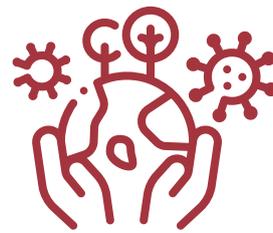


2.2021

WEIT



SODI!

WINKEL



KLIMA- GERECHTIGKEIT

in Zeiten der Corona-Pandemie

Praktische Antwort: Kann **Fairer Handel** zu **Klimagerechtigkeit** beitragen?

KATHARINA GRÖNE & MARTIN SCHÜLLER

Warum der **Rohstoffkrise** nicht mit dem **E-Auto** davongefahren werden kann

HANNAH PILGRIM & MICHAEL RECKORDT

Das Konzept des **Handabdrucks** kann helfen, dass **Nachhaltigkeit** zum **neuen Normal** wird

ANNA ZIERMANN & STEFAN ROSTOCK

Inhalt

3 Ein Weckruf für globale Solidarität
Roland Zschächner

4 Eine Klimagerechte Zukunft für die Menschen im Globalen Süden
Jan Kowalzig

7 „Frauen sind am stärksten vom Klimawandel betroffen“
Gespräch mit Pham Xuan Hai und Phan Duy Anh

9 Beyond CO₂onialism: Fairer Handel und Klimagerechtigkeit
Katharina Gröne und Martin Schüller

12 Der Rohstoffkrise wird nicht mit einem Elektroauto davongefahren
Hannah Pilgrim und Michael Reckordt

15 Geschlechtergerecht zu einer besseren Klimapolitik
Sarah Louis Montgomery

18 „Deutschland trägt eine große Verantwortung gegenüber den ärmeren Ländern“
Interview mit Volker Quaschnig

22 Engagement mit Hand und Fuß
Anna Ziermann und Stefan Rostock

Liebe Leser:innen,

in dieser Weitwinkel-Ausgabe setzen wir uns mit dem dreizehnten der 17 Ziele der UN-Agenda 2030 für Nachhaltige Entwicklung auseinander. Es ist das Ziel, „umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen zu ergreifen“, also der Klimakrise entgegenzuwirken. Nach nunmehr zwei durch die weltweite Covid-19-Pandemie geprägten Jahren gehen wir mit den Autor:innen Fragen zu den Zusammenhängen zwischen der Klima- und Coronakrise nach.

Die Covid-Pandemie wurde auch in wohlhabenden Ländern als unmittelbare Gefahr anerkannt, grundlegende Änderungen des täglichen Lebens waren durchsetzbar und enorme Ressourcen wurden mobilisiert, um die Krise zu überwinden. Doch auch in dieser Krise hat sich gezeigt, wie begrenzt die internationale Solidarität ist. Das Ringen um die global gerechte Bereitstellung von Impfstoffen hat dies leider sehr deutlich gemacht. Das ist mit Blick auf die bevorstehende Mammutaufgabe Klimakrise sehr bedenklich.

Inwiefern Deutschland und andere Industriestaaten ihrer Verantwortung beim Klimaschutz gerecht werden – oder eher nicht gerecht werden –, führt Jan Kowalzig aus. Um die Klimakrise effektiv zu bekämpfen, müssen die Maßnahmen interdisziplinär gedacht werden. Beispielsweise müssen auch Fair-Handels-Organisationen auf den Klimawandel reagieren und entsprechende Maßnahmen umsetzen, wie Katharina Gröne und Martin Schüller in ihrem Artikel aufzeigen.

Ein weiteres Beispiel für die notwendige Interdisziplinarität geben Hannah Pilgrim und Michael Reckordt. Anhand des Beispiels der Elektromobilität erklären sie, warum es nicht ausreicht, auf als „grün“ wahrgenommene Technologien umzusteigen, sondern es notwendig ist, das gesamte Verkehrssystem zu verändern.

Sowohl von den Folgen des Klimawandels als auch der Covid-19-Pandemie sind Menschen im Globalen Süden, und

hier vulnerable Gruppen wie Frauen und Kinder, besonders betroffen. Sarah Louis Montgomery stellt in ihrem Artikel die besonderen Vulnerabilität in einer diversen Gesellschaft dar. Pham Xuan Hai und Phan Duy Anh von unserer vietnamesischen Partnerorganisation veranschaulichen in einem Gespräch, wie Frauen besonders stark von der Klimakrise betroffen sind. In einem Interview legt Volker Quaschnig seine Sicht auf Zusammenhänge zwischen der Klimakrise und Pandemien dar und betont die Verantwortung Deutschlands gegenüber den ärmeren Ländern, wenn es um den Klimaschutz geht.

Auch im Rahmen von Bildungsarbeit muss das Thema Klimagerechtigkeit verankert und dafür weiter sensibilisiert werden. Ein mögliches Konzept zur Förderung des Engagements für Nachhaltigkeit ist das des Handabdrucks, zu dem Sie im Artikel von Anna Ziermann und Stefan Rostock mehr erfahren.

Klar ist: Beide Krisen verstärken bestehende und strukturell angelegte soziale Ungerechtigkeiten. Sie treffen Menschen im Globalen Süden überproportional stark, die besonders wenig Mittel haben, den Krisen zu begegnen. Um der Klimakrise zu begegnen, so ein zu ziehender Schluss, muss sich die Überwindung der Covid-19-Krise angesichts des damit einhergehenden Wirtschaftsabschwungs und dessen sozialen Folgen an einer global gerechten sozial-ökologischem Transformation orientieren. Diese Mammutaufgabe kann nur in internationaler Solidarität gelingen. Diese zu fördern, haben wir uns mit unserer Arbeit zum Ziel gesetzt.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Ihre Anna Goos
Geschäftsführerin SODI



ROLAND ZSCHÄCHNER

Der Klimawandel und die Corona-Pandemie sind zwei Krisen einer Welt, die nach Veränderung verlangt. Der Raubbau an der Natur ist getrieben von einer ausschließlich auf Profit zielenden Wirtschaftsweise, die sich die Menschheit nicht mehr leisten kann, wenn sie überleben will.

Ein Weckruf für globale Solidarität

Die Bekämpfung des Klimawandels wie die der Covid-19-Pandemie sind weltweite Herausforderungen. Doch geht es dabei nicht nur um technische oder medizinische Lösungen für globale Probleme, sondern vielmehr um die grundlegende Veränderung des Verhältnisses zwischen Menschen und Natur.

Dient die Ausbeutung der Umwelt dazu, eine schier unendliche Zahl von Waren zu produzieren, um damit Profit zu machen, werden die Folgen dieses Wirtschaftens immer deutlicher. Während hierzulande die Supermarktregale aus allen Nähten platzen, steigt der Meeresspiegel unaufhörlich und bedroht das Leben von Millionen Menschen. Parallel dazu werden – nicht nur im Globalen Süden – immer neue Hitzerekorde verzeichnet, übertreten Flüsse ihre Ufer und wüten Stürme in immer kürzeren Abständen.

Hält diese Entwicklung an – und davon gehen alle Berechnungen aus, wenn die Erwärmung des Planeten nicht gestoppt wird –, werden immer größere Gebiete bald unbewohnbar sein. Die Folgen sind bereits absehbar: Verelendung, Flucht und Kriege um knappe Ressourcen.

Gleichzeitig wächst durch die immer weiter voranschreitende Ausdehnung einer vermeintlich menschlichen Zivilisation in vormals unerschlossene Bereiche der Natur die Gefahr von neuen Epidemien. Covid-19 hat dies deutlich vor Augen geführt. In einer globalisierten Welt, in der Waren und Menschen immer schneller von einem Ort zum anderen gelangen, wurde ein Virus zur Belastungsprobe für das Gesundheitssystem.

In diesen Krisen wurden auch die Herrschafts- und Abhängigkeitsverhältnisse offengelegt – in den jeweiligen Ländern, auf den Kontinenten sowie im Gefälle des Nordens zum Globalen Süden. Wer es sich leisten kann, bekommt die beste, ergo teuerste Behandlung, die den Habenichtsen verwehrt bleibt. Das prall gefüllte Portemonnaie schlägt – Stichwort: die weltweite Verteilung von Impfstoff – das Grundrecht auf Gesundheit.

Und wie die Leiden in der Pandemie ungleich verteilt sind, so sind es auch die Folgen des Klimawandels. Und während die einen leiden, verdienen die anderen daran. Es ist nicht verwunderlich, dass selbst die Bekämpfung des Klimawandels durch den Handel von CO₂-Zertifikaten zum Geschäftsmodell erhoben worden ist.

Das Wissen um die destruktive Dynamik der Erderwärmung ist seit Jahrzehnten bekannt. Dass diese Erkenntnis nicht weiterhin folgenlos bleiben darf, darauf drängen nun vor allem junge Menschen. Sie klagen an und verlangen nach Veränderung der Welt, die, so wie sie zurzeit funktioniert, zutiefst ungerecht ist, weil in ihr grenzenloser Reichtum immer auch abgrundtiefe Armut bedeutet.

Der Aufschrei, der auf die Straßen getragen wird, ist der Ruf nach einer anderen Welt. Doch das Ende der Zerstörung der Natur kann nur verwirklicht werden, wenn sich die Menschen eine andere Gesellschaft geben, in der Solidarität und ein Leben in Würde Maßstab des Handelns sind.



JAN KOWALZIG

Die Folgen des Klimawandels sind ungerecht verteilt. Diejenigen, die am wenigsten zur Erderwärmung beigetragen haben, leiden am meisten darunter. Die Länder des Globalen Südens zu unterstützen, haben die Industriestaaten wie auch Deutschland zwar zugesagt. Oxfam fordert, dass sie dieser Verantwortung auch gerecht werden.

Eine klimagerechte Zukunft für die Menschen im Globalen Süden

Hunderttausende Menschen in Madagaskar hungern infolge einer lang anhaltenden Dürre, Millionen sind in Zentralafrika, Indien und China von Überschwemmungen nach Regenfällen betroffen, erneut fressen Heuschreckenschwärme die Felder in Kenia kahl, überall auf der Welt wüten Waldbrände, angefacht von Hitze und Trockenheit. Und nicht zuletzt die Fluten in Deutschland: Wo man 2021 auch hinschaut, die Zeichen der sich verschlimmernden Klimakrise sind allerorten zu sehen.

Es ist kein Schicksal, das über uns hereingebrochen ist. Vielmehr ist die Klimakrise Folge unseres maßlosen Energiehungers, den wir bisher im Wesentlichen durch das Verbrennen von Kohle, Öl und Gas gestillt haben, der industriellen Landwirtschaft sowie der damit oft verbundenen Zerstörung tropischer Wälder und anderer kritischer Ökosysteme. All dies, um ein ungerechtes Wirtschaftssystem zu nähren, das die ökologischen Grenzen unseres Planeten sprengt und Reichtum sowie den verschwenderischen Lebensstil einer im Weltmaßstab eher kleinen, wohlhabenden Gruppe schützt. Sie ist auch wesentlich für die Krise verantwortlich: Die reichsten zehn Prozent der Weltbevölkerung, darunter die meisten Deutschen, sind für über die Hälfte des zwischen 1990 und 2015 ausgestoßenen Kohlendioxids verantwortlich; die ärmere Hälfte für nur knapp sieben Prozent.

Desaströse Folgen für den Kampf gegen Armut

Vor allem dieser ärmeren Hälfte, Milliarden Menschen im Globalen Süden, die selbst nichts zur Krise beigetragen haben, beeinträchtigt der Klimawandel nach und nach die Lebensgrundlagen. Auch in Oxfams täglicher Arbeit vor Ort beobachten wir, wie etwa wegen langer Dürren die Ernten verdorren oder schwere Unwetter große Schäden anrichten – zu einer Zeit, in der Corona-Pandemie, Schuldenkrise und weitere Krisen den Menschen zusetzen. Am stärksten betroffen sind – wie so oft – Frauen, die in vielen Ländern nach wie vor strukturell benachteiligt werden.

Der Klimawandel dürfte die Fortschritte der letzten 50 Jahre im Kampf gegen Armut und Hunger wieder zunichtemachen, warnt der UN-Sonderberichtersteller für extreme Armut und Menschenrechte. Mehr als 120 Millionen Menschen könnten bis 2030 allein wegen der Klimakrise in die Armut abrutschen. 280 Millionen Menschen werden in den kommenden Jahrzehnten durch den steigenden Meeresspiegel ihre Heimat verlieren. Das Ausmaß der globalen Erwärmung, auf das die Welt derzeit zusteuert, könnte wegen der gravierenden Folgen etwa für die Nahrungsmittelproduktion oder die Versorgung mit Trinkwasser in vielen Weltregionen langfristig ein stabiles Zusammenleben in organisierten Gesellschaften unmöglich machen.

Faire Beiträge zum global nötigen Klimaschutz

Noch ist es möglich, solche Szenarien abzuwenden. Wichtigste Säule einer klimagerechten Zukunft ist, wie im Pariser Klimaabkommen vorgesehen, die Begrenzung der globalen Erwärmung auf maximal 1,5 °C. Dazu müsste der weltweite Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 gegenüber heute halbiert werden und bis zur Jahrhundertmitte auf netto null sinken. Davon sind wir weit entfernt. Die Welt steuert auf eine Erwärmung um fast 3 °C zu.

Nach dem Pariser Abkommen sollen alle Länder nach Leistungsfähigkeit und Verantwortung für das Verursachen der Krise zum global nötigen Klimaschutz beitragen. Weil die Menge an Treibhausgasen, die wir mit Blick auf die 1,5 °C-Grenze noch ausstoßen können, nahezu aufgebraucht ist, müssten die reichen Länder deutlich mehr Klimaschutz betreiben, um für die ärmeren Länder mehr Spielraum zu schaffen. Konsequenterweise hieße das, Deutschland müsste statt erst 2045 schon in den frühen 2030er-Jahren klimaneutral werden und darüber hinaus in erheblichem Maße Klimaschutz anderswo finanzieren, um unterm Strich seinen fairen Beitrag zu leisten. Die derzeitige Klimapolitik aber reicht nicht einmal aus, um die aktuell gültigen Klimaziele Deutschlands zu erreichen.

Klimafinanzierung für den Globalen Süden

Im Pariser Abkommen haben sich die Industrieländer dazu verpflichtet, die ärmeren Länder bei Klimaschutz und -anpassung an die klimatischen Veränderungen finanziell zu unterstützen – als Teil ihres fairen Beitrags zur Bewältigung der Klimakrise. Auf jährlich 100 Milliarden US-Dollar sollte die Klimafinanzierung bis 2020 steigen, so die inzwischen zwölf Jahre alte Zusage der Industrieländer. 2019 war immerhin ein Niveau von rund 80 Milliarden US-Dollar erreicht.

Das mag beachtlich klingen, allerdings rechnen sich die Geberländer auch großzügig Programme ohne erkennbaren Fokus auf Klimaschutz oder Anpassung an und stellen mehr als zwei Drittel der Gelder in Form von Krediten bereit, was die Verschuldung vieler Länder weiter erhöht – für eine Krise, die sie oft selbst kaum oder gar nicht mitverursacht haben. Nach Schätzung von Oxfam könnte die tatsächliche Unterstützungsleistung der reichen Länder bei nur einem Viertel der gemeldeten Gelder liegen. Das sind Peanuts angesichts der Kosten, die allein für die Anpassung an die klimatischen Veränderungen anfallen werden. Diese werden laut dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen bis 2030 auf jährlich bis zu 300 Milliarden US-Dollar ansteigen.

Zwar ist Deutschland einer der größeren Geber, doch besteht die deutsche Klimafinanzierung zu einem großen Teil aus Krediten. Zudem lässt sich ein echter Klimafokus nicht so recht erkennen. Immerhin aber hatte die Bundesregierung zum diesjährigen G7-Gipfel zugesagt, die Haushaltsmittel der Klimafinanzierung bis 2025 auf sechs Milliarden Euro pro Jahr anzuheben, ein wichtiger Schritt, auch wenn acht bis zehn Milliarden Euro angemessener wären.

Bewältigung unvermeidlicher Verluste und Schäden

Regnet es in einem Landstrich weniger, lassen sich die Folgen für eine Weile durch veränderte Anbaumethoden ausgleichen. Trocknet der Boden aber völlig aus, bringt das Land gar nichts mehr hervor. In einer Küstenregion kann man dem steigenden Meeresspiegel vielleicht eine Zeit lang durch erhöhte Deiche und andere Schutzmaßnahmen begegnen, aber irgendwann lassen sich die Fluten vielleicht nicht mehr aufhalten oder wird das Grundwasser durch eindringendes Salzwasser ungenießbar. Auch beim Schutz gegen Stürme sind irgendwann die Grenzen erreicht. Menschen verlieren dann alles – und werden, wenn das Land keine Lebensgrundlagen mehr bietet, in die Migration gezwungen.



Im Pariser Abkommen haben sich die Industrieländer dazu verpflichtet, die ärmeren Länder bei Klimaschutz finanziell zu unterstützen.





Die ökonomischen Folgeschäden im Globalen Süden könnten bis 2050 auf rund 1,5 Billionen US-Dollar pro Jahr anwachsen. Wer kommt dafür auf? Die ärmeren Länder bei Klimaschutz und -anpassung finanziell zu unterstützen, ist als Säule des internationalen Klimaregimes fest etabliert. Bei den Kosten von Verlusten und Schäden aber blockieren die reichen Länder jeden echten Fortschritt aus Angst vor künftigen Kompensationsforderungen. Stattdessen unterstützen sie den Aufbau von Klimarisikoversicherungen für betroffene Länder und Regionen. Das verteilt zwar immer-

hin die Risiken, langfristig aber soll der Globale Süden die Kosten dieser Versicherungen und damit die Kosten der Klimaschäden selbst bezahlen.

Ausblick

Die kommenden Jahre sind die letzte Chance, die Welt noch auf einen klimagerechten, mit der 1,5°C-Grenze kompatiblen Entwicklungspfad zu bringen. Damit Deutschland gegenüber den ärmsten und besonders bedrohten Ländern seiner Verantwortung in der Klimakrise entsprechen kann, braucht es nicht nur eine bessere Klimapolitik, sondern auch eine gerechtere Handels-, Ressourcen- und Entwicklungspolitik. Damit könnten die ärmeren Länder und die Menschen dort gestärkt werden. Denn Armut und ungleiche Verhältnisse sind die größten Einflussfaktoren auf die Verwundbarkeit gegenüber den Folgen der Klimakrise.

Klar ist: Für ein Deutschland in globaler Verantwortung muss die neue Bundesregierung hierzulande einen deutlich ehrgeizigeren Klimaschutz verfolgen und zugleich die ärmeren Länder bei Klimaschutz und -anpassung stärker unterstützen. Große Herausforderungen sind die Kosten, um die Verluste und Schäden infolge des Klimawandels zu bewältigen. Dafür braucht es in den kommenden Jahren konstruktive Ideen für neue internationale Mechanismen. Ist das bezahlbar? Mit den Hilfsprogrammen der reichen Länder zur Abfederung der Corona-Folgen für die eigene Wirtschaft ließe sich das 100-Milliarden-Versprechen 150 Jahre lang erfüllen. Ganz offensichtlich mangelt es nicht am Geld – wenn nur der politische Wille da ist.



JAN KOWALZIG ist Referent für Klimawandel und Klimapolitik bei Oxfam Deutschland. Er verfolgt seit Jahren die UN-Verhandlungen rund um das Pariser Abkommen und seine Umsetzung.

Fotos: Mladen Borisov, unsplash.com; Oxfam

HERAUSGEBER

SODI e.V.
Am Sudhaus 2 | 12053 Berlin
Tel.: (030) 920 90 93 - 0 | Fax - 29
info@sodi.de | www.sodi.de

V.I.S.D.P.

Anna Goos

REDAKTION

Roland Zschächner

GESTALTUNG

WEBERSUPIRAN.berlin

DRUCK

Bösmann Medien und Druck
GmbH & Co. KG

DRUCKMANAGEMENT

Sievert Druck & Service GmbH



WEITWINKEL ist auf umweltfreundlichem Papier gedruckt.

AUFLAGE: 1.100

ISSN: 2627-4973

REDAKTIONSSCHLUSS DIESER

AUSGABE: 15. Oktober 2021

Die hier dargestellten Positionen sind die der Autor:innen oder Interviewpartner:innen und geben nicht zwingend den Standpunkt der Herausgebenden und/oder Fördernden wieder.

SODI ist eine gemeinnützige Nichtregierungsorganisation, die sich – kritisch sowie politisch und konfessionell unabhängig – für Gleichberechtigung in der Welt einsetzt.

SODI steht für Solidarität: Gemeinsam mit Initiativen und Organisationen des Globalen Südens engagieren wir uns für die Emanzipation der Menschen und stärken ihre aktive Teilhabe. Unsere Projektarbeit im Ausland verbinden wir mit unserer Bildungs- und Kampagnenarbeit in Deutschland und kämpfen so für einen Perspektivwechsel in der Entwicklungszusammenarbeit.

Spendenkonto

Solidaritätsdienst International e.V.
Bank für Sozialwirtschaft
IBAN: DE33 1002 0500 0001 0201 00
BIC: BFSWDE33BER

Spenden Sie auch bequem online:
www.spenden.sodi.de



Mit freundlicher Unterstützung
der Stiftung Nord-Süd-Brücken



und der Landesstelle für
Entwicklungszusammenarbeit – Berlin



Mitglied im Bündnis:



GESPRÄCH MIT PHAM XUAN HAI UND PHAN DUY ANH

Vietnam leidet bereits heute stark unter den Auswirkungen der Erderwärmung: Überschwemmungen, Versalzung der Flüsse und Stürme gefährden die Menschen und das Land. Eine weitere Herausforderung ist die Covid-19-Pandemie. Mit den Projektpartnern von SODI in Vietnam sprach Roland Zschächner.



„Frauen sind am stärksten vom Klimawandel betroffen“

Der Klimawandel ist ein globales Problem, aber die Folgen sind in den Ländern unterschiedlich. Wie wird der Klimawandel in Vietnam wahrgenommen?

Die Probleme des Klimawandels sind so offensichtlich, dass man sie – verglichen zu früher – beobachten und spüren kann. So gibt es mehr Luftverschmutzung, die Temperaturen sind angestiegen, die Niederschläge nehmen zu und die Ausprägung der Jahreszeiten hat sich verändert.

Vietnam ist eines der am stärksten vom Klimawandel betroffenen Länder. Die Regierung hat dies erkannt und versucht, entsprechende Lösungen zu finden. Unter Berücksichtigung sowohl negativer als auch positiver Auswirkungen werden Anpassungspläne entwickelt, etwa für Naturkatastrophen. Die Regierung hat den Klimawandel in ihre Politik integriert, um geeignete Konzepte zur Erreichung der Ziele für nachhaltige Entwicklungen zu erarbeiten.

Eine weitere Krise wurde durch die Covid-19-Pandemie verursacht. Welche Auswirkungen hat Corona in Vietnam?

Die Covid-19-Pandemie verursachte eine steigende Arbeitslosigkeit bei Geringverdienenden, in der Zeit des Social Distancing gab es zudem einen Mangel an Lebensmitteln wegen unterbrochenen Versorgungsketten. Wir befürchteten zudem, dass die Widerstandskraft der Menschen im Hinblick auf die Auswirkungen des Klimawandels geschwächt wurde, sodass sie möglicherweise nicht in der Lage sein werden, sich aktiv am Kampf gegen Klimawandel zu beteiligen.

Wer leidet am meisten unter den beiden Krisen – Covid-19 und Klimawandel?

Jeder ist von beiden Krisen stark betroffen. Am stärksten leiden jedoch die benachteiligten Gruppen: ältere Menschen, Frauen, Kinder und Arme.



Derzeit ist die Luftverschmutzung in Großstädten wie Hanoi und Ho-Chi-Minh-Stadt sehr hoch und beeinträchtigt die Gesundheit der Bewohner:innen. Ferner bereitet die verschmutzte Umwelt, die die Versorgung mit sauberem Wasser beeinträchtigt, den Menschen in einigen Regionen Schwierigkeiten.

Welche langfristigen Folgen des Klimawandels erwarten Sie?

Tendenziell steigen die Temperaturen und die Niederschläge nehmen zu. Die durchschnittliche Regenmenge ist im ganzen Land im Vergleich zu den Jahren 1980 bis 1999 um fünf Prozent gestiegen. Auch Erdbeben und Überschwemmungen sind in den letzten Jahren häufiger geworden.

Die Forschung über die Folgen des Klimawandels hat viele Probleme aufgezeigt. Zum Beispiel war 2017 das Jahr mit

PHAM XUAN HAI ist langjähriger Projektmitarbeiter und Assistent der Leitung des Zentrums zur Förderung der Entwicklung von Frauen und Kindern (DWC), einer Partnerorganisation von SODI in Vietnam.

PHAN DUY ANH ist langjähriger Projektmitarbeiter des DWC.

ungewöhnlich vielen Stürmen. 16 haben unser Land heimgesucht. Die Schäden belaufen sich nach staatlichen Berechnungen auf etwa 38,7 Billionen Vietnamesische Đồng, rund 1,5 Milliarden Euro.

Wo sehen Sie die größten Gefahren für die Wirtschaft Vietnams?

Die Auswirkungen des Klimawandels auf die Wirtschaft sind vorwiegend im Agrarsektor zu beobachten. Reis ist die wichtigste Kulturpflanze in Vietnam, und der Einfluss des Klimawandels auf die jährliche Reisernte macht einen Großteil der Folgen aus. Allein im Jahr 2016 waren hunderttausende Hektar Anbaufläche von Dürren und Salzwasser einbrüchen betroffen.

Es wird davon ausgegangen, dass bei anderen Nutzpflanzen wie Obst und Gemüse die Ernteerträge aufgrund der Folgen des Klimawandels um etwa 50 Prozent zurückgehen werden. Es ist deswegen eine neue Perspektive für die Landwirtschaft im Kontext des Klimawandels erforderlich.

Welche Gruppen werden vom Klimawandel am stärksten betroffen sein?

Was die Gleichstellung der Geschlechter betrifft, so zeigen jüngste Studien, dass Frauen die am stärksten gefährdete Gruppe sind, da ihnen unter anderem Arbeitsplatzverlust, gesundheitliche Probleme und finanzielle Einbußen drohen. Große Migrationsbewegungen wären eine weitere Folge. Diese Situation zeigt sich immer deutlicher in den vom Klimawandel betroffenen Gebieten wie dem Mekong-Delta, den Küstenregionen und den ländlichen Gebieten.

Aber auch die Bergregionen sind betroffen, wo viele ethnische Minderheiten leben. Dort wird der Temperaturanstieg die Wasserknappheit in der Trockenzeit verschärfen, insbesondere im zentralen Hochland und in der nordwestlichen Region. Folgen wären ein Verlust der biologischen Vielfalt und eine Veränderung des Ökosystems. Der starke Temperaturabfall im Winter wirkt sich zudem negativ auf die Vieh- und Geflügelhaltung aus.

Wie reagieren Sie auf die Veränderungen durch den Klimawandel?

Wir versuchen, über die Folgen des Klimawandels aufzuklären. Dies betrifft auch die neuen Gegebenheiten im Zuge der Covid-19-Pandemie. Nach der Pandemie erkennen die Menschen, dass der Klimawandel auch Auswirkungen auf die Gesundheit hat sowie das Ökosystem beeinträchtigt, aber auch, dass die Menschen mit dem Ökosystem verbunden sind und ihr Verhalten ändern müssen, um den Klimawandel zu reduzieren und sich an ihn anzupassen.



KATHARINA GRÖNE UND MARTIN SCHÜLLER

Die Länder des Globalen Südens leiden unter der Erderwärmung wie unter ungleichen Wettbewerbsbedingungen. Dagegen versucht der Faire Handel, die Vision einer gerechteren Welt praktisch zu beantworten – vor allem auch im Hinblick auf den Klimawandel, wie das Kompetenzzentrum Fairer Handel der Universität zu Köln und „Fairtrade Deutschland e.V.“ beleuchten.

Beyond CO₂ Colonialism

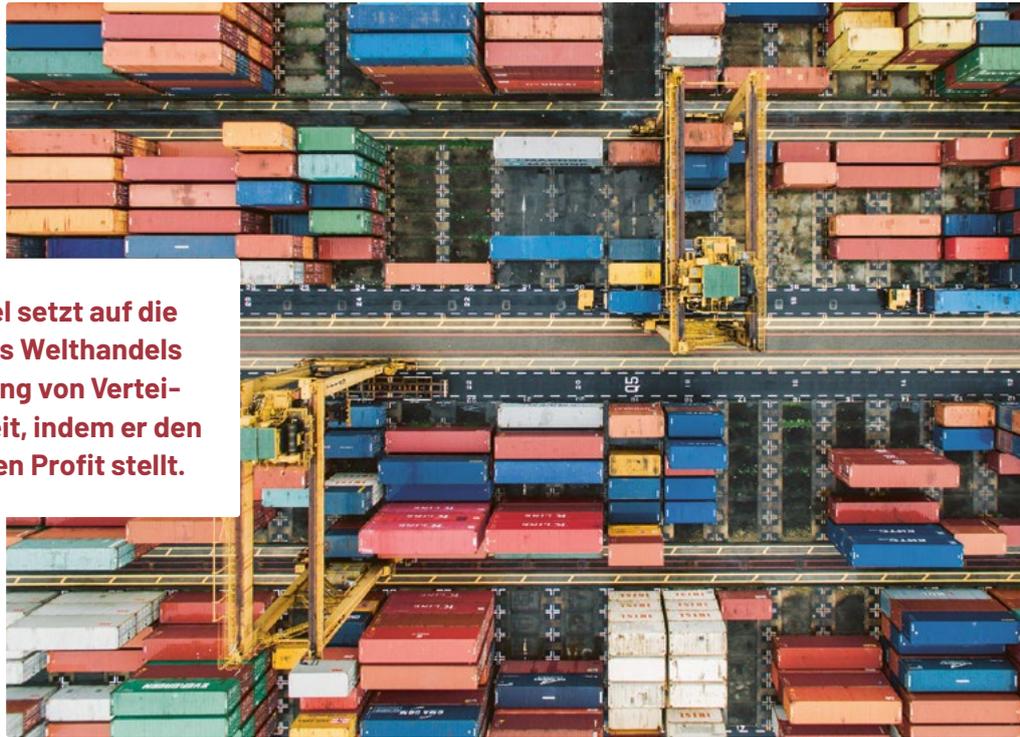
Fairer Handel und Klimagerechtigkeit

Der Faire Handel basiert auf der Vision einer besseren und gerechteren Zukunft. Als alternative Wirtschaftsweise und als soziale Bewegung zeigt er seit seiner Entstehung etwa Mitte des vergangenen Jahrhunderts in den drei wichtigsten Nachhaltigkeitsdimensionen – ökologisch, sozial, ökonomisch – Wirkung. Der Faire Handel hat zu einer verbesserten Produktivität sowie zu einem höheren Einkommen für Kleinbäuer:innen und in der Landwirtschaft beschäftigte Arbeiter:innen im Globalen Süden beigetragen. Der Anspruch auf Vorfinanzierung, langfristige Handelsbeziehungen und die Zahlung von definierten Mindestpreisen und Prämien ermöglicht eine erhöhte Planungs- und Investitionssicherheit. Für die meisten Produkte gibt es Mindestpreise. Diese dürfen nicht unter-, aber überschritten werden. Festgelegt werden sie im Fairtrade-System von der Organisation „Fairtrade International“. In der Regel wird ein „Bio-Aufschlag“ für ökologisch erzeugte Produkte gezahlt. Das schafft einen starken Anreiz, auf eine nachhaltigere und besser an den Klimawandel angepasste landwirtschaftliche Produktionsweise umzustellen.

Mit seinem Fokus auf nachhaltige Lieferketten, Handelspartnerschaften auf Augenhöhe und soziale Gerechtigkeit will der Faire Handel unsere Wirtschafts- und Konsumweisen und die Strukturen des globalen Handels verändern. Diese sind nach wie vor weitestgehend ungerecht und zerstörerisch für Mensch und Umwelt. Demgegenüber legt der Faire Handel Wert auf die Einhaltung von Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutzmaßnahmen und fördert Gleichberechtigung, Demokratie, Partizipation und Selbstbestimmung ebenso wie Bioanbau und klimafreundliche Landwirtschaft.

CO₂, Klima und Kolonialismus

Laut des aktuellen Klimaberichtes des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) der Vereinten Nationen von 2021 hat der menschliche Einfluss das Klima in einem Maße erwärmt, wie es noch nie zuvor der Fall war. Von den Folgen der globalen Erwärmung, mit Wassermangel, Wüstenbildung, Produktivitätseinbußen und extremen Wetterphänomenen als auch von der Ausbreitung neuer Krankheiten und den damit in Verbindung stehenden sozialen und öko-



Der Faire Handel setzt auf die Veränderung des Welthandels zur Herbeiführung von Verteilungsgerechtigkeit, indem er den Menschen vor den Profit stellt.

nomischen Auswirkungen sind die Länder des Globalen Südens am stärksten betroffen. Sie weisen – obwohl sie bisher selbst wenig zu der überhöhten Treibhausgaskonzentration in unserer Atmosphäre beigetragen haben – eine höhere Vulnerabilität und eine geringere Resilienz gegenüber globalen Krisen auf, als die Industrieländer des Globalen Nordens. Dies betrifft direkt auch alle landwirtschaftlichen Produzent:innen des Globalen Südens, und damit auch alle Produzent:innen-Organisationen des Fairen Handels.

Globalisierung und Neoliberalismus hinterlassen ungleiche Welt

Die Unterschiede zwischen Globalem Norden und Globalem Süden wurzeln im Kolonialismus und den Ungleichheitsstrukturen, den dieser hervorgebracht hat. Der Wohlstand europäischer Industriestaaten gründet auf dem Imperialismus, dem Kolonialismus und der Ausbeutung von Ressourcen sowie der Arbeitskraft des Globalen Südens. Wer die Länder des Globalen Südens heute zum neoliberalen Spiel mit einheitlichen Wettbewerbsbedingungen einlädt, übersieht, dass es solche niemals gab und bis heute nicht gibt. Weder auf dem internationalen Markt, noch bezogen auf die Möglichkeiten zur Anpassung oder zur Entwicklung von Maßnahmen zur Risikominderung durch den Klimawandel besteht (Chancen-)Gerechtigkeit zwischen Nord und Süd.

Auch der Faire Handel muss auf den Klimawandel reagieren

Bereits seit dem sogenannten Charney Report aus dem Jahr 1979 ist der Zusammenhang zwischen atmosphärischem CO₂ und der Erderwärmung bekannt. Etwa zehn Jahre später wurde mit dem niederländischen Max Havelaar-Siegel das erste Siegel des Fairen Handels in Europa eingeführt. Immer dringlicher stellt sich auch im Fairen Handel deshalb

die Frage nach dem Umgang mit den sozialen Folgen klimatischer Veränderungen. Aktuell zeigt sich dies beispielsweise bei den „Caravanas de Migrantes“. Viele der aus Honduras nach Nordamerika Flüchtenden sind ehemalige Kaffeebäuer:innen, deren Lebensgrundlage durch den Klimawandel zerstört wurden. Andere Beispiele finden sich in Ostafrika und Südasien, wo Millionen von Kleinbäuer:innen von Heuschreckenplagen und Überschwemmungen betroffen sind. Auch Fairhandelsorganisationen müssen darauf eine Antwort finden. Von Fairtrade International heißt diese beispielsweise:

- Entwicklung von Strategien zur Anpassung an den Klimawandel und deren Umsetzung durch die kontinentalen Fairtrade-Produzent:innen-Netzwerke in Afrika, Asien und Lateinamerika.
- Durchführung von Klimaanpassungsprojekten auf Ebene von Produzent:innenorganisationen, um langfristig deren Produktionsgrundlagen zu sichern sowie genau daran interessierten Unternehmen die Möglichkeit zu geben, zur Sicherung ihrer Rohstoffbasis in solche Klimaanpassungsprojekte langfristig und nachhaltig zu investieren.
- Entwicklung und Umsetzung eines eigenen Fairtrade-Klimastandards, mittels dem Fairtrade-zertifizierte Emissionszertifikate (Fairtrade Carbon Credits) generiert und verkauft werden können, um mit diesen Einnahmen wiederum Klimaanpassungsprojekte zu finanzieren. Unternehmen als Käufer:innen von Fairtrade Carbon Credits können dadurch zum Beispiel ihre transportbedingten Emissionen entlang von Lieferketten kompensieren.
- Weltweite Aktivitäten auf der Advocacy- und Policyebene, z. B. durch die Teilnahme an der UN-Klimakonferenz im November 2021 in Großbritannien mit der Kernforderung „No Climate Justice without Trade Justice“.



Keine Klimagerechtigkeit ohne Menschenrechte

Innerhalb der Klimadebatte geht es für den Fairen Handel vor allem um Klimagerechtigkeit und Menschenrechte. Dies wird entsprechend kommuniziert und ist deswegen auch eine explizit politische Positionierung. Vor diesem Hintergrund entwirft der Faire Handel deshalb immer wieder Visionen und praktische Handlungsvorschläge, ausgehend von der Frage nach Klimagerechtigkeit und einem partnerschaftlichen Welthandelssystem jenseits von CO₂colonialism, wie der Soziologe Galen Michael Ciscell es nennt. Durch die konkrete Umsetzung kann somit Machbarkeit demonstriert werden. Hieraus wiederum ergibt sich die weit über den eigenen Sektor hinausreichende vorbildhafte Bedeutung des Fairen Handels.

Der Rechtswissenschaftler Tomaso Ferrando beschreibt den Fairen Handel gar als Möglichkeit zur Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen. Basierend auf partnerschaftlichen (Handels-)Beziehungen setzt der Faire Handel auf die Veränderung des Welthandels zur Herbeiführung von Verteilungsgerechtigkeit, indem er den Menschen vor den Profit stellt und einen menschenrechtsbasierten Ansatz verfolgt – und wer Menschenrechte, wie das Recht auf Unversehrtheit, Nahrung, Unterkunft und Bildung (u. a.) schützen möchte, der muss sich auch dem Recht auf Zukunft verschreiben. Kurzfristige Entscheidungen, die wirtschaft-

lichen Profit vor die Menschenrechte – auch zukünftiger Generationen – stellen, werden immer weniger geduldet.

Wie kann der Faire Handel zur Klimagerechtigkeit beitragen?

Heute, wie auch in der Zukunft, ermöglicht der faire Handel die Verbesserung der Lebensverhältnisse von benachteiligten Produzent:innen im Globalen Süden. Die hierfür bereits etablierten Instrumente wie etwa Mindestpreise, Prämien, Weiterbildung, Organisationsentwicklung und programmatische Arbeit werden zukünftig zwangsläufig stärker darauf ausgerichtet werden müssen, die Folgen des Klimawandels für Kleinbäuer:innen und Arbeiter:innen im Globalen Süden abzumildern, bzw. die Anpassung an den Klimawandel zu ermöglichen.

Weiterhin wird es notwendig sein, dass Organisationen des Fairen Handels stärker Allianzen mit Umweltorganisationen und Klimaaktivist:innen bilden, um auch auf politischer Ebene in nationalen wie internationalen Kontexten den Druck auf Regierungen zu erhöhen, die entsprechenden internationalen Vereinbarungen konsequenter umzusetzen, wie sie etwa im Pariser Abkommen festgelegt sind. Aus Sicht des Fairen Handels muss Klimagerechtigkeit dabei beharrlich eingefordert werden.

KATHARINA GRÖNE ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Global South Studies Center und Koordinatorin des Kompetenzzentrums Fairer Handel der Universität zu Köln. Ihre fachlichen Schwerpunkte sind Stadt- und Umweltethnologie und Politische/Philosophische Anthropologie.

MARTIN SCHÜLLER ist Diplomagrar- und Umweltingenieur. Seit 2010 ist er bei »TransFair e.V.« und u. a. zuständig für Entwicklungspolitik, Klima- und Umweltfragen.



HANNAH PILGRIM UND MICHAEL RECKORDT

Wenn von Elektromobilität die Rede ist, bleibt meist die Kritik daran nicht aus. Doch egal ob Verbrenner oder E-Autos, beide brauchen Rohstoffe, die auf Kosten von Mensch und Umwelt abgebaut werden. Ein Weg daraus kann nur eine klima- und rohstoffgerechte Mobilitätswende sein.



Der Rohstoffkrise wird nicht mit einem Elektroauto davongefahren

Wir befinden uns in einer kleinen Gemeinde irgendwo in Westfalen. Es ist Sommer, das Wetter gut. Die Gemeinde will die CO₂-Emissionen reduzieren und lädt ein, sich mit dem Thema E-Mobilität zu beschäftigen. Es gibt Möglichkeiten für Probefahrten sowie Informationen rund um das Thema Nachhaltigkeit und Mobilität. Immer wieder kommen Personen an unseren PowerShift-Stand und wollen über Rohstoffe sprechen.

Das Wissen ist da, die Unsicherheit groß: Lithium und der hohe Wasserverbrauch, Kobalt und die Kinderarbeit. Die Rohstoffe sind das zentrale Problem bei der E-Mobilität, da sind sich alle einig. Dass Diesel und Benzin nicht in der Nachbarschaft auf einem Feld wachsen, ist kein Thema. Ebenso nicht, dass Probleme bei der Erdölförderung sowohl den Golf von Mexiko als auch das Nigerdelta ökologisch zerstört haben. Dass sich der Islamische Staat im Irak und Syrien über Erdölschmuggel finanziert haben soll, wird ebenfalls nicht angesprochen.

Schüsse auf Streikende

Die Gründe dafür sind vielfältig. Der Fokus der Berichterstattung, aber auch von Aktivitäten der Zivilgesellschaft, liegt eindeutig auf Lithium und Kobalt in den letzten Jahren. Amnesty International berichtet über Kinderarbeit im Kobalt-Abbau in der Demokratischen Republik Kongo, das öffentlich-rechtliche Fernsehen berichtet über Lithiumabbau in der Andenregion Südamerikas.

In vielen dieser Berichte wird eine zentrale Sache vergessen: Autos oder „Blechkisten“, wie sie unsere Kollegin Merle Groneweg nennt, bestehen nicht aus nachwachsenden Rohstoffen, sondern aus Metallen. Der Antrieb spielt dabei erst einmal keine Rolle. Der Abbau dieser im Auto verarbeiteten Rohstoffe, wie Eisen, Bauxit, Kupfer, Nickel oder Zinn, sorgt immer wieder für Menschenrechtsverletzungen, für Umweltzerstörung und für Proteste gegen Bergbau.

Fangen wir mit einem Rohstoff an, der vor allem in Katalysatoren von Autos mit Verbrennermotoren verbraucht wird: Platin. Am 16. August 2012 wurde ein Streik von Minenarbeiter:innen im südafrikanischen Marikana von bewaffneten Streitkräften und dem Sicherheitspersonal der Bergbaufirma Lonmin blutig beendet. 34 Bergleute verloren dabei ihr Leben, viele von ihnen durch Schüsse in den Rücken. Mindestens 78 weitere Menschen wurden verletzt. Sie hatten für bessere Löhne, angemessene Unterkünfte und direkte Verhandlungen mit dem Management demonstriert.

Das „Massaker von Marikana“ war der blutigste Konflikt seit dem Ende der Apartheid. Einer der beiden Hauptabnehmer des Platins von Lonmin war zu dieser Zeit der Chemiekonzern BASF. Dieser stellte aus dem Platin, das die Minenarbeitenden für einen Hungerlohn tief aus der Erde holten, Katalysatoren und andere Produkte her. Im Anschluss an die Berichterstattung beauftragte BASF ein Audit bei Lonmin.



Dieses identifizierte gravierende Mängel, doch in Reaktion darauf wurde lediglich ein Feuerwehrhaus errichtet. Die ausbeuterischen Niedriglöhne wurden nicht angehoben.

Auch die Tatsache, dass sich Lonmin bei der Vergabe der Abbaulizenz zur Errichtung angemessener Unterkünfte verpflichtet hatte und dieser Zusicherung – mit Ausnahme von fünf Musterhäusern – nie nachgekommen war, blieb ohne Konsequenzen. Bis heute weigert sich BASF, seine Mitverantwortung für das Massaker von Marikana einzugestehen. Boykottaufrufe gegen Benzinfahrzeuge, die auf Platin angewiesen sind, sind nicht bekannt.

Selten ist die Lieferkette aber so kurz nachweisbar, wie bei BASF und Lonmin. Häufig haben wir eine weitverzweigte und verschachtelte Lieferkette von der Mine bis zum fertigen Produkt. Einige Unternehmen sprechen daher mittlerweile von einem Liefernetz, nicht von einer Kette. Häufig sind es mehrere Dutzend verschiedener Rohstoffe aus einigen hundert Minen, die in einem Fahrzeug verbaut sind.

Keine Entschädigung

Die mengenmäßig meisten Rohstoffe gehen in die Karosserie eines Autos. Diese sind meistens aus Stahl (Hauptbestandteil Eisen) und bzw. oder Aluminium (aus Bauxit). Beides sind Rohstoffe, die uns an vielen anderen Orten und in Dingen des täglichen Lebens begegnen. Doch mehr als ein Viertel des in Deutschland verarbeiteten Stahls geht in den Automobilsektor. Herkunftsland von Eisen ist vor allem Brasilien. Dort brach am 25. Januar 2019 ein Rückhaltebecken des Konzerns Vale. 272 Menschen verloren ihr Leben, weitere tausende Menschen verloren ihre Existenzgrundlage, da die giftige Schlammlawine großflächig und langfristig die Region verseuchte. Automobilhersteller konnten nicht ausschließen, aus dieser Region und aus dieser Mine zuvor Eisenerz erhalten zu haben. Eine Debatte um Mobilität in Deutschland im Anschluss an die Katastrophe ist nicht bekannt.



In der Region Boké in Guinea wurde 2016 von der deutschen Bundesregierung eine Garantie für Ungebundene Finanzkredite (UFK) bewilligt, um die Bauxitversorgung einer Aluminiumschmelze in Stade bei Hamburg zu sichern. Dort wird das Bauxit zu Aluminiumhydroxid und Aluminiumoxid weiterverarbeitet. Im Hamburger Hafen werden daraus unter anderem die Aluminiumbleche für Autos produziert.

Was mit der UFK-Garantie nicht gesichert wurde, war die Entschädigung für die Menschen in Boké. Sie verloren ihre landwirtschaftlichen Anbauflächen, ihre Wasserquellen und Einnahmemöglichkeiten. Das in der Region Boké gelegene Dorf Hamdallaye mit 105 Haushalten wurde inmitten der Corona-Pandemie auf karges Land mit undichten Häusern umgesiedelt, um den Bauxitabbau voranzutreiben. Für die Wasserversorgung der umgesiedelten Bevölkerung stehen gerade einmal sechs manuelle Wasserpumpen zur Verfügung. Der Zusammenhang von Bauxit als Grundstoff von Aluminium und beträchtlichem Rohstoffanteil in Autos wurde in der Öffentlichkeit bislang kaum thematisiert.

Es ist keine Seltenheit, dass Gewalttaten, Umweltkatastrophen oder Menschenrechtsverletzungen im Rohstoffsektor bis nach Deutschland zurückverfolgt werden können, wie in den Beispielen aus Südafrika, Brasilien und Guinea. Der Abbau von metallischen und mineralischen Rohstoffen geht häufig mit Menschenrechtsverletzungen und mitunter gewaltsamen Konflikten einher. So schätzte das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) schon vor mehr als zehn Jahren, dass 40 Prozent aller globalen Konflikte der letzten 60 Jahre mit dem Abbau von Rohstoffen in Verbindung stehen.

Im Jahr 2020 wurden nach Angaben der britischen Nichtregierungsorganisation Global Witness 227 Umweltaktivistinnen und -aktivisten aufgrund ihres politischen Engagements ermordet. Der Bergbausektor war mit 17 Todesopfern (im Jahr 2019 noch 50 Todesopfern) erneut einer der drei tödlichsten Industriesektoren. Mit Kolumbien, Mexiko, den Philippinen, Brasilien, Honduras und der Demokratischen Republik Kongo gelten vier der fünf am meisten betroffenen Länder als rohstoffreich.

Veränderte Stadtplanung

Schon heute ist die Automobilindustrie einer der Hauptverbraucher von metallischen Rohstoffen. SUV und schwere Autos sind mittlerweile bei den Neuzulassungen dominierend, sodass das Durchschnittsgewicht der Neuzulassungen auf mittlerweile mehr als 1,6 Tonnen angestiegen ist. Ein Austausch der heutigen, fossil betriebenen Fahrzeugflotte durch Elektromodelle ist dystopisch. Der Bergbau für diese Rohstoffe würde irreparable Schäden in Ökosysteme bedeuten. Daher fordert PowerShift zusammen mit Brot für die Welt und MISEREOR „weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit“.

Konkret heißt das, dass wir die Anzahl der Autos in Deutschland reduzieren müssen. Aktuell sind fast 50 Millionen Fahrzeuge in Deutschland zugelassen. Es sind nicht nur zu viele Autos, sie sind auch zu groß und somit zu schwer. Was es demnach braucht, ist eine Mobilitätswende. Dabei sollen die private Nutzung von Autos reduziert und sinnvolle Sharing-Angebote ausgebaut werden. Zudem muss eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene stattfinden, Fuß- und Radwege müssen ausgebaut werden.

Dazu gehört innerhalb der Stadtplanung eine Veränderung anzustoßen, sodass Geschäfte, Einkaufszentren oder Supermärkte auf der grünen Wiese vor der Stadt der Vergangenheit angehören. Städte und Quartiere müssen nach dem 15-Minuten-Prinzip geplant werden, sodass alle wichtigen Funktionen fußläufig erreichbar sind. Gleichzeitig benötigen wir ein baldiges Ende der fossilen Verbrennungsmotoren. Autos, die wir in Zukunft noch brauchen, sprich für häusliche Pflege, Krankenwagen, Feuerwehr, Busse etc., müssen elektrisch betrieben werden.

PowerShift und andere Organisationen des AK Rohstoffe fordern daher eine klima- und rohstoffgerechte Mobilitätswende, die dem Ziel folgt, Rohstoff-, Energie- und Flächenverbrauch in absoluten Zahlen zu reduzieren. Dabei blind neuen vermeintlich grünen Technologien zu vertrauen oder sich auf einzelne problematische Rohstoffe zu konzentrieren, ist, ohne das Mobilitätssystem in Deutschland in seiner expansiven Grundstruktur verändern zu wollen, zu kurz gegriffen.

HANNAH PILGRIM arbeitet bei PowerShift und koordiniert das bundesweite Netzwerk AK Rohstoffe.

MICHAEL RECKORDT arbeitet zur Rohstoffwende, zur deutschen und europäischen Rohstoffpolitik sowie zu den Themen Mobilität und Rohstoffe bei PowerShift.



SARAH LOUIS MONTGOMERY

Die Klimakrise trifft alle Menschen. Wirklich alle. Aber nicht alle haben gleichermaßen zu ihr beigetragen und nicht alle sind von den Folgen in gleicher Weise betroffen. GenderCC – Women for Climate Justice und andere feministische Organisationen fordern deswegen, den Zusammenhang von Geschlechterverhältnissen und der Klimakrise in den Blick zu nehmen.

Geschlechtergerecht zu einer besseren Klimapolitik

Meist verhalten sich FLINTA*¹ sowie Menschen aus dem Politisch-Globalen Süden (PGS)² oder mit geringerem Einkommen weniger klimaschädlich. Doch leiden sie mehr unter den Folgen der Klimakrise. Menschen mit höherem Einkommen – wie z. B. weiße Cis-Männer³ aus dem Politisch-Globalen Norden (PGN) – profitieren dagegen häufiger von Fördergeldern für klimafreundliches Verhalten. Sie können auch mit den Folgen des Klimawandels leichter umgehen, denn sie verfügen beispielsweise über die entsprechenden ökonomischen Ressourcen.

Um diese Ungerechtigkeit zu beheben, ist eine gender-responsive Klimapolitik notwendig. Das bedeutet eine Politik, die einerseits zu mehr Geschlechtergerechtigkeit beiträgt und andererseits die bestehenden klimapolitischen Maßnahmen wirkungsvoller macht, weil alle Menschen gleichermaßen an ihrer Gestaltung und Umsetzung teilhaben.

Leider ist die Datenlage sowohl in Bezug auf die Betroffenheit von der Klimakrise als auch von klimapolitischen Maßnahmen aktuell noch unzureichend. Es gibt zu wenige nach Geschlecht aufgeschlüsselte Daten. Noch schwieriger wird es mit der Datenverfügbarkeit in Bezug auf weitere diskriminierungsrelevante Aspekte, die für eine intersektionale Analyse notwendig wären. Das würde bedeuten, die Betroffenheit von Rassismus, Klassismus und anderen Diskriminierungsformen mit einzuschließen. Wenn überhaupt nach Geschlecht differenzierte Daten vorliegen, dann in der Regel zu binären Kategorien wie „Mann“/„Frau“, „männlich“/„weiblich“.

Doch gibt es einzelne qualitative Daten, die andere Geschlechtsidentitäten bzw. sexuelle Orientierungen betreffen. An dieser Stelle wird bewusst ein nicht-binärer Geschlechtsbegriff verwendet. Verbunden ist dies mit der Hoffnung, dass sich die unzureichende Datenlage bald ändern wird.

Maßnahmen haben nicht alle im Blick

FLINTA*, insbesondere im Politisch-Globalen Süden, tragen eine größere Last der Folgen des Klimawandels als Cis-Männer. Ein Beispiel sind Naturkatastrophen wie Tsunamis, Überschwemmungen oder Dürren. Bei diesen profitieren FLINTA* nicht ausreichend von Frühwarnsystemen, zudem müssen sie oft größere Hürden bei der Flucht überwinden. Einerseits sind FLINTA* häufiger für Sorgearbeit – also die Betreuung von Alten, Kranken oder Kindern – verantwortlich. Andererseits sind sie unter Umständen eingeschränkt durch besondere körperliche Anforderungen, beispielsweise

im Falle einer Schwangerschaft, durch religiöse Umstände wie Anforderungen an geschlechtlich getrennte Unterbringung sowie den oft geringeren Zugang zu Mobilität.

Besonders von Naturkatastrophen betroffen sind LGBTIQ*-Personen.⁴ Sie erhalten oft nicht den notwendigen Schutz oder werden gar in vielen Ländern für die Katastrophen verantwortlich gemacht. Sie können dann beispielsweise nicht in Notunterkünfte fliehen, weil sie dort nicht sicher sind.

Auch im PGN kann das Geschlecht einen Unterschied machen. So sterben bei Hitzewellen mehr FLINTA* und insbesondere ältere Menschen als Cis-Männer. Wie eine Studie aus dem Journal „Environmental Health“ zeigt, liegt der Anstieg der Sterblichkeit durch klimawandelbedingte Hitzewellen in Nordeuropa bei der Altersgruppe der über 85-jährigen Männer bei 10,7 Prozent, bezogen auf die täglichen Sterbezahlen. Der Anstieg bei gleichaltrigen FLINTA* ist indes mit 18,4 Prozent weitaus höher.



Gleichzeitig spielt in vielen Ländern weder bei Klimaschutz noch bei Anpassungsmaßnahmen Geschlechtergerechtigkeit eine Rolle. Deutschland ist dabei keine Ausnahme. Gesetze und Maßnahmen haben nicht alle Menschen gleich im Blick und stellen bestehende Privilegien nicht infrage. Das reproduziert oder verstärkt soziale Ungerechtigkeiten.

Ein Beispiel dafür sind die in diesem Jahr aus Steuergeldern finanzierten Hilfen für den Wiederaufbau von Häusern nach der Hochwasserkatastrophe in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Davon profitierten überwiegend Cis-Männer, denn FLINTA* besitzen seltener Häuser – ein Resultat des andauernden Gender Pay Gaps. Diese geschlechtsspezifische Lohnlücke betrug 2020 noch 18 Prozent.

1 FLINTA* ist eine Abkürzung für **F**rauen*, **L**esben*, **I**nter*, **N**onbinary*, **T**rans*- und **A**gender*-Personen. Sie stellt den Versuch dar, einen Ausdruck für eine Personengruppe zu finden, die von den patriarchalen Strukturen unserer Gesellschaft diskriminiert und unterdrückt wird.

2 Politisch-Globaler Süden (PGS) weist auf den politischen Charakter dieser Bezeichnung und die Unterscheidung zum Geografisch-Globalen Süden hin. So liegt Australien im Geografisch-Globalen Süden, ist politisch jedoch Teil des Globalen Nordens.

3 Die Begriffe „cisgeschlechtlich“, „cisgender“ oder „cis“ (lat. „cis-“: diesseits) beschreiben Menschen, die sich dem Geschlecht zugehörig fühlen, das ihnen bei der Geburt zugewiesen wurde. Sie erleben häufig eine Übereinstimmung zwischen ihrem Körper und ihrer Geschlechtsidentität.

4 LGBTIQ* ist eine häufig verwendete Abkürzung aus den englischen Begriffen **L**esbian, **G**ay, **B**isexual, **T**rans, **I**ntersexual, **Q**ueer (deutsch: lesbisch, schwul, bisexuell, trans*, inter*, queer).

Mehr Rücksicht im Verkehr

Auch beim Thema CO₂-Preis stellen sich Fragen der (Geschlechter-)Gerechtigkeit. Von der Erhöhung der Pendlerinnenpausale, eine Maßnahme zum sozialen Ausgleich des CO₂-Preises, profitieren vor allem autofahrende Fernpendler:innen. Das sind überwiegend besserverdienende Cis-Männer. Auch neue E-Autos werden gefördert, aber überwiegend von Cis-Männern erworben. Lediglich rund 28 Prozent aller neuen Elektroautos werden in Deutschland auf Frauen zugelassen.



Erst wenn die Politik sich grundlegend verändert, kann die Klimakrise wirksam angegangen werden.

Statt Einzelmaßnahmen zu beschließen, wäre es sinnvoller, zu ermitteln, wie sich der CO₂-Preis auf Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen auswirkt. Wenn Menschen Kinder großziehen, vielleicht sogar alleinerziehend sind, über ein geringes Einkommen oder eine niedrige Rente verfügen, dann sollte insbesondere für sie ein Ausgleich zu steigenden Lebenskosten geschaffen werden.

Davon würden vor allem FLINTA* profitieren. Denn sie verdienen nicht nur weniger, sondern haben auch im Alter weniger Geld zur Verfügung. So beträgt der sogenannte Gender Pension Gap in Deutschland 49 Prozent, wie das Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Institut (WSI) 2019 feststellte. Das bedeutet, dass FLINTA* im Durchschnitt ein um knapp die Hälfte niedrigeres Alterssicherungseinkommen beziehen als Cis-Männer.

Ein anderer wichtiger Bereich ist Verkehr und Mobilität. Dort könnte eine geschlechtergerechte Klimapolitik so aussehen, dass klimaschädliche und in Hinblick auf Gleichberechtigung mangelhafte Subventionen wie das Dienstwagenprivileg abgeschafft würden. Stattdessen könnte eine

Mobilitätsgarantie für alle eingeführt werden. Bei der Mobilitätsplanung sollte zudem komplexeren Wegeketten von denjenigen, die Sorgearbeit nachgehen, Rechnung getragen werden. Das sind auch aktuell noch mehr FLINTA* als Cis-Männer.

Ob im ÖPNV, auf dem Rad oder zu Fuß, das Sicherheitsbedürfnis von FLINTA* auf klimafreundlichen Verkehrswegen unterscheidet sich von dem von Cis-Männern. Relevant sind auch Fragen der Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln, beispielsweise für Menschen, die wenig mobil sind oder einen Kinderwagen bei sich haben. Wenn Fußwege, Busse, Trams und Bahnen an den Bedarfen von FLINTA* ausgerichtet werden – also sicherer, zugänglicher und kostengünstiger oder kostenlos sind – profitieren alle Menschen davon und können sich klimafreundlicher fortbewegen.

Teilhabe und Klimagerechtigkeit

Wie Menschen weltweit an der Lösung der Klimakrise beteiligt sind, hängt nicht allein von ihrem persönlichen Engagement ab. Die Welt ist geprägt von Herrschaftsverhältnissen, in denen Menschen über unterschiedliche Interventionsspielräume verfügen. Die dominante Politik, die unverändert von weißen, kolonialen und patriarchalen Interessen bestimmt wird, hat die Klimakrise ursächlich zu verantworten. Daher kann diese Politik auch keine angemessenen Lösungen für diese Krise bieten.

Erst wenn die Politik sich grundlegend verändert, kann die Klimakrise wirksam angegangen werden. Voraussetzung dafür ist, dass alle Menschen unabhängig von Geschlecht, Herkunft, sexueller Orientierung und anderen diskriminierungsrelevanten Faktoren gleichberechtigt an der Ausgestaltung von klimapolitischen Maßnahmen teilhaben. Dabei gilt: Je mehr unterschiedliche Gruppen sich beteiligen können, desto mehr Perspektiven werden mitgedacht. Das macht Klimapolitik effektiver und gerechter.

GenderCC und andere feministische Organisationen fordern daher, dass nach Geschlecht und anderen Faktoren aufgeschlüsselte Daten erhoben werden, aus denen hervorgeht, wie sich Gesetze auf unterschiedliche Gruppen auswirken. Klimapolitische Maßnahmen dürfen nicht dazu beitragen, bestehende Ungleichheiten beizubehalten oder gar zu verstärken, sondern sollten diese abmildern.

Eine geschlechtergerechte Klimapolitik ist auch eine effektivere, denn sie nimmt in ihrer Planung alle Menschen gleichermaßen mit und schafft – wo nötig – klimafeindliche Privilegien ab. Daher sollten Maßnahmen grundlegend einem Gender-Check unterzogen werden, um im Vorfeld zu untersuchen, inwiefern sie sich auf die verschiedenen Geschlechter auswirken. Dadurch kann nicht nur die Klimakrise effektiver bewältigt werden, sondern auch unsere Gesellschaft gerechter werden.



SARAH LOUIS MONTGOMERY (Pronomen: sie/ihr) arbeitet beim internationalen Netzwerk GenderCC - Women for Climate Justice in Berlin. Sie engagiert sich auch an anderen Orten ehrenamtlich für eine gender- und klimafreundlichere Welt, z. B. beim Ernährungsrat Prignitz-Ruppin.

INTERVIEW MIT VOLKER QUASCHNING

Der gesunkene Ausstoß von Treibhausgasen in der Corona-Pandemie war eine kurze Verschnaufpause in der Klimakrise. Wenn die Erderwärmung gestoppt werden soll, muss schnell gehandelt werden. Vor allem in westlichen Ländern heißt dies auch, Lebens- und Konsumgewohnheiten radikal zu ändern, sagt Volker Quaschnig, Professor für Regenerative Energiesysteme, im Gespräch mit Roland Zschächner.

„Deutschland trägt eine
große Verantwortung
gegenüber den
ärmeren Ländern“



Welche Auswirkungen haben die Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen Maßnahmen auf den Klimawandel?

Wir wissen bislang, dass durch die Corona-Krise und den Lockdown der Energiebedarf reduziert wurde. Es gab weniger Verkehr und eine Veränderung der Bewegungsmuster. 2020 wurde weltweit ein signifikanter Rückgang der CO₂-Emissionen festgestellt. Diese gehen aber wieder nach oben, nachdem in diesem Jahr die Corona-Maßnahmen zurückgefahren wurden. Die Einsparungen, die erzielt wurden, sind nicht dauerhaft, sondern nur temporär.

Wenn wir jetzt zudem sehen, wie Teile der Gesellschaft fahrlässig mit der Covid-19-Pandemie umgehen, würde ich bezweifeln, dass die Ernsthaftigkeit zur Bewältigung der Klimakrise größer geworden ist.

Sie sprachen davon, dass es für das Klima eine einjährige Verschnaufpause gab. Lässt sich aus diesen Erfahrungen etwas zur Bekämpfung der Klimakrise ableiten?

Wir wissen, dass wir jedes Jahr rund fünf Prozent CO₂ einsparen müssen, um das Pariser Klimaabkommen einzuhalten. In Deutschland müsste dies sogar noch schneller geschehen. In gut 20 Jahren sollten wir weltweit klimaneutral werden. Corona hat gezeigt, dass die nötige Einsparung in einem Jahr möglich ist. Doch eiern wir nach wie vor rum. Zwar gibt es nun positive Aussichten, doch liegt das daran, dass sich in der Europäischen Union und in den USA politische Konstellationen ergeben haben, die klimafreundlicher sind als früher.

Sehen Sie Zusammenhänge zwischen der Pandemie und dem Klimawandel? Studien deuten darauf hin, dass sich durch die weitere Erwärmung der Erde auch die Zahl an Pandemien erhöhen wird.

Gesundheitskatastrophen haben wir bereits jetzt. Durch den Klimawandel kommt es zu starken Überhitzungen, wie wir in diesem Jahr in Nordamerika oder Südeuropa gesehen haben. Die Klimakrise wird die medizinische Notlage verschärfen. Bereits jetzt ist die Zahl der hitzebedingten Toten gestiegen, und es wird eine weitere Zunahme erwartet.

Die Ausbreitung von Pandemien hat nicht nur mit der Klimakrise zu tun, sondern auch mit dem Umgang der Menschheit mit der Natur. Wenn die Natur immer weiter zurückgedrängt wird, kommt es zu immer mehr Kontakten zwischen Wildtieren und Menschen. Das erhöht die Gefahr von Pandemien.

Der Klimawandel ist seit Jahrzehnten bekannt, doch wird noch immer zu wenig dagegen getan. Was wären dringend nötige Maßnahmen?

Wir wissen, was wir machen müssen – und auch, was wir nicht mehr machen dürfen. Notwendig dafür wäre ein am-

bitioniertes Programm, um klimaneutral zu werden. Das bedeutet vor allem, dass kein Erdöl und -gas sowie keine Kohle mehr verbrannt werden dürften – und das möglichst in den nächsten 20 Jahren. Das heißt, es dürften keine neuen Kohle- und Gaskraftwerke, Verbrennerautos sowie Öl- und Gasheizungen in Betrieb genommen werden. Dieses Vorhaben könnte durch verschiedene Maßnahmen umgesetzt werden, in Deutschland beispielsweise durch das Ordnungsrecht oder CO₂-Preise, um fossile Techniken unwirtschaftlich zu machen.

Gibt es noch weitere Wege, um diese Ziele zu erreichen?

Es gibt zudem die Möglichkeit des Desinvestment, also die Auflage, dass etwa staatliche Fonds nicht mehr in fossile Technologien investieren. Man hätte also ein ganzes Maßnahmenpaket, um zu verhindern, dass alte Technologien weiterhin eingesetzt werden.

Außerdem muss auch in anderen Bereichen wie der Solar- und Windenergie eingestiegen werden. Dort benötigen wir in allen Ländern gute Rahmenbedingungen, die den Zugang dieser Technologien in den Markt vereinfachen, damit der Ausbau deutlich beschleunigt wird.

„Wir müssten einen nachhaltigen Lebensstil entwickeln, der auch die nächsten Jahrtausende durchzuhalten wäre.“





Das klingt recht teuer ...

Nein, die Folgen von unzureichendem Klimaschutz wären erheblich teurer. Solarenergie ist extrem preiswert geworden. Wenn es beispielsweise darum geht, ob ein neues Kohlekraftwerk oder ein Solarpark gebaut werden soll, dann spielen die Kosten keine große Rolle mehr. Hinzu käme, dass ein schneller Wandel auch den Markt verändern würde.

Aber es gibt Akteure wie Erdöl- oder einige Autounternehmen, die Schwierigkeiten bekommen würden, weil deren Geschäftsmodelle dann nicht mehr funktionierten und neue Akteure hinzukämen. Natürlich sind die alten Konzerne nicht an schnellen Veränderungen interessiert. Das Gleiche gilt auch für manche Länder wie etwa Saudi-Arabien, die Erdöl fördern.

Würden von einer solchen Umstellung auch die Länder des Globalen Südens profitieren?

Diese erst recht, denn sie haben gute Solarbedingungen. Die Technik ist bei uns bereits billig. In Afrika beispielsweise wäre dies wegen der Sonne noch deutlich günstiger.

Viele Länder des Globalen Südens sind aber noch in einer fossilen Energiegewinnung verhaftet ...

Das Problem ist doch eher, dass wir unseren Schrott in diese Länder verkaufen. Ein alter Dieselmotor, der hierzulande nicht mehr gefahren wird, kommt in den Container und wird nach Afrika verschifft, um dort weitergefahren zu

werden. In den armen Ländern nimmt man die Abfallprodukte aus dem Globalen Norden. Deswegen gibt es eine Verantwortung, dass nicht die schlechteste Technologie transferiert wird.

Diese Länder haben gute Chancen, das fossile Zeitalter zu überspringen. Dort muss die Energieversorgung stark ausgebaut werden. Dabei kann statt eines Kohlekraftwerks gleich eine Solaranlage errichtet werden.

Welche Rolle könnte dabei Deutschland als eines der reichsten Länder der Welt spielen?

Laut Umweltbundesamt verursacht jede Tonne CO₂ Klimafolgeschäden in Höhe von 195 Euro. Das heißt, wir verursachen derzeit jährlich mehr als 100 Milliarden Euro an Klimafolgeschäden. Davon wird Deutschland nur einen Teil zu tragen haben, denn die größten Schäden – das wissen wir bereits jetzt – werden in den ärmsten Ländern auftreten.

Außerdem gibt es eine historische Schuld. Deutschland hat seit dem 19. Jahrhundert enorme Mengen an CO₂ ausgestoßen. Der Klimaschaden, der dadurch verursacht wurde, ist somit bereits im vier-, wenn nicht gar fünfstelligen Milliardenbereich. Deswegen wäre unsere Verantwortung den armen Ländern gegenüber sehr groß. Wir müssten sie dabei unterstützen, mit den bereits verursachten Folgen zurechtzukommen und ihnen helfen, den Klimawandel zu begrenzen. Das wenige Geld, das Deutschland an Entwicklungshilfe ausgibt, hilft dabei nicht weiter.

Bei der Verteilung von Covid-19-Impfstoffen ist die Hilfe für den Globale Süden bislang auch gering.

Man kann das mit der Corona-Pandemie vergleichen. Auch diese wird erst zu Ende sein, wenn alle Menschen weltweit geimpft sind. Ein globales Problem lässt sich nicht nur lokal lösen. Auch wenn es hierzulande eine hohe Impfquote gibt, entwickeln sich andernorts Mutanten, die zurückkommen.

Ähnlich scheint es auch im Klimaschutz zu laufen. Wir versuchen, erst mal klimaneutral zu werden, aber dann helfen wir den armen Ländern nicht. Das hilft uns dann genauso wenig, mit der Klima- wie mit der Corona-Krise zurechtzukommen.

Das eine sind Maßnahmen, die getroffen werden müssen, das andere ist die Art und Weise, wie der Mensch die Natur für seine Interessen nutzt. Was wären die Bedingungen, damit das Verhältnis von Mensch und Natur nachhaltiger gestaltet werden könnte?

Es gibt Untersuchungen, wie viele Erden es bräuchte, wenn wir unseren Lebensstil weiterhin so durchhalten wollen. Mindestens zwei wären dafür beispielsweise für die Rohstoffe notwendig. Wir geraten mit dem momentanen System an die Grenze – und sogar darüber hinaus.

Wir müssten also einen nachhaltigen Lebensstil entwickeln, der weltweit zu übertragen und die nächsten Jahrtausende durchzuhalten wäre. Davon sind wir aber weit entfernt.

Was meinen Sie damit konkret?

Ein Beispiel ist der Automobilitätsgrad. Wenn die ganze Welt so viel Auto fährt wie wir in Deutschland, bräuchten wir drei Milliarden zusätzliche Fahrzeuge. Die könnten gar nicht gebaut werden.

Ein anderes Beispiel: Wenn global so viel Fleisch gegessen werden würde wie hierzulande, gäbe es dafür auf dem Planeten gar nicht genug Nutzfläche. Dieses System funktioniert also nur, weil die Menschen in Afrika oder Indien nur einen Bruchteil des deutschen Fleischkonsums haben.

Die Frage ist, wie halten wir dieses System aufrecht. Variante A: Wir halten den Rest der Menschen so arm, dass sie wenig Auto fahren und wenig Fleisch essen. Oder Variante B: Wir versuchen, unseren Lebensstil so anzupassen, dass er für alle Menschen funktioniert. Ich denke, letzterer ist der einzig gangbare Weg. Deswegen müssen wir uns in Deutschland umgewöhnen und einige Verhaltens- und Konsummuster beenden, die auf Dauer nicht durchzuhalten sind. Das ist eine unangenehme Diskussion, aber die müssen wir führen.

Des Deutschen Lieblingskind ist das Auto. Nun gibt es als Alternative die Elektromobilität, die als umweltschonend und als Mittel gegen den Klimawandel gilt. Sehen Sie das auch so?

Das E-Auto ist das kleinere Übel. Beim Vergleich mit dem Verbrennerauto ist der Umweltschaden des E-Autos nur ungefähr halb so groß.

Es wird immer wieder – warum auch immer – damit abgelenkt, dass die E-Autos viel schlimmer seien. Das stimmt aber nicht. Wir wissen, dass der Umwelt- und vor allem der Klimaschaden der Verbrenner deutlich größer ist.

Aber das Elektroauto hat auch einen sehr großen CO₂-Fußabdruck. Allein der Kauf eines E-Autos verursacht einen größeren Klimaschaden, als ein armer Mensch in Afrika in seinem ganzen Leben anrichten wird. Wir müssen uns in Deutschland daran gewöhnen, die Anzahl der Autos zu halbieren. Das wäre die ehrliche Antwort.

Sehen Sie Ansätze, dass die Klimakrise wirkungsvoll bekämpft wird? Stichwort die anstehende UN-Klimakonferenz in Glasgow.

Wir sehen, was das Pariser Klimaabkommen angeht, schon erhebliche Fortschritte, denn die Bereitschaft für Veränderungen hat zugenommen. Das war bis 2015 noch sehr ernüchternd, wobei damals schon die Erkenntnisse aus der Klimaforschung seit 30 Jahren vorhanden war. Lange Zeit wurde darüber diskutiert, ob es den Klimawandel überhaupt gibt. Diese Debatte hat sich – bis auf ein paar Außenseiter – eigentlich erledigt.

Auch die Frage, ob man klimaneutral werden kann und das finanzierbar ist, stellt sich nicht mehr wirklich. In Deutschland gibt es bis auf die AfD keine Partei, die nicht sagt, wir wollen klimaneutral werden. Doch reicht die derzeitige Geschwindigkeit nicht aus, sämtliche Klimaschutzziele sind nicht einmal ansatzweise in Reichweite.

Warum geht es mit dem Klimaschutz nur schleppend voran?

In den Demokratien stehen wir momentan vor dem Dilemma, dass die Parteien sich noch nicht trauen, den Menschen die Wahrheit zu sagen und ihnen die nötigen Maßnahmen zu erklären, weil sie keine Wahlen verlieren wollen.

Andererseits sehen wir mit der Fridays-for-Future-Bewegung ein starkes zivilgesellschaftliches Engagement, das den Druck zu mehr Klimaschutz deutlich erhöht. Hoffentlich schaffen es diese Kräfte, dass wir das notwendige Tempo erreichen, sonst wird es für die nächsten Generationen sehr eng.



ANNA ZIERMANN UND STEFAN ROSTOCK

Der Klimawandel, der Verlust von Biodiversität und die Krise der Demokratie sind globale Herausforderungen. Das gilt auch für die Bildungsarbeit zu diesen Themen. Um Menschen dabei zu unterstützen, selbst aktiv zu werden und dauerhafte Veränderungen voranzubringen, nutzt Germanwatch das Konzept des Handabdrucks, damit Nachhaltigkeit zum neuen Normal wird.



Engagement mit Hand und Fuß

Tief greifende globale Veränderung sind Anlass, das Verständnis von Bildung zu hinterfragen. Denn sie ist gefordert, nachhaltige Antworten auf globale Probleme zu geben. Die Klimakrise schreitet voran, Biodiversität geht verloren und die Demokratie befindet sich in einer Krise. Bildung in allen Bereichen der Gesellschaft muss der Dringlichkeit der Herausforderungen gerecht werden. Notwendig ist daher, sowohl gesellschaftliche Debatten voranzutreiben wie auch passende Handlungsoptionen mit den Lernenden zu entwickeln.

Ein Baustein dafür ist das UNESCO-Programm „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ (BNE 2030). Es wurde im September 2019 von der UN-Generalversammlung verabschiedet und hat eine zehnjährige Laufzeit bis 2030. Damit wird es analog zu den von allen Ländern verabschiedeten globalen Nachhaltigkeitszielen (SDGs) betrieben und unterstützt aktiv deren Umsetzung.

Das Programm hat einen handlungsorientierten Ansatz mit vier Strängen. Erstens sollen Menschen dazu bewegt werden, sich für eine nachhaltige Entwicklung zu begeistern, das Bildungshandeln selber ist Teil transformativen Engagements. Zweitens soll es dazu beitragen, notwendige strukturelle Veränderungen anzustoßen. Drittens sind die

Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft erste Zielgruppe von BNE und viertens sind alle Bildungsinstitutionen aufgefordert, sich im Rahmen eines ganzheitlichen Lehr- und Lernansatzes neu aufzustellen bzw. weiterzuentwickeln.

Die Grenzen des Fußabdrucks

Ein weitverbreitetes Werkzeug der BNE ist der ökologische und soziale Fußabdruck. Mit diesem können beispielsweise mithilfe online verfügbarer Rechner die persönlichen Treibhausgasemissionen oder der eigene Flächenverbrauch auf der Erde bestimmt werden. Dieses Wissen sensibilisiert zwar den Einzelnen, ist aber gesellschaftlich kaum transformativ, führt also kaum dazu, dass sich die Gesellschaft und ihre Strukturen insgesamt hin zu mehr Nachhaltigkeit entwickeln.

Überdies besteht ein scheinbares Paradox: Je „erfolgreicher“ Bildungsarbeit ist, umso höher ist der Bildungsgrad und umso höher das Einkommen. Doch je höher das Einkommen ist, desto größer ist im Durchschnitt der ökologische und soziale Fußabdruck – und das über politische Milieugrenzen hinweg.

Hier zeigen sich zwei Dilemmata der Bildungsarbeit. Zum einen wird erwartet, dass sich Menschen in einer nicht-nachhaltigen Gesellschaft nachhaltig verhalten, Ernst-Ulrich

von Weizsäcker nannte dies den „Kampf gegen die schiefe Ebene“. Zum anderen bietet die Bildungsarbeit mit dem Fußabdruck zwar Handlungsoptionen an, doch entsprechen diese oft nicht der wahrgenommenen Größe der globalen Herausforderungen.

Nachhaltigkeit in Bildungsarbeit übersetzen und verwirklichen

Es bedarf struktureller Veränderungen auf vielen Ebenen, um drängenden Probleme wie dem Klimawandel zu begegnen. Für Bildungsarbeit ist dabei die Frage wichtig, wie sie zum einen politischer werden und zum anderen das Engagement der Lernenden wecken bzw. unterstützen kann. Dabei geht es auch darum, die Verantwortung der oder des Einzelnen für mehr Nachhaltigkeit nicht auf die Verringerung des Fußabdrucks zu begrenzen. Germanwatch hat deswegen das Konzept des Handprint (Handabdruck) übernommen und weiterentwickelt. Dieses stammt vom indischen Center for Environment Education (CEE India).

Das Konzept des Handabdrucks zielt darauf ab, Ideen für Nachhaltigkeit strukturell im Lebensumfeld von Kindern und Jugendlichen zu verankern. Sie werden so ermutigt und befähigt, selbst ihre Anliegen zu vertreten und andere relevante Akteur:innen einzubinden. Das Ziel ist es, Veränderungen hin zu mehr Nachhaltigkeit vom Sportverein, über die Schule bis hin zur Politik anzustoßen und zu verankern. Dies betrifft dort Bereiche wie die Ernährung, Mobilität oder das Wohnen. Je höher die angesprochene Ebene, desto größer der Hebel des Handabdrucks.

Die Umsetzung von Nachhaltigkeit wird durch das Konzept des Handabdrucks erleichtert, indem das Eintreten für Veränderungen in Alltagshandeln übertragen und zu politischem Engagement werden. Lernende werden mit dem Handabdruck ermutigt, sich zusammenzuschließen, Kooperationen einzugehen und die Rahmenbedingungen in ihrem Umfeld dauerhaft zu verändern. Das macht nachhaltiges Verhalten leichter und selbstverständlicher, auch für Menschen, die sich bisher nicht mit Nachhaltigkeit beschäftigt haben.

Beispiele für das neue Normal

Der Handabdruck hilft dabei, Nachhaltigkeit in Entscheidungssituationen zum neuen Normal zu machen. Wie dies konkret aussehen kann, zeigt ein Beispiel aus dem Schweizer Sankt Gallen. Dort ist es den Stadtwerken gelungen, den Anteil der Kund:innen, die grünen Strom beziehen, auf 90 Prozent zu steigern.

Der Handabdruck hilft dabei, Nachhaltigkeit in Entscheidungssituationen zum neuen Normal zu machen.



Von dieser Zahl war man 2010 noch weit entfernt. Damals gab es trotz Werbe- und Aufklärungskampagnen lediglich zehn Prozent Ökostromkund:innen. Doch 2012 stellten die örtlichen Stadtwerke den Basistarif auf grüne Energie um, mit der fortan auch die Bestandskund:innen beliefert wurden. Sie mussten, wenn sie keinen Ökostrom beziehen wollten, aktiv widersprechen, was nur zehn Prozent taten.

Ein zweites Beispiel findet sich an einem Berliner Gymnasium. Eine

Schülerin störte sich an dem Widerspruch zwischen dem verliehenen Gütesiegel „Berliner Klima Schule“ und dem Schulalltag, vor allem, weil viele Klassen für ihre Sprach- und Kursreisen mit dem Flugzeug reisten.

Nach langen Diskussionen erreicht die Schülerin, dass 2019 die Schulkonferenz des Lichtenfelder Goethe-Gymnasiums zwei Punkte beschloss: Erstens muss es einen inhaltlichen Bezug zwischen Reiseziel und Unterrichtsinhalt geben und zweiten muss dargelegt werden, warum alternative Verbindungen ohne Flugzeug nicht praktikabel sind. Außerdem wird nun über Reiseziel und Transportmittel diskutiert. So wurde erreicht, dass Nachhaltigkeitskriterien strukturell in der Schule verankert sind und für alle gelten.

Weitere Informationen finden sich auf www.handabdruck.eu und unter www.germanwatch.org/de/thema/bildung.

ANNA ZIERMANN arbeitet im Rahmen des Freiwilligen Sozialen Jahres im politischen Leben (FSJ-P) bei Germanwatch in Bonn im Bildungsteam.

STEFAN ROSTOCK leitet bei Germanwatch in Bonn das Bildungsteam und ist Bundeskoordinator Klima, Umwelt und Entwicklung für die Arbeitsgemeinschaft der Eine Welt-Landesnetzwerke in Deutschland e.V. (agf).





HI[STORY] OF FOOD

UNSERE NAHRUNG UND IHRE GLOBALE BEDEUTUNG



Essen ist politisch! Deshalb blickt SODI auf Menschen im Globalen Süden, die sich Ungerechtigkeit und Naturzerstörung in der grenzüberschreitenden Lebensmittelproduktion widersetzen und fördert ein **perspektivreiches Lernen**.

SODIs entwicklungspolitisches, multimediales Bildungsprojekt Hi[story] of Food macht marginalisierte Perspektiven sichtbar und zeigt auf, dass die tägliche Verfügbarkeit von Lebensmitteln nicht für alle selbstverständlich ist. Mit unserer neuen Projektreihe „Held:innen für gerechte Landwirtschaft“ berichten wir über Aktivist:innen, die gegen post-koloniale Ausbeutung, Landnahme und Umweltvernichtung in der Agrarproduktion im Globalen Süden kämpfen – einen Widerstand, der auch historische Wurzeln hat.

Die Hi[story] of Food-Wanderausstellung mit begleitendem Workshop- und Videoangebot öffnet Schüler:innen & allen Interessierten einen machtkritischen Blick auf unsere heutigen Essgewohnheiten und regt zum Nachdenken über alternative Handlungsmöglichkeiten an.

Die Ausstellung können Sie demnächst an folgendem Ort besuchen und die begleitenden Workshops buchen:

01. November – 31. Dezember 2021
Helene-Nathan-Bibliothek,
Karl-Marx-Str. 66, 12043 Berlin

Holen Sie jetzt das kostenfreie Bildungsangebot zu sich!
www.historyoffood.de



Für Fragen und weitere Informationen kontaktieren Sie uns jederzeit gern: globaleslernen@sodi.de