

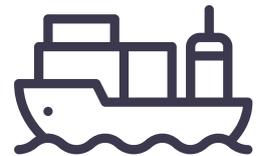
PLANSPIEL GÜTERVERKEHR

STOP AND

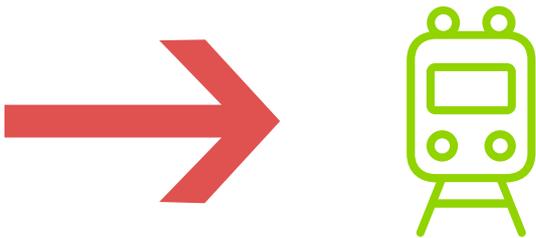
GO?



Politik als Verhandlungs-
sache lernen



für mindestens 14 bis 28 Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II



INHALT



EINLEITUNG	3
------------------	---

I. HANDREICHUNG FÜR LEHRKRÄFTE

1. ÜBER DAS PLANSPIEL	5
2. WARUM PLANSPIELE? – EIN KOMPETENZPROFIL	6
3. DAS PLANSPIEL IN IHREM UNTERRICHT	7
4. ÜBERSICHT	8
5. DIE GEGENWÄRTIGE SITUATION	8
6. DAS PLANSPIEL-SZENARIO	9
7. AKTEURE UND AUFTEILUNG	9
8. VOR DEM SPIEL: MATERIAL, VORBEREITUNGEN UND PLANUNG	12
9. SPIELVERLAUF ANALOGE DURCHFÜHRUNG	14
10. SPIELVERLAUF DIGITALE DURCHFÜHRUNG	15
11. WÄHREND DES SPIELS: TIPPS FÜR DIE SPIELLEITUNG	16
12. NACH DEM SPIEL: TIPPS FÜR DIE SPIELAUSWERTUNG	17
13. MATERIALIEN ZUR VORENTLASTUNG UND NACHBEARBEITUNG	18

II. MATERIALIEN FÜR SCHÜLERINNEN UND SCHÜLER

EINFÜHRUNG IN DAS THEMA	21
1. WISSENSWERTES ZUM GÜTER- UND LIEFERVERKEHR	21
2. WIE KANN DER GÜTER- UND LIEFERVERKEHR BESSER WERDEN?	24
3. DAS SZENARIO – WORUM ES IN DIESEM SPIEL GEHT	27
4. DIE MITSPIELER/INNEN – WER MACHT WAS UND WER MÖCHTE WAS?	28
ALLIANZ PRO SCHIENE	30
BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRT	34
BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR, LOGISTIK UND ENTSORGUNG	38
NATURSCHUTZBUND DEUTSCHLAND	42
RADLOGISTIK VERBAND DEUTSCHLAND	46
BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND NUKLEARE SICHERHEIT	50
BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR	55
TISCHSCHILDER	60
ÜBER DIE HERAUSGEBERIN	64

EINLEITUNG

Bei Verkehrswende denken viele zuerst an Elektroautos, mehr Fahrräder und den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs. Der Güterverkehr findet in der breiten Debatte eher keine Beachtung. Dabei ist er Dreh- und Angelpunkt der Verkehrswende. Denn der Güterverkehr wächst rasant: Wer heute im Internet bestellt, erwartet morgen die Lieferung frei Haus. Die Folgen für die menschliche Gesundheit und die Umwelt sind bedenklich: mehr Abgase, mehr Lärm, mehr Stau.

Wie kann man den Güterverkehr möglichst effizient und umweltfreundlich organisieren? Welche Verkehrssysteme sollen politisch gefördert werden? Darüber streiten in diesem Planspiel Vertreter/innen von Verkehrs- und Umweltverbänden. Sie tragen ihre Forderungen und Argumente zwei Ministerien vor. Die Ministerien entscheiden, wer Geld für Modernisierung und Instandhaltung bekommt. Das Planspiel Güterverkehr ist somit Demokratie- und Umweltbildung in einem und kann analog wie digital genutzt werden.

- » *für digitalen Unterricht geeignet*
- » *für 14 bis 28 (ggf. auch mehr) Teilnehmende*
- » *für Sekundarstufe II in der gymnasialen Oberstufe und in einer kaufmännischen Ausbildung an berufsbildenden Schulen*
- » *keine Vorkenntnisse nötig, geringe Vorbereitungszeit bei der Unterrichtsplanung, in vielen Fächern einsetzbar*
- » *Spielzeit: 2 Einheiten zu je 90 Minuten*



1.



HANDREICHUNG FÜR LEHRKRÄFTE



1. ÜBER DIESES PLANSPIEL

In diesem Planspiel wird simuliert, wie Interessengruppen und Politik über die zukunftsfähige Gestaltung des Güter- und Lieferverkehrs debattieren und verhandeln. Die Spieler/innen nehmen die Rollen von Lobbyist/innen und Vertreter/innen von Bundesministerien ein. In diesen Rollen müssen die Spieler/innen ihre jeweiligen Interessen überzeugend vertreten und bestmöglich verhandeln. Die Verhandlungsmasse ist ein Sonderfonds von 50 Milliarden Euro, die die Bundesregierung in den nächsten fünf Jahren für zukunftsfähige Transportinfrastrukturen und -fahrzeuge ausgeben möchte. Die Spieler/innen müssen sich auf ihre Rollen und ihren Auftritt intensiv vorbereiten. Der Kern des Spiels ist eine simulierte Anhörung, zu der das Verkehrs- und das Umweltministerium die Interessengruppen einladen.

Die Spieler/innen diskutieren folgende Fragen:

- *Wie soll der Güter- und Lieferverkehr organisiert werden?*
- *In welche Bereiche und für welche konkreten Aufgaben soll wie viel Geld aus dem Sonderfonds investiert werden?*

Die Spieler/innen werden damit aufgefordert:

- *eigene Ansichten, Meinungen und Visionen zu entwickeln und zu reflektieren.*
- *darüber nachzudenken, wie Güter- und Lieferverkehr anders, nämlich umweltschonender, gesundheitsschonender und effizienter, gestaltet werden kann.*

In dem Spiel wird ein politischer Verhandlungsprozess simuliert. Die Schüler/innen üben und lernen, ihre eigenen Ziele, Argumente und Forderungen zu formulieren. Sie üben und lernen, Argumente und Forderungen vorzutragen. Sie interagieren mit Akteuren, die andere Ziele und Interesse haben als sie selbst. In der Interaktion erkennen die Schüler/innen gemeinsame und unterschiedliche Ziele und Interessen. Sie sind aufgefordert, darüber zu verhandeln und eine Lösung zu finden.

- *Was ist meine Meinung und Position? Was will ich erreichen?*
- *Wie begründe ich meine Forderungen? Wie argumentiere ich, damit andere verstehen und nachvollziehen, was ich möchte?*
- *Inwiefern ist es sinnvoll, mit anderen Akteuren zu kooperieren, um bestimmte Ziele zu erreichen?*
- *Wie gehe ich damit um, wenn andere Ansichten mich an meinen bisherigen Positionen zweifeln lassen?*
- *Wann ist es richtig, zwischen individuellen und gesamtgesellschaftlichen Interessen zu unterscheiden, möglicherweise aktiv Kompromisse zu suchen und persönliche Vorteile auf ein für alle verträgliches Maß zu reduzieren?*



Foto: Klaus Tan/Unsplash, Public Domain

2. WARUM PLANSPIELE? – EIN KOMPETENZPROFIL

Planspiele bieten die Möglichkeit einer Auflockerung des routinierten Unterrichtsgeschehens bei gleichzeitiger Vertiefung von relevanten Inhalten des Curriculums. Sie geben den Spieler/innen viel Autonomie, was bei planmäßigem Spielverlauf zu wertvollen Selbstwirksamkeitserfahrungen führen kann. Auch nicht planmäßige Abläufe und Ereignisse werden ergebnisoffen in die anschließende Reflexion integriert und hieraus wertvolle Schlüsse gezogen. Solche Spielerfahrungen wecken bei den Spielenden Interesse für das behandelte Thema, lassen sie eingeführte Begriffe und Konzepte verstehen und gar anwenden und stärken ihr Selbstbewusstsein.

Ein klares Argument für den Einsatz von Planspielen ist die Förderung sowohl zahlreicher qualifizierender beruflicher Schlüsselkompetenzen als auch wichtiger Soft Skills, vor allem sozialer Kompetenzen: Die Interaktivität des Spiels fördert und fordert **Methodenkompetenzen**, denn die Spielenden müssen die komplexe Aufgabenstellung **verstehen**, ihre Rolle **analysieren** und dann geeignete Argumente **formulieren**. Die Kleingruppen müssen sich **organisieren**, um in der begrenzten Zeit die umfassenden Teilaufgaben zu erledigen. **Präsentationskompetenzen** werden bei den Spielenden gefördert, die Argumente vortragen. Im Bereich der **sozialen Kompetenzen** spielen **Kommunikation**, **Kooperation**, **Verhandlungsfähigkeit** und **Konfliktlösung** eine große Rolle. Als **personale Kompetenzen** kommen souveränes **Auftreten**, **Eigenverantwortung** und die Fähigkeit zur **Selbstreflexion** zum Tragen.

Gleichzeitig mit den benannten allgemeinen beruflichen und sozialen Kompetenzen werden auch Fachkompetenzen im wirtschaftlich und gesellschaftlich sehr bedeutenden Themenfeld der Transportlösungen gefördert. Ebenso bekommen die Schülerinnen und Schüler in kurzer Zeit einen lebendigen Eindruck von Prozessen der gesellschaftlichen und politischen Willensbildung.

3. DAS PLANSPIEL IN IHREM UNTERRICHT

Dieses Planspiel kann gut in den Fächern Deutsch, Wirtschaft Arbeit Technik (WAT), Sozi-alkunde, Politikwissenschaft oder Wirtschaft eingesetzt werden. Eine der wenigen inhaltlichen Voraussetzungen ist, Begriffe wie Mobilität, Nachhaltigkeit, Logistik, Verkehrsträger, Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsleitsystem genügend vorzuentlasten: Den Schülerinnen und Schülern (SuS) wird dieses komplexe Themenfeld skizziert, damit sie es mit alten und neuen Instrumenten dann selbst erkunden können. Bekannter und aktuell eingeführter Stoff aus verschiedenen Bereichen wird also auf eine spannende, mehr oder weniger gesteuerte Spielsituation übertragen und hiermit wirksam vertieft.

Bei fast jedem Plan- und Rollenspiel ist es eine Herausforderung, wenn sich Teilnehmende voll in ihre jeweilige Rolle versetzen und, ähnlich wie bei einem Brettspiel, womöglich sehr egozentrisch agieren. Als Spielleitende kann man hierauf gut eingehen, indem man ggf. entsprechende Beobachtungen macht und sie z.B. in der Auswertung des Spiels thematisiert.

Jeder Spielverlauf hängt von vielen Rahmenbedingungen ab. Sehr wahrscheinlich etwa agieren SuS ganz unterschiedlich, wenn sie innerhalb dieses Spiels eine andere Funktion einnehmen. Oder sie handeln in einer neuen Spielrunde anders, nachdem zuvor egozentrisches Denken reflektiert und diskutiert wurde. Wir möchten Sie daher ermutigen, nicht nur einmal, sondern mehrmals zu spielen und sich, gemeinsam mit den Schüler/innen, z.B. auf die Erfahrung unterschiedlicher Perspektiven und vielleicht sogar Wertmaßstäbe einzulassen.

Wir freuen uns sehr, wenn Sie uns unter planspiel-gueterverkehr@boell.de Ihr Feedback oder Fragen senden. Wir wünschen Ihnen einen guten und interessanten Spielverlauf mit spannenden Momenten für Ihre Schüler und Schülerinnen und für Sie selbst!



Foto: Erich Westendarp/pixabay, Public Domain

4. ÜBERSICHT

- **Zahl der Teilnehmenden:** 14 bis 28 (ggf. auch mehr)
- **Zielgruppe:** Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II in der gymnasialen Oberstufe und in einer kaufmännischen Ausbildung an berufsbildenden Schulen
- **Fächer:** Deutsch, Sozialkunde, Wirtschaft, Politik
- **Gesamte Spielzeit:** 2 Einheiten zu je 90 Minuten. In der ersten Einheit liegt der Arbeitsschwerpunkt in den Kleingruppen, in der zweiten im Plenum. Die Durchführung an einem Tag wird empfohlen.
- **Für Präsenzunterricht und digitalen Unterricht geeignet.**

5. DIE GEGENWÄRTIGE SITUATION

Leistungsstarke Transport- und Logistiknetze sind wichtig für die Wirtschaft. Das gilt gerade für Deutschland, das hochgradig in die globalen Wirtschaftskreisläufe eingebunden und für Produktion und Handel auf genau planbare Lieferungen von Rohstoffen und Gütern zur Weiterverarbeitung und von fertigen Produkten angewiesen ist. Zudem ist Deutschland durch seine zentrale Lage eines der wichtigsten Transitländer Europas, wovon auch deutsche Transportdienstleister profitieren können. Verlässliche Infrastrukturen für Mobilität, Energie und Datenaustausch (Digitalisierung) sind wichtig für Gewerbe und Industrie, für den Dienstleistungssektor und für das Zusammenleben der Bürgerinnen und Bürger. Die Infrastrukturen und Verkehrswege müssen zuverlässig sein und darauf ausgerichtet, umweltschonende Mobilität zu fördern. Es geht darum, bessere Transporte mit weniger negativen Folgen zu ermöglichen. Ein Weg dahin ist, mehr Transporte von der Straße auf Schiene und Wasserwege zu verlagern. Denn ein Güterzug und ein Schiff verbrauchen pro transportierter Tonne Waren weniger Ressourcen und Kraftstoffe als ein Lkw.

Grundsätzlich steht für alle Verkehrsmittel ein Bündel an Maßnahmen und Techniken zur Verfügung, um die von ihnen ausgehenden Energiebedarfe, Lärmbelastungen, Luftverschmutzungen und andere Umweltbelastungen zu reduzieren.

- *Die im Straßengüterverkehr dominante Antriebstechnik mit Dieselmotoren kann, je nach Nutzungsszenario (Kurzstrecken, Langstrecken u.ä.), durch batterieelektrische Antriebe und elektrische Antriebe mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzellen ersetzt werden.*
- *In der Binnenschifffahrt ist für bestimmte Nutzungsszenarien ebenfalls ein Antriebswechsel möglich.*
- *Zur Verringerung des Güterverkehrs durch effiziente Vernetzung von Verkehrsträgern und Verkehrssystemen sowie durch Kopplung von Transportleistungen wenden Logistikunternehmen seit Langem eine Reihe analoger und heute längst auch digitaler Technologien an.*

6. DAS PLANSPIEL-SZENARIO

Die Bundesregierung möchte den Güterverkehr und die Logistik in Deutschland zukunftsfähig machen. In diesem Planspiel stellt die Bundesregierung in den nächsten 5 Jahren 50 Milliarden Euro für die verschiedenen Güterverkehrsbereiche Straße (Lkw und andere Nutzfahrzeuge), Schiene, Wasser (Binnenschiffe) und Fahrrad (Lastenfahrräder) bereit. Die Bundesregierung lädt verschiedene Interessengruppen zu einer Anhörung ein. Die Bundesregierung wird durch das Verkehrsministerium und das Umweltministerium repräsentiert. Bei dieser Anhörung formulieren die Interessengruppen Vorschläge und Forderungen, wie die 50 Milliarden Euro auf die verschiedenen Verkehrsträger aufgeteilt werden.



Foto: Han Chenxu/pixabay, Public Domain

7. AKTEURE UND AUFTEILUNG

Die Spieler/innen schlüpfen in die Rolle von Verbandsvertreter/innen und Ministeriumsvertreter/innen. Die Verbandsvertreter/innen der Transport- und Logistikbranche wollen jeweils möglichst viel Förderung und gute Bedingungen für „ihren“ Güterverkehrsträger Straße (Lkw und andere Nutzfahrzeuge), Wasser (Binnenschiffe) und Fahrrad (Lastenfahrräder). Die umweltschutzorientierten Verbände (NABU und Allianz pro Schiene) wollen, dass besonders die umweltschonenden Verkehrsträger gefördert werden und dass Verkehr verlagert wird – von der Fernstraße auf die Schiene und kleine Schiffe, und auf städtischen Straßen möglichst viel aufs Rad. Das Verkehrsministerium und das Umweltministerium müssen gemeinsam überlegen, wie sie das Geld aufteilen. Sie müssen sich einigen und ihre teilweise widerstreitenden Ansichten überwinden.

Das Planspiel ist für Spielgruppen ab 14 Personen konzipiert. Es gibt folgende Akteure und Rollenprofile:

DIE INTERESSENVERBÄNDE

ALLIANZ PRO SCHIENE



Interessenvertretung für den Schienenverkehr von zivilgesellschaftlichen Organisationen und Unternehmen

- » möchte Geld für modernes, besseres Schienennetz und für moderne Güterzüge

BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR UND LOGISTIK (BGL)



Interessenvertretung der Transportunternehmen im Straßengüterverkehr (Lkw)

- » möchte Geld für ein modernes und besseres Straßennetz und für moderne Lkw

BUNDESVERBAND DER BINNENSCHIFFFAHRT (BDB)



Interessenvertretung der Unternehmen in der Güterschifffahrt und in der Fahrgastschifffahrt

- » möchte Geld für ein modernes und besseres Wasserstraßennetz und für moderne Binnenschiffe

NATURSCHUTZBUND DEUTSCHLAND (NABU)



der älteste und mitgliederstärkste Umweltverband in Deutschland

- » möchte Fahrzeuge fördern, die keine oder wenig Abgase und Lärm ausstoßen

RADLOGISTIK VERBAND DEUTSCHLAND (RLVD)



vertritt die Interessen der kleinen und mittelständischen Unternehmen, die Pioniere der Radlogistik sind

- » möchte den Einsatz moderner Cargobikes und Lastenanhänger in der Logistik voranbringen

DIE MINISTERIEN

VERKEHRSMINISTERIUM (BMVI)



Aufgabenschwerpunkt ist die Modernisierung von Verkehrswegen und Fahrzeugen sowie der Aufbau von schnellem Internet

UMWELTMINISTERIUM (BMU)



federführend verantwortlich für die Umweltpolitik und die Belange des Umwelt- und Naturschutzes

Die Rollenverteilung findet während der Einführung statt, nachdem das Szenario erklärt wurde. Je nach Anzahl der Teilnehmenden sind die Gruppen unterschiedlich groß. Dabei sollten zunächst alle Gruppen mit zwei Teilnehmenden besetzt werden.

Bei mehr als 14 Teilnehmenden werden die Gruppen in der folgenden Reihenfolge um jeweils eine Person ergänzt. Zum Beispiel: Wenn Sie 15 Teilnehmende haben, bekommt Allianz pro Schiene eine weitere Person dazu.

Wenn Sie 16 Teilnehmende haben, bekommen die Allianz pro Schiene sowie der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik jeweils eine weitere Person hinzu.

Wenn Sie 17 Teilnehmende haben, bekommen die Allianz pro Schiene sowie der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik und der Bundesverband der Binnenschifffahrt jeweils eine weitere Person dazu. Und so weiter.

15. TN: Allianz pro Schiene
16. TN: Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL)
17. TN: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB)
18. TN: Naturschutzbund Deutschland (NABU)
19. TN: Radlogistik Verband Deutschland (RLVD)
20. TN: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
21. TN: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)
22. TN: Allianz pro Schiene
23. TN: Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL)
24. TN: Naturschutzbund Deutschland (NABU)
25. TN: Radlogistik Verband Deutschland (RLDV)
26. TN: Allianz pro Schiene
27. TN: Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL)
28. TN: Naturschutzbund Deutschland (NABU)

Wir empfehlen bei der Gruppenbesetzung darauf zu achten, dass die Interessengruppen mehr Mitglieder haben als die Ministerien.



Foto: Maarten van den Heuvel/Unsplash, Public Domain

8. VOR DEM SPIEL: MATERIAL, VORBEREITUNGEN UND PLANUNG

Dieses Planspiel kann im Präsenzunterricht und im digitalen Klassenraum durchgeführt werden. Das Spiel ist auf 2 x 90 Minuten Unterricht angelegt und wird im Idealfall an einem Tag gespielt. Ist das nicht möglich, sollte es an aufeinanderfolgenden Tagen, zumindest aber innerhalb der gleichen Schulwoche durchgeführt werden.

ANALOGE DURCHFÜHRUNG

LANGFRISTIG

- ❑ Räumlichkeiten organisieren: ein großer Raum für alle Teilnehmenden sowie möglichst 1–2 kleinere Gruppenarbeitsräume reservieren
- ❑ Vorentlastung und Einführung in das Thema „Güterverkehr“: Begriffe wie Mobilität, Logistik, Verkehrsträger, Verkehrsleitsystem müssen vorentlastet worden sein.

EINE WOCHE VOR DEM SPIEL

- ❑ Druck und Vorbereitung der Spielmaterialien:
 - » „Handreichung I und II für Schüler/innen“ 1 x pro TN, „Rollenprofile der einzelnen Gruppen“ 1 x pro Gruppenmitglied
 - » Tischschilder 1 x pro Gruppe (siehe Seite 60 ff.)

KURZ VOR DEM SPIEL

- ❑ Rollenprofile bereitlegen und auf tatsächliche Teilnehmendenzahl abstimmen
- ❑ Räume vorbereiten (Tische umstellen etc.)

DIGITALE DURCHFÜHRUNG

LANGFRISTIG

- Auswahl eines geeigneten Online-Tools und ggf. Begleitung der Schüler/innen bei der Installation
- Anforderungen an das Online-Tool:
 - » Breakout-Sessions müssen erstens für Kleingruppenarbeit und zweitens für informelle Gespräche möglich sein.
 - » Hilfreich ist zudem, wenn die Teilnehmer-ID in dem jeweiligen Bildschirm eingeblendet ist, da hier die Rolle eingetragen werden kann.
- Vorentlastung und Einführung in das Thema „Güterverkehr“: Begriffe wie Mobilität, Logistik, Verkehrsträger, Verkehrsleitsystem müssen vorentlastet worden sein.

EINE WOCHE VOR DEM SPIEL

Es sind mindestens 90 Minuten intensive Einzelarbeit in die Vorbereitung der jeweiligen Rolle zu investieren.

- inhaltliche Vorbereitung von zu Hause aus:
 - » Schüler/innen werden in Gruppen eingeteilt und bekommen das Spiel per Post oder E-Mail geschickt.
 - » Die Schüler haben eine Woche, um sich auf ihre Rolle vorzubereiten.
 - » Absprache: Wenn ein oder mehrere Schüler/innen zu Hause nicht drucken können, tragen die Gruppen am Spieltag ein Oberteil in der vorher vereinbarten Gruppenfarbe.
- Spielleitung:
 - » Individueller Kontakt mit den Schüler/innen: Wie kommen sie mit den Materialien zurecht?
 - » Technikcheck: Funktionieren Audio und Video?

KURZ VOR DEM SPIEL

- Ca. 15–20 Minuten Technikcheck-Phase einplanen, je nach Spieler/innen-Zahl

9. SPIELVERLAUF ANALOGE DURCHFÜHRUNG

PHASE	ZEIT	MINISTERIEN	INTERESSENVERTRETUNGEN	AUFGABEN DER SPIELLEITUNG
TAG 1 / EINHEIT 1 (90 MINUTEN)				
EINFÜHRUNG	40'	<ul style="list-style-type: none"> » Im Plenum: SuS hören zu » Anschließend: Zusammenfinden in den Gruppen 		Vorstellung des Spiels: Szenario, Ablauf, Spielregeln, Rollenverteilung
EINLESEN		<ul style="list-style-type: none"> » Lektüre „Handreichung I und II für Schüler/innen“ und » Spezifische „Rollenprofile“ lesen 		<ul style="list-style-type: none"> » Verteilt „Szenario“ und „Rollenprofile“ » Weist Räume zu » Beantwortet ggf. Fragen
PAUSE	5'	Pause		
STRATEGIE-BESPRECHUNG	25'	Innerhalb jeder Kleingruppe:		Beantwortet ggf. Fragen, gibt Hilfestellung
		<ul style="list-style-type: none"> » Interne Aushandlung der politischen Ziele; Einigung auf konkrete Forderungen und entsprechende Strategie » Interne Aufgabenverteilung in der Gruppe: Wer redet mit wem? » Entwurf für die Verteilung der Gelder erstellen 	<ul style="list-style-type: none"> » Erarbeitung der Argumente für anstehende Verhandlungen; Einigung auf konkrete Forderungen und entsprechende Strategie » Entwurf für die Verteilung der Gelder erstellen 	
INFORMELLE VORVERHANDLUNGEN	20'	Zwischen den Kleingruppen:		<ul style="list-style-type: none"> » Fordert Gruppen zur Arbeitsteilung und zum Austausch auf, gibt Hilfestellung » Bereitet Raum für die öffentliche Anhörung vor (Ministerien am Kopfende eines Hufeisens positionieren, die Interessenvertreter an die Längsseiten)
		<ul style="list-style-type: none"> » Austausch der Kleingruppen » Treffen mit den Interessenvertretungen 	<ul style="list-style-type: none"> » Treffen mit den anderen Interessenvertretungen, Austausch der Positionen » Verhandlungen mit den Ministerialbeamten/innen 	
OPTIONALE HAUSAUFGABE: DIE SCHÜLER/INNEN MÜSSEN IHRE ARGUMENTE UND FORDERUNGEN BESPRECHEN UND SICH GEMEINSAM AUF DIE ANHÖRUNG VORBEREITEN.				
TAG 2 / EINHEIT 2 (90 MINUTEN)				
ÖFFENTLICHE ANHÖRUNG	40'	Im Plenum:		<ul style="list-style-type: none"> » Ministerialbeamten bei der Organisation der Anhörung helfen » Auf ausgeglichene Redezeiten achten
		<ul style="list-style-type: none"> » Ministerialbeamten/innen leiten die Anhörung und bitten die Interessenvertretungen, ihre Standpunkte vorzutragen, und stellen Nachfragen 	<ul style="list-style-type: none"> » Präsentation der Argumente und Standpunkte » Nachfragen beantworten 	
BESCHLUSSFASSUNG UND VERKÜNDUNG DER ENTSCHEIDUNG	10'	Beratung der Ministerialbeamten/innen und einvernehmliche Entscheidung		Ministeriumsmitarbeiter/innen und Lobbyist/innen bei ihren Beratungen unterstützen
		Verkündung des Beschlusses über die Verteilung der Gelder vor Interessenvertretungen und Begründung		
PAUSE	5'	Pause		
AUSWERTUNG	35'	im Plenum, ggf. in Gruppen		Leitfragen siehe Kapitel 12

10. SPIELVERLAUF DIGITALE DURCHFÜHRUNG

PHASE	ZEIT	MINISTERIEN	INTERESSENVERTRETUNGEN	AUFGABEN DER SPIELLEITUNG	
HAUSAUFGABE VOR DEM SPIEL-BEGINN	min. 90'	Lesen der Handreichungen I und II für Schüler/innen, Lesen der Rollenprofile nach Aufteilung der Gruppen. Arbeitsauftrag: „Verwendet mindestens aktiv 90 Minuten Lese- und Recherchezeit, um ein tiefer gehendes Verständnis eures Rollenprofils zu entwickeln.“			
TAG 1 / EINHEIT 1 (90 MINUTEN)					
EINFÜHRUNG	20'	Spieleitung verliest im Plenum die Regeln und den Spielablauf für alle, klärt Verständnisfragen oder verlegt diese in die Kleingruppensitzung			
ZUSAMMENFINDEN IN KLEINGRUPPEN	10'	In jeder Kleingruppe wird eine Person ernannt, die die Uhr im Blick behält („Timekeeper“), und eine Person, die Notizen macht			
BERATUNGEN IN DEN KLEINGRUPPEN UND ZWISCHEN DEN KLEINGRUPPEN	50'	Innerhalb jeder Kleingruppe:		<ul style="list-style-type: none"> » Zieht sich zurück im Sinne der Förderung der Lernerautonomie: SuS sollen eigene Entscheidungen treffen » Steht zur Verfügung für technische bzw. inhaltliche Fragen 	
		<ul style="list-style-type: none"> » Besprechen ihre jeweiligen Ziele und Interessen » Erstellen einen Entwurf für die Verteilung der Gelder » Tauschen sich mit dem jeweils anderen Ministerium aus, um gemeinsame und unterschiedliche Ziele und Interessen zu erkennen 	<ul style="list-style-type: none"> » Besprechen ihre jeweiligen Ziele, Argumente und Forderungen » Überlegen sich ihre jeweiligen Kernbotschaften und Kernforderungen » Austausch mit anderen Interessengruppen, um gemeinsame und verschiedene Interessen in Einklang zu bringen 		
VORBEREITUNG DER FOLGEEINHEIT	10'	<ul style="list-style-type: none"> » Festlegen, wer die morgige Verhandlung führt und wie vorgetragen werden soll 			Steht, wenn nötig, beratend zur Seite
TAG 2 / EINHEIT 2 (WENIGER ALS 90 MINUTEN)					
REKAPITULATION WO STEHEN WIR?	10'	SuS ernennen eine Person, welche die Standpunkte und offenen Fragen zusammenfasst			Steht, wenn nötig, beratend zur Seite
ÖFFENTLICHE ANHÖRUNG	35'	Ministerialbeamte/innen: <ul style="list-style-type: none"> » Leiten die Anhörung im Plenum, bitten um das Vortragen der Standpunkte » Stellen Nachfragen 	<ul style="list-style-type: none"> » Interessensvertretungen bringen ihre Argumente vor und erläutern diese » Nachfragen beantworten 		
BESCHLUSSFASSUNG UND VERKÜNDUNG DER ENTSCHEIDUNG	10'	<ul style="list-style-type: none"> » Beratung der Ministerialbeamte/innen in Kleingruppen und einvernehmliche Entscheidung im Plenum » Verkündung des Beschlusses über die Verteilung der Gelder mit Begründung 			
AUSWERTUNG	35'	<ul style="list-style-type: none"> » Spielauswertung anhand der Leitfragen im Plenum 			Moderiert die Diskussion der Leitfragen

11. WÄHREND DES SPIELS: TIPPS FÜR DIE SPIELLEITUNG

Sie moderieren das Spiel. Sie begrüßen die Teilnehmer/innen, erklären Ablauf und Regeln und geben Materialien aus. Im weiteren Verlauf des Spiels unterstützen Sie Redebeiträge. Beispielsweise können Sie wichtige Argumente erneut aufgreifen, Stille durchbrechen oder zurückhaltende Teilnehmer/innen motivieren, ihre Meinung zu äußern. Sie fördern den Dialog innerhalb der und zwischen den Teams auf der sprachlichen Ebene, dürfen dabei jedoch so wenig wie möglich inhaltlich eingreifen.

Außerdem sind Sie „Timekeeper/in“, wenn es nötig ist. Das bedeutet, dass Sie die Zeit für die Gruppen im Auge behalten und ihnen gegebenenfalls helfen, sich selbst zu organisieren. Es bietet sich eventuell an, den Gruppen zum Beispiel 5 Minuten vor Ablauf der Zeit einen Hinweis zu geben, dass die aktuelle Phase bald beendet ist.

Damit das Planspiel flüssig verläuft und sich die Teilnehmer/innen auf den Inhalt konzentrieren können, sollten alle Materialien und Räume bestmöglich vorbereitet und die technischen Voraussetzungen erfüllt sein. Bei dieser Vorbereitung helfen Ihnen die Tabellen zur Vorbereitung und zum Ablauf des Planspiels.

Foto: Vidar Nordli-Mathisen/pixabay, Public Domain



12. NACH DEM SPIEL: TIPPS FÜR DIE SPIELAUSWERTUNG

Nach dem Spiel werden die Ergebnisse und der Verlauf des Planspiels ausgewertet und, wo möglich, mit bereits erworbenem Wissen verknüpft. Als symbolischen Akt der Spielbeendigung sollten die Tischschilder und Gruppenbezeichnungen entfernt werden. Die Auswertung verläuft grundsätzlich in vier Phasen:

1. Spielanalyse

- » Wie ist es euch im Spiel ergangen? Beschreibt den Spielverlauf.
- » Wie habt ihr euch als Politiker/innen bzw. Interessenvertreter/innen gefühlt?
- » Seid ihr aus Sicht eurer Rolle mit dem Ergebnis zufrieden?
- » Welche Argumente haben überzeugt? Warum?

2. Spielreflexion und Distanzierung

- » Wie kann man den Spielverlauf erklären?
- » Wie weit seid ihr von euren ursprünglichen Zielen (Ausgangsposition der eigenen Gruppe) abgerückt?
- » War es schwierig, eine Einigung zu erzielen? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Hier können auch Unterschiede zwischen der Realität und der Spielsituation angesprochen werden. Auch wenn die Teilnehmenden noch nicht viel über politische Vorgänge wissen, kann man ihnen Informationen über die realen politischen Abläufe geben.

3. Transfer auf die Realität und Spielkritik

- » Welche Unterschiede, welche Gemeinsamkeiten seht ihr zwischen Realität und Spielsituation?
- » Kennt ihr ähnliche Situationen bzw. Konflikte aus dem eigenen Leben? Wenn ja, wie geht ihr damit um?

4. Reflexion

- » Wie hat es euch gefallen, ein Planspiel zu spielen?
- » Was nehmet ihr aus der Aktivität „Planspiel“ für eure (berufliche) Zukunft mit?

13. MATERIALIEN ZUR VORENTLASTUNG UND NACHBEARBEITUNG

Diese Publikationen eignen sich zur Einführung in das Thema zukunftsfähige Mobilität und Güterverkehrssysteme. Sie dürfen die Inhalte kopieren, teilen und bearbeiten. Bitte beachten Sie die genauen Bedingungen der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0.

Sie finden diese Publikationen sowie weitere Anregungen unter

<https://boell.de/unterrichtsmaterial-verkehrswende.de>

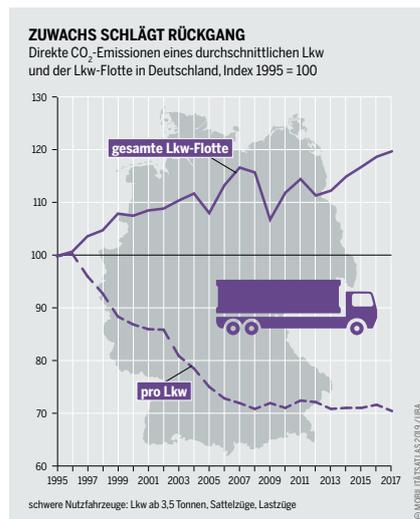
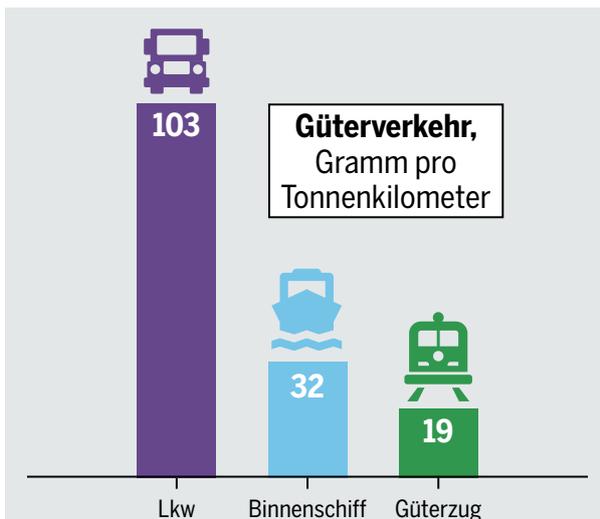
MOBILITÄTSATLAS



Der «Mobilitätsatlas» ist unser Kursbuch zur Verkehrswende. Er präsentiert Vorschläge und Lösungen für eine klimafreundliche und ressourcenschonende Mobilität. Mit vielen Infografiken und einem Kapitel zum Güterverkehr. Die Sachtexte von Expert/innen haben eine hohe Informationsdichte und werden begleitet von Info-Grafiken. Sie eignen sich für Zusammenfassungen und komplexe schriftliche oder mündliche Analysen. Zur Vorentlastung des Planspiels sind besonders die Seiten 22 f. interessant. Argumente für ihre Rolle im Planspiel finden die SuS auf den Texten der Seiten 12f., 18f., 24f., 26f., 32f., und 44f.

<https://boell.de/mobilitaetsatlas>

Beispiel für Grafiken aus dem Mobilitätsatlas:



Alle Grafiken aus dem Mobilitätsatlas können hier heruntergeladen werden:

<https://bit.ly/38poxWY>

PODCAST



Mobilitätsatlas: Über Ströme und Sendungen – Der Güterverkehr (3/4)

Der CO₂-Ausstoß, der durch den Güterverkehr erzeugt wird, beträgt weltweit Millionen Tonnen pro Jahr. Spitzenreiter mit 900 Millionen Tonnen sind die riesigen Containerschiffe. In Deutschland sind es die Lkw. Nur 22 Prozent des deutschen Güterverkehrs passiert mit der Bahn. Was kann geändert werden?

Der Podcast beschäftigt sich anhand konkreter Beispiele mit den komplexen Fragestellungen einer nachhaltigen Mobilität und lässt diese von Expert/innen beantworten. Auszüge könnten im Unterricht dazu verwendet werden, das Thema zu veranschaulichen.

Hier anhören: <https://bit.ly/32b98Zs>

KURZFILM



Der 1:36 Minuten lange Film eignet sich für einen ersten visuellen Input zum Thema nachhaltige Mobilität, dem dann eine ausführliche Einleitung und Vorentlastung der wichtigen Schlüsselbegriffe folgt.

Hier gucken: <https://bit.ly/3eopaUF>

BROSCHÜRE



Die 15 Fakten bieten einen guten Ausgangspunkt für die Erläuterung der Grundbegriffe im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Durch die Arbeit an diesen Texten kann eine solide Grundlage für die Beschäftigung mit diesem Thema geschaffen werden.

Hier herunterladen: <https://bit.ly/3oRlizg>



II.

MATERIALIEN FÜR SCHÜLERINNEN UND SCHÜLER



EINFÜHRUNG IN DAS THEMA

Auf den folgenden Seiten erfährst du, weshalb der Güter- und Lieferverkehr relevant für unser Zusammenleben ist und was er mit unserem Alltag zu tun hat. Du erfährst, wie Güter- und Lieferverkehr entsteht, inwiefern Güter- und Lieferverkehr problematisch für Umwelt und Gesundheit ist und wie diese Probleme technisch und politisch gelöst werden können.

Mach dir beim Lesen Notizen. Versuche, das Wichtigste aus jedem Absatz in einem Satz, in deinen eigenen Worten, zusammenzufassen. Deine Notizen helfen dir später im Planspiel, wenn du Sachverhalte erklärst und für deine Position argumentierst.

1. WISSENSWERTES ZUM GÜTER- UND LIEFERVERKEHR

Güterverkehr verursacht Staus, Abgase und Lärm. Die Politik, die Wirtschaft und viele Bürger/innen wollen diese Probleme lösen.

WAS IST LIEFER-, WAREN- ODER GÜTERVERKEHR?

Wir, die Menschen in Deutschland, sind fast jeden Tag irgendwie unterwegs. Wir fahren zur Arbeit, zur Schule, besuchen unsere Freundinnen und Freunde. Hierdurch entsteht Personenverkehr. Der Personenverkehr ist aber nur ein Teil des Verkehrs, den wir täglich auf Straßen, Schienen, auf Flüssen und in der Luft sehen. Der andere große Teil ist der Liefer-, Waren- oder Güterverkehr: Dinge, die wir besitzen und benutzen, müssen zunächst hergestellt werden. Rohstoffe müssen also von Minen und Häfen zu Fabriken gelangen. Die dort gebauten Einzelteile werden weiter zu anderen Fabriken transportiert. Erst die hier hergestellten und verpackten Fertigprodukte kommen dann über den Großhandel in den Einzelhandel und schließlich zu uns nach Hause.

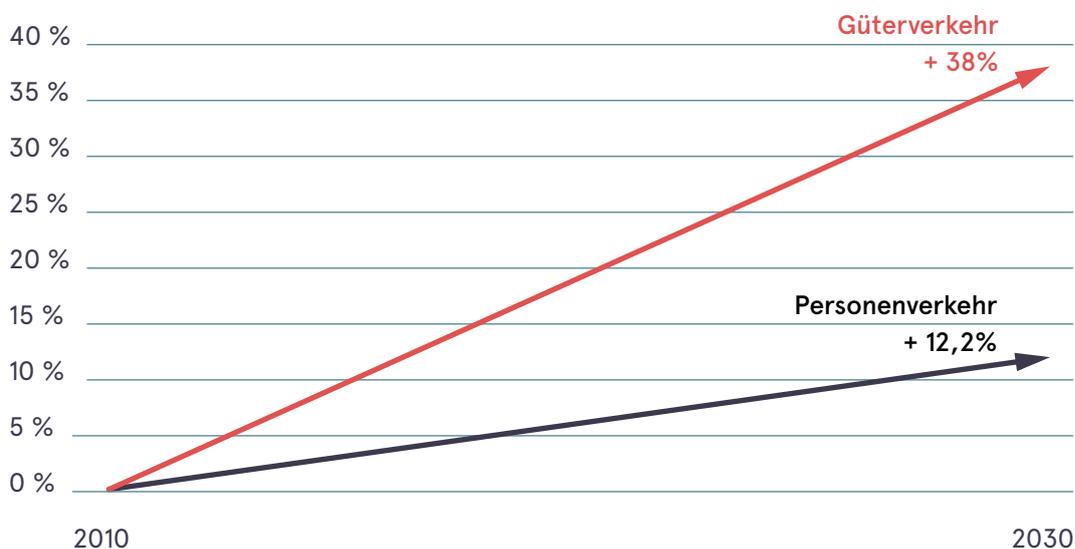
Foto: Erich Westendarp/pixabay, Public Domain



Foto: Han Chenxu/pixabay, Public Domain



Fachleute gehen davon aus, dass der Güterverkehr in den nächsten zehn Jahren um 38 Prozent wächst. Das ist eine Menge mehr Güterverkehr als heute. Verkehrsprognose 2010-2030:



Quelle: Deutscher Bundestag, Drucksache 18/9350: Unterrichtung durch die Bundesregierung – Verkehrswegeplan 2030: S. 54

WESHALB WÄCHST DER GÜTER- UND WARENVERKEHR?

Wenn zum Beispiel in den USA eine elektrische Zahnbürste hergestellt wird, kommen die rund 40 Einzelteile aus der ganzen Welt, unter anderem aus Japan, Malaysia und Deutschland. Die Herstellung in den USA ist im Wesentlichen das Zusammenschrauben der Einzelteile und das Verpacken. Die Einzelteile des fertig verpackten Produktes haben dann schon 27.880 Kilometer im Güterverkehr zurückgelegt, zwei Drittel des Erdumfangs.

Und dann wird die fertige Zahnbürste von den USA aus wieder in andere Länder verschifft und dort verkauft. In Deutschland muss die Zahnbürste nun vom Seehafen überall in den Handel gelangen. Oder durch Deutschland hindurch in Nachbarländer ohne Seehafen. Die elektronische Zahnbürste ist nur eines von Millionen Produkten, die in globalisierter Wirtschaft entstehen, also in der weltweiten Vernetzung von Märkten und Lieferketten: Güter werden auf der ganzen Welt produziert und anschließend rund um den Globus transportiert. Dies ist ein Grund, warum es immer mehr Güter- und Lieferverkehr gibt.

Warenverkehr entsteht und wächst, weil Unternehmen und auch wir als einzelne Verbraucher/innen Einzelteile und fertige Produkte auf der ganzen Welt einkaufen und verkaufen. Das Internet hat die ganze Welt zum Kaufhaus gemacht. Der Onlinehandel boomt und treibt die Zahl der Paketlieferungen nach oben. Man bestellt z.B. eine Jacke, probiert sie an und schickt sie wieder zurück, weil sie zu klein ist. In Deutschland werden jedes sechste ausgelieferte Paket und jeder achte bestellte Artikel zurückgeschickt.¹ Waren- und Lieferverkehr und die Art des „Shoppens“ sind miteinander verbunden.

¹ Retourentacho (2019): Retourentacho 2018/2019 ausgewertet, <https://bit.ly/35YNs47>, abgerufen am 28.09.2020

Manchmal rollt auf Straßen und Autobahnen überhaupt kein Fahrzeug mehr, weil sich Lkw an Lkw reiht. Stau und „Stop & Go“ ist nicht gut für die Logistikunternehmen, die ja zügig ihre Aufträge erfüllen wollen. Wenn zum Beispiel ein Teil der elektrischen Zahnbürste nicht pünktlich in der Fabrik eintrifft, können die Mitarbeiter/innen nicht weiterarbeiten. Wenn Lieferketten unterbrochen sind, wird oft die Produktion unterbrochen. Das ist schlecht für die Unternehmen, weil sie dann nichts herstellen und verkaufen können. Trotzdem müssen sie ihre Mitarbeiter/innen bezahlen. Womöglich wollen auch die Kunden einen Schadensersatz oder eine Gutschrift, weil sie auf die fertige Zahnbürste warten. Deswegen heißt es in der Wirtschaft: Zeit ist Geld!

Die Komponenten, die für den Bau einer elektrischen Zahnbürste benötigt werden, kommen aus aller Welt.



- ① (Shenzhen) Kupferspulen, ② (Tokio) Nickel-Cadmium-Zellen,
 ③ (Rambouillet) Ladekomponenten, ④ (Zhuhai) Ätzung der Platinen, ⑤ (Nähe Taipeh) Nickel-Cadmium-Zellen/Platinenkomponenten, ⑥ (Kuala Lumpur) Platinenkomponenten, ⑦ (Manila) Auflötung der Platinenkomponenten/Tests, ⑧ (Sandviken nahe Gävle) Produktion des Spezialstahls, ⑨ (Klagenfurt) Vorschneiden des Stahls/Kunststoffteile, ⑩ (Snoqualmie nahe Seattle) Montage der Kunststoffteile, ⑪ (Seattle) Verpackung

2. WIE KANN DER GÜTER- UND LIEFERVERKEHR BESSER WERDEN?

Transport- und Logistikunternehmen wollen Güter günstig, verlässlich und schnell transportieren. Gleichzeitig soll das möglichst umweltfreundlich passieren, also mit wenig Abgasen und Verkehrslärm. Das Ziel der Politik ist es, dass trotz wachsender Transportmengen weniger schädlicher Verkehr entsteht. Die Politik kann mit verschiedenen Mitteln darauf einwirken, wie Güter transportiert und geliefert werden, also auf welchen Wegen und mit welchen Fahrzeugen. Zwei Hauptprobleme mit dem heutigen Güter- und Lieferverkehr sind der Platzbedarf und die Umweltbelastung:

- » In der Stadt beansprucht Güter- und Lieferverkehr schon heute viel Platz auf den Straßen – der Platz der Fußgänger/innen und Radfahrer/innen fehlt. Zum Beispiel, wenn Lieferwagen in der zweiten Reihe parken oder auf Fahrradwegen.
- » Der wachsende Liefer- und Güterverkehr verursacht Staus, Abgase, Lärm und Stress. Aus den Verbrennungsmotoren der Transportfahrzeuge kommen klima- und gesundheitsschädliche Abgase.

Den Herausforderungen des heutigen Güter- und Lieferverkehrs kann mit verschiedenen Ansätzen begegnet werden.

VERLAGERUNG VON TRANSPORTEN AUF ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Viele Transporte könnten von Lkw auf andere Verkehrsträger verlagert werden, wenn diese Verkehrsträger weniger Energieverbrauch, schädliche Abgase, Lärm und Platzverbrauch verursachen. Das geht aber nur, wenn der Transport mit diesen anderen Verkehrsträgern mindestens genauso schnell, zuverlässig und kostengünstig erledigt werden kann wie mit dem Lkw.

BESSERE INFRASTRUKTUR FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Infrastrukturen sind der Unterbau, die Basis, für den Güter- und Lieferverkehr. Dazu gehören: Straßen, Bahnlinien, Bahnhöfe, Radwege, Schifffahrtswege und Häfen, aber auch Strom- und Wasserleitungen und Datennetze. Verantwortliche stehen immer wieder vor der Frage, in welche Infrastruktur wie viel Geld investiert werden soll: in eine neue Autobahn - oder eine neue Eisenbahnstrecke? Oder in die Modernisierung einer bestehenden Autobahn und einer vorhandenen Eisenbahnverbindung? Wo soll als erstes Breitband gelegt werden? Der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen ist sehr kostspielig, und hat immer sehr langfristige Folgen. Eine fertige Strecke kann nicht einfach wieder abgerissen werden. Und Geld kann nicht ein zweites Mal ausgegeben werden. Wenn eine neue Straße gebaut wird und hierdurch insgesamt noch mehr Lärm und Abgase entstehen, ist das schlecht. Ebenso aber, wenn eine neue oder modernisierte Eisenbahnstrecke nur von wenigen Unternehmen genutzt

wird, weil die Verladung der Güter immer noch zu aufwändig ist. Die Verantwortlichen in Regierung und Ministerien müssen also immer sehr genau überlegen, in welche Projekte wie viel Geld investiert wird, damit wirklich bessere Transportmöglichkeiten mit weniger umweltschädlichem Verkehr entstehen.

BESSERE FAHRZEUGE FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Besser werden können Güterfahrzeuge besonders auf zwei Arten: Erstens durch sauberere Antriebe und zweitens durch digitale Technik.

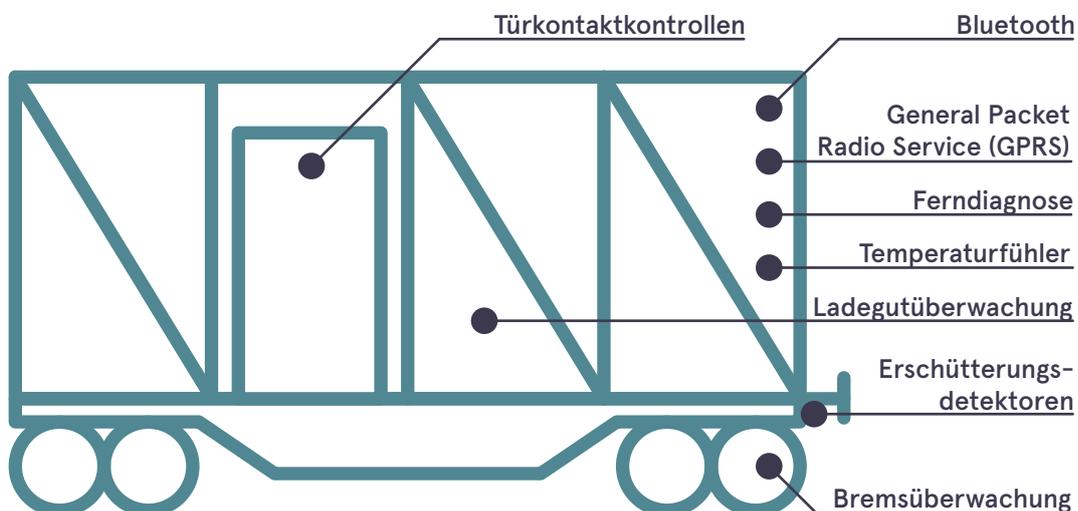
BESSERE ANTRIEBE

Sauberere Antriebe sind so genannte alternative Antriebe: Elektro-Pkw wie der „Tesla“ werden mit Elektromotor und Akku angetrieben. Auch Lkw können zu „Elektrotrucks“ mit einem Elektromotor werden. Für Lkw auf Kurzstrecken werden diese Motoren ebenfalls von Akkus versorgt. Lkw auf Langstrecken können hoffentlich in einigen Jahren Wasserstoff in Brennstoffzellen zu Strom umwandeln. Einige Hersteller versprechen solche „H₂-Trucks“ ab 2025. Im Schienenverkehr fahren Güterzüge auf Strecken ohne elektrische Oberleitung mit Diesellokomotiven. Viele dieser Strecken sollen demnächst elektrifiziert werden, doch auch für Lokomotiven sind alternative Antriebe interessant. Auf Strecken mit Oberleitung und bei Akku-Lokomotiven ist es zudem möglich und wird teilweise schon umgesetzt, beim Bremsen Energie zurückzugewinnen.

BESSER MIT DIGITALER TECHNIK

Ein Beispiel für die „Digitalisierung“ von Güterfahrzeugen im Schienenverkehr sind elektronische Güterzüge und Güterwagen: Sensoren und Software ermöglichen ständig, den technischen Zustand der Wagen und die aktuelle Position jedes einzelnen Frachtguts zu ermitteln. Das hilft den Transportunternehmen, den Herstellern und dem Handel bei der Planung ihrer Geschäfte. Sie können den Warentransport in Echtzeit verfolgen.

Komponenten eines digitalen Güterwagens



Mit entsprechender Ausstattung könnten einzelne Wagen oder Züge in Zukunft sogar autonom, also ohne Fahrer/in, rollen. Das ist etwa interessant, wenn Züge in Rangierbahnhöfen neu zusammengestellt werden oder wenn an Umladebahnhöfen ein bestimmtes Transportgut an eine bestimmte Stelle gebracht werden soll. Mit digitaler Technik und Automatisierung kann schneller abgekoppelt und rangiert werden.

RAHMENBEDINGUNGEN

Die meisten Veränderungen an Infrastruktur und Fahrzeugen können nur funktionieren, wenn bestimmte Voraussetzungen geschaffen worden sind, also so genannte Rahmenbedingungen bestehen. Solche Rahmenbedingungen werden meist durch die Politik vorbereitet und dann durch öffentliche oder private Institutionen umgesetzt. Eine Rahmenbedingung für die Echtzeit-Frachtverfolgung ist etwa ein leistungsfähiges Internet entlang aller Verkehrswege. Hier muss die Politik sicherstellen, dass die Mobilfunkunternehmen ihre Netze entsprechend ausbauen.

Die Politik kann Forschung fördern, damit Fahrzeuge entwickelt werden, die umweltschonend sind. Oder die Politik kann den Logistikunternehmen Geld und andere Anreize geben, damit sie solche Fahrzeuge anschaffen.



Foto: Klaus Tan/Unsplash, Public Domain

3. DAS SZENARIO – WORUM ES IN DIESEM SPIEL GEHT

Szenario bedeutet „Handlung“. Du kennst den Begriff vielleicht im Zusammenhang mit Filmen, Büchern, Comics oder Computerspielen. Auf den folgenden Seiten erfährst du, worum es in diesem Spiel geht und welche Aufgaben und Rollen du und deine Mitspieler/innen übernehmen. Für alle Rollen und Mitspieler/innen ist es wichtig, dass sie die Einführung in das Thema gelesen haben.

In dem Planspiel stellt ihr einen politischen Aushandlungsprozess nach. Dafür schlüpft ihr in die Rolle von Personen aus Ministerien und Verbänden. Ihr verhandelt darüber, was getan werden muss, damit der Güterverkehr besser wird.

In diesem Planspiel möchte die Bundesregierung in den nächsten fünf Jahren insgesamt 50 Milliarden Euro für ein nachhaltiges Güterverkehrssystem ausgeben. Grundsätzlich gibt es zwei große Bereiche, wo das Geld hinfließen kann: Infrastrukturen und Fahrzeuge.

Die Bundesregierung möchte erfahren, wie Menschen darüber denken, die in der Logistikbranche und im Naturschutz tätig sind. Die Bundesregierung möchte hören, was deren Positionen sind. Deshalb hat sie das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) und das Bundesumweltministerium (BMU) beauftragt, eine so genannte Anhörung zu organisieren. Bei so einer Anhörung kommen als Expert/innen die Vertreter/innen verschiedener Interessengruppen zusammen. Die Vertreter/innen der Interessengruppen tragen den Ministerien ihre Positionen und Forderungen vor. Nach Diskussionen und Beratungen entscheiden die Ministerien über die Verteilung des Geldes.

Solche Anhörungen gehören in Deutschland zum demokratischen System. Es gibt eine Vielzahl von Einzelinteressen, die sich oft widersprechen und schwierig unter einen Hut zu bekommen sind. Zum Beispiel haben die Vertreter/innen des Straßengüterverkehrs oft andere Interessen als die der Radlogistik und der Schiene. Auch das Verkehrsministerium

und das Umweltministerium sind nicht immer einer Meinung. Trotzdem muss am Ende eine gemeinsame Entscheidung stehen, der bestmögliche Kompromiss.

Du und deine Mitspieler teilen sich auf die verschiedenen Rollen auf: Einige von euch sind Mitarbeiter/innen der Ministerien, andere sind Vertreter/innen der Lobbyverbände. Ihr bereitet eure Forderungen vor und lest hierzu jeweils das vorbereitete Rollenprofil für euren Verband bzw. für euer Ministerium. Wenn die Zeit reicht, könnt ihr zusätzlich im Internet recherchieren. Dann sprecht ihr euch untereinander ab und entwickelt eine Strategie, wie ihr eure Forderungen am effektivsten umsetzt. Hierzu zählt natürlich zuerst, eure Argumente überzeugend vorzutragen. Ihr müsst auch versuchen, gemeinsame und unterschiedliche Interessen unter einen Hut zu bekommen.

Die Ministerien entscheiden dann auf Grundlage ihrer eigenen Positionen und Ziele und der Argumente der Interessensgruppen, wie das Geld aufgeteilt wird.

4. DIE MITSPIELER/INNEN – WER MACHT WAS UND WER MÖCHTE WAS?

Die Bundesregierung hat folgende Interessensgruppen zur Anhörung eingeladen:

ALLIANZ PRO SCHIENE



Interessenvertretung für den Schienenverkehr von zivilgesellschaftlichen Organisationen und Unternehmen

- » möchte Geld für modernes, besseres Schienennetz und für moderne Güterzüge

BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR UND LOGISTIK (BGL)



Interessenvertretung der Transportunternehmen im Straßengüterverkehr (Lkw)

- » möchte Geld für ein modernes und besseres Straßennetz und für moderne Lkw

BUNDESVERBAND DER BINNENSCHIFFFAHRT (BDB)



Interessenvertretung der Unternehmen in der Güterschiffahrt und in der Fahrgastschiffahrt

- » möchte Geld für ein modernes und besseres Wasserstraßennetz und für moderne Binnenschiffe

NATURSCHUTZBUND DEUTSCHLAND (NABU)



der älteste und mitgliederstärkste Umweltverband in Deutschland

- » möchte Fahrzeuge fördern, die keine oder wenig Abgase und Lärm machen

RADLOGISTIK VERBAND DEUTSCHLAND (RLVD)



vertritt die Interessen der kleinen und mittelständischen Unternehmen, die Pioniere der Radlogistik sind

- » möchte den Einsatz moderner Cargobikes und Lastenanhänger in der Logistik voranbringen

Die Bundesregierung wird vertreten durch das Verkehrsministerium und das Umweltministerium.

VERKEHRSMINISTERIUM



Aufgabenschwerpunkt ist die Modernisierung von Verkehrswegen und Fahrzeugen sowie der Aufbau von schnellem Internet

UMWELTMINISTERIUM



Federführend verantwortlich für die Umweltpolitik und die Belange des Umwelt- und Naturschutzes

Nun hast du einen Überblick über die wichtigsten Ziele der Anhörung und die verschiedenen Rollen bekommen. Im nächsten Schritt erhältst du in deinem Rollenprofil weitere Informationen zu deinen individuellen Positionen und Aufgaben.



PROFIL:

ALLIANZ PRO SCHIENE

Im Verkehrsbündnis Allianz pro Schiene e.V. arbeiten 24 Verbände (Umwelt- und Fahrgastverbände, Gewerkschaften, Hochschulen, Verkehrs- und Autoclubs) und über 150 Unternehmen aus der Eisenbahnbranche zusammen. Das Bündnis will den Anteil des Schienenverkehrs in Deutschland steigern, also von Fern- und Regionalzügen, Güterzügen, S-, U- und Straßenbahnen. Mindestens 15 Prozent des Personenverkehrs und 25 Prozent der Gütertransporte sollen bis 2025 durch Schienenfahrzeuge erfolgen. Die Allianz pro Schiene möchte die „Verkehrswende“ vorantreiben. Sie wirkt darauf hin, dass der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird, indem die Eisenbahn für Logistikunternehmen wirtschaftlich attraktiver wird. Die Allianz pro Schiene versteht sich als treibende Kraft in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zur Vergrößerung des Schienenverkehrsanteils am Gesamtverkehr (Modal Split). Die Expert/innen des Verbandes werden oft eingeladen, Stellung zu nehmen, wenn es um die Gestaltung der Verkehrspolitik geht.

ZAHLEN UND FAKTEN

Mitglieder: 24 Verbände, 150 Unternehmen, keine Einzelpersonen

Budget: 1,1 Millionen Euro im Jahr (Stand 2019)

Feste Mitarbeiter/innen: 12

Gründungsjahr: 2000

Internetpräsenz: <https://www.allianz-pro-schiene.de/>

Facebook: <https://de-de.facebook.com/allianzproschiene/>

Twitter: @Schienenallianz

Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/Allianz_pro_Schiene

EURE ZIELE

Euer Hauptziel ist klar: 50 Prozent des Budgets sollen für die Förderung des Schienenverkehrs ausgegeben werden, mindestens aber genauso viel wie für den Straßenverkehr. Der Anteil der Eisenbahn am gesamten Güterverkehrsaufkommen soll von derzeit 19¹ auf 25 Prozent gesteigert werden. Gegenwärtig investiert der Bund nur 40 Prozent der Gelder für Verkehrsinfrastruktur in das Schienennetz. Das ist viel zu wenig. Die Bahn ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Nur wenn in Zukunft mehr Güter statt mit dem Lkw mit der Bahn transportiert werden, sinkt der CO₂-Ausstoß, den die Logistikbranche verursacht. Darum muss der Ausbau des Schienennetzes jetzt schnell vorangetrieben werden.

¹ Statista (2020): Statistiken zum Schienengüterverkehr, <https://bit.ly/2TRoPxo> (abgerufen am 28.09.2020)

EURE ARGUMENTE



- » **Die Schiene verbraucht weniger Fläche, also weniger kostbaren Boden, als der Straßenverkehr.** Wo Straßen gebaut werden, wird Boden versiegelt. Regenwasser kann nicht versickern, was schlecht für den Wasserhaushalt ist. Durch Verkehrswege verlieren Pflanzen und Tiere immer Lebensraum. Im Verhältnis zu den möglichen Transportmengen sind Bahnverkehrsanlagen aber schmaler als Straßen.
- » **Der Schienengüterverkehr braucht weniger Energie** als andere Güterverkehrsmittel und stößt weniger Abgase aus. Pro transportierter Tonne braucht die Bahn deutlich weniger Energie als Lkw. Über 90 Prozent der Gütertransporte werden von den Bahnen bereits mit Elektroloks erledigt. 40 Prozent dieses Stroms sind Ökostrom. Mit steigenden Anteilen von Ökostrom in Deutschland verbessert sich die Ökobilanz des Schienengüterverkehrs noch weiter.²
- » **Güterzüge werden ausgebremst, weil das Schienennetz seine Kapazitätsgrenze erreicht hat.** Während einer langen Fahrt muss ein Güterzug oft auf Ausweichstellen anhalten, um Personenzüge vorbeizulassen. Das kostet sehr viel Zeit und auch viel Energie, weil der Zug immer wieder neu starten muss. Hier sind neue Gleise und Strecken und auch elektronische Systeme zur Optimierung der Streckenauslastung erforderlich.
- » **Güterzüge sind sicherer als Lkw.** Im Vergleich zum Lkw ist hier das Risiko eines Unfalls bis zu 42-mal geringer.³ Deswegen dürfen bestimmte Güter, zum Beispiel hochexplosive und giftige Chemikalien, nur mit dem Zug und nicht mit dem Lkw befördert werden.
- » **Insgesamt sind die externen Kosten des Schienengüterverkehrs geringer als die des Straßengüterverkehrs.** Externe Kosten sind versteckte Kosten und Folgekosten, die zwar von Verkehrsmitteln erzeugt, aber nicht von den Betreibern bezahlt werden müssen. Wenn zum Beispiel Menschen krank werden, weil sie an einer stark befahrenen Straße wohnen, zahlen nicht die Speditionen den Krankenhausaufenthalt und die Medikamente, sondern die Mitglieder der Krankenkassen durch ihre Beiträge: Die Allgemeinheit zahlt also statt der Verursacher/innen.

EURE FORDERUNGEN

- » **Das Europäische Zugsteuerungssystem ETCS muss öfter angewendet werden.** Ziel ist, dass Züge mit automatischer Überwachung auf ausgelasteten Strecken so dicht wie möglich hintereinander ohne unnötige Stopps durch Deutschland und Europa fahren können. Die Bundesregierung muss die finanzielle Unterstützung und den Druck auf die Verantwortlichen verstärken.
- » **Mehr Umladestationen finanzieren, Güterbahnhöfe und Gleisanschlüsse sanieren oder bauen.** Um möglichst viele Transporte auf die Schiene zu bringen, müssen die Güter schnell und reibungslos zwischen den Verkehrsmitteln wechseln können. Hierzu müssen mehr moderne Umladestationen, auch „Güterverteiltentren“ genannt, eingerichtet werden.
- » **Strecken sanieren, erweitern, neu bauen.** In der Vergangenheit wurde der Ausbau der Fernstraßen begünstigt. Jetzt ist die Bahn dran! Damit die Bahn mehr Güter transportieren

² Allianz pro Schiene (2016): Erklärvideo: Warum ist die Bahn so umweltfreundlich?, bit.ly/3nOVWTA (abgerufen am 28.09.2020)

³ Allianz pro Schiene (ohne Jahresangabe): Güterverkehr – Mehr Güter auf die Schiene, <https://bit.ly/2SPd9xL> (abgerufen am 28.09.2020)

kann, müssen neue Gleise an bestehenden Strecken gebaut werden. Zudem müssen aber auch ganz neue Strecken gelegt oder stillgelegte Strecken wieder instand gesetzt werden.

- » **Automatische Kupplung nachrüsten.** Güterzüge werden auf Rangierbahnhöfen oft per Handverkuppelt. Das kostet viel Zeit und Kraft. Mit der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) werden Güterwagen automatisch ge- und entkuppelt. Die Bundesregierung soll ein Förderprogramm für automatische Kupplungen an Güterwaggons auflegen.
- » **Güterzüge leiser machen.** Auch Schienengüterverkehr ist sehr laut und für Anwohner/innen an viel befahrenen Strecken eine große Belastung. Recht einfache technische Veränderungen an Rädern und Bremsen machen Güterwagen deutlich leiser. Die Bundesregierung soll Förderungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Spediteure für besseren Lärmschutz an alten und neuen Wagen zahlen.
- » **Alle neuen Lokomotiven müssen umweltfreundliche Antriebe haben.** Die meisten Lokomotiven fahren heute elektrisch. Das ist gut so. Manchmal werden aber immer noch Lokomotiven gebraucht, die ohne Oberleitung fahren können, z.B. Rangierlokomotiven. Hierfür müssen umweltfreundliche Antriebe entwickelt und eingesetzt werden. Die Bundesregierung soll die Entwicklung und auch den Einsatz fördern.

TIPPS FÜR EURE STRATEGIE ALS VERBANDSVERTRETER/INNEN

- Formuliert auf Grundlage eurer Informationen klare Forderungen.
- Überlegt, welche Forderungen euch am wichtigsten sind. Wählt hieraus wiederum eine Forderung als wichtigste aus und macht sie zur Kernforderung.
- Überlegt euch neben der Kernforderung auch eine Kernbotschaft: Welches Argument ist das überzeugendste für eure Forderung?
- Tauscht euch mit den anderen Interessengruppen aus. Findet heraus, inwiefern ihr die gleichen Anliegen und Interessen habt. Wenn ihr gemeinsame Interessen und Forderungen teilt, ist es einfacher diese in politischen Verhandlungen durchzusetzen, ganz nach dem Motto: „Gemeinsam sind wir stark“.

EUER VERBAND

Zu Beginn der Anhörung stellt ihr euch und euren Verband kurz vor (max. 2 Minuten). Hier könnt ihr auch schon eure Kernbotschaft anbringen. Ihr solltet aber noch nicht in die Details gehen. Überlegt euch, wie ihr euren Verband gut darstellen könnt. Wie könnt ihr z.B. erreichen, als wichtiger Verhandlungspartner wahrgenommen zu werden?



PROFIL:

BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die Interessen von Unternehmen der Güter- und Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Die meisten Mitglieder sind Reedereien, selbstständige Binnenschiffer und deren Berufsgenossenschaften. Dazu kommen Betreiber von Häfen oder Hersteller von Schiffsmotoren. Der BDB wurde im Jahr 1974 als Zusammenschluss mehrerer Stromgebietsverbände gegründet. Neben der Lobbyarbeit bietet der Verband Fort- und Weiterbildungskurse für Fachkräfte in der Binnenschifffahrt an, zum Beispiel für den Transport von Gefahrgut, für Sprechfunk oder Erste-Hilfe-Kurse. Deutschland verfügt über insgesamt 7.500 km schiffbare Flüsse und Kanäle. Der BDB setzt sich für den Ausbau dieser Wasserstraßen ein, damit mehr Güter mit Binnenschiffen transportiert werden können. Hierzu ist in manchen Fällen bereits eine Erhöhung einiger Brücken ausreichend. Außerdem sollen die Flüsse und Kanäle bei Niedrigwasser – wie während der Hitzesommer 2018 und 2019 – länger schiffbar bleiben. Beim Ausbau der Wasserstraßen soll neben den wirtschaftlichen Aspekten auch der Tier- und Naturschutz berücksichtigt werden.

ZAHLEN UND FAKTEN

Mitglieder: keine Angaben veröffentlicht

Budget: keine Angaben veröffentlicht

Feste Mitarbeiter/innen: 7

Gründungsjahr: 1974

Internetpräsenz: <https://www.binnenschiff.de/>

Facebook: <https://www.facebook.com/Binnenschiff.e.V/>

Twitter: @BDB_BiSchi

Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesverband_der_Deutschen_Binnenschifffahrt

EURE ZIELE

Der BDB möchte, dass wieder mehr Güter per Binnenschiff transportiert werden. In den letzten Jahren hat die Binnenschifffahrt Marktanteile gegenüber dem Lkw verloren. Das heißt, dass Waren, die zuvor auf einem Binnenschiff transportiert wurden, nun von Lkw transportiert werden. Der BDB möchte diesen Trend stoppen. Die Strategie ist, die Schiffe und die komplette Logistik rund um die Schiffe zu modernisieren. Zudem sollen die Wasserstraßen, Häfen und Schleusen, also die Infrastruktur, für die Binnenschifffahrt instand gesetzt, ausgebaut und modernisiert werden. Die Modernisierung der Schiffe umfasst die Ausstattung mit modernen, umweltfreundlichen Motoren. Flüsse sollen besser schiffbar werden, indem z.B. niedrige Brücken angehoben werden. Gerade hier soll die Bundesregierung

viel investieren. Häfen, Schleusen und Schiffe sollen umfassend mit digitaler Technologie ausgestattet werden. Zudem sollen digital eingebundene Umschlagplätze, also Umladestationen, in den Binnenhäfen entstehen. Hier soll ein schneller, reibungsloser Wechsel des Transportguts zwischen Schiff, Bahn oder Lkw in beiden Richtungen möglich sein. Mit diesen Maßnahmen soll der Transport zu Wasser schneller, einfacher und kostengünstiger werden – also interessanter für Unternehmen, die Güter transportieren.

EURE ARGUMENTE

- » **Binnenschiffe sind sparsam.** Im Durchschnitt verbrauchen Binnenschiffe 67 Prozent weniger Energie als Lkw und 35 Prozent weniger als die Bahn.¹
- » **Ein modernes Binnenschiff ersetzt 150 Lkw.** Die Stärken des Binnenschiffs sind niedrige Transportkosten, große Ladekapazitäten, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit.
- » **Die Binnenschifffahrt ist immens wichtig für die rohstoffintensive Industrie in Deutschland.** Das Binnenschiff ist erste Wahl, wenn es um den massenhaften Transport von Gütern wie Baustoffe, Erze, Kohle und Stahl geht.
- » **Wenig Lärm.** Schiffsmotoren hört man am Ufer kaum. Lärmschutzwälle an Wasserstraßen sind nicht notwendig. Der Gütertransport mit Binnenschiffen verursacht im Vergleich zu Lkw und Güterwaggons fast keinen Lärm.
- » **Schiffe haben einen Vorteil, wenn es um den Transport großer Mengen eines Gutes geht.** Der Trend in der Logistik geht aber eher zu kleinteiligen Transporten. Das ist ein strukturelles Problem für die Binnenschifffahrt.
- » **Eine umwelt- und klimafreundliche Logistik ist auf die Binnenschifffahrt angewiesen.** Das Ziel der Bundesregierung muss es deshalb sein, die Binnenschifffahrt zu stärken – eben auch angesichts der strukturellen Probleme. Ziel sollte sein, so viele Güter wie möglich über die Wasserstraßen zu transportieren. Grundsätzlich plädiert ihr für ein sauberes, modernes, sicheres und effizientes System Hafen-Schiff-Wasserstraße.

EURE FORDERUNGEN

- » **„Nadelöhre“ für die Binnenschifffahrt beseitigen.** Zu enge Schleusen und zu niedrige Brücken sind Hindernisse für große Containerschiffe. Die Bundesregierung soll Mittel für den Umbau dieser Nadelöhre bereitstellen.
- » **Forschung und Hilfen bei Niedrigwasser.** Mehrere Dürresommer und zu wenig Niederschlag machen der Binnenschifffahrt zu schaffen. Denn in den Flüssen und Kanälen ist zu wenig Wasser für schwere Schiffe. Die Bundesregierung soll Mittel bereitstellen, um zu erforschen, wie hier der Schifffahrt geholfen werden kann.

¹ Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (ohne Jahr): Binnenschifffahrt als klimafreundlicher Partner, <https://bit.ly/36ouF8h> (abgerufen am 28.09.2020)

- » *Breitband am Wasser.* Entlang der wichtigsten Wasserstraßen soll es Mobilfunkanbindung mit 5G geben. Die Binnenschifffahrt kann sicherer und effizienter werden, wenn Sensoren und Schiffe in Echtzeit Daten austauschen. Die Bundesregierung soll den Aufbau von 5G an Wasserstraßen fördern.
- » *Flottenmodernisierung vorantreiben.* Die Bundesregierung soll Schiffsunternehmen finanziell unterstützen, die ihre Flotten modernisieren und so zur Schadstoffminderung, zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Lärminderung beitragen.
- » *Hochautomatisierte Binnenschiffe fördern.* Personalkosten sind ein relativ großer Kostenfaktor. Zudem herrscht Fachkräftemangel in dem Bereich. Deswegen soll die Bundesregierung Geld für die Erforschung von hochautomatisierten Schiffen geben. Bei hochautomatisierten Schiffen wird weniger Fachpersonal gebraucht, weil Maschinen einen Teil der Aufgaben übernehmen.

TIPPS FÜR EURE STRATEGIE ALS VERBANDSVERTRETER/INNEN

- Formuliert auf Grundlage eurer Informationen klare Forderungen.
- Überlegt, welche Forderungen euch am wichtigsten sind. Wählt hieraus wiederum eine Forderung als wichtigste aus und macht sie zur Kernforderung.
- Überlegt euch neben der Kernforderung auch eine Kernbotschaft: Welches Argument ist das überzeugendste für eure Forderung?
- Tauscht euch mit den anderen Interessengruppen aus. In politischen Verhandlungen hilft es, wenn andere Lobbyisten eure Interessen teilen und ihr Verbündete werden könnt.

EUER VERBAND

Zu Beginn der Anhörung stellt ihr euch und euren Verband kurz vor (max. 2 Minuten). Hier könnt ihr auch schon eure Kernbotschaft anbringen. Ihr solltet aber noch nicht in die Details gehen. Überlegt euch, wie ihr euren Verband gut darstellen könnt. Wie könnt ihr z.B. erreichen, als wichtiger Verhandlungspartner wahrgenommen zu werden?



PROFIL:

BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR, LOGISTIK UND ENTSORGUNG

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) vertritt die Interessen von Speditions- und Logistikunternehmen. Der BGL ist der Berufs- und Spitzenverband des Transportlogistikgewerbes in Deutschland. Ein Berufsverband hat die Interessen eines bestimmten Berufsstandes im Blick. Der BGL unterstützt etwa die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrer/innen, Fahrzeugmechatroniker/innen und Fachkräften für Lagerlogistik. Der BGL betreut über seine 16 Landesverbände rund 7.000 Mitgliedsunternehmen. Die Geschichte des BGL beginnt 1926, als sich Transportunternehmen zum „Reichsverband deutscher Auto-Ferntransportunternehmer (RDF) e.V.“ zusammenschließen. Bis 1985 folgten verschiedene Organisationsformen, die die Interessen des Straßengüterverkehrs in der Öffentlichkeit und gegenüber der Politik vertreten haben. Der heutige BGL entstand 1985 aus dem Zusammenschluss des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e.V. mit dem BDN (Nahverkehrsverband). Der BGL bekennt sich grundsätzlich zum Klimaschutz und möchte einen Beitrag dazu leisten, dass der Straßengüterverkehr umweltfreundlicher wird. Die Frage, welche emissionsarmen Technologien den Dieselmotor im Lkw ablösen werden, ist für den BGL sehr wichtig. Der BGL fordert Unterstützung von der Politik, um beides zu können: einerseits seinen Versorgungsauftrag für Industrie, Handel und Bevölkerung erfüllen und andererseits seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

ZAHLEN UND FAKTEN

Mitglieder: Etwa 7.000

Budget: Keine Angaben veröffentlicht

Feste Mitarbeiter/innen: Keine Angaben veröffentlicht

Gründungsjahr: 1947

Internetpräsenz: www.bgl-ev.de

Facebook: <https://www.facebook.com/bundesverbandgueterkraftverkehr/>

Twitter: @bgl_logistik

Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesverband_Güterkraftverkehr_Logistik_und_Entsorgung

EURE ZIELE

Ihr möchtet, dass möglichst viel Geld aus dem Sonderfonds in den Straßengüterverkehr investiert wird. Euch ist daran gelegen, dass der Straßengüterverkehr das Transportsystem Nummer eins bleibt. Alternative Antriebstechniken sollen entwickelt und bereitgestellt werden. Sie erfordern aber eine zuverlässige Infrastruktur wie etwa Tankstellen für Wasserstoff. Der BGL fordert finanzielle Unterstützung durch die Bundesregierung, damit Transport- und

Logistikunternehmen klimaschonende Lkw anschaffen. Der BGL will dazu beitragen, dass schwere Unfälle mit Lkw verhütet werden. Ihr fordert Geld, damit Lkw-Unternehmen ihre Fahrzeuge mit „Abbiegeassistenten“ ausstatten.

EURE ARGUMENTE

- » **Der Lkw ist das Transportmittel Nummer eins im Güterverkehr in Deutschland.** In Deutschland werden etwa 72 Prozent des Güterverkehrs per Lkw abgewickelt. Auf EU-Ebene sind es sogar noch etwas mehr: 75 Prozent, also drei von vier Transporten erfolgen hier per Lkw.¹
- » **Bei Transportstrecken unter 50 Kilometern ist der Gütertransport mit dem Lkw konkurrenzlos.** In diesem Bereich können Züge und Schiffe die Güter nicht schnell genug oder überhaupt nicht verteilen.
- » **Für die flexible Verteilung der Güter vor Ort gibt es zur Straße keine Alternative.** Deswegen sind Lkw das Rückgrat des Güter- und Lieferverkehrs gerade bei kürzeren Entfernungen und werden es auch bleiben.
- » **Für lange Strecken unterstützt auch der BGL eine stärkere Verlagerung von Teilen des Transportverkehrs auf Schiene und Schiff.** Dennoch wird der Lkw nicht aus der Langstrecke verschwinden. Neue Antriebskonzepte sorgen für Sauberkeit.
- » **Das Lastenfahrrad und ähnliche Konzepte für die „Letzte Meile“ sind eher abzulehnen.** Das größte Problem ist die Transportkapazität: Weil Lastenfahrräder höchstens eine Palette pro Fuhre transportieren können, würde die Innenstadtbelieferung deutlich teurer.



EURE FORDERUNGEN

- » **Digitales Verkehrsmanagement ausweiten.** Die Zahl der Staus kann durch digitale Verkehrsleitsysteme deutlich reduziert werden. Ein digitales Verkehrsleitsystem besteht zum Beispiel aus elektronischen Wechselverkehrszeichen, Hinweisschildern und Kameras zur Beobachtung des Verkehrsaufkommens. Die Lkw-Fahrer/innen werden von der Verkehrszentrale umgeleitet. Die Bundesregierung soll diese digitale Infrastruktur fördern.
- » **Erhöhung der Sicherheit.** An vielen tödlichen Unfällen im Straßenverkehr sind Lkw beteiligt. Automatische Abbiege-Assistenzsysteme helfen, solche Unfälle zu vermeiden. Ein Abbiege-Assistenzsysteme ist eine technische Einrichtung, die den Fahrzeugführer warnt, wenn ein Radfahrer oder Fußgänger im direkten Umfeld des Fahrzeugs ist. Im Notfall bremst der Abbiegeassistent automatisch. Für den Einbau des Abbiegeassistenten soll die Bundesregierung Geld bereitstellen.
- » **Abgasnachbehandlung fördern.** Dieselmotoren stoßen viele giftige Stickoxide aus. Bestimmte Katalysatoren vermindern den Ausstoß. Die Bundesregierung soll den Einbau dieser Systeme fördern.

¹ Eurostat (2020): Freight transport statistics - modal split, <https://bit.ly/3kOHlj> (abgerufen am 02.09.2020)

- » *Für den Kurzstreckebereich Nutzfahrzeuge mit akkubetriebem Elektroantrieb fördern.* Fahrzeuge mit Elektromotoren reduzieren die Belastungen durch Abgase und Lärm. Das ist vor allem in den Innenstädten notwendig. Die Bundesregierung soll Kaufanreize für Elektro-Lkw geben und die Entwicklung solcher Fahrzeuge fördern.
- » *Für längere Strecken: Nutzfahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb fördern.* Bei einem solchem Antrieb wird der Strom während der Fahrt hergestellt. Der Strom entsteht aus einer Reaktion von Wasserstoff und Sauerstoff. Getankt wird Wasserstoff. Es gibt erst wenige Wasserstoff-Tankstellen für Lkw. Die Bundesregierung soll den Aufbau von Wasserstoff-Tankstellen finanziell unterstützen.

TIPPS FÜR EURE STRATEGIE ALS VERBANDSVERTRETER/INNEN

- Formuliert auf Grundlage eurer Informationen klare Forderungen.
- Überlegt, welche Forderungen euch am wichtigsten sind. Wählt hieraus wiederum eine Forderung als wichtigste aus und macht sie zur Kernforderung.
- Überlegt euch neben der Kernforderung auch eine Kernbotschaft: Welches Argument ist das überzeugendste für eure Forderung?
- Tauscht euch mit den anderen Interessengruppen aus. In politischen Verhandlungen hilft es, wenn andere Lobbyisten eure Interessen teilen und ihr Verbündete werden könnt.

EUER VERBAND

Zu Beginn der Anhörung stellt ihr euch und euren Verband kurz vor (max. 2 Minuten). Hier könnt ihr auch schon eure Kernbotschaft anbringen. Ihr solltet aber noch nicht in die Details gehen. Überlegt euch, wie ihr euren Verband gut darstellen könnt. Wie könnt ihr z.B. erreichen, als wichtiger Verhandlungspartner wahrgenommen zu werden?



PROFIL:

NATURSCHUTZBUND DEUTSCHLAND

Der Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU) wurde schon 1899 gegründet. Im Jahr 1990 fand der Zusammenschluss mit den in der ehemaligen DDR neu gegründeten Landesverbänden statt. Der NABU möchte mehr Bewusstsein für die Natur schaffen und über Natur und ökologische Themen informieren. Darum führt er an vielen Orten in ganz Deutschland Umweltbildungsaktivitäten durch. Zu diesen Aktivitäten gehören zum Beispiel die Beobachtung von Fledermäusen, Vögeln und anderen Wildtieren, das Informieren über positive und negative Veränderungen in Natur und Landschaft und die aktive Landschaftspflege (Anlegen von Biotopen, Pflege von Wäldern etc.). Die Jugendorganisation des NABU heißt Naturschutzjugend (NAJU) und zählt zu den größten Kinder- und Jugendorganisationen in Deutschland. Der NABU ist als Umwelt- und Naturschutzverband im Rahmen des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannt und muss daher z.B. bei Baumaßnahmen, die Auswirkungen auf die Natur haben, von den Behörden um Stellungnahme gebeten werden. Mitglieder und Mitarbeiter/innen des NABU sind oft gefragte Expert/innen für Arten- und Umweltschutz, um ein intensives, aber möglichst konfliktfreies Zusammenspiel von Mensch und Natur zu erreichen.

ZAHLEN UND FAKTEN

Mitglieder: 664.000

Budget: 45.966.271 Euro (Umsatz 2018)

Feste Mitarbeiter/innen: 229

Gründungsjahr: 1899

Internetpräsenz: <https://www.nabu.de/>

Facebook: <https://de-de.facebook.com/Naturschutzbund/>

Twitter: @NABU_de

Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/Naturschutzbund_Deutschland

EURE ZIELE

Der NABU engagiert sich für eine Mobilitätswende in Richtung Klimaschutz und Lebensqualität. Hierzu sollen Transporte so weit wie möglich von der Fernstraße auf die Schiene und auf Wasserwege verlagert werden. In der Stadt sollen Güter mit Lastenrädern transportiert werden. Dem Straßengüterverkehr steht der NABU grundsätzlich kritisch gegenüber: Er soll so gut es geht vermieden werden. Zudem sollen Transporte mit digitaler Vernetzung optimal gebündelt werden, so dass insgesamt weniger Fahrten nötig sind: Eine Fahrt, die gar nicht stattfindet, macht auch keinen Lärm und keine Emissionen. Bei allen Baumaßnahmen an Verkehrswegen müssen unbedingt die Auswirkungen auf die natürliche Umwelt betrachtet werden, denn fast alle Bau- oder Sanierungsmaßnahmen schaden der Natur.

EURE ARGUMENTE



- » **Die Klimaschutzziele der Bundesrepublik werden verfehlt**, wenn die klimaschädlichen Emissionen aus dem Güterverkehr wachsen wie bisher. Wenn ein EU-Staat seine Klimaziele verfehlt, ist das nicht gut für sein internationales Ansehen. Zudem können finanzielle Strafen in Milliardenhöhe drohen.
- » **Pro Kilometer entstehen beim Transport mit dem Lkw fünfmal so viele klimaschädliche Emissionen wie mit dem Güterzug**. Der NABU strebt als erstes eine Verlagerung vom Lkw auf die Schiene an. Er unterstützt auch Vorhaben, um Lkw mit klimaschonenden Motoren auszustatten.
- » **Der Dieselmotor gehört zu den größten Verursachern von Emissionen wie z.B. Stickoxiden**. Pro Kilometer entstehen beim Transport mit dem Lkw bis zu fünfmal so viele klimaschädliche Emissionen wie mit dem Güterzug, denn der Energieverbrauch pro Tonne ist beim Lkw deutlich höher. Rußpartikel entstehen im Verkehr hauptsächlich bei der Verbrennung im Dieselmotor. Die Bahn fährt dagegen hauptsächlich mit Elektrizität, die in Großkraftwerken erzeugt wird.
- » **Der Bau von Straßen hat in Deutschland bereits enorme Flächen verschlungen**. Das deutsche Straßennetz ist mit rund 830.000 Kilometern eines der dichtesten im internationalen Vergleich. Ausreichend große, naturbelassene Lebensräume für wildlebende Tiere und Pflanzen sind selten geworden. Neue Straßen, aber auch Bahnstrecken, dürfen daher nur gebaut werden, wenn ein Bedarfeindeutig vorhanden ist – und wenn die Umweltstandards eingehalten werden.
- » **Lärm ist eines der größten Umweltprobleme in Deutschland**. Vor allem in Städten werden Menschen von Verkehrslärm belästigt. Fast 60 Prozent der Menschen fühlen sich durch Straßenlärm, rund 32 Prozent durch Fluglärm gestört. Über den Zuglärm klagen rund 20 Prozent.¹
- » **Lastenräder sind leise, sauber und kostengünstig**. Durch eine Stärkung des Lastenrades im Güterverkehr können mit verhältnismäßig geringen Investitionen spürbare Verbesserungen für Mensch und Umwelt erreicht werden. Laut einer Studie des Deutschen Instituts für Luft- und Raumfahrt (DLR) könnten Lastenräder etwa 8 bis 23 Prozent der Fahrten im Wirtschaftsverkehr übernehmen.²

EURE FORDERUNGEN

- » **Binnenschiffe und Lkw mit neuen Motoren und besserer Abgasnachbehandlung ausstatten**. Feinstaub und Ruß an deutschen Wasserstraßen sind ebenso hoch wie an deutschen Straßen. Schiffe und Lkw brauchen moderne Motoren mit guter Abgasnachbehandlung – und wo immer es möglich ist, emissionsfreie Antriebe z.B. mit Brennstoffzellen. Die Bundesregierung soll entsprechende Umrüstungen finanziell unterstützen.

¹ NABU (2018): Straßen entlasten. Bausteine für umweltfreundlichen Güterverkehr, <https://bit.ly/2Qy47mw> (abgerufen am 28.09.2020)

² Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2016): Lastenräder im Wirtschaftsverkehr haben Potential, <https://bit.ly/3oVfl5u> (abgerufen am 28.09.2020)

- » *Der Schienengüterverkehr muss leistungsfähiger werden. Wichtig ist u.a. das Umladen von der und auf die Eisenbahn schneller zu gestalten. Zudem können durch automatische Steuerungssysteme dichtere Zugfolgen erreicht werden. Solche und andere Maßnahmen haben das Motto „digitale Schiene“. Die Bundesregierung soll Geld für die Erforschung und Umsetzung der „digitalen Schiene“ bereitstellen.*
- » *Landschaftszerschneidung durch Verkehrswege verhindern. Besonders Straßen, aber auch Schienenwege zerschneiden Landschaften. Das gilt ganz besonders, wenn der Verkehrsweg mit Lärmschutzwänden ausgestattet ist: Das ist meist gut für die menschlichen Anwohner. Wildtiere aber, die zuvor zumindest an Schienen noch eine gute Chance hatten, auf die andere Seite zu kommen, werden so ein- oder ausgesperrt. Die Bundesregierung muss daher Maßnahmen weiter erforschen und deren Umsetzung fördern, um Wildtieren in regelmäßigen Abständen das Über- oder Unterqueren von Verkehrswegen zu ermöglichen, also z.B. den Tunnel- und Wildbrückenbau.*
- » *Vorfahrt für Lastenräder. In den Städten müssen so viele Transporte wie möglich durch Lastenräder übernommen werden. Deshalb soll die Bundesregierung Kaufprämien zahlen, wenn sich Gewerbetreibende ein Lastenrad mit oder ohne elektrische Unterstützung anschaffen.*
- » *Es muss Geld bereitstehen, um zu erforschen, wie Städte die Nutzung von Fahrrädern durch Lieferfirmen und Dienstleister/innen optimal fördern können. Den Forschungsergebnissen müssen schnellstmöglich Pilotprojekte folgen. Maßnahmen, die sich dabei als sinnvoll herausgestellt haben, müssen dann umgehend umgesetzt werden. Auch hierfür sollen Fördermittel bereitstehen.*

TIPPS FÜR EURE STRATEGIE ALS VERBANDSVERTRETER/INNEN

- **Formuliert auf Grundlage eurer Informationen klare Forderungen.**
- **Überlegt, welche Forderungen euch am wichtigsten sind. Wählt hieraus wiederum eine Forderung als wichtigste aus und macht sie zur Kernforderung.**
- **Überlegt euch neben der Kernforderung auch eine Kernbotschaft: Welches Argument ist das überzeugendste für eure Forderung?**
- **Tauscht euch mit den anderen Interessengruppen aus. In politischen Verhandlungen hilft es, wenn andere Lobbyisten eure Interessen teilen und ihr Verbündete werden könnt.**

EUER VERBAND

Zu Beginn der Anhörung stellt ihr euch und euren Verband kurz vor (max. 2 Minuten). Hier könnt ihr auch schon eure Kernbotschaft anbringen. Ihr solltet aber noch nicht in die Details gehen. Überlegt euch, wie ihr euren Verband gut darstellen könnt. Wie könnt ihr z.B. erreichen, als wichtiger Verhandlungspartner wahrgenommen zu werden?

EURE KERNBOTSCHAFT

Überlegt euch, welche Botschaft bei der Regierung auf jeden Fall hängen bleiben soll. Fasst diese Kernbotschaft in zwei bis drei Sätzen zusammen.

EURE KERNFORDERUNG UND EURE WEITEREN FORDERUNGEN

Überlegt euch, welche Forderung bei der Regierung auf jeden Fall hängen bleiben soll. Fasst diese Kernforderung in zwei bis drei Sätzen zusammen. Legt dann eine Reihenfolge der Wichtigkeit für die weiteren Forderungen fest.



PROFIL:

RADLOGISTIK VERBAND DEUTSCHLAND

Der Radlogistik Verband Deutschland (RLVD) vertritt die Interessen der Radlogistik-Branche. Der RLVD zählt 42 Organisationen als Mitglieder. Die Mitglieder sind Unternehmen, die Lastenfahrräder bauen, Kurierdienste, die kleine Lieferungen mit normalen Fahrrädern erledigen, und Transportdienstleister, die Waren mit Lastenrädern, auch Cargobikes genannt, ausliefern. Cargobikes sind Fahrräder zum Transport von Gütern oder Personen. Bei Ladungen von bis zu 300 kg gibt es für jeden Einsatz passende Modelle. Für den Transport schwerer Güter gibt es Lastenräder mit elektrischen Hilfsmotoren. Zudem gibt es Fahrradanhänger, um mehr Waren auf einmal zu transportieren und Cargobikes mit Dach und Verkleidung. Das schützt die Fahrer/innen vor Wind und Wetter. Der **Radlogistik Verband Deutschland** möchte den Einsatz von modernen Cargobikes und Lastenanhängern in der Logistik voranbringen. Er macht sich bei der Politik dafür stark, dass der gewerbliche Radverkehr und der Radverkehr insgesamt bessere Rahmenbedingungen bekommt. Dazu zählt zum Beispiel, dass sichere, breite und geschützte Radwege gebaut werden – was oftmals bedeutet, dass der Pkw- und Lkw-Verkehr Straßenraum abgeben muss. Der RLVD setzt sich dafür ein, dass es Kaufprämien für gewerblich genutzte Lastenräder gibt. Der Verband möchte, dass bei der öffentlichen Auftragsvergabe von Gütertransportleistungen die Umweltbilanz des Verkehrsmittels eine wichtige Rolle spielt: Wenn zum Beispiel eine Stadtverwaltung Kurier- und Transportleistungen einkauft, soll auch die Umweltbilanz, also Energieverbrauch sowie Lärm- und Schadstoffemissionen, ein Auswahlkriterium sein.



Foto: ykanazawa1999/Flickr, CC BY-NC-SA 2.0

ZAHLEN UND FAKTEN

Mitglieder: 42 kleine und mittelständische Unternehmen aus der Radlogistik-Branche

Budget: keine Angaben veröffentlicht

Feste Mitarbeiter/innen: keine

Gründungsjahr: 2018

Internetpräsenz: <https://rlvd.bike/>

Facebook: <https://www.facebook.com/radlogistikverband/>

Twitter: @radlogistik

Wikipedia: kein Eintrag

EURE ZIELE

Euer Hauptziel ist klar: Vier Prozent des Budgets – also zwei Milliarden Euro – sollen für die Förderung des Lastenfahrrads im Wirtschaftsverkehr ausgegeben werden. Das klingt vielleicht erstmal recht viel, doch das Geld ist gut angelegt. Und es ist wenig im Vergleich zu anderen Branchen, die schon viel länger im Rennen sind. Wenn eure Branche erstmal rollt, dann rollt sie – ohne ständige weitere Unterstützung.

Ziel sind eine halbe Million neue Lastenräder in Deutschland – damit kommt rechnerisch im Durchschnitt ein gewerbliches Lastenrad auf jeweils 160 Einwohner/innen.

Aber auch die Infrastruktur muss für Lastenräder optimiert werden: Umlade- und Verteilstationen müssen schnelle Abläufe und, wenn nötig, eine kurze Zwischenlagerung beim Austausch von Gütern zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen.

EURE ARGUMENTE

- » **Lastenräder sind die umweltfreundlichste Art des Gütertransports.** Die Europäische Union strebt an, dass bis 2030 im innerstädtischen Verkehr in Großstädten kein CO₂ mehr ausgestoßen wird. Um das zu schaffen, muss auch der Gütertransport von Kraftfahrzeugen auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden. Lastenräder sind dafür die beste Option.
- » **Lastenräder erhöhen die Lebensqualität in Städten.** Sie machen keinen Lärm, erhöhen die Verkehrssicherheit und beanspruchen weniger Fläche als Lieferwagen.
- » **Gerade in Städten haben Lastenräder einen „Beweglichkeitsvorteil“.** Lastenräder stehen bei guten Fahrradwegen nicht im Stau, und die Zusteller/innen oder Dienstleister/innen müssen nicht lange nach Parkplätzen suchen. Auch das macht Lastenräder zu einer schnellen, wirtschaftlichen und zuverlässigen Alternative zum Lieferwagen.
- » **Der Online-Handel boomt.** Innovative Zustellkonzepte mit Lastenrädern für die „letzte Meile“ werden dringend gebraucht, damit die wachsende Zahl der Pakete schneller, günstiger und umweltfreundlicher zugestellt werden kann. Für kurze Auslieferungstrecken in der Stadt sind Lieferwagen einfach nicht mehr effizient.
- » **Der Unterhalt von Lastenrädern ist kostengünstig.** Sie brauchen weder Sprit noch teure Reparaturen. Recht kostenintensiv ist nur der Austausch von Akkus bei E-Lastenrädern. Diese Akkus werden aber immer günstiger.
- » **Fahrer/innen von Lieferservices oder Werk tätige, die für ihre Arbeit (etwa Reparaturen) das Fahrrad nutzen, sind in der Regel zufriedener mit ihrem Job als Pkw-Nutzer/innen mit denselben Tätigkeitsprofilen.** Das liegt unter anderem an der Bewegung an der frischen Luft, verbesserter Fitness und daran, dass sie nicht im Stau stehen, der ein großer Stressfaktor sein kann.



EURE FORDERUNGEN

- » *Kaufprämien.* Die Bundesregierung soll eine Kaufprämie von 30 Prozent des Gesamtpreises für gewerblich genutzte Lastenräder zahlen. Insbesondere gefördert werden sollen Räder mit Elektromotor oder elektrisch unterstützte Anhänger. Unternehmen, Forschungseinrichtungen, Genossenschaften, freiberuflich Tätige, Hochschulen, Krankenhäuser und Kommunen können sich für eine Förderung bewerben.
- » *Knotenpunkte für die Radlogistik und den Warenumsschlag.* Die Bundesregierung soll den Aufbau von Umlade- und Verteilstationen für Lastenräder erforschen und fördern. Hier werden Güter zwischen Lastenrädern und anderen Verkehrsträgern umgeladen bzw. kurz zwischengelagert.
- » *Die Entwicklung von Logistik-Konzepten für alle Kommunen und Städte* muss finanziell gefördert werden. Alle Konzepte müssen Lastenräder zur Feinverteilung auf der letzten Meile vorsehen.
- » *Lastenräder sollen bekannter werden.* In der Logistikszene sind Lastenräder noch nicht als vollwertiges Transportmittel anerkannt. Ihr plädiert dafür, dass die Bundesregierung eine Informations- und Werbekampagne für Lastenräder startet.
- » *Radwege bauen.* Der Ausbau des Radwegenetzes an stark befahrenen Straßen muss schneller gehen, Lücken im Netz müssen geschlossen werden. Das nützt nicht nur dem Fahrrad-Wirtschaftsverkehr, sondern macht das Radfahren für alle Bürger/innen attraktiver. Die Bundesregierung muss mehr Mittel für den Ausbau bereitstellen.
- » *Eine digitale Anbieter-Plattform, eine App, soll den Bürgerinnen und Bürgern helfen, ein passendes Transportmittel zu mieten.* Man tippt ein, was man transportieren möchte, und die App wählt aus, was am besten ist – unter Umwelt- und Kostengesichtspunkten. Wenn man einen Kühlschrank transportieren möchte, würde man bei einem Lastenrad landen, für einen ganzen Wandschrank würde ein kleiner Lastwagen kommen. In der App bieten verschiedene Transportunternehmen ihre Dienste an.

TIPPS FÜR EURE STRATEGIE ALS VERBANDSVERTRETER/INNEN

- Formuliert auf Grundlage eurer Informationen klare Forderungen.
- Überlegt, welche Forderungen euch am wichtigsten sind. Wählt hieraus wiederum eine Forderung als wichtigste aus und macht sie zur Kernforderung.
- Überlegt euch neben der Kernforderung auch eine Kernbotschaft: Welches Argument ist das überzeugendste für eure Forderung?
- Tauscht euch mit den anderen Interessengruppen aus. Findet heraus, inwiefern ihr die gleichen Anliegen und Interessen habt. Wenn ihr gemeinsame Interessen und Forderungen habt, ist es einfacher diese in politischen Verhandlungen durchzusetzen, ganz nach dem Motto: „Gemeinsam sind wir stark“.

EUER VERBAND

Zu Beginn der Anhörung stellt ihr euch und euren Verband kurz vor (max. 2 Minuten). Hier könnt ihr auch schon eure Kernbotschaft anbringen. Ihr solltet aber noch nicht in die Details gehen. Überlegt euch, wie ihr euren Verband gut darstellen könnt. Wie könnt ihr z.B. erreichen, als wichtiger Verhandlungspartner wahrgenommen zu werden?

EURE KERNBOTSCHAFT

Überlegt euch, welche Botschaft bei der Regierung auf jeden Fall hängen bleiben soll. Fasst diese Kernbotschaft in zwei bis drei Sätzen zusammen.

EURE KERNFORDERUNG UND EURE WEITEREN FORDERUNGEN

Überlegt euch, welche Forderung bei der Regierung auf jeden Fall hängen bleiben soll. Fasst diese Kernforderung in zwei bis drei Sätzen zusammen. Legt dann eine Reihenfolge der Wichtigkeit für die weiteren Forderungen fest.

PROFIL:

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND NUKLEARE SICHERHEIT

Das Bundesumweltministerium (BMU) setzt sich für den Klimaschutz, den Erhalt der Vielfalt von Tier- und Pflanzenarten sowie den sparsamen Umgang mit Ressourcen ein. Leitbild ist immer die Nachhaltigkeit. Das bedeutet, Ressourcen wie Energie, Luft, Rohstoffe oder Boden stets nur so stark zu nutzen, dass sie sich erholen können und somit allen kommenden Generationen voll erhalten bleiben. Die zentrale Aufgabe einer nachhaltigen Verkehrspolitik besteht darin, den notwendigen Verkehr möglichst umweltverträglich zu gestalten. Die Umweltpolitik hat in vielen Bereichen dafür gesorgt, dass Umweltbelastungen reduziert werden. Ein Beispiel dafür ist, dass heutzutage bei Straßenfahrzeugen Katalysatoren und Filter eingebaut werden, womit die Umweltbelastung durch Schadstoffe vermindert wird. Diese Schadstoffe entstehen dadurch, dass in Verbrennungsmotoren so genannte fossile Kraftstoffe, in der Regel und besser bekannt als Diesel und Benzin, genutzt werden. Viele Fahrzeuge im Güter- und Lieferverkehr fahren mit Diesel. Ein Baustein für besseren Güterverkehr ist es, diese Diesel-Antriebe durch klimaschonende Elektro-Antriebe zu ersetzen. Ein weiterer Baustein ist es, den Güterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Schiene oder Lastenrad zu verlagern. Letztendlich geht es für das BMU auch darum, Güterverkehr so weit wie möglich zu vermeiden. Zum Beispiel kann digitale Technik dabei helfen, Güterfahrzeuge optimal zu beladen und Transporte zu bündeln – ein bisschen wie bei einer Mitfahrgelegenheit im Personenverkehr, wo sich mehrere Personen ein Fahrzeug teilen.

DEINE BZW. EURE AUFGABE IM PLANSPIEL

Zusammen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entscheidet ihr in deiner BMU-Gruppe, welches Güterverkehrsmittel mit wie viel Geld gefördert werden soll. Die Bundesregierung möchte ein Güterverkehrssystem, das viele Güter transportieren kann und umweltfreundlich ist. Gemeinsam müsst ihr entscheiden:

Wie sollen die 50 Milliarden Euro auf die unterschiedlichen Verkehrsträger verteilt werden?

- Bevor ihr die Interessengruppen zur Anhörung empfangt, entwickelt ihr zunächst intern in eurem Ministerium einen vorläufigen Entwurf.
- In einem nächsten Schritt solltet ihr euch mit dem Verkehrsministerium zusammensetzen und die wichtigsten Eckpunkte der zukünftigen Verkehrspolitik besprechen. Was ist euch wichtig? Welche Maßnahmen für welche Verkehrsträger sollen am meisten gefördert werden und warum?

- Die endgültige Entscheidung über die Verteilung der Mittel erfolgt dann erst nach der Anhörung. Die endgültige Entscheidung muss im Konsens mit dem Verkehrsministerium getroffen werden. Ihr müsst euch also einigen.

EURE ZIELE UND FORDERUNGEN

Nachfolgend lest ihr einige Ziele und Forderungen, die euch im Umweltministerium besonders wichtig sind. Hört euch später auf dieser Basis die Vorschläge und Argumente der Lobbyverbände und des Verkehrsministeriums genau an. Auf diesen Grundlagen müsst ihr entscheiden, wie die 50 Milliarden Euro verteilt werden, um möglichst viele der Ziele zu erreichen und einen guten Kompromiss zu finden.

- » **Möglichst viele Transporte sollen vom Lkw auf die Bahn oder auf Binnenschiffe verlagert werden.** Das BMU will, dass insgesamt weniger Lkws fahren. Wenn Lokomotiven und Schiffe mit Strom aus sauberen Quellen (Ökostrom) fahren, entstehen gar keine schädlichen Emissionen – weder bei der Produktion des Stroms noch beim Fahren.
- » **Container und andere Transportbehälter sollen einfach von einem Verkehrsträger auf den anderen geladen werden können, also etwa vom Binnenschiff auf den Güterzug und am Bestimmungsort auf Lkw und schließlich Lastenrad.** Man kombiniert also auf einer Strecke verschiedene Verkehrsträger, je nachdem, welcher Träger auf dem jeweiligen Abschnitt am besten geeignet ist. Bei diesem so genannten „Kombinierten Verkehr“ ergänzen sich die Verkehrsträger optimal. Das BMU will ihn fördern und damit insbesondere die Verlagerung auf die Schiene erreichen.
- » **Digitalisierung soll so eingesetzt werden, dass Güterverkehr vermieden oder verlagert werden kann.** Das BMU möchte Forschung fördern, die Erkenntnisse dazu sammelt, wie das technologisch und wirtschaftlich möglich ist.
- » **Für schnellen Schienengüterverkehr müssen neue Gleise neben bestehenden Strecken gebaut werden.** Wo dies nicht möglich ist, müssen ganz neue Strecken entstehen. In jedem Fall müssen sie mit möglichst geringen Umweltschäden errichtet werden. Das BMU möchte Forschung fördern, die Erkenntnisse für möglichst umweltschonendes Schienenbauen bringt.
- » **Wo es keine Oberleitungen gibt, wo Güterzüge also nicht mit Strom fahren, sollen Oberleitungen gebaut werden.** Zusätzlich sollen Mittel für die Erforschung und Entwicklung von klimaschonenden „Wasserstoff-Güterzüge“ bereitgestellt werden. Schienenunternehmen, die „Wasserstoff-Güterzüge“ anschaffen wollen, sollen mit einer Prämie unterstützt werden.
- » **Unternehmen, die umweltschonende Lkw kaufen und betreiben, sollen einen finanziellen Zuschuss von der Bundesregierung bekommen.** Umweltschonender sind zum Beispiel Elektro-Lkw und Lkw, die mit Wasserstoff angetrieben werden. Das BMU legt Wert darauf, dass der Strom und der Wasserstoff selbst mit erneuerbaren Energien hergestellt wird.
- » **Der Bau von Oberleitungen zum Aufladen von Elektro-Lkw muss weiter geprüft werden.** Das BMU fördert hierzu bis 2022 mehrere Forschungsprojekte. Wenn sie sich als praxistauglich erweist, soll diese Technik die Akkus von Lkw laden, deren Fahrten nicht durch die Eisenbahn ersetzt werden können.

- » **Beim Thema Straße ist die Devise: „Sanierung vor Neubau“.** Das BMU fordert mehr Mittel für die Instandsetzung von Straßen und Brücken, aber weniger für Straßenneubau. Denn Straßenneubau führt oft zu mehr Straßengüterverkehr.
- » **Für den innerstädtischen Liefer- und Dienstleistungsverkehr sollen Lastenräder gefördert werden.** Das BMU setzt sich dafür ein, dass Unternehmen und Personen, die ein Lastenrad für den gewerblichen Lieferverkehr oder für Dienstleistungen anschaffen, einen Kaufzuschuss erhalten. Das Motto lautet: „Das Rad entlastet Städte“.
- » **Binnenschiffe brauchen bessere Antriebe.** Das BMU möchte die Umstellung auf energiesparendere und saubere Antriebe fördern. Strombasierte Antriebe sollen umweltschädliche Dieselmotoren ersetzen.

EINIGE TIPPS FÜR EURE DISKUSSION

- Stellt sicher, dass ihr bei eurer Entscheidung das Gemeinwohl im Blick habt: Was ist die beste Lösung, damit ihr Schnelligkeit und günstige Preise im Güterverkehr mit dem Umweltschutz zusammenbringen könnt?
- Bedenkt, dass eure Investitionsentscheidungen einen großen Einfluss darauf haben, wie das Güterverkehrssystem in der Zukunft aussieht.
- Im Prinzip müsst ihr nicht auf die Wünsche der Interessenvertreter/innen eingehen. Allerdings gebietet es die politische Klugheit, diese wichtigen Gruppen nicht einfach zu ignorieren: Lobbyverbände kennen die eigene Interessengruppe gut und verfügen oft über Expertenwissen, das ihr in eurem Ministerium nicht habt.

Diskutiert in der BMU-Gruppe:

- In welchem Maße sollte das Geld in den Bau oder die Modernisierung von Verkehrswegen gehen? Welche Verkehrswege müssen dabei am dringendsten modernisiert und/oder ausgebaut werden und mit welchen Maßnahmen?
- Wie wichtig ist die Förderung energiesparender und umweltschonender Antriebsarten? Welche Maßnahmen sind hierfür besonders effektiv, und wie können öffentliche Gelder hier am besten helfen?
- Welche Maßnahmen im Bereich der digitalen Infrastruktur sind wichtig?
- Entwickelt eine Kommunikationsstrategie für die Diskussion und haltet Argumente bereit: Was wollt ihr erreichen und wie begründet ihr das?
- Wieviel Geld sollen nach eurem jetzigen Eindruck die jeweiligen Verkehrsträger bekommen? Wie begründet ihr eure vorläufigen Entscheidungen? Erstellt einen Entwurf.

Bezieht dann in eure Beratungen mit dem Verkehrsministerium die Standpunkte der Verbände ein. Welche Argumente haben die Verbände gebracht? Welche davon waren neu? Gab es Argumente, die euch an eurem bisherigen Entwurf zweifeln lassen? Überarbeitet, wenn nötig, gemeinsam mit dem Verkehrsministerium euren Entwurf.

VORBEREITUNG UND ABLAUF DER ANHÖRUNGEN

Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium seid ihr der Veranstalter der Anhörung. Ihr seid gemeinsam für den Ablauf zuständig.

- Legt in der Vorbereitung mit dem Verkehrsministerium fest, wer die Eröffnung und wer die Leitung der Anhörung übernimmt und was hier wichtig ist.
- Nach der Begrüßung im Plenum sollten sich die Ministerien jeweils einzeln kurz vorstellen.
- Danach haben die Interessenvertretungen Gelegenheit, ihren Verband kurz vorzustellen (max. 2 Minuten).
- Nach der Vorstellungsrunde befragt ihr die Lobbyverbände nach ihren Positionen, Forderungen und Argumenten. Achtet darauf, dass alle ihre Positionen und konkreten Forderungen formulieren und stellt bei Bedarf auch Nachfragen. Wenn nötig, verhindert Zwischenrufe.
- Achtet auf ausgewogene Redezeiten und behaltet die insgesamt zur Verfügung stehende Zeit im Blick.
- Wenn alle Verbandsvertreter/innen Ihre Punkte dargelegt haben, regt die Diskussion der verschiedenen Konzepte im Plenum an. Wenn erforderlich, fordert höflich sachliche Sprache und klare Argumente von den Verbandsvertreter/innen ein.

ABSCHLIESSENDE BERATUNGEN ZUR AUFTEILUNG DER GELDER

- Nach der Anhörung legt ihr gemeinsam mit dem Verkehrsministerium die tatsächliche Aufteilung des Geldes abschließend fest. Beachtet hierbei unbedingt auch die Tipps zur Diskussion, die oben gegeben wurden.
- Legt eine klare, plausible Begründung für euren Beschluss fest.
- Euren finalen Beschluss über die Mittelverwendung teilt ihr abschließend mit Begründung dem Plenum mit.

Wieviel Geld sollen die verschiedenen Verkehrsträger bekommen?

Schreibt den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel als Prozentwert unter die Icons.
(50 Milliarden Euro entsprechen 100 Prozent)



___ %

Straße/
Lkw



___ %

Schiene/
Güterzüge



___ %

Wasserwege/
Schiffe



___ %

Radwege/
Lastenräder

PROFIL:

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist verantwortlich für **den Verkehr und die Entwicklung der Verkehrswege** in Deutschland. Verkehrswege sind entscheidend für Mobilität, also die „Beweglichkeit“ von Menschen und Gütern. Das BMVI ist auch für den **Breitbandausbau, also für schnelles Internet**, in Deutschland zuständig. Moderne Straßen, Schienen und Wasserwege sowie eine flächendeckende Breitband-Abdeckung sind wichtig für den Alltag, die Wertschöpfung durch Industrie und Gewerbe und somit für den Wohlstand in einem Land. Unternehmen sind auf funktionierende Transportwege und schnelles Internet angewiesen. Die Unternehmen brauchen diese Transportwege und „Datenautobahnen“ für den Handel, die Produktion und die Auslieferung von Waren. Sie brauchen es auch, um Dienstleistungen – vom Pflegedienst bis hin zu Bankgeschäften – anbieten und ausführen zu können. Bürgerinnen und Bürger sind auf Fahrradwege, Bus- und Bahnverbindungen angewiesen, um zu Freunden, zur Schule und zur Arbeit zu kommen. Gute Datenverbindungen und entsprechende Endgeräte vereinfachen den Alltag, weil man damit leicht kommunizieren und darüber viel erledigen kann, zum Beispiel ein Bahnticket kaufen oder ein Fahrrad mieten. Gleichzeitig braucht man gute Datenverbindungen, Computer und Smartphones für die Arbeit und oft auch für die Schule.

Das BMVI finanziert den Bau von Transportwegen wie Schienen und Straßen, von Umladestationen für Güter und die Verbreitung von klimaschonenden Güterfahrzeugen. Das BMVI fördert Forschung in diesem Bereich oder subventioniert Unternehmen, die klimaschonende Fahrzeuge anschaffen. Zum Beispiel finanziert das BMVI die Entwicklung von Schienenfahrzeugen mit umweltfreundlichem Wasserstoffantrieb statt mit Dieselmotoren.

DEINE BZW. EURE AUFGABE IM PLANSPIEL

Zusammen mit dem Bundesministerium für Umwelt (BMU) entscheidest du in deiner BMVI-Gruppe, welches Güterverkehrsmittel mit wie viel Geld gefördert werden soll. Die Bundesregierung möchte ein Güterverkehrssystem, das viele Güter transportieren kann und umweltfreundlich ist. Gemeinsam müsst ihr entscheiden:

Wie sollen die 50 Milliarden Euro auf die unterschiedlichen Verkehrsträger verteilt werden?

- Bevor ihr die Interessengruppen zur Anhörung empfangt, entwickelt ihr zunächst intern in eurem Ministerium einen vorläufigen Entwurf.
- In einem nächsten Schritt solltet ihr euch mit dem BMU zusammensetzen und die wichtigsten Eckpunkte der zukünftigen Verkehrspolitik besprechen. Was ist euch wichtig? Welche Maßnahmen für welche Verkehrsträger sollen am meisten gefördert werden und warum?
- Die endgültige Entscheidung über die Verteilung der Mittel erfolgt dann erst nach der Anhörung. Die endgültige Entscheidung muss im Konsens mit dem Bundesministerium für Umwelt (BMU) getroffen werden. Ihr müsst euch also einigen.

EURE ZIELE UND FORDERUNGEN

Nachfolgend lest ihr einige Ziele und Forderungen, die euch im BMVI besonders wichtig sind. Hört euch später auf dieser Basis die Vorschläge und Argumente der Lobbyverbände und des BMU genau an. Auf diesen Grundlagen müsst ihr entscheiden, wie die 50 Milliarden Euro verteilt werden, um möglichst viele der Ziele zu erreichen bzw. einen guten Kompromiss zu finden.

- » **Jedes Verkehrsmittel hat spezifische Stärken. Wenn alle Verkehrsmittel ihre Stärken ausspielen können, gibt es ein gutes Güterverkehrssystem.** Binnenschiffe sollen Massengüter auf Flüssen und Kanälen transportieren, wenn weite Zeitfenster bestehen. Die Schiene soll ihre Umweltvorteile insbesondere beim Transport von Massengütern mit mittlerem Zeitfenster auf langen Strecken einbringen. Für Lkw spricht ihre große Flexibilität und Schnelligkeit.
- » **Container und andere Transportbehälter sollen einfach von einem Verkehrsträger auf den anderen geladen werden können, also etwa vom Binnenschiff auf den Güterzug, am Bestimmungsort auf Lkw und schließlich auf Lastenräder.** Man kombiniert also auf einer Strecke verschiedene Verkehrsträger, je nachdem, welcher Träger auf dem jeweiligen Abschnitt am besten geeignet ist. Bei diesem so genannten „Kombinierten Verkehr“ ergänzen sich die Verkehrsträger optimal. Das BMVI will den „Kombinierten Verkehr“ fördern.
- » **Der Lkw-Verkehr soll sauberer werden.** Es geht in erster Linie darum, dass Lkws weniger giftige Abgase ausstoßen, nicht darum, dass es weniger Lkws gibt. Das BMVI will saubere Antriebe für Lkws finanziell fördern.
- » **Autobahnen sollen digitaler werden.** Über das Internet und Sensoren am Rande der Autobahn sollen die Verkehrszentralen und Lkw-Fahrer/innen in Echtzeit darüber informiert werden, wie die Verkehrslage ist. Die Verkehrszentrale soll dann so gut wie möglich, Verkehr umleiten oder die Geschwindigkeiten regulieren. Die Information soll über digitale Anzeigen an der Autobahn und über Apps auf Endgeräten der Fahrer/innen übermittelt werden.

- » **An Häfen und zentralen Wasserstraßen soll eine schnelle Internetverbindung verfügbar sein.** Schnelles Internet hilft Reedern und Transportunternehmen, das Be- und Entladen der Schiffe, das Zwischenlagern von Gütern und das Umladen auf andere Verkehrsträger in Binnenhäfen zu vereinfachen und zu beschleunigen.
- » **Mehr Gleise für den Güterverkehr bauen.** Güterzüge werden manchmal angehalten, damit Personenzüge weiterfahren können. Das BMVI möchte in zusätzliche Gleise oder Strecken investieren, damit sie nicht stehen bleiben müssen. Denn Zeit ist Geld!
- » **Lastenräder sind gut für kompakte Lieferungen und Fahrten von Dienstleistern auf kürzeren Distanzen.** Lastenräder sind gut für die so genannte „letzte Meile“. Das ist die Strecke von einem zentralen Warenlager zum Endkunden. Gerade in Städten könnten Lastenräder größere und laute Transportfahrzeuge gut ersetzen. Aber auch Dienstleister wie Pflegekräfte oder Handwerksbetriebe können das Lastenrad gut nutzen.

EINIGE TIPPS FÜR EURE DISKUSSION

- Stellt sicher, dass ihr bei eurer Entscheidung das Gemeinwohl im Blick habt: Was ist die beste Lösung, damit ihr Schnelligkeit und günstige Preise im Güterverkehr mit dem Umweltschutz zusammenbringen könnt?
- Bedenkt, dass eure Investitionsentscheidungen einen großen Einfluss darauf haben, wie das Güterverkehrssystem in der Zukunft aussieht.
- Im Prinzip müsst ihr nicht auf die Wünsche der Interessenvertreter/innen eingehen. Allerdings gebietet es die politische Klugheit, diese wichtigen Gruppen nicht einfach zu ignorieren: Lobbyverbände kennen die eigene Interessengruppe gut und verfügen oft über Expertenwissen, das ihr in eurem Ministerium nicht habt.

Diskutiert in der BMVI-Gruppe:

- In welchem Maße sollte das Geld in den Bau oder die Modernisierung von Verkehrsweegen gehen? Welche Verkehrswege müssen dabei am dringendsten modernisiert und/oder ausgebaut werden und mit welchen Maßnahmen?
- Wie wichtig ist die Förderung energiesparender und umweltschonender Antriebsarten? Welche Maßnahmen sind hierfür besonders effektiv, und wie können öffentliche Gelder hier am besten helfen?
- Welche Maßnahmen im Bereich der digitalen Infrastruktur sind wichtig?
- Entwickelt eine Kommunikationsstrategie für die Diskussion und haltet Argumente bereit: Was wollt ihr erreichen und wie begründet ihr das?
- Wieviel Geld sollen nach eurem jetzigen Eindruck die jeweiligen Verkehrsträger bekommen? Wie begründet ihr eure vorläufigen Entscheidungen? Erstellt einen Entwurf.

Bezieht dann in eure Beratungen mit dem Umweltministerium die Standpunkte der Verbände ein. Welche Argumente haben die Verbände gebracht? Welche davon waren neu? Gab es Argumente, die euch an eurem bisherigen Entwurf zweifeln lassen? Überarbeitet, wenn nötig, gemeinsam mit dem BMU euren Entwurf.

VORBEREITUNG UND ABLAUF DER ANHÖRUNGEN

Gemeinsam mit dem Umweltministerium seid ihr der Veranstalter der Anhörung. Ihr seid gemeinsam für den Ablauf zuständig.

- Legt in der Vorbereitung mit dem BMU fest, wer die Eröffnung und wer die Leitung der Anhörung übernimmt und was hier wichtig ist.
- Nach der Begrüßung im Plenum sollten sich die Ministerien jeweils einzeln kurz vorstellen.
- Danach haben die Interessenvertretungen Gelegenheit, ihren Verband kurz vorzustellen (max. 2 Minuten).
- Nach der Vorstellungsrunde befragt ihr die Lobbyverbände nach ihren Positionen, Forderungen und Argumenten. Achtet darauf, dass alle ihre Positionen und konkreten Forderungen formulieren und stellt bei Bedarf auch Nachfragen. Wenn nötig, verhindert Zwischenrufe.
- Achtet auf ausgewogene Redezeiten und behaltet die insgesamt zur Verfügung stehende Zeit im Blick.
- Wenn alle Verbandsvertreter/innen ihre Punkte dargelegt haben, regt die Diskussion der verschiedenen Konzepte im Plenum an. Wenn erforderlich, fordert höflich sachliche Sprache und klare Argumente von den Verbandsvertreter/innen ein.

ABSCHLIESSENDE BERATUNGEN ZUR AUFTEILUNG DER GELDER

- Nach der Anhörung legt ihr gemeinsam mit dem BMU die tatsächliche Aufteilung des Geldes abschließend fest. Beachtet hierbei unbedingt auch die Tipps zur Diskussion, die oben gegeben wurden.
- Legt eine klare, plausible Begründung für euren Beschluss fest.
- Euren finalen Beschluss über die Mittelverwendung teilt ihr abschließend mit Begründung dem Plenum mit.

Wieviel Geld sollen die verschiedenen Verkehrsträger bekommen?

Schreibt den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel als Prozentwert unter die Icons. (50 Milliarden Euro entsprechen 100 Prozent)



___ %

Straße/
Lkw



___ %

Schiene/
Güterzüge



___ %

Wasserwege/
Schiffe



___ %

Radwege/
Lastenräder

ALLIANZ PRO SCHIENE



ALLIANZ PRO SCHIENE

BUNDESVERBAND
GÜTERKRAFTVERKEHR
UND LOGISTIK (BGL)



BUNDESVERBAND
GÜTERKRAFTVERKEHR
UND LOGISTIK (BGL)

**BUNDESVERBAND DER
BINNENSCHIFFFAHRT
(BDB)**



**BUNDESVERBAND DER
BINNENSCHIFFFAHRT
(BDB)**

**NATURSCHUTZBUND
DEUTSCHLAND (NABU)**



**NATURSCHUTZBUND
DEUTSCHLAND (NABU)**

RADLOGISTIK VERBAND
DEUTSCHLAND (RLVD)



RADLOGISTIK VERBAND
DEUTSCHLAND (RLVD)

BUNDESMINISTERIUM FÜR
VERKEHR UND DIGITALE
INFRASTRUKTUR



BUNDESMINISTERIUM FÜR
VERKEHR UND DIGITALE
INFRASTRUKTUR



BUNDESMINISTERIUM FÜR
UMWELT, NATURSCHUTZ
UND REAKTORSICHERHEIT



BMU



BMU

BUNDESMINISTERIUM FÜR
UMWELT, NATURSCHUTZ
UND REAKTORSICHERHEIT



ÜBER DIE HERAUSGEBERIN

DIE HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG

Demokratie und Menschenrechte durchsetzen, gegen die Zerstörung unseres globalen Ökosystems angehen, die Gleichberechtigung von Frauen und Männern vorantreiben, in Krisenzonen präventiv den Frieden sichern, die Freiheit des Individuums gegen staatliche und wirtschaftliche Übermacht verteidigen – das sind die Ziele, die Denken und Handeln der Heinrich-Böll-Stiftung bestimmen.

Wir stehen der Partei Bündnis 90/Die Grünen nahe und arbeiten als reformpolitische Zukunftswerkstatt und internationales Netzwerk mit Partnerprojekten in rund 60 Ländern. Die Heinrich-Böll-Stiftung arbeitet unabhängig und steht für geistige Offenheit. Mit derzeit 33 Auslandsbüros verfügen wir über eine weltweit vernetzte Struktur.

Wir kooperieren mit 16 Landesstiftungen in allen Bundesländern und fördern begabte, gesellschaftspolitisch engagierte Studierende und Graduierte im In- und Ausland.

Heinrich Bölls Ermunterung zur zivilgesellschaftlichen Einmischung in die Politik folgen wir gerne und möchten andere anstiften mitzutun. www.boell.de

Die Idee zu diesem Planspiel wurde erstmalig unter dem Titel „Planspiel Güterverkehr“ von der Agentur Planpolitik im Auftrag der Heinrich-Böll-Stiftung im Jahr 2013 entwickelt. In 2020 wurde es grundlegend überarbeitet und für den digitalen Unterricht aufbereitet.

IMPRESSUM

Planspiel Güterverkehr – Stop and Go?

Herausgegeben von der Heinrich-Böll-Stiftung e.V.

Projektleitung: Dr. Stefanie Groll (Heinrich-Böll-Stiftung)

Mitarbeit: Stephan Stoll und Rita Hoppe (Heinrich-Böll-Stiftung),
Rolf Schröder (green-lines.eu)

Didaktische Beratung: Katharina Kutzias

Gestaltung: Feinkost Designnetzwerk (basierend auf dem Planspiel 2013 von Stephanie Piehl – www.pleaseteenage.org)

BESTELLADRESSE

Heinrich-Böll-Stiftung

Schumannstr. 8
10117 D-Berlin

T +49 30 28534-0

F +49 30 28534-109

www.boell.de

LIZENZHINWEIS

Dieses Planspiel unterliegt der Creative Commons Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland (CC BY-SA 3.0 DE)“. Die Lizenz wird erklärt unter: <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de>