

## **Unterrichtsmaterialien**

# **Verkehr »Kein Klima für Autos«**

**Georg Furger**

**Herausgegeben von Greenpeace**

**Verlag Die Werkstatt / AOL-Verlag**

**Zum Autor:**

Georg Furger, Jahrgang 1958, lebt in Stäfa (Schweiz), 1979-1985 Studium der Naturwissenschaften und Ausbildung für das höhere Lehramt, Fachrichtung Geographie. 1990 Promotion im Fachbereich Umweltgeologie. 1990-1993 Kampagnenleiter bei Greenpeace Schweiz, Fachbereich Verkehr.

## Fotonachweis:

- S. 5: Greenpeace (Bernhard Nimtsch)
- S. 22: Greenpeace (Fred Dott)
- S. 27: Greenpeace (Lukas Lehmann)
- S. 43: Greenpeace (Lisa Schäublin)
- S. 50: Sabine Vieimo
- S. 59: Greenpeace (Conny Böttger)
- S. 60: Greenpeace (Lisa Schäublin)
- S. 61: Greenpeace (Wartha)
- S. 77: Greenpeace (Hadley)
- S. 89: Greenpeace (Paul Langrock)
- S. 107: Greenpeace (M. Scharnberg)

Copyright © 1995 by Greenpeace e.V., 20450 Hamburg Alle  
Rechte vorbehalten.

Vervielfältigung der Arbeitsblätter im Klassensatz erlaubt.

Methodisch-didaktische Bearbeitung: Dr. Kuno Roth

Gesamtherstellung: Verlag Die Werkstatt GmbH. Gedruckt auf  
100% Recycling-Papier.

**ISBN 3-89533-111-2** Verlag Die Werkstatt,  
Lotzestr. 24a, 37083 Göttingen  
**ISBN 3-89111-267-X** AOL-Verlag,  
Waldstr. 18, 77839 Lichtenau



# Inhalt

## **Kapitel 1: „Schneller, weiter, komfortabler...“ Der Traum von der unbegrenzten Mobilität**

Didaktische Hinweise und Projekttips ..... 6

Arbeitsblätter:

1. „Der Verkehr bin ich.“ Meine persönliche Wegbilanz. ....	11
2. Der Verkehr und die anderen – meine Schulklasse .....	12
3. Der Verkehr und die anderen – meine Landsleute.....	14
4. Was heißt mobil sein?.....	16
5. Von lauten Römern, störrischen Berglern, Freiherren und steinwerfenden Preußenkindern .....	17
6. Omas Turbo .....	20
7. Die Mobilitätsspirale .....	21
8. Die Verkehrsmacher – früher und heute .....	22
9. Düstere Aussichten .....	24
10. Autoverkehr weltweit .....	25

## **Kapitel 2: Vom Traum zum Alptraum – Die negativen Folgen des Autoverkehrs**

Didaktische Hinweise und Projekttips ..... 28

Arbeitsblätter:

11. Verkehr und Umwelt.....	32
12. Ökobilanz von Fahrzeugen .....	35
13. Die Kosten der Umweltzerstörung.....	38
14. Auto ist nicht gleich Auto .....	39

## **Kapitel 3: Autos raus aus der Stadt – Ein Plädoyer für lebenswerte Städte**

Didaktische Hinweise und Projekttips ..... 44

Arbeitsblätter:

15. Der Verkehr in meiner Stadt.....	47
16. Städte ersticken im Autoverkehr .....	48

17. Die Kinder trifft's am härtesten .....	49
18. Es geht auch anders.....	51
19. Das Handwerkszeug für eine ökologische Verkehrspolitik .....	54
20. Unsere Stadt im Jahre 2010 .....	55
21. Das Fahrrad – eine prima Alternative.....	57
22. POWER statt PS .....	59

## **Kapitel 4: Warenbazar Europa – Die Brummilawine rollt an**

Didaktische Hinweise und Projekttips ..... 62

Arbeitsblätter:

23. Hin und her – her und hin .....	65
24. Gründe für die Warenverkehrsflut .....	67
25. Krebsrisiko Lastwagen.....	69
26. Kaum Luft zum Atmen – geplagte Transitregionen.....	71
27. Neue Straßen – wozu? Der Bundesverkehrswegeplan .....	73
28. Stopp die Brummilawine .....	75

## **Kapitel 5: Verkehr und Freizeit**

Didaktische Hinweise und Projekttips ..... 78

Arbeitsblätter:

29. Ohne Autos in die Alpen?.....	81
30. Höher, schneller, weiter – auf Kosten der Umwelt.....	83
31. Prinzip Langsamkeit – Das langsame Aussterben der Hasenfüße .....	85
32. Zu Fuß unterwegs .....	86
33. „Das Gute liegt so nah“ .....	87

## **Anhang: Hintergrundinformationen**

zu Kapitel 2: Verkehr und Umwelt .....	90
zu Kapitel 3: Stadtverkehr.....	107
zu Kapitel 4: Warenverkehr .....	116
Wichtige Umweltgruppen .....	127
Literatur.....	128



# Editorial

Der Verkehr, insbesondere der motorisierte Straßenverkehr, ist der Umweltverschmutzer Nummer eins. Er verursacht die zunehmende Gefährdung des Weltklimas, die Schadstoffbelastung der Luft, das Waldsterben, die Zurbetonierung der Landschaft durch den Bau von Straßen - von Unfällen, Gesundheitsrisiken für den Menschen und lärmenden Städten ganz zu schweigen. Diese schlechte Umweltbilanz des Autos, die auch Vertreter der Automobilindustrie nicht leugnen können, wird von den Autofahrern bisher nicht wahrgenommen. Der Autoverkehr nimmt weltweit drastisch zu. In den Ländern Osteuropas, aber auch in der „Dritten Welt“, ist der Trend zum Auto unverkennbar und führt zu einem rasanten Anstieg der Zulassungszahlen.

Dieser Entwicklung folgend, orientiert sich die internationale Automobilindustrie weiter am Profit und setzt auf die Produktion von noch mehr, noch schnelleren und noch leistungsstärkeren Autos, die die Umwelt noch mehr belasten. Oder sie stützt sich auf kosmetische Maßnahmen wie den Dreiwege-Katalysator, um die Autofahrer zu beruhigen. Für die Umwelt jedoch ist damit nichts Entscheidendes erreicht. Politische Entscheidungsträger unterstützen diesen gefährlichen Trend mit einer halbherzigen Umwelt- und Verkehrsgesetzgebung, die im Kern autofördernd ist. Umweltfreundliche Verkehrsmittel werden hingegen vernachlässigt. Notwendige Konsequenzen wie Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung oder der Verkehrsverlagerung auf Rad, Bahn und Bus werden gesetzlich nicht gefördert und sind somit finanziell kaum realisierbar, selbst wenn Kommunen sie stärken wollten.

Vor dem Hintergrund dieser ernüchternden Tatsachen kommt dem Handeln einzelner und hier besonders der Umwelterziehung erstrangige Bedeutung zu. Kinder und Jugendliche, die heute die negativen Auswirkungen des Verkehrs besonders drastisch zu spüren bekommen, haben die Chance, die zukünftige Verkehrspolitik auf einen umweltverträglichen Pfad zu führen. Das Ziel der vorliegenden Materialien ist es, die Zusammenhänge zwischen Verkehr und Umweltzerstörung zu skizzieren, Lösungsvorschläge aufzuzeigen sowie Lehrende und Lernende zu engagiertem, verantwortlichem Handeln anzuregen.

Nach einer Einführung zur sozialen und wirtschaftlichen Bedeutung des Verkehrs (Kapitel 1), werden seine wichtigsten ökologischen Auswirkungen beleuchtet (Kapitel 2). Am Beispiel des Stadtverkehrs (Kapitel 3), des europäischen Warenverkehrs (Kapitel 4) sowie des

Freizeitverkehrs (Kapitel 5) werden Alternativen zur AUTO-Mobilität aufgezeigt.

Didaktisch wurden folgende Prinzipien beachtet:

- vom Nahen zum Fernen
- vom Bekannten zum Neuen
- vom Einfachen zum Komplizierten.

Insbesondere wurde Wert darauf gelegt, nicht mit dem grünen Zeigefinger zu kommunizieren, sondern die Schülerinnen und Schüler spielerisch an umweltverträgliche Mobilitätsformen heranzuführen. Um eine einfache Handhabung zu ermöglichen, ist jedes Kapitel in die Rubriken „Einleitung“, „Lernziele“, „Unterrichtspraktische Hinweise“, „Literaturhinweise“ und „Arbeitsblätter“ (Kopiervorlagen) unterteilt. Ausführliches Hintergrundmaterial zu den Themen der Arbeitsblätter befindet sich im „Anhang“.

Die vorliegenden Unterrichtsmaterialien richten sich vornehmlich an Lehrerinnen und Lehrer der Sekundarstufe II, von Gymnasien und Berufsschulen. Sie eignen sich jedoch auch für die außerschulische Jugend- und Erwachsenenbildung. Die Konzeption ist fächerübergreifend, so dass sich eine Anwendung im Rahmen von Projektwochen, Werkstatt- oder Blockunterricht anbietet.

*Georg Furger, Stäfa 1994*



## Projekttyp: Verkehrsvermeidung beginnt im Kopf

Wie lange wird ein Auto am Tag wirklich genutzt, wie lange steht es? Wie viele DM Gebühren, Abschreibung und Versicherungen kostet ein Fahrzeug, das jederzeit verfügbar ist? Schüler und Schülerinnen befragten Verwandte und Bekannte und kamen zu folgenden Ergebnissen: Im Durchschnitt wird ein Auto 30 Minuten pro Tag gefahren, und es kostet ca. 3.000 Mark pro Jahr. Warum fällt es so schwer, auf das Auto zu verzichten, obwohl die Zahlen gegen das Auto als Hauptverkehrsmittel sprechen?

Aktionsschritte:

1. Zusammenstellung eines Fragebogens.  
Zentrale Frage: Warum halten die Autofahrer an ihrem Verkehrsmittel fest?
2. Auswertung: Als Gründe nennen die Autofahrer, daß sie allzeit mobil und unabhängig sein wollen und das Auto „wirklich“ brauchen.
3. Strategie: Wie können den Autofahrern andere Verkehrsmittel schmackhaft gemacht werden?
4. Zielrichtung des Projekts: Nicht den radikalen

Verzicht, sondern den gemeinsamen Gebrauch eines Autos anzuern.

5. Arbeitsgruppen: Eine Arbeitsgruppe beschafft sich Informationen von bekannten Initiativen wie „Auto-Pool“, „Share-Com“ u.a. Andere überlegen sich, welche Hindernisse überwunden werden müssen, damit Autofahrer gemeinsam einen Wagen nutzen. Eine dritte AG befaßt sich mit Öffentlichkeitsarbeit und erarbeitet Ideen für Aktionen.

6. Verfassen einer gemeinsamen Informationsschrift. Mögliche Gründe, nicht umzusteigen, werden vorweg diskutiert, die Nachteile anderer Verkehrsmittel offen angesprochen, die Kosten der verschiedenen Verkehrsmittel werden verglichen. Konkrete Schritte werden genannt:

Wie kann man vom Auto auf andere Verkehrsmittel umsteigen?

7. Aktion: Im Bekanntenkreis werden Umstelgewillige gesucht. Auf einer Pressekonferenz werden der Umstieg, die Gründe und das Vorgehen dargelegt.



## Projekttyp: Foto-Dokumentation

Wie erleben Schülerinnen und Schüler den Verkehr?

Die Schüler und Schülerinnen dokumentieren Schönes und Gefährliches, das ihnen auf ihrem Schulweg begegnet - mit Fotos, Skizzen und Zeichnungen.

In einem weiteren Schritt skizzieren sie, wie sie sich ihren Wunsch-Schulweg vorstellen. Läßt sich aus diesen Ideen ein kommunales Verkehrskonzept erstellen oder lassen sich zumindest konkrete Forderungen an Schule oder Gemeinde ableiten?



## Projekttyp: Quiz - Wer hätte das gedacht?

Schülerinnen und Schüler befragen Menschen in ihrer Umgebung und diskutieren über die erstaunlichen Fakten:

- *Wieviele Kilometer Ist ein Mensch In Europa durchschnittlich pro Tag unterwegs? (30 Kilometer)*
- *Wieviel« Kilometer davon werden mit dem Auto durchschnittlich zurückgelegt? (25 Kilometer)*
- *Wieviele Autos besitzen jeweils 1.000 Personen in Amerika, 1.000 in Deutschland und 1.000 in China? (625; 500;1)*
- *Wieviele Quadratmeter Wohnraum hat eine Person in Westeuropa? Wieviele Quadratmeter Asphalt nimmt ein Auto in Westeuropa in Anspruch? (30 Quadratmeter bzw. über 100 Quadratmeter)*
- *Wie oft reichen alle Straßen Deutschlands aneinandergereiht um den Erdball? (12mal)*



### Projekttyp: Den Verkehr rund ums Schulhaus beruhigen

Die Autos fahren zu sehne» und gefährden die Sicherheit der Kinder. Wie kann nachgewiesen werden, daß die Autos zu schnell fahren? Welche Maßnahmen können dagegen unternommen werden?

1. Geschwindigkeitsmessung selbst gemacht - an ausgewählten Strecken: Zwei Schüler messen die Fahrzeit der Autos für diese Strecke (Zeichen geben). Berechnung: Strecke In Metern geteilt durch Fahrzeit ergibt die Geschwindigkeit in Metern pro Sekunde. Mal 3,6 ergibt die Geschwindigkeit in Stundenkilometern.

2. Flächennutzung: Wie sieht die Flächennutzung rund ums Schulhaus aus? Wieviele Quadratmeter Asphalt kommen auf einen Quadratmeter Grünfläche (welcher Art Grünfläche)? Wieviel Fläche haben die Autos (Straßen) zur Verfügung, wieviel Fläche bleibt für Kinder

(Spielplätze)? Was sollte nach Meinung der Klasse verbessert werden?

3. Verkehrsberuhigung zum Beispiel vor der Schüfe: Wie sind Fahrbahnverengung, Geschwindigkeitsbegrenzung etc. durchzusetzen? Vorschläge für Verbesserungen, Öffentlichkeitsarbeit über Zeitungen und Radio, Organisation eines Straßenfestes, auf dem die Vorschläge vorgeführt werden.

4. Arbeit einer laufenden Verkehrsinitiative im Ort unterstützen: Recherchieren, was zur Zeit verkehrspolitisch das große Thema ist (lokale Umweltorganisationen und Behörden fragen). Schauen, was die Klasse am meisten interessiert. Eine Initiative mit einer eigenen Aktion unterstützen.

aus: „Öko-Kredit 2000; Themenheft Verkehr“; KJG, Düsseldorf



### Projekttyp: Grüne Radtour und grüne Schleichwege

Die grüne Radtour: „Diese Tour setzt sich aus unterschiedlichen „grünen“ Stationen zusammen. Z.B. Parks, schöne Alleen, begrünte Häuserfassaden. Waldregionen, Wiesen, Ufervegetation an Bächen, besonders schöne Einzelbäume, Naturschutzgebiete, Pflanzen, die Beton und Asphalt aufbrechen, Flechten, usw. Die Erarbeitung einer solchen Tour ist relativ einfach und kann auch von jüngeren Schülern und Schülerinnen zusammengestellt werden.“

Sleichwege zur Schule: „Um die Schule auf angenehmen Wegen per Fahrrad zu erreichen, werden rund um die Schule aus den unterschiedlichen Richtungen entsprechend „grüne“ und mit wenig Autos befahrene Strecken

zusammengestellt: auf Grundlage der bisherigen eigenen „Schleichwege“ der Schülerinnen und Schüler aber auch der Lehrer und Lehrerinnen sowie mit Hilfe eines Stadtplans. Die unterschiedlichen Wege werden auf einer Karte zusammengetragen und gegebenenfalls mit zusätzlichen Informationen versehen. Die erstellte Karte kann anschließend an alle Personen innerhalb der Schule als „Animation“ zur Fahrradbenutzung verteilt werden. Weitere schöne Schleichwege zu häufig frequentierten Orten wie Schwimmbädern, Jugendzentren, Kinos usw. können zusätzlich erarbeitet und dokumentiert werden. Diese können dann an den entsprechenden Orten ebenfalls zur Verfügung gestellt werden.

aus: Umwelterziehung an Hamburger Schulen



# Einleitung

Im Europa ohne Grenzen erhält der Warenverkehr eine immer größere Bedeutung. Die Realisierung des EU-Binnenmarktes hängt davon ab, ob Handelshindernisse beseitigt und der freie Warenverkehr garantiert werden kann. Die Wirtschaft organisiert sich in zunehmendem Maße arbeitsteilig und transportintensiv (vgl. A 24). Auf europäischer wie auf nationaler Ebene wird der Warenverkehr per Straße gegenüber dem Transport per Schiene bevorzugt. Ein Beleg hierfür ist der Bundesverkehrswegeplan (vgl. A 27 und Anhang S. 123). Es erstaunt deshalb nicht, daß von sämtlichen Verkehrsarten der Lastwagenverkehr in ganz Europa die höchsten Zuwachsraten verzeichnet.

Die Politik fördert „Unsinnstransporte“, d.h. für kleinste Produktionsschritte werden Waren kreuz und quer durch Europa gefahren (vgl. A 23). Besonders alarmierend sind diese Tatsachen, weil der Lastwagenverkehr schon heute eine ernstzunehmende Gefährdung der Umwelt darstellt (z.B. Ausstoß krebserregender Partikel, A 25). Wenn sich die Politik nicht ändert und weiterhin der Straße beim Warenverkehr den Vorrang gibt,

ist zu befürchten, daß der Lastwagenverkehr in Zukunft ein Hauptverursacher der Umweltbelastung generell sein wird.

Maßnahmen zur Eindämmung der Schadstoffe aus dem Lastwagenverkehr, insbesondere Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), sind deshalb vorrangig. Aber weder technische Maßnahmen bei den Lastwagen noch Bemühungen zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene reichen aus, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen in einem Maße zu reduzieren, daß dem Treibhauseffekt, also der künstlichen Erwärmung der Atmosphäre, Einhalt geboten wird. Nicht nur das Wachstum des europäischen Lastwagenverkehrs muß gebremst werden, sondern der transnationale Güterverkehr muß generell vermindert werden. Dazu brauchen wir verkehrsvermeidende Maßnahmen (vgl. A 28). Weiterführendes Material zum europäischen Warenverkehr befindet sich im Anhang.

### Lernziele

- Verständnis für den Zusammenhang zwischen Wirtschaftsorganisation (z.B. just-in-time-Fertigung) und Verkehr fördern
- Einblicke in die Transportpolitik der Firmen gewinnen



## Projekttyp: Phantasiereise in die Zukunft

Ein Ort im Kanton Uri, Schweiz, gelegen an der Gotthard-Nord-Süd-Transitstrecke. Etwa 3.000 schwere Brummer donnern täglich vorbei. Die Kinder leiden verstärkt unter dem Lärm und der Luftverschmutzung, ihre Sorgen werden im Unterricht thematisiert - anhand der von der Kinderpsychologin Ulrike Unterbrunner entwickelten Methode der Phantasiereise (beschrieben im Buch „Umweltängste - Umwelterziehung“ Wien).

1. Die Kinder entspannen sich mit Atemübungen. Bei geschlossenen Augen werden sie erzählerisch durch die Welt von heute geführt. „Du stehst jetzt in deiner Phantasie auf, gehst hinaus aus der Schule und findest einen Weg, den du entlang gehst.“ Um nicht zu beeinflussen, werden mögliche Gegebenheiten auf dem Weg mit „Vielleicht-Formulierungen“ erwähnt: „Vielleicht triffst du Menschen, vielleicht nicht. Vielleicht kannst du etwas riechen, vielleicht hörst du etwas, vielleicht nicht.“ Nach jedem Satz wird zwei Minuten Zeit gegeben, um Phantasien zu entwickeln. Die Reise führt zu einem Tor. „Wie ist dieses beschaffen? Kann es geöffnet werden? Stell dir vor, hinter diesem Tor ist deine Zukunft.“

Das Heute in 20 Jahren. Nun öffne die Tür, gehe hinein und schau dich um. Wie ist es dort? Siehst du Menschen? Laß dir Zeit. „Wichtig ist, daß die Kinder wieder hinausgeführt werden: „Jetzt geh wieder zum Tor zurück. Schau dich noch einmal um. Dann geh zurück in die Gegenwart und schließ das Tor fest hinter dir. Und nun geh wieder den Weg zurück. Du kommst wieder zum Schulhaus, gehst hinein und betrittst das Klassenzimmer“.

2. Die Kinder halten die Erlebnisse zeichnerisch und/oder schriftlich fest. Zeichnungen und Texte der Kinder werden in der Klasse vorgestellt, ihre Ängste werden thematisiert. Auch der Lehrer beteiligt sich mit seinen Erlebnissen. Besonders oft werden Wut und Angst wegen des Transitverkehrs geäußert.

3. Die Frage bleibt im Raum: Was machen wir nun? Die Kinder verfassen gemeinsam einen Brief an den zuständigen Verkehrsminister in der Kantons- und Staatsregierung. Er wird als offener Brief ebenfalls an die regionalen Zeitungen sowie an eine überregionale Zeitschrift gesandt. Sie schildern ihren Unmut und fordern den Minister auf, das Verkehrsproblem zu lösen.



### Projekttyp: Wieviele Kilometer stecken in deinem Essen?

Jede Person soll abschätzen, wieviele Kilometer die verschiedenen Zutaten ihres Mittagessens zusammengerechnet zurückgelegt haben. Verschiedene Lebensmittel sollen also im Hinblick auf den Verkehr, der dafür aufgewendet werden mußte, untersucht werden.

1. Verschiedene Produkt-Kategorien werden eingeführt:

- „Primärprodukte“ wie Gemüse und Früchte
- einmal aufbereitete Produkte wie pasteurisierte Milch, Fleisch usw.
- „leicht veredelte“ Produkte wie Getränke aller Art, bestimmte Konserven, Käse, Kaffee etc.
- „stark veredelte“ Lebensmittel wie Brot, Früchtejoghurt, Fischstäbchen, tiefgekühlte Fertigprodukte, verschiedene Konserven, Schokolade usw.

2. Unterteilung der Kategorien anhand der Kriterien Verpackungsmaterialien, Ursprungsort des Produkts und Produktionsweise.

3. Anhand der vom VCD recherchierten Fallstudie vom berühmten „Erdbeerjoghurt im Glas“ (VCD-Magazin 7/92) oder anhand des Parma-Schinkens (vgl. A23) wird das Ganze einmal durchgespielt (einige Reisedistancen: Milch 36 Kilometer, Joghurt-Kulturen 920 Kilometer, Glas 746 Kilometer, Leim für die Etiketten 639 Kilometer; total 7.695 Kilometer).

4. Recherche zu verschiedenen Lebensmitteln in Zweiergruppen. Je nach Kategorie werden ein oder mehrere Produkte untersucht

5. Die Reisedistancen jener Lebensmittel, von denen gesicherte Daten vorhanden sind, werden von den einzelnen Gruppen auf Plakaten - mit Zeichnungen und Karten illustriert - festgehalten.

- Konsumgewohnheiten hinterfragen und den Zusammenhang zwischen Konsum und Warenverkehr erkennen
- Argumente zum Problemkreis „Straßenbau als Wirtschaftsmotor“ genauer betrachten
- spezifische Umweltbelastungen durch den Lastwagenverkehr einschätzen lernen
- Interesse für die Probleme der Transitregionen (z.B. Alpen) wecken
- Konzepte für die Verkehrsvermeidung beim Warenverkehr kennenlernen.

#### Methodik

- Eigene Recherchen zu den „versammelten Kilometern“ im eigenen Mittagessen und zu der Frage, wie sich diese durch die Auswahl der Nahrungsmittel verringern lassen
- „multiple-choice“-Fragen beantworten
- Formulierung eines Briefes zum Thema „Lastwagenabgase und Krebs“
- Kenntnis von Transitregionen in der Umgebung
- Umweltprobleme erkennen und Lösungsvorschläge entwickeln
- fiktive Podiumsdiskussion zum Thema „Verkehr wohin - der Bundesverkehrswegeplan“ organisieren.

#### Unterrichtspraktische Hinweise

*Arbeitsblätter A 2 3 -A 28*

*Die Klasse erhält Einblick in die Problematik des europäischen Güterverkehrs, insbesondere des Lastwagenverkehrs.*

*A 23: Hin und her -her und hin... Beispiele von „Unsinnstransporten“: Ursachen, Hintergründe und ökologische Folgen*

- Mögliche Einführung in die recht komplexe Aufgabe

3: Ein alltägliches Produkt vorstellen, z.B. Tomaten einmal vom Biohof in der Nähe, ein anderes Mal aus holländischem Massenanbau. Wichtig ist, von den Erfahrungen der Klasse auszugehen. Oder Produktanalyse anhand eines einfachen Produkts, z.B. Fruchtjoghurt. Welche Bestandteile gibt es (Milch, Zucker, Früchte etc., Plastikbecher, bedruckter Aludeckel). Welche Transportwege sind wahrscheinlich notwendig, bis das Produkt im Laden steht? Eine gute Übersicht von „Transportkettenanalysen“ findet sich in Lit. [1], Seite 128-153.

*A 14: Die Gründe der Warenverkehrsflut, Zusammenhänge zwischen Organisation und Zielen des EU-Binnenmarktes und dem europäischen Warenverkehr*

- Lösung der „multiple-choice“-Fragen: B/C/B+C/  
B+C/A/B/A+B+C