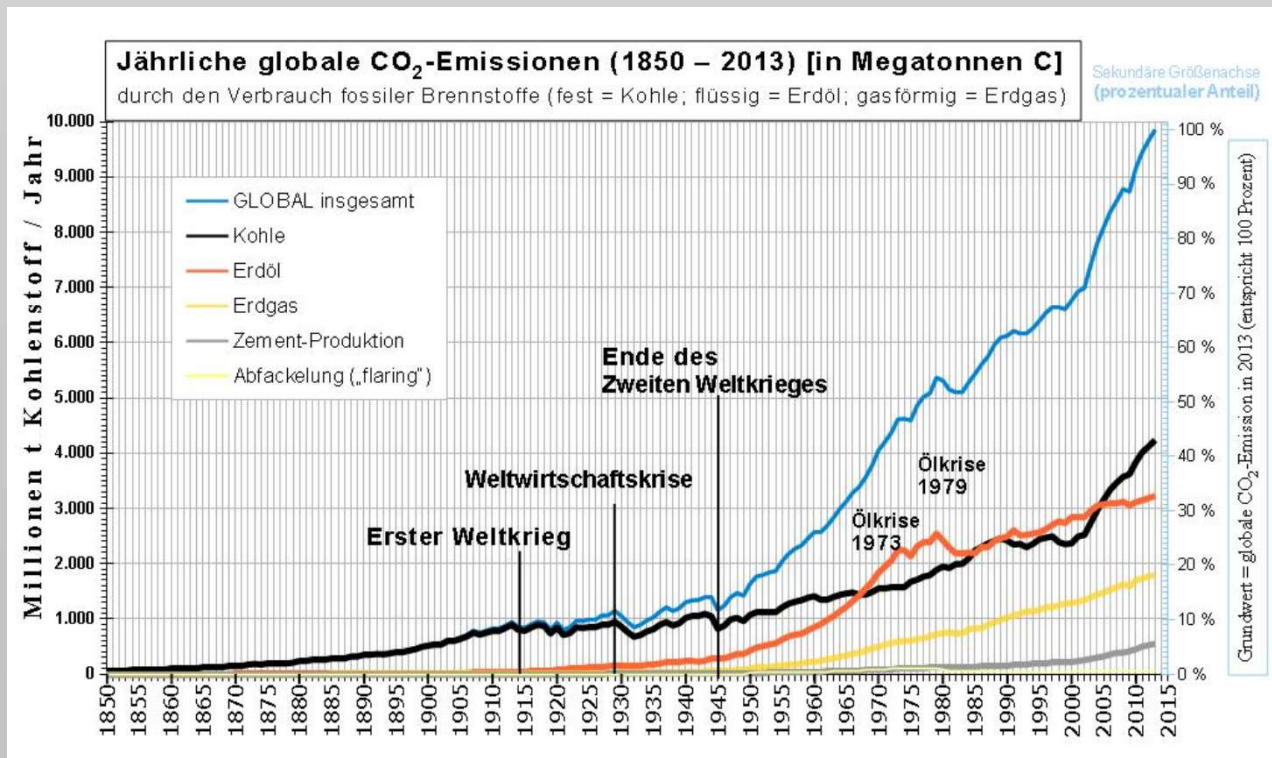


Kohlenstoffdioxidemissionen - Eine historische Perspektive

Aufgaben:

- 1.) Betrachten Sie das Diagramm in M1 und benennen Sie, welche Daten aus diesem gewonnen werden können. Beschreiben Sie die globale Entwicklung der CO₂-Emissionen im angegebenen Zeitraum.
- 2.) Vergleichen Sie die Anteile von Kohle und Erdöl am CO₂-Ausstoß.
- 3.) Informieren Sie sich zu den Hintergründen der zwei Ölkrisen und ihren Auswirkungen auf die Wirtschaft Westeuropas und Amerikas mit Hilfe von M2.
- 4.) Nehmen Sie Stellung zur Aussage: „Die wirtschaftlichen und politischen Krisen des 20. Jahrhunderts hatten einen nachhaltigen Einfluss auf die Reduzierung des globalen CO₂-Ausstoßes.“ Nutzen Sie dazu auch die Erkenntnisse aus M2.
- 5.) Die Nutzung von Kohle galt als Motor der Industrialisierung in Europa. Stellen Sie Hypothesen auf, warum Kohle heutzutage einen immer größer werdenden Anteil am CO₂-Ausstoß weltweit annimmt.

M1: Historische Betrachtung von CO₂-Emissionen



Quelle: <https://wiki.bildungsserver.de/klimawandel/upload/FossileEnergie1850-2007.jpg>



M2: Die Ölkrise der 1970er – Rückblick auf eine folgenreiche Zeit

Auszüge aus dem Manuskript einer Radiosendung „radioWissen“ des Senders Bayern 2 (18.08.2016)



Quelle und Audio-Datei zum Nachhören: <https://www.br.de/radio/bayern2/sendungen/radiowissen/soziale-politische-bildung/oelkrise-einsatz-im-unterricht-100.html>, letzter Zugriff (04.02.21).

Sprecher:

Eine Fernsehreportage aus dem Herbst 1973 zeigt, dass das sorgenfreie Autofahren offenbar der Vergangenheit angehört:

O-Ton Reportage Radiobremen Herbst 1973:

Seit etwa einer Woche haben viele Tankstellen nur zeitweise geöffnet. Münztankstellen sind geschlossen. Kanister werden nur noch selten gefüllt. Treibstoffbeschaffung wird zum Problem.

Autofahrer 1: „Ja, es ging jetzt also am Wochenende schon mal los. Am Freitag hatte ich keinen gekriegt, Sonnabend auch nicht. Sonntag war hier zu. Und heute Morgen hab ich zum ersten Mal 20 Liter bekommen.“

Autofahrer 2: „Hier ist es mir jetzt endgültig gelungen, Sprit zu bekommen. Woanders war es also nicht möglich. Es ist also – irgendwie scheint es, härter zu werden“.

Tankwart 1: „Wir geben das Benzin nur in gewissen Mengen aus, nich. Die Stammkunden bekommen 20 Liter, und fremde bekommen 10 Liter.“

Tankwart 2: „Bei uns bekommen die Stammkunden voll und alle anderen nur für fünf Mark.“

Sprecher:

Benzin wird im Herbst 1973 zur begehrten Mangelware. Der Preis für den Liter Normalbenzin ist auf damals astronomisch anmutende 70 Pfennige emporgeschnellt – wenn es denn überhaupt welches zu kaufen gibt. Denn die Tankstellen sind dazu angehalten, den Sprit nur noch in geringen Mengen zu verkaufen. Was war passiert?

Warum ging der Wachstums- und Überflusgesellschaft der Bundesrepublik auf einmal der Treibstoff Benzin aus? Die Ursache liegt im Nahen Osten. Dort war einige Woche zuvor, im Oktober 1973, ein Krieg ausgebrochen.

O-Ton Hörfunkreportage 06.10.1973:

Trotz des hohen jüdischen Feiertages Jom Kippur, an dem in Israel normalerweise absolute Verkehrsstille herrscht, waren seit den frühen Morgenstunden Militärs und Reservisten, Ärzte und Einheiten des zivilen Luftschutzes in Alarmbereitschaft versetzt worden und sammelten sich, wie hier in Tel Aviv an ihren Einsatzstellen.

Sprecher:

Die ägyptische Armee war am jüdischen Feiertag Jom Kippur mit Panzern auf die Sinai-Halbinsel vorgedrungen. Eine Kriegserklärung an Israel. Das Land macht mobil.



Sprecher:

Kurze Zeit später sollen die Menschen in Westeuropa merken, dass es dieses Mal nicht bei den verwackelten Filmaufnahmen aus der Tagesschau bleiben wird. Die Folgen des Krieges reichen bis zur eigenen Haustür. Denn einige Erdölstaaten hatten zur Unterstützung Ägyptens beschlossen, die USA als Schutzmacht Israels nicht mehr zu beliefern und den Rohölpreis um 70 Prozent zu heben. Ein Entschluss mit drastischen Folgen. Die Heizöl- und Benzinpreise steigen in ungeahnte Höhen. Spritpreise sind auf einmal Tagesgespräch.

Sprecher:

Kein Benzin mehr? Was zunächst nach einem Witz klingt, wird zur echten Bedrohung: Und die Angst vor dem Benzin-Aus treibt nicht nur die Autofahrer um. Auch die Wirtschaft macht sich Sorgen. Die Bundesregierung unter Kanzler Willy Brandt muss handeln und beschreitet dabei vollkommen neue Wege um die Energie-Krise zu managen:

O-Ton Willy Brandt:

Ich habe deshalb den Bundesminister für Wirtschaft gebeten, die Voraussetzung zum Erlass der für diese Situation erforderlichen Verordnungen vor allem zur Einsparung von Benzin unverzüglich zu schaffen. Ich meine, dass wir zum Beispiel die Verordnung über ein Sonntagsfahrverbot zum 25. November in Kraft setzen sollten.

Sprecher:

Der Schock über die Erkenntnis, dass die Grundlage des Wirtschaftswachstums von billigen Erdölimporten abhängt, ist enorm. Und mit dem autofreien Sonntag wird diese schicksalhafte Abhängigkeit bildlich begreifbar. Professor Helmuth Trischler, Historiker am Deutschen Museum in München, sieht daher im Sonntagsfahrverbot vom Herbst 1973 eine echte Zeitenwende in der deutschen Geschichte.

O-Ton Helmuth Trischler:

Wenn wir heute davon reden, wie sich die Bundesrepublik verändert hat, wann wir wirkliche Zäsuren zu setzen sind, dann ist auf der einen Seite '68/'69 – wenn man so will –, aber genauso '73 mit der ersten Ölpreiskrise und '79/'80 mit der zweiten. Da ist plötzlich deutlich geworden, wir leben nicht mehr in einer Phase des unveränderten Wachstums – kam gerade auch dieser neue Bericht des „Club of Rome“ heraus „Limits to growth“. Sozusagen die Grenzen des Wachstums waren erreicht. Das ist da sozusagen auf einmal Manifest geworden, sichtbar geworden. Diese Ölpreiskrise hat die Bundesrepublik verändert.



Sprecher:

Innerhalb des Oktober 1973 steigt der Ölpreis von drei auf über fünf Dollar pro Barrel. Das hat Folgen für die gesamte Volkswirtschaft der Bundesrepublik. Die Verbraucher-Preise steigen. Gleichzeitig stagniert das Wirtschaftswachstum und bricht später sogar ganz ein. Vor den Arbeitsämtern beginnen sich Schlangen zu bilden. Die Arbeitslosenquote wird 1975 dreimal so hoch sein, wie noch 1973. Westdeutschland steht in mitten einer Krise, die noch nie zuvor aufgetreten war. Heute wissen Historiker wie Rüdiger Graf, dass die Ölkrise zwar nicht der alleinige Auslöser für das Stagnieren des Wirtschaftswachstums war. Der Ölpreisschock hat das Tempo der Talfahrt aber maßgeblich beschleunigt:

O-Ton Rüdiger Graf:

Wir befinden uns in einer wirtschaftshistorisch schwierigen Konstellation, also befinden uns quasi direkt am Ende eines exzeptionellen ökonomischen Booms der fünfziger/sechziger Jahre. Und die Ölkrise setzt da jetzt verschärfend auf – weil schlicht wesentlich mehr Geld aufgebracht werden muss, um die Ölimporte zu finanzieren. Gleichzeitig ist es aber so, dass der Effekt in der Bundesrepublik noch vergleichsweise moderat ausfällt. Also die Bundesrepublik ist das einzige Land, was mit einer positiven Außenhandelsbilanz durch die Ölkrise kommt. Alle anderen europäischen Länder treffen die Preissteigerungen noch härter. Und das führt auch dazu, dass man das relativ gut dann letztlich übersteht.

Sprecher:

Die Ölkrise hat damit zwar bewirkt, dass die Ideal-Vorstellung von unendlichen und billigen Energiequellen ins Wanken gekommen war – doch ist das Denken geprägt vom Wachstumsglauben und technischer Machbarkeitseuphorie - zumindest in der breiten Öffentlichkeit, wie Rüdiger Graf meint:

O-Ton Rüdiger Graf:

Ich glaube, dass diese These, dass die Ölkrise die Grenzen des Wachstums verdeutlicht, zutreffend ist nur für einen bestimmten Teil des politischen Spektrums. Also so im links-liberalen Milieu, oder eben im Bereich der Umweltbewegung, da ist das ganz stark so. Die werten die Ölkrise als Indiz dafür, dass die Wachstumsprozesse nicht mehr so weitergehen können, wie sie bisher abgelaufen sind. Und es wird ganz stark versucht, genau das als sozusagen die Antizipation einer zukünftigen Ressourcen-Knappheit zu werten. Das ist aber glaube ich nicht der Mainstream – weder der Bundesregierung noch der Opposition. Also es ist eher so, dass man sich gar nicht richtig vorstellen kann, wie man eigentlich Politik machen soll, ohne die Wachstumsraten der letzten Jahre. Das energiepolitische Programm wird einmal 1974 überarbeitet, dann nochmal 1977 überarbeitet – und da geht man von der Voraussetzung aus, dass man weiter vier Prozent Wachstum haben wird. Ohne das kann man sich das sozusagen gar nicht vorstellen, wie man sonst Politik machen sollte.