Langfristige Politische Erwachsenenbildung in der Auseinandersetzung mit Klima-, Umwelt- und Verkehrsfragen: Beispielhaft dargestellt am Zweijahres-Kurs Sozialwissenschaftliche Grundbildung

Frank Meng / Zentrum für Arbeit und Politik der Universität Bremen

Abstract

Als die Universität Bremen im Jahre 1971 ihren Betrieb aufnahm, trat sie mit einem grundlegenden, politisch kontrovers diskutierten Reformanspruch an.[1] Für die Universität galt von Beginn an, sich aktiv und in emanzipativer Art und Weise in die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Belange Bremens einzumischen. Neben der Berufungspraxis der neuen Hochschullehrer/innen, bis dahin ungewöhnlichen Partizipationsmöglichkeiten aller Statusgruppen der Universität sowie neuen Methoden und Inhalten im Lehrbetrieb schlug sich dieser Anspruch besonders auch in der Intention einer engen Kooperation mit der organisierten Arbeitnehmerschaft nieder.

Noch vor der Aufnahme des eigentlichen Lehrbetriebs besiegelte die neue Einrichtung eine Kooperation mit der Arbeiterkammer Bremen[2] und verpflichtete sich in der Vereinbarung, „die Wahrnehmung und Förderung der Arbeitnehmerinteressen in wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht (…) zu unterstützen“ (KUA 1999). Laut dem ersten Rektor der Universität Bremen, Thomas von der Vring, war es ein Gründungsbestreben der Universität „die Wissenschaft in den Dienst der Massen zu stellen“ (IAW 2012, S. 14) und in kritischer Solidarität mit den Gewerkschaften zu kooperieren (vgl. ebd.).

Der Kooperationsbereich Universität – Arbeitnehmerkammer besteht im Jahr 2014 aus dem Zentrum für Arbeit und Politik (zap, bis 2012 aap) und dem Institut für Arbeit und Wirtschaft (iaw). Neben seinen Forschungs- und Beratungsaktivitäten ist das zap seit 1986 auch zuständig für die Politische (Erwachsenen-)Bildung, entwickelt längerfristige Formate für Arbeitnehmer/innen und betriebliche Interessenvertretungen.[3] Ein bundesweit einmaliges Angebot des zap, das sich inzwischen im 26. Durchlauf befindet, ist das Weiterbildende Studium „Sozialwissenschaftliche Grundbildung für Arbeitnehmer/innen“ (Zweijahreskurs). Der Zweijahresjahres, dessen Studiengruppen unter den Kriterien Alter, ethnische Zugehörigkeit, Bildungserfahrungen, berufliche Stellung, Milieu, soziale Lebenslagen, politische Teilhabe und Motivlagen sehr heterogen zusammengesetzt sind, umfasst als modularisiertes, Weiterbildendes

1 Die Ausrichtung der neuen Hochschule, die sich natürlich auch in den Berufungsverfahren niederschlug, zerbrach unter anderem eine Landesregierung (vgl. Bullwinkel u.a. 2011, S. 60).

2 Die Arbeiterkammer, erstmals 1920 gegründet, ist zusammen mit der Angestelltenkammer (seit 1999 fusioniert zur Arbeitnehmerkammer) das Bremer Pendant zu den Kammern der Arbeitgeber und wird von den abhängig Beschäftigten finanziert. Sie vertritt gemeinsam mit den Gewerkschaften die Arbeitnehmerinteressen.

3 Nähere Informationen zum zap unter: http://www.zap.uni-bremen.de

Studium Aspekte des biographischen (Einführung), exemplarischen (Theorie) und forschenden Lernens (Projekt).[4]

Im zweiten Studienjahr führen die Lerngruppen ein selbstgewähltes Projekt durch, in dem nach der Entwicklung des Themenfeldes, der Erstellung eines Projektdesigns sowie der Erarbeitung des Forschungsstandes auch eigene Forschungsanstrengungen unternommen werden.

Umwelt- und Verkehrsfragen im Kontext politischer Bildung

Seit den 1970er Jahren sind Mobilitäts- und Raumordnungsfragen zentrale politische Handlungsfelder und wichtige Themenbereiche der Politischen Bildung. Bedeutung gewannen die Themen einerseits durch die existentiellen Debatten über die Ressourcenknappheit und Erderwärmung (vgl. Meadows u.a. 1972, Brundtland-Bericht 1987), andererseits über neue Ansprüche eines zunächst alternativen Milieus bei der Rückgewinnung und Mitgestaltung des öffentlichen Raumes in vielen urbanen Zentren Westeuropas. Es lässt sich durchaus behaupten, dass die Modernisierung der bundesdeutschen Gesellschaft, die sich wesentlich in gestiegenen Autonomie- und Beteiligungsansprüchen ausdrückte, in den 1970er und 1980er Jahren ganz wesentlich im Kampf gegen politische Ambitionen zur Vollendung der „autogerechten Stadt" (in Bremen Mozart-Trasse) und für die Eroberung öffentlicher Räume konkretisierte.[5] Gerade die Rückgewinnung von öffentlichem Raum, etwa durch die Besetzung von Häusern und den Kampf um soziokulturelle Zentren, lieferte den Neuen Sozialen Bewegungen in all ihren Verästelungen erst den notwendigen Raum zur emanzipativen Selbstverständigung. Diese Häuser sind bis heute oft genug zivilgesellschaftliche Denkfabriken auch in Mobilitäts- und Raumordnungsfragen.

Inzwischen bewegt sich das Thema von Mobilität und dessen öffentlicher Organisation als Gegenstand der Politischen Bildung an der Schnittstelle von handlungsorientierter Umwelterfahrung und -bildung einerseits und einer Aufforderung zur Partizipation im Rahmen der Sozialraum- und Verkehrsentwicklung (vgl. Kahlert 2005, S. 433) andererseits. Die Debatten um die Verkehrs- und Raumgestaltung berühren dabei grundständige Fragen gesellschaftlicher Entwicklung. Ressourcenknappheit und die Notwendigkeit einer Begrenzung der Erderwärmung bilden einen krisenhaften Überbau. Angesichts der Dominanz des Automobils im öffentlichen Raum und einer fortgeschrittenen städtebaulichen Ausrichtung hin zur ‚autogerechten Stadt' mit einer funktionalen Teilung in die Sphären Arbeit, Wohnen und Konsum sind die Themen Mobilität und Raumentwicklung aber auch verknüpft mit Fragen, die über die Sicherung der Lebensgrundlagen hinausreichen. Welche Funktion soll der öffentliche Raum in einem (demokratischen) Gemeinwesen haben, das den Menschen möglichst viel Beteiligung ermöglichen soll? Wie ist der öffentliche Raum im Sinne der Lebensinteressen der Menschen auszugestalten? Welche Steuerungsmacht haben wirtschaftliche Interessen in der Verkehrsentwicklung und welche sollten sie haben? Wie könnten umgekehrt Erwerbsarbeit und Marktwirtschaft organisiert werden, um Verkehr zu vermeiden und mehr selbstbestimmte Zeitverfügung für die Arbeitnehmer/innen zu gewinnen? Ist der ständige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht eigentlich Ausdruck einer überholten Wachstumsideologie? Alles in allem verweisen Verkehrs- und Raumordnungsfragen somit in vielfältiger Hinsicht auf die essentielle Debatte, wie wir leben können und wollen.

4 Zur Struktur des Kurses wie auch zu den Motivlagen, Erfahrungen und Wirkungen dieses Angebotes siehe Meng u. Eberwein 2010.

5 In Bremen beispielsweise entzündeten sich zentrale Konflikte für die Herausbildung der hiesigen Alternativkultur an einer Erhöhung der Straßenbahnpreise (1968) und dem geplanten Bau der so genannte Mozart-Trasse (ab ca. 1969) als Teil einer von großen Verkehrsachsen geprägten, autogerechten Stadt (vgl. z. B. aap 2008, S. 27ff.).

Für die politische Bildung ist das Thema Mobilität und Raumentwicklung damit insofern reizvoll, als hier die Einbettung konkreter gesellschaftspolitischer Debatten in grundlegende Zusammenhänge nicht nur plausibel, sondern geradezu zwingend ist. Zugleich – und das macht dieses Themenfeld noch attraktiver – liegt hier eine vergleichsweise hohe kommunalpolitische Regelungskompetenz vor, die den Teilnehmenden von Bildungsprozessen konkrete Spielräume für politische Beteiligung eröffnet. Diese reichen von der Beteiligung an Kleinstprojekten in der eigenen Straße und im unmittelbaren Lebensumfeld bis zur öffentlich debattierten Raumordnungs- und Verkehrsentwicklungsplänen einer Großkommune. Schließlich ist das Individuum durch sein Mobilitätsverhalten und das eigene Agieren im öffentlichen Raum gewissermaßen die Blaupausen.

Im ‚Weiterbildende Studium Sozialwissenschaftliche Grundbildung für Arbeitnehmer/innen" (kurz: Zweijahreskurs), das am Zentrum für Arbeit und Politik (vormals Akademie für Arbeit und Politik) seit 27 Jahren erfolgreich vorgehalten wird, befassen sich äußerst heterogen zusammengesetzte Studiengruppen über zwei Jahre hinweg mit selbstbestimmten gesellschaftlichen Fragen (vgl. Meng u. Eberwein 2010).[6] Verkehrs- und Raumgestaltung haben dabei immer wieder explizit oder implizit einen hohen Stellenwert eingenommen.

Das bundesweit einzigartige Angebot der wissenschaftsbasierten Politischen Erwachsenenbildung, das nach erfolgreichem Abschluss auch den Hochschulzugang ermöglicht, strukturiert sich in Formen des biographischen, exemplarischen und forschenden Lernens (Einführungs-, Theorie- und Projektmodul). Wesentlich für die Kurse ist – ausgehend von der Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Sozialisationsmodi und Lebenslagen der Teilnehmenden – die Festlegung der thematischen Schwerpunkte durch die Studiengruppen selbst. So wird im Theoriemodul in den Disziplinen Ökonomie („Arbeit, Wirtschaft, Technik"), Soziologie („Gesellschaft und Politik") und Kulturwissenschaft („Alltag und Kultur") je ein bedeutsames Oberthema ausgewählt, mit dem sich die Gruppen wissenschaftsbasiert an sechs Abenden und einer Tagesveranstaltung beschäftigen und sich dabei zugleich auch Techniken des wissenschaftlichen Arbeitens aneignen.

Ausgewählte Projekte des Zweijahreskurses

Kurs 2 (1988-1990)	Im Kleinen lässt sich ökologisch viel bewegen – in der großen Politik viel zu wenig
Kurs 5 (1991-1993)	Ohne Auto – Geht das überhaupt? Betrachtungen am Beispiel Bremen
Kurs 6 (1992-1994)	Europäischer Binnenmarkt und die Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Region Bremen
Kurs 8 (1994-1996)	Ökologisches Wohnprojekt in Bremen-Lesum
Kurs 9 (1995-1997)	Ohne Weser geht Bremen baden: Untersuchungen zur wirtschaftlichen, politischen, ökologischen und kulturellen Bedeutung des Flusses für die Stadt
Kurs 10 (1996-1998)	Bürgerinitiativen: Was wollen sie? Wie arbeiten sie?

6 Nähere Informationen finden sich auch auf der Homepage des zap unter: http://www.zap.uni-bremen.de/ccm/navigation/kursangebote/zwei-jahres-kurs/

	Was leisten sie für die Lebensqualität einer Großstadt?
Kurs 20: 2006 - 2008	Bedingungen für einen funktionierenden Pluralismus im Stadtteil: Das „Viertel“ als Modell?
Kurs 24 (2010-2012)	Der Klimawandel als Ausgangspunkt für die Neuerfindung der Gesellschaft? Soziale, politische, kulturelle und ökonomische Herausforderungen durch die Klimaerwärmung

Quelle: Aufstellung durch Zentrum für Arbeit und Politik

Im gesamten zweiten Jahr führen die Studiengruppen dann ein selbstgewähltes Forschungsprojekt durch, das eigene empirische Forschungsanstrengungen beinhaltet und in einem Projektbericht mündet. Dass Verkehrs- und Raumordnungsfragen in diesen Projekten immer wieder relevant wurden, verweist auf die oben erläuterte Bedeutung des Themas auch im Bewusstsein der Teilnehmenden politischer Bildungsangebote. Allerdings unterliegt die Bedeutung dieser Themen dem aktuellen Krisenbewusstsein, dass seinerseits u. a. auch von Moden abhängig ist. So standen seit Ende 1990er Jahre Projekte rund um die Bereiche Arbeit, Globalisierung, Bildung, Demographie und soziale Gerechtigkeit im Zentrum des Interesses, während Umwelt-, Verkehrs- und Raumordnungsfragen ein Stück in den Hintergrund rückten.

Aus den in der Tabelle angeführten Projektbeispielen geht jedoch hervor, dass etwa ökologische und autofreie Sozialraumprojekte, lokale Nachhaltigkeitspolitik, das Verhältnis globaler-ökonomischer Entwicklung und lokaler Verkehrswegeentwicklung, die Bedeutung von politischer Einmischung für die Gestaltung des öffentlichen Raumes, das Verhältnis von Sozialraumgestaltung und einem funktionierenden Pluralismus im Stadtteil oder die Herausforderungen des Klimawandels am Beispiel Bremen von den Studiengruppen als Projektthemen ausgewählt wurden. Das zuletzt genannte, in den Jahren 2011/12 durchgeführte Projekt „Der Klimawandel als Ausgangspunkt für die Neuerfindung der Gesellschaft? Soziale, politische, kulturelle und ökonomische Herausforderungen durch die Klimaerwärmung“ soll an dieser Stelle näher erläutert werden.[7]

Das Projekt geht aus von einem globalen Krisenphänomen (Klimawandel) und befasst sich doch im Wesentlichen mit gesellschaftlichen, landespolitischen und lokalen Antworten auf diese Herausforderung, wobei Verkehrs- und Raumordnungsfragen dann wiederum eine ausgesprochen große Bedeutung besitzen. Theoretische Folie für das Projekt war der 2011 erschienene Bericht „Welt im Wandel: Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation“, das Hauptgutachten des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen“ (WBGU 2011). Dieses Gutachten postuliert die Notwendigkeit einer weltgeschichtlichen, einschneidenden Neuausrichtung menschlicher Zivilisation („Great Transformation“). Es fordert zwar auch technische Innovationen, etwa zur Erneuerung der Energienetze, zur Minderung des Energieverbrauchs oder zur Erneuerung und Verschränkung der verschiedenen Mobilitätsträger.

Zentraler aber ist demnach eine grundlegende neue Werteorientierung, in der globale Vernetzung und Kooperation die konkurrenzgetriebene Weltwirtschaft als Grundgedanke ablösen, die das Wachstumsparadigma mindestens in den hoch entwickelten Ländern stark relativiert und die auf eine radikale Demokratisierung setzt. Demokratisierung soll die Grundlage dafür sein, dass – ausgehend vom

7 Der Projektbericht ist abgelegt auf der Homepage des zap unter: http://www.zap.uni-bremen.de/ccm/navigation/kursangebote/zwei-jahres-kurs/

näheren kommunalen Sozialraum – jenseits von Konsum und Erwerbsarbeit ein organisatorischer Rahmen für ein ‚gutes Leben' partizipativ ausgehandelt werden kann. Und eben genau dieser Prozess sei nicht nur dazu geeignet, die natürlichen Lebensgrundlagen auch für kommende Generationen zu sichern und sich aus einem entfremdeten Denken in Sachzwängen („Pfadabhängigkeiten") zu befreien, sondern könne zugleich Antworten finden auf vielfältige soziale Krisen und eine neue Grundlage für die Identifikation mit den je unterschiedlichen Gesellschaften stiften.

Der Ausbau direktdemokratischer Beteiligung in der Meinungsbildung und Entscheidungsfindung ist zwar auf allen gebietskörperschaftlichen Ebenen denkbar. Jedoch ist allein aus organisatorischen Gründen und der besonderen Identifikation mit dem sozialen Nahraum die Quartiers- und kommunale Ebene von herausragender Bedeutung. Auf diesen Ebenen jedoch ist die politische Gestaltungs- und Regelungskompetenz überaus begrenzt. Infrastruktur-, Raumordnungs- und Verkehrsfragen sind die entscheidenden Politikbereiche, in denen Partizipation auch immer wieder ge- und versucht wird.

Die Projektgruppe fasste den Ausbau von Beteiligungsprozessen auf institutioneller Ebene als Neujustierung von Politik, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft. Um zu schauen, inwieweit eine solch neue Werteorientierung anschlussfähig ist an Debatten in diesen Institutionen, wurden Expertengespräche mit herausragenden Bremer Vertreter/-innen dieser Institutionen geführt: (a) dem Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, (b) dem Vorstandsvorsitzenden eines großen Bremer Entsorgungsunternehmens, der auch lange Jahre im Vorstand des Bundesverbandes der Deutschen Industrie aktiv war, (c) der langjährigen Sprecherin des mitgliederstärksten Bremer Umweltverbandes (BUND) und (d) einer Umweltjuristin der Bremer Universität, die Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat Globale Umweltveränderungen der Bundesregierung ist.

In den Gesprächen wurde der Fokus auf die Großkommune Bremen gelegt. Dies war für die Studiengruppe insofern hochspannend, als der Transfer großer Antworten auf globale Herausforderungen auf die einzelstädtische Ebene mit entsprechendem Bewusstsein und der notwendigen Phantasie gefüllt werden konnte, das Agenda 21-Motto „Global denken – lokal handeln" des amerikanischen Aktivisten David Ross Brower hier also zielführend war. In den Gesprächen wurde der Studiengruppe schnell klar, dass Aspekte wie ein grundlegender Wertewandel, kooperative internationale Beziehungen, die Frage der Relativierung des Wachstumsparadigmas und die Regulierung von Produktionsstandards oder auch der Umbau der Energiesysteme zwar in Bildungsprozessen diskutiert werden können, die fehlende Regelungskompetenz der Kommune aber den Anspruch entscheidungsrelevanter Aushandlungsprozesse über Bedingungen des „guten Lebens" in diesen Feldern unterläuft.

Wie oben erläutert stellt sich dies in Fragen der gemeinschaftlichen Gestaltung des öffentlichen Raumes, von größeren Bauvorhaben und der Mobilitätssysteme samt Infrastruktur anders dar. Ohne an dieser Stelle die Ergebnisse hier im Einzelnen referieren zu können, ist doch interessant für die Studiengruppe gewesen, dass der befragte grüne Senator als Vertreter des Politikbetriebs zwar konkrete Vorstellungen für die Entwicklung nachhaltiger und lebensfreundlicher Raumgestaltung (funktionaler Mix, sozialräumliche Verdichtung) und Verkehrssysteme (intermodale Konzepte bei Stärkung von Fahrrad, ÖVPN, Car-Sharing) vorbrachte. Beim Ausbau der Bürgerbeteiligung als neues identikatives Schlüsselmoment einer postmateriellen und nachhaltigen Gesellschaft, wie der WBGU sie versteht, ist der Senator jedoch überaus kulturpessimistisch. Zwar müsse eine nachhaltige Politik schlüssig in die Gesellschaft kommuniziert werden, mehr Bürgerbeteiligung als bisher könnte eine solche Politik aber eher behindern, da dabei häufig Eigeninteressen dominierten, während der Politikbetrieb stärker das Allgemeininteresse verfolge. Die Vertreter/-innen aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft wollen in der Meinungsbildung zwar eingebunden werden, sehen aber auch vor allem den Politikbetrieb für die Entwicklung und Umsetzung von nachhaltigen Rahmenbedingungen in der Pflicht.

In den Machtzentren einer Großkommune wie Bremen ist auch bei der Gestaltung des Verkehrs und der öffentlichen Räume der Kerngedanke der ‚Great Transformation', der Ausbau von Beteiligungsprozessen über das bisherige Maß hinaus, wenig verankert. Dies muss die Studiengruppe verwundern, hat sie doch reflektiert, dass die – aus heutiger Sicht rückständige – staatlich geplante Raum- und Verkehrsplanung durch außerparlamentarische Bewegungen vor allem in den 1970er und 1980er Jahren teilweise erfolgreich herausgefordert wurden. Damit verbanden sich die Fragen nach infrastrukturellen und sozialen Bedingungen für ein ‚gutes Leben'.

Zum Ende des Projektes wurde mit der Gruppe eine kurze ‚innere Bestandsaufnahme' zu den persönlichen Wirkungen der Auseinandersetzung mit dem Thema vollzogen. Dabei war die Studiengruppe hinsichtlich Alter, Weltanschauung, Lebenslage, ethnischer und geschlechtlicher Zugehörigkeit usw. äußerst heterogen zusammengesetzt. Teilweise auch politisch engagierte Teilnehmende mit tendenziell postmateriellen Selbstbildern sahen sich durch dieses Format der Politischen Bildung insofern gestärkt, als sie gelernt hatten sich souveräner in diesem komplexen Politikfeld zu bewegen und zu behaupten. Dies besonders auch deshalb, weil sie sich über den Kursbesuch aus ihrem (sicheren) Milieu herausbewegten und ihre Positionen gegen andere in dem Kurs verteidigen, partiell auch korrigieren mussten. Hier wird also die Fähigkeit und Willigkeit zur Einmischung in die Debatte gefördert.

Für einen Kursteilnehmer, der als anerkannte Persönlichkeit in größeren ethnisch-familiären Strukturen aktiv ist, war das Ergebnis noch einschneidender. Das für ihn neue, aber ‚faszinierende' Thema führte bei ihm zur Planung einer großen Initiative, mit der die Interessen von 70 (ethnisch homogenen) Familien in einer Großwohnanlage gebündelt werden sollten, um die Mülltrennung zu forcieren. Als fast 50jähriger Mann begann er zudem damit, zumindest für kürzere Strecken nicht mehr den Pkw, sondern das Fahrrad zu benutzen. Eine hohe Autorität dieses Mannes vorausgesetzt, könnte dies durchaus in ethnisch relativ geschlossenen Milieus eine gewisse Dynamik entfalten.

Eine weitere Teilnehmerin, die zuvor in einer Industrie- und Handelskammer tätig war, hat sich ihren Aussagen zufolge eine völlig neue Gedankenwelt eröffnet. Die Debatte über Relativierung der Wachstumsideologie oder andere Formen der Vergesellschaftung als jener über Erwerbsarbeit und Konsum hatte sie kaum nachgedacht. In der Folge nahm sie ein Studium auf und veränderte ihr Mobilitäts- und Konsumverhalten.

Insgesamt, so lässt sich resümieren, sind langfristige Formate der Politischen Bildung im Feld von Mobilitäts- und Raumordnungsfragen dazu geeignet sind, die politische Partizipation zu initiieren oder zu stärken und die persönlichen Verhaltensmuster kritisch zu überprüfen. Gerade Mobilitäts- und Verkehrsfragen bieten sich hier besonders an, weil der soziale Nahraum über die allgemeine Debatte hinaus auch Möglichkeiten der politischen Teilhabe bietet.

Literatur

aap (Akademie für Arbeit und Politik) (2008), Bedingungen für einen funktionierenden Pluralismus im Stadtteil: Das „Viertel als Modell", Projektbericht des XX. Zweijahreskurses Sozialwissenschaftliche Grundbildung, Bremen

Brundtland-Bericht (1987), Our Common Future. Report oft he World Commission on Environment and Development, Herausgegeben von den Vereinten Nationen, siehe im Internet unter: http://www.bne-portal.de/fileadmin/unesco/de/Downloads/Hintergrundmaterial_international/Brundtlandbericht.File.pdf?linklisted=2812

Bullwinkel, B. **Probst**, L., **Stracke**, J. (2011), Die Parteien im Bundesland Bremen, in: Probst, L. (Hrsg.), Politische Institutionen, Parteien und Wahlen im Bundesland Bremen, Münster, S. 47-76

IAW (Institut für Arbeit und Wirtschaft) (2012), 40/10: Kooperation Universität - Arbeitnehmerkammer, Bremen

Kahlert, J. (2005) Umweltbildung, in: Sander, W. (Hrsg.), Handbuch politische Bildung, Bonn, S. 430-441

KUA (Kooperationsbereich Universität – Arbeitnehmerkammer) (1999) Der Kooperationsvertrag, Ergänzungsvereinbarungen und Einrichtungsbeschlüsse, zusammengestellt von Karin Dachwitz, im Internet unter: http://www.rechtsstelle.uni-bremen.de/9.3.2.%20aap%20Kooperationsvertrag.pdf, zuletzt entnommen am 18.12.2013

Meadows, D., **Meadows**, D., **Zahn**, E., **Milling**, P., (1972) Die Grenzen des Wachstums. Bericht an den Club of Rome, Stuttgart

Meng, F. u. **Eberwein**, W. (2010) Zusammenhang herstellen durch Politische Bildung: Dritte Evaluation des Zwei-Jahres-Kurs „Sozialwissenschaftliche Grundbildung“, Bremen, kann aus dem Internet heruntergeladen werden unter: http://www.zap.uni-bremen.de/ccm/navigation/kursangebote/zwei-jahres-kurs/

WBGU (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen((2011), Hauptgutachten: Welt im Wandel – Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation, Berlin

Die Autorin/Der Autor

Dr. Frank Meng

Universität Bremen
Zentrum für Arbeit und Politik
Wiener Str./ Ecke Celsiusstr.
Eingang: Mitteltrakt (M), 1. Etage
28359 Bremen

frank.meng@uni-bremen.de

http://www.uni-bremen.de/zap