

FORUM

POLITIKUNTERRICHT

Herausgegeben von der
Deutschen Vereinigung
für Politische Bildung –
Landesverband Bayern

ISSN 0941 - 5874

1|23



Schwerpunktthema:

Energie- und Mobilitätswende in Bayern

Nachrichten – Berichte – Rezensionen



Politik aktuell - G9

Unterrichtswerk für das Gymnasium in Bayern

Politik aktuell 12

Politik und Gesellschaft – Außenpolitik, Europa, Politische Systeme und Demokratieförderung

Bearbeitet von Jens Beck, Christine Betz, Jan Castner, Anita Hitzler, Sabine Hoffmann, Ansgar Stich, Thomas Volkert, Friedrich Wöfl und Sonja Zimmermann

ISBN 978-3-661-71912-2

Erscheint im 3. Quartal 2024

Inklusive
UpdateCodes
und digitaler
Aufgabenkästen

Mehr Informationen



Politik aktuell 12 erscheint auch als **digitale Ausgabe click and study!** Darauf perfekt abgestimmt bieten wir das **digitale Lehrmaterial click & teach** zur optimalen Unterrichtsvorbereitung!



C.C. Buchner Verlag GmbH & Co. KG
www.ccbuchner.de
www.facebook.com/ccbuchner
www.instagram.com/ccbuchner

INHALT

Editorial	S. 4
Schwerpunkt: Energie- und Mobilitätswende in Bayern	
Analyse	
▪ <i>Heiner Monheim</i> : Verkehrswende im Kontext deutscher Verkehrsentwicklung	S. 5
▪ <i>Manfred Miosga / Lisa Maschke</i> : Verkehr bremst Klimaschutz - die Mobilitätswende drängt	S. 11
▪ <i>Peter Herdegen</i> : Die Energiewende in Bayern aus Sicht der im Bayerischen Landtag vertretenen Parteien	S. 17
▪ <i>Kerstin Schreyer (CSU)</i> , MdL, Vorsitzende des Fraktionsarbeitskreises Wirtschaft, Landesentwicklung, Energie, Medien und Digitalisierung	S. 18
▪ <i>Martin Stümpfig (Bündnis 90/Die Grünen)</i> , MdL, Sprecher für Energie und Klimaschutz	S. 19
▪ <i>Rainer Ludwig (Freie Wähler)</i> , MdL, Energiepolitischer Sprecher	S. 21
▪ <i>Annette Karl (SPD)</i> , MdL, Wirtschafts- und Energiepolitische Sprecherin	S. 23
▪ <i>Albert Duin (FDP)</i> , MdL, Sprecher für Wirtschaft, Energie und Tourismus	S. 24
Pädagogische Praxis	
▪ <i>Sabine Kehr</i> : „Ich bin pleite!“ - Mittelschüler:innen nehmen durch die Investition in verschiedene Energiequellen im Planspiel „triCO ₂ lor“ Einfluss auf den Klimawandel	S. 25
▪ <i>Andreas Brunold</i> : Der Dieselskandal als Lerngegenstand politischer Bildung - Planspiel zur Mobilitätswende	S. 28
Landesverband Bayern	
▪ <i>Stefan Rappenglück / Uta Lechner</i> : Verleihung des Abiturpreises „Politik und Gesellschaft“ 2023	S. 33
▪ <i>Stefan Rappenglück</i> : Erster Preis des deutschen Planspielpreises - Auszeichnung für unser Neu-Mitglied Marian Hummel	S. 35
▪ <i>Stefan Rappenglück</i> : Save the date: Jahrestagung und Mitgliederversammlung des Landesverbandes Bayern	S. 36
▪ <i>Stefan Rappenglück</i> : Eine erste Würdigung des Lebenswerkes von Hannes S. Macher	S. 37
▪ <i>Stefan Rappenglück</i> : Save the date: Bundeskongress „Gegenwartsdeutungen - Zukunftserzählungen Politische Bildung in Zeiten gesellschaftlicher Umbrüche	S. 37
Buchbesprechungen	S. 38

Impressum FORUM POLITIKUNTERRICHT

Herausgeber: Landesverband Bayern der Deutschen Vereinigung für Politische Bildung e.V.
Prof. Stefan Rappenglück (verantw.), Selma-Lagerlöf-Str. 112, 81829 München,
E-Mail: stefan.rappenglueck@dvpb-bayern.de

Redaktion: Prof. Dr. Andreas Brunold, Dr. phil. Peter Herdegen, Uta Lechner, Prof. Dr. Stefan Rappenglück

Anzeigen: Holger Keilwerth, E-Mail: WerbungFPU@gmx.de

Layout/Gestaltung: Martina Macher-Buchner, E-Mail: Redaktionfpu@gmx.net

Einzelverkaufspreis: 5,00 € (im Mitgliedsbeitrag enthalten)

Konto des Landesverbands: Kreissparkasse Augsburg,

IBAN: DE48 7205 0101 0000 2931 34, BIC: BYLADEM1AUG

Mitteilungen über Änderungen der Anschrift und der Bankverbindung an:

Armin Seemann, Rabenweg 8, 85356 Freising, E-Mail: armin.seemann@web.de

ISSN 0941-5874

EDITORIAL

Langsam wird es ernst mit der Energie- und Mobilitätswende. Es geht nicht mehr nur darum, Ziele zu formulieren, es müssen Wege aufgezeigt werden, wie diese Ziele erreicht werden können. Damit sind Konflikte verbunden, die uns die nächsten Jahre und Jahrzehnte begleiten werden. Die Position, dass der Ausstoß von CO₂ (Kohlenstoffdioxid oder Kohlendioxid) reduziert werden muss, um die Erderwärmung gegenüber dem vorindustriellen Niveau auf unter 2 Grad zu beschränken, wird von der Mehrheit der Bevölkerung unterstützt. Nach dem ARD-Deutschland-Trend vom 6.4.2023 (<https://www.tagesschau.de/inland/deutschlandtrend/deutschlandtrend-3339.html>) werden Umweltschutz und Klimawandel als wichtigstes Problem identifiziert. 44% der Befragten meinen, es gehe bei den Maßnahmen zum Klimawandel nicht schnell genug, 18% finden das Tempo bei den Maßnahmen richtig, nur 27% geht es zu schnell.

Das Übereinkommen von Paris (Pariser Klimakonferenz 2015) soll den Anstieg der Durchschnittstemperaturen unter 1,5 Grad halten, um die schlimmsten Folgen des Klimawandels (Dürren, Ausdehnung von Wüsten, Überschwemmungen, Anstieg des Meeresspiegels und Vernichtung menschlicher Lebensräume etc.) zu beschränken. Dieses Ziel wird von der Mehrheit der Bevölkerung in Deutschland befürwortet.

Stark umstritten ist allerdings, wie das erreicht werden soll. Reicht es aus, neue Techniken einzusetzen, um Energie mit nichtfossilen Mitteln zu produzieren oder müssen die Menschen ihre Lebensweise ändern (Energie sparen, weniger oder anders reisen, weniger Fleisch konsumieren etc.).

Wenn es um private Lebensgewohnheiten der Menschen geht, wird die Diskussion schnell grundsätzlich. Die einen fürchten um die eigene Zukunft und/oder die ihrer Kinder, die anderen wollen nicht dulden, dass ihnen bestimmten Lebensformen (vermeintlich) vorgeschrieben werden. Populisten nutzen die Chance, Ängste zu schüren, Teile der Bevölkerung zu verunsichern und die allgemeine Missstimmung und Unsicherheit gegen die Demokratie und ihre Entscheidungsabläufe zu richten.

Die Diskussionen um die Zukunft des privaten Autoverkehrs (Tempolimit, Zukunft von Verbrenner-Autos, Spritkosten), die (sachlichen und unsachlichen) Debatten um das Heizungsgesetz, der Höhenflug der AfD in den Umfragen zeigen, wie schwierig es ist und weiterhin sein wird, hier Lösungen zu finden, die dem Allgemeinwohl nahekommen und für alle Gruppen zumindest akzeptabel sind.

Selbst die Diskussionen um die eher technischen Aspekte der Problematik sind hoch kontrovers: Raus aus der Atomkraft? Wohin mit neuen Windrädern, Photovoltaikanlagen, Energiespeichern und Stromtrassen? Wie soll Mobilität technisch und organisatorisch (privater Verkehr, öffentlich organisierter Verkehr) in Zukunft gesichert werden?

In diesem Heft versuchen wir diese Debatten zu versachlichen.

Im Analyseteil finden Sie Aufsätze zur Mobilitätswende und Positionen aus verschiedenen Fraktionen im Bayerischen Landtag zur Energiewende.

Im Teil Pädagogische Praxis präsentieren wir Planspiele, mit denen die Probleme Energie und Mobilität in der Schule und in der außerschulischen politischen Bildung bearbeitet werden können.

Die Redaktion hat sich verstärkt. Seit Juni 2023 beteiligt sich Frau Uta Lechner an der Redaktionsarbeit.

Am 18.4.23 verstarb unser Mitglied Hannes S. Macher. Er hat die FPU „erfunden“, ohne ihn gäbe es diese Zeitung nicht. Die Redaktion bemüht sich, die Zeitung in seinem Sinne weiterzuführen. Im Teil „Landesverband Bayern“ finden Sie einen ersten Nachruf.

Die nächste Ausgabe der FPU wird sich ausführlich damit beschäftigen, was Hannes S. Macher für den Verband und diese Zeitschrift geleistet hat.

Aus finanziellen Gründen kann nur mehr eine Ausgabe der FPU als Print-Ausgabe erscheinen. In Zukunft wird es jeweils eine Online-Ausgabe und eine Print-Ausgabe pro Jahr geben. Dies ist der erste Versuch einer Online-Ausgabe. Der Redaktion ist klar, dass an der Gestaltung einer solchen Online-Ausgabe noch vieles verbessert werden kann. Für Anregungen aus der Leserschaft sind wir offen.

Andreas Brunold / Peter Herdegen / Uta Lechner / Stefan Rappenglück

Energie- und Mobilitätswende in Bayern

Analyse

Verkehrswende im Kontext deutscher Verkehrsentwicklung

1. Verkehrsplanung vor Beginn des Autozeitalters

Mit dem Beginn der Massenmotorisierung haben sich in Deutschland die Prinzipien der Verkehrsplanung grundlegend verändert. Bis ca. 1930 wurden die öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn mit hoher Priorität berücksichtigt. Fuß- und Fahrradverkehr konnten den öffentlichen Raum sehr freizügig nutzen. Das Auto spielte eine untergeordnete Rolle. Ca. 80 % der damals fahrenden Kfz waren Liefer- und Lastwagen, der private Pkw war die Ausnahme. Auch der ländliche Raum war mit Schienenstrecken angebunden. Hinzu kamen landesweite und regionale Post- und Bahnbusnetze. Viele Städte hatten eigene Straßenbahnsysteme. Jedes Wohngebiet und Gewerbegebiet und jedes Dorf hatte Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Der Güterverkehr nutzte für weite Strecken überwiegend die Bahn. Große Betriebe hatten eigene Gleisanschlüsse. Neubaugebiete entstanden meist in der Nähe von Schienenstrecken. Die Baudichten waren noch relativ hoch, weil es noch keine breiten Straßen und große Parkierungsflächen gab.

2. Prioritärer Straßennetz- und Parkraumbau, kaputt gesparter öffentlicher Verkehr

Mit der Massenmotorisierung seit Mitte der 1950er Jahre veränderte sich die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung grundlegend. Viele Städte waren vom Bombenkrieg zerstört. Daher räumte die Nachkriegsplanung erst mal die Trümmer weg und wählte für den Wiederaufbau neue Maßstäbe. Vorbild für den neuen Städtebau und die neue Verkehrsplanung wurden die USA, die damals führende Wirtschaftsmacht, die schon viel früher mit der Massenmotorisierung begonnen hatte. Schon in den 1930er Jahren wurden in den USA die Bahn- und Straßenbahnsys-

teme systematisch abgebaut und der Fuß- und Radverkehr marginalisiert. Das schien nun auch vielen deutschen Planern angemessen. Enge, verwinkelte Straßen waren plötzlich tabu. In vielen Städten wurden Straßendurchbrüche für breite Straßen realisiert, zu Lasten vieler abgerissener Häuser. Gebaut wurden neuen Straßenzüge mit breiten Zwischenräumen als große Schneisen. Die Architektur wurde sehr funktionalistisch. Wegen des zunehmenden Tempos der Autos verzichtete man auf differenzierte Fassadengestaltung und kleinteilige Parzellierung und Baukörpergliederung. Die Zeit der „Hochgeschwindigkeits-Architektur“ mit ihren groben „Klötzen“ und „Kuben“ begann. Die Autolobby hatte großen Einfluss auf die Verkehrs- und Steuerpolitik. In der damaligen DDR dagegen blieb die Motorisierung gering, dort behielt der öffentliche Verkehr im Personen- wie im Güterverkehr eine wichtige Rolle.

Es kam zu einem fortschreitenden Rückzug von Bus und Bahn aus der Fläche. Die Verkehrsinvestitionen des Bundes gingen vor allem in Fernstraßen. Die Bahn bekam weit weniger Geld und das wurde zunehmend monopolisiert von wenigen Großprojekten der Hochgeschwindigkeit und Projekten zur Untertunnelung von Großstadtbahnhöfen, so am extremsten bei Stuttgart 21.

Besonders stark prägten die autofixierten Planungskonzepte den Stadtrand und das suburbane Umland. Dort konnten sich die Verkehrsplaner und Architekten als „Modernisten“ austoben. Denn in Suburbia war die private und betriebliche Motorisierung sehr hoch. Dem wollte man mit autogerechter Raum- und Verkehrsplanung Rechnung tragen. Man fand viele freie Flächen, auf denen entdichtete, zersiedelte Bau- und Verkehrsstrukturen etabliert werden konnten. Man setzte großvolumige Straßenbauprogramme um und schuf in allen neuen Wohn- und Gewerbegebieten große Parkraumangebote. Straßen wurden immer breiter, mit riesigen Kreuzungsbauwerken, teilweise hinter Lärmschutzwänden und – wällen verbarrika-

diert.

Dagegen vergaß man vielfach eine angemessene ÖPNV-Anbindung und eigene Anlagen für den Fahrradverkehr. So entstanden autozentrierte Stadtlandschaften voller großflächiger Verbrauchermärkte, Baumärkte und Gartencenter. Industrie- und Gewerbebetriebe wurden an den Stadtrand und ins Umland verlagert. Dadurch schritt die Zersiedlung immer weiter fort. Die täglich zurückgelegten Entfernungen nahmen schnell zu. Dadurch fixierte sich das suburbane Verkehrsverhalten voll auf den eigenen Pkw bzw. den betrieblichen Lkw und Lfw. Dementsprechend nahmen die Staus schnell zu, wurden immer länger und häufiger. Und die Autopendler ruinierten auf ihrer Fahrt die Umweltqualität der durchfahrenen Gebiete und überfluteten die Zielgebiete mit immer neuen Blechlawinen. Die Folge weltweit massenhaften Autoverkehrs sind die schnell wachsenden Klimaprobleme aufgrund der hohen CO₂ Emissionen mit immer mehr Wetterextremen wie Dürreperioden, Überflutungen und Sturmereignissen.

Der Städtebau reagierte auf den schnell wachsenden Autoverkehr mit seinen großen Lärm- und Luftschadstoffemissionen durch immer weiteres Abrücken der Bebauung von der Straße. Die geschlossene Straßenrandbebauung wurde aufgegeben. Man wollte möglichst viel Abstand zur Straße halten und verschanzte die Gebäude hinter immer höheren Mauern und Hecken. Die Stadtlandschaft wurde so noch mehr zersiedelt. Der öffentliche Raum verkam zur reinen



Quelle: Anja Deutsch, Cocoparisienne, pixabay

Verkehrsmaschine, in der der schnelle Autoverkehr alles dominierte. Kinderspiel und Aufenthalt waren dort schlecht möglich. Und der Straßenbau kümmerte sich wenig um das städtebauliche Umfeld, wurde immer weniger flexibel, folgte standardisierten Regelungen für seine Querschnitte und Kreuzungen.

Viele ländliche und kleinstädtische Bahnstrecken wurden stillgelegt und viele Bahnhöfe geschlossen. Große Teile des verbleibenden Schienennetzes blieben ohne Elektrifizierung. Auch viele Straßenbahnsysteme wurden stillgelegt. Die Post- und Bahnbusysteme wurden abgeschafft. Es entstand ein immer größerer Tarifschunegel. Es gab kein landesweites Taktsystem für die Anschlussbeziehungen zwischen Fernverkehr, Nahverkehr, Schienenverkehr und Busverkehr. Erst das 9-€-Ticket und sein Nachfolger Deutschlandticket für 49 € haben das abschreckende Tarifchaos beendet und dem Nahverkehr einen Riesenzuwachs ermöglicht. Dabei wurde aber auch schmerzlich klar, dass die „Fläche“ mit ihren vielen Klein- und Mittelstädten bei den ÖPNV-Investitionen sträflich vernachlässigt wurde, während in den großen Städten mit Milliardeninvestitionen teure U-Bahn- und Stadtbahntunnel gebaut wurden. In den meisten Städten fehlt noch der Mut, mit intelligenter Ampelsteuerung und eigenen Spuren Bussen und Bahnen freie Fahrt zu geben. Deswegen ist Deutschland mittlerweile das „führende Stauland“ in Europa, die Staus nehmen rasant zu, was die Effizienz des Verkehrs immer weiter sinken lässt. Und immer noch glauben Politik und Planer, man könne dem Stau durch immer neuen Straßenbau (jetzt vielfach sechsspurige Autobahnen und innerstädtische Kreuzungen mit manchmal schon über 20 verschiedenen Fahr- und Abbiegespuren) entkommen.

3. Vernachlässigter Fuß- und Radverkehr

Immerhin gab es in den 1970er Jahren einen kurzen Boom bei Fußgängerzonen. Aber insgesamt blieben die Fußwegenetze trotzdem lückenhaft. Das Gehen wurde zur am stärksten vernachlässigten und gefährdeten Verkehrsart. Dabei hängt die Lebensqualität eines Ortes ganz stark von seiner Fußgängerfreundlichkeit ab.

Auch der Fahrradverkehr wurde sträflich vernachlässigt, weswegen Deutschland mit seinen Radverkehrsmaßnahmen weit hinter Europas führenden Ländern Niederlande und Dänemark zurück blieb. Es dauerte lange, bis eine eigene Fahrradlobby etabliert wurde, mit dem ADFC und VCD. Immerhin gibt es in Deutschland einige fahrradfreundlichere Regionen wie das Münsterland, den Niederrhein oder Bremen. Bis in die 1990er Jahre galten Großstädte als



Foto: Anja Weber

Annika Reiß
Redakteurin
taz-Klimahub

IST HEUTE DER TAG, AN DEM DU ES SELBST IN DIE HAND NIMMST?

Mehr als 22.700 taz-Leser*innen ermöglichen mit der Genossenschaft den unabhängigen Journalismus ihrer Zeitung.

**Jetzt ab 500 € auch Genoss*in werden
– und damit Miteigentümer*in der taz.**

Mehr Infos unter (030) 25 90 22 13 oder geno@taz.de
genossenschaft.taz.de



ausgesprochen fahrradfeindlich. Das bedeutete aber keinesfalls eine generelle Abwendung der Bevölkerung vom Fahrrad. Denn jedes Jahr wurden zwischen 3 und 4 Mio. neue Fahrräder verkauft. 2020 besitzen deutsche Haushalte 82 Mio. Fahrräder, darunter mittlerweile 10 Mio. E-Bikes. Aber noch werden ca. 80 % dieser Räder nicht im Alltagsverkehr genutzt, sondern selektiv in der Freizeit in Feld, Wald und Wiese weit ab vom störenden Autoverkehr. Erst wenn auch das Radfahren im Stadtverkehr als sicher und komfortabel gilt, kann der Radverkehr seine Verkehrswendepotenziale offensiv nutzen.



Quelle: Renáta Adrienn Uri, Pixabay

4. Die Verkehrsberuhigung änderte vorübergehend die Planungskonzepte

Dann folgten unter dem Druck der Folgeprobleme und wegen immer stärkerer Proteste gegen einseitig autoorientierte Verkehrsplanung erste Korrekturen in Richtung auf mehr Verkehrsberuhigung. Es begann mit kleinen kommerziellen Fußgängerzonen in den Innenstädten, die später nach Zahl und Größe zunahm. Manchmal wurden Busse und Straßenbahnen sowie der Fahrradverkehr in Fußgängerzonen integriert (z. B. Freiburg). Vor allem die historischen Altstadtbereiche gewannen durch die Fußgängerzonen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen stark an Attraktivität. Anfangs befürchtete der Handel negative

Effekte, doch meistens erwiesen sich die umgestalteten Bereiche als Publikumsmagneten mit beträchtlichen Kunden- und Umsatzgewinnen. Die Passanzahlen sowie Dauer und Häufigkeit der Besuche nahm ebenso zu wie die Länge der Gehstrecken, die Zahl der aufgesuchten Geschäfte und die Vielfalt der Aktivitäten. Die Lust am urbanen Leben nahm wieder zu. Es gab mehr Platz für Wochenmärkte und Außengastronomie. Allerdings kam es wegen dieses kommerziellen Erfolgs leider auch zur Verdrängung des kleinteiligen, angestammten, inhabergeführten Einzelhandels, der den stark steigenden Immobilienpreisen weichen musste. Die Folge war eine starke Filialisierung und Standardisierung des Angebotspektrums.

Aber die meisten Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Gebiete endeten am Rand abrupt in der üblichen Autowelt mit breiten Autostraßen, neuen Parkhäusern und Parkplätzen. Die im Kern dem Autoverkehr entzogene Kapazität und Fläche wurde am Rand um ein Mehrfaches ersetzt, nach dem Vorbild amerikanischer Malls. Nur wenige Städte planten attraktive Hauptfußwegachsen (Promenaden, Fußgängerstraßen, Boulevards) als Verbindung zwischen den Quartieren. Immerhin hatten die Niederländer sehr viel systematischer die Verkehrsberuhigung umgesetzt mit sog. „Koexistenzstraßen“ als sog. „Woonerf“ in Wohngebieten und „Winkelerf“ in Geschäftsgebieten. Dagegen blieb in Deutschland der sog. „verkehrsberuhigte Bereich“ (umgangssprachlich oft auch als „Spielstraße“ bezeichnet) eher die Ausnahme, weil die Politik die starke Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten unterhalb von Tempo 30 ablehnte. Am ehesten wurden dicht bebaute Gründerzeitviertel und Neubaugebiete verkehrsberuhigt. Dort sparte die Verkehrsberuhigung Fläche und Erschließungskosten und sicherte eine höhere Wohnqualität. Am häufigsten angewendet wurden in Deutschland Tempo-30-Zonen, teilweise auch Tempo-20-Zonen. Dagegen erklärte die Politik lange Zeit die besonders stark unfallbelasteten, dicht bebauten und schnell befahrenen Hauptverkehrsstraßen zu „Tabuzonen“ für Verkehrsberuhigung. Erst spät folgten dann Programme zur Geschwindigkeitsdämpfung und besseren städtebaulichen Integration von Hauptverkehrsstraßen und bemühte sich, mit Hilfe von Schmalfahrspuren oder Kombispuren Platz zu sparen und auf diese Weise breite, aufenthaltsfreundliche und begrünte Seitenräume zu schaffen, die auch gern von der Außengastronomie genutzt wurden. Mittlerweile können auf der Basis von Luftreinhalteplänen und Lärmaktionsplänen auch klassifizierte Straßen des Bundes, der Länder und der Kreise mit linearen Tempo-30-Regelungen belegt werden,



Quelle: Pexels, pixabay

was vorher nur zum Schutz von Kindergärten, Kitas, Schulen, Alteneinrichtungen und Kliniken möglich war. Neue Impulse für die Verkehrsberuhigung brachte das niederländische Shared Space-Konzept, das später auch in der Schweiz und in Österreich als sog. Begegnungszone vielfach umgesetzt wurde. In Deutschland sträuben sich allerdings immer noch einige Bundesländer und Aufsichtsbehörden, den Kommunen solche Regelungen zu erlauben. Deswegen fordert der Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes durch den VCD (Verkehrsclub Deutschland) von Bund und Ländern eine viel kommunalfreundlichere Ermächtigung für örtliche Tempolimits auch auf Hauptverkehrsstraßen.

5. Das Parken als besonderes Problemfeld

Besondere Schwierigkeiten bei der Rückeroberung des öffentlichen Raumes für urbanes Leben macht das Parken. In vielen Straßen werden die Gehwege auf beiden Seiten zugeparkt. Und viele Plätze sind zu reinen Parkplätzen verkommen. Lange Zeit glaubte man, den Konflikt durch neue Parkhäuser oder Tiefgaragen klären zu können. Aber „eingehaustes“ Parken ist extrem teuer und daher schwer verallgemeinerbar. Und das städtebauliche Umfeld von Parkhäusern und Tiefgaragen ist allein schon durch

die Ein- und Ausfahrten und den starken Ziel- und Quellverkehr stark degradiert. Daher ist es sinnvoll, durch Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung und des Mobilitätsmanagements die Zahl der Abstellvorgänge je Gebiet deutlich zu verringern, also letztlich eine Abnahme der privaten (Über)Motorisierung zu erreichen.

Sobald das Parken nicht mehr als Gemeingebrauch des öffentlichen Raumes verstanden wird, sondern als gebührenpflichtige Sondernutzung, kann an der „Parkschraube“ gedreht werden, um die Überlastung des öffentlichen Raumes mit abgestellten Autos zu beenden und durch eine moderne Verkehrsplanung den Abbau der Übermotorisierung anzustreben. Nur so kann man den öffentlichen Raum von abgestellten Autos befreien, die dann eben verschrottet und nicht mehr durch neue Autos ersetzt werden. Motto: Tausche Auto gegen Baum oder Spielplatz. Für Neubaugebiete stellt sich von Anfang an die Frage, ob man sie nicht als sog. „autofreie“ Wohngebiete gestalten kann. Das spart Flächen und Kosten und ermöglicht die Stadt der kurzen Wege. Der Städtebau kann sich dann endlich wieder den Straßen zuwenden, statt die Häuser durch große Grundstücke, Mauern und Hecken und möglichst breite Straßenprofile möglichst weit von der Fahrbahn abzurücken. Solche autofreien Gebiete gibt es schon lange auf einigen ostfriesischen Inseln oder Hiddensee oder in hoch gelegenen Bergorten. In der Schweiz gibt es die GAST, das Netzwerk 16 autofreier Tourismusorte, in denen jeglicher fossiler Autoverkehr untersagt ist. In den Niederlanden gibt es bereits mehrere größere Neubaugebiete, aus denen jeglicher privater Autoverkehr ausgeschlossen ist. Und in manchen niederländischen Neubaugebieten gibt es eine Renaissance der Gasse als traditionelles Erschließungselement. Im Normalfall verhindern in Deutschland noch strenge Bauvorschriften eine Erschließung mit Gassen, kleinteiliger Nutzungsmischung und kompakten, urbanen Bauformen.

6. Das Straßengrün als Element

Eine brandaktuelle Frage der Verkehrsplanung ist der Umgang mit Bäumen. Bis zum Beginn des Autozeitalters waren Straßenbäume ein wichtiges Element der Straßenraumgestaltung. Dann wurden viele Straßenbäume dem wachsenden Platzbedarf des Autoverkehrs geopfert. Viele Vorgärten wurden zu Parkplätzen umgewandelt. All das erweist sich heute wegen des zunehmenden Hitzestresses immer heißerer Sommer als fatal. Bäume und Grünflächen verbessern erheblich das Stadtklima, wenn sie von der Ausnahme wieder zur Regel werden. Mit Hilfe von

Allein kann man sehr gut wichtige Fußverkehrsverbindungen und städtebauliche Achsen gestalten. Das hat der barocke, klassizistische und gründerzeitliche Städtebau immer beachtet. Nur der autoabhängige Städtebau hat diese Tradition verdrängt. Erst die niederländische Verkehrsberuhigung hat wieder Platz für kleine Beete, Rankgewächse, kleinkronige Bäume und prächtige Alleen geschaffen. Und die französische Straßenbahnplanung hat eine Renaissance der Tramallee zwischen zwei Baumreihen und vielfach auch mit einem grünen Rasengleis ermöglicht.



Quelle: Michi S. moizon. Pixabay

7. Arbeit an der Verkehrswende

Noch fordern ein antiquiertes Verkehrs-, Straßen-, Bau- und Planungsrecht die jederzeitige Autoerreichbarkeit als Basis der vollständigen Erschließung. So wird die Autowelt dauerhaft „zementiert“. Würde stattdessen die Erreichbarkeitsforderung verkehrsmittelneutral definiert, hätten die planenden Behörden und die Politik eigene Spielräume, eine eher autoverkehrsminimierende Erschließung und eine primär den Umweltverbund priorisierende Erreichbarkeit zu planen. Und man könnte auch im Bestand autoverkehrsminimierende Strategien anwenden. Und anders als früher dabei nicht mehr jeden wegfallenden Stellplatz durch unterirdischen Ersatz kompensieren und jede eingezogene Fahrspur durch eine Ersatzstraße ersetzen.

Zu einer solchen Strategie gehört ein modernes Mobilitätsmanagement, das bereits in die Mechanismen der Verkehrserzeugung eingreift, das Abstellen von Autos im öffentlichen Raum und auf privaten Flächen beschränkt und das Grundaxiom, Mobilität und Erreichbarkeit seien primär mit Autos zu sichern, aufgibt. Primat erhalten eine gute Zugänglichkeit für Fuß- und Radverkehr und öffentlichen Verkehr und eine hohe Aufenthaltsqualität. Die reduzierte Autoerreichbarkeit wird durch eine Vervielfachung

der ÖPNV-Qualität (dichteres Netz, dichter Takt, freie Fahrt, neue Tarife) sowie der Fußwegenetz- und Fahrradqualität kompensiert. Weniger Autoverkehr ermöglicht dann mehr Mobilität. Ein überzeugendes Beispiel für eine solche Strategie ist Kopenhagen, das seit nunmehr 40 Jahren immer erfolgreicher den Kampf um die Rückeroberung lebenswerter öffentlicher Räume mit wenig Autoverkehr und viel mehr Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Verkehr sowie Aufenthalt führt. Dadurch wurden die Aufenthalts- und Umweltqualität und die Bedingungen für Fuß- und Fahrradverkehr optimiert. Autofreie Wohngebiete wurden in den letzten Jahren auch in Amsterdam, Freiburg und Köln realisiert. Sie bevorzugen Mieter oder Eigentümer, die kein privates Auto besitzen und sichern die Zugänglichkeit durch ein modernes Mobilitätsmanagement mit optimierten Alternativen zum Auto. Die EU unterstützt „Car free cities“, eine internationale Arbeitsgemeinschaft von Städten, die autoverkehrsreduzierende Maßnahmen erproben. Auch die Aktion „Autofasten“ der beiden christlichen Kirchen, an der sich immer mehr Bischöfe und Landeskirchen mit immer mehr Menschen beteiligen, passt zu solchen Strategien. Alle diese Beispiele beweisen, Leben ohne Auto ist möglich, eröffnet neue Freiheiten, bereichert den Erfahrungsschatz, intensiviert das Familienleben.

Die zentrale Frage bleibt, ob und wie man das private und betriebliche Motorisierungsverhalten bremsen kann. Dazu können die nationalen Regierungen beitragen, indem sie alle bisherigen steuerlichen Subventionen und Prämien für privaten und betrieblichen Autokauf abschaffen. Und im Bau- und Planungsrecht des Bundes und der Länder eine Limitierung des Stellplatzschlüssels vorsehen mit einer vollen Kostenanlastung für das Parken nach Marktpreisen. Mit einer gesetzlichen Grundlage für betriebliches Mobilitätsmanagement kann die Gesamterreichbarkeit verbessert werden durch Ausbau der Alternativangebote im Fuß- und Fahrradverkehr, ÖV sowie beim Bike-, Car und Ride Sharing, an dem sich die Wirtschaft angemessen beteiligt.

Ganz neue Impulse bekommt dieser Bereich auch durch die ersten Versuche des sog. „autonomen Fahrens“, das im Bereich des Mikro-ÖPNV mit autonomen Kleinbussen neue Perspektiven eines flexiblen, differenzierten Nahverkehrs eröffnet. Da autonomes Fahren nur bis max. 20 km/h möglich sein wird, ergibt sich damit automatisch eine flächendeckende Verkehrsberuhigung. Das Problem der Raserei mit unangepassten Geschwindigkeiten ist damit erledigt.

„Die Karten“ im Mobilitätsbereich müssen also völlig „neu gemischt“ werden, mit der Perspektive, den Autoverkehr schrittweise zurückzudrängen. Zu



Quelle: MartinStr, pixabay

einer solchen neuen Mobilitätswelt gehört eine positive Kommunikation der neuen Nutzungsspielräume für Kunst, Kultur, Gastronomie und Handel, für neues Stadtleben, Spaß, Spiel und Freude. Es geht nicht um Freiheitsberaubung, sondern um Rückgewinnung der Bewegungsfreiheit für alle.

Damit beginnt ein Strukturwandel der Autowirtschaft zur Mobilitätswirtschaft. Die Massenproduktion von Pkw und der Export von Stau gehen zu Ende. Wie im Energiebereich werden nun auch im Verkehrsbereich fossile Arbeitsplätze durch neue

Arbeitsplätze für intelligente, nachhaltige Mobilität ersetzt. Das bringt segensreiche Nebenwirkungen wie die Freiheit von Unfallängsten, Belästigungen, Emissionen, unnötigen Kosten und neue Freizügigkeit der Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit Bussen, Bahnen oder Car Sharing, Ride Sharing und Bike Sharing. Autoverkehr wird nicht mehr länger mit Mobilität gleichgesetzt, Immobilität im Stau als Folge der Übermotorisierung wird zu Gunsten moderner Mobilitätseffizienz abgebaut. Mobilitätsmanagement wird zum zentralen Handlungsfeld der Verkehrspolitik und -planung.

Prof. Dr. Heiner Monheim, Bonn

Zum Autor: Prof. Dr. Heiner Monheim (Jhg.1946) arbeitete 15 Jahre in der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung des Bundesbauministeriums in Bonn, 10 Jahre im Landesverkehrs- und Städtebauministerium NRW in Düsseldorf und 16 Jahre als Prof. für Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier. Seine Arbeitsschwerpunkte sind Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Verkehrsberuhigung, strategische Fragen der Verkehrswende und die Funktionsweise politischer Entscheidungssysteme im Verkehr.

Verkehr bremst Klimaschutz – die Mobilitätswende drängt

Mobilität wird immer wieder als ein Grundbedürfnis bezeichnet. Nicht alle Bedürfnisse des modernen Menschen können am gleichen Ort befriedigt werden. Das erfordert die Überwindung von Raum. Um von einem Ort zu einem anderen zu kommen, sind Mittel der Distanzüberwindung erforderlich. Verkehr beschreibt die beobachtbaren physischen Bewegungen von Personen und Gütern zur Überwindung von Raum (Manderscheid 2020:39). Mobilität, so wie wir sie heute organisieren, produziert viel Verkehr und damit auch zahlreiche unerwünschte Nebeneffekte. Die zunehmend bedrohliche Klimaerhitzung durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe, Gesundheitsgefährdungen und zahlreiche negative gesellschaftliche Folgen des auf der Nutzung des privaten PKW basierenden Verkehrssystems erfordern eine Mobilitätswende. Die Frage, wie wir unsere Bedürfnisse nach Mobilität so organisieren können, dass möglichst wenige negative Wirkungen davon ausgehen, ist eine drängende Zukunftsaufgabe.

Warum eine Wende notwendig ist

Die Folgen der menschengemachten Erderhitzung sind allgegenwärtig: Waldbrände, sinkende Grundwasserstände, Ertragseinbußen in der Landwirtschaft, katastrophale Überschwemmungen oder purzelnde Hitzerekorde - die Liste ist lang. Die Risiken weiterer Treibhausgasemissionen sind enorm. Schon die aktuelle Konzentration von Treibhausgasen in der Atmosphäre birgt das Potenzial unwiederbringlicher Schäden an der Biosphäre. Weitere Emissionen können Kippelemente auslösen, die zu einer beschleunigten Erderhitzung beitragen und menschliches Gegensteuern unmöglich machen. Um eskalierenden Katastrophen entgegenzuwirken, ist es zwingend notwendig, Treibhausgasemissionen global so schnell wie möglich auf null zu reduzieren und wieder der Atmosphäre zu entziehen (IPCC 2022). Bisherige Klimaschutzstrategien und Gesetzgebungen bilden dieses Risiko jedoch nicht ausreichend ab. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen SRU (2022) spricht von einer Ambitions- und Umset-

zungslücke der Klimapolitik. Das aktuelle deutsche Klimaschutzgesetz verlangt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 65 Prozent (gegenüber 1990) zu reduzieren, bis 2045 Treibhausgasneutralität zu erreichen und ab 2050 negative Treibhausgasemissionen (vgl. UBA 2022). Um die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015 noch zu erreichen, gehen Szenarien davon aus, dass insbesondere der Verkehrssektor tiefgreifend transformiert werden muss und der Umweltverbund bestehend aus Bahnen, Bussen, Fahrrad und zu Fuß gehen die Nutzung des privaten PKW in weiten Teilen ersetzen sollte (z.B. WI 2017). Während die Treibhausgasemissionen in vielen Bereichen gesenkt werden konnten, sind die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis 2019 gegenüber 1990 jedoch noch leicht angestiegen und haben erst durch die Corona-Krise einen leichten Rückgang erfahren (UBA 2023). Der Verkehr ist neben dem Gebäudesektor dafür verantwortlich, dass Deutschland beim Klimaschutz nicht schnell genug vorwärtskommt. Die jahresscharf im Klimaschutzgesetz (KSG) vorgegebenen Zielwerte werden im Verkehr 2022 zum zweiten Mal verfehlt. Das KSG forderte in diesem Fall die Vorlage von wirksamen Sofortprogrammen innerhalb von drei Monaten. Auf Druck des Verkehrsministeriums plant die Bundesregierung hingegen eine Änderung des Gesetzes, um die Möglichkeit zu eröffnen, mangelnde Einsparungen mit denen anderer Sektoren zu kompensieren. Offensichtlich fällt es jedoch in Deutschland besonders schwer, Veränderungen in der von der individuellen Nutzung des PKW dominierten Mobilität durchzuführen.



Quelle: Skitterphoto, Rudy and Peter Skitterians, pixabay

Dabei hat das derzeitige Verkehrssystem mit seiner Konzentration auf den Verbrennungsmotor in Individual- und Güterverkehr neben den hohen Treibhausgasemissionen weitere negative Auswirkungen auf Menschen und Umwelt. Dazu gehören Gesundheitsbeschwerden durch Feinstaub, Stickoxide, Lärmbe-

lastungen sowie die Freisetzung von Mikroplastik durch den Abrieb der Autoreifen und die enormen Flächenbedarfe in Form von Straßen oder Parkplätzen (Miosga et al. 2023). Die für den Verkehr betriebene Bodenversiegelungen zerstört die Bodenbildung und erhöht die Gefahr von Überschwemmungen bei Starkregen. Zudem geht vom motorisierten Individualverkehr (MIV) eine beständige Gefährdung der Verkehrssicherheit von Fußgänger:innen und Fahrradfahrenden aus. Rammler (2019:4) argumentiert außerdem, dass das bestehende Verkehrssystem nicht nur klimaschädlich, sondern auch sozial ungerecht sei. So sind Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln ungleich verteilt. Zum einen besteht ein Zusammenhang zwischen Einkommen, Vermögen, Wohnort und angebundenen Verkehrssystemen, was dazu führt, dass ärmere Bevölkerungsteile schlechtere Chancen auf einen bezahlbaren Zugang zu Orten und Einrichtungen haben. Zum anderen wirkt sich auch die benötigte Kompetenz zur Nutzung komplexer Verkehrssysteme ausschließlich auf marginalisierte Bevölkerungsgruppen, bspw. mit geringen Deutschkenntnissen aus. Da einkommensschwache Bevölkerungsteile, gerade in urbanen Räumen, meist kein Auto besitzen, nutzen sie überdurchschnittlich häufig den Umweltverbund. Zudem sind sie vermehrt den beschriebenen externen Effekten des motorisierten Individualverkehrs ausgesetzt, wie Verkehrsunfällen, Lärm- oder Feinstaubbelastungen (ebd.).

Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende?

Bereits in den 1990er Jahren wurden in wissenschaftlichen Kreisen und aus den Umweltverbänden Forderungen nach grundlegenden Veränderungen des Verkehrssystems laut. Über mögliche Umsetzungsstrategien wird seitdem jedoch heftig gerungen (Wetzchenwald 2023: 28). In wissenschaftlichen Diskursen werden Forderungen nach einer Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende unterschieden: Unter der Antriebswende werden Prozesse verstanden, die keine grundsätzliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens oder des Verkehrssystems erfordern. Vielmehr wird der Umstieg auf Elektro- und Wasserstoffantriebe als ausreichend angesehen. Damit ließen sich zwar die unmittelbaren CO₂-Emissionen des Verkehrssektors reduzieren, die anderen umfangreichen Auswirkungen des motorisierten Individual- und Güterverkehrs blieben jedoch bestehen. So würden die im Februar 2023 zugelassenen 722 Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohnenden (www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html, Stand 7. Februar 2023) auch weiterhin auf Deutschlands Straßen rollen, mit allen negativen

Begleiterscheinungen. Eine Umstellung aller Autos auf Elektroantriebe oder synthetische Treibstoffe bei gleichbleibenden Nutzungsmustern und einem weiteren globalen Siegeszug des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist aufgrund des hohen Energie- und Ressourcenverbrauchs insbesondere für Materialerzeugung und Batterien unvereinbar mit wesentlichen globalen Nachhaltigkeitszielen und der notwendigen Einhaltung planetarer Belastungsgrenzen der Biosphäre (vgl. Prause und Dietz 2020). Befürworter:innen einer Mobilitätswende betrachten den Ansatz einer Reorganisation des Verkehrssystems im Sinne einer Antriebswende hingegen für nicht ausreichend bzw. nicht umsetzbar, wenn nicht im Zuge einer Mobilitätswende eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens erreicht wird. Nicht jeder Weg muss zwingend mit dem PKW zurückgelegt werden. Mobilität als Begriff umfasst die potenzielle Beweglichkeit von Gütern und Menschen zunächst unabhängig vom Verkehrsträger. Dülmen (2022) bezeichnet Mobilität als Potential sich zu bewegen. Dieses Potential setzt sich zusammen aus dem Zugang zu Mobilität (räumliche Erreichbarkeit, Verfügbarkeit und Beschaffenheit von Transportmitteln), den Kompetenzen zu deren Nutzung (körperliche Voraussetzungen, benötigtes Wissen und Nachweise, die zur Nutzung befähigen) und Möglichkeiten der Aneignung (Bewertung und Entscheidung für oder gegen Mobilitätsoptionen) (ebd.). Die Verfügbarkeit von sicheren, bezahlbaren, bequemen und barrierefrei zugänglichen Alternativen zum PKW ist eine grundlegende Notwendigkeit für eine gelingende Mobilitätswende und eine Hinwendung zu klimaschonenden und menschenfreundlichen Alternativen. Mobilität beschreibt aber auch die kulturellen und gesellschaftlichen Dimensionen der Nutzung von Verkehrsträgern. Mobilität umfasst eine „immer auch symbolische, affektive bzw. soziale Dimension“ (Manderscheid 2022:30). Mobilität ist „gesellschaftserzeugend“, weil sie die Möglichkeit beschreibt, dass Menschen an Orte gelangen, „an denen sie für sie wichtige Tätigkeiten verrichten“ (Rammler 2019: 3). Die Forderung nach einer Mobilitätswende beinhaltet nicht nur die Art und Weise, wie sich Menschen und Güter im Raum bewegen, sondern bezieht auch die Bedeutungen ein, die damit einhergehen (Manderscheid 2020).

Warum das Automobil so unüberwindbar scheint

Die Bedeutungen, die der Nutzung des privaten PKW diskursiv zugeschrieben werden, machen eine wirkliche Mobilitätswende schwer. Seit dem 20. Jahrhun-

dert ist das eigene Auto stark mit dem sozialen Status verbunden, es ist zum Instrument der Selbstdefinition geworden, ein Werkzeug der Repräsentation (vgl. Manderscheid 2020). So gilt das Auto heute als Symbol der Freiheit, der Moderne und der Individualität. Dies erklärt die stark emotionalen Debatten um eine Verkehrswende, die schon Tempolimits „als kollektive Freiheitsberaubung“ darstellen, „während automobiler Lebensstile als Standardstrukturen gleichzeitig naturalisiert und verteidigt werden“ (Hoor 2021: 166). Welzer (2011) spricht in diesem Zusammenhang von „mentalinen Infrastrukturen“. Automobilität hat sich in die Handlungsmuster und Wertvorstellungen der Individuen eingeschrieben. Die Nutzung des privaten PKW ist zu einer quasi automatisierten, habitualisierten Handlungsweise geworden, die im Alltag nicht mehr reflektiert und als quasi natürlich hingenommen wird. Automobilität ist damit fest in den Innenwelten der Subjekte verankert und dort schwer wieder herauszubekommen.



Quelle: pixabay

Dies wird zudem durch materielle und institutionelle Infrastrukturen unterstützt. Nach dem zweiten Weltkrieg ist der Ausbau des MIV und der Automobilindustrie in Deutschland massiv vorangetrieben worden. Neben der Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten werden auch die gebauten Umwelten durch den Ausbau von Parkflächen und mehrspurigen Straßen geprägt und Städte autogerecht umgestaltet. Eine auf die funktionalräumliche Differenzierung abzielende Stadtplanung unterstützt die Ausrichtung des Stadtbilds auf den MIV. Die räumliche Trennung von Lebensbereichen wie Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Einkaufen bei einem gleichzeitigen Rückbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erschweren zunehmend eine Alltagsgestaltung ohne eigenen Pkw (vgl. Miosga et al. 2023). Im Zuge dessen wird die Automobilindustrie zu einem bedeutenden Standbein der deutschen Wirtschaft, was zu politischen Abhängigkeiten und

einer starken Lobby der Automobilkonzerne führt (Wetzchewald 2023). In aktuellen Debatten wird der mögliche Verlust von Arbeitsplätzen innerhalb der Automobilindustrie im Zuge einer Verkehrswende, die eine Abkehr vom MIV bedeutet, immer wieder betont und als „Todschlachargument“ gegen politische Reglementierungen hin zu einer nachhaltigeren Verkehrsgestaltung verwendet.

Die Entwicklung einer Gesellschaft, die nahezu vollständig auf den Besitz und Gebrauch des eigenen Pkw ausgerichtet ist, ist keineswegs ein natürlicher, zwangsweise notwendiger Prozess. Der eigene Pkw mit Verbrennungsmotor ist nicht deshalb so in unserer Gesellschaft verwurzelt, weil er per se im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln wie etwa der Bahn, die bessere Wahl darstellt. Vielmehr wurde das Automobil „massiv politisch gefördert und hat sich somit als ein zentraler Bestandteil des Industrialisierungspfades und der Etablierung der kapitalistischen Produktion in Deutschland manifestiert“ (Miosga et al. 2023: 171, Schwedes 2021a). In wissenschaftlichen Debatten um Hindernisse und Möglichkeiten einer Mobilitätswende ist daher oft von einem System (Urry 2007), sozio-technischen Regime (u.a. Patterson 2007) oder Dispositiv (Manderscheid 2012) der Automobilität die Rede. Diese Bezeichnungen umschreiben, dass es sich bei der Dominanz der Automobile und des MIV nicht um rein technische Elemente handelt, sondern dass es um die Gesamtheit auch sozialer und wirtschaftlicher Dynamiken geht (Manderscheid 2020). So ist die Dominanz des MIV auf vielfältige Weise in der Gesellschaft und dem Staat etabliert, etwa durch unterschiedlichste Institutionen wie Verkehrsministerien, Planungs-, Verkehrs- und Straßenbauämtern, es ist in Gesetzen und Vorschriften wie der StVO geregelt, es umfasst Technologien, Diskurse, Wissenschaft und Symboliken (vgl. Manderscheid 2020/ebd.). Aus diesen Elementen ergibt sich ein Netz, das gestützt von den Interessen politischer und wirtschaftlicher Akteur:innen, die zur Sicherung ihrer Machtpositionen ein Interesse am Erhalt des Ist-Zustandes haben, grundlegende Veränderungen des Verkehrssystems erschwert.

Verschlungene Wege zu einer Mobilitätswende

Die Forderungen nach einer Verkehrswende in der BRD bestehen nicht erst seit gestern. Alternativen zum MIV sind schon lange verfügbar. Dabei ist nicht nur der öffentliche Personenverkehr zu nennen. Die Idee der gemeinschaftlichen Nutzung von PKWs (Carsharing) kam bereits vor 30 Jahren auf, nimmt aber bis heute keine wichtige Rolle im Verkehrssystem ein. Auch die Elektromobilität wurde bereits in



Quelle: pixabay

den 1990er Jahren entwickelt, verschwand zeitweilig vollständig aus den öffentlichen Debatten und wurde erst 2009 wieder entdeckt. Aber es gibt auch positive Beispiele: So führen immer mehr Städte autofreie Zonen ein, bepreisen Fahrten von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren im Stadtgebiet und auch das EU-weite Zulassungsverbot von Verbrennungsmotoren ab 2035 weist in diese Richtung. Dabei ist zu beobachten, dass die Abkehr vom MIV international deutlich schneller voranschreitet als in der BRD (Schwedes 2021a).

Dabei wird zu wenig diskutiert, dass die Automobilindustrie angesichts des Klimawandels und der Endlichkeit fossiler Brennstoffe viel früher auf E-Mobilität hätte umstellen müssen und gleichzeitig unterschlagen, dass der Ausbau und Investitionen in den ÖPNV ebenfalls enormes Potential für Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen bedeuten (vgl. Schwedes 2021b).

International sind Prozesse in Richtung einer Mobilitätswende erkennbar. In Anbetracht der Dringlichkeit des Klimawandels verlaufen die Dekarbonisierung des Verkehrs und die Veränderung des Verkehrsverhaltens insbesondere hin zu mehr Fahrrad- und Fußverkehr jedoch nicht schnell genug (Agora Verkehrswende 2020). Zu den aktuellen Entwicklungen schreibt Hoor (2021:166):

„Dabei ist ersichtlich, dass sich ein Großteil des Diskurses an technischen Innovationen bemisst und die ‚einfachen‘, auf der Hand liegenden verkehrsplanerischen Strategien und Maßnahmen sowie soziale Innovationen vernachlässigt werden“. Als technische Neuerungen sind hier Innovationen wie E-Scooter, E-Kicker oder E-Bikes zu nennen, die in den letzten Jahren insbesondere in urbanen Räumen zunehmend das Stadtbild prägen. Ziel dieser Innovationen ist aber in erster Linie, dass die Menschen diese Fahrzeuge möglichst häufig nutzen und damit weit fahren, nicht aber, dass der Verkehr insgesamt reduziert wird (vgl. Schwedes 2021a). Gleiches gilt auch für das autonome Fahren, was die Attraktivität des Autofahrens zunächst einmal steigert, da mit dem eigenen

Auto weite Strecken zurückgelegt werden können, während die Insassen zeitgleich anderen Tätigkeiten nachgehen können. Ähnlich fatal ist die Instrumentalisierung des Carsharings durch die Automobilindustrie, die Sharingfahrzeuge zur werbewirksamen Präsentation in den Innenstädten positionieren, wo sie jedoch aufgrund von alternativen Verkehrsangeboten wie dem ÖPNV am wenigsten notwendig sind (ebd.). Gerade Free-Floating-Carsharing-Systeme, also stationsungebundene Angebote, dienen in erster Linie der Bequemlichkeitsmobilität im Nahbereich und ersetzen damit eher das Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel oder ein Taxi, als zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten beizutragen. Eine Studie der Uni Hamburg zeigt, dass Free-Floating-Carsharing-Fahrzeuge fast ebenso ineffizient und flächenintensiv sind wie private Pkw (civity MC 2015). Die genannten Innovationen sind aber nicht per se als nicht nachhaltig zu bewerten. Vielmehr ist zu kritisieren, dass die derzeitigen Diskurse um nachhaltige Mobilität sich auf einzelne technische Lösungen konzentrieren, anstatt nach den gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen zu fragen, die erfüllt sein müssten, um die Potentiale dieser Innovationen im Sinne einer Transformation zur Nachhaltigkeit zu nutzen.

Die Verkehrswende bietet große Potentiale, so kann der Pkw-Bestand bei gleichbleibenden Mobilitätsbedürfnissen auf ca. die Hälfte des heutigen Bestands reduziert werden, in den Städten sogar auf ein Viertel der derzeit zugelassenen Pkw (WI 2017), wenn der ÖPNV und Carsharing-Angebote ausgebaut und der Fuß- und Radverkehr attraktiver gestaltet werden. Neben einer veränderten Gesetzgebung, die zuallererst die zahlreichen Subventionen für den MIV abbauen, das Ende des Verbrennungsmotors beschleunigen und Investitionen in den Umweltverbund massiv erhöhen muss, sind es insbesondere die Kommunen, die eine Mobilitätswende umsetzen können. Rammler (2019:7) fordert zurecht, die „regulative Kompetenz der Kommunen“ zu stärken sowie ihre finanzielle Ausstattung und das Know-how innerhalb der Kommunen zu verbessern. Dazu gehören autofreie Zonen und Quartiere in den Städten, aber auch eine Stadt- und Regionalplanung, die eine Versorgung der Anwohnenden auf Orts- und Stadtteilebene ermöglicht. Die Förderung von mobilem Arbeiten und Arbeiten im Homeoffice sowie die Einrichtung von Co-Working-Spaces und eine flächendeckende Breitbandversorgung können den Pendler*innenverkehr reduzieren (HBS 2018). Neben diesen sogenannten Pull-Maßnahmen, die den Umweltverbund attraktiver machen, müssen auch Push-Maßnahmen umgesetzt werden, die den Pkw als Verkehrsmittel unattraktiver werden lassen, z. B. die Reduzierung von Parkflächen, höhere Besteue-

rungen für Verbrennungsmotoren oder Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Eine nachhaltige Mobilitätswende ist jedoch nur zu erreichen, wenn sie von gesellschaftlichen Problemlagen wie dem Klimawandel und sozialer Ungerechtigkeit ausgeht und als eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden wird (Schwedes 2021a). Verkehrspolitik und -planung muss sich dabei am verfügbaren CO₂-Restbudget orientieren, die Belastbarkeitsgrenzen der natürlichen Systeme berücksichtigen, auf soziale Inklusivität und Gerechtigkeit zielen und Beeinträchtigungen reduzieren. Mobilität muss innerhalb dieser Limitierungen ganzheitlich „neu erfunden“ werden und als Teil einer „Großen Transformation“ begriffen werden (WBGU 2011), die eine nachhaltige Reorganisation von Produktion und Konsum und eine Verringerung des Verkehrsaufkommens einschließt. Dabei ist für mehr Mobilitätsgerechtigkeit auch auf die Partizipation von Betroffenen an zu treffenden Entscheidungen und die Bedeutung sozialer Innovationen im Rahmen einer Mobilitätswende zu achten. Durch den Einbezug von Anwohnenden und Zivilgesellschaft kann eine gemeinwohlorientierte Mobilitätspolitik entstehen, die sich nicht nur auf die Organisation zunehmender Verkehrsmengen konzentriert, sondern gesellschaftliche Teilhabe durch Mobilität garantiert (Schwedes 2021a: 306). Welche Transformationsprozesse es, nicht nur im Verkehrssektor, genau brauchen wird ist somit keine rein wissenschaftliche oder gar technische, sondern eine gesellschaftspolitische Frage (Manderscheid 2022:169).

Manfred Miosga / Lisa Maschke, Bayreuth

Literaturverzeichnis

- Agora Verkehrswende (2020): Baustellen der Mobilitätswende. Wie sich die Menschen in Deutschland fortbewegen und was das für die Verkehrspolitik bedeutet, abrufbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/Mobilitaet_in_Deutschland/Agora-Verkehrswende_Baustellender-Mobilitaetswende.pdf (letzter Zugriff: 11.07.2023).
- Civity Management Consultants (2015). Urbane Mobilität im Umbruch? Verkehrliche und ökonomische Bedeutung des Free-Floating-Carsharing. Matters No.1, abrufbar unter: https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2020/98060/pdf/civity_matters_no1_Urbane_Mobilita776t_im_Umbruch.pdf (letzter Zugriff: 11.07.2023).

- HBS- Heinrich-Böll-Stiftung (2018): Bitte wenden! Mit Kommunikation zu einer Verkehrswendekultur in unseren Städten – eine Anleitung in neun Schritten, In: Böll.brief, Grüne Ordnungspolitik #7, Berlin.
- Hoor, M. (2021). Öffentliche Mobilität und eine neue Mobilitätskultur – Grundlagen, Entwicklungen und Wege zur kulturellen Verkehrswende. In: O. Schwedes (Hrsg.): Öffentliche Mobilität, Springer VS, 165–194.
- IPCC (2022): Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [P. R. Shukla, J. Skea, R. Slade, A. Al Khouradajie, R. van Diemen, D. McCollum, M. Pathak, S. Some, P. Vyas, R. Fradera, M. Belkacemi, A. Hasija, G. Lisboa, S. Luz, J. Malley, (Hg.)]. Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA.
- KBA – Kraftfahrtbundesamt (2023). Abfrage zur Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohnenden, abrufbar unter: www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html, Stand 7. Februar 2023 (letzter Zugriff: 10.07.2023).
- Manderscheid, K. (2012). Automobilität als raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne. In: H. Füller & B. Michel (Hrsg.): Die Ordnung der Räume, Westfälisches Dampfboot, 145–178.
- Manderscheid, K. (2020). Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs. In: A. Brunnengräber & T. Haas (Hrsg.): Baustelle Elektromobilität: Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität, transcript Verlag, 37-68.
- Manderscheid, K. (2022). *Soziologie der Mobilität*. utb GmbH.
- Miosga, M., Schiffner, J. & Groß, F. (2023). Mobilitätsvision 2025- regionale Impulse für die Verkehrswende. Erfahrungen mit der Rolle einer regionalen Transformationsplattform. In: M. Miosga, J. Marx, E. Michel & Lena Roth (Hrsg.): Wandel erfolgreich gestalten- Möglichkeiten und Ansätze einer regionalen Transformationsplattform, oekom Verlag, 161-200.
- Paterson, M. (2007). *Automobile Politics. Ecology and Cultural Political Economy*, Cambridge University Press.
- Prause, L. und Dietz, K. (2020): Die sozial-ökologischen Folgen der E-Mobilität. Konflikte um den Rohstoffabbau im Globalen Süden. In: Brunnengräber, A. und Haas, T.: Brunnengräber, A. und Haas, T.: Baustelle Elektromobilität: Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität, Bielefeld: transcript Verlag, 2020. <https://doi.org/10.1515/9783839451656>
- Rammler et al. (2019). Mobilität für alle. Mobilitätsgerechtigkeit und regionale Transformation in Zeiten des Klimawandels! Weiterdenken. Diskussionspapier des Landesbüros NRW der Friedrich-Ebert-Stiftung. 4. Ausgabe.
- Rammler, S., Kollosche, I. & Breitkreuz, A. (2019). Mobilität für alle. Mobilitätsgerechtigkeit und regionale Transformation in Zeiten des Klimawandels! Weiterdenken. Diskussionspapier des Landesbüros NWR der Friedrich-Ebert-Stiftung, 4. Ausgabe.
- Schwedes, O. (2021a). Fazit: Verkehrswissenschaft als Gesellschaftswissenschaft. In: O. Schwedes (Hrsg.): Öffentliche Mobilität, Springer VS, 301-307.
- Schwedes, O. (2021b). Einleitung. In: O. Schwedes (Hrsg.): Öffentliche Mobilität, Springer VS, 1-22.
- SRU – Sachverständigenrat für Umweltfragen (2022): Wie viel CO₂ darf Deutschland maximal noch ausstoßen? Fragen und Antworten zum CO₂-Budget, Stellungnahme, Berlin.
- UBA – Umweltbundesamt (2022). Indikator: Emission von Treibhausgasen, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltindikatoren/indikator-emission-von-treibhausgasen#die-wichtigsten-fakten> (letzter Zugriff: 02.11.2022).
- Urry, J. (2007). *Mobilities*, Cambridge: Polity.
- Welzer, H. (2011). *Mentale Infrastrukturen. Wie das Wachstum in die Welt und in die Seelen kam*. Heinrich-Böll-Stiftung, Berlin.
- Wetzchewald, A. (2023). *Exnovation und Verkehrswende. Vom Automobilitätsregime zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität*. Wuppertaler Schriften zur Forschung für eine nachhaltige Entwicklung, Band 13, oekom Verlag.
- WI – Wuppertal Institut (2017): *Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO₂-freier Mobilität bis 2035*, Kurzfassung, Wuppertal.

Die Energiewende in Bayern aus Sicht der im Bayerischen Landtag vertretenen Parteien

Die Leserinnen und Leser der Zeitschrift FPU interessiert vermutlich, wie die Parteien in Bayern sich zur Energiewende verhalten. Dies ist auch deshalb wichtig, weil nach dem „Bayerischen Klimaschutzgesetz“ vom November 2020 Bayern bereits 2040 „klimaneutral“ sein soll. Wir haben deshalb Ende März 2023 den energiepolitischen Sprecher:innen der im Bayerischen Landtag vertretenen Parteien (Kerstin Schreyer, CSU; Martin Stümpfig, B90-Die Grünen; Rainer Ludwig, Freie Wähler; Annette Karl, SPD; Albert Duin, FDP und Franz Bergmüller, AfD) per E-Mail folgende Fragen gestellt:

In Art 2 Abs. 2 des „Bayerischen Klimaschutzgesetzes“ (BayKlimaG) vom 23. November 2020 heißt es „Spätestens bis zum Jahr 2040 soll Bayern klimaneutral sein.“ Um dieses Ziel zu erreichen sind Veränderungen bei der Produktion und beim Verbrauch von Energie („Energiewende“) notwendig.

1. *Was bedeutet für Sie und Ihre Fraktion (Partei) „Energiewende“? Was muss sich bei Produktion und Verbrauch von Energie in Bayern bis zum Jahr 2040 ändern? Was muss die Politik dazu (noch) beitragen?*
2. *Was ist in Bayern beim Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energien bisher erreicht worden? Gibt es Defizite? Welche? Wie sollen sie behoben werden?*
3. *Wie sehen Sie das Verhältnis von Land und Bund bei der Energiewende? Was kann hier noch verbessert werden?*

Außer Franz Bergmüller von der AfD haben alle angeschriebenen Mitglieder des Landtags geantwortet. Die Stellungnahmen finden Sie im Folgenden im Wortlaut.

Hier eine kurze Zusammenfassung: Nicht ganz überraschend ist, dass die Vertreter der Regierungsparteien (CSU und FW) Bayern auf einem guten Weg bei der Energiewende sehen, während die Oppositionsparteien Defizite entdecken.



Maximilianeum (Bild Franz Dürschmied, pixabay)

Die Oppositionsparteien monieren vor allem Versäumnisse beim Ausbau der Windenergie (hier stark in der Kritik die 10-H-Regel) und bei der Erschließung der Geothermie.

Die Regierungsparteien in Bayern aber auch die bayerische FDP beklagen den Ausstieg aus der Atomenergie. CSU und Freie Wähler verweisen vor allem auf die Chancen des Wasserstoffs als Energieträger. Kerstin Schreyer spricht die Kohlenstoffspeicherung an, für die aber erst vom Bund die Voraussetzungen geschaffen werden müssen.

Nachteile für die Industrie durch hohe Energiepreise will die CSU durch Steuersenkungen abbauen. Wichtig erscheint Kerstin Schreyer eine europaweite Energieinfrastruktur, für die der Bund sorgen müsse. Die Grünen setzen vor allem auf Wind- und Solarenergie sowie Erdwärme. Sie plädieren für die Zusammenarbeit von Land und Bund und appellieren an die bayerischen Regierungsparteien von ihrer Polemik gegen die Energiepolitik der Bundesregierung abzulassen. Eine Forderung, die Annette Karl (SPD) und Albert Duin (FDP) teilen.

Noch stärker als die Grünen weist die SPD darauf hin, dass Energie bezahlbar bleiben müsse und dass die Energiewende viele Chancen für das Industrieland Bayern biete. Damit weiß sie sich mit der FDP einig. Wie die energiepolitischen Sprecher der Landtagsfraktionen ihre Argumente begründen, wie die Rolle der Bundesregierung und der Landesregierung eingeschätzt wird, können die Leser:innen den folgenden Stellungnahmen entnehmen.

Peter Herdegen, München

Kerstin Schreyer, MdL, CSU, Vorsitzende des Fraktionsarbeitskreises Wirtschaft, Landesentwicklung, Energie, Medien und Digitalisierung

Was bedeutet für Sie und Ihre Fraktion (Partei) „Energiewende“? Was muss sich bei Produktion und Verbrauch von Energie in Bayern bis zum Jahr 2040 ändern? Was muss die Politik dazu (noch) beitragen?



*Kerstin Schreyer
(Foto: Kerstin Schreyer)*

Energie ist die Lebensader unserer Volkswirtschaft. Ohne Energie geht nichts. Bayern wird in Zukunft mehr Energie benötigen, nicht weniger. Energieeffizienz muss in allen Bereichen weiter gestärkt werden. Nur allein durch Energieeinsparungen werden wir unseren künftigen Verbrauch aber nicht sicherstellen können. Die Einsparpotenziale, insbesondere in der bayerischen Wirtschaft, sind

begrenzt. Nur Abschalten und Aussteigen bedeutet die Deindustrialisierung Deutschlands. Wir wollen eine sichere Energieversorgung rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr. Unser Kurs ist: Heimatenergie nutzen, Versorgungssicherheit stärken, Planungssicherheit geben. Wir werden alle vorhandenen Potenziale nutzen. Darüber hinaus werden wir künftig auch auf Energieimporte angewiesen sein. Es wird darauf ankommen, mehr Energie zu produzieren. Je größer das Angebot, desto kleiner der Preis, solange Netze und Speicher zu Verfügung stehen. Negative Effekte der eigenen Energieversorgung ins Ausland zu verlagern, wie zum Beispiel beim Abschalten der Atomkraftwerke, ist ökologisch wie ökonomisch widersinnig. Wir setzen uns zudem analog zur Ölbevorratung für eine strategische Gasreserve ein. Unsere Gasspeicher müssen jeweils vor dem Winter komplett befüllt sein. Wir wollen zudem die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Kohlenstoffspeicherung schaffen und die CCS- und CCU-Technik (Carbon Capture and Storage/Carbon Capture and Utilization) auch in Deutschland umsetzen und dafür marktwirtschaftliche Mechanismen entwickeln. Darüber hinaus ist der Bau von hochflexiblen Was-

serstoffkraftwerken und -speichern für Bayern und Süddeutschland unverzichtbar. Wir brauchen Anreize für Investitionen in den Bau von Wasserstoffkraftwerken (Elektrolyseuren) und die Vorhaltung von gesicherter Leistung. Wir wollen die Steuern und Abgaben auf Energie senken und direkte Entlastungen der energieintensiven Industrien entwickeln, um energiepreisbedingte Nachteile im internationalen Wettbewerb auszugleichen.

Was ist in Bayern beim Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energien bisher erreicht worden? Gibt es Defizite? Welche? Wie sollen sie behoben werden?

Wir setzen auf unsere heimischen Erneuerbaren Energien: Photovoltaik, Windkraft, Wasserkraft, Bioenergie und Geothermie. Bereits heute ist Bayern hinsichtlich der installierten Leistung führend bei den Erneuerbaren Energien. Bis 2030 wollen wir die Erneuerbaren Energien in Bayern verdoppeln. Den Ausbau der Erneuerbaren Energien gestalten wir im Ausgleich und unter Beachtung des Natur- und Artenschutzes und immer mit den Menschen und nicht gegen sie. Durch Bürgerenergieprojekte sollen Anwohner noch stärker von lokalen Energieanlagen profitieren können. Begleitend zum Ausbau der Erneuerbaren Energien muss auch der Ausbau der Stromleitungen, regionaler Speichersysteme und dezentraler, intelligenter Verteilnetze weiter vorangetrieben und die Planung beschleunigt werden. Insbesondere in diesen Bereichen gilt es, die Forschung und Entwicklung weiter aktiv zu fördern. Die riesigen Potenziale der Geothermie wollen wir nutzen und bis 2050 rund 25 Prozent des bayerischen Wärmebedarfs im Gebäudesektor durch Geothermie decken. Dafür wollen wir die Geothermieforschung in den Blick nehmen, die Infrastruktur ausbauen sowie die regulatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren verbessern, um unsere geothermischen Ressourcen im eigenen Land zu nutzen. Aber zur Wahrheit gehört auch: Erneuerbare Energieträger alleine können, selbst bei den ambitioniertesten Ausbauzielen, Deutschlands Energieversorgung 365 Tage im Jahr und 24 Stunden am Tag weder leisten noch garantieren, solange nicht ausreichend Netze und Speicher zur Verfügung

stehen. Wegen dieser Volatilität müssen konventionelle und möglichst flexibel einsetzbare Kapazitäten vorgehalten werden, um Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Deutschland braucht deshalb unabhängig ein neues Strommarktdesign mit einem Kapazitätsmarkt, der gesicherter Leistung einen Preis verleiht und die Energie-Grundlastversorgung sicherstellt. Im Mittelpunkt stehen neben ausreichend Kapazitäten dabei die Optimierung und der Ausbau der Stromnetze sowie der Aufbau von Speichersystemen zur Förderung der Flexibilität. Auch eine noch stärkere Einbindung in das europäische Stromnetz ist ein zentrales Element, um die Versorgungssicherheit zu stärken. Nur Backup-Kapazitäten verhindern den Blackout. Wir setzen bei der Energieversorgung auf Technologieoffenheit und nicht auf Ideologie.

Wie sehen Sie das Verhältnis von Land und Bund bei der Energiewende? Was kann hier noch verbessert werden?

Die Energieinfrastruktur kann nur dann effizient und kostengünstig funktionieren, wenn sie mindestens auf Bundesebene und weitestmöglich EU-weit integriert ist. Entscheidend ist daher ein Energiekonzept durch den Bund, das dies leistet und damit Sicherheit für eine bezahlbare und zuverlässige Energieversorgung in der Zukunft schafft. Dieses Konzept muss

als zentrales Steuerungsinstrument die ausreichende Verfügbarkeit des Energieangebots in Deutschland sicherstellen. Dazu muss sowohl das Energieangebot in Deutschland mit den Komponenten erneuerbare Energien, grundlastfähige Kraftwerke, Energieimporte, Netzinfrastruktur, Speicherkapazitäten und Wasserstoff als auch die Energienachfrage unter anderem mit den Komponenten Elektrifizierung des Wärmebereichs, Elektrifizierung des Verkehrsbereichs, Fortschritte bei Energieeffizienz und Sektorenkopplung in einem engmaschigen Intervall überwacht und der notwendige Ausbaupfad prognostiziert werden. Die Ergebnisse müssen fortlaufend hinsichtlich der Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit und die Bezahlbarkeit untersucht werden. Bei Zielabweichungen müssen sofortige Gegenmaßnahmen eingeleitet werden, die eine bezahlbare, umweltverträgliche und zuverlässige Energieversorgung sicherstellen. Gleichzeitig darf Deutschland sich künftig in seiner Energieversorgung nicht einseitig von anderen Ländern abhängig machen. Die Entwicklung einer europäischen Energie- und Ressourcenunion mit der Schaffung eines echten europäischen Energie-Binnenmarkts mit einer europäischen Energieinfrastruktur bietet Chancen für eine gesicherte Energieversorgung mit unseren europäischen Nachbarn, die unsere Werte teilen. Nur mit einer europaweiten Energieinfrastruktur können wir die Sonne im Süden, den Wind an unseren Küsten und alle übrigen Energieressourcen für ganz Europa nutzen.

Martin Stümpfig, MdL, Bündnis 90/Die Grünen, Sprecher für Energie und Klimaschutz

Was bedeutet für Sie und Ihre Fraktion (Partei) „Energiewende“? Was muss sich bei Produktion und Verbrauch von Energie in Bayern bis zum Jahr 2040 ändern? Was muss die Politik dazu (noch) beitragen?

Die Energiewende bedeutet für uns den Umstieg von fossilen und gefährlichen Energieträgern wie Öl, Gas oder Atomkraft auf erneuerbare und nachhaltige Formen der Energieerzeugung. Nur so können wir die Klimaneutralität bis 2040 erreichen. Angesichts der aktuellen Situation, der Klimakrise, kann dieser Umstieg nicht schnell genug gehen. Konkret muss das mit einem starken Ausbau von Wind- und Solarenergie sowie Erdwärme einhergehen. Durch die pauschale Abstandsregelung für Windenergieanla-

gen zur Wohnbebauung, die sogenannte 10H-Regel, ist der Windkraftausbau in Bayern zum Erliegen gekommen. Die Folgen sind noch heute spürbar: So wurden im gesamten Jahr 2023 bislang erst zwei Windräder in Bayern genehmigt. Das



Martin Stümpfig (Foto Wolf Kehrs-
tephan)

Wind-an-Land-Gesetz der Bundesregierung übt nun endlich Druck auf die Staatsregierung aus und hebt Blockaden wie die 10H-Regel weitestgehend auf.

Neben Windkraft spielt vor allem auch die Solarenergie und Geothermie eine wichtige Rolle in Bayern. Als Bundesland mit der höchsten Sonneneinstrahlung im Land müssen wir dieses Potenzial noch viel stärker nutzen. Solarpanels sind flexibel und können vielseitig eingesetzt werden, ob auf Dächern von Wohngebäuden, an Fassaden, entlang von Straßen oder sogar auf Parkplätzen. Konkrete Anträge dazu lehnen CSU und FW in den Ausschüssen ab. Diese Blockade ist komplett unverständlich. Im Bereich der Wärmeversorgung lag der Anteil der Erneuerbaren Energien im Jahr 2020 bei 23,5 % am Bruttoendenergieverbrauch und ist damit seit zwei Jahren wieder rückläufig. Knapp 16 % der Wärmeversorgung basieren auf Holz als Brennstoff, das nur begrenzt zur Verfügung steht. In den nächsten Jahren ist zwar weiterhin mit erhöhtem Schadholzanfall zu rechnen, da unsere Nadelhölzer mit der Trockenheit und der Hitze nicht zurechtkommen. Der Schadholzanfall ist aber weder von längerer Dauer noch kalkulierbar. Der Anteil von zukunftsfähigen Technologien wie Wärmepumpen oder Solarthermie hat mittel- und langfristig ein hohes und nachhaltiges Potential. Auch für die Nutzung von Geothermie haben wir ideale Voraussetzungen. Im Süden Bayerns befindet sich das Molassebecken – ein echter Wärmeschatz direkt unter unseren Füßen. Und in ganz Bayern schlummern riesige Potentiale für oberflächennahe Geothermie, die bisher nahezu ungenutzt sind.

Mit einem Umstieg in die Erneuerbaren Energien schützen wir nicht nur das Klima und unsere Lebensgrundlagen, sondern sichern gleichzeitig langfristig bezahlbare Strom- und Energiepreise. Sonne und Wind stellen keine Rechnung. Autoritäre Staaten und Diktaturen wie Russland oder Katar hingegen sehr hohe, mit äußerst kritischer Verwendung dieser Mittel. Die Energiewende bedeutet eine Sicherung der Energieversorgung für alle Bürger:innen in Bayern und die nachkommenden Generationen und ist elementare Grundlage, um die Klimaziele bis 2040 zu erreichen.

Was ist in Bayern beim Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energien bisher erreicht worden? Gibt es Defizite? Welche? Wie sollen sie behoben werden?

Im Jahr 2020 wurden in Bayern 39,6 TWh Strom aus Erneuerbaren Energien produziert. Der Bruttostromverbrauch lag im Jahr 2019 (also ohne pandemiebedingte Ausfälle) bei 84,5 TWh. Der Anteil der Erneuerbaren liegt demnach bei knapp 47 Prozent. Unter Fortführung der aktuellen Politik wird der An-

teil aber perspektivisch sinken, weil wir mehr Strom für Elektromobilität, Wärmepumpen, Digitalisierung und industrielle Prozesse benötigen, aber gerade die besonders mächtige Windenergie von der CSU-Regierung durch die 10H-Regelung auf Jahre hinaus ausgebremst wurde und aktuell durch überzogene Vorgaben bei der Vögel-Kartierung oder Vergaben in den Staatsforsten gebremst werden. So ist z. B. die Gesamtproduktion erneuerbarer Energien in Bayern von 38,4 TWh im Jahr 2020 auf 37,4 TWh in 2021 gesunken. Diese Entwicklung zeigt die desaströse Energiepolitik der Staatsregierung. Bis zur Klimaneutralität 2040 und 100% Erneuerbare Energien ist es noch ein weiter Weg, aber er ist, wenn endlich politisch neue Wege eingeschlagen werden, machbar. Aktuell sehen wir die Probleme vor allem in der politischen Umsetzung und Förderung bestimmter Technologien. Beispielsweise am Thema Geothermie. Wir haben, gerade in Südbayern, optimale geothermische Voraussetzungen für Geothermie. Die TU München hat errechnet, dass mindestens 40% der bayerischen Energiegewinnung allein mit dem geothermischen Potenzial aus Südbayern gedeckt werden könnte - wenn nicht sogar mehr. Die Forschenden haben einen sehr detaillierten Masterplan zum Ausbau der Geothermie in Bayern, beauftragt von der Staatsregierung, bereits vor 2 ½ Jahren vorgelegt. Dieser liegt nun seit 2020 in der Schublade des Staatsministeriums. Wir fragen uns, wieso passiert nicht mehr? Umso früher wir umsteigen, desto besser sichern wir unseren Wohlstand. Und zum Thema Stromversorgungssicherheit. Markus Söder hat nach der Abschaltung der AKWs stark auf die Bundesregierung geschimpft und mal wieder Schreckensszenarien ausgemalt – unsere Stromversorgung sei nicht sicher und nun müsse teurer Strom aus dem Ausland importiert werden. Die Bundesnetzagentur hat jetzt nachgewiesen, dass das Aus der AKW eben keinen Einfluss auf den Strompreis hat. Was in Bayern vor allem fehlt, ist der Ausbau von Stromnetzen. Der Strom aus Erneuerbaren Energien aus dem Norden kommt bei uns im Süden leider nicht an. Hier müssen wir endlich die Netze ausbauen.

Wie sehen Sie das Verhältnis von Land und Bund bei der Energiewende? Was kann hier noch verbessert werden?

In Bayern haben wir die Situation, dass keine der Parteien der Staatsregierung auch in der Bundesregierung vertreten sind. Somit befinden sich Landes- und Bundesregierung automatisch in Konkurrenz.

Aus diesem Grund wehrt sich die bayerische Staatsregierung gegen viele Beschlüsse aus Berlin, wie beispielsweise das GEG. Dabei leistet die Bundesregierung aktuell Historisches und treibt die Energiewende stärker voran als die CDU/CSU geführte Regierung in den gesamten 16 Jahren Regierungszeit. Trotzdem kann auch die Ampel diese Zeit des Verschleppens der Energiewende nicht schlagartig aufholen.

Leider schießen Markus Söder und die CSU vor allem aus machtpolitischen und taktischen Gründen gegen die Beschlüsse aus Berlin. Aktuell geht es ihnen vor allem um den Wahlkampf für die Landtagswahl im Oktober. Es ist schade, dass die Sorgen der Bürgerinnen und Bürger gezielt für Stimmungsmache von der Söder-Regierung genutzt werden.

Die Aufgabe des Freistaates ist es, für die konkrete Umsetzung der Energiewende in Bayern zu sorgen und hier bestenfalls Hand in Hand mit der Bundesregierung zu handeln. Schließlich hat jedes Bundesland bestimmte Vor- und Nachteile im Hinblick auf die Energiewende. Gleichzeitig setzen wir uns auch für die bayerischen Interessen und Bedürfnisse auf Bundesebene ein. Unsere Aufgabe ist, die Politik der Bundesregierung bestmöglich in Bayern zu adaptieren, aber auch ggf. Veränderungen vorzuschlagen. Auch unsere Position im föderalen System verleiht uns einige Aufgaben. Als Landesebene fun-

gieren wir als Zwischenebene zwischen dem Bund und den Kommunen. Hier setzen wir uns dafür ein, dass die Landesregierung Kommunen besser finanziell stützt, beispielsweise im Bereich Geothermie. In diesem Bereich hat die Bundesregierung z. B. ein weitestgehendes Durchgriffsverbot. Die Unterstützung der Gemeinden und Städte vor Ort muss daher auf Landesebene stärker in den Fokus rücken. Viele Bürgermeister:innen und Menschen vor Ort fühlen sich hier durch die Söder-Regierung im Stich gelassen und haben Angst um den Wirtschaftsstandort Bayern, da die Energiewende zu langsam umgesetzt wird. Nur wenn alle gemeinsam anpacken, schaffen wir es, die Energiewende in jedem bayerischen Ort umzusetzen.

In Zeiten von Energie- und Klimakrise müssen wir als Land zusammenarbeiten, parteiübergreifend und auf den verschiedenen Ebenen. Wir können es uns schlichtweg nicht mehr leisten, weitere Zeit zu vergeuden. CSU und FW müssen endlich vor der eigenen Haustüre ihre Aufgaben machen und nicht nur mit dem Finger nach Berlin zeigen und alles schlecht reden, was von dort kommt. Nur gemeinsam können wir die Energiewende möglichst effektiv und fair gestalten, um uns selbst und den nachkommenden Generationen eine sichere Zukunft zu garantieren.

Genau das ist der Antrieb und die Mission unserer Fraktion im Bayerischen Landtag.

Rainer Ludwig, MdL, Freie Wähler, Energiepolitischer Sprecher

Was bedeutet für Sie und Ihre Fraktion (Partei) „Energiewende“? Was muss sich bei Produktion und Verbrauch von Energie in Bayern bis zum Jahr 2040 ändern? Was muss die Politik dazu (noch) beitragen?

Energiewende bedeutet den kraftvollen Ausbau der Erneuerbaren Energien, mit dem Ziel langfristig eine klimaneutrale Energieversorgung zu gewährleisten. Dies im engen Schulterschluss mit der Breite der Bevölkerung, bezahlbar und bei hoher Versorgungssicherheit voran zu bringen, hat für uns absolute Priorität. Wir legen hier besonderen Wert auf Technologieoffenheit und einen möglichst breiten Mix aus PV, Windkraft, Biomasse, der traditionellen bayerischen Wasserkraft, Geothermie und natürlich Wasserstoff als Schlüsseltechnologie und Energieträger der Zukunft. Energiewende heißt für uns aber auch, dass

wir einen Schritt nach dem anderen machen müssen.

Wir sollten daher sichere und funktionierende Infrastruktur erst außer Betrieb nehmen und demonstrieren, nachdem die Energieversorgung durch Erneuerbare Energien sichergestellt ist. Dies gilt auch für den verfrühten Ausstieg aus der sicheren Nutzung der Nuklearenergie,

den wir angesichts der aktuellen weltpolitischen Lage scharf kritisieren. Der plötzliche Wegfall russischen Gases stellt die deutsche Energieversorgung



Rainer Ludwig (Foto Rainer Ludwig)

vor massive Herausforderungen, die uns auch noch in den kommenden Jahren beschäftigen werden. Unsere Forderung war stets, unsere Infrastruktur in Form der weltweit sichersten und grundlastfähigen Atomkraftwerke temporär weiterlaufen zu lassen. Dieser ideologisch geprägte, voreilige Ausstieg war ebenso falsch, wie nun auf Co2-reiche Kohle zu setzen.

Ein ähnliches Bild ergibt sich für uns bei der Novelle des Gebäude-Energiegesetzes. Wir halten es für einen großen Fehler, Privathaushalte per Zwang die Wärmepumpe als einzige breitflächig verfügbare Heizmöglichkeit zu diktieren. Das widerspricht unserem Ansatz der Technologie-Offenheit. Unserer Meinung nach wird sich die Wärmepumpe in den für sie passenden Anwendungsfällen langfristig durchsetzen. Allerdings in einem Tempo, das für die Menschen verträglich ist und für Gebäude, in denen der Einbau auch wirklich Sinn ergibt. Wir sollten bei der Energiewende, sei es bei Strom, Wärme oder Verkehr, immer darauf achten, die Bevölkerung mitzunehmen und auch finanziell nicht zu überfordern. Die Klima- und Energiewende kann nur mit den Menschen funktionieren und nicht gegen sie. Neue Vorgaben im GEG können nur funktionieren, wenn die Produkte und die Fachkräfte zum Einbau zur Verfügung stehen.

Was ist in Bayern beim Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energien bisher erreicht worden? Gibt es Defizite? Welche? Wie sollen sie behoben werden?

Bayern ist deutschlandweit im Ländervergleich der größte Produzent Erneuerbarer Energien und ist als Flächen- und Sonnenland Spitzenreiter beim PV Ausbau (auf Freiflächen wie auf Dächern und der Agri-PV). Wir haben u. a. in unserem Koalitionsvertrag das 10.000 Häuser-Programm verstärkt und es um die Komponente des Batterie-Speichers ergänzt. Damit wurde der infrastrukturellen Transformation Rechnung getragen, von einem Top-Down-Netz hin zu dezentralen Zellen zu kommen. Das Programm war ein großer Erfolg und insgesamt wurden somit tausende Anlagen im Freistaat gefördert. Der ambitionierte Ausbau der Erneuerbaren Energien muss synchron mit dem Zubau der Netze und intelligenter Speicher passieren. Bis 2030 wollen wir den in Bayern verdoppeln. Durch die Reform der 10 H-Rege-

lung kommen wir auch bei der Windkraft gut voran.

Zudem haben wir Freien Wähler im Bayerischen Landtag sehr erfolgreich die Wasserstoff-Strategie vorangebracht. Dafür wurden wir jahrelang belächelt, doch nun fördert auch der Bund mit der Handschrift unseres Wirtschafts- und Energieministers Hubert Aiwanger Wasserstoff-Projekte im Millionenbereich. Wasserstoff kann als „Multitalent“ sektorenübergreifend eingesetzt werden und gespeichert werden. Bayern ist in der Wasserstoff-Technologie darüber hinaus vorangegangen, setzt nun auf die zügige Installation von Elektrolyseuren je Landkreis und hat als erstes Bundesland ein Förderprogramm für Wasserstoff-Tankstellen aufgesetzt.

Wie sehen Sie das Verhältnis von Land und Bund bei der Energiewende? Was kann hier noch verbessert werden?

Auf Landesebene können wir in vielen Punkten nur noch den Kopf schütteln: In der größten Energiekrise seit Gründung der Bundesrepublik werden vom Bund die klimaneutralen Atomkraftwerke vom Netz genommen, die Kleine Wasserkraft wird seit Jahren politisch diffamiert und auch Holz soll als Energieträger zunehmend verboten werden. Dafür setzt der Bund verstärkt auf „dreckige“ Kohle als Übergangslösung.

Diese ideologische Verbotspolitik wird von Bundesseite aus unserer Sicht ohne Sinn und Verstand betrieben. Robert Habeck verknappt das Angebot, gleichzeitig sollen aber die Sektoren Verkehr und Wärme über das Stromnetz gespeist werden. Damit tut man weder dem Klima- noch dem Umweltschutz einen Gefallen, ganz zu schweigen von der Versorgungssicherheit in unserem Land.

Auch in der operativen Zusammenarbeit hat die Ampel-Koalition tiefe Gräben aufgerissen. Beispielsweise gab es bei den Energie-Härtefallhilfen für Unternehmen wie auch im privaten Bereich enorme Verzögerungen durch den Zickzackkurs des Bundes. Hilfeleistungen für nichtleistungsgebundene Energieträger (Öl, Pellets etc.) wurden erst vom Bund zugesagt, dann gestrichen und dann letztendlich wieder aufgenommen. Dies ist nur ein Beispiel, wie unzuverlässig, wankelmütig, ja chaotisch die Bundespolitik handelt, und das trübt natürlich auch das gegenseitige Verhältnis und schafft wenig Vertrauen bei Wirtschaft und in der Bevölkerung.

Annette Karl, MdL, SPD, Wirtschafts- und Energiepolitische Sprecherin

„Energiewende“ – ein Wort, das in vielen Teilen der Bevölkerung negativ konnotiert und mittlerweile mit hohen Kosten in Verbindung gebracht wird. Mit Blick auf die klimatischen Entwicklungen, die unser CO₂-Ausstoß verursacht, ist die „Energiewende“ weniger altruistischer Natur, sondern vielmehr eine Schutzvorkehrung für die Umwelt und die knallharte Verteidigung unserer Wettbewerbsfähigkeit und unseres Wohlstandes. Immer massivere Wetterextreme kommen uns teuer zu stehen. So errechnete die Bundesregierung – je nach Intensität des Klimawandels – Kosten zwischen 280 und 900 Mrd. € bis 2050.¹ Daher ist das vorgegebene Ziel im Bayerischen Klimaschutzgesetz – Klimaneutralität bis 2040 – richtig!²

Im Jahr 2021 wurde knapp die Hälfte der bayerischen Energie durch erneuerbare erzeugt (48 %)³. Da Bayern bereits in 17 Jahren klimaneutral sein will, brauchen wir einen energiepolitischen Neustart. Bayern hat v. a. bei der Windenergie massive Defizite. Während vor Einführung der 10H-Regelung 2014 noch rund 400 Genehmigungsanträge (2013) für Windkraftanlagen (WKA) gestellt wurden, waren es 2021 noch drei. Die restriktive 10H-Regelung hat den Ausbau von WKA fast vollständig zum Erliegen gebracht. Ebenso ging die Regelung zu Lasten der Akzeptanz der Bevölkerung für WKA. Trotz der im letzten Jahr getroffenen Anpassungen der 10H-Regelung – die sehr bürokratisch sind und damit Bauverzögerungen provozieren – bleibt die Regelung selbst im Kern erhalten. Die 10H-Regelung muss daher endgültig abgeschafft werden. Daneben sollte es zeitgemäße finanzielle Beteiligungsmodelle für direkte Anwohner:innen von Windkraftanlagen geben wie z. B. in Mecklenburg-Vorpommern.⁴

Ebenso birgt Photovoltaik (PV) noch viel Potential. Beispielsweise eine Photovoltaik-Pflicht ab 2025 für private Neubauten oder der weitere Photovoltaik-Ausbau auf staatlichen Dächern. Daneben bergen bereits versiegelte Flächen wie Parkplätze erhebliches Photovoltaik-Potential, Baden-Württemberg nutzt dies bereits.⁵ In Bayern wurde stattdessen 2022 das sogenannte „PV-Speicherprogramm“ bedauerlicherweise eingestampft. Anstatt es „wiederzubeleben“, wurden nur Forderungen an den Bund gestellt.

Darüber hinaus können schätzungsweise 25 - 40 % des bayerischen Wärmebedarfs aus Geothermie gedeckt werden. Die bisher dafür im Bayerischen Haushalt zur Verfügung gestellten Mittel reichen nicht aus, um das von der Staatsregierung 2021 selbst

erklärte Ziel – bis 2050 zumindest 25 % des bayerischen Wärmebedarfs aus Geothermie zu decken – zu erreichen.⁶ Daneben braucht es auch einen landesweiten, von der Staatsregierung koordinierten Ausbauplan für Geothermie. Der Bund hat in diesem Bereich mit der „Bundesförderung effiziente Wärmenetze“ (BEW) einen ersten starken Impuls gesetzt, der von Landesseiten nun entsprechend flankiert werden muss.



Annette Karl (Foto Annette Karl)

Abseits des Ausbaus der Erneuerbaren Energien darf auch die Problematik des fehlenden Netzausbaus bei Übertragungs- und Verteilnetzen nicht vergessen werden. Hier entstehen ebenfalls jährlich hohe Kosten durch Netzengpassmanagement (Redispatch; Einspeisemanagement).

Letztendlich geht es darum, den Menschen und Unternehmen in Bayern durch jetzt klug gesetzte Projekte und Investitionen auf lange Sicht eine bezahlbare, sichere und nachhaltige Energie zu gewährleisten. Der Freistaat steht in der Pflicht, konstruktiv mit dem Bund zusammenzuarbeiten.

Fußnoten:

- ¹ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/kosten-klimawandel-2170246>
- ² <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayKlimaG-2>
- ³ <https://www.stmwi.bayern.de/energie/energiedaten/>; Davon entfielen 16,4 % auf Photovoltaik (13,2 TWh), auf Wasserkraft 14,3 % (11 TWh), auf Biomasse 11,5 % verzeichnet (9,2 TWh) und auf Windenergie 5,1 % (4,1 TWh)
- ⁴ <https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/Energie/Wind/B%C3%BCrger-und-Gemeindebeteiligungsgesetz>
- ⁵ <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemittteilung/pid/land-foerdert-photovoltaik-anlagen-auf-parkplaetzen>
- ⁶ <https://www.geothermie.de/aktuelles/nachrichten/news-anzeigen/news/soeder-geothermie-soll-25-des-waermebedarfes-fuer-bayern-absichern.html>

Albert Duin, MdL, FPD, Sprecher für Wirtschaft, Energie und Tourismus

Was bedeutet für Sie und Ihre Fraktion (Partei) „Energiewende“? Was muss sich bei Produktion und Verbrauch von Energie in Bayern bis zum Jahr 2040 ändern? Was muss die Politik dazu (noch) beitragen?

Die Energiewende muss dafür sorgen, dass wir unser Energiesystem dekarbonisieren, gleichzeitig aber unseren Wohlstand nicht gefährden. Aktuell laufen wir jedoch Gefahr, dass Letzteres nicht beachtet wird und sich die Industrie aufgrund der hohen Energiepreise mitsamt ihren Arbeitsplätzen aus Deutschland verabschiedet.

Da sich die deutschlandweite Energienachfrage im Zuge der Energiewende verdoppeln wird, muss auch die Produktion entsprechend mithalten und ausgebaut werden. Dies geschieht aktuell aber nur bedingt. Während ein starker Fokus auf die Erneuerbaren Energien gelegt wird, müssen wir uns um die grundlastfähige Energie und Speicher Gedanken machen.

Eine verlässliche und bezahlbare Energieversorgung muss jederzeit für Industrie und Gesellschaft sichergestellt sein. Gerade unsere Unternehmen brauchen Rahmenbedingungen, die unseren Wohlstand in Bayern weiterhin sichern. Dieser Aspekt muss bei der Energiewende stärker berücksichtigt werden.

Was ist in Bayern beim Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energien bisher erreicht worden? Gibt es Defizite? Welche? Wie sollen sie behoben werden?

Bei den Erneuerbaren Energien erwacht Bayern gerade erst aus dem Dornröschenschlaf. In absoluten Zahlen liegt der Freistaat beim Ausbau von Wind- und PV-Anlagen deutschlandweit zwar vorne – verglichen mit der verfügbaren Fläche ist Bayern jedoch nur Mittelmaß. Das kann nicht der bayerische Anspruch sein.

Gerade bei der erneuerbaren, grundlastfähigen Energie hat der Freistaat Defizite. Durch die Geothermie kann Bayern einen wesentlichen Teil seiner Strom- und Wärmeversorgung regenerativ aus dem Erdreich beziehen. Hier wurde die Staatsregierung bis heute quasi nicht aktiv. Gemeinden und Projektierer benötigen hierbei vor allem Absicherung bzgl. Versicherungs- und Finanzierungsfragen seitens der

Landesebene.

Ebenso kann die Wasserkraft einen wichtigen Beitrag leisten. Mit dem EEG hat der Bund auf Initiative der FDP die Wasserkraft ins überragende öffentliche Interesse gestellt. Nach dem Vorbild des 2%-Ziels für Windkraftan-



Albert Duin (Foto Albert Duin)

lagen benötigen wir eine verbindliche Potenzialanalyse mit anschließender Ausweisung von Flächen, bei denen die Auswirkungen auf Natur und Schiffsverkehr minimiert werden. Ein großer Teil der Leistungssteigerung kann durch eine Modernisierung der bisher installierten Anlagen geschehen.

Ein großer Rückschlag für die CO₂-freie Stromerzeugung in Bayern war die Abschaltung der Atomkraftwerke in Bayern. Somit wuchs zwar statistisch gesehen der Anteil der Erneuerbaren Energien in Bayern, wobei aber keine zusätzliche Kilowattstunde mehr erzeugt wurde.

Im Gegenteil: Durch das Ende der Kernkraft in Bayern und Deutschland wurde unsere Energieversorgung noch abhängiger von anderen Bundesländern und Nachbarstaaten.

Wie sehen Sie das Verhältnis von Land und Bund bei der Energiewende? Was kann hier noch verbessert werden?

Nach Jahren der Untätigkeit der Großen Koalition hat die Ampelregierung innerhalb weniger Monate – und getrieben durch die Energiekrise – die Energiewende wieder auf Spur gebracht. Hierzu zählt zum einen das Osterpaket und die Novelle des EEG. Sowohl die Erneuerbaren Energien als auch der Ausbau des Stromnetzes stehen nun im „überragenden öffentlichen Interesse“ und genießen bei Planungs- und Genehmigungsverfahren Vorrang vor anderen Interessen wie dem Naturschutz.

Die Bundesregierung hat somit viele rechtlichen Hürden auf Bundesebene abgebaut. Nun sind die Länder und Kommunen am Zug. Hierbei muss die

Staatsregierung vor allem die Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen.

Von der Staatsregierung wurden in den letzten Monaten zwar über 100 neue Stellen für die Energiewende angekündigt, welche insbesondere bei den sieben Regierungsbezirken angesiedelt werden sollen, um die Erneuerbaren Energien voranzutreiben.

Dabei ist es aber nicht nur wichtig, Stellen zu versprechen. Der Einsatz des Personals in den Behörden sollte auch effizient und klug geschehen. Hier dürfen nicht nur die Regierungsbezirke berücksichtigt wer-

den, sondern auch die unteren Behörden, wie z. B. Landratsämter. Hier gilt es eine Unterbesetzung zu vermeiden. Denn gerade das Verteilnetz ist ein großer Flaschenhals der Energiewende.

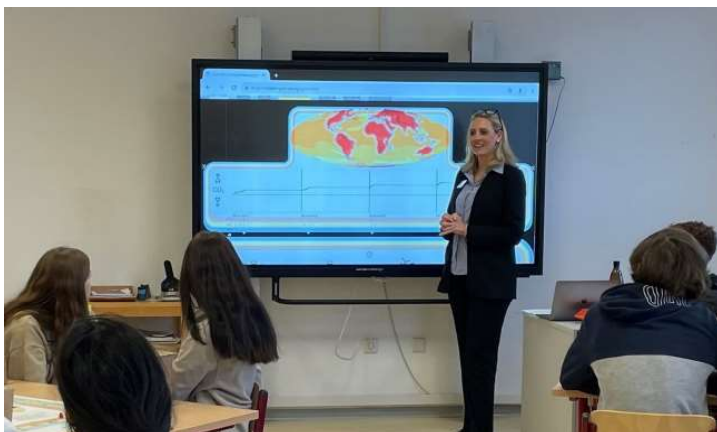
Grundsätzlich muss die Zeit der gegenseitigen Schuldzuweisungen vorbei sein. Es wurde in der Vergangenheit von beiden Seiten zu oft betont, was schief läuft. Nun gilt es, nach vorne zu schauen. Die aktuelle Bundesregierung hat hierfür die besten Voraussetzungen geschaffen, die Staatsregierung muss nachziehen.

Pädagogische Praxis

„Ich bin pleite!“

Mittelschüler:innen nehmen durch die Investition in verschiedene Energiequellen im Planspiel triCO₂lor Einfluss auf den Klimawandel

Im Wintersemester 2022/23 fand an der Universität Würzburg eine Kooperationsveranstaltung zwischen den Fachdidaktiken *Beruf und Wirtschaft* sowie *Politik und Gesellschaft* statt. Hierbei wurde das Planspiel triCO₂lor, das von der Stiftung *myclimate*, *UCS (Ulrich Creative Simulations)* und dem *Ökozentrum Langenbruck* (Nähere Informationen zum Planspiel triCO₂lor unter <https://tricolor.myclimate.org>) entwickelt wurde, an einer unterfränkischen Mittelschule in einer zehnten Klasse unterrichtlich eingesetzt. Zielsetzungen dieses Planspiels waren u. a., dass die Schüler:innen sowohl aus kollektiver als auch individueller Perspektive nachvollziehen konnten, welche Auswirkungen ihre jeweiligen Energiekaufentscheidungen auf das Weltklima und die Erderwärmung haben bzw. welche Konsequenzen diese Kaufentscheidungen für deren (finanzielle) Budgetplanung nach sich ziehen.



alle Fotos: Sabine Kehr

Eigenschaften des Planspiels und didaktische Besonderheiten

Mit Blick auf die Phasen eines Planspiels, die in die *Vorbereitung*, *Spieleinführung (Briefing)*, *Simulation (Spielphase)* und *Auswertung (De-Briefing)* (vgl. Rappenglück 2017, S. 21; Eberle und Kriz 2017, S. 157) unterteilt werden können, handelt es sich bei Planspielen generell um eine Makromethode, bei der die Teilnehmenden simulative Erfahrungen machen können, indem sie eine soziale Position übernehmen und in dieser mit anderen Spielteilnehmenden interagieren, im Sinne von kooperieren und konkurrieren. Im Mittelpunkt dieser Methode steht neben der Simulation von Entscheidungen und deren Konsequenzen u. a. auch die Förderung der (politischen) Handlungs- und Reflexionskompetenzen, da die Spielteilnehmer:innen Interessen vertreten und Positionen verhandeln (vgl. Kriz 2013). Im Gegensatz zum real-politischen Erfahrungslernen offeriert das Planspiel als Simulationsmethode die Möglichkeit, potenzielle politische Handlungskonsequenzen am Beispiel des Klimawandels ohne realen Ereignischarakter zu antizipieren und Betroffenheit bei den Spielakteur:innen auszulösen. Neben einer Reihe von Schlüsselkompetenzen werden so auch Improvisationsvermögen und Kreativität durch die Planspielmethode gefördert (vgl. Wiepcke 2016, S. 66). Gerade für das sensible Thema des Klimawandels schafft die Planspielmethode „simulierte Realitätsausschnitte, um

komplexe Situationen vorzubereiten und einzuüben, um möglicherweise auftretende Probleme zu erkennen und Lösungen für sie zu suchen, noch bevor diese tatsächlich in der realen Situation“ (Studtmann 2020, S. 219) auftreten würden.

Planspiel triCO₂lor im unterrichtlichen Kontext



Das Planspiel triCO₂lor besteht aus einem Brettspiel und einer digitalen Animationsdarstellung in Form einer Weltkarte, die sich je nach Kaufentscheidung der Spielteams (altersspezifische Generationen) farblich verändert. Die Konsequenzen des energie-spezifischen Investitionshandelns werden für die Spielteilnehmer:innen auf der Webplattform visualisiert. Ein geringer CO₂-Ausstoß und der Kauf resp. Einsatz anfangs deutlich kostspieliger, aber dafür nachhaltiger Energiequellen führt zu einer bläulichen Färbung der virtuellen Weltkarte. Der Erwerb von vorwiegend fossilen Brennstoffen führt dagegen zu einer rötlichen Farbveränderung der animierten Globus-Darstellung und symbolisiert die zunehmende Klimaerwärmung. In der Spielphase treffen die Teilnehmer:innen Entscheidungen für oder gegen den Kauf nachhaltiger Energierohstoffe, mit all seinen Konsequenzen für die Be- oder Entschleunigung des Klimawandels. Dabei spielen die aktuellen, während des Spiels sich verändernden Preise der jeweiligen Energiearten eine entscheidende Rolle, weil fossile Energieträger zu (Spiel-)Beginn günstiger als nachhaltige Energien sind. Während des Spiels können die Lernenden auf der Webplattform beobachten, welche direkten Konsequenzen ihr Kaufverhalten auf die Erderwärmung hat und wie sich der Einkauf umweltbewusster oder konventioneller Energieträger auf das globale Weltklima auswirkt, indem

sich die digitale Weltkarte am Whiteboard entsprechend farblich verändert. Somit kann Betroffenheit bei den Schüler:innen ausgelöst werden und deren Erkenntnis reifen, klimagerechte Energiepolitik zu betreiben. Neben den unterschiedlichen finanziellen Kostenbelastungen für den Erwerb verschiedener Energieträger und die daraus resultierenden Folgekosten, angesichts zunehmender Klimakatastrophen, entstehen intra- und intergenerationelle Konfliktlagen, die es möglichst langfristig zu bewältigen gilt. In Anlehnung an die politischen Weltklimakonferenzen können kollektiv verantwortliche Energiepolitik und nachhaltiges wirtschaftliches Handeln den Klimaschutz unterstützen. In denen im Laufe des Spiels einberufenen Klimakonferenzen, die jede Generation initiieren kann, können die Spielteilnehmer:innen Lösungen für finanzielle Probleme der jeweiligen Generation bei der Energiebeschaffung und den klimabasierten Folgekosten finden. Zudem sollen sie sich über Strategien zur Minimierung der Erderwärmung im gegenseitigen Austausch einigen und die zunehmende Bedrohung für das Weltklima abwenden. Die Lernenden erkennen dadurch, dass sich die Investitionen in ressourcenschonende und nachhaltige Energiequellen, zumindest anfänglich, aufgrund höherer Energiepreise und im weiteren Verlauf, infolge gestiegener klimabedingter Folgekosten, als deutlich kostspieliger erweisen. Diese schmerzliche Erfahrung musste auch der Zehntklässler Marcus im Planspiel machen, der von Spielbeginn verstärkt auf erneuerbare Energiearten setzte und schon bald frustriert ausrief: „Ich bin pleite!“ Dementsprechend sah er sich gezwungen, relativ frühzeitig eine Klima- und Generationenkonferenz einzuberufen, um die anderen Generationen um finanzielle Unterstützung zu bitten, damit er weiterhin am Spielverlauf teilnehmen konnte.

Planspielmethode als Beitrag innovativer universitärer Lehrer:innenausbildung

Besonders für die Stärkung der Lehrer:innenprofessionalität kann es in didaktischer Hinsicht von besonderer Bedeutung sein, ein Planspiel zusammen mit den Schüler:innen zu erproben, um Chancen und Grenzen des Einsatzes dieser Simulationsmethode für den unterrichtlichen Kontext abzuwägen. So können die Studierenden bereits während ihres Studiums praxisorientiert ihre Methodenkompetenzen im Umgang mit Planspielen anbahnen und vertiefen sowie in diesem simulativen Unterrichtskontext ihre gemachten didaktischen Erfahrungen im Hinblick auf ihr künftiges professionelles Lehrer:innenhandeln unter Einbezug schülerspe-



zifischer Lebensweltrelevanz hin antizipieren und gemeinsam reflektieren. Das Planspiel verknüpft so handlungs- und problemorientiertes Lernen mit einem lebensweltbezogenen kooperativen und kommunikativen Lernsetting, wodurch die Studierenden intensiv ihre Analyse-, Problemlöse- und Reflexionskompetenzen schulen und fördern können. Zudem lernen die Spielteilnehmer:innen im Planspiel, handlungsorientiert energiepolitische intra- resp. intergenerativ gerechte Aushandlungsprozesse zu führen sowie die eigene Verhandlungsführung zu optimieren (vgl. Rappenglück 2017). In der anschließenden Auswertungs- und Reflexionsphase wurden simulierte Kaufentscheidungen und Verhandlungssituationen zwischen den Generationen diskutiert und alternative Problemlöseoptionen besprochen und in teleologischer Hinsicht manifestiert. Neben der Erweiterung des Fachwissens zu Energieträgern, energiepolitischen Entscheidungszusammenhängen und deren möglichen Konsequenzen sowie Kenntnisse über den verantwortungsvollen Einsatz über etwaige klimapolitische Problemlösestrategien durch Klima- und Generationenkonferenzen wurde ebenso das politische Bewusstsein der Studierenden für den Einsatz ressourcenschonender Technologien und die Bedeutung des Klimaschutzes allgemein sensibilisiert und geschärft.

Synergieeffekte durch interdisziplinäre Kooperation verschiedener Fachdidaktiken

Grundsätzlich sei noch zu betonen, dass sich die innovative interdisziplinäre Kooperation der Fächer *Beruf und Wirtschaft* sowie *Politik und Gesellschaft* und die konsequente Anwendung der jewei-

ligen fachspezifischen Arbeitstechniken aus beiden (Fach-)Disziplinen als sehr konstruktiv und zielführend erwiesen hat. Auch im Hinblick auf die Anbahnung und Stärkung ökonomischer und politischer Fach-, Urteils- und Handlungskompetenzen konnte im Spielverlauf ein Mehrwert für die teilnehmenden Mittelschüler:innen festgestellt werden.

Sabine Kehr, Würzburg

Literaturverzeichnis:

- Eberle, Thomas; Kriz, Willy Christian (2017): Planspiele in der Hochschullehre und Hochschuldidaktik. In: Andreas Petrik und Stefan Rappenglück (Hg.): Handbuch Planspiele in der politischen Bildung. 1. Auflage. Schwalbach: Wochenschau Verlag (Politik und Bildung), S. 155-168.
- Kriz, Willy Christian (2013): Erwerb von Systemkompetenz mit Planspielmethoden. In: Heinz Bachmann (Hg.): Hochschullehre variantenreich gestalten. Kompetenzorientierte Hochschullehre - Ansätze, Methoden und Beispiele. Bern: hep verlag, S. 106-136.
- Rappenglück, Stefan (2017): Planspiele in der Praxis der politischen Bildung: Entwicklung, Durchführung, Varianten und Trends. In: Andreas Petrik und Stefan Rappenglück (Hg.): Handbuch Planspiele in der politischen Bildung. 1. Auflage. Schwalbach: Wochenschau Verlag (Politik und Bildung), S. 17-34.
- Reinhardt, Sibylle (2016): Politik-Methodik: Handbuch für die Sekundarstufe I und II. 6. Aufl. Berlin: Cornelsen-Scriptor.
- Studtmann, Katharina (2020): Plan- und Entscheidungsspiele. In: Sabine Achour, Siegfried Frech, Peter Massing und Veit Straßner (Hg.): Methodentraining für den Politikunterricht. Neuauflage. Frankfurt/M.: Wochenschau Verlag (Politik unterrichten), S. 219-222.
- Wiepcke, Claudia (2016): Planspiel. In: Sibylle Reinhardt (Hg.): Politik-Methodik. Handbuch für die Sekundarstufe I und II. 3. Auflage. Berlin: Cornelsen Scriptor, S. 63-67.

Der Dieselskandal als Lerngegenstand politischer Bildung

Planspiel zur Mobilitätswende

Sachanalyse

Der Dieselskandal, der seit September 2015 den Automobilsektor in Deutschland in Atem hält, lohnt als Gegenstand der politischen Bildung in einem Planspiel verortet zu werden. Damals wurde öffentlich, dass Volkswagen seinen neuen „Clean-Diesel“-Motor nur durch eine manipulierte Software als „clean“ bewerben und verkaufen hatte können. Vermehrt gerieten weitere namhafte Automobilkonzerne unter Verdacht, Kenntnis vom Betrug zu haben oder gar beteiligt gewesen zu sein, so Mercedes-Benz, Seat, Skoda, Bentley, BMW, Audi oder Porsche. Der wirtschafts- wie auch gesundheitspolitische Skandal manipulierter Dieselfahrzeuge betraf über Deutschland hinaus auch den internationalen Automobilsektor. So musste der Wolfsburger Konzern Straf- und Entschädigungsgelder in Milliardenhöhe leisten, wodurch zahlreiche Arbeitsplätze in der heimischen Automobilindustrie gefährdet waren. Weltweit wurden etwa elf Millionen Fahrzeuge mit einer manipulierten Software ausgestattet. Insbesondere die Volkswagen AG hatte sich verpflichten müssen, hohe Entschädigungen zu leisten und Rückrufe einzuleiten. In Bezug auf den Klimawandel und den damit einhergehenden Druck auf die Automobilindustrie, CO₂- und Stickoxidemissionen zu reduzieren und die Mobilitätswende konstruktiv zu begleiten, sind hier alle fachdidaktischen Prinzipien der politischen Bildung angesprochen.

Im Bestreben, einen möglichst emissionsarmen Dieselmotor zu entwickeln und damit insbesondere auf dem US-Markt zu punkten, hatten VW und Audi im Jahr 2007 unter dem Slogan „Clean Diesel“ eine neue Dieseltechnik auf den Markt gebracht. Ein Liquid namens „AdBlue“ sollte die Schadstoffe der Dieselfahrzeuge ungefährlich machen. Die Flüssigkeit - bestehend aus künstlich hergestelltem Harnstoff und Wasser - sollte so bis zu neunzig Prozent der schädlichen Schadstoffe neutralisieren. Da in den letzten Jahren die Euro-Norm und somit der zulässige Ausstoß von Luftschadstoffen wie Stickoxiden stetig verschärft wurde, erhoffte man sich durch diese Abgastechnik einen Innovationsschub.

Ob dieser Emissionswert innerhalb der Norm lag, ist bis 2017 mit dem sogenannten „Neuen europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) getestet worden. Hierzu stattete VW seine Dieselmotoren mit einer speziellen Software aus. Diese als „unzulässige Abschalteneinrichtung“ (engl. Defeat Device) bezeichnete Software

erkennt anhand der Fahrzyklen, ob es sich um eine Testfahrt handelt, und passt daraufhin die Emissionswerte den vorgegebenen Grenzwerten an, um der Norm zu entsprechen. Die tatsächlichen Stickoxidwerte auf der Straße sind jedoch deutlich höher. Seit der Abgasaffäre ist das Testverfahren NEFZ durch das neue WLTP-Verfahren abgelöst worden (World Harmonized Light Vehicle Test Procedure), das seit September 2018 verpflichtend für alle neu zugelassenen Fahrzeuge gilt. Dieses wurde entwickelt, um Betrugsfälle zu vermeiden und Herstellerangaben bezüglich der Emissionswerte wahrheitsgetreu und realistisch zu halten.

Unter der Leitung des Konzernchefs Martin Winterkorn begann der Konzern im Folgejahr mit dem Einbau der Software in Dieselfahrzeuge des Motortyps EA 189. Auffällig geworden ist der Betrug, als amerikanische Forscher unter der Aufsicht des ICCT (International Council of Clean Transportation) Fahrzeuge von VW im Straßenverkehr testeten und eine vierzigfache Überschreitung der Grenzwerte der Stickoxidemission feststellten.

Ein Jahr später wurden in Kalifornien unangekündigt erneute Abgastests der Umweltbehörde CARB (California Air Resources Board) durchgeführt. Wieder fielen die gemessenen Stickoxid- und CO₂-Werte deutlich höher aus, woraufhin die US-Umweltschutzbehörde EPA (Environmental Protection Agency) die erhöhten Emissionswerte monierte. Nach Druck der Umweltbehörden gab der Automobilkonzern gegenüber CARB und EPA letztlich zu, Abgaswerte durch eine Software manipuliert zu haben. Mitte September machte die EPA den Betrug letztlich auf einer internationalen Automobil-Ausstellung publik.¹

Folgen des Dieselskandals

Das Ausmaß der Affäre wurde deutlich, als der Volkswagen-Konzern verlauten ließ, dass weltweit elf Millionen Fahrzeuge betroffen seien, darunter fast eine halbe Million amerikanische und 2,8 Millionen deutsche PKWs. Mit den Worten „Sie haben mein Wort“ beteuerte VW-Chef Winterkorn in einem offiziellen Entschuldigungsvideo, dass VW künftig alles dafür tun wolle, den Betrug und dessen Hintergründe schnellstmöglich aufzuklären, den entstandenen Schaden zu ersetzen und so das Vertrauen der internationalen Kunden schnellstmöglich zurück zu gewinnen. Zusätzlich lobte er die unermüdlich treue Arbeit der knapp 600.000 Beschäftigten des Kon-

zerns, deren Arbeit nicht in Frage gestellt werden dürfe.²

Drei Tage nach diesem Statement gab Winterkorn seinen Rücktritt bekannt, wies jedoch jede Schuld von sich. Nach vermehrten Strafanzeigen leitete die Staatsanwaltschaft Braunschweig noch Ende September die Ermittlungen gegen den Wolfsburger Automobilkonzern ein. Nachdem Volkswagen das Vertrauen von Millionen Kunden eingebüßt hatte und der Wert der Aktie erheblich gesunken war, startete VW mit zahlreichen Zeitungsartikeln Entschuldigungskampagnen, um besonders auf dem amerikanischen und deutschen Markt um neue Kunden zu werben und ehemalige wieder zurückzugewinnen.³

Analysten zufolge sollte sich der finanzielle Schaden auf mindestens 30 Milliarden Euro belaufen, um Strafzahlungen, Fahrzeurückrufe, Wertverlustberichtigungen sowie Schmerzensgeld- und Schadensersatzzahlungen zu decken. Nachdem Nachrüstungs- und Softwareupdateangebote des Konzerns abgelehnt wurden, reichte man Klage gegen VW wegen Verstoßes gegen das Luftreinheitsgesetz ein. Im April 2016 wurden Ermittlungen gegen den Ex-Konzernchef Winterkorn eingeleitet, der wohl bewusst Informationen zurückgehalten hatte, um die Aktienkurse nicht einbrechen zu lassen.

Ende Juni kam es zu einer Einigung in den USA, indem sich Volkswagen zu einer Zahlung von 14,7 Milliarden Euro für den Rückkauf manipulierter Autos, einer Entschädigung betroffener US-Bürger und die Einzahlung in einen Umweltfonds bereit erklärte, wodurch das US-Gericht einem Vergleich zustimmte. Dementgegen sprach sich der neue VW-Chef Müller gegen die Entschädigung europäischer Kunden mit der Begründung der finanziellen Überforderung und einer differenten Sachlage aus. Trotz des Skandals beteuerte der VW-Konzern Ende Oktober 2016 immer noch, dass die Abgas-Software den europäischen Gesetzen entspreche und die Software keine unzulässige Abschaltvorrichtung nach europäischem Recht sei.

Im Januar 2017 planten Verbraucherschützer in Kooperation mit dem ADAC eine Musterfeststellungsklage, um die Rücknahme manipulierter Dieselfahrzeuge zu erwirken. Anfang Februar 2017 dementierte Bundeskanzlerin Merkel das Staatsversagen im VW-Skandal und verteidigte die Aufsichtsbehörden, konnte jedoch keine Erklärung dafür liefern, wie es dem Konzern jahrelang möglich war, die Abgaswerte zu manipulieren. Im Mai 2017 ermittelte die Stuttgarter Staatsanwaltschaft nicht nur gegen Martin Winterkorn, sondern auch gegen dessen Nachfolger Matthias Müller. Auch die Konzerne Daimler, Porsche und Audi wurden im Juli 2017 der Fahrzeug-

manipulation bezichtigt und einzelne Mitarbeiter in den USA zu Haftstrafen verurteilt. Im August 2017 kündigte der VW-Konzern weitere Software-Updates für rund vier Millionen Dieselaautos an. Im Februar 2018 wurden auch bei BMW Untersuchungen wegen Betrug eingeleitet. Kurz darauf wurde der VW-Vorstandsvorsitzende Mathias Müller durch VW-Markenchef Herbert Diess ersetzt. Darauf warf die Staatsanwaltschaft auch Porsche vor, an der Manipulation der Abgasreinigung beteiligt gewesen zu sein. Kurz darauf ermittelte die Staatsanwaltschaft wegen Betrugs gegen den Audi-Chef Stadler. Im Mai erließ die US-Justiz wegen Betrugs, Verschwörung, Täuschung der Behörden und Verstoß gegen Umweltgesetze Haftbefehl gegen den ehemaligen VW-Chef Winterkorn. Im April 2019 wird offenkundig, dass VW, Daimler und BMW sich bezüglich der Technologien zur Abgasreinigung abgesprochen und nach Sicht der EU-Kommission somit gegen das Kartellrecht verstoßen haben. Mittlerweile hatten sich in Deutschland über 400.000 Betroffene der Musterfeststellungsklage gegen den Wolfsburger Automobilkonzern angeschlossen. Im Gegensatz zu den USA wurden diese in Deutschland jedoch nach wie vor nicht finanziell entschädigt.⁴

Seit Bekanntwerden des VW-Skandals wurde offenkundig, dass deutlich mehr deutsche Konzerne aus der Automobilbranche in den Abgasskandal verwickelt waren. So hatten sich Volkswagen, Audi, Porsche und Daimler zu einem Kartell zusammengeschlossen, um allenfalls kleine stickstoffreduzierende Ad-Blue-Tanks einzubauen. Zusätzlich bestätigte Audi die Betrugsvorwürfe und gestand ein, bestimmte Modelle wissentlich mit der manipulierten Software ausgestattet zu haben. Dem Zulieferer Bosch wurde vorgeworfen, trotz Wissens über die gelieferte Software nicht gesetzeskonform gehandelt zu haben. Auch nach jahrelanger Ermittlung hatte sich kein Mitarbeiter der Konzerne als schuldig bekannt. Es gilt jedoch als gesichert, dass die Führungsspitze von VW schon Wochen vor der Veröffentlichung des Skandals von der Manipulation gewusst hatte.

Im Mai 2020 wurde das Urteil rund um die Musterfeststellungsklage am Bundesgerichtshof (BGH) bestätigt. Demzufolge konnten Käufer manipulierter VW-Dieselfahrzeuge diesen zurückgeben und den Kaufpreis teilweise zurückverlangen (Az. VI ZR 252/19). Die Bundesrichter hatten zwar nur über den Einzelfall entschieden, doch Land- und Oberlandesgerichte orientierten sich an dem Karlsruher Urteil. Dies sollte damit eine zentrale Rolle für die Klagen weiterer VW-Kunden haben. Doch nicht nur die Konzernmutter VW musste aufgrund der Manipulationen Schadensersatz zahlen. Auch Audi wurde laut

einem Urteil des Münchner Landesgerichts Ende November 2020 zu Schadensersatz verpflichtet.⁵

Szenarien der Simulation

Der Thematisierung der Folgen des Klimawandels in Politik und Gesellschaft konnte sich letztlich auch die Automobilbranche nicht entziehen. Anlass und Gegenstand des Planspiels ist daher eine sogenannte „Zukunftskonferenz Diesel“ im Kanzleramt bzw. eine Anhörung im Deutschen Bundestag. Dies findet im Zusammenhang mit der Entscheidung über die Musterfeststellungsklage statt. Die Simulation lässt sich folglich mit der realen politischen Situation verknüpfen. Das nachfolgende Szenario ist dafür rahmengebend. Geladen sind neben den politischen Akteuren der EU-Kommission und dem Bundesverkehrsministerium auch die Initiatoren der Klage ADAC und BUND sowie Vertreter der Automobilindustrie VDA, VW sowie Mercedes-Benz. Es gilt auszuhandeln, ob Dieselfahrzeuge in Deutschland weiterhin produziert werden sollen oder ob die Automobilindustrie verstärkt auf umweltfreundlichere Alternativen setzen soll. Ziel der Verhandlungen ist ein mehrheitsfähiges Positionspapier zur Zukunft des Diesels in Deutschland.

Die Akteure und ihre Rollen - Die Europäische Kommission

Da die Abgasnormen auf EU-Recht basieren, muss die Abgasproblematik auf europäischer Ebene umgesetzt werden. Um den Vorwürfen der Inaktivität entgegenzuwirken, hat die EU-Kommission 2018 eine Verordnung zur Verschärfung der Qualität und Kontrolle von Dieselfahrzeugen vorgelegt, welche 2020 in Kraft trat. Die Kommission muss die Aspekte der wirtschaftlichen Entwicklung, der Arbeitsplatzsicherung und des Klimawandels berücksichtigen und die verschiedenen Interessen austarieren. Sie befindet sich in Bezug auf die Automobilindustrie in einem Zwiespalt.

Im Dieselskandal schienen der EU die Hände gebunden zu sein, so dass sie für ihre Inaktivität kritisiert wurde. 2018 legte die Kommission jedoch ein Gesetz vor, das die Grundlagen der Rechtsprechung veränderte. 2020 trat dieses Gesetz in Kraft, das durch mehrere Urteile des Europäischen Gerichtshofs bestätigt wurde. Die Verordnung sieht u. a. folgende Änderungen vor:

- Stärkere Kontrolle bei der Typengenehmigung und den Prüfungen von Fahrzeugen.
- Die Mitgliedstaaten müssen künftig regelmäßig Fahrzeuge stichprobenartig prüfen, die sich

bereits auf dem Markt befinden. Die Prüfungen müssen öffentlich zugänglich sein.

- Die Kommission wird Kontrollen unabhängig von den Mitgliedstaaten durchführen. Sie kann EU-weite Rückrufe anordnen und Strafzahlungen bei vorschriftswidrigem Gebrauch von Fahrzeugen gegen die Hersteller verhängen. Eine koordinierte Marktüberwachung und einheitliche Auslegung von EU-Rechtsvorschriften sollen durch die Mitgliedstaaten sichergestellt sein.

BUND

Der BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.) wurde als Umwelt- und Naturschutzorganisation im Jahr 1975 gegründet und hat etwa eine halbe Million Mitglieder. Er ist damit der größte Umweltverband in Deutschland. Der BUND sieht sich als „treibende gesellschaftliche Kraft für eine nachhaltige Entwicklung in Deutschland“.

Der BUND ist mit dem Verbandsklagerecht ausgestattet und ist somit berechtigt, eine Musterfeststellungsklage durchzuführen. Dieses Recht wurde 2017 in Anspruch genommen, als der BUND gegen das Kraftfahrtbundesamt klagte. Exemplarische Forderungen des BUND sind:

- Fahrverbote in Umweltzonen für Diesel-Pkw, die nicht die Euro 6-Norm im Realbetrieb erfüllen oder auch alternierende Lösungen durch „gerade/ungerade Kennzeichen“.
- Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen u. a. infolge der EU-Umgebungslärmrichtlinie.
- Parkraumbewirtschaftung in Städten zur Reduktion des Parksuchverkehrs und des ruhenden Verkehrs.
- Ausbau und Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel.
- Ausbau der E-Mobilität, des Carsharings und des Einsatzes von E-Bussen.
- Wegfall umweltschädlicher Subventionen durch das Diesel- und Dienstwagen-Privileg.

Am 25. Mai 2020 entschied der Bundesgerichtshof in seinem Urteil VI ZR 252/19, dass Käufer manipulierter Dieselaautos von VW und Audi aufgrund jahrelangen Betrugs Anspruch auf Schadensersatz haben.⁶

Der ADAC

Der 1903 gegründete Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC) versteht sich als eingetragener Verein zur „Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Kraftfahrwesens, des Motorsports und des Tourismus“. Der ADAC repräsentiert in Deutschland

über 21 Millionen Mitglieder und ist die mitgliederstärkste Interessensvertretung Europas. Er geriet in den vergangenen Jahren aufgrund der fehlenden Transparenz in die Kritik. Dem ADAC kommt in der Abgasdebatte eine wichtige Rolle zu, da in seinem Auftrag u. a. Abgasuntersuchungen veranlasst werden. Seit einigen Jahren versucht der ADAC in Kooperation mit dem Bundesverband der Verbraucherzentralen eine Musterfeststellungsklage voranzutreiben, mit der er die Interessen der Kraftfahrzeughalter gegenüber den Autokonzernen vertreten möchte. Der ADAC erfüllt an der Schnittstelle zwischen Automobilindustrie und Verbraucherschutz eine wichtige Aufgabe, deren konkreter Nutzen als Kontrollinstanz jedoch immer wieder in Zweifel gezogen wird.

Verband der Automobilindustrie (VDA)

Der Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) ist ein Interessensverband, der die Anliegen der Automobilhersteller und Zulieferer vertritt. Er hat in der Vergangenheit u. a. auch Einfluss auf Zollvereinbarungen oder die Einteilung von Automobilen in Steuerklassen genommen.

Nach Einschätzung des VDA leistet die Automobilindustrie einen wichtigen Beitrag für die nationale Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland. Er bezeichnet das Automobil als einzigartiges industrielles Produkt und Ausdruck deutscher Ingenieurskunst und Erfindergeists. Für ihn gilt Deutschland als Auto-Standort schlechthin, was sich auch in der hohen Zahl der Patentanmeldungen widerspiegelt. Bei einem Gesamtumsatz von mehr als 400 Milliarden Euro sowie einer Beschäftigungszahl von über 800.000 im Automobilsektor wird deutlich, dass der VDA eine überaus große Machtstellung besitzt.

Der VDA setzt u. a. auf Elektromobilität, verteidigt aber auch die Dieselsechnologie. Da Dieselmotoren weniger CO₂ ausstoßen als Benzinmotoren würden diese helfen, die Grenzwerte für den Ausstoß von Treibhausgasen einzuhalten.

Mercedes-Benz und Volkswagen

Beide Unternehmen produzieren Kraftfahrzeuge im mittleren und oberen Preissegment und besitzen hohe Marktanteile in Deutschland. Die Mercedes-Benz AG beschäftigte 2018 in Produktion, Logistik und Vertrieb weltweit fast 300.000 Mitarbeiter, VW sogar 664.500 Arbeitnehmer. Durch die auferlegten Restriktionen beteiligen sie sich mit großen finanziellen Mitteln und Know-How an der Entwicklung umweltfreundlicher Antriebe. Sie sind davon

überzeugt, dass die Weiterentwicklung moderner Verbrennungsmotoren bei gleichzeitiger Forcierung der Elektromobilität und neuer Mobilitätskonzepte, das Aufspielen von Software-Updates bei Dieselfahrzeugen, ein verbesserter Verkehrsfluss in den Städten, eine stärkere Zusammenarbeit von Kommunen, Zulieferern und Automobilherstellern sowie die Elektrifizierung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Verteilerverkehrs zukunftsfähige Lösungen bereitstellt. Marktstrategie beider Konzerne ist es, dass individuelle Mobilität erhalten bleibt.

Das Verkehrsministerium

Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) mit insgesamt 63 nachgeordneten Behörden ist für alle Aspekte der deutschen Straßen-, Schienen-, Wasser-, und Luftverkehrspolitik sowie für den Ausbau der digitalen Infrastruktur verantwortlich und zuständig für die Umsetzung von Richtlinien und Verordnungen der EU in Deutschland.

In den Zuständigkeitsbereich des BMVI fallen u. a. alle Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, die Zulassung von Kraftfahrzeugen sowie die Förderung von Mobilitätskonzepten. Obwohl die Stickstoffoxid-Emissionen (NOx) von 1990 bis 2015 um knapp 60 % gesenkt werden konnten, liegt die Belastung in deutschen Städten und Ballungsräumen immer noch teilweise erheblich über den von der EU vorgeschriebenen Grenzwerten. Insbesondere Dieselfahrzeuge gelten als deren Hauptemittenten.

Das BMVI muss sich stets vorwerfen lassen, der verlängerte Arm der Automobilindustrie zu sein. Gerade die ehemaligen Verkehrsminister Scheuer und Dobrindt positionierten sich überaus automobilindustriefreundlich, indem sie sich u. a. deutlich gegen Fahrverbote aussprachen. So arbeitet das Ministerium oft an der Schnittstelle zwischen Verbrauchern und der Automobilindustrie. Hierdurch sind Konflikte quasi vorprogrammiert. In der Frage der Luftreinhaltung macht das BMVI jedoch deutlich, dass die Automobilunternehmen die Verantwortung tragen. Das BMVI erwartet Transparenz und Kooperation in Bezug auf die Verfolgung möglicher Verstöße gegen das Kartellrecht sowie verstärkte Anstrengungen zur Entwicklung einer Zukunftsstrategie für die Mobilität in Deutschland. Außerdem sollen Förderprogramme zu nachhaltiger Mobilität in den Kommunen aufgelegt werden.

Materialien zur Vorbereitung der Rollen

In der nachfolgenden Tabelle werden ausgewählte Internetquellen zur Rollenübernahme der Akteure vorgeschlagen:

Rollen	Internetquellen
Informationen für alle Rollen	https://www.tagesschau.de/wirtschaft/faq-musterfeststellungsklage-101~_origin-80233cf0-afc5-46ae-9f6c-9f9cc50a47e6.html https://www.zeit.de/wirtschaft/diesel-skandal-volkswagen-abgase https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2020/2020063.html https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Die-VW-Abgas-Affaere-eine-Chronologie,volkswagen892.html
EU-Kommission	https://www.europedirect-aachen.de/infos/meldungen/arlament-billigt-strengere-regeln-fuer-autoindustrie
BUND	https://www.bund.net/themen/mobilitaet/schadstoffe/stickoxide/ https://aktion.bund.net/schluss-mit-schmutzig
ADAC	https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/abgasskandal-rechte/bmw/ https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/jura-professor-im-interview-michael-heese-fuer-volkswagen-koennte-es-am-ende-richtig-teuer-werden/25384976.html https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/recht/musterfeststellungsklage-gegen-vw-kommt.html https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/abgasskandal-rechte/rechte-verbraucher/
VDA	https://www.vda.de/de/themen/e-fuels/klimazielbeitrag-e-fuels https://www.vda.de/de/themen/europaeische-agenda/eu-mobilitaetsstrategie https://www.vda.de/de/themen/europaeische-agenda/abgasnormen
VW und Mercedes-Benz	https://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2019-01/autobauer-volkswagen-absatzzahlen-rekord-diesel-affaere https://www.youtube.com/watch?v=-3BjUpev4mI https://www.mercedes-benz.at/passengercars/services/diesel.html
Verkehrsmi-nisterium	https://www.transparency.de/bundestagswahl/dieselskandal-verfahren-gegen-das-bmvi-kopie-1 https://www.solarify.eu/2016/11/11/140-bmvi-und-kba-im-abgas-zwielicht/ https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975954/1537608/a8843b08867d0948d34b1ab2c22379c6/107-2-bmvi-bt-data.pdf?download=1

Literatur:

Borgeest, Kai: Manipulation von Abgaswerten, Springer Vieweg, Wiesbaden 2021.
 Ewing, Jack: Wachstum über alles. Der VW-Skandal. Die Personen. Die Technik. Die Hintergründe. Droemer, München 2017.

Fußnoten:

- ¹ Der Tagesspiegel vom 05.10.2015.
- ² <https://www.youtube.com/watch?v=-3BjUpev4mI>
- ³ Der Tagesspiegel vom 05.10.2015.
- ⁴ <https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2020/2020063.html>
- ⁵ <https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-05/bgh-vw-muss-schadenersatz-fuer-manipulierte-dieselaautos-zahlen>
- ⁶ <https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2020/2020063.html>

Andreas **Brunold**, Augsburg

Verleihung des Abiturpreises „Politik und Gesellschaft“ 2023

Der diesjährige Abiturpreis „Politik und Gesellschaft“ des Landesverbands Bayern der Deutschen Vereinigung für Politische Bildung e. V. wurde mittlerweile zum vierten Mal am 04. Juli 2023 in der Ludwig-Maximilians-Universität München verliehen. Landtagspräsidentin Ilse Aigner zeichnete als Schirmherrin in Anwesenheit von Prof. Dr. Oliver Jahraus, Vizepräsident der LMU für den Bereich Lehre, und Ministerialdirektor Stefan Graf, Amtschef des Bayerischen Staatsministeriums für Unterricht und Kultus, fünf Abiturienten aus, die sich in herausragender Weise mit aktuellen Themen aus den Bereichen Politik und Gesellschaft auseinandergesetzt haben.

Landtagspräsidentin Aigner betonte in ihrem Grußwort die Bedeutung von politischer Bildung und Demokratiebewusstsein für eine funktionierende freiheitliche Demokratie. Die Preisträger haben gezeigt, dass sie Demokraten sind: „Ihre herausragenden Seminararbeiten beweisen: Die Jugend von heute denkt politisch! Das stimmt mich zuversichtlich. Denn Demokratie braucht Mut, Tatkraft und Bekenntnis. Demokratie lebt vom Mitmachen - daher mein Appell: Bringen Sie sich, Ihre Gedanken und Talente zum

Wohle unseres Landes ein!“

Auch Ministerialrat Stefan Graf in Vertretung von Kultusminister Prof. Michael Piazzolo würdigte den Abiturpreis und gratulierte den Preisträgern: „Demokratie ist kein Selbstläufer. Wir müssen uns immer wieder aufs Neue einsetzen für ein gutes und demokratisches Miteinander in unserem Land. Wettbewerbe wie der Abiturpreis „Politik und Gesellschaft“ sind ein wichtiger Baustein der Politischen Bildung an unseren Schulen. Sie motivieren junge Menschen, das Geschehen in der Welt aufmerksam zu beobachten oder sich aktiv in gesellschaftliche Debatten einzubringen. Herzlichen Glückwunsch an die Preisträger des Abiturpreises „Politik und Gesellschaft“ - Sie zeigen mit Ihren Arbeiten, was es heißt, ein mündiger Bürger zu sein - und ein herzliches Dankeschön an alle Lehrkräfte, die unsere Schülerinnen und Schüler auf ihrem Weg dorthin unterstützen!“

Im Namen des Landesverbands Bayern der Deutschen Vereinigung für Politische Bildung bedankte sich ihr Vorsitzender, Prof. Dr. Stefan Rappenglück, für die Grußworte; zudem dankte er den Mitgliedern der Jury für ihre ehrenamtliche Arbeit, der Heinz und Sybille-Laufer-Stiftung für politische Wissenschaft-



Verleihung des Abiturpreises „Politik und Gesellschaft“ der DVPB Landesverband Bayern am 04.07.2023 in der Ludwig-Maximilians-Universität München

von links: Dr. Gero Kellermann (stv. Direktor der Akademie für politische Bildung Tutzing); Landtagspräsidentin Ilse Aigner; Preisträger: Simon Kummer (Sonderpreis), Constantin Albrecht (Sonderpreis), Paul Bachmann (3. Preis), Moritz Handtke (1. Preis), Jonas Dilger (2. Preis); Prof. Dr. Stefan Rappenglück (DVPB/Vorsitzender Landesverband Bayern), Ministerialdirektor Stefan Graf (Amtschef des Bayerischen Staatsministeriums für Unterricht und Kultus), Prof. Dr. Klaus Goetz (Vorstandsvorsitzender der Heinz und Sybille-Laufer-Stiftung), Prof. Dr. Oliver Jahraus (Vizepräsident der LMU München für den Bereich Lehre)

Foto: Markus Komposch / creative JAM GbR

ten vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Prof. Goetz von der Ludwig-Maximilians-Universität München für die erneute finanzielle Unterstützung der Preisgelder sowie Herrn Dr. Gero Kellermann, stellvertretender Direktor der Akademie für politische Bildung Tutzing, die wieder Publikationen und Tagungsgutscheine für die Preisträger zur Verfügung stellt.

In seiner anschließenden Laudation betonte auch Prof. Dr. Rappenglück den hohen Stellenwert der politischen Bildung in den Schulen, der mit dem Abiturpreis „Politik und Gesellschaft“ gestärkt werden soll. Auch soll der Preis das gezeigte Engagement von jungen Menschen in ihren Arbeiten würdigen. Insgesamt waren 126 Seminararbeiten aus ganz Bayern eingereicht worden. Auffallend war in diesem Jahr eine hohe Anzahl von Arbeiten, die sich mit Rechts extremismus, Antisemitismus, Populismus oder Verschwörungstheorien beschäftigen. Eine sechzehnköpfige Jury des Landesverbands Bayern der DVPB, bestehend aus Lehrkräften und im Hochschulbereich tätigen Personen, wählte aus den eingereichten Arbeiten fünf herausragende aus. Bewertet wurden insbesondere die Problemorientierung, der aktuelle Bezug, eine multiperspektivische Vorgehensweise, ein eigenständiges, kritisches politisches Urteil, ein erkennbarer Anteil an Eigenaktivität im Verhältnis zur Quellenarbeit, die Anwendung von sachgerechten Recherchemethoden sowie die überzeugende Formulierung eines plausiblen Ergebnisses.

Neben den ersten drei Preisen wurden in diesem Jahr auch zwei Sonderpreise vergeben. Der erste Preis wurde mit 300 Euro prämiert, die weiteren Preisträger erhielten Preisgelder in Höhe von 200 und 100 Euro; zudem gab es für jeden einen Gutschein für eine frei wählbare, mehrtägige Veranstaltung in der Politischen Akademie Tutzing und einen Restaurantgutschein im Wert von 100 Euro. Vor der Übergabe der Urkunden und Preise durch Landtagspräsidentin Ilse Aigner würdigte Prof. Dr. Rappenglück die Seminararbeiten der fünf Preisträger im Einzelnen.

Abgerundet wurde die gelungene Veranstaltung mit einer interessanten Führung der Vorsitzenden der Weiße-Rose-Stiftung, Dr. Hildegard Kronawitter, durch die Denkstätte Weiße Rose im Gebäude der Ludwig-Maximilians-Universität und einem gemeinsamen Mittagessen.

Die Preisträger 2023 (in alphabetischer Reihenfolge):

Bachmann, Paul (Städt. Theodolinden-Gymnasium, München): **Krisen als Treiber von Populismus am Beispiel der Wirtschaftskrise 2008**

und der Corona-Pandemie (Leitfach Sozialkunde), 3. Preis

Der Autor kommt zu dem Ergebnis, dass die Frage, ob Krisen Treiber für Populismus sind, in jedem Einzelfall geprüft werden muss. Vor dem Hintergrund der jüngsten Wahl- und Umfrageergebnisse in Deutschland stellt Paul Bachmann fest, dass sich die rechtspopulistische AfD im Aufwind befindet, sie profitiert von der aktuellen Energiekrise im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine.

Die Arbeit überzeugte die Jury insbesondere bei der Einbeziehung der Aktualität, einem klaren Vorgehen bei der originellen Fragestellung und bei der überzeugenden Formulierung eines plausiblen Ergebnisses.

Dilger, Jonas (Veit-Höser-Gymnasium, Bogen): **Rechtsextremismus als Erbe der Diktatur in der Deutschen Demokratischen Republik?** (Leitfach Geschichte), 2. Preis

Fazit des Autors: Was sich heutzutage in unserem Land entwickelt, ist eine Gefahr für unsere Demokratie. Umso mehr muss den Bürger:innen klar werden, dass Demokratie keine Selbstverständlichkeit ist, man muss sich für sie einsetzen. Die Arbeit erzielte in fast allen Kriterien eine hohe Punktzahl, u. a. bei der Orientierung an politischen Problemen, dem Gegenwartsbezug, einem eigenständigen kritischen Urteil, dem großen Anteil von Eigenaktivität sowie einer sehr überzeugenden Formulierung eines plausiblen Ergebnisses.

Handtke, Moritz (Gymnasium Gröbenzell): **Rechtsstaatlichkeit in Mexiko - Zukunftsperspektiven für eine bedrohte Demokratie** (Leitfach Sozialkunde), 1. Preis

Die stagnierende Wirtschaft sorgt in Kombination mit dem oligopolistischen mexikanischen Markt für große Armut in weiten Teilen der Bevölkerung. Die daraus resultierende Korruption in Gesellschaft und Politik untergräbt die Staatlichkeit gravierend. Die Gewaltenteilung ist stark eingeschränkt. Moritz Handtke schlussfolgert, dass Mexiko einer Einstufung in die Kategorie eines „Failing State“ bedrohlich nahekommt. Es sei aber angebracht, optimistisch in die Zukunft zu blicken. Mit dem Generationenwechsel in Mexiko steigen die Chancen auf Widerstand gegen jahrzehntealte, dringend reformbedürftige Strukturen.

Diese Arbeit erzielte in fast allen Kategorien die höchste Gesamtpunktzahl. Sie überzeugt mit ei-

ner sehr gründlichen Recherche, mit einer Fülle von gut ausgewertetem statistischem Material und anschaulichen Beispielen; sie ist stringent und hat wissenschaftlichen Anspruch.

Sonderpreise

Albrecht, Constantin (Gymnasium der Benediktiner, Schäftlarn): **Chinas Neue Seidenstraße und deren Einfluss auf Europa** (Leitfach Geschichte)

Constantin Albrecht analysiert in seiner sehr umfangreichen Arbeit detailgenau die Entwicklung und Umsetzung der Neuen Seidenstraße als zentrales Mittel der Außenpolitik der VR China; er beschreibt Routen und Handelswege und stellt außereuropäische Projekte sowie Investitionen dar. Ein besonderes Augenmerk richtet er auf die Auswirkungen der Neuen Seidenstraße auf Europa. Die Jury war sich einig, dass diese Arbeit für eine gymnasiale Seminararbeit fast überqualifiziert ist und ansatzweise schon einer Bachelor-Arbeit entspricht.

Kummer, Simon (Katharinen-Gymnasium, Ingolstadt): **Populismus und Medien: Untersuchung ausgewählter Nachrichtenbeiträge über die EU im öffentlich-rechtlichen Fernsehen Polens auf populistische Rhetorik vor und nach dem Beginn des Ukraine-Kriegs** (Leitfach Sozialkunde)

Die Arbeit überzeugt durch den originellen Untersuchungsansatz: So wird die Frage, inwiefern die regierungsnahen Berichterstattungen Europathemen als Instrument zur innenpolitischen Diskreditierung der Opposition nutzt, bejaht und belegt. Ferner wird gezeigt, dass auch der russische Einmarsch in die Ukraine an der manipulativen Wortwahl und der antieuropäischen Tendenz der Nachrichtensendungen nichts änderte, obwohl doch die Einheit der EU als besonders notwendig hätte erscheinen müssen.

Überzeugend ist die enorme Eigenleistung des Schülers bei Suche und Erschließung der polnisch-sprachigen Quellen und ihrer Analyse.

Stefan Rappenglück / Uta Lechner

Erster Preis des deutschen Planspielpreises Auszeichnung für unser Neu-Mitglied Marian Hummel

Der Deutsche Planspielpreis wird für herausragende Studienabschlussarbeiten zum Themenfeld „Planspiele“ verliehen, für Dissertationen oder Habilitationen gibt es einen Sonderpreis. Ziel des Preises ist es, zumeist unveröffentlichte Arbeiten allgemein zugänglich zu machen und damit einen Beitrag zur Weiterentwicklung der Planspielentwicklung- und Planspielforschung zu leisten. Der Deutsche Planspielpreis wird alle zwei Jahre vom Zentrum für Managementsimulation in Kooperation mit der SAGSAGA e. V. (Swiss Austrian German Simulation and Gaming Association / Gesellschaft für Planspiele) verliehen.

Während der feierlichen Zeremonie am 22. Juni 23 am Bildungscampus Heilbronn nahmen die vier Preisträger:innen ihre Preispakete von der interdisziplinär besetzten Fachjury entgegen. Neben dem Preisgeld gehören hierzu auch eine Publikation und eine kostenlose Mitgliedschaft in der SAGSAGA.

Der erste Platz in der Kategorie Studienabschlussarbeiten ging dabei an Marian Hummel, wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur für Politische Bildung an der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt und Gastdozent an der Akademie für politische Bildung Tutzing, für seine Masterarbeit

„Das Partizipationslernen mit Online-Planspielen in der politischen Bildung – eine Pilotstudie zu einem digitalisierten kommunalpolitischen Planspiel mit Schüler:innen der Jahrgangsstufe 8“.

Die Arbeit von Herrn Hummel *Marian Hummel (Foto: privat)* untersucht die

Lernwirkungen und -chancen, die sich für die etablierte politikdidaktische Makromethode Planspiel unter den Bedingungen des völligen Fehlens körperlicher Präsenz ergeben. Zu Online-Planspielen gibt es bisher nur rudimentär vorliegende Forschungsarbeiten.

Herr Hummel wählt zur Beantwortung der Forschungsfrage ein Mixed-Methods-Design quantitativer und qualitativer Forschungszugänge und wendet sie bei den Durchführungen des völdigitalisierten





(Foto: SAGSAGA)

kommunalpolitischen Planspiels der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg „Ein Skatepark in Neckardorf“ mit 8. Klassen an. Neben der in der Forschung bislang nur eingeschränkt beantworteten Frage nach dem Partizipationslernen mit Planspielen ist besonders die Frage nach dem Potential, aber auch den Beschränkungen von Lernen mit und durch Online-Planspielen interessant, die in der Forschung bislang nur rudimentär aufgegriffen wurde. Dabei setzt sich Herr Hummel

auch kritisch mit den Grenzen und Möglichkeiten der Übertragung in den Onlineraum auseinander. Insgesamt bietet die Arbeit gewinnbringende Ansatzpunkte, sowohl für Forschende als auch für Praktiker:innen und trägt substantiell zur Weiterentwicklung von Theorie und Praxis des Planspielansatzes bei.

Wir beglückwünschen Herrn Hummel sehr herzlich für diese Auszeichnung!

Stefan Rappenglück, München

+++ Save the Date +++

Jahrestagung und Mitgliederversammlung des Landesverbandes Bayern

Die diesjährige Jahrestagung hat den Titel: **Vor der Zerreißprobe? Unsere Gesellschaft in der Zeitenwende.**

Sie findet in Zusammenarbeit mit der Akademie für politische Bildung und der Europäischen Akademie Bayern e. V. vom **17.11.** (Freitag) - **18.11.2023** (Samstag) in der Georg-von-Vollmar-Akademie in Kochel am See statt.

Die **Mitgliederversammlung** findet am Freitag, **17.11.2023**, um **19.30 Uhr** in der Georg-von-Vollmar-Akademie statt.

Das Tagungsprogramm und die Einladung zur Mitgliederversammlung wird Ende September/Anfang Oktober versendet.

Anmeldungen sind auch ab dem o. g. Zeitraum über die Homepage der Akademie für politische Bildung Tutzing möglich.

Eine erste Würdigung des Lebenswerkes von Hannes S. Macher

Der Landesverband Bayern der Deutschen Vereinigung für politische Bildung trauert um Hannes S. Macher, der am 18.4.2023 verstarb.

Der Studiendirektor a. D., geb. 1943 in München, war nach dem Studium der Politikwissenschaft, Geschichte, Germanistik und Philosophie in München, Berlin und Wien von 1973 bis 2008 als Gymnasiallehrer in München tätig (Fächer: Deutsch, Geschichte, Sozialkunde und Ethik). Als Buchautor und Herausgeber von Anthologien hat er sich hauptsächlich mit bayerischer Geschichte und Literatur beschäftigt sowie Fachbeiträge in diversen Lexika, Zeitungen und Zeitschriften veröffentlicht.

Seit 1987 war Hannes S. Macher Mitglied im Landesverband Bayern der DVPB; bereits 1988 war er Mitbegründer und seit 1989 Chefredakteur der Zeitschrift „Forum Politikunterricht“. Ab der Ausgabe 3/1990 übernahm Hannes S. Macher das Amt des Herausgebers und Redakteurs in alleiniger Verantwortung bis 2015.

„Diese Zeitschrift ist das respektable Lebenswerk von Hannes Macher“, so fasste es der damalige DVPB-Bayern-Vorsitzende Armin Scherb bei der Würdigung zu Machers 70. Geburtstag 2013 zusammen. „Wer in der mehrköpfigen Redaktion einer Fachzeitschrift tätig ist, kann ermessen, welchen zeitlichen

und intellektuellen Aufwand Hannes Macher seit über zwei Jahrzehnte ehrenamtlich und unentgeltlich erbracht hat und hoffentlich weiter erbringen wird.“

Besonderer Erwähnung bedarf in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass Hannes S. Macher mit großem kaufmännischem Geschick auch das finanzielle Fundament für ein dauerhaftes Erscheinen der Zeitschrift geschaffen hat – und auch publizistische wie organisatorische Kontakte zu den Landesverbänden der DVPB in Sachsen, Thüringen und Rheinland-Pfalz.

In der nächsten Ausgabe werden wir umfassender sein Engagement für den Landesverband und insbesondere für die Zeitschrift würdigen.



Stefan Rappenglück, München

+++ Save the Date +++

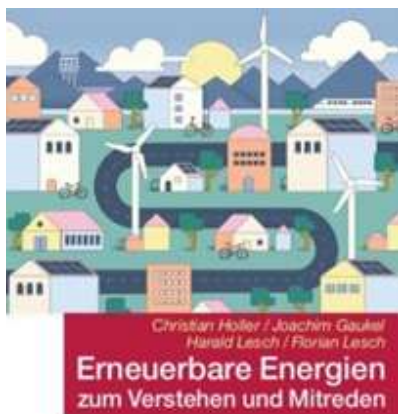
Bundeskongress: Gegenwartsdeutungen - Zukunftserzählungen Politische Bildung in Zeiten gesellschaftlicher Umbrüche

Vom 2. - 4. November 2023 findet in Weimar der 15. Bundeskongress Politische Bildung statt. Dieser ist eine Kooperationsveranstaltung von Bundeszentrale für politische Bildung (bpb), Deutsche Vereinigung für Politische Bildung (DVPB) und Bundesausschuss Politische Bildung (bap)

„Gewissheiten sind keine Gewissheiten mehr“, so beschreiben viele Menschen ihre Sicht auf die politische Welt der letzten 10 Jahre: Brexit, Sturm auf das US-Kapitol, Corona-Pandemie, Russlands Krieg gegen die Ukraine, beängstigende Naturkatastrophen und drängende Befunde über den nahenden Klimakollaps haben das Vertrauen in immerwährende Stabilität und stetigen Fortschritt erschüttert. Auch in Deutschland nehmen innergesellschaftliche Spannungen in der Auseinandersetzung mit den zahlreichen Krisen zu. Nicht nur scheint die Gewissheit einer allmählichen Überwindung der Trennlinien zwischen Ost- und Westdeutschland zu schwinden, generell zeigt sich, dass politische Streitfragen zur Pandemiebekämpfung, zur Migrations-, Gender- und Klimapolitik zunehmend aggressiv verhandelt werden. Auch haben die mörderischen Anschläge in Halle und Hanau sowie der Sturm auf den Reichstag in Berlin die gewaltvollen Folgen von Rassismus und Autoritarismus vor Augen geführt.

Die Anmeldung zum Bundeskongress startet voraussichtlich im Spätsommer 2023.

Christian Holler / Joachim Gaukel / Harald Lesch / Florian Lesch: Erneuerbare Energien zum Verstehen und Mitreden. Bonn 2022: (Sonderausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung; original Bertelsmann 2021). 176 S., € 4,50 (Bestellnummer 10894)



Die Autoren informieren über die wichtigsten erneuerbaren Energiequellen: Sonne, Biomasse, Wind, Wasserkraft, Wellen, Gezeiten, Geothermie.

Sie gehen dabei sehr anschaulich vor und es gelingt ihnen sehr gut, auch für Laien verständlich zu machen, wo Potentiale und Grenzen einzelner erneuerbarer Energiequellen zu suchen sind.

Die Verfasser gehen sehr logisch vor und präsentieren ihre Ergebnisse sehr anschaulich. Sie zeigen zunächst, dass der Energieverbrauch in Deutschland zwischen 120 und 85 Kilowattstunden (kWh) pro Person pro Tag liegt (S. 27). Dabei unterscheiden sie zwischen Primärenergie (120 kWh), die Energie, die täglich produziert werden muss, und der Endenergie (85 kWh), der Energie, die schließlich bei den Verbrauchern ankommt (S. 26f.). Der Unterschied erklärt sich vor allem durch die Energieverluste, die bei der Produktion von Energie in Kraftwerken und

beim Transport von Energie entstehen.

Bei den einzelnen erneuerbaren Energiequellen erläutern die Verfasser als erstes, wie die Energie produziert wird. Anschließend wird das Potential der jeweiligen Energiequelle aufgezeigt. Die Verfasser schätzen zum Beispiel, dass in Deutschland durch Sonnenenergie maximal 23 kWh pro Person pro Tag produziert werden können (S. 42). Für die Produktion dieser Energie würde eine Fläche von 5000 km² benötigt (S. 43). Am Schluss jedes Abschnitts werden die wichtigsten Informationen über die erneuerbare Energiequelle in einem „Steckbrief“ zusammengefasst. Er enthält: eine knappe Beschreibung der Energiequelle, Informationen über den aktuellen Einsatz, ihre Effizienz und den Flächenbedarf, die Möglichkeiten für den zeitlichen Einsatz und den Speicherbedarf, die ökologischen Auswirkungen und das weltweite Potential der Energiequelle.

Wind (40 kWh), Biomasse (12kwh) und Sonne (28 kWh) sind die wichtigsten Energiequellen, die fossile Energieträger in Deutschland ersetzen können. Der Wasserkraft billigen die Autoren gerade ein Potenzial von 1 kWh zu, Gezeiten und Wellen können in Deutschland wenig zur Energieproduktion beitragen. Mit Geothermie lassen sich etwa 8 kWh Energie pro Tag pro Person produzieren (S. 120).

Nach diesem Überblick über die wichtigsten erneuerbaren Energiequellen skizzieren die Verfasser noch weitere Energiequellen (z. B. Meeresströmungskraftwerk), die allerdings voraussichtlich für die Energieproduktion in Deutschland keine größere Rolle spielen werden.

Im letzten Kapitel erklären die Autoren, warum Energiespeicher bei der Produktion Erneuerbarer Energien notwendig sind. Außerdem diskutieren sie die Rolle der Kernenergie. In einem abschließenden Fazit weisen die Verfasser darauf hin, dass es für eine weltweite, umweltverträgliche Energiewende erforderlich ist, den Energieverbrauch zu reduzieren und Verbrauchstechnologien zu elektrifizieren, die notwendige Infrastruktur für die Energiewende auszubauen

(Energieerzeugung, Energieverteilungsnetze, Energiespeicher) und international zusammenzuarbeiten (S. 166).

Das Buch ist in Zusammenarbeit mit der Fakultät Design der Hochschule München entstanden. Es enthält viele anschauliche und informative Grafiken, die im Unterricht und in der außerschulischen politischen Bildung sehr gut genutzt werden können.

Peter Herdegen, München

Karl Lauterbach: Bevor es zu spät ist. Was uns droht, wenn Politik nicht mit der Wissenschaft Schritt hält. Berlin 2022: Rowohlt Verlag. 283 S., € 22.-



Der gegenwärtige Bundesgesundheitsminister ist äußerst besorgt. Wird es die Menschheit schaffen, die anstehenden Herausforderungen zu meistern? Die nächsten zehn Jahre, so Karl Lauterbach, werden darüber entscheiden, ob es gelingt, die Klimaerwärmung auf 1,5 Grad zu beschränken, den drohenden Wassermangel zu stoppen, die kommenden Pandemien in den Griff zu bekommen. Eine Chance werde die Menschheit nur dann haben, wenn Politik und Wissenschaft in Zukunft intensiver zusammen arbeiten. Deshalb plädiert Lauterbach eindringlich dafür, dass sich Wissenschaftler auch politisch betätigen und Politiker sich verstärkt wissenschaftliche Erkenntnisse aneignen. Er schildert ausführ-

lich, wie er selbst diesen Schritt vollzogen hat und nun davon profitiert, als Bundesminister über eine solide wissenschaftliche Ausbildung zu verfügen.

Das alles ist sehr anschaulich und überzeugend erläutert, eingebettet in die Geschichte des Klimas vom Urknall bis zum Treibhauseffekt. Wenn wir die Klimakatastrophe verhindern wollen, dann müssen wir, so Lauterbach, u. a. vor allem unsere Ernährung umstellen und weitgehend – bis zu 80 Prozent – auf Fleisch verzichten, denn ein Leben ohne Fleisch sei nicht nur gesünder, sondern würde auch die Entstehung von Kohlendioxid und Methan erheblich reduzieren. Seine Hoffnung ist nicht ein großer technologischer Durchbruch, sondern ein Umdenken der Menschen, so wie von unzähligen Jugendlichen in der „Fridays-for-Future“-Initiative vorgemacht. Hier nehme eine Generation das eigene Schicksal in die Hand, und so könne die Katastrophe verhindert werden.

Dr. Thilo Castner, Fürth

Ulrich Eberl: Unsere Überlebensformel. Neun globale Krisen und die Lösungen der Wissenschaft. München 2022: Piper Verlag. 416 S., € 24.-



Seit Jahren dominieren Dystopien. Da ragt der Biophysiker und Wissen-

schaftskommunikator Ulrich Eberl mit seinem Buch heraus: Er war jahrelang bei Daimler und Siemens tätig und kennt also die Zukunftsorientierung „der Industrie“ gut. Er sieht im Unterschied zur dominierenden technisch-industriell-militärischen Zukunftskritik auch Lösungsmöglichkeiten zu globalen Krisen: Energieversorgung, Mobilität, Urbanität, Konsum, Artensterben, Landwirtschaft, Krankheiten, Intelligenz und Wandel wählt er als Problemfelder.

Zuzustimmen ist ihm bei der „Generationenfrage“: Eine internationale Studie belegt, dass die Mehrheit der Menschheit zu einem Mentalitätswandel 30 bis 40 Jahre braucht – leider kann da das „Rauchverbot im Restaurant“ als Modell zum „Verbrennen von Kohle-Öl-Gas“ gelten. Eberl ist beim E-Auto, Autonomen Fahren und bei Flug-Taxis befremdlich industrie-optimistisch. Doch viele andere Fakten sind lesenswert und bestärken die Leitlinie „Zukunft ist nicht blindes Schicksal, sondern gestaltbar“ – und tatsächlich ist ja die beschleunigte Innovationsfreude und -leistung in den 2020er-Jahren ein Hoffnung machendes Signal. Dazu liefert Eberl Unterfutter – von grünem Wasserstoff über Batterien bis zu verbessertem Massen-Tier-Futter. Nicht lösen kann er die gesellschaftliche Realität weltweit: Wie aus der mitdenkend-lesenden Minderheit eine entsprechend privat wie politisch wählende Mehrheit machen?

Dr. Wolf-Dieter Peter, München

Massimo Bognanni: Unter den Augen des Staates. Der größte Steuerraub in der Geschichte der Bundesrepublik. München 2022: dtv. 285 S., € 20.-

Steuern zahlt niemand gern. Immer schon haben clevere Geschäftsleute versucht, dem Finanzamt ein Schnippchen zu schlagen, indem es entweder zu keiner Besteuerung kommt oder bereits gezahlte Beträge rückerstattet werden. Wie der Zeitungs- und TV-Journalist Massimo Bognanni ausführlich darlegt, ist es skrupellosen Bankern und Anwälten

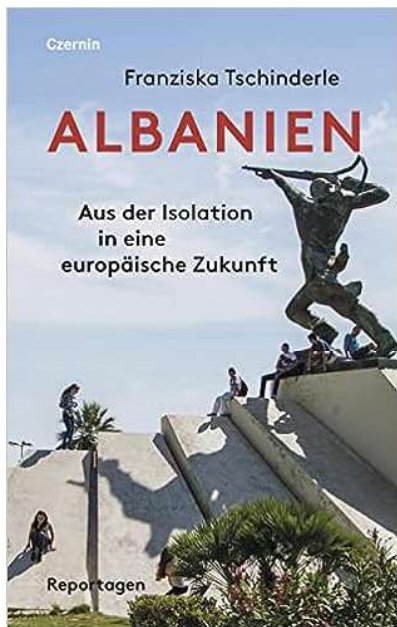


über Jahrzehnte gelungen, dem Staat an die zwölf Milliarden Euro durch ein so genanntes Dividendenstripping zu stehlen. Und so funktionierte das System: Der Aktienbesitzer verkauft seine Wertpapiere kurz vor Ausschüttung der Dividende an eine Bank, die die fällige Dividende kassiert, aber keine 25%ige Kapitalertragssteuer entrichten muss. Danach verkauft die Bank die Wertpapiere wieder dem früheren Besitzer, dem die Bank auch die Dividende auszahlt und für den somit keine Kapitalertragssteuer anfällt. Einer der Initiatoren dieses Modells, das als Cum-Ex-Geschäft bezeichnet wurde, ist der deutsche Anwalt für Steuer- und Finanzprodukte Hanno Berger, der sich zurzeit vor dem Wiesbadener Landgericht wegen des Verdachts auf Steuerhinterziehung verantworten muss.

Bognanni hat nachgewiesen, dass der bisher größte Steuerskandal in der Bundesrepublik nur möglich war, weil viele Steuerfahnder und Finanzbeamte von den Machenschaften zwar wussten, aber nichts unternommen haben. Es ist zu hoffen, dass nach Aufdeckung dieses unglaublichen Steuerraubs ähnliche Straftaten verhindert werden können, vorausgesetzt, viele mündige Bürgerinnen und Bürger nehmen sich Zeit, den spannend geschriebenen Wirtschaftskrimi zu lesen.

Dr. Thilo Castner, Fürth

Franziska Tschinderle: Albanien. Aus der Isolation in eine europäische Zukunft. Wien 2022: Czernin-Verlag. 231 S., € 23.-



Das Ende der Diktatur des Enver Hoxha, die halbwegs geordnete Machtübergabe im Wechsel der faktisch sozial- und christdemokratischen Kräfte, der Beitritt zur NATO und die Antragstellung zur EU – die Autorin gibt zunächst den üblichen Überblick. Das Besondere aber ist, was der Verlag nur „Reportagen“ nennt: eine grandiose, lebendige, empathische Landeskunde, auf der Basis zahlreicher, aussagekräftiger Gespräche mit Zeitzeugen und Überlebenden. Die insgesamt 16 Kapitel lassen den Leser nicht mehr los. Dafür steht exemplarisch das Kapitel 15: Die mörderische Willkür des Stalinismus trifft die Schriftstellerin Musine Kokalari, 1946 zu 20 Jahren Haft und Berufsverbot verurteilt, und die „Exekution“ ihrer sozialdemokratischen Brüder.

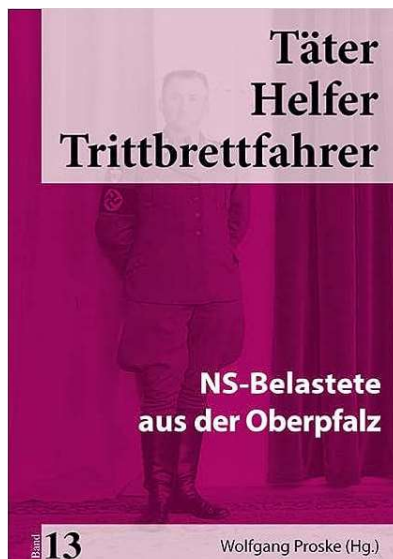
Die Autorin dokumentiert indes auch den „Kanun“, die archaische Blutrache, der noch 2012 eine junge Frau zum Opfer fiel. Demgegenüber macht die albanische Gesellschaft einen rasanten Wandel durch, Touristen aus dem Ausland tragen bereits zu 20 % zum Bruttosozialprodukt bei. Korruption und Geldwäsche sind verbreitet. Kurios die kaum be-

kannte Spitzenposition, die Albanien noch 2006 bei der Hanfproduktion weltweit einnahm.

Dass Albanien den Beitritt zur EU sucht, ist bekannt. Die Verhandlungen haben nun im Sommer offiziell begonnen. Nicht nur bisherige Mitglieder, auch andere Länder des Westbalkan sind in Hinsicht auf den formellen Beitritt mehr als zögerlich. In der Hoxha-Diktatur war die (versuchte) Flucht ins Ausland ein Schwerverbrechen, das (mindestens) mit Arbeitslager bestraft wurde. In den letzten 30 Jahren haben an die 50% der Albanerinnen und Albaner ihr Land verlassen. Sie sind so frei. Es wäre aber ein Jammer, wenn die Zustimmung, Begeisterung der Albaner weiter nachließe. Meines Erachtens ist Europa schon heute ein unübertreffliches Werk, das alle unterstützen sollten, um gemeinsam handlungsfähig zu bleiben.

Prof. Dr. Wolfgang Berg, München

Wolfgang Proske (Hrsg.): NS-Belastete aus der Oberpfalz (Reihe: Täter, Helfer, Trittbrettfahrer, Bd. 14). Gerstetten 2022: Kugelberg Verlag. 359 S., € 23,99



Dass die Buchreihe „Täter, Helfer, Trittbrettfahrer“ ein Desiderat der Zeithistorie ausfüllt und damit eine interessierte Leserschaft anspricht, beweist die kurzfristig notwendig gewordene 2. Auflage des 14. Bandes dieser Publikationsfolge.

Dem Herausgeber Wolfgang Proske (*1954 Kelheim) ist es erneut gelungen, neben vier Eigenbeiträgen insgesamt 15 Autoren für die differenzierte Behandlung von 23 NS-Belasteten aus der Oberpfalz als Verfasser zu gewinnen. Die Bandbreite der Beiträge reicht quellen-gestützt vom Helfershelfer aus Opportunismus bis zu hauptamtlichen NSDAP-Funktionären in den Parteilieferungen auf lokaler und über-regionaler Ebene (SA, SS, RAD) bis zu NS-Kriegsverbrechern in Konzentrationslagern und Einsatzgruppen (Bsp. Johann Schmer). Dass in den Kreis der portraitierten NS-Top-Belasteten auch „kleine, regionale Randfiguren“ (Bsp. Emil Alaßberg) oder der seinem Oberpfälzer „Heimstamm“ verpflichtete jugendbewegte Pfadfinder als Heimatpfleger (Bsp. Hanns Binder) oder ein Heimatdichter (Bsp. Anton Wurzer) einbezogen wurden, spricht im Fazit der Einzelbeiträge für den Anspruch der Reihe auf ein regionales „Nachjustieren“, das Altlandrat Hans Schuierer (*1931 Schwandorf) in seinem Vorwort für die Erinnerungskultur einfordert, da „das Netz und Geflecht der Nazis leider so dicht war, dass selbst bei der Entnazifizierung Multifunktionäre der SA und SS ungeschoren davonkamen“. Das Publikationsdatum des Bandes fällt zudem in eine Zeit, in der – so Wolfgang Proske im Einleitungskapitel – im Kontext des Angriffskriegs gegen die Ukraine der Aggressor Wladimir Putin (*1952) diesen mit dem Anspruch auf eine „Entnazifizierung“ mit Begriffen wie „gerechter Bestrafung“, „notwendiger Sühne“ und der „Vernichtung der Nazis“ rechtfertigen will – eine geradezu frivole Verharmlosung von Kriegsverbrechen nach Definition der Menschenrechts-Charta und des Holocaust.

Wolfgang Proske lenkt mit Kurzviten den Leser auf die 23 Fälle – gewissermaßen als Orientierungshilfe für den lokal interessierten Mitbürger und als Anregung für eine vertiefte Beschäftigung in den folgenden, unterschiedlich ins Detail gehenden Beiträgen von Verfassern, die i. d. R. einen Regionalbezug aufweisen (vgl. S. 346-349, Kurzportraits). Eine Lehrkraft der historisch-politischen

Fächer wird ebenso wie der zeithistorisch engagierte Student die einzelnen Fälle auch als Anregung für ein Referat, eine Fach- oder Semesterarbeit nutzen können – zahlreiche Quellenbelege und Literaturverweise in Fußnoten erleichtern ggf. die fachliche Vertiefung.

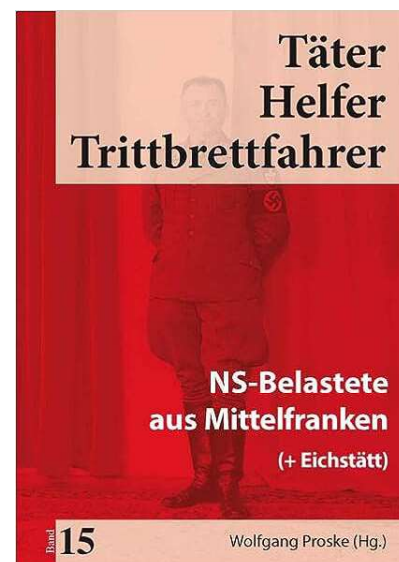
Exemplarisch sei hier wegen dessen überregionaler Ausstrahlung der Beitrag des Herausgebers der Reihe über den katholischen Gefängnis-seelsorger aus der Oberpfalz, Karl Morgenschweis (*1891 Rosenberg, + 08.10.1968 Buchloe) in den Blick genommen, der von 01.10.1932 bis 31.07.1957 in der Haftanstalt Landsberg/Lech tätig war und dort auch die verurteilten KZ- und Kriegsverbrecher und ihre Angehörigen betreute, einschließlich der Begleitung der zum Tode Verurteilten bis zur Hinrichtung der letzten 7 Inhaftierten, was ausweislich der Recherchen des Geschichtslehrers Anton Posset (1941-2015) „sowohl seelisch als auch geistig eine zu große Belastung [war], selbst für einen solch robusten Mann. Während die Alliierten ihre geistlichen Betreuer immer wieder von Landsberg abziehen ließen, hat die katholische Kirche diesen Mann dort gehalten. Dabei ist nicht klar, ob er selbst das so wollte, oder ob seine Kirche das so anordnete. Während Morgenschweis in seinem Bericht von 1958 noch einen moderaten und wahrheitsgemäßen Ton findet, verändert sich seine Haltung und Darstellung Mitte der 60-er Jahre“, wie der Quelle *Landsberger Hefte* 1, 1993, S. 20 – 30 zu entnehmen ist [vgl. Proske, S. 225 Anm. 11]. Msgr. Morgenschweis sollte sich in seinem Ruhestand ab 01.08.1957 zum „Kronzeugen“ der letzten Kriegsverbrecher in einem [unveröffentlichten] Bericht für das Feuilleton einer Tageszeitung entwickeln, der 36 Jahre später in der Zeitschrift einer Landsberger Bürgervereinerung nach „Wahrheitsgehalt, Legendenbildung und Verfälschungen der Geschichte analysiert“ wurde. Dass sich Msgr. Morgenschweis nicht nur als Geistlicher verstand, zeigt seine politische Biographie: Als Leutnant d. R. Mitglied im Bund Bayern und Reich, Sektion Unterland (1922/24), Bayer. Volkspartei (1924 bis zu de-

ren „ehrenvollen Selbstauflösung“ (1933), Blockwart im Reichsluftschutzbund (1934), Mitglied der NS-Volkswohlfahrt (1934) und des Volksbunds für das Deutschtum im Ausland (VDA, 1936), sog. „Vorfeldorganisationen“ zur Absicherung des lokalen Einflusses der NSDAP als „Mitmacheffekt“ zur Organisation der Volksgemeinschaft i. S. der Pflichterfüllung als Nicht-Pg. Ob aus kritischer Überzeugung oder als Handeln aus „Korpsgeist“ half er als Priester dem in Landsberg inhaftierten P. Rupert Mayer SJ (1876-1945), was – so Proske – den „Argwohn der Gestapo“ weckte und laut Personalakte im Bundesarchiv Berlin (BArch R 9361/II und R 3001/68778) zu (teilweise eingestellten) disziplinarischen Ermittlungsverfahren (1937/38) führte. Dass er in dem am 12.02.1950 zum Katholizismus konvertierten NS-Kriegsverbrecher Oswald Pohl, General der Waffen-SS und Chef des Wirtschafts- und Verwaltungs-Hauptamtes der SS (1892-1951) einen „Bekehrungsschüler“ sah, für dessen Begnadigung er sich als Geistlicher im War Crimes Prison No. 1 (Landsberg/Lech) aktiv einsetzte, war für Anton Posset (1993) unfassbar. Er bezeichnete ihn als „Menschenschänder, den es wahrscheinlich nie vorher in der Geschichte gegeben hat“ - verantwortlich für die „Vernichtung durch Arbeit“, praktiziert von KZ-Verwaltungen, einem SS-eigenen Firmenkomplex im Zivilleben und der Rüstungsproduktion, der Regieführung bei den SS-Verbrechen im Warschauer Ghetto und im Rahmen der „Endlösung“. Für Msgr. Morgenschweis musste die Frage nach Ehrlichkeit und Reue offen bleiben, als er Pohls Bekenntnis „Credo. Mein Weg zu Gott“ (Landshut, 1950, 75 S.) veröffentlichte. Sollte eine Begnadigung Pohls als Motiv dieser Schrift angenommen werden, blieb sie ohne Erfolg. Ob kirchliche und/oder staatliche Ehrungen für Msgr. Morgenschweis im Kalkül waren, muss Spekulation bleiben. Wolfgang Proske, der Karl Morgenschweis als „Lobbyist für Kriegsverbrecher“ einstuft, zitiert zur Person abschließend einen Mitautor seiner Reihe, der den Geistlichen als „klassischen

Vertreter jener Kreise bezeichnet, die offensiv eine Vergangenheitspolitik des Vergessens und Verzeihens betrieben haben“ (Jens Westermeier, *Täter, Helfer, Trittbrettfahrer* Bd. 9, 2018), was auch aus einem Vortrag unter dem Titel „Für Wahrheit und Gerechtigkeit“ am 25.11.1966 beim Dt. Kulturwerk des Europäischen Geistes (gegr. 1951 Hameln; Selbstauflösung als rechtsextreme Organisation: 1996, Streichung aus dem Vereinsregister beim AG München am 31.03.1998) ableitbar ist. Fazit des Rezensenten: „THT“ Band 14 kann als Impuls für weitere Recherchen in der Region, aber auch an den „Einsatzorten“ der Täter und ihrer Helfershelfer über die Oberpfalz hinaus der Aufklärung von NS-Verbrechen, den Sühnemaßnahmen der Entnazifizierung (Spruchkammerverfahren, Internierungen), aber auch manch fragwürdiger „später Ehrungen“ hilfreich sein.

Willi Eisele, Wolfratshausen

Wolfgang Proske (Hrsg.): NS-Belastete aus Mittelfranken (+ Eichstätt) (Täter Helfer Trittbrettfahrer, Band 15). Gerstetten 2023: Kugelberg Verlag. 365 S., € 27,99



Den Nationalsozialismus vor Ort fassbar machen. Das ist das Anliegen von Wolfgang Proske. Unter dem Titel „Täter Helfer Trittbrettfahrer“ haben er und mehr als 250 Autorinnen und Autoren seit 2010 gestaffelt nach

Regionen bisher fünfzehn Bände über „NS-Belastete“ in Baden-Württemberg und Bayern veröffentlicht. Aktuell ist jetzt der Band über „NS-Belastete aus Mittelfranken (+ Eichstätt)“ erschienen. Porträtiert werden 29 NS-Akteure, die über Nürnberg, Fürth und Erlangen hinaus in Lauf, Stein, Spalt, Neustadt/Aisch, Ansbach, Weißenburg, Gunzenhausen, Neuendettelsau, Wassertrüdingen, Dinkelsbühl und Eichstätt für die NS-Diktatur auf unterschiedliche Art und Weise Täter, Helfer und Trittbrettfahrer waren.

Prominente Täter waren in Nürnberg der „karrieristisch-opportunistische“ Oberbürgermeister Willy Liebel (1897-1945) und der „aal-glatte“ Polizeipräsident Benno Martin (1893-1975), über die es eine umfangreiche Forschung gibt, jetzt aber von Matthias Klaus Braun sowie von Thomas Auburger und Eckart Dietzfelbinger in prägnanter Kürze porträtiert werden.

Weit weniger bekannt sind zwei Akteure, die Streichers aggressiven Antisemitismus maßgeblich unterstützt haben. Zum einen ist das der in Spalt geborene Lehrer Ernst Hiemer (1900-1974), der als „Hauptschriftleiter“ des „Der Stürmer“ und Autor menschenverachtender Kinderbücher die üble Hetze Streichers noch übertraf. Heute weitgehend unbekannt, wurde Hiemer, 1948 von der Spruchkammer in Gruppe II als „Belasteter“ eingestuft, zu dreieinhalb Jahren Haft verurteilt und mit Berufsverbot belegt. „Überraschenderweise“, schreibt Wolfgang Prose, „enthielt das Urteil keinerlei Verweise auf die von Hiemer verfassten Kinderbücher“. Das waren der 1938 erschienene „Giftpilz“ für Sechs- bis Neunjährige und der 1940 für Vierzehnjährige verfasste Erzählband „Pudelmopsdackelpinscher“. In beiden Büchern stigmatisiert Hiemer die jüdischen Bürger als „Volksschädlinge“, die es auszumerzen gelte, weil sie von ihrer Veranlagung her unanständig und gemeingefährlich seien. Nach 1945 stellte Hiemer sich als treues Kirchenmitglied dar, das keinen Einfluss auf Julius Streicher und seinen „Stürmer“ gehabt habe, kam damit aber nicht durch. „Nach seiner Entlassung aus der Internierung“,

schließt Prose, „wohnte Hiemer die kommenden Jahre ‚unbehelligt‘ in Nürnberg. Er starb am 29. Juli 1974 in Altötting.“

Hiemers „Giftpilz“ hat „Fips“ illustriert, mit Physiognomien, die die antisemitische Hetze ekelhaft ins Bild setzte. Hinter „Fips“ verbarg sich der 1900 in Nürnberg geborene Philipp Rupprecht (1900 - 1975), der als Jugendlicher keinen Beruf erlernte, fünf Jahre lang seinen Vater in Uruguay suchte und 1925 nach Deutschland zurückkehrte. Wegen seiner zeichnerischen Begabung fand er zunächst als Karikaturist eine Anstellung bei der sozialdemokratischen „Fränkischen Tagespost“, wurde hier aber noch im gleichen Jahr von Julius Streicher abgeworben – mit der Aufgabe, die Titelseite des „Stürmers“, vor allem aber Streichers Artikel zu illustrieren. Rupprecht gab dem „Stürmer“ das unverkennbare Gepräge mit klischeehaft verzerrten Karikaturen, die voller Hass das ideologische Gift der Nazis versprühten. Halsstarrig behauptete er dann aber 1947, er „habe nicht erkannt, dass ‚Der Stürmer‘ zum Judenhass aufstachelte“ und wisse auch nichts vom Holocaust. Er habe nur getan, was angeordnet worden sei. Offensichtlich, so der Öffentliche Kläger, fehle ihm ein Gewissen, das ihn hindere, „die Ermordung von Juden zu verherrlichen.“

Im Gegenteil war bei allen Tätern, Helfern und Trittbrettfahrern zu beobachten, keine Gewissensbisse zu zeigen, für das, was sie getan oder für das sie Verantwortung hatten, sie leugneten, so lang es ging, und brachten Zeugen auf, die bestätigten, im „Dritten Reich“ nicht aktiver Nazi gewesen zu sein.

Dr. Manfred Franze, Ebermannstadt

Wladislaw Hedeler (Hrsg.): Julius Martow oder: Für die Diktatur der Demokratie. Berlin 2023: Dietz Verlag, 200 S., € 12.-

Als ich 1962/63 an der Karl-Marx-Universität in Leipzig Geschichte/ Marxismus-Leninismus studierte, lernte ich auch die Namen, allerdings



nicht die Texte, von Lenins bedeutendsten Gegnern in der russischen sozialistischen Bewegung kennen. Über einen von ihnen, den vor 100 Jahren am 4. April 1923 verstorbenen Julius Martow, hat Wladislaw Hedeler, unermüdlicher Ostberliner Forscher und Autor zur Geschichte der Sowjetunion, jetzt ein Buch herausgegeben.

Eingangs liefert Hedeler eine knappe, aber höchst präzise Biografie Martows. 1873 als Julius Zederbaum in einer jüdischen Familie Konstantinopels geboren, gerät er nach deren Umzug ins zaristische Russland früh in die dortige sozialistische Bewegung. Aus Zederbaum wird Martow, der 1895 in St. Petersburg zusammen mit Lenin und anderen den „Kampfbund zur Befreiung der Arbeiterklasse“ gründete. Diese Aktion führte ihn in die Verbannung nach Sibirien und die Emigration nach Westeuropa. 1903 auf dem 2. Parteitag der „Sozialdemokratischen Arbeiterpartei Rußlands“, als es um die Struktur der Partei ging, zählte Martow zu den Gegnern Lenins. Auf Grund einer einzigen Abstimmungsniederlage auf dem Parteitag gingen Martow und Genossen als Menschewiki (Minderheitler) in die Geschichte ein.

1917 schaffte es Martow erst Wochen später als Lenin und seine Gruppe, aus der Emigration in der Schweiz nach St. Petersburg ins revolutionäre Russland zurückzukehren. Als demokratischer Sozialist

setzte sich Martow für die Konstituierende Versammlung als oberste Volksvertretung im neuen Russland ein, während Lenin sich nach dem Aufstand der Bolschewiki und ihrer Anhänger vom 24. Oktober auf dem II. Sowjetkongress am 25./26. Oktober mit seinem Rat der Volkskommissare als neue Regierung Russlands bestätigen ließ. In dieser Funktion ließ Lenin die Konstituierende Versammlung schon bei ihrer ersten Zusammenkunft auseinandertreiben. In der Frieden-Kriegs-Frage sprach sich Martow allerdings wie Lenin von Beginn des I. Weltkrieges für dessen rasche Beendigung aus.

1920, die Menschewiki waren wie die anderen Parteien in Sowjetrußland schon weitgehend unterdrückt, ließ Lenin für Martow einen Pass ausstellen, damit er zum Parteitag der USPD nach Deutschland fahren konnte. Und um erneut in die Emigration zu gehen. Nach seinem Tod wurde die Urne Martows auf einem Friedhof in Berlin-Wedding beige-setzt. In den dreißiger Jahren wurde fast die gesamte in der Sowjetunion verbliebene Verwandtschaft Martows von Stalin und seinen Leuten ausgerottet.

Nach dem Ende der von Lenin initiierten Sowjetunion und des bislang auch noch nicht als Farce wieder auferstandenen Leninismus insgesamt meinte in den 90er Jahren ein höchst präziser politischer Witz aus Rußland auf die spöttische Frage, wie der sowjetische „Realsozialismus“ denn nun historisch einzuordnen sei, er wäre der teuerste Umweg von Kapitalismus zu Kapitalismus gewesen. Das Attribut vor „Umweg“ mochte dabei je nach Erzähler variieren.

Sollten kommende Generationen in Rußland dort eine neue wirkmächtige Sozialdemokratie schaffen, wäre Julius Martow für diese ein würdiges Vorbild. *Dieter Winkler, Berlin*



Um es vorab auf den Punkt zu bringen: Eine Rezension zu diesem Buch müsste mit „Paranoide politische Bildung“ oder mit „Wie geschichtvergessen darf politische Bildung sein?“ überschrieben werden. Zur Erläuterung beschränke ich mich auf ein Beispiel (von vielen möglichen), das die geschichtsklitternde Anlage des Buches deutlich werden lässt. Die Autorin macht sich hier die Auffassung zu eigen, dass die wehrhafte Demokratie des Grundgesetzes „ein dichotomes Freund-Feind-Denken im Sinne der Staatslehre Carl Schmitts“ etabliert (22).

Im Folgenden wende mich dem Hauptanliegen der Publikation zu. Dieses wird markiert durch eine dezidierte Kritik an der offiziellen „Politik der Demokratiebildung“. Die Autorin verurteilt die Praxis, dass Verfassungskonformität – und zwar bezogen auf die freiheitliche demokratische Grundordnung – als Kriterium für die Förderwürdigkeit von freien Trägern politischer Bildung herangezogen wird (52ff.). Zunächst ist prima facie einsehbar, dass jedwede Einflussnahme auf Initiativen zur Demokratiebildung dem Wesen der Demokratiebildung widersprechen muss. Doch das Problem ist weit komplexer, als dies in der Publikation von Bürgin verhandelt wird. Die Autorin nutzt pauschal das Argument, dass ein bestimmtes Demokratiemodell den kriterialen Bezugspunkt bildet. Dieses Demokratiemodell – inhaltlich beschrieben durch die Definition des Bun-

desverfassungsgerichts – bildet die Grundlage für das „E-Konzept“ (i. e. „Extremismus“-Konzept). Wer dabei wie die Autorin kritisiert, dass die vom Bundesverfassungsgericht benannten Definitionsbestandteile der freiheitlichen demokratischen Grundordnung ein „bestimmtes“ (17) Demokratiemodell statuieren, müsste zunächst einmal die einzelnen Elemente der Definition unter der Frage beurteilen, was davon mit einer ggf. universalisierbaren Auffassung von Demokratie nicht vereinbar wäre. Diese Offenheit der Diskussion über derartige Fragen wird nämlich durch die Substanz der Definition selbst unter Schutz gestellt. Im sogenannten Lüth-Urteil von 1958 hat das Bundesverfassungsgericht deutlich gemacht, dass „das Grundrecht der freien Meinungsäußerung (...) als unmittelbarster Ausdruck der menschlichen Persönlichkeit in der Gesellschaft eines der vornehmsten Menschenrechte überhaupt (ist)“ (BVerfGE 7, 204ff.). Deshalb wäre es nicht mit den Grundprinzipien der freiheitlichen demokratischen Grundordnung zu vereinbaren, wenn eine kritische Diskussion über eben diese Ordnung ausgeschlossen würde. Wer wollte an dieser Stelle behaupten, dass dieser Schutz eine unzulässige Form von Freiheitsbeschränkung darstellt?

Unbestritten bleibt dabei allerdings die verfassungspolitische Problematik, dass Festlegungen wie die des Artikel 79 (3) GG eine Grenzsituation freiheitlicher Demokratie darstellen. Ein Beobachter der Verfassungsdiskussionen nach 1945 hat mit Bezug auf dieses Paradoxon des Demokratieschutzes daher festgestellt, dass die Entscheidung für die Streitbare Demokratie den Charakter eines „selbst-quälerischen Gedankens (hat), mit dem man bloß ungewisse Risiken auf sich nimmt, um das andere gewisse Risiko zu vermeiden.“¹ Um dieses Paradoxon in der Praxis zumindest zu entschärfen, ist der verfassungshistorische Wille deshalb zutreffend wie folgt zu beschreiben: Demokratische Streitbarkeit ist sowohl von der Subjekt- als auch von der Objektseite her nicht Staatsschutz, sondern Demokratieschutz. Sie ist zuerst Streitbarkeit für die

Julika Bürgin: Extremismusprävention als polizeiliche Ordnung. Zur Politik der Demokratiebildung. Weinheim/Basel 2021: Beltz Verlag. 168 S., € 16,95

obersten Grundsätze einer demokratischen Ordnung und sie ist Streitbarkeit durch den demokratischen Souverän.² Dies bedeutet zugleich, dass die rote Linie für die „Streitbare Demokratie“ in der Beschränkung auf den Schutz der obersten Grundsätze liegt und eine Anwendung außerhalb dieser unmittelbaren Verfassungsschutzfunktion ernsthafte Legitimitätsprobleme verursacht. Insofern muss kritisch geprüft werden, wenn Initiativen zur Demokratieförderung von Trägern freier Bildungseinrichtungen unter Verfassungsschutzbedingungen behandelt werden. An dieser Stelle tut ein historischer Exkurs not:

Die Verfassungsdiskussionen der Nachkriegszeit ziehen hier Konsequenzen aus der Zerstörung der Demokratie, für die Goebbels 1933 nur noch einen zynischen Kommentar übrig hatte:

„Das wird immer einer der besten Witze der Demokratie bleiben, dass sie ihren Todfeinden die Mittel selbst stellte, durch die sie vernichtet wurde. Die verfolgten Führer der NSDAP traten als Abgeordnete in den Genuss der Immunität, der Diäten und der Freifahrkarte. Damit waren sie vor dem Angriff der Polizei gesichert und durften sich mehr zu sagen erlauben als gewöhnliche Staatsbürger und ließen sich außerdem die Kosten ihrer Tätigkeit vom Feinde bezahlen.“³

Carlo Schmid, einer der geistigen Väter und dezidiertesten Befürworter der Streitbaren Demokratie hat vor der Vorläufigen Volksvertretung von Württemberg-Baden auf Goebbels Zynismus reagiert und die in der Verfassungsgebung von 1945 – 1949 weithin feststellbare Stimmung wie folgt formuliert:

„Sie haben gesehen, wie die Feinde der Demokratie gerade mit den Mitteln, die ihnen die Demokratie zur Verfügung stellte, diese umbringen konnten und umgebracht haben. Wir wollen, dass sich dies nicht noch einmal wiederholt. Wir wollen uns nicht wieder dadurch lächerlich machen, dass wir uns von Leuten, die kein anderes Ziel hatten, als die Freiheit auszulöschen, grinsend vorhalten lassen: ‘Wenn ihr uns daran hindert, dann verstoßt ihr gegen das Prinzip

der Freiheit’.“⁴

Demnach ist einer freiheitlichen Demokratie auch nicht zuzumuten, dass ihre Repräsentanten Initiativen aktiv finanziell unterstützen, die ein zumindest ungeklärtes Verhältnis zu dieser Ordnung haben.

Nun lehnt die Autorin es pauschal und kategorisch ab, wenn Einrichtungen zur politischen Bildung in freier Trägerschaft die Förderung versagt wird, weil sie zumindest unter Verdacht stehen, ein kritisches Verhältnis zur freiheitlichen demokratischen Grundordnung zu unterhalten. Sie kritisiert eine „wehrhafte Pädagogik“ (151) und beklagt die Beeinträchtigung des kontroversen demokratischen Diskurses. Ich kenne keine Bildungsinstitution, die die Offenheit des Diskurses – einschließlich extremistischer Positionen – nicht zulässt. Aber es macht einen Unterschied, wenn eine Bildungsinstitution nicht auf dem Boden der freiheitlichen demokratischen Grundordnung stünde und dann von dieser Ordnung noch finanziert würde. Interessant wäre es von Frau Bürgin eine Antwort auf die Frage zu erhalten, ob es für sie akzeptabel ist, wenn die der AfD nahestehende Desiderius-Erasmus-Stiftung als gemeinnützige und daher förderwürdige Stiftung anerkannt wird.

Prof. Dr. Armin Scherb, Erlangen

Fußnoten:

¹ Hermann, *Jahrreiss, 1950: Demokratie. Selbstbewusstsein – Selbstgefährdung – Selbstschutz. In: Festschrift für Richard Thoma, Tübingen, S.89.*

² Vgl. Armin Scherb, 1987: *Präventiver Demokratieschutz als Problem der Verfassungsgebung nach 1945, Frankfurt a.M. 1987, S.262.*

³ Joseph Goebbels zit. bei Scherb, 2001, S.84.

⁴ Carlo Schmid, zit. bei Scherb, 2001, S.84.

Dirk Fust: Ein neuer Weg aus der Klimakrise. Mutig. Machbar. Marktkonform. München 2021: oekom verlag. 172 S., € 22.-



Der Autor ist diplomierte Volkswirt und über die sich abzeichnenden Klimaveränderungen äußerst beunruhigt. Die extremen Wetterkapriolen der letzten Jahre mit Überschwemmungen, Stürmen und Hitzeperioden seien ein Vorgeschmack auf das, was der Menschheit blüht, wenn es nicht gelingen sollte, die von ihr ausgelösten Ursachen zu beseitigen. Bis etwa 2050, so Fust, muss die weltweite CO₂-Emission auf Netto-Null sinken, darf die Erwärmung der Atmosphäre um 1,5 Grad nicht überschritten werden. Erreichen könne man dies u. a. durch marktkonforme Maßnahmen, indem der Ausstoß des schädlichen Kohlendioxids massiv besteuert wird und gleichzeitig Betriebe, in denen die Produktion des Gases reduziert wird, einen finanziellen Ausgleich erhalten. Fust ist optimistisch, dass der von der „Fridays for Future“-Bewegung ausgehende Druck auf die Politik anhalten und die Sorge der Menschen um Erhaltung eines gesunden Klimas dazu beitragen wird, dass die drohende Katastrophe noch verhindert werden kann. Dr. Thilo Castner, Fürth



Noch einen
schönen Sommer!



Werden Sie Mitglied im DVPB LV Bayern!

Ziel des Verbands ist die Förderung der Politischen Bildung an Schulen, Hochschulen und in der Erwachsenenbildung, insbesondere die Stärkung der Fächer der Politischen Bildung (Politik und Gesellschaft, Geschichte – Politik – Geographie, Heimat- und Sachunterricht) und Zeitgeschichte.

Leistungen des Verbandes für seine Mitglieder:

- Kostenlose Zusendung der Landeszeitschrift „FORUM POLITIKUNTERRICHT“: mit Schwerpunktthema, Vorstellung neuer Fachliteratur, Hilfen für den Schulunterricht – Materialien und Informationen;
- Jährlich 4 Hefte der Bundeszeitschrift „POLIS“: aktuelles Schwerpunktthema, das aus fachwissenschaftlicher, fachdidaktischer und unterrichtspraktischer Perspektive behandelt wird;
- Einladung zu Veranstaltungen des Landesverbandes und des Bundesverbandes;
- Einladung zum Bundeskongress, der alle drei Jahre stattfindet und ein Kommunikationsforum für Fachwissenschaft, Fachdidaktik und Praxis bietet

Kosten der Mitgliedschaft: für Berufstätige 50.- €/ Jahr, für Studierende 25.- €/ Jahr

Kontakt: Stefan Rappenglück, Email: stefan.rappenglueck@dvpb-bayern.de

BEITRITTSERKLÄRUNG

(Bitte senden an OStR Armin Seemann, Rabenweg 8, 85356 Freising)

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt zum Landesverband Bayern der Deutschen Vereinigung für politische Bildung (DVPB)

Name: _____ Vorname: _____

Straße: _____ Ort: _____

Email-Adresse: _____

Ich erkläre mich hiermit auch einverstanden, dass der Jahresbeitrag von meinem

Konto (IBAN) _____

bei _____

abgebucht wird.

Datum: _____

Unterschrift: _____