (Nutzungsgrad der Anlage)
 . für jeweils verbliebene Meiler. Deutschland soll
 . hier seine europäische Verantwortung wahrneh-
 30 men, indem es zunächst die 20 ältesten Braunkoh-
 . lemeiler über 100 MW Leistung bis 2020 stilllegt
 . und die verbleibenden Kohlekraftwerke drosselt.
 . 2030 muss der letzte deutsche Kohlemeiler vom
 . Netz.
- . Es braucht in der EU eine öffentliche Emissi-
 35 onsbremse! Öffentliches Geld darf nicht mehr in
 . Konzerne investiert werden, die Geschäfte mit fos-
 . silen Energieträgern machen.
- . Zusätzlich fordert DIE LINKE die Einführung
 . einer Kohlenstoffsteuer (Carbon Tax), die alle In-
 40 dustriezweige bzw. Branchen umfasst. Durch die-
 . se wird das Problem an der Wurzel gepackt: Die
 . Externalisierung der Kosten des Klimawandels
 . wird effektiv unterbunden und umweltschonende
 45 Technologien und Produkte werden im Vergleich
 . zu ihren schädlichen Konkurrenten attraktiver.
 ■ Quelle: Europawahlprogramm 2019 der LINKEN

M6 SPD

- 1 Wir stehen zu unserer Verantwortung gegenüber
 . heutigen und künftigen Generationen und setzen
 . uns für eine ambitionierte Klimapolitik und eine
 . europaweite Energiewende ein. Den damit verbun-
 5 denen Strukturwandel wollen wir im Interesse der
 . Beschäftigten gerecht gestalten. Wir wollen dafür
 . Europas Industrie möglichst klimaneutral und
 . gleichzeitig wettbewerbsfähig ausgestalten und die
 . Europäische Energieversorgung CO₂-neutral und
 10 bezahlbar sicherstellen. Damit setzen wir weltweit
 . neue Standards für Umwelt- und Klimaschutz. [...]
- 15 . – Wir wollen weiterhin ambitionierte Schritte zur
 . schnelleren Umstellung des Energiemixes hin
 . zu mehr erneuerbaren Energien in ganz Europa
 vereinbaren. Dazu gehört, das Funktionieren
 . des europäischen Emissionshandels weiterhin
 . sicherzustellen, ebenso wie die Einführung eines
 . CO₂-Preises für die Sektoren, die nicht vom
 . Emissionshandel erfasst sind.
 - 20 . – Die Forschung für Klimaneutralität massiv aus-
 . bauen: Die Europäische Forschungsförderung
 . werden wir darauf ausrichten, Innovation zur
 . Umstellung unserer Wirtschaft auf Klimaneu-
 . tralität und zur Klimaanpassung zu entwickeln.
 25 . Daneben wird auch die Forschung zu den so-
 . zialen Folgen des Klimawandels, der Klima-
 . anpassung und der ökologischen Transformation
 . unserer Gesellschaft gefördert. [...]
 - 30 . – Einen Fonds für faire Transformation auflegen:
 . Wirtschaftszweige, in denen die Beschäftigten,
 . Unternehmen und ganze Regionen vor einem
 . tiefgreifenden Strukturwandel stehen, müssen
 . europaweit gezielt durch industrie- und sozia-
 . lpolitische Investitionen unterstützt werden.
 35 . Ein Transformationsfonds soll strategische In-
 . vestitionen zur Dekarbonisierung industrieller
 . Wertschöpfungsketten forcieren, hochwertige
 . Beschäftigung sichern und neue wirtschaftliche
 . Chancen ermöglichen.
 - 40 . – Finanzinstitute sollen in ihr Risiko-Management
 . die Umwelt- und Nachhaltigkeitsbelange
 . wie auch Klimarisiken integrieren. ■ Quelle: Europa-
 . wahlprogramm 2019 der SPD

GRUPPENPUZZLE

Als eine Form der Gruppenarbeit dient das Gruppenpuzzle der arbeitsteiligen Analyse eines Konflikts oder einer Frage. Es beinhaltet den gegenseitigen Austausch und die Diskussion unterschiedlichen Wissens. Die Ausbildung verschiedener Expert_innengruppen ermöglicht es, sich intensiv mit einer Frage oder einem Konflikt zu beschäftigen und wechselseitig von den Ergebnissen zu profitieren.

Vorgehen: Zunächst wird eine Frage oder ein Konflikt auf Basis ausgewählter Materialien in einer Stammgruppe bearbeitet, aus welcher die Expert_innen für je eine Frage/Konflikt pro Grup-

pe hervorgehen. Diese durchmischen sich nun mit den in anderen Gruppen ausgebildeten Expert_innen, sodass heterogene Expert_innengruppen entstehen und die in den Stammgruppen erarbeiteten Ergebnisse präsentiert, ausgetauscht und vertieft werden können. Nach Einsicht in die Ergebnisse verschiedener Expert_innen werden in den ursprünglichen Stammgruppen die Ergebnisse des Austausches zusammengefasst, diskutiert und in die Bearbeitung der Ausgangsfrage mit einbezogen bzw. weiterführende Fragen bearbeitet. Angeschlossen an das Gruppenpuzzle ist eine Reflexionsphase, in welcher die Ergebnisse sowie die Vorgehensweise ausgewertet und diskutiert werden können.

ARBEITSVORSCHLÄGE

- 3. Verfassen Sie einen Kommentar für eine Zeitung oder einen Facebook-Post, in dem Sie Forderungen von Finance Watch mit den Positionen der Parteien vergleichen und am Ende dazu Stellung nehmen.

Klimafreundliche Geldpolitik?

ARBEITSVORSCHLÄGE

- 1a. Beschreiben Sie das Foto M1.
- 1b. Interpretieren Sie M1, notieren Sie offene Fragen und klären Sie diese in der Gesamtgruppe.
2. Lesen Sie M2 und den Infotext »Anleihekäufe der EZB«. Klären Sie Verständnisfragen und fassen Sie zusammen, um welche politischen Forderungen es in M2 geht.
3. Organisieren Sie eine Podiumsdiskussion zum Thema »Klimafreundliche Geldpolitik?«
 - 3a. Teilen Sie sich in zwei Gruppen auf, die sich mit dem Infotext »Anleihekäufe der EZB« befassen und mit je einer der Positionen, die sich für (M3) oder gegen (M4) eine Klimapolitik der EZB ausspricht.
 - 3b. Führen Sie eine Fishbowl-Debatte (siehe Methodenkasten) mit je zwei Personen aus beiden Gruppen durch, bei der auch das Publikum die Möglichkeit hat, sich auf einem Extra-Stuhl mit Fragen und Kommentaren an der Diskussion zu beteiligen.
 4. Verfassen Sie in Einzelarbeit einen Zeitungskommentar (oder Facebook-Post) zu M2 und gehen Sie dabei auf Argumente für (M3) und gegen (M4) eine klimafreundliche Geldpolitik ein.

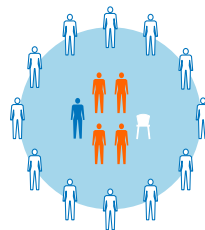
M1 Protest-Aktion zur Amtseinführung von EZB-Chefin Christine Lagarde



Foto: Philipp Eichler / Attac

FISHBOWL (AQUARIUM, AUSSENKREIS-INNENKREIS)

Die Fishbowl-Debatte ist ein kommunikatives Verfahren, um Argumente oder Gruppenarbeitsergebnisse lebhaft auszutauschen. Es eignet sich besonders, um kontroverse Diskussionen zu führen, zu beobachten und auszuwerten. Durch den Aufbau der Stühle als Innen- und Außenkreis mit einem freien Stuhl im inneren Kreis haben alle Lernenden die Möglichkeit, an der Diskussion teilzunehmen.



Vorgehen: Die Schüler_innen bereiten auf Basis ausgewählter Materialien die Position ihrer Gruppe in der Diskussion vor. Eine Moderation sowie je ein_e Vertreter_in pro Interessengruppe werden gewählt, welche_r in der Diskussion mit möglichst verlässlichen (belegbaren) fachlichen Argumenten die Position der jeweiligen Gruppe überzeugend vertritt. Die Vertreter_innen der Gruppen und die Moderation nehmen im inneren Sitzkreis Platz, in dem auch ein freier Stuhl stehen bleibt. Das Publikum platziert sich in einem äußeren Sitzkreis um den inneren herum und hat jederzeit die Möglichkeit, den freien Stuhl im Innenkreis zu besetzen und sich somit in die Diskussion einzubringen. Nach einem Redebeitrag nimmt die Person ihren Platz im Publikum ein, sodass der Stuhl im inneren Kreis wieder frei ist. Es besteht keine strenge Abfolge der Redebeiträge, die Moderation hat die Aufgabe, die Diskussion zu eröffnen und ggf. zu leiten und zu strukturieren.

Anschließend folgt idealerweise eine Reflexionsphase, in der die verschiedenen Argumente ausgewertet und der Ablauf der Diskussion reflektiert werden. Welche Argumente waren am überzeugendsten, welche wurden nicht genannt? Inwiefern wurden Veränderungen im Meinungsbild der Gruppen oder des Publikums herbeigeführt? Wurde ein Konsens gebildet oder stehen sich die Gruppen immer noch gegenüber? Hatten alle Beiträge die gleiche Relevanz oder gab es Machtungleichgewichte während der Anhörung?

M3 EZB – Ein Tatort der Klimakrise

- 1 Die Europäische Zentralbank muss umdenken: weg vom
Wachstumsdiktat, hin zum sozial-ökologischen Umbau.
- »What do we want? Climate justice!«, riefen meh-
rere Tausend Schüler_innen am Fuße des EZB-
Turms während des Europäischen Klimastreiks
am 24. Mai dieses Jahres. [...] Für die Schulstreiks
der Fridays for Future ist diese Institution eine fol-
gerichtige Adresse.
- Schließlich hat die EZB zwischen Juni 2016
und Dezember 2018 große europäische Konzerne,
die in sogenannten fossilistischen Sektoren – etwa
Auto, Gas, Zement – tätig sind, mit spottbilligen
Krediten versorgt. 180 Milliarden Euro wurden
so im Rahmen des Unternehmensanleihen-Kauf-
programms in die Kassen der Konzerne gespült.
In der Bundesrepublik kamen Firmen wie Daimler,
BMW, VW, Eon, Bayer und Heidelberg-Cement in den Genuss dieser exklusiven finanziellen
Fürsorge.
- Exklusiv deshalb, weil ausschließlich im Deut-
schen Aktien-Index (Dax) notierte Konzerne die-
se günstigen Kredite erhalten. Eine Bio-Bäuerin,
die beispielsweise eine neue Lagerhalle bauen will,
hat mit viel höheren Kreditkosten zu rechnen.
- EZB-Präsident Mario Draghi hat nun am 12. Sep-
tember angekündigt, eine neue Runde dieser Kre-
ditvergabe zu starten. Statt Geld in den dringend
notwendigen sozial-ökologischen Umbau zu len-
ken und zum Beispiel massiv erneuerbare Energi-
en zu fördern, wird die CO₂-intensive Industrie
von der EZB gehätschelt. [...]
- Als europäische Institution ist die EZB formell
auch der Einhaltung des UN-Klimaabkommens
von Paris verpflichtet. In ihrer praktischen Politik
war davon bisher nichts zu bemerken. Dass dies
nicht so weitergehen kann, deutete sich bei der
Anhörung der designierten EZB-Chefin Christine
Lagarde am 4. September im Europa-Parlament
zumindest an. Ein großer Teil der Fragen der Euro-
pa-Parlamentarier_innen zielte auf die Verantwor-
tung der EZB für die Klimakrise. Lagardes Ant-
worten blieben jedoch – erwartungsgemäß – vage.
Wenn es so ist, dass mit immer weiter steigenden
CO₂-Emissionen eine neue Heißezeit und ein Zi-
vilisationskollaps drohen, dann ist ein schneller und
weitreichender Umbau der gegenwärtigen Wirt-
schaftsweise nötig. Ohne eine neue Architektur
der Europäischen Zentralbank als mächtigste öko-
nomische Institution der EU ist dies aber kaum
vorstellbar. Vielleicht ist Geldpolitik in diesem
Kontext viel zu ernst, als dass man sie Zentralbän-
ker_innen allein überlassen kann.
- Umweltorganisationen, aber auch Gewerkschaf-
ten, müssen daher die Hebel der Geldpolitik und
Aufsicht über das Finanzsystem in dem Glasturm
im Frankfurter Osten mit in der Hand halten. Nur
dann ist durchsetzbar, dass die notwendigen Res-
ourcen rasch in einen sozial-ökologischen Um-
bau fließen. Natürlich ist das mit den aktuellen
Statuten der EZB kaum zu machen. Aber es geht
ums Ganze. [...] ■ Quelle: Alexis J. Passadakis in *Frankfurter Rund-
schau* vom 19.09.2019



Foto: Philipp Eichler/Attac

M4 Klimapolitik ist nicht Sache der EZB

1 Notenbanken sollten sich aus der Klimapolitik heraus-
halten. Sie laufen Gefahr, noch mehr politisiert und im
Widerstreit verschiedener Interessen zermalmt zu werden.
.

5 Die neue Chefin der Europäischen Zentralbank
(EZB) Christine Lagarde weiß Menschen für sich
einzunehmen. Gleich zu Beginn ihres ersten Auf-
tritts bei einer EZB-Presskonferenz verkündete
die Ex-Chefin des Internationalen Währungsfonds
10 und frühere französische Ministerin eine Rund-
um-Prüfung der Strategie der zweitwichtigsten
Zentralbank dieser Welt. Wie können die Wäh-
rungshüter auf den Klimawandel reagieren? [...]
So gut wie niemand sagt da nein. Der Kampf gegen
15 steigende Temperaturen muss in der Tat oberstes
Gebot sein. [...]

Eine Zentralbank ist jedoch nicht das geeignete
Instrument, um diesen Ansprüchen gerecht wer-
den zu können. Wie vielen anderen Notenbanken
20 auch, fehlt der EZB dazu die notwendige Legi-
timation. Die Zentralbank soll die Stabilität des
Geldes sichern – dafür hat sie in der Eurozone ein
Mandat. Damit Christine Lagarde und ihre Kol-
legen vom Zentralbankrat genau diese Aufgabe
25 erfüllen können, sind sie unabhängig. Die Geld-
politik, das Setzen des Leitzinses, ist keiner demo-
kratischen Kontrolle unterworfen. Notenbanker
können nicht einfach abgewählt oder abberufen
werden. Aus gutem Grund: Regierungen miss-
30 brauchten die Geldpolitik in der Vergangenheit,
um wählerwirksam kurzfristig die Konjunktur

anzuheizen, was später mit hohen Inflationsraten
für den Bürger bitter bezahlt werden musste.
Das Technokraten über ein so wichtiges wirt-
35 schaftspolitisches Politikfeld wie die Geldpolitik
entscheiden, reicht. Welches Maß an Klimaschutz
eine Gesellschaft will und für vertretbar hält, sollte
dagegen Sache von gewählten Parteien und Par-
lamentariern bleiben. Überlegungen in der EZB,
40 im Rahmen ihres Anleihekaufprogramms keine
Schuldtitel mehr von Verschmutzer-Unterneh-
men zu kaufen, sind deshalb abzulehnen. Zumal
die Regierungen wirksame Mittel an der Hand
haben, um gegen den Klimawandel vorzugehen.
45 Treibhausgas-Steuern oder der Kohlendioxid-Zer-
tifikate-Handel beeinflussen die Preise von fossilen
Brennstoffen. Preise wiederum haben eine Signal-
funktion. Sie lenken das Verhalten. Wird etwas
deutlich teurer, geht der Verbrauch zurück.
50 Will die EZB beim Kampf gegen steigende Tem-
peraturen oder Ungleichheit mitmischen, läuft sie
Gefahr, noch mehr politisiert und im Widerstreit
verschiedener Interessen zermalmt zu werden. Es
ist schwer genug, sich angesichts der unterschied-
55 lichen Wirtschaftsentwicklung in der Eurozone
darauf zu einigen, wie viel Inflation angemessen
ist. Für noch mehr Streit würde aber sorgen, wenn
Länder, die stärker von fossilen Brennstoffen ab-
hängen, schlechter behandelt würden als andere
60 mit einer besseren Ökobilanz. ■ Kommentar von Bernd Kra-
mer, *Badische Zeitung* vom 07.01.2020



Foto: Philipp Eichler/Attac

Vor Ort aktiv werden



Wie kann ich vor Ort aktiv werden,
um für meine Vorstellung
einer klimaneutralen und gerechten Gesellschaft
zu streiten?

Inhalt

Einführung

IV.1 Arbeitsblatt: Mein Hand Print

- M1: Die Idee des Hand Print (Autor_innentext)
- M2: Deine Schuld (Songtext, *Die Ärzte*)

IV.2 Arbeitsblatt: Laufzettel – Stationenlernen

- Methode: Elfchen

IV.2a Station: Critical Mass

- M1: Fünf Jahre Critical Mass in Karlsruhe (*Badische Neueste Nachrichten*)
- M2: Video: Critical Mass Karlsruhe (*Soundbike Karlsruhe*)
- Interview: mit Thomas (*Critical Mass Karlsruhe*)

IV.2b Station: Radentscheid

- M1: Radentscheid in Frankfurt (*Frankfurter Rundschau*)
- M2: Video: Radentscheid Frankfurt (*FAZ*)
- Interview: mit David (*Radentscheid Darmstadt*)

IV.2c Station: Gefälschte Fahrscheine

- M1: Falsches Flugblatt in Umlauf (*Gießener Anzeiger*)
- M2: Video: Gießen autofrei – unser Plan (*Projektwerkstatt Saasen*)
- Interview: mit Jörg Bergstedt (*Projektwerkstatt Saasen*)

IV.2d Station: Waldbesetzung

- M1: Der besetzte Dannenröder Forst (*taz – die tageszeitung*)
- M2: Video: A49-Gegner besetzen Bäume (*Oberhessische Presse*)
- Interview: mit Halva und Sahra (*Walbesetzer_innen*)

IV.2e Station: Fahrgastbeirat

- M1: Fahrgastbeirat – »Es läuft jetzt alles recht rund« (*Rhein-Neckar Zeitung*)
- M2: Video: Fahrgastbeiratswahl 2017 in Leipzig (*Leipziger Verkehrsbetriebe*)
- Interview: mit Christel (*Fahrgastbeirat Heidelberg*)

IV.2f Station: Blockade der IAA

- M1: Klimaschützer blockieren Eingänge zur IAA (*Stuttgarter Zeitung*)
- M2: Video: IAA-Protteste 2019 (*Attac*)
- Interview: mit Charlie (*Sand im Getriebe*)

*Wie kann ich vor Ort aktiv werden,
um für meine Vorstellung
einer klimaneutralen und gerechten Gesellschaft
zu streiten?*

Inhalt

IV.2g Station: Lastenfahrrad-Initiative

- M1: Für mehr Klimafreundlichkeit (*Fuldaer Zeitung*)
- M2: Video: Lastenräder für Fulda (*Allerleihrad*)
- Interview: mit Amata (*Initiative Allerleihrad*)

IV.2h Station: Kinder- und Jugendparlament

- M1: Antrag des Kinder und Jugendparlaments (*Stadt Marburg*)
- M2: Video: M2: Was ist das KiJuPa Marburg? (*KiJuPa Marburg*)
- M3: Schüler kämpfen für das Gratis-Busfahren
(*Oberhessische Presse*)

IV.3 Arbeitsblatt: Selbst aktiv werden

Die Materialien haben folgende Formate

- **Einführung** – Fachliche Erläuterung des Themenschwerpunktes sowie ein didaktischer Kommentar zu den einzelnen Materialien
- ↑ **Aktivitäten** – Methoden, die Interaktionen in der Gruppe anregen und die zur Erarbeitung der Inhalte führen
- i **Infoblatt** – Erläuterungen zentraler Themen eines Moduls
- **Arbeitsblätter** – Methoden, die mit Text- und Bildmaterial arbeiten

Die Arbeitsblätter und Aktivitäten bestehen aus folgenden Elementen

- M1 **Materialien (M1 bis Mx)** – Texte, Bilder oder Karikaturen aus der öffentlichen Debatte oder Autorentexte

ARBEITSVORSCHLÄGE

Arbeitsvorschläge – Vorschläge zum inhaltlichen Erschließen der Materialien



Methoden – Spezielle Verfahren zur Bearbeitung der Materialien



Infotext – Erläuterungen zentraler Begriffe eines Arbeitsblattes



Diagramme – Grafisch aufbereitete Daten zum jeweiligen Thema



Requisiten – Spezielles Zubehör zu Methoden



Interviews – Für dieses Bildungsmaterial geführte Gespräche

Einführung

2019 fand die Internationale Automobilausstellung (IAA) wohl zum letzten Mal in Frankfurt am Main statt. Ein Jahr zuvor hätte das wohl kaum jemand prognostiziert. Doch in diesem Jahr wurde die 68. IAA erstmals durch massive Proteste von Klimaaktivist_innen begleitet. Sie forderten einen schnellen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor, einen klimaneutralen Verkehr bis 2035, die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h außerorts und 30 km/h innerorts sowie den Vorrang für Fuß- und Radverkehr und den massiven Ausbau von Bus und Bahn. Zu einer Demonstration für die Verkehrswende kamen am 14. September über 20.000 Teilnehmer_innen, zumeist per Fahrrad und am darauffolgenden Tag wurde der Haupteingang der IAA von hunderten Aktivist_innen blockiert. Nicht zuletzt aufgrund dieser Bilder dürfte die IAA beschlossen haben nach München umzuziehen, wo sie sich künftig als »Mobilitätsplattform« präsentieren will. Doch die Aktivist_innen werden sicher auch 2021 nach München kommen, um das grüne Mäntelchen zu lüften und zu schauen, wie viele SUVs und andere klimaschädliche Produkte sich darunter verbergen.

Der überraschende Erfolg der Proteste ist nicht zuletzt dadurch zu erklären, dass hier die gebündelten Erfahrungen verschiedener sozialer Bewegungen eine gemeinsame Wirkung entfaltet haben: Angefangen bei den (zum Teil institutionalisierten) Umweltbewegungen der 1970er- und 80er-Jahre, über die Bewegung für Klimagerechtigkeit mit ihren Erfahrungen aus Gipfelprotesten und Blockaden von Kohle-Tagebauen und über die zahlreichen lokalen Verkehrswende-Initiativen, die in den letzten Jahren im ganzen Land entstanden, bis hin zur neuen Schüler_innen-Streikbewegung Fridays for Future.

So bunt gemischt wie die Bewegung ist, so breit ist das Repertoire an Handlungsformen, das sie nutzt. Vom Engagement in Vereinen und Verbänden, über Volksbegehren und anderen formelle Partizipationswege sowie unterschiedlichste lokale und überregionale Aktionsformen bis hin zu Formen des Zivilen Ungehorsams. Damit ist diese Bewegung ein hervorragender Lerngegenstand um das auszubilden, was in der Politikdidaktik in den vergangenen Jahren als Kompetenz zum Widerstand¹ diskutiert wurde. ■

¹ Reheis, Fritz u. a.: *Kompetenz zum Widerstand. Eine Aufgabe für die politische Bildung*. Schwalbach/TS, 2016.

Zu den Elementen des Moduls

- Das [Arbeitsblatt IV.1 \(Mein Hand Print\)](#) behandelt das von einer indischen Schülerin entwickelte Konzept des Hand Print, der eine Art positives Gegenstück zum sogenannten Ökologischen Fußabdruck bildet, den wir alle (in Form von CO₂-Emissionen und anderem) hinterlassen. Zunächst können die Lernenden diese Grundidee anhand eines *Autor_innentextes (M1)* zusammenfassen und mit eigenen Aktionsideen verknüpfen. Anschließend können sie zum *Songtext »Deine Schuld« der Band Die Ärzte (M2)* Stellung nehmen und dies mit der Idee des Hand Print verknüpfen. Schließlich wird – angelehnt an Persönlichkeitstests aus Jugendzeitschriften oder dem Internet – ein Test angeboten, mit dem die Lernenden herausfinden können, welcher »Hand-Print-Typ« sie sind.
- Das [Arbeitsblatt IV.2 \(Laufzettel Stationenlernen\)](#) ist ein Laufzettel für ein Stationenlernen zum Thema politische Aktionsformen am Beispiel Verkehrswende. Zunächst wird vorge-

schlagen, Dreiergruppen zu bilden und gemeinsam zwei der angebotenen acht Stationen (siehe unten) auszuwählen. An beiden Stationen sollen zunächst die Materialien gesichtet werden, dazu wird ein Handy oder Tablet mit Internetzugang gebraucht, um ein Video anschauen zu können. Zu jeder besuchten Station kann ein Steckbrief ausgefüllt werden, in dem es um die Aktionsform und ihre Beurteilung nach inhaltlichen, rechtlichen, politischen und persönlichen Kriterien geht. Weiterhin kann zu einer Station ein »Elfchen« (kleiner Vers) erstellt werden. Schließlich kann ausgehend von den gesichteten Materialien gemeinsam eine kurze Stellungnahme zur Frage abgegeben werden, ob für eine klimaneutrale Gesellschaft vor allem politische Änderungen oder Änderungen des Lebensstils notwendig sind.

Zum Abschluss des Stationenlernens wird vorgeschlagen, die Arbeitsergebnisse – geordnet nach den Stationen – im Raum aufzuhängen und einen Rundgang zu machen. Schließlich

können alle Lernenden zur Frage »Welche Aktionsform hat mich überzeugt?« einen Standpunkt im Raum einnehmen und sich darüber austauschen. Alternativ kann auch mit Klebepunkten gearbeitet werden: Jede Person darf drei Klebepunkte auf die Stationen verteilen, die ihr besonders sinnvoll erscheinen.

Im Anschluss an das Stationenlernen kann eine Pro-Contra-Debatte zur Frage »Die gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft – eine Frage meines Lebensstils oder eine politische Frage?« organisiert werden. Zudem wird vorgeschlagen, vor Ort aktiv zu werden und verkehrspolitische Initiativen zu recherchieren, mit denen eine Info- und Diskussionsveranstaltung durchgeführt werden kann. Und es kann eine Aktion zum Thema »Die gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft« geplant werden, dabei kann auch das Arbeitsblatt »IV.3 Selbst aktiv werden« genutzt werden. Schließlich wird vorgeschlagen, dass die Lernenden persönlich zu einer der untersuchten Aktionsformen, auf einem selbst gewählten Social-Media-Kanal Stellung nehmen.

Auf jeweils einer Doppelseite werden die folgenden Stationen / Materialien angeboten:

- Die **Station IV.2a (Critical Mass)** behandelt das demonstrationsartige gemeinsame Radfahren in einer Großgruppe, das es erlaubt als Verbund wie ein einzelnes Fahrzeug zu fahren, also zum Beispiel komplett über eine Kreuzung zu fahren, auch wenn zwischendurch die Ampel umspringt. Dazu gibt es einen *Artikel aus den Badischen Neuesten Nachrichten (M1)* zur Critical Mass in Karlsruhe, ein *Video von Soundbike Karlsruhe (M2)* und ein *Interview mit Thomas von Critical Mass Karlsruhe*.
- An **Station IV.2b (Radentscheid)** geht es am Beispiel der Städte Frankfurt und Darmstadt um die in vielen Kommunen durchgeführten Bürgerbegehren für fahrrad- und fußgängerfreundliche Städte, die von den Kommunen in der Regel übernommen werden, bevor sie zur Abstimmung kommen. Als Material dienen ein *Artikel der Frankfurter Rundschau (M1)* und ein *Video der FAZ (M2)* zum Radentscheid in Frankfurt sowie ein *Interview mit David vom Radentscheid Darmstadt*.
- Die **Station IV.2c (Gefälschte Fahrscheine)** greift die Aktionsform des Fakes an einem Beispiel aus Gießen auf, wo ein angebliches Flugblatt der Stadt verkündete, im Rahmen eines Tests dürften die Busse eine Woche kostenlos genutzt werden. Über die Fälschung berichtete der *Gießener Anzeiger (M1)*. Außerdem gibt es ein *Video zum Thema Gießen Autofrei von der Projektwerkstatt Saasen (M2)* und ein *Interview mit Jörg Bergstedt von der Projektwerkstatt* zu verschiedenen Aktionen in diesem Zusammenhang.
- Die **Station IV.2d (Waldbesetzung)** befasst sich mit der Besetzung des Dannenröder Forstes, mit der der Bau einer Autobahn durch den Wald und ein Wasserschutzgebiet verhindert werden soll. Darüber berichten ein *Artikel aus der taz (M1)* und ein *Video der Oberhessischen Presse (M2)* und im *Interview äußern sich die Besetzer_innen Halva und Sahn*.
- Die **Station IV.2e (Fahrgastbeirat)** thematisiert den Fahrgastbeirat als einer Form des Engagements für einen attraktiven ÖPNV. Als Material dienen ein *Artikel aus der Rhein-Neckar-Zeitung (M1)*, ein *Video der Leipziger Verkehrsbetriebe (M2)* und ein *Interview mit Christel vom Fahrgastbeirat Heidelberg*.
- Die **Station IV.2f (Blockade der IAA)** behandelt die eingangs beschriebenen Aktionen anlässlich der IAA 2019 anhand eines *Artikels aus der Stuttgarter Zeitung (M1)*, eines *Videos von Attac (M2)* und eines *Interviews mit Charlie vom Aktionsbündnis Sand im Getriebe*.
- An **Station IV.2g (Lastenfahrrad-Initiative)** geht es um den Aufbau eines Lastenrad-Verleihs in Fulda, als Teil einer lokalen Verkehrswende. Als Material dienen ein *Artikel der Fuldaer Zeitung (M1)*, ein *Video der Initiative Allerleihrad (M2)* und ein *Interview mit Amata von der Initiative*.
- Die letzte **Station IV.2h (Kinder- und Jugendparlament)** behandelt schließlich einen Antrag für ein kostenloses Schüler_innen-Ticket, den das Kinder- und Jugendparlament (KiJuPa) Marburg in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht hat. Dazu wird das *entsprechende Antragsformular (M1)* dokumentiert, sowie ein *Selbstdarstellungs-Video des KiJuPa (M2)* und ein *Artikel aus der Oberhessischen Presse (M3)* über die Behandlung des Antrages.
- Das **Arbeitsblatt V.3 (Selbst aktiv werden)** bietet schließlich – angelehnt an Materialien der NGO Germanwatch zum Hand Print – einen kleinen Leitfaden zum politisch Aktivwerden an. Ausgehend von Themen, für die sich die Lernenden interessieren, können sie überlegen, wo, wie und mit wem sie aktiv werden können und was die ersten Schritte dafür sein könnten.

Mein Hand Print

M1 Die Idee des Hand Print

2007 ins Leben gerufen, zeigt der sogenannte »Hand Print« den Handabdruck von Srija, einem 10-jährigen Mädchen aus Hyderabad, Indien. Sie hat sehr engagiert bei sozial und ökologisch verträglichen Aktionen ihrer Schule mitgewirkt, und damit ein Zeichen gesetzt: Jede_r einzelne hat das Potenzial und die Macht, mit seinen Ideen Veränderungen anzustoßen; bereits in ganz kleinem Kreis, aber auch auf größerer gesellschaftlicher Ebene.

Der Hand Print stellt sozusagen einen »positiven«, strukturverändernden Gegenentwurf zum Ökologischen Fußabdruck dar, indem er über die Analyse des persönlichen Konsumverhaltens und den Verbrauch der eigenen Ressourcen hinausgeht: Der Hand Print regt Menschen dazu an, gesellschaftliche Veränderungen mitzugestalten hin zu einer sozial-ökologischen Transformation. Das Ziel von Engagement im Sinne des Hand Print ist es, soziale und ökologische Verträglichkeit in allen Lebensbereichen zu verankern – von Ernährung über Energie und Mobilität bis hin zu Geldanlagen. Politik und Institutionen müssen dafür den Rahmen setzen.

Das gesellschaftliche Engagement jedes Einzelnen ist wichtig und unentbehrlich – doch wenn



sich viele Menschen zusammentun, kann dies eine noch viel größere Wirkung entfalten. Die sozial-ökologische Transformation der Gesellschaft lässt sich somit viel wirksamer durchsetzen, und nachhaltiges Verhalten wird für viele Menschen vereinfacht.

Veränderungen können in der direkten Umgebung (z. B. Schule, Arbeitsplatz, Verein oder Wohnviertel) angestoßen werden und politisch sogar bis auf die Bundes- oder EU-Ebene reichen. Damit können – wie bei Srija – positive Spuren auf vielen verschiedenen Ebenen hinterlassen werden.

Also: Lasst uns unsere gesellschaftspolitische Verantwortung in die Hand nehmen, den Handabdruck unseres Engagements vergrößern und die direkte Umwelt gestalten! ■ Quelle: Autor_innentext unter Verwendung von <https://germanwatch.org/de/handprint>, https://www.handprint.in/the_handprint_idea

Germanwatch ist eine deutsche Nicht-Regierungsorganisation, die sich für Menschenrechte und die Achtung planetarer Grenzen einsetzt. Sie hat den Hand Print von Srija weiterentwickelt, und bietet auf ihrer Website viele Aktionsideen an, um den Hand Print zu vergrößern.

ARBEITSVORSCHLÄGE

- 1a. Fassen Sie die Idee des Hand Print kurz in Ihren eigenen Worten zusammen.
- 1b. Fällt Ihnen eine passende Aktion zum Hand Print ein, die Sie schon einmal initiiert haben?
- 1c. Fällt Ihnen eine Aktion zum Hand Print ein, die Sie gerne mal initiieren möchten?
- 1d. Kennen Sie Organisationen, in denen Sie sich

gemeinsam mit anderen für soziale und ökologische Ziele einsetzen können?

2. Nehmen Sie zum Liedtext »Deine Schuld« (M2) Stellung:

- Welchen Aussagen der Ärzte stimmen Sie zu und welchen nicht?
- Sehen Sie einen Zusammenhang zwischen dem Liedtext und dem Konzept des Hand Print? —

M2 »Deine Schuld«
von Die Ärzte (2004)

- 1 Hast Du Dich heute schon geärgert, war es heute
. wieder schlimm?
. Hast Du Dich wieder gefragt, warum kein
. Mensch was unternimmt?
5 Du musst nicht akzeptieren, was Dir überhaupt
. nicht passt.
. Wenn Du Deinen Kopf nicht nur zum Tragen
. einer Mütze hast, ohoho.
. .
10 Es ist nicht Deine Schuld, dass die Welt ist,
. wie sie ist.
. Es wär' nur Deine Schuld, wenn sie so bleibt.
. .
. Glaub keinem, der Dir sagt, dass Du nichts
15 verändern kannst.
. Die, die das behaupten, haben nur vor der
. Veränderung Angst.
. Es sind dieselben, die erklären, es sei gut so, wie
. es ist.
20 Und wenn Du etwas ändern willst, dann bist
. Du automatisch Terrorist.
. Es ist nicht Deine Schuld, dass die Welt ist, wie
. sie ist.
. Es wär' nur Deine Schuld, wenn sie so bleibt.
25 Weil jeder, der die Welt nicht ändern will, ihr
. Todesurteil unterschreibt.
. »Lass uns diskutieren, denn in unserem schönen
. Land,
. sind zumindest theoretisch alle furchtbar tolerant.
30 Worte wollen nichts bewegen, Worte tun
. niemandem weh.
. Darum lass uns drüber reden. Diskussionen
. sind ok.«
. .
35 Nein – geh' mal wieder auf die Straße, geh' mal
. wieder demonstrieren.
. Denn wer nicht mehr versucht zu kämpfen, kann
. nur verlieren!
. Die Dich verarschen, die hast Du selbst gewählt.
40 Darum lass sie Deine Stimme hören, weil jede
. Stimme zählt, ohoho.
. .
. Es ist nicht Deine Schuld, dass die Welt ist, wie
. sie ist.
45 Es wär' nur Deine Schuld, wenn sie so bleibt.
■ © M/T: Farin Urlaub. Edition Fuhuru/PMS Musikverlag GmbH. Mit freund-
licher Genehmigung von Die Ärzte

Die Ärzte sind eine Band aus Berlin. Sie gehört zu den kommerziell erfolgreichsten deutschen Musikgruppen mit Wurzeln im Punkrock.

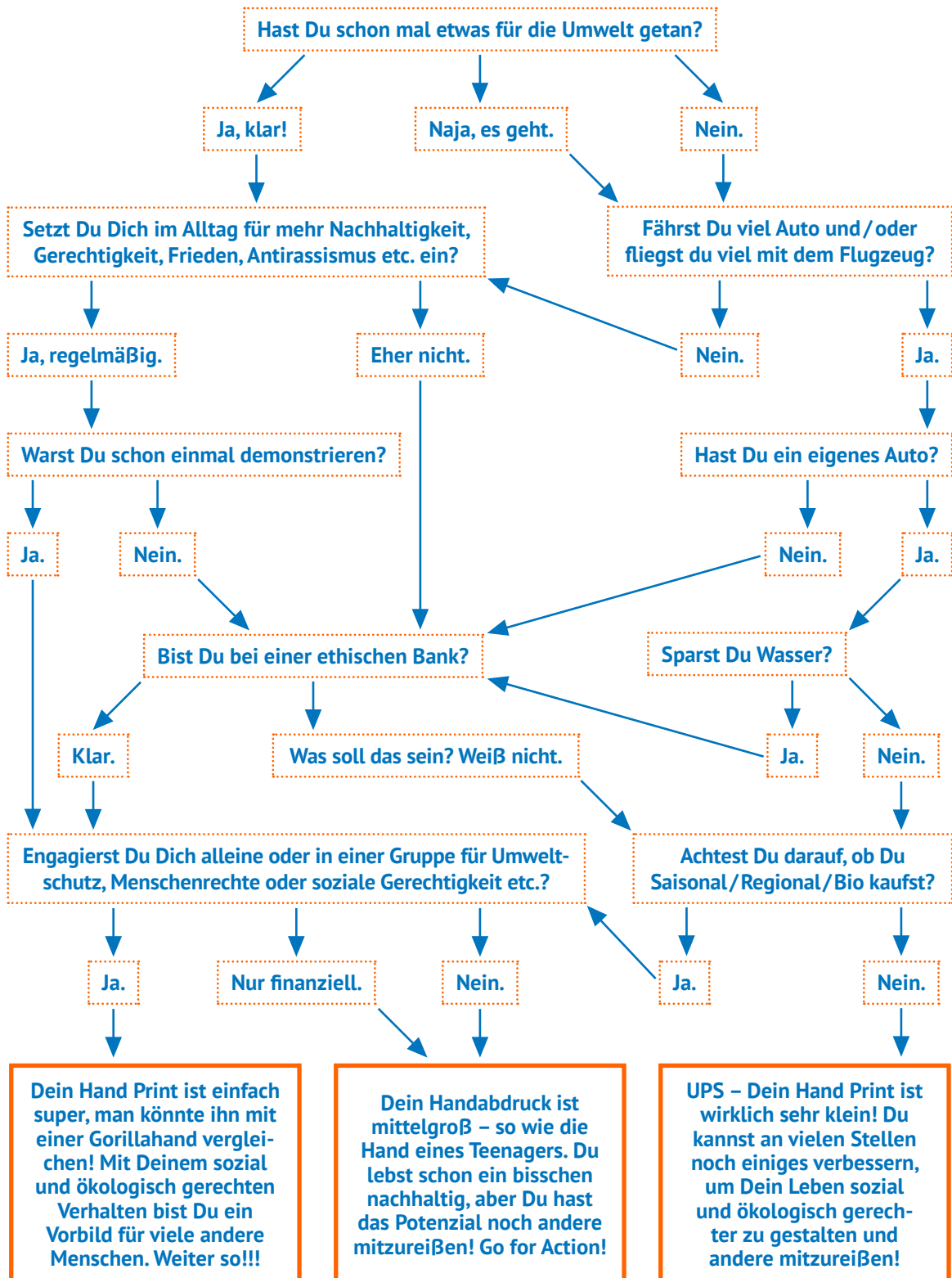


Foto: Stephanie Handtmann/Attac

Handometer

Sicher kennen Sie Persönlichkeitstests aus Zeitschriften oder dem Internet. Ähnlich funktioniert dieses Handometer. Hier können Sie anhand verschiedener Fragen herausfinden, welcher Aktionstyp Sie sind und wie groß Ihr Hand Print ist.

Fangen Sie bei der obersten Frage an, beantworten Sie diese anhand der Antwortmöglichkeiten und springen Sie von da zur nächsten Frage. Viel Spaß!



Dein Hand Print ist einfach super, man könnte ihn mit einer Gorillahand vergleichen! Mit Deinem sozial und ökologisch gerechten Verhalten bist Du ein Vorbild für viele andere Menschen. Weiter so!!!

Dein Handabdruck ist mittelgroß – so wie die Hand eines Teenagers. Du lebst schon ein bisschen nachhaltig, aber Du hast das Potenzial noch andere mitzureißen! Go for Action!

UPS – Dein Hand Print ist wirklich sehr klein! Du kannst an vielen Stellen noch einiges verbessern, um Dein Leben sozial und ökologisch gerechter zu gestalten und andere mitzureißen!

Laufzettel – Stationenlernen

ARBEITSVORSCHLAG

1a. Bilden Sie Dreiergruppen und wählen Sie gemeinsam zwei Stationen aus, die Sie besuchen. Sichten Sie an beiden Stationen die gesamten Materialien und bearbeiten Sie dazu die folgenden Arbeitsvorschläge. Füllen Sie zu den beiden besuchten Stationen jeweils einen Steckbrief aus. Es gibt diese Stationen:

- Critical Mass, als Gruppe von Radfahrer_innen die Straße erobern
- Radentscheid, ein Bürgerentscheid über bessere Fahrradwege
- Gefälschte Fahrscheine, der ÖPNV wird (angeblich) kostenlos
- Waldbesetzung gegen Autobahnbau
- Fahrgastbeirat, aktiv für einen besseren ÖPNV vor Ort
- Antrag im Kinder- und Jugend-Parlament: Kostenloses Ticket für Schüler_innen
- Blockade der Internationalen Automobilausstellung

- Allerleihrad, ein E-Lastenfahrrad, das alle leihen können

1b. Nehmen Sie gemeinsam kurz Stellung zur Frage: Brauchen wir für eine klimaneutrale Gesellschaft vor allem politische Änderungen oder müssen die Menschen ihren Lebensstil ändern?

- Sind Sie sich in der Gruppe einig oder gibt es unterschiedliche Haltungen?
- Nehmen Sie auf mindestens eine der besuchten Stationen Bezug.

1c. Erstellen Sie zu einer Station ein Elfchen (siehe Kasten)

2. Abschluss des Stationenlernens: Hängen Sie die Arbeitsergebnisse – geordnet nach den Stationen – im Raum auf.

- Machen Sie einzeln einen Rundgang durch die ausgestellten Ergebnisse. Suchen Sie anschließend zur Frage »Welche Aktionsform hat mich überzeugt?« einen Standpunkt im Raum.
- Tauschen Sie sich über Ihre Standpunkte aus.

Station 1:

.....

 Beschreiben Sie in zwei bis drei Sätzen, worum es bei der Aktionsform geht.

Ist die Aktion legal?

Stichworte: Warum (nicht)?

Ja Nein Vielleicht

Ist die Aktion gut begründet?

Stichworte: Warum (nicht)?

Ja Nein Vielleicht

Würden Sie sich (alle) an so einer Aktion beteiligen?

Stichworte: Warum (nicht)?

Ja Nein Vielleicht

Trägt die Aktion zu einer gerechteren Gesellschaft bei?

Stichworte: Warum (nicht)?

Ja Nein Vielleicht

Trägt die Aktion zu einer klimaneutralen Gesellschaft bei?

Stichworte: Warum (nicht)?

Ja Nein Vielleicht

Station 2:

.....

 Beschreiben Sie in zwei bis drei Sätzen, worum es bei der Aktionsform geht.

Ist die Aktion legal? Ja Nein Vielleicht
 Stichworte: Warum (nicht)?

Ist die Aktion gut begründet? Ja Nein Vielleicht
 Stichworte: Warum (nicht)?

Würden Sie sich (alle) an so einer Aktion beteiligen? Ja Nein Vielleicht
 Stichworte: Warum (nicht)?

Trägt die Aktion zu einer gerechteren Gesellschaft bei? Ja Nein Vielleicht
 Stichworte: Warum (nicht)?

Trägt die Aktion zu einer klimaneutralen Gesellschaft bei? Ja Nein Vielleicht
 Stichworte: Warum (nicht)?

ELFCHEN

Ein Elfchen ist ein kurzer Text zu einem bestimmten Begriff, der – ähnlich einem Gedicht – aus 11 Worten besteht und einem bestimmten Aufbau folgt.

Zeile	Wörter	Inhalt	Beispiel
1	1	Ein Gedanke, ein Gegenstand, eine Farbe, ein Geruch o. ä.	Gespent
2	2	Was macht das Wort aus Zeile 1?	Gruseliger Schauer
3	3	Wo oder wie ist das Wort aus Zeile 1	Seltsames spukt umher
4	4	Was meinst du?	Ich glaube nicht daran
5	1	Fazit: Was kommt dabei heraus?	Hirngespinst

ARBEITSVORSCHLÄGE

- Debatte: Organisieren Sie eine Pro-Contra-Debatte zur Frage »Die gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft – eine Frage meines Lebensstils oder eine politische Frage?«
- Vor Ort aktiv werden: Recherchieren Sie, welche verkehrspolitischen Initiativen es bei Ihnen im Ort gibt.
 - Organisieren Sie eine Info- und Diskussionsveranstaltung mit einer oder mehreren Initiativen aus Ihrer Region.
 - Planen Sie eine Aktion zum Thema »Die gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft«. Nutzen Sie dazu das »Arbeitsblatt IV.3 – Selbst aktiv werden«.

- Persönliche Stellungnahme: Suchen Sie sich eine der Aktionsformen aus, die Sie untersucht haben, und nehmen Sie persönlich dazu Stellung auf einem selbst gewählten Social-Media-Kanal (Telegram, Twitter, Signal, Instagram):
 - Beschreiben Sie die Aktionsform.
 - Beschreiben Sie die rechtlichen Grundlagen der Aktionsform.
 - Hat die Aktionsform Sie überzeugt oder nicht: Warum (nicht)?
 - Bewerten Sie die Ziele und die Aktionsform: Gibt es gute Gründe für oder gegen die Aktionsform? _____

Critical Mass Interview mit THOMAS

1 **Du bist bei Critical Mass aktiv.**

2 **Was ist das eigentlich?**

3 Die Critical Mass (CM) ist eine Aktionsform,
4 die vor gut 25 Jahren in San Francisco entstanden
5 ist und die sich eine Besonderheit im Verkehrs-
6 recht zu Nutze macht, das erstaunlicherweise in
7 vielen Ländern in ähnlicher Form existiert. Weil
8 du ab einer bestimmten Größe eine Gruppe von
9 Radlern nicht mehr als einzelner Radler giltst,
10 sondern als Verband. Das heißt, du verhältst dich
11 im Verkehr wie ein Fahrzeug, es gelten Sonder-
12 regelungen und keiner hat daran gedacht, dieser
13 Menge eine Grenze nach oben zu geben.

14 Das heißt, es ist eine Demo, wenn man so will,
15 für Radverkehr, aber eigentlich ist es keine Demo,
16 weil ich sie in der Form nicht anmelden muss. Ein
17 Motto, was eigentlich durchgängig zur CM im-
18 mer dazu gehört: wir stören nicht den Verkehr,
19 wir sind der Verkehr. Und das hat sich weltweit
20 verbreitet, es gibt die Critical Mass in sehr vie-
21 len Ländern und Städten, mit teilweise tausenden
22 Teilnehmern bei jeder CM.

23 Ein typisches Kriterium für die CM ist, dass sie
24 eigentlich immer am gleichen Tag stattfindet, der
25 Treffpunkt ist immer am gleichen Platz, immer
26 um die gleiche Uhrzeit. Das ist bei uns in Karlsru-
27 he der letzte Freitag im Monat.

28 **Welche Ziele verfolgt ihr genau?**

29 Vermutlich definiert die jede Critical Mass und
30 jeder Teilnehmer für sich ein bisschen anders. Es
31 gibt manche Sachen, wo sicherlich fast alle, die
32 mitmachen, unterschreiben würden: sie würden
33 einfach gerne viel stressfreier, angstfreier, und si-
34 cherer in der Stadt Fahrrad fahren können. Die
35 Critical Mass ist die eine bis eineinhalb Stunde
36 einmal im Monat, wo das Radfahren in der Stadt
37 so ist, so wie es jeden Tag sein sollte.

38 Ich würde sagen, die Stadt sollte anstreben, die
39 Zahl der Autos in der Stadt zu reduzieren. Denn
40 nicht nur der fahrende Verkehr ist ein Problem,
41 der stehende Verkehr ist genauso ein Problem, der
42 frisst Platz, der kostet Unmengen an Geld, die die
43 Allgemeinheit bezahlt, auch wenn sie kein Auto
44 hat, das finde ich eigentlich ziemlich ungerecht.

45 Und um eine Verkehrswende hinzubekommen,
46 ist das Fahrrad einfach ein geniales Verkehrsmittel.
47 Es kann sich jeder leisten und damit ist es eigentlich
48 ein sehr soziales Verkehrsmittel, es würde die Städte
49 und Gemeinden finanziell entlasten, von der Um-
50 weltverschmutzung her eh, und wäre damit auch
51 noch ein kleiner Beitrag gegen den Klimawandel.

52 **Was war damals für dich ausschlaggebend,
53 warum hast du begonnen dich zu engagieren?**

54 Der Aufhänger war sicherlich mit dem Umzug

55 hier nach Karlsruhe: Ich bin jeden Tag im Alltag
56 Fahrrad gefahren. Da hast du jeden Tag irgendwel-
57 che Situationen, wo dich jemand zu eng überholt,
58 mit seinem stinkenden Auspuff an der Ampel vor
59 dir steht, oder man dich bei Regen an der Am-
60 pel warten lässt. Und je mehr man darauf achtet,
61 umso kritischer wird man, und möchte etwas än-
62 dern. Ich habe überlegt, welche Möglichkeiten ich
63 habe, um etwas zu tun. Die Critical Mass wurde in
64 Karlsruhe damals neu angeschoben und dann bin
65 ich relativ kurz danach das erste Mal mitgefahren.
66 Dadurch bin ich auch auf die Vorbereitungstreffen
67 gekommen und dann einfach hängen geblieben.

68 **Kannst du dir auch andere Aktionsformen
69 vorstellen?**

70 Also ich bin mit der jetzigen Aktionsform sehr
71 zufrieden. Ich bin, glaube ich, was Demonstrati-
72 onen angeht, ein bisschen ein Spätberufener. Von
73 daher weiß ich nicht, was noch kommt. Die Cri-
74 tical Mass ist immer noch, wenn man so will, eine
75 relativ zivile Veranstaltung. Häufig will man ja gar
76 nicht als Demo betrachtet werden. Andererseits ist
77 es so, dass ich jetzt in den letzten Jahren mehrfach,
78 wenn es zeitlich gepasst hat, bei Fridays for Future
79 auch mit dabei war, was ich für sehr wichtig halte.

80 **Brauchen wir denn vor allem politische
81 Änderungen oder müssen die Menschen
82 ihren Lebensstil ändern, also zum Beispiel
83 aufs Auto verzichten?**

84 Ich glaube es ist ein bisschen eine Mischung aus
85 beidem. Die Politik kann Sachen anstoßen, es gibt
86 Beispiele wo die Politik ganz banal Sachen mal
87 einfach erzwungen hat. Gerade autofreie Zonen.
88 Und plötzlich sagen die Leute: »Oh, das ist viel
89 besser«. Zum Beispiel wenn man sagt, man redu-
90 ziert die Parkplätze oder macht sie kostenpflichtig.
91 Und prompt bin ich aus meiner Bequemlichkeit
92 rausgezwungen, sag: »Oh, jetzt kostet es mich
93 Geld, vielleicht geht es ja doch anders«. Also, das
94 sind so kleine Sachen, wo ich was in die richtige
95 Richtung schiebe und wo die Leute plötzlich sa-
96 gen, »Weniger Autos, mehr Platz, mehr grün« und
97 dann mitziehen. Also das ist das, was die Politik,
98 glaube ich, machen kann.

99 Und ich glaube, es geht auch um den Umgang
100 miteinander: die gegenseitige Rücksichtnahme, das
101 ist mir in Kopenhagen ganz stark aufgefallen. Da
102 läuft kein Fußgänger irgendwo gedankenlos auf
103 den Radweg. Das heißt, du musst keine Angst ha-
104 ben, dass dir einer vors Rad läuft. Aber auch die
105 anderen Verkehrsteilnehmer – eben auch Radfah-
106 rer – halten sich dort besser an die Regeln. ■

Thomas (57), Maschinenbauingenieur

Radentscheid

M1 Radentscheid in Frankfurt: Stadtpolitik einigt sich auf ein neues Verkehrskonzept

- 1 Die Koalition im Römer einigt sich mit dem Radentscheid Frankfurt auf eine umfassende Förderung des Radverkehrs, auch zulasten der Autofahrer.
- 5 Frankfurt – Die Erleichterung, dass die Einigung mit dem Radentscheid Frankfurt geklappt hat, war am Dienstag im übervollen Sitzungssaal des Verkehrsdezernats deutlich zu spüren. »Das ist ein guter Tag für Frankfurt«, sagte Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD).
- 10 Acht Mal haben sich der Stadtrat, die verkehrspolitischen Sprecher der Koalition und die Vertrauensleute des Radentscheids seit Januar getroffen. Die Unterschriftensammlung des Radentscheids, bei der mehr als 40.000 Frankfurter unterschrieben, ist ein Jahr her. Im Frühjahr erklärte der Magistrat das Bürgerbegehren für unzulässig, führte aber die Verhandlungen fort. Nun das Ergebnis: »Unsere sieben Forderungen wurden vollumfänglich erfüllt«, sagte Alexander Breit vom Radentscheid. Oesterling drückte es so aus: »In der Frankfurter Verkehrspolitik wird eine neue Seite aufgeschlagen.« Schon in diesem Jahr beginnt der Umbau von Hauptstraßen in Frankfurt. Sieben Hauptstraßen werden zunächst provisorisch umgebaut, etwa mit sogenannten Klemmfixen, testweise für ein Jahr. Eine Forderung der CDU: »Auch die CDU-Wähler fahren Fahrrad«, sagte deren verkehrspolitische Sprecher Martin Daum, der sich einen »sicheren und komfortablen Radverkehr« wünschte, »für alle von 9 bis 99 Jahren«. Falls alles reibungslos funktioniert, wird der Radweg nach der Testphase in Beton gegossen. »Die Abstimmung in der Fraktion war nicht einstimmig, aber die überwältigende Mehrheit war dafür. Wir tragen das Papier voll und ganz mit.« »Es ist eine Zeitenwende«, sagte Wolfgang Siefert, der verkehrspolitische Sprecher der Grünen-Fraktion und Vorsitzende des Verkehrsausschusses. Er meinte damit die Neuausrichtung der Frankfurter Verkehrspolitik, die auf eine gesellschaftliche Entwicklung reagieren muss. Beim Radentscheid Frankfurt unterschrieben mehr Menschen, als die SPD in Frankfurt Stimmen bei der Europawahl 2019 bekam.
- 45 Der Anteil der Radfahrer in Frankfurt lag 2016 bei 16 Prozent am Gesamtverkehr, entwickelte sich aber in Richtung 20 Prozent, wie Stadtrat Oesterling sagte. »Der Radverkehr bekommt nun in der Innenstadt den Platz eingeräumt, der ihm gebührt. Das geht auch zulasten des Autoverkehrs. Zu diesem Prinzip bekennen wir uns.«
- 50 »Das nun vorgestellte Papier ist eine verpasste Chance, die klar zu erkennenden Bedarfe in einem umfassenden Konzept zu integrieren und so auch die Realitäten des Wirtschaftslebens in Frankfurt einzubeziehen«, teilte Bernd Ehinger mit, der Präsident der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main, die rund 153.000 Handwerker vertritt. »Der Radverkehr sollte mit Augenmaß entwickelt werden«, sagte der neue Präsident der Industrie- und Handelskammer Frankfurt, Ulrich Caspar. »Dass Hauptverkehrsachsen in ihrer Leistungsfähigkeit jetzt massiv beschnitten werden, ist für die Erreichbarkeit von Unternehmen bedenklich«, meinte er. [...]
- 55 Der Radentscheid Frankfurt sieht sich mit der erzielten Einigung noch nicht am Ziel. »Wir kämpfen um weitere Lückenschlüsse«, sagte Norbert Szép vom Radentscheid. Ab 2022 müsse der gemeinsame Antrag der Koalition, der den Titel »Fahrradstadt Frankfurt am Main« trägt, weiterentwickelt werden, so Alexander Breit vom Radentscheid. ■ Quelle: Frankfurter Rundschau vom 20.06.2019

M2 Radentscheid Frankfurt

VIDEO



www.attac.de/bima-radentscheid

Quelle: Frankfurter Allgemeine Zeitung

Radentscheid Darmstadt Interview mit DAVID

1 Du engagierst dich beim Radentscheid Darmstadt. Was ist das genau?

Der Radentscheid Darmstadt ist eine Bürgerinitiative. Wir sind aktiv für bessere Fuß- und Radwege in Darmstadt. Dafür haben wir ein Bürgerbegehren gemäß der hessischen Gemeindeordnung eingereicht und 11.280 Unterschriften gesammelt. Allein seit der Zeit der Initiierung des Entscheids hatten wir sieben Radfahrende, die bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen sind. Seitdem ist eine Reihe von Maßnahmen in Darmstadt umgesetzt worden, weitere werden folgen. Wie in anderen Städten auch ist es hier gar nicht erst zum Entscheid gekommen, weil die Stadt die Forderungen übernommen hat. Wenn die Verantwortlichen das nicht gemacht hätten und die Forderungen per Volksentscheid durchgesetzt worden wären, dann hätten sie bei der nächsten Wahl gar nicht mehr antreten müssen. So haben wir die Strategie der Stadt komplett gedreht. Früher war sie Auto-zentriert in jeder Faser, jetzt hat der Rad- und Fußverkehr Priorität. Damit bringen wir die Verkehrswende voran.

Warum engagierst du dich hier?

Ich habe den Radentscheid selbst gegründet. Vorbilder waren Bamberg und Berlin, wir waren in Darmstadt der dritte Radentscheid bundesweit. Ich habe festgestellt, dass ein Bürgerentscheid mit Unterschriften auf Papier, also nicht online, eine viel höhere Verbindlichkeit hat. Um die Unterschriften zu sammeln, braucht man eine starke Gruppe. Diese Gruppe bleibt auch weiterhin aktiv, als längerfristiges Projekt. Wir haben regelmäßig Gespräche mit der Stadt, bei denen wir über Neuregelungen sprechen.

Welche politischen Ziele verfolgt ihr genau?

Konkret hatten wir sieben Forderungen, die hauptsächlich die Infrastruktur betreffen: Es soll nach neuestem Stand der Technik gebaut und geplant werden, das betrifft die Verbreiterung alter und den entsprechenden Bau neuer Radwege. Jährlich sollen fünf Kilometer sicherer Radwege an Hauptstraßen entstehen und fünf Kilometer attraktive Nebenstraßen, zum Beispiel freigegebene Einbahnstraßen. Pro Jahr sollen mindestens drei sichere Kreuzungen geschaffen werden, die Abbiegeunfälle vermindern. Außerdem soll es zehn Bordsteinaufpflasterungen geben, die Autos zwingen beim Abbiegen auf Fußgänger und Radfahren-

de zu achten und fünfzig Bordsteinabsenkungen für Rollstuhlfahrende und Kinderwagen. Außerdem braucht es eine effektive Mängelbeseitigung, also Büsche zurückschneiden, Schlaglöcher ausbessern und ähnliches, wenn das gemeldet wird.

Es geht uns aber auch um Ordnungsrecht: Falschparken auf Radwegen bekämpfen, abschleppen und Parkgebühren einführen, wo alles ausufert. Und es geht um Öffentlichkeitsarbeit: Aktuell haben wir eine Buskampagne mit Hinweisen auf die 1,5 Meter-Abstandsregel beim Überholen von Fahrrädern.

Kannst du dir auch andere Aktionsformen vorstellen? Zum Beispiel eine Demonstration oder so etwas wie die Blockade der Automobilausstellung im letzten Jahr?

Der Radentscheid Darmstadt beschränkt seine Aktionen auf die Stadt. Das hat nichts damit zu tun, dass wir die anderen nicht gut finden. Unser Team ist klein, wendig und schlagkräftig. Wir müssten jedes Mal genau unsere Bündnispartner prüfen und intensive Vernetzungsarbeit leisten. Der Aufwand ist für uns schlicht zu groß. Bei den Protesten gegen die IAA sind Menschen aus unserem Team privat mitgefahren. Wir haben ein Lastenrad mit Getränken und Äpfeln für die anderen Teilnehmer_innen gepackt und während der Demo verteilt. Wir haben viele nette Leute kennengelernt und das Ergebnis war dann für uns gut so.

Brauchen wir politische Änderungen oder müssen vor allem die Menschen ihren Lebensstil ändern und zum Beispiel auf das Auto verzichten?

Die Politik muss eine Regelung vorgeben. Dass sich die Menschen von sich aus ändern, ist illusorisch. Der dänische Stadtplaner Jan Gehl sagt in seinem Buch »Städte für Menschen«: Erst prägen wir die Stadt, dann prägt die Stadt uns. Wenn man diese Aussage ernst nimmt, heißt das: Ich baue breite Geh- und Radwege und kleine und wenige Parkplätze. Dann bestimmt diese Infrastruktur das Verhalten der Menschen. Es ist nie anders herum. Dass es überhaupt erst einen Radentscheid gebraucht hat, ist eigentlich ein klares Zeichen dafür, dass die Politik versagt hat.

David (29) ist Maschinenbauingenieur

Verkehrswende in Gießen

Interview mit JÖRG BERGSTEDT

In Gießen wurden ab Anfang 2018 viele, oft kreative Aktionen für eine Verkehrswende durchgeführt. Wie kam es dazu?

Die Projektwerkstatt in Saasen ist seit 30 Jahren ein Haus, in dem und um das sich Menschen organisieren, die fernab von Normen, Standards, Labeln und Hierarchien kreativ-direkte Aktionen organisieren, ganze Kampagnen planen und inhaltliche Positionen erarbeiten. Je nachdem, wo Wirkung erzielt wird, wachsen Aktionen dann mal und werden umfangreicher, während andere versanden. Mit dem Verkehrswendethema landeten unabhängige Aktivist:innen der hiesigen Region offenbar mal wieder einen Volltreffer. Die erste Aktion war ein Flugblatt, das aufwändig aufgemacht war und so wirkte, als würde die Stadt zu neun Tagen Gratisfahren in Bus und Bahn einladen. Mit dem Fake-Flugblatt entstand eine große Aufmerksamkeit, was die Stärke solcher Aktionsmethoden zeigt. Inzwischen sind viele andere hinzugekommen. Gehzeuge, große Straßenfeste, Raddemos und ein präziser Vorschlag für einen kompletten Umbau der Stadt auf autofreie Mobilität haben die Verkehrswende zum Stadtgespräch Nummer eins gemacht.

Warum hast du dich hier engagiert?

Mein roter Faden bei politischen Aktionen ist die Herrschaftskritik. Ausbeutung, Unterdrückung und Ausgrenzung sind genauso die Folge von institutioneller Macht und der Jagd nach Profit wie die Umweltzerstörung. Es ist jedoch typisch für mich, immer wieder neue Themen aufzugreifen. Denn wenn eine öffentliche Aufmerksamkeit für etwas noch nicht da ist, braucht es spektakuläre Aktion, um allmählich eine Reichweite in die Gesellschaft hinein aufzubauen. Unsere Methoden der Direct Action sind genau dafür gemacht. Wir müssen auch mit wenigen Menschen und ohne große Ressourcen Wirkung entfalten. Die großen NGOs und Parteien greifen genauso wie die Medien erst dann Themen von sich aus auf, wenn die schon groß geworden sind.

Um welche politischen Ziele ging es bei den Aktionen?

Bei unseren Aktionen stehen immer mindestens drei Ziele dahinter. Zum einen ist es das Thema selbst, also aktuell in Gießen oft die Verkehrswende. Unsere Verkehrswendepäne enthalten ein umfangreiches Fahrradstraßennetz von ca. einem Drittel bisheriger Autostraßen, eine komplett autofreie Innenstadt und den Bau eines Straßenbahnnetzes mit Anschluss an die bestehenden Eisenbahnstrecken.

Unser zweites Ziel ist dann immer das grundsätzlichere, also die Überwindung von Profit- und Machtlogiken. So fordern wir, dass der Nulltarif eingeführt wird und diskutieren gerade mit den entsprechenden Gewerkschaften eine Kampagne, dass die Stadtwerke und andere nicht mehr betriebswirtschaftlich, sondern bedürfnisorientiert handeln sollen.

Dazu kommt das dritte Ziel – das ist die Wirkung nach innen. Uns kotzen die Ausrichtung politischer Arbeit an der Jagd nach Spenden, Mitgliedern und ständiger Präsenz des eigenen Logos in den Medien an. Das schafft Abhängigkeiten, brisante Themen und radikale Forderungen werden ausgelassen, konkurrierende oder radikale Gruppen ausgegrenzt.

Kannst du dir auch vorstellen, Dich in formalen Gremien wie Fahrgastbeiräten und ähnlichem zu engagieren?

Ja, aber nicht mit festem Mandat. Ich kooperiere eigentlich mit allen – nur wollen die mich häufig nicht. Viele hier in Gießen wundern sich, mit wem ich mich alles so treffe und austausche. Ich kann auch mit Gewerbevereinen oder der CDU reden. Ich würde aber niemals formal irgendwo mitmachen, weil ich dann plötzlich dieses Label hätte.

Brauchen wir vor allem politische Änderungen oder müssen vor allem die Menschen ihren Lebensstil ändern und zum Beispiel auf das Auto verzichten?

Menschen fahren Fahrrad, wenn es ein gutes Fahrradstraßennetz gibt, nicht wenn nochmal mehr Broschüren gedruckt werden, die zum Radeln im mörderischen Autoverkehr aufrufen. Kinder können wieder gefahrlos zur Schule laufen, wenn die Eltern-Taxis zurückgedrängt und sichere Fuß- und Radverbindungen ausgewiesen werden. Menschen nutzen den ÖPNV, wenn er gut ausgebaut und zum Nulltarif nutzbar ist. Will heißen: Eine Scheißpolitik zu machen und dann die Menschen aufzurufen, sich trotzdem umwelt- und sozial gerechter zu verhalten als es die Verhältnisse nahelegen, ist verlogen. Die Verhältnisse müssen sich ändern. Allerdings: Das von der Politik zu erwarten, ist Unsinn. Eine andere Welt ist möglich und nötig – aber wir werden sie erkämpfen müssen im öffentlichen Raum. ■

Jörg Bergstedt (55), laut Amtsgericht Gießen ein »Berufsrevolutionär«

Der besetzte Dannenröder Forst Interview mit HALVA und SAHRA

1 **Ihr seid im besetzten Dannenröder Wald aktiv, was macht ihr da?**

3 **H:** Zunächst mal können wir nur für uns selbst sprechen und nicht für alle Aktiven. Was ich sagen kann, ist, dass wir ganz verschiedene Dinge tun. Viele verschiedene Menschen haben verschiedene Vorstellungen, Prioritäten und Projekte. Vor allem wird natürlich an Baumhäusern und anderen Dingen gebaut. Es wird aber auch viel an einem guten Umgang miteinander und dem verantwortungsvollen Umgang mit Privilegien gearbeitet. Wir unterhalten uns viel über wichtige Themen und Utopien. Nicht zuletzt haben wir viel Spaß miteinander, singen zusammen, kochen. Führen ein Leben abseits der Konsumgesellschaft.

15 **Warum engagierst du dich hier?**

17 **H:** Aus verschiedenen Gründen. Zum einen, weil es vollkommen absurd ist in Zeiten des Klimawandels noch eine Autobahn zu bauen, obwohl eine Verkehrswende so dringend notwendig wäre. Gerade der Dannenröder Wald ist einer der wenigen alten Mischwälder, die es hier noch gibt, er ist ein Trinkwasserschutzgebiet und war Flora-Fauna-Habitat. Diesen Wald abzuholzen wäre ein Skandal. Zum anderen sind Besetzungen Orte, an denen Utopien gelebt und ausprobiert werden, es gibt die Möglichkeit, ein freies Leben abseits von Konsum und Zwang zu gestalten. Solche freien Räume und Projekte sind wichtig und wertvoll, sie sind ein Alternativmodell für eine mögliche zukünftige Gesellschaft.

25 **Welche politischen Ziele verfolgt ihr genau?**

27 **S:** Wir verfolgen erstmal grundsätzlich das Ziel, dass diese zeitlich vollkommen überholte Autobahn nicht gebaut wird. Damit geht der Schutz des bis zu 400 Jahren alten gesunden Mischwaldes einher und die konkrete Forderung nach einer Verkehrswende. Der motorisierte Individualverkehr wird mit diesem Bau deutlich verstärkt, also auch der CO₂-Ausstoß bei der Produktion der Fahrzeuge und bei deren Benutzung durch die Verbrennung von Benzin und Diesel. Durch den Straßenbau verschwinden CO₂ aufnehmende Flächen wie dieser Wald und werden dann durch eine Wärme absorbierende Betonschicht ersetzt. Unser Ziel ist ein Systemwandel statt eines Klimawandels.

33 **Kannst du dir auch andere Formen von Engagement vorstellen? Kannst du dir auch vorstellen, dich in formalen Gremien wie Fahrgastbeiräten und ähnlichem zu engagieren?**

35 **S:** Ich könnte mir zwar vorstellen in formaleren Gremien auch aktiv zu sein, aber für mich ist die-

se Waldbesetzung viel mehr als nur die konkrete Verhinderung der A49. Dennoch finde ich es super wichtig, dass es diese diversen Protestformen mit ihren unterschiedlichen Herangehensweisen gibt. Dass Menschen mit Formularen und Sitzungen gegen politische Unsinnigkeiten vorgehen, ist ebenso wichtig, wie Präsenz zu zeigen und direkt vor Ort diesen gesunden Mischwald zu schützen. In einer Besetzung kann aber auch ein Freiraum entstehen, wo wir von- und miteinander lernen können. Ich kann dort lernen, wie Baumhäuser gebaut werden, aber auch die politischen Aspekte einer Verkehrswende, oder wie wir gemeinsam ein achtsames, offenes und respektvolles Zusammenleben gestalten wollen. Wohingegen ein Fahrgastbeirat eher unpersönlich, formal und fokussiert auf konkrete Problematiken ist. Ich fühl' mich wohl, wenn ich mich in dem politischen Raum einer Waldbesetzung engagiere, aber für jede_n gibt es einen unterschiedlichen, persönlich passenden Rahmen der demokratischen Teilhabe.

41 **Brauchen wir vor allem politische Änderungen oder müssen eher die Menschen ihren Lebensstil ändern und zum Beispiel auf das Auto verzichten?**

43 **S:** Wenn ich mich beispielsweise in einem Ort im Vogelsberg entscheide, heute mal nicht mit dem Auto in die nächstgrößere Stadt zu fahren, habe ich erstmal möglicherweise keine Bushaltestelle im näheren Umkreis und im nächsten Dorf kommt eine Verbindung zu einem Bahnhof einmal, vielleicht zweimal am Tag. Und eine Strecke, die ich mit dem Auto innerhalb von einer Stunde überwinde, braucht aufgrund von fehlendem öffentlichem Nahverkehr vielleicht das fünffache. Die Bahnlinien Kirchhain-Homberg und Alsfeld-Bad Hersfeld wurden im Vogelsberg und andere anderswo von der Politik stillgelegt oder nicht ausgebaut. Viel einfacher wäre es, eine Bahn auf schon vorhandene Gleise zu setzen, anstatt eine komplette unnötige Autobahn zu bauen. Auch der Preis eines Bus- oder Bahnfahrertickets wird politisch entschieden. Wenn ich in einer Stadt mit guten Verkehrsanbindungen lebe und ich mir die Nutzung des ÖPNV finanziell leisten kann, dann kann und sollte ich auf mein Auto verzichten. Mein persönlicher Spielraum hängt jedoch von den politisch gegebenen Bedingungen ab. Dementsprechend braucht es ganz klar politische Änderungen. ■

Halva (17) und Sahra (16) sind Schülerinnen

Fahrgastbeirat Heidelberg Interview mit CHRISTEL

**Du bist im Fahrgastbeirat Heidelberg aktiv.
Was ist das eigentlich?**

Der Fahrgastbeirat ist ein Bindeglied zwischen den Fahrgästen und den Verantwortlichen des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV). Die Stadt Heidelberg und der Verkehrsverbund sind die Auftraggeber für den ÖPNV. Wir versuchen Verbesserungen für die Fahrgäste des ÖPNV zu erreichen. In Heidelberg ist der Fahrgastbeirat vor ungefähr 10 Jahren vom Gemeinderat eingesetzt worden und setzt sich aus 15 Mitgliedern zusammen. Aus jedem Stadtteil von Heidelberg ist ein Mitglied im Fahrgastbeirat, einfach weil in den unterschiedlichen Stadtteilen unterschiedliche Probleme auftreten können. In Heidelberg kann man sich für den Fahrgastbeirat bewerben und dann wird ausgelost. In anderen Städten setzt sich der Fahrgastbeirat teilweise aus Mitgliedern von verschiedenen Gremien zusammen, z. B. BUND, ADFC, Gewerkschaften. Aber das hat dann eine andere Struktur.

Warum engagierst du dich hier?

Ich selbst nutze den ÖPNV schon seit Jahrzehnten. Ich habe kein Auto und fahre immer mit dem ÖPNV oder der DB, wenn ich nicht Fahrrad fahre oder laufe. Da habe ich die Erfahrung gemacht, dass Vieles doch nicht so klappt und es ist schwierig, die Ideen, die man hat, einzubringen. Der Fahrgastbeirat kann die Ideen von Fahrgästen aufnehmen, Verbesserungen erreichen und versuchen, auf Schwachstellen hinzuweisen, und das war meine Motivation zur Mitarbeit. Und es ist natürlich klar, dass eine Verbesserung von Klima- und Umweltschutz nur durch eine Verkehrswende erreicht werden kann, also auch durch eine Verbesserung des ÖPNV und deshalb habe ich mich in diesem Bereich engagiert.

Welche Ziele verfolgt ihr genau?

Zum einen sind es Alltagsgeschichten: Dass der ÖPNV pünktlich und zuverlässig ist. Dass Bahnen und Haltestellen sauber sind. Dass man sich sicher fühlt, dass die Nutzer gut informiert werden, auch wenn es Änderungen gibt. Dann haben wir aber auch eigene Ideen, zum Beispiel wie man Linien verbessern kann, Linienverdichtung, Taktverdichtung, verbesserte Anschlussbeziehungen am Abend und am Wochenende, also dass gerade in diesen Schwachzeiten der ÖPNV ausgebaut und verdichtet wird. Und wir haben das Ziel, dass durch einen guten ÖPNV Autos immer überflüssiger werden. Deshalb können uns Nutzer_innen auch schreiben, welche Erfahrungen

gen sie mit dem ÖPNV gemacht haben, wir verfolgen das und schauen, ob man da was verbessern kann. Gleichzeitig können wir auch selbst Initiative ergreifen, so haben wir uns vor einigen Jahren mit dem kostenlosen ÖPNV beschäftigt und eine öffentliche Veranstaltung dazu gemacht. Das hängt auch davon ab, was für Menschen gerade im Fahrgastbeirat sind. Das Engagement und die Zielsetzung der einzelnen Mitglieder sind manchmal etwas unterschiedlich, obwohl alle den ÖPNV nutzen und alle als großes Ziel die Verbesserung des ÖPNV haben.

Kannst du dir auch andere Formen von Engagement vorstellen? Kannst du dir auch vorstellen an Demonstrationen teilzunehmen oder an so etwas wie der Blockade der IAA letztes Jahr?

Da kann ich natürlich nicht für den ganzen Fahrgastbeirat sprechen, aber ich persönlich kann mir auf jeden Fall Demos vorstellen. Aktuell bin ich zum Beispiel bei Fridays for Future dabei, früher bei anderen Sachen. Bei Blockaden bin ich in der Zwischenzeit skeptischer geworden, manchmal habe ich auch ein bisschen Angst. Das ist für mich persönlich gerade keine Option.

Brauchen wir vor allem politische Änderungen oder müssen vor allem die Menschen ihren Lebensstil ändern und z. B. auf das Auto verzichten?

Ich denke, es ist kein »und« oder »oder«, sondern es muss beides kommen. Die Menschen müssen ihren Lebensstil ändern, aber einige werden das nicht freiwillig tun und ich denke, durch politische Aktivitäten kann man bestimmte Sachen und Verhaltensweisen auch lenken. Also wenn man sich ansieht, wie in Kopenhagen immer breitere Fußgänger- und Fahrradwege gemacht worden sind, Parkplätze in der Innenstadt vermindert wurden und so weiter. Dadurch ist ein Anreiz geschaffen worden für die Nutzer und Nutzerinnen, den ÖPNV zu nutzen oder das Fahrrad zu nutzen, und dann lässt man das Auto stehen. Und wenn die Parkplatzgebühren höher werden, wird es unattraktiver Auto zu fahren. Aber wenn die Preise des ÖPNV immer steigen und die Kosten für das Auto nicht, ist das kontraproduktiv. Man braucht einen großen Rückhalt durch die Politik, dann kann man einiges steuern. ■

Christel (65), Mathematikerin im Ruhestand

Sand im Getriebe der IAA Interview mit CHARLIE

1 **Du bist bei Sand im Getriebe aktiv. Was macht
ihr da?**

Sand im Getriebe als Gruppe ist in der Verkehrs-
wende tätig. Viele Leute kennen Sand im Getrie-
be vom Aktionswochenende zur IAA – also einer
Automesse in Frankfurt – das 2019 viele Akteure
als Bündnis zusammen veranstaltet haben. Der Teil
von Sand im Getriebe war, dass eine Aktion des ziv-
ilen Ungehorsams organisiert wurde und dort die
Messeeingänge einen Tag lang blockiert wurden.
Das hat ziemlich gut funktioniert und es gab viele
Teilnehmer_innen. In dieser Aktion ist es vor allem
gelingen, dass der öffentliche Diskurs beeinflusst
werden konnte. Es hat unglaublich gut geklappt,
dass man fast nicht über die IAA reden konnte,
ohne über die Proteste und über die Verkehrswen-
de zu sprechen. Das Ganze machen wir natürlich,
weil der Verkehr einer der klimaschädlichsten Sek-
toren ist – klima- und menschengeschädlich könnte
man fast sagen. Sand im Getriebe sieht sich auch
als Teil der Klimagerechtigkeitsbewegung und wir
wollen auch weiterhin Sand ins Getriebe der Au-
toindustrie streuen.

Warum engagierst du dich hier?

Ich war letztes Jahr selbst als Teilnehmerin bei
den Protesten in Frankfurt dabei und hatte auch
schon vorher viele Themen rund um das Thema
Mobilität und Verkehr, die mich einfach persön-
lich sehr gestört haben. Zum Beispiel wenn ich
durch die Stadt laufe oder mit dem Rad fahre und
merke, ich habe kaum Platz, alles ist darauf ausge-
legt, dass Autos gut vorankommen und die Stra-
ßen möglichst breit sind. Problematisch fand ich
auch, wie normalisiert und wie idealisiert Auto-
fahren in Deutschland war. Autos sind ein Symbol
für Freiheit. Wir wollen große Autos, schwere Au-
tos, teure Autos als Prestigeobjekte für uns. Und
das hat enorme Folgen, die wir täglich spüren: Die
ganzen versiegelten Flächen, zugeparkte Flächen,
Luftverschmutzung, einen enormen Lärm, dem
wir jeden Tag ausgesetzt sind. Das sind so die einen
Folgen, die wir merken.

Aber dann eben auch die klimatischen Folgen,
die wir vielleicht hier noch nicht spüren, die aber
andere Menschen auf der Welt schon enorm spü-
ren und die auch noch drastischer werden kön-
nen. Der Verkehrssektor ist der Sektor, in dem die
Emissionen immer noch weiter steigen, der aber
gleichzeitig eine starke politische Lobby hat. Die
Konzerne sind sehr stark, und da wird viel zu sel-
ten hingeschaut. Durch Fridays for Future kam
ein großer Schwung, klimatechnisch wurde viel

geredet, auch politisch, aber der Verkehrssektor
fällt immer so ein bisschen hinten runter. Und
Sand im Getriebe hat mit den Forderungen, die
sie gestellt haben, sehr viel vereint, was ich unter-
stützenswert finde.

Welche politischen Ziele verfolgt ihr genau?

Die Kernforderungen von Sand im Getriebe
sind autofreie Städte, konkret mehr Raum und
Platz für Fuß- und Radverkehr und wir wollen
einen massiven Ausbau des ÖPNV und kosten-
losen Nahverkehr. Das sind so die Hauptpunkte.
Weiterführend ist natürlich auch die Klimagerech-
tigkeit ein wichtiger Punkt, würde ich sagen.

**Kannst du dir auch andere Formen von
Engagement vorstellen? Kannst du dir auch
vorstellen dich in formalen Gremien wie
Fahrgastbeiräten, Kommunalparlamenten
und ähnlichem zu engagieren?**

Ich glaube, formale Gremien kommen für mich
persönlich nicht in Frage. Es gibt Leute, die sich
dort engagieren und die super unterstützenswert
sind, denke ich. Ich selbst bin auch in anderen
Formen aktiv, aber nicht in so formalen. Ich denke,
dafür muss man die geeignete Person sein, und
momentan ist der etwas aktivistischere Kontext
für mich besser. Auch weil wir dort den Druck
aufbauen können, der dann in formalen Gremi-
en gut genutzt werden kann.

**Brauchen wir vor allem politische Änderungen
oder müssen vor allem die Menschen
ihren Lebensstil ändern und z. B. auf das
Auto verzichten?**

Das kann man, glaube ich, nicht auseinander
denken. Wir appellieren bei Sand im Getriebe
natürlich sehr stark an die Politik und versuchen
dort Druck aufzubauen und wollen natürlich auch
politische Entscheidungen erwirken. Aber dass alle
Menschen selbst sich auch bewusst werden müssen
über ihren eigenen Lebensstil, ihre eigenen Privile-
gien und ihr Mobilitätsverhalten, ist ein wichtiger
Punkt. Nur mit politischen Entscheidungen wird es
nicht funktionieren, aber auch der eigene Lebens-
stilwandel wird ohne politische Veränderung nicht
funktionieren. Wenn wir politisch zum Beispiel
nicht erreichen, dass der ÖPNV ausgebaut wird,
was einfach an politischen Entscheidungen hängt,
weil es auch um Finanzierung geht und so weiter,
dann wird es nicht funktionieren, dass plötzlich die
ganzen Einwohner_innen auf ÖPNV umsteigen.
Also ich glaube, das muss Hand in Hand gehen. ■

Charlie (21) studiert

Initiative Allerleihrad Interview mit AMATA

1 **Du bist bei der Initiative Allerleihrad aktiv.
Was macht ihr da?**

Also, auf den Punkt gebracht, würde ich sagen, dass wir E-Lastenräder als Gemeingut zur Verfügung stellen. Gemeingut bedeutet im Prinzip, dass alle die Räder nutzen können und die Räder auch von allen sind. Alle können sich da auch beteiligen. Wir leben davon, dass uns Leute unterstützen – ob sie Geld spenden oder dann später ein Pate oder eine Patin für ein Fahrrad werden oder sich sonst an dem Zur-Verfügung-Stellen des Gemeinguts beteiligen. Daher kommt auch der Name: Allerleihrad soll eigentlich heißen, es ist ein Leihrad von allen für alle.

15 **Warum engagierst du dich hier?**

Ich engagiere mich auch noch in anderen Kontexten, aber Mobilität ist mir eigentlich von daher besonders wichtig, weil für mich letztlich das Endziel ist, dass wir global eine Gesellschaft haben, in der wir nicht über unsere Verhältnisse leben, in der wir alle gut leben können. Und ich finde, im Verkehrsbereich leben wir in Deutschland ganz besonders über unsere Verhältnisse. Und gleichzeitig ist es ein Bereich, in dem man sehr leicht eigentlich etwas ändern könnte. Leute legen kurze Wege zurück und fahren mit dem Auto. Kurze Wege sind aber ideal, um mit dem Rad zu fahren. Gleichzeitig ist es so, dass viele Leute deswegen ein Auto haben, weil sie eben auch Sachen transportieren müssen. Und wenn wir Lastenräder zur Verfügung stellen, machen wir es leichter möglich, dass Leute auch ohne Auto leben können.

Welche Ziele verfolgt ihr genau?

Eigentlich geht es darum, zu erfahren: Ich kann ja eigentlich alles mit dem Rad machen. Uns ist natürlich klar, dass es gerade im ländlichen Raum nochmal ganz andere Dinge braucht – wie Nahverkehr und so weiter – um wirklich auf das Auto verzichten zu können. Aber in der Stadt Fulda, die eine sehr kleine Stadt ist, würde ich sagen, dass die meisten Leute sehr leicht auf ein Auto verzichten könnten. Es gibt hier halt keine Fahrradkultur. In Fulda fahren im Moment noch sehr wenige Leute mit dem Fahrrad. Wir möchten das einfach viel selbstverständlicher machen. Wir wollen dafür sorgen, dass der Stadtraum von Autos befreit wird. Dass wir in einer Stadt leben, wo es gute Luft gibt, wo es leise ist, wo wieder mehr auf der Straße gespielt werden kann, wo der Straßenraum wieder mehr Begegnungsraum werden kann.

Kannst du dir auch andere Formen von Engagement vorstellen? Kannst du dir auch

vorstellen an Demonstrationen teilzunehmen oder in formalen Gremien wie Fahrgastbeiräten mitzuarbeiten?

Allerleihrad wird ja auch getragen von Verkehrswende Fulda, was mittlerweile eine Regionalgruppe des VCD¹ ist. Und Verkehrswende Fulda ist auch entstanden durch Leute, die bei Attac aktiv sind, es gibt da also sehr viel Zusammenarbeit. Jedenfalls macht Verkehrswende Fulda auch Sachen wie den Parking Day, das heißt, wir besetzen Parkplätze und frühstücken da. Oder wir sind mit ganz vielen Fahrrädern zu Autoparkplätzen gefahren und haben dort die Fahrräder abgestellt. Wir haben auch an der großen Aussteigen-Demo teilgenommen und sind von Fulda aus nach Frankfurt gefahren. Das hat erfordert, dass wir hier einen Tag früher losgefahren sind und in Gelnhausen übernachtet haben, weil wir auch wollten, dass alle mitkommen können – auch Leute, die nicht so fit sind. Ich finde, dass alle diese Aktionsformen unglaublich wichtig sind. Aus meiner Sicht sind gerade so ungehorsame Aktionsformen wichtig, weil ich denke, dass die Zeit drängt und leider gibt es hier so eine Aufmerksamkeitsökonomie, die bestimmte Arten von Aktionsformen fast nicht mehr wahrnimmt.

Brauchen wir vor allem politische Änderungen oder müssen vor allem die Menschen ihren Lebensstil ändern und z. B. auf das Auto verzichten?

Wir brauchen beides. Wenn ich jetzt zum Beispiel in dem kleinen Ort Elters hier in der Rhön wohne, komme ich nach 16:30 Uhr ohne Auto nicht mehr nach Fulda rein. Das bedeutet, wir brauchen politische Änderungen, damit Mobilität möglich ist, damit es öffentlichen Nahverkehr und eine Alternative zum Auto gibt. Ich finde, es ist sehr leicht, wenn ich mitten in Frankfurt wohne, einfach zu sagen, verzichte auf dein Auto. Aber wir brauchen tatsächlich politische Veränderungen, damit es Leuten ermöglicht wird, ökologisch und nachhaltig mobil zu sein. Gleichzeitig werden wir diese Mobilität nicht bekommen, wenn nicht ganz viele Menschen sich engagieren und einsetzen dafür, dass wir das haben. Politik lebt ja auch von dem Engagement Einzelner, und das hat etwas mit Lebensstil zu tun in gewisser Weise. ■

Amata (54), arbeitet befristet als Dozentin an der Fachhochschule

1 Der VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband, der sich seit 1986 für eine klimaverträgliche, sichere und gesunde Mobilität für Menschen einsetzt.

Kinder- und Jugendparlament

M1 Antrag des Kinder- und Jugendparlaments





Antrag des Kinder- und Jugendparlaments	Vorlagen-Nr.: VO/7039/2019
	Status: öffentlich
	Datum: 30.09.2019

Beratungsfolge:		
Gremium	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Stellungnahme	Nichtöffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich
Ausschuss für Schule, Kultur, Sport und Bäder	Vorberatung	Öffentlich

Antrag des Kinder- und Jugendparlaments betr. kostenloses Schülerticket

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat der Universitätsstadt Marburg wird gebeten, für alle Schülerinnen und Schüler, die ihren Hauptwohnsitz in der Universitätsstadt Marburg haben, ein kostenloses Schülerticket Hessen zur Verfügung zu stellen.

Begründung:

Aktuell bekommen nur Schülerinnen und Schüler ein solches Ticket bezahlt, deren Wohnsitz mindestens zwei (bei Grundschüler*innen) bzw. drei (bei Schüler*innen auf weiterführenden Schulen) Kilometer Luftlinie von der nächstgelegenen Schule entfernt ist. Das ist benachteiligend, da einige Schülerinnen und Schüler, trotz gleichem Schulweg, ein Ticket bezahlt bekommen und andere nicht. Schülerinnen und Schüler, die ein solches Ticket bezahlt bekommen, können in ganz Hessen kostenlos den ÖPNV benutzen, während Schülerinnen und Schüler, die das Ticket nicht bezahlt bekommen, Tickets für den ÖPNV kaufen müssen. So entstehen diesen Schülerinnen und Schülern beispielsweise bei Ausflügen zusätzliche Kosten. Schülerinnen und Schülern, die die Sekundarstufe II besuchen, entstehen so ebenfalls zusätzliche Kosten im Vergleich zu anderen Schülerinnen und Schülern.

Mit der Finanzierung eines solchen Tickets könnte man diesen Nachteil ausgleichen. Des Weiteren würden Anreize geschaffen, verstärkt den ÖPNV zu nutzen, anstatt mit dem Auto gefahren zu werden, und so schon früh im Leben einen nachhaltigen Lebensstil zu etablieren.

Für das Kinder- und Jugendparlament

Elias Hescher
Vorsitzender

Ausdruck vom: 13.01.2020
Seite: 1/2

M2 Was ist das Kijupa Marburg?

VIDEO



www.attac.de/bima-kijupa

Quelle: Kijupa Marburg

M3 Schüler kämpfen für das Gratis-Busfahren

1 **Das von Jugendvertretern geforderte kostenlose Nahverkehrs-Ticket für Marburger Schüler wird es nicht geben. Der Magistrat verweist auf Kosten in Millionenhöhe – will aber das Land Hessen zu einer Gesetzesreform bewegen.**

Marburg – Sie ist eine Ausgeschlossene. Jedes Mal, wenn Johanna Wahl, die auf die Martin-Luther-Schule (MLS) geht, Bus fahren will, bekommt sie das zu spüren. Denn während viele ihrer Freunde mit ihrem Hessenticket einfach einsteigen und gratis durch das ganze Bundesland reisen können, muss Wahl den Geldbeutel zücken, für jede Strecke bezahlen.

»Mein Taschengeld für Mobilität ausgeben zu müssen, ist ärgerlich«, sagt sie. Und eben nicht nur, um mal eben – wie es das Hessenticket ihren Freunden und vielen anderen ermöglicht – mit der Clique nach Gießen oder gar Frankfurt zu fahren. Vielmehr betrifft es Wahl auf ihren Schulwegen [...]. »Mir beschert die aktuelle Regelung ein ganz lebenspraktisches Problem.«

Was sie meint: Maßgeblich für die Frage, wer ein Hessenticket bekommt und wer nicht, ist eine landesweit geltende Entfernungsregelung, die sich nach dem Schulweg der zurückzulegenden Distanz richtet.

Für sie selbst, so Wahl, sei das zwar »unfair und nervig«, haue aber dank der Eltern finanziell noch hin. Aber für jene Familien, die gerade so über Stadtpass-Niveau verdienten, sei »das Ausgeben von ein paar Euro hier, ein paar Euro dort, eine merkliche finanzielle Belastung«. Elias Hescher, der das Gymnasium Philippinum besucht, unterstützt Wahls Kampf im parlamentarischen Schulausschuss: Das Hessenticket habe »neue Ungerechtigkeiten« geschaffen, auf die es nun politisch zu reagieren gelte. »Ticket und Teilhabe hängen zusammen«, sagt er.

Gegen Insellösung

Aktuell übernimmt die Stadt für rund 2.000 der insgesamt etwa 11.100 der in Marburg zur Schule gehenden Schüler die Kosten für die Nahverkehrstickets. Nach Berechnungen des Magistrats würde die Gratis-Ticketforderung des Kinder und Jugendparlaments weitere 8.800 Schüler, die mitunter auch in Umland-Schulen gehen, betreffen. Jährliche Kosten: mindestens 2,4 Millionen Euro. Die Stadt als Schulträger könne und wolle die Landesleistung Hessenticket nicht bezahlen: Zu viel Aufwand für zu wenig Ertrag. »Eine Insellösung kann es nicht geben«, sagt Jens Seipp, CDU-Fraktionschef. Schon gar nicht, wenn damit »faktisch

Freizeitaktivitäten außerhalb der Stadtgrenzen finanziert werden«, wie Walter Jugel (CDU) ergänzt. FDP-Stadtverordnete Lisa Freitag warnt vielmehr – mit Verweis auf Landesbedienstete, Senioren und nun Schüler – vor der »staatlichen Erfüllung der Begehrlichkeiten jeder Einzelgruppe«.

Mit einem Vorstoß im Sinne der Jugendvertreter würde man laut Christa Perabo (Grüne) aber »nur vorübergehend in Vorleistung gehen« und so das Land Hessen »unter Druck setzen« und kommunal »Nachzügler animieren«, sodass die Landesregierung das Schulgesetz reformieren und man allen Schülern das Hessenticket gewähren müsse.

Auch wenn es die Stadt viel Geld koste, sei die geforderte Kostenübernahme – nicht zuletzt wegen des in der Universitätsstadt geltenden Klimanotstands – laut Wahl eine »sinnvolle Investition in die Zukunft« und ziele ja auf genau die Generation ab, die für eine Verkehrswende hin zu Bus- und Zugnutzung und weg vom Autofahren erzogen werden solle.

Verweis auf Landesaufgaben

Für die Links-Fraktion ist es ohnehin nur eine Frage des politischen Willens: Steigere die Stadt ihre Einnahmen – über Gewerbesteuer-Erhöhung oder Sparkassen-Ausschüttung – könne sie Gratis-Tickets stemmen. Inge Sturm (Linke) sagt: »Das Geld ist da, man muss es sich nur holen.« Die Fraktion fordert ohnehin seit mehreren Jahren einen grundsätzlichen Gratis-Nahverkehr in der Universitätsstadt. Das einzuführen würde laut Magistrat jährlich mindestens zehn Millionen Euro kosten.

Die »Hessenticket«-Forderung des Kinder- und Jugendparlaments ist jedenfalls am Freitagabend von der Mehrheit der Stadtverordneten-Versammlung mit dem Verweis auf Landesaufgaben abgelehnt worden. Stattdessen soll nach Willen der [...] Regierung aus SPD, BfM und CDU die Landesregierung vom Magistrat angeschrieben, zum Handeln aufgefordert werden – so, wie bereits vor rund drei Jahren. Ergebnislos.

Stadtpass federt Härten ab

[...] Stadträtin Kirsten Dinnebier (SPD), die eine Bezugs-Berechtigung von der Grund- bis Berufsschule grundsätzlich befürwortet, verweist zwar auf bestehende Regelungen: »Der Stadtpass federt echte Härten ab.« Sie glaube aber, dass wegen der Klimadebatte »Bewegung reinkommt« in das jahrzehntealte, aber wegen des räumlich weiter denn je greifenden Hessentickets »verschärfte Problem« von Schülerbeförderungskosten. [...]

Quelle: Björn Wisiker in Oberhessische Presse vom 01.02.2020

Selbst aktiv werden¹

Häufig stellt sich die Frage, was genau jede_r selbst tun kann, um aktiv zu werden und die »Welt zu verbessern«, an welcher Stelle man am besten ansetzt und wie es am einfachsten gelingt, größere gesellschaftliche Veränderungen anzustoßen. Der

folgende Entscheidungspfad kann bei diesem Prozess inspirieren und eine Hilfestellung bieten, indem er zu verschiedenen Fragen kleine Anregungen gibt.

ARBEITSVORSCHLAG
Füllen Sie bei Frage 1 bis 5 die leeren Kästen mit eigenen Antworten. Wenn Ihre Antwort einer der vorgegebenen entspricht, können Sie diese auch umkreisen; Mehrfachnennungen sind möglich.

Sammeln und schreiben Sie bei Frage 6 bis 7 Ihre ersten Schritte (und Verbündeten) auf, die nötig sind, um die eigene Aktion zu planen und zu realisieren.

Frage 1: Für welches Thema brenne ich und möchte mich noch stärker einsetzen?

nachhaltige Mobilität	sozial-ökologische Landwirtschaft
Partizipation und Teilhabe	Schutz von Ökosystemen
soziale & ökologische Gerechtigkeit	erneuerbare Energien

Frage 2: Auf welcher Ebene kenne ich Strukturen und kann mir vorstellen, Veränderungen zu bewirken?

am Arbeitsplatz	in der Kirchengemeinde
in der (Hoch-)Schule	in der Gemeinde / Stadt
in der Nachbarschaft	im Verein / in einer NGO
in einer Partei	in einer politischen Gruppe
im Betriebsrat	auf Landes-, Bundes- oder EU-Ebene

¹ Dieses Arbeitsblatt wurde inspiriert durch www.germanwatch.org/de/handprint

Frage 3: Wie kann ich mein Vorhaben am besten umsetzen?

Argumente formulieren	mit Abgeordneten reden
Petition / Bürgerbegehren starten	Versammlung, Vorstandssitzung einberufen
Demonstration organisieren	nachhaltige Alternativen aufzeigen
kreativer Protest – Kunst & Kultur mit einbinden	Gewerkschaft

Frage 4: Welche Verbündeten brauche ich dafür?

Kolleg_innen / Mitschüler_innen	Politiker_innen
Expert_innen	Wirtschaftsakteure
(Hoch-)Schulleiter_in / Vorstand	
Journalist_innen	Sponsor_innen

Frage 5: Wie viele Verbündete brauche ich dafür?

	5–20	20–50
50–100	100–1.000	>1.000

Frage 6: Meine ersten notwendigen Schritte, um die Veränderungen einzuleiten.

Was?	Wen?	Wie?	Wann?	Ziel?

Frage 7: Welche Verbündeten helfen mir dabei?

attac
Bildung

Wirtschaft demokratisch gestalten lernen

www.attac.de/bima