

Anregungen und Kopiervorlagen zu

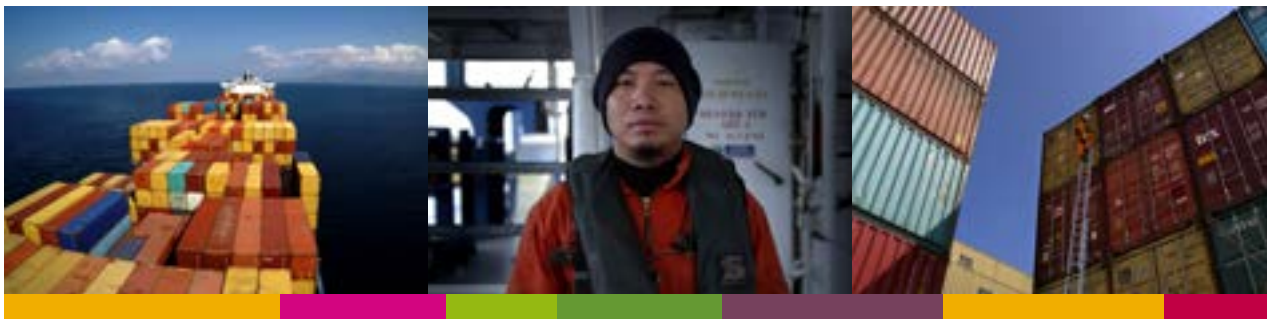
# Seebind – Der wahre Preis der Frachtschiffahrt

**Dokumentarfilm** von Denis Delestrac

52 Minuten (Kurzfassung), ab 14 Jahren

**Themen:** Konsum, Globalisierung, Welthandel, Ökologie, Meere, Klima, Menschenrechte

**Schulstufe:** 3. Zyklus, Sek II (Berufsbildung, Gymnasien, Fachmittelschule), Erwachsenenbildung



**Produktion:** Polar Star Films in Koproduktion mit La Compagnie des Taxi Brousse, Spanien/Frankreich; deutsche Fassung in Zusammenarbeit mit SRF

**Kamera:** Jordi Esgleas Marroi

**Schnitt:** Dragomir Bajalica, Jean de Garrigues, Ibon Olaskoaga

**Ton:** Thibault Delage, Benjamin Falsimagne, Benoît Leduc, Lucas Masson

**Musik:** Ian Briton, Rod Boyd

**Sprache:** Deutsch (Voice Over), Französisch (Voice Over)

**Begleitmaterial:** Eva Woodtli Wiggerhauser, Nicole Güdel

### Zum Film

Neun von zehn Gütern, die im Westen konsumiert werden, stammen aus Übersee. Es mag absurd klingen, aber es ist so: Weit entfernt hergestellte Produkte sind bei uns oft billiger als jene aus näherer Umgebung, die auf dem Landweg transportiert werden. Und weil Luftfracht um ein Vielfaches teurer ist als Seefracht, werden fast alle Güter der Welt auf dem Seeweg transportiert. Aber was ist der wahre Preis des Verschiffens? Wer sind die Schlüsselfiguren dieser globalen Industrie? Wie steht es um die Ökobilanz und die Einhaltung von Menschenrechten? Was hat es mit Billigflaggen auf sich? Ausgehend vom Transportweg alltäglicher Konsumgüter wie Lebensmittel oder Kleider versucht der Film, Licht ins Dunkle einer unscheinbaren Branche zu bringen. Der Film ist eine Kurzfassung des ursprünglich englischsprachigen, 83-minütigen Films «Freightened». Er wurde mehrfach ausgezeichnet, u. a. mit dem Prix Tournesol 2017 am Festival du Film Vert.

Der Film ist sehr dicht an Informationen. Die wesentlichsten Inhalte sind deshalb untenstehend nochmals zusammengefasst. Beim Vorführen des Films gilt auch zu bedenken, dass es sich um einen investigativen, parteinehmenden Dokumentarfilm handelt mit klarer Enthüllungsabsicht. Einige Aspekte werden nicht sehr differenziert wiedergegeben; einige Punkte bleiben gar unerwähnt. Es lohnt sich, für die Einbettung im Unterricht weitere Infos beizuziehen. Hier bietet sich die Ausgabe 10/2016 des Hefts Praxis Geographie «Seeschifffahrt» an. Dies und weitere Informationen sind im Kapitel «Hintergrundinformationen» aufgeführt.

### Zusammenfassung des Films

Was Frankfurt oder New York für die Finanzwelt, das ist Rotterdam und Shanghai für den globalen Handel. Während allerdings die Finanzwelt von der Öffentlichkeit mit Argusaugen beobachtet wird, spielt sich die Container- oder Frachtschifffahrt weitgehend ohne unser Wissen im Hintergrund ab.

Im Westen besitzt jede Person rund 10'000 Gegenstände. Ein Grossteil davon hat in einem Container den Weg über die Weltmeere zu uns genommen. Heute sind jedes Jahr 500 Millionen Container auf den grossen Schiffsrouten der Welt unterwegs. Scheinbar mühelos werden Güter verschoben, und das zu Billigpreisen. Die niedrigen Transportkosten und die tiefen Lohnkosten in Billiglohnländern machen die Containerschifffahrt attraktiv. Seit den 1990er-Jahren verzeichnet die Containerschifffahrt denn auch ein enormes Wachstum. Sie ist sowohl Nutzniesserin als auch Motor der Globalisierung und unterstützt die globale Arbeitsteilung in hohem Mass.

*Überblick über die Aspekte Films (können auf der DVD als Kapitel angewählt werden)*

Laufzeit in min. (ca.)	Kapitel
02:50	Mechanismen und Entwicklung der Frachtschifffahrt
10:20	Container als zentraler Erfolgsfaktor
15:00	Die geheime Welt der Schiffseigner
19:45	Billigflaggen und Schiffsbesatzung
28:10	Negative Folgen für die Meere
34:00	Luftverschmutzung und Klimaerwärmung
45:33	Die IMO (International Maritime Organization)
48:08	Lösungsansätze

### *Containerschiffe*

Heute verkehren täglich 60'000 Frachtschiffe auf den Meeren. Die grössten sind bis 400 Meter lang und haben bis zu 18'000 Container geladen mit bis zu 80'000 Tonnen Gütern. Jährlich sind es mehr als 500 Millionen Container, die auf den Meeren verkehren und in einem der 4'500 Häfen der Welt landen. Seit dem Beginn der wirtschaftlichen Container-nutzung in den 1990er-Jahren hat sich das Ladevolumen von Containerschiffen versieben-facht. Somit nimmt nicht vorab die Zahl der Containerschiffe zu, sondern vor allem die Menge der transportierten Güter. Möglich wurde die Containerschiffahrt durch die Erfind-ung des normierten ISO-Containers 1956. Erst damit nahm die Frachtschiffahrt ihren Aufschwung. Heute ist ein riesiges Containerschiff mit 6'000 Containern innerhalb von 24 Stunden gelöscht. Dafür waren früher Wochen, wenn nicht Monate notwendig, denn die Schiffe enthielten Hunderttausende Einzelgüter in unterschiedlichen Behältnissen. In den Containern werden nicht nur Konsumgüter, sondern selbst Metallschrott, Altpapier und Heu transportiert. Die niedrigen Transportkosten leisten dieser Güterverschiebung Vorschub. Was in den Containern transportiert wird, ist grösstenteils unbekannt. Nur 2% werden kontrolliert, obwohl nach den Anschlägen vom 11. September die USA und ihre Verbündeten sich zum Ziel gesetzt haben, sämtliche Container abzuscannen.

### *Billigflaggen*

Die ersten 15 km des Meeres nach der Küste sind territoriales Gewässer, dann folgen rund 300 km exklusive Wirtschaftszone, in der ein Küstenstaat rechtlich gesehen über den Inhalt der Gewässer und des Meeresbodens verfügen kann, und nachher folgt die hohe See, die niemandem gehört. Auf hoher See unterstehen Schiffe nur den Gesetzen der Landesflagge, unter der sie fahren. Oft sind es sogenannte Billigflaggen – also Flaggen aus Ländern, in denen sehr tiefe rechtliche Standards gelten. Damit kann sich ein Schiffseigner der Rechtsordnung seines Herkunftslandes entziehen und Kosten reduzieren (Steuervorteile, geringere Sozial- und Sicherheitsvorschriften). Billigflaggen machen auch kaum technische Vorschriften für Schiffe und die Wartungsvorschriften sind lasch. Zu den Billigflaggen gehören beispielsweise die Marshallinseln, die Bahamas, die Mongolei, Bolivien, Panama, Liberia und andere.

### *Schiffsbesatzung*

Selbst auf den grössten Containerschiffen fahren nur kleine Besatzungen mit. 20 Mann reichen für die grössten Schiffe. Billigflaggen haben für Schiffseigner darüber hinaus den Vorteil, hohe Kosten für Seeleute zu umgehen. Statt eine amerikanische Besatzung nach amerikanischem Recht anzustellen, kann ein amerikanischer Schiffseigner nach dem Recht der Billigflagge Besatzungsleute anstellen, die kaum arbeitsrechtlich geschützt sind. Heute stammen 40 Prozent der Schiffsbesatzung von den Philippinen. Die Arbeit gilt als eine der gefährlichsten der Welt. Jedes Jahr kommen 2'000 Seeleute ums Leben.

### *Umweltschäden*

Dreiviertel aller Havarien betreffen Schiffe, die schon über 25 Jahre im Dienst sind. Häufig sind Öltanker betroffen, die fernab der Öffentlichkeit auf hoher See eine Ölpest verursa-chen. Jedes Jahr gelangen 150'000 Tonnen Rohöl ins Meer.

Schiffsmotoren sind sehr anspruchslos und verbrennen auch die qualitativ schlechtesten, stark umweltschädigenden Kraftstoffe von Gas bis Kohleschlamm und Restschweröl. Diese Kraftstoffe geben ein Mehrfaches an schädlichen Gasen (u. a. CO<sub>2</sub>, Stickoxid, Schwefeldi-oxid sowie Russ und Feinstaub) an die Umwelt ab, als bei Autos erlaubt ist. In Hafennähe ist daher die Luftverschmutzung riesig. Jedes Jahr sterben weltweit rund 60'000 Men-schen verfrüht an Lungenkrankheiten, die mit der Frachtschiffahrt im Zusammenhang stehen. Die Frachtschiffahrt verursacht insgesamt 4% der gesamten globalen Treibhaus-

gasemissionen und trägt so wesentlich zur Klimaerwärmung bei (vgl. auch Kapitel «Hintergrundinformationen»). Eine der am stärksten befahrenen Schiffrouten ist die Route von China nach Europa via Suezkanal. Durch das Abschmelzen der Polkappen nördlich von Sibirien und Kanada wird es in den nächsten Jahren möglich sein, die Transportwege zeitlich auf einen Drittel zu verkürzen. Die Containerschifffahrt wird vom Klimawandel, den sie mit verursacht, direkt profitieren.

Frachtschiffe sind enorm laut: Der Lärm entspricht hundertfach dem Lärm eines Düsentriebwerks. Es wird vermutet, dass dies Meeresbewohner wie Wale, Robben, viele Fische und Wirbellose, die sich mit Schall verständigen, in ihrer Kommunikation und Orientierungsfähigkeit beeinflusst (vgl. auch Kapitel «Hintergrundinformationen»).

Ein grosses Problem ist zudem die Verfrachtung von Organismen in andere Gewässer. Damit Schiffe, die nicht voll beladen sind, sicher und stabil fahren können, werden grosse Wassermengen in leere Tanks gepumpt. Vor der Beladung im nächsten Hafen wird das Wasser wieder abgelassen. Was so einfach und sinnvoll klingt, birgt eine grosse Gefahr für die Umwelt. Beim Füllen und Entladen der Tanks mit Meerwasser werden allerlei Organismen von einem Ort an einen ganz anderen Ort verfrachtet und breiten sich dort unter Umständen als invasive Art aus, da ihnen die natürlichen Feinde fehlen. Am neuen Ort nehmen die Pflanzen- und die Fischwelt Schaden. Die Kosten, die dabei entstehen, gehen in die Milliarden. Es wird geschätzt, dass das Anpumpen von Wasser für den Verlust von 42% der gefährdeten Arten verantwortlich ist.

Website zum Film: <http://freightened.com/>

### Hintergrundinformationen

*Luftschadstoffe: Vergleich Auto, Flugzeug, Schiff*

Absolut gesehen trägt die Frachtschifffahrt aufgrund der immensen Umschlagsmengen im Vergleich zu anderen Transportmittel am meisten schädliche Luftschadstoffe (CO<sub>2</sub>, Schwefeldioxide, Stickoxide, Russ und Feinstaub) aus. Gerade beim Schwefeldioxid ist die Frachtschifffahrt mit Abstand grösste Emittentin. Pro transportierte Einheit sieht die Bilanz aber beispielsweise beim CO<sub>2</sub> anders aus: Das Flugzeug hat mit 500 – 1'000 g CO<sub>2</sub> pro Tonnenkilometer eine deutlich schlechtere Klimabilanz als der Transport per Schiff (5 – 60 g CO<sub>2</sub> pro Tonnenkilometer). Weitere Details, Grafiken und Arbeitsblätter vgl. Heft Praxis Geografie 10/2016, S. 19ff.

*Unterwasserlärm*

Es gibt wenige wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse, inwiefern Lärm die Kommunikations- und Orientierungsfähigkeit insbesondere von Meeressäugern beeinflusst. Die wichtigsten Fakten sind hier zusammengestellt: Umweltbundesamt, Artikel vom 09.05.2014:

<http://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/antarktis/das-umweltbundesamt-die-antarktis/unterwasserlaerm#textpart-1>

*Giftstoffe und biozidhaltige Bootsanstriche*

Um zu verhindern, dass sich Mikroorganismen, Pflanzen und Tiere am Rumpf von Schiffen ansiedeln (sogenanntes «Fouling»), werden umweltschädliche Beschichtungen eingesetzt. Diese werden nach und nach ins Umgebungswasser abgegeben und belasten Meere und Küstenregionen. Mehr zu Antifouling-Mittel: Umweltbundesamt, Artikel vom 09.09.2015:

<http://www.umweltbundesamt.de/themen/chemikalien/biozide/biozidprodukte/antifouling-mittel>

### Anzeichen einer Krise bei der Frachtschifffahrt

Der globale Seetransport verzeichnete über eine lange Zeit ein ungebremstes und starkes Wachstum. Was im Film nicht angesprochen wird, ist die Tatsache, dass die Wachstumsraten zwar immer noch hoch sind, aber etwas abgeschwächt sind und sich zumindest europäische Häfen mit Krisenphänomenen konfrontiert sehen. So herrscht beispielsweise derzeit ein Überangebot an Ladeflächen oder die Neubestellungen von Containerschiffen haben 2016 einen Einbruch erlitten. Weitere Details, Grafiken, Zahlen und Arbeitsblätter vgl. Heft Praxis Geografie 10/2016, S. 4ff.

### Weiterführende Quellen

- Westermann (Hrsg.): Seeschifffahrt: Häfen und Handelsrouten – Globalisierung über die Weltmeere. Praxis Geographie 10/2016. Das Heft kann bei [éducation21](http://www.education21.ch) ([www.education21.ch](http://www.education21.ch)) bezogen werden.
- In Echtzeit Containerschiffe verfolgen: [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)

## DIDAKTISCHE IMPULSE

---

### Ziele

Die Lernenden ...

- kennen die Entwicklung der Containerschifffahrt in groben Zügen,
- können positive und negative Folgen der Containerschifffahrt und des damit verbundenen globalen Handels benennen,
- setzen sich mit Sichtweisen und Interessen verschiedener Akteure auseinander,
- wissen, was externe Kosten sind,
- erkennen persönliche Handlungsspielräume sowie Lösungsansätze auf gesamtgesellschaftlicher und politischer Ebene.

### BNE-Bezug

Dimensionen	Kompetenzen*	Prinzipien*
<ul style="list-style-type: none"><li>– Gesellschaft (Individuum und Gemeinschaft)</li><li>– Umwelt (natürliche Ressourcen)</li><li>– Wirtschaft (tragfähige Prozesse)</li><li>– Raum (lokal und global)</li><li>– Zeit (gestern, heute, morgen)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Sich als Teil der Welt erfahren</li><li>– Vernetzt denken</li><li>– Interdisziplinäres und mehrperspektivisches Wissen aufbauen</li><li>– Verantwortung übernehmen und Handlungsspielräume nutzen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Wertereflexion und Handlungsorientierung</li><li>– Vernetzendes Denken</li><li>– Visionsorientierung</li></ul>

\*bezieht sich auf die Kompetenzen- und Prinzipienraster von [éducation21](http://www.education21.ch)

## Arbeitsblätter und Kopiervorlagen

Kopiervorlage 1	Akteur-Karten
Arbeitsblatt 1	Akteure unter der Lupe
Arbeitsblatt 2	Meinungen
Arbeitsblatt 3	Externe Kosten
Arbeitsblatt 4	Lösungsansätze

Hinweis: Die Impulse beinhalten verschiedene Methoden und unterschiedliche thematische Schwerpunkte für die Bearbeitung des Films. Jeder Impuls ist in sich geschlossen und kann einzeln bearbeitet werden.

### IMPULS 1: FAKTENCHECK

---

#### *Ziel*

Die Schüler/-innen setzen sich vor, während und nach dem Film in arbeitsteiligen Gruppen mit Wissensfragen rund um die Containerschifffahrt auseinander und stellen in einer Diskussion im Sinne des vernetzten Denkens Bezüge her.

*Alter:* Sek I und II

*Zeitbedarf:* 2 Lektionen, plus Film

*Benötigtes Material:* –

#### *Ablauf*

Die Schüler/-innen befassen sich vor, während und nach der Sichtung des Films mit Fragen, um den Inhalt des Films zu erschliessen. Den Film sichten sie gemeinsam in arbeitsteiligen Gruppen. Nach dem Sichten setzen sie sich zusammen und bearbeiten die Fragen in der Kleingruppe. Die gesammelten Informationen bringen sie anschliessend in die Schlussdiskussion ein.

#### *Vorwissen sammeln – Plenum*

Vor dem Film äussern die Schüler/-innen ihre Erwartungen an den Film und klären ihr Vorwissen zum Thema Frachtschifffahrt. Die folgenden Fragen sind als Anregung gedacht, die Schüler/-innen auf wichtige Themen des Films aufmerksam zu machen. Es geht dabei nicht darum, dass sie die Fragen bereits alle vollumfänglich beantworten. Im Gegenteil: Sie sollen dafür sensibilisiert werden, den Film auf diese Fragen hin genau anzuschauen.

#### *Fragen zu Filmtitel und Filminhalt:*

- Welche Assoziationen weckt der Filmtitel «Seebblind» («Sehblind»)?
- Was könnte der Inhalt des Films sein? Wo könnte die Problematik liegen?

#### *Fragen zu Container und Frachtschifffahrt:*

- Was ist ein Container? Was ist Frachtschifffahrt?
- Wo sehe ich jeweils Container (Lastwagen, Güterzüge usw.)?
- Welche Häfen fahren die Schiffe in Europa an?
- Wie kommt die Ware von den Häfen zu uns?
- Was in unserem Haushalt oder in den Läden kommt per Schiff?

- Welche Bedeutung hat die Frachtschifffahrt für uns in der Schweiz/in Österreich?

#### *Filmsichtung – Arbeitsteilige Gruppenarbeit*

Für die Filmsichtung arbeiten die Schüler/-innen in arbeitsteiliger Gruppenarbeit mit Erarbeitungsaufgaben, zu denen sie während des Films die Informationen finden sollen. Es sind vier Themen vorgesehen, die von je einer oder zwei Gruppen bearbeitet werden können. Die Themen für die Gruppenarbeiten haben unterschiedliche Schwierigkeitsgrade (in der hier vorgestellten Reihenfolge von einfach bis schwierig).

1. Gruppe: Container
  - Was ist im Film über Container zu erfahren?
  - Welche Bedeutung hat der Container für die Frachtschifffahrt?
2. Gruppe: Containerschifffahrt
  - Welche Zahlen und Fakten zu Containerschiffen und deren Besitzer (Eigner) gibt der Film preis?
  - Wie ist die Containerschifffahrt organisiert?
3. Gruppe: Auswirkungen auf die Menschen
  - Welche Auswirkungen hat die Containerschifffahrt auf die Menschen?
4. Gruppe: Auswirkungen auf die Umwelt
  - Welche Auswirkungen hat die Containerschifffahrt auf die Umwelt?

Die wichtigsten Infos aus dem Film sind auf den Seiten 2–4 zusammengefasst.

1. Gruppe: Container: Abschnitt «Containerschiffe»
2. Gruppe: Containerschifffahrt: Abschnitt «Billigflaggen»
3. Gruppe: Auswirkungen auf Menschen: Abschnitte «Schiffsbesatzung» und «Umweltschäden»
4. Gruppe: Auswirkungen auf Umwelt: Abschnitt «Umweltschäden»

Je nach Anforderungen und Fähigkeiten können die Schüler/-innen einander in Form von Expert/-innen über die beobachteten Fakten informieren. Ansonsten ist auch eine direkte Auswertung im Plenum denkbar.

#### *Diskussion – Plenum*

Zum Schluss kommen alle Gruppen zusammen und ergänzen ihr Vorwissen zu Container, Frachtschifffahrt und deren Auswirkungen, indem sie sich zu den folgenden Fragen austauschen:

- Welche Infos haben in jeder Gruppe am meisten überrascht?
- Wie verstehen die Schüler/-innen den Titel nun?
- Wie hat sich die Sicht auf die Containerschifffahrt nach dem Film verändert?

Die Lehrperson kann mit Zusatzinformationen (vgl. «Hintergrundinformationen» S. 4 und 5) das Thema abrunden.

#### *Mögliche Erweiterung und Vertiefung – Einzelarbeit*

Je nach Zielgruppe bietet sich eine Erweiterung an, zum Beispiel in Form vertiefter Recherchen:

- Was sind die positiven Aspekte der Frachtschifffahrt? (Worauf müssten wir verzich-

ten, wenn es die Frachtschiffahrt nicht gäbe? Was nützt sie uns?)

- Wie viel kostet der Transport eines Containers von Europa in die USA oder von China nach Europa?
- Wie sind die Container beschriftet, die ich an meinem Bahnhof in der Nähe stehen sehe?
- Wer sind die grössten Schiffseigner? usw.

Eine gute Möglichkeit, die Containerschiffahrt zu beobachten, bietet die Website [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com), mit der in Echtzeit Containerschiffe verfolgt werden können. So lassen sich zum Beispiel in Häfen wie Rotterdam die derzeit gelöschten Containerschiffe an den Anlegestationen besichtigen.

## IMPULS 2: AKTEURANALYSE – WER HAT WELCHE INTERESSEN?

---

### *Ziel*

Die Schüler/-innen setzen sich mit den verschiedenen Akteuren des Films auseinander.

*Alter:* Sek II

*Zeitbedarf:* 2 Lektionen, plus Film

*Benötigtes Material:* Flipchart/Pinwand/Wandtafel, Stifte, Post-it-Zettel, Kopiervorlage 1 «Akteur-Karten», Arbeitsblatt 1 «Akteure unter der Lupe», Arbeitsblatt 2 «Meinungen»

### *Ablauf*

Die Schüler/-innen befassen sich aus Sicht der verschiedenen Akteure des Films mit den unterschiedlichen Perspektiven auf die Containerschiffahrt. Dazu werden Gruppen gebildet, die sich je einem anderen Akteur widmen. Die Sichtung geschieht gemeinsam, jedoch mit dem Fokus auf den betreffenden Akteur. Anschliessend findet ein Austausch statt, bei dem die Gruppen die Sichtweise ihres Akteurs zu vertreten versuchen.

### *Einführung Akteuranalyse und Sichtung des Films – Plenum und arbeitsteilige Gruppenarbeit*

Die Lehrperson stellt den Schüler/-innen die Akteure des Films kurz vor (siehe Kopiervorlage 1 «Akteur-Karten»). Während des Films werden die Schüler/-innen diese Akteure und ihre verschiedenen Perspektiven speziell betrachten. Sie wählen vor dem Film in Dreiergruppen einen Akteur aus.

Berücksichtigen können sie dabei so weit wie möglich folgende sechs Themen:

- Klima/Umwelt
- Arbeitsbedingungen
- Angebot, Preis
- Verdienst, Lohn, Ertrag
- Image
- Bedürfnisse, Kundenzufriedenheit

Der Regisseur des Films spielt übrigens in einer der ersten Sequenzen den Kunden, der sich nach der Herkunft eines Jacketts erkundigt.



### *Auswertung – Arbeitsteilige Gruppenarbeit und Plenum*

Nach dem Film tragen die Schüler/-innen ihre Resultate in der Dreiergruppe zusammen und füllen das Arbeitsblatt 1 «Akteure unter der Lupe» aus. Ihre Interessen (z. B. Preis, Umwelt, Verdienst, Ertrag, Image, Lohn, Bedürfnisse, Arbeitsbedingungen, Angebot, Kundenzufriedenheit usw.) notieren Sie auf Post-it-Zetteln.

Im Plenum kleben die Schüler/-innen anschliessend das Bild ihres Akteurs auf. Nun geht es darum, die verschiedenen Akteure und ihre Interessen miteinander in Verbindung zu bringen. Die Interessen auf den Post-it-Zetteln kleben sie gruppenweise dazu. Mit Pfeilen können nun die verschiedenen Beziehungen zwischen den Akteuren und den Interessen verdeutlicht werden. Zudem lässt sich mit Smileys verdeutlichen, wie die Akteure aus ihrer Perspektive die Beziehung bewerten haben.

### *Abschluss – Plenum*

Zum Schluss füllen die Schüler/-innen die Sprechblasen zu jedem Akteur aus (siehe Arbeitsblatt 2 «Meinungen»). Sie fassen damit aus der Sicht jedes Akteurs in einem knappen Satz pointiert dessen Meinung zur Frachtschiffahrt zusammen, indem sie ihm eine Aussage in den Mund legen. Eine Wandzeitung mit allen Aussagen kann das Thema abschliessen.

## **IMPULS 3: WER BEZAHLT DIE RECHNUNG? WAS KANN ICH TUN?**

---

### *Ziele*

Die Schüler/-innen

- wissen, was externe Kosten sind,
- erkennen persönliche Handlungsspielräume sowie Lösungsansätze auf gesamtgesellschaftlicher und politischer Ebene.

*Alter:* Sek II

*Zeitbedarf:* 2 Lektionen, plus Film

*Benötigtes Material:* Arbeitsblatt 3 «Externe Kosten», Arbeitsblatt 4 «Lösungsansätze»

### *Ablauf*

Die Schüler/-innen befassen sich nach der Sichtung des Films mit der Frage, was externe Kosten sind, welche Auswirkungen sie haben, und wie sie selbst als Konsument/-innen angesichts des neuen Wissens verantwortungsbewusst konsumieren können.

### *Externe Kosten – Einzelarbeit – Partnerarbeit*

Im Film ist immer wieder von Kosten die Rede. Die Schüler/-innen analysieren die Aussagen zu den Kosten und befassen sich anhand des Arbeitsblatts 3 «Externe Kosten» mit der Frage, wo von welchen Kosten die Rede ist und was externe Kosten sind.

### *Hintergrundinformation*

*Externe Kosten sind Kosten, die nicht von den Verursachern (Konsument/-innen oder Unternehmen) getragen werden, sondern von der Allgemeinheit, Dritten oder der Natur. Umweltgüter wie z. B. Luft, Boden und Wasser stehen in der Regel frei zur Verfügung. Sie werden häufig bei der Produktion oder dem Konsum von Gütern übernutzt oder verschmutzt – es bleiben „offene Rechnungen“, sogenannte externe Kosten. Auch Berufsunfälle oder die Gesundheit von Arbeitnehmenden werden je nach Arbeitsverträgen nicht in Produktionskosten eingerechnet und fallen als externe Kosten an. Werden die externen Kosten in den Produktpreis eingerechnet, spricht man von internalisierten externen Kosten. Die Güter werden dann teuer.*

Umformuliert nach: Danielli, G., Backhaus, N., Laube, P., Grigoleit, A. (2014): Wirtschaftsgeografie und globalisierter Lebensraum, Zürich: Compendio Verlag)

### *Nachhaltige Entwicklung – Was kann ich tun? – Partnerarbeit*

Der Film bezieht klar Position: Containerschifffahrt ist viel zu billig und verursacht riesige Schäden an Umwelt und Gesellschaft, sogenannt externe Kosten, die sie nicht verantwortet. Als Einstieg lesen die Schüler/-innen Statements einiger Meinungsträger aus dem Film (vgl. Arbeitsblatt 4 «Lösungsansätze»). Daraus lassen sie erste Handlungsmassnahmen ableiten. Anschliessend halten die Schüler/-innen auf dem Arbeitsblatt ihre eigene Lösung fest (auf persönlicher, politischer, gesellschaftlicher Ebene usw.).

### *Wertediskussion: Optionen abwägen – Plenum*

Die Lösungsansätze werden im Plenum zusammengetragen.

Als Abschluss bietet sich eine geleitete philosophisch-ethische Diskussion an, am besten im Stuhlkreis. Ziel ist es, die gesamtgesellschaftliche Bedeutung des Themas erkennbar zu machen. Die Frage «Wie soll ich mich beim Einkaufen entscheiden?» steht dabei im Zentrum. Nachdem die Problemstellung bekannt und das Problem analysiert ist, geht es darum, Lösungen zu bewerten. Im letzten Schritt wählen die Schüler/-innen die ihnen als richtig erscheinende Lösung aus.

Zur Beantwortung der Frage «Wie soll ich beim Einkaufen entscheiden?» können die Schüler/-innen angeleitet werden, die fünf Ebenen der ethischen Begründungskette zu bearbeiten:

1. Was ist mein spontaner Bauchentscheid?
2. Wie lautet das (moralische) Problem?
3. Welche Handlungsmöglichkeiten stehen zur Verfügung?
4. Warum soll ich etwas tun? Was ist warum gut und richtig?
5. Welche Lösung wähle ich? Warum?

Optional können die Schüler/-innen am Schluss ihre eigene Sprechblase ausfüllen. Was ist ihr Fazit aus dem Film? Welche Schlüsse ziehen sie? Welche Folgen wird der Film für ihr Handeln haben?

## KOPIERVORLAGE 1: AKTEUR-KARTEN



Kunde/Kundin



Näher/-in



Kapitän/-in



Schiffseigner/-in



Seeleute



Meerestiere



Hafenanwohner/-in



IMO (International Maritime Organization)



Umweltschützer/-in

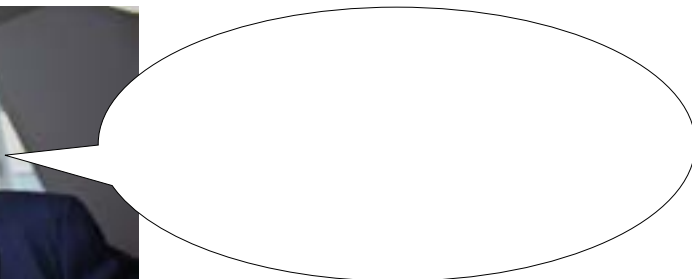
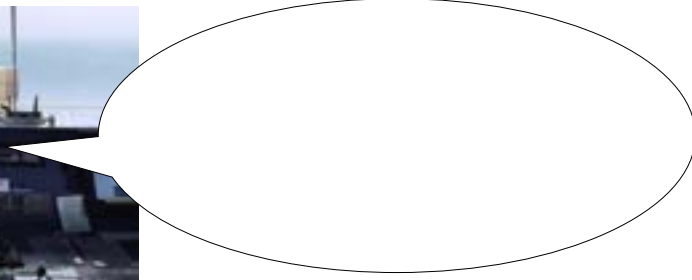
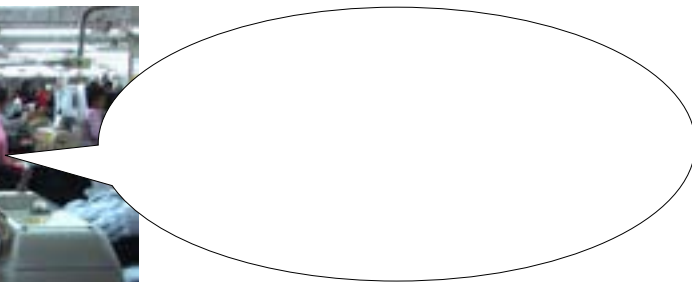
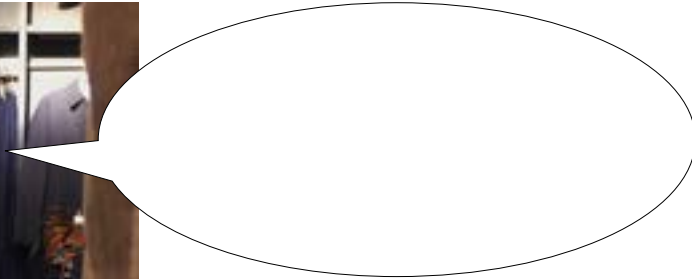


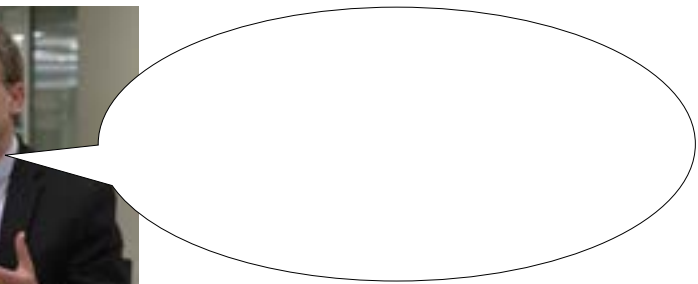
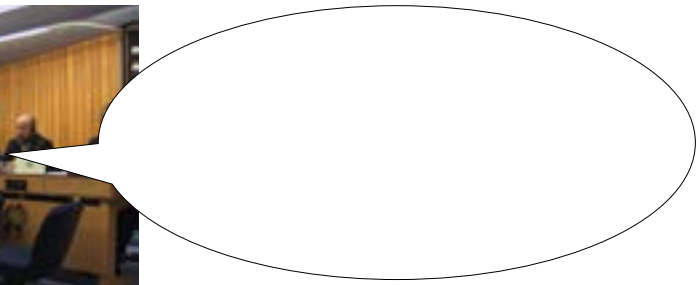
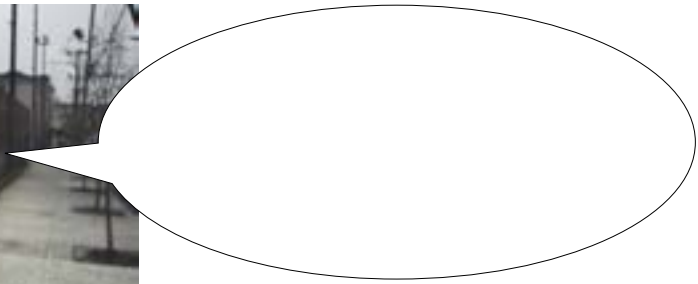
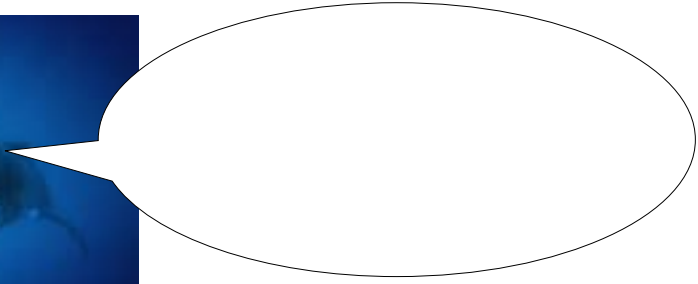
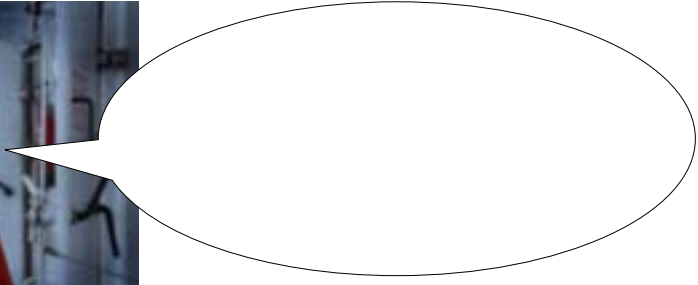


## ARBEITSBLATT 2: MEINUNGEN

---

Fassen Sie aus der Sicht jedes Akteurs in einem knappen Satz pointiert dessen Meinung zur Frachtschifffahrt zusammen.





### ARBEITSBLATT 3: EXTERNE KOSTEN

---

1. Immer wieder ist im Film von Kosten die Rede. Lesen Sie die folgenden Aussagen aus dem Film.
  - Wo wird gespart? Welche Faktoren machen die Frachtschiffahrt so billig?
  - Welche negativen Effekte hat die Frachtschiffahrt? Wer bezahlt sie?

Die Zitate können helfen, die Fragen zu beantworten.

*«Viele sehen Globalisierung als Folge von Lohnunterschieden ... Der eigentliche Auslöser ist der drastische Rückgang der Transportkosten.»*

*«Das Faszinierende an diesen niedrigen Verschiffungskosten ist die Tatsache, dass ein Hersteller heute die ganze Welt als eine einzige Fabrik betrachten kann.»*

*«Es gibt offensichtlich externe Effekte und versteckte Kosten, für die der Konsument nicht aufkommen muss.»*

*«... trägt hauptsächlich eine Erfindung zu den niedrigen Transportkosten bei, nämlich die des Containers.»*

*«Eine bolivianische Flagge bekomme ich vermutlich innerhalb von 24 Stunden und ganz sicher ohne Mindestlohnbestimmung, dafür zu niedrigeren Steuern und viel tieferen Lohnkosten für die Besatzung.»*

*«Billigflaggen bieten verschiedene Optionen, um Steuern, Sozialleistungen, technische Kosten usw. einzusparen.»*

*«Für die Schiffseigner sind diese Flaggen ein sehr nützliches Mittel, um die Kosten drastisch zu senken.»*

*«Invasive Arten kosten die amerikanische Wirtschaft schätzungsweise 120 Milliarden Dollar pro Jahr.»*

*«Durch neue Routen im Osten und im Westen können Distanzen und Transportkosten zwischen den wichtigsten Häfen Asiens und Europas auf ein Drittel gesenkt werden.»*

*«Den Preis einer Havarie bezahlt die Umwelt.»*

2. Es gibt den Begriff der «externen Kosten». Was könnte damit gemeint sein? Notieren Sie eine mögliche Definition.
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
3. Tauschen Sie mit einem Partner/einer Partnerin Ihre Definition aus. Wählen Sie die stimmigere Definition.

## ARBEITSBLATT 4: LÖSUNGSANSÄTZE

Lesen Sie die Aussagen der Protagonist/-innen aus dem Film. Wie sähen wohl deren Lösungsvorschläge aus?



«Wir haben es so weit gebracht, dass lokale Produkte teurer sind als Ware, die um die halbe Welt zu uns transportiert wird. Für mich stimmt an dieser Gleichung etwas nicht.»



«Ich fände es toll, wenn ich einem Etikett entnehmen könnte, auf welchen Umwegen das Produkt in den Laden gekommen und wie weit es gereist ist.»



«Beim Reinigen der Schiffe wird ein Giftcocktail ins Meer gespült, der zum Teil aus einem Gemisch von Meerwasser und Kraftstoff besteht. Wir reden von 1.8 Millionen Tonnen pro Jahr.»



«Man sagt ja, hinter jedem Vermögen stecke ein Verbrechen. Ich glaube, John Fredriksen ist ein treffendes Beispiel für diese Volksweisheit.»



«Frachtschiffe sind nach wie vor die weitaus effizientesten Gütertransportmittel. Das sollten wir nicht vergessen. Wir alle brauchen sie, um unsere stetig steigenden Bedürfnisse zu befriedigen.»

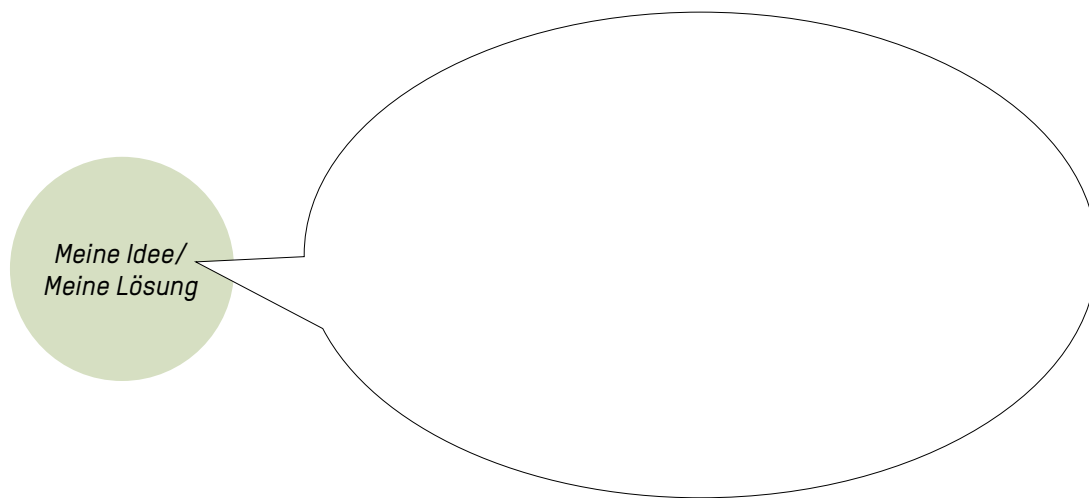


«Es ist tragisch und ironisch zugleich, dass wir uns wieder mal ins eigene Fleisch schneiden: Wir sind zwar mitverantwortlich für den Treibhauseffekt, verpassen aber keine Chance, noch mehr Verschmutzung zu verursachen.»



Überlegen Sie nun, welche Ideen und Lösungsansätze Sie haben, und schreiben Sie sie anschliessend in die Sprechblase. Die folgenden Fragen können Ihnen helfen, Ihre Gedanken zu ordnen.

- Welche Ideen zur Veränderung habe ich?
- In welchem Bereich (Lebensmittel, Mode usw.) kann ich mein Konsumverhalten verändern?
- Konsum kostet immer: Wie wichtig ist der Preis des Konsumguts? Und was ist der Preis von gesunder Luft, gerechten Arbeitsbedingungen usw.?
- Was heisst nachhaltig konsumieren? Was bringt es, den Konsum zu reduzieren? Was heisst regional oder lokal konsumieren? Wo ist es möglich? Wo nicht?
- Was nützt es, politisch aktiv werden?
- Was kann ich selber nicht beeinflussen, aber andere?
- Welche Schlüsse ziehe ich persönlich aus dem Film?



# 21

## Impressum

### Impulse für den Unterricht – Anregungen zum Film «Seebind – Der wahre Preis der Frachtschifffahrt»

**Autorin:** Eva Woodtli Wiggenhauser, Nicole Güdel

**Redaktion:** Nicole Güdel

**Gestaltungskonzept:** pooldesign.ch

**Layout:** Claudia Fritzenwanker

**Copyright:** éducation21, Bern 2017

**Bezug des Films:** DVD (Kauf oder Miete) oder VOD (nur Miete): Schweiz: [www.education21.ch](http://www.education21.ch), Österreich: [www.baobab.at](http://www.baobab.at)

**Weitere Informationen:** éducation21, Monbijourstr. 31, 3001 Bern, Tel 031 321 00 22

**éducation21** Die Stiftung éducation21 koordiniert und fördert Bildung für Nachhaltige Entwicklung (BNE) in der Schweiz. Sie wirkt im Auftrag der Erziehungsdirektorenkonferenz (EDK), des Bundes und der Zivilgesellschaft als nationales Kompetenzzentrum für die Volksschule und die Sekundarstufe II.

[www.education21.ch](http://www.education21.ch) | Facebook, Twitter: [#e21ch](https://twitter.com/education21ch) |

**Baobab – Globales Lernen** BAOBAB ist ein zentraler Lern- und Kommunikationsort zu Globalem Lernen in Österreich. Der gemeinnützige Verein fördert mit seinen Angeboten die Auseinandersetzung mit entwicklungspolitischen und globalen Themen im schulischen und außerschulischen Bildungsbereich.

[www.baobab.at](http://www.baobab.at)

