

Süd-Südkooperation ist nicht immer eine Hilfe

Chinesische Unterstützungsleistungen auf Abwegen in den Philippinen

Nördlich von Manila baut ein chinesisches Staatsunternehmen für 503 Millionen US-Dollar eine 32 Kilometer lange Eisenbahnstrecke, um Transportverbindungen zur Hauptstadt der Philippinen zu verbessern. Die Wirkung der chinesischen Entwicklungshilfe kann leicht übersehen werden, denn sie ist kaum vorhanden.

Roel Landingin

Sechs Jahre nachdem China im Jahr 2004 einen Kredit in Höhe von 400 Millionen US-Dollar für die Entwicklung der Eisenbahn bewilligt hat, gibt es weder Züge noch Bahnhöfe oder gar einen einzigen Kilometer Bahnschienen. Nur bei einer Handvoll Baustellen kann man schwere Geräte und Arbeiter sehen, die dabei sind, riesige Betonstreben in den Boden zu treiben oder zu bohren, um das Fundament für die gigantischen Pfeiler zu legen, auf denen die erhöhten Abschnitte der Eisenbahn später gebaut werden sollen.

Tatsächlich hat der Auftragnehmer des Projektes, die *China National Machinery and Equipment Group* – CNMEG, die ihr Akronym erst kürzlich in Sinomach umgeändert hat, gerade einmal 15 Prozent der Arbeiten abgeschlossen, so Elmer Ramoneda, Vizepräsident der *North Luzon Railways Corp.* – NLRC. Dies ist das philippinische Staatsunternehmen, welches für die Implementierung des Projektes zuständig ist.

Das Nord-Luzon Eisenbahnprojekt *Northrail*, dessen Ziel es ist, täglich 150.000 Fahrgäste nach und von Manila zu transportieren, ist Empfänger des größten chinesischen Regierungsdarlehens in den Philippinen. Es schließt auch einen zweiten Bauabschnitt mit einem Volumen von 673 Millionen US-Dollar ein, in dessen Rahmen die Eisenbahnstrecke um weitere 48 Kilometer erweitert werden und dann Manila mit dem internationalen Flughafen und der Sonderwirtschaftszone verbinden soll.

Der zweite Bauabschnitt soll mit weiteren 500 Millionen US-Dollar von der chinesischen *Eximbank*

finanziert werden. Somit beträgt das Volumen der chinesischen Unterstützungsgelder 900 Millionen US-Dollar, was das umstrittene *Northrail*-Projekt zu einem der größten von China finanzierten Projekte in Südostasien macht.

Benigno »Noynoy« Aquino, der neue Präsident der Philippinen, ist von Beratern umgeben, die eine Klage eingereicht haben, mit der die Legalität der *Northrail*-Verträge in Frage gestellt wird. Die Möglichkeit, dass ein dem Projekt negativ gesonnener Präsident selbiges einstampfen könnte, liegt ziemlich nahe. Ein hiesiges Gericht verhandelt nach wie vor über die Klage, in der das Versorgungsabkommen zwischen CNMEG und *Northrail* als unrechtmäßig bezeichnet wird, da es nicht öffentlich ausgeschrieben wurde.

Ausuferungen

Durch die Verwandlung von einem Meilenstein der Entwicklungskredite in einen peinlichen Mühlstein, könnte das *Northrail*-Projekt nicht nur für diese beide Länder eine wichtige Lehre sein, sondern auch für andere potenzielle Kreditnehmer, vor allem im restlichen Südostasien, wo offizielle chinesische Entwicklungshilfe ebenfalls in die Höhe schnellte.

Im Grunde genommen ist das *Northrail*-Projekt eine tragische Geschichte darüber, was geschieht, wenn sich billige chinesische Unterstützungsgelder mit einer schwachen Regierung im Empfängerland vereinen.

Aus Gesprächen mit amtierenden und früheren Beamten der philippinischen Planungsbehörde sowie von *Northrail* wird deutlich, dass eine der Hauptantriebsquellen des Projektes die extreme Bereitschaft zur vergünstigten Bereitstellung von chinesischen

Der Autor ist freiberuflicher Journalist, der sich seit mehr als 20 Jahren mit dem philippinischen Unternehmens- und Wirtschaftssektor beschäftigt.

Fördergeldern war: eine jährliche Zinsrate von drei Prozent, eine tilgungsfreie Zeit von fünf Jahren und eine Laufzeit von 20 Jahren.

Trotz der frühzeitig ausgesprochenen Kritik, dass das Projekt preislich zu hoch angesetzt sein könnte, da der Versorgungsvertrag nicht öffentlich ausgeschrieben wurde, sagte der frühere Staatssekretär für wirtschaftliche Planung, Romulo Neri, zu Beginn des Jahres 2004, dass selbst wenn das Projekt preislich ein wenig überhöht sein sollte, das Darlehen dennoch so günstig wäre, dass das Projekt mehr Gewinne erzielen werde, als wenn andere Geldgeber oder Anbieter involviert wären.

Kritiker des Projektes, wie der Rechtsanwalt Harry Roque, der die Klage gegen das Projekt bei Gericht erhoben hat, ist der Ansicht, dass Korruption ebenfalls eine zentrale Rolle bei der Bewilligung von *Northrail* gespielt hat. Aufgrund des Drucks von oben durch de Venecia und andere Politiker aus Zentral-Luzon, die es nicht abwarten konnten, ihre Gebiete schnellstmöglich per Schiene mit Manila verbunden zu sehen, stiegen die Philippinen in Verhandlungen über einen Versorgungsvertrag mit CNMEG ein, obwohl *Northrail* noch gar nicht bereit war. Es fehlte an erfahrenen Eisenbahningenieuren und nicht einmal ein ordentliches Büro stand zur Verfügung. Die Machbarkeitsstudie, die dazu benutzt wurde, die Zustimmung der zuständigen Behörde *National Economic and Development Authority* (NEDA) für das Projekt zu gewinnen, wurde kostenfrei von CNMEG persönlich durchgeführt.

Schließlich einigten sich die *Northrail*-Verantwortlichen auf einen Versorgungsvertrag mit CNMEG, dem es an detaillierten technischen Spezifikationen sowie einem Leistungsverzeichnis für ausgeschriebene Bauleistungen fehlte. Der verstorbene Präsident von *Northrail*, Jose Cortes, sagte in einem Interview im Jahr 2005, dass er sich der potenziellen Probleme des Versorgungsvertrages bewusst sei, doch davon ausgehe, dass alles ins richtige Lot käme, wenn *Northrail* ein Unterstützungsteam für das Projektmanagement einstellen würde, das die detaillierten technischen Planungsdesigns und technischen Spezifikationen überprüfe, die von CNMEG geliefert werden müssten.

Wie auch immer, von 2004 bis 2006 war *Northrail* nicht in der Lage, Berater für das Projektmanagement zu engagieren, da es an Geld fehlte. Erst im Jahr 2007 wurde schließlich ein Unterstützungsteam für das Projektmanagement eingestellt – ein französisches Consultingunternehmen für Eisenbahnbau namens *Systra*.

Neue Dispute

Der Eintritt von *Systra* führte zu Konflikten mit CNMEG, die teilweise daher rührten, dass *Northrail*

– immer noch in Ermangelung technischen Personals – die beiden Parteien bei der Problemlösung über weite Strecken sich selbst überließ, statt seine Urteilskraft und Rechte als oberster Projekteigner zu nutzen und auszuüben.

Nicht mal ein Jahr nach *Systras* Eintritt in das Projekt setzte CNMEG die Projektarbeit aufgrund der ungelösten Konflikte mit *Systra* und NLRC im Februar 2008 einseitig aus. Außerdem forderte CNMEG eine zusätzliche Kompensation in Höhe von 229 Millionen US-Dollar über die Originalkosten von 421 Millionen US-Dollar hinaus.

Voller Empörung über die Forderungen von CNMEG zog *Northrail* in Erwägung, den Vertrag zu beenden oder das chinesische Unternehmen zu bitten, das Projekt einem anderen Bauunternehmen zu übertragen. Hocharrangige Führungskräfte beider Länder intervenierten jedoch und halfen *Northrail* und CNMEG, den Versorgungsvertrag dahingehend zu überarbeiten, dass Projektdesign und Projektumfang im Vertrag ergänzt und die Kosten um 99 Millionen US-Dollar bis Ende 2008 angehoben wurden.

Im gleichen Jahr setzte Ex-Präsidentin Arroyo einen nahestehenden politischen Berater, Edgardo Pamintuan, als Präsident von *Northrail* ein. Das Unternehmen verstärkte schließlich sein technisches Personal von unter zehn auf 70 Mitarbeiter mit einem Darlehen in Höhe von 90 Millionen US-Dollar von *Barclays*, das Anfang des Jahres bewilligt wurde.

Personelle und kulturelle Faktoren schürten die bestehenden Konflikte. Der Ländermanager von CNMEG sprach kein Englisch, was die Kommunikation zwischen den Führungskräften von *Northrail* und *Systra* beeinträchtigte, die wiederum kein Chinesisch beherrschten. »Wir setzten viele Dolmetscher ein, waren uns aber nicht sicher, ob diese auch alles richtig wiedergaben«, sagte ein *Northrail*-Beamter.

Dennoch scheinen sich die Beziehungen zwischen *Northrail* und *Systra* auf der einen Seite und CNMEG auf der anderen verbessert zu haben, seit das französische Unternehmen einen ethnischen Chinesen französischer Nationalität als Teamleiter in den Philippinen eingesetzt hat. Mit der Verlagerung ihrer Büros von Fort Bonifacio in Manila nach Bulacan bemühte sich *Northrail* ebenfalls, zur Verbesserung der Kommunikation beizutragen, denn nun sind *Northrail*, *Systra* und die kaufmännische Abteilung von CNMEG im selben Gebäude angesiedelt.

Es bleibt abzuwarten, ob verbesserte Kommunikation und Beziehungen zwischen *Northrail*, *Systra* und CNMEG am Ende das stagnierende Projekt wiederbeleben können. Doch nicht nur die finanziellen Mittel, auch die politische Unterstützung des Projektes gehen mit Aquino als neuem Präsidenten zur Neige.

Aufstockung der finanziellen Hilfe

Die Finanzierung des Northrail-Projektes durch die chinesische *Eximbank* begann im Jahr 2004 und wurde durch einen Folgekredit im Jahr 2007 aufgestockt. Diese Kredite machten China zu einer der größten Quellen öffentlicher Entwicklungszusammenarbeit (ODA) in den Philippinen.

Aus einem bescheidenen Darlehen in Höhe von 60 Millionen US-Dollar im Jahr 2003 kletterte die Vergabe von Krediten zu Vorzugsbedingungen an die Philippinen auf einen Wert von 460 Millionen US-Dollar im Jahr 2004 und hat sich in 2007 mit einem Vergabevolumen von 1,1 Milliarden US-Dollar mehr als verdoppelt. Somit ist China der viertgrößte Entwicklungshilfegeber nach Japan, der asiatischen Entwicklungsbank ADB und der Weltbank.

Kreditvergaben Chinas an die Philippinen standen kurz davor, sich mit einer Höhe von fast drei Milliarden US-Dollar zu verdreifachen, als ein Provisionskandal im Rahmen eines Projektvertrages des chinesischen Telekommunikationsunternehmens ZTE mit dem nationalen Breitbandnetzwerk (*National Broadband Network* – NBN) Ex-Präsidentin Arroyo dazu veranlasste, Verhandlungen über diverse chinesische Kredite zu kippen, darunter eine Milliarde US-Dollar für den Laiban-Damm, ein weiteres ambitioniertes Projekt zur 50-prozentigen Erhöhung der Trinkwasserversorgung in Manila.

Der Anstieg der chinesischen Unterstützungsgelder für die Philippinen scheint demselben Muster zu folgen wie die Heraufsetzung chinesischer ODA und staatlich unterstützter Investitionen in Südostasien und den übrigen Entwicklungsländern.

Einer Studie der *NYU Wagner Graduate School of Public Service* zufolge stieg das Volumen chinesischer Unterstützungsgelder für Südostasien von nur 36 Millionen US-Dollar im Jahr 2002 auf 6,7 Milliarden US-Dollar bis zum Jahr 2007. Global gesehen bedeutet dies einen Anstieg chinesischer Unterstützungsleistungen von gerade mal 51 Millionen US-Dollar im Jahr 2002 auf 25,1 Milliarde US-Dollar fünf Jahre später.

Der NYU-Wagner-Studie zufolge gehörten die Philippinen zu den drei südostasiatischen Ländern mit dem höchsten registrierten Volumen an Hilfsgeldern und Investmentprojekten aus China. Die Gesamtsumme chinesischer Hilfe für die Philippinen erreichte zwischen 2002 und 2007 ein Volumen von 5,4 Milliarden US-Dollar. Zu den wichtigsten Projektarten in den Philippinen gehörten Infrastrukturprojekte, vor allem Eisenbahn, Bergbau und militärisches Training.

Auf den ersten Blick scheinen die großen Zahlen der Unterstützungsgelder und Investmentprojekte beeindruckend zu sein, doch in den Philippinen haben viele der gemeldeten Projekte nie das Tageslicht erblickt. Neben den chinesischen Eximbank-Krediten

in Höhe von fast zwei Milliarden US-Dollar, die aufgrund des Provisionsskandals auf Eis gelegt wurden, wurde aufgrund von Auseinandersetzungen mit den lokalen Partnern auch keines der großen chinesischen Bergbauinvestmentprojekte in den Philippinen umgesetzt.

Sogar solch große chinesische Staatsunternehmen mit tiefen Taschen, wie die Baosteel-Gruppe und das NE-Metallunternehmen *Jinchuan Nonferrous Metals Corp.*, konnten seit der Unterzeichnung von Verträgen zur Wiederbelebung der mottenverstaubten Nickel-Raffinerie im südlichen Philippinen vor einigen Jahren keine weiteren Fortschritte verzeichnen. Die Wiederherstellung der Nickel-Raffinerie, deren Kosten auf 950 Millionen US-Dollar geschätzt wurden, war das potenziell größte Bergbauinvestitionsprojekt in den Philippinen seit Jahrzehnten. Man versprach sich davon, philippinische Mineralexporte – vor allem nach China – um 300 Millionen US-Dollar pro Jahr anzukurbeln und von 2010 an wenigstens 3.000 Mitarbeiter zu beschäftigen.

Schwerpunkte chinesischer Hilfe

Trotz des rapiden Wachstums in den vergangenen Jahren verblassen Chinas Unterstützungs- und Investitionsprojekte in Südostasien im Vergleich zu den USA, Japan und Europa. Statistiken des Verbandssekretariats südostasiatischer Nationen ASEAN zufolge verzeichneten ausländische Direktinvestitionen (FDI) aus China einen Anstieg von einer Milliarde US-Dollar in 2006 auf 1,4 Milliarden US-Dollar in 2008, was einem Anteil von nur 2,4 Prozent des gesamten FDI entspricht. Die wichtigste FDI-Quelle ist nach wie vor die Europäische Union mit einem Investitionsvolumen von 14,9 Milliarden US-Dollar in 2008, gefolgt von Japan mit 7,6 Milliarden US-Dollar und den USA mit 3,2 Milliarden US-Dollar.

Laut der NYU-Wagner-Studie zählt China zu den Hauptgebern wirtschaftlicher Unterstützungshilfen in Südostasien. Doch dies gilt eher für Infrastrukturprojekte und Vorhaben zur Gewinnung von Bodenschätzen als für ODA-Projekte, wenn man die Definition der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung OECD von öffentlicher Entwicklungszusammenarbeit (ODA) zugrunde legt. Die NYU-Wagner-Studie kam zu dem Ergebnis, dass von den zwischen 2002 und 2007 zur Verfügung gestellten 12,6 Milliarden US-Dollar an wirtschaftlicher Unterstützung für südostasiatische Länder 59 Prozent für Infrastrukturprojekte, 38 Prozent für die Gewinnung von Bodenschätzen und nur drei Prozent für humanitäre Hilfe, militärische Hilfe sowie zur Errichtung von Kultur- und Sporteinrichtungen eingesetzt wurden.

Dennoch geht man davon aus, dass das Volumen chinesischer Unterstützungsleistungen an ASEAN-

Mitgliedsstaaten noch weiter ansteigen wird, nachdem China 2009 angekündigt hat, einen China-ASEAN-Investitions- und Kooperationsfonds in Höhe von zehn Milliarden US-Dollar für Infrastruktur-, Energie-, Rohstoffgewinnungs- sowie Informations- und Kommunikationsprojekte in der Region auflegen zu wollen.

Chinesische Hilfe verstehen

Die immer stärker werdenden Probleme, denen die chinesischen Unterstützungsleistungen und Investitionen ausgesetzt sind – seien es Korruption in den Philippinen, Stärkung der Diktatoren in Burma oder Umwelterstörung in Laos – sind kein Zeichen chinesischer Einzigartigkeit, sondern legen eher Gemeinsamkeiten mit westlicher öffentlicher Entwicklungszusammenarbeit nahe.

In einem Beitrag zu einer monatlich erscheinenden Zeitschrift schrieb Fironze Manji im April 2008 über chinesische Unterstützungsleistungen für Afrika, die vielfacher Kritik aus dem Westen ausgesetzt sind: »Wie andere westliche Mächte auch, verfolgt China mit seiner finanziellen Unterstützung strategische Ziele, um seine Investitionsprojekte in Afrika zu stärken. Unterstützungsleistungen finden in Form von finanziellen Investitionen in zentrale Infrastruktur- und Entwicklungsprojekte, Trainingsprogramme, Schuldenerlasse, technische Unterstützung und einem Zollbefreiungsprogramm für ausgewählte afrikanische Produkte statt, ähnlich wie die Abkommen, die Afrika mit Europa, den USA und anderen westlichen Wirtschaften geschlossen hat.«

Es gibt jedoch wichtige Bereiche, in denen sich Chinas Unterstützungsleistungen von denen des Westens unterscheiden; und diese Abweichungen bedeuten nicht nur Probleme, sondern auch Möglichkeiten für Empfängerländer.

Einer der größten Unterschiede besteht darin, dass Chinas Hilfe oft Teil eines umfangreichen Paketes ist, das Handelsabkommen, Investitionen und sogar Schuldenerlasse einschließt. Ein beträchtlicher Teil der chinesischen Wirtschaftshilfe wird in Form von Materialien und Arbeit bereitgestellt. Dies erklärt auch, warum chinesische Infrastrukturprojekte vergleichsweise günstiger sind.

Laut Benito Lim, Professor für China-Studien an der Ateneo-de-Manila-Universität, ist China der Auffassung, dass Wirtschaftswachstum nur mit Produktions- und Handelssteigerungen möglich sei. Daher würden Unterstützungsleistungen als ein Weg zur Stärkung der Wirtschaftsaktivitäten des Empfängerlandes betrachtet.

China hat keine Entwicklungshilfeministerium. Stattdessen wird chinesische Hilfe vordringlich vom Handelsministerium über die Abteilung Auslandshilfe, die *Eximbank* und andere Geber verwaltet.

Wichtige politische Entscheidungen über Unterstützungsleistungen werden jedoch vom Staatsrat, Chinas höchstem Regierungsorgan, getroffen, der sich aus dem Premierminister, den Vizepremierministern und anderen Ministern zusammensetzt. Eines der Merkmale chinesischer Unterstützungsleistungen ist die Bereitschaft, Projekte in schwierigen oder risikoreichen Sektoren zu finanzieren, wie zum Beispiel Eisenbahn- oder Dammbau, die von westlichen Regierungen und multilateralen Geberorganisationen bislang vermieden wurden. Japan und Korea hatten vom Northrail-Projekt Abstand genommen, aufgrund der potenziellen Kontroverse mit den Tausenden armen illegalen Siedlern, die von der Eisenbahnstrecke vertrieben werden müssen. Nur die Chinesen waren bereit, die Finanzierung dieses Projektes in Erwägung zu ziehen.

»China vergibt auch Gelder, ohne dies an Bedingungen wie Öffnung von Märkten oder Liberalisierung des Handels zu knüpfen«, so Lim. Dies ist natürlich eine attraktive Alternative zu Krediten, die von der Weltbank, der ADB und anderen, meist westlichen Gebern zur Verfügung gestellt werden.

In den Philippinen und auch in anderen Ländern können chinesische Unterstützungsleistungen entweder als Alternative oder als Ergänzung zur westlichen Entwicklungsfinanzierung genutzt werden. Und auch wenn China sich von anderen Gebern bewusst unterscheiden möchte, hat Peking dennoch Reformen angestoßen, um sein Hilfesystem verantwortlicher und bedeutungsvoller sowohl für China selbst, als auch für Entwicklungsländer zu gestalten.

Einige dieser Reformen werden in den Philippinen deutlich. Beispielsweise ist China nun offen dafür, in einem begrenzten Maß Wettbewerbsangebote für Projekte zuzulassen, die von China finanziert werden. Früher bestand man darauf, einseitig Auftragnehmer für mit chinesischer Hilfe finanzierte Projekte zu nominieren. China hat auch begonnen, in Dialog mit anderen Gebern und philippinischen Planungsagenturen zu treten, um seine Unterstützungsleistungen in diesem Land effizienter einzusetzen.

Zu schade, dass diese Entwicklungen nur wenig für das Northrail-Projekt ausrichten können – das weit hinter dem Zeitplan und über dem Budget liegt – und dessen unsicheres Schicksal nun in den Händen des neuen Präsidenten ruht.

Bei diesem Beitrag handelt es sich um den gekürzten und bearbeiteten Artikel »Chinese foreign aid goes offtrack in the Philippines«, der online unter www.realityofaid.org/userfiles/roareports/roareport_452449c76e.pdf abzurufen ist.

Übersetzung: Cornelia Müller



„VERNETZTE ERDE“ WETTBEWERB IM SCHULJAHR 2010/2011



SCHULEN GESUCHT!

UNSERE ERDE IST ENG VERNETZT.

Zahlreiche Herausforderungen bestimmen die nahe Zukunft unserer Welt. Sie scheinen kaum überschaubar zu sein: Rohstoffe und Energie werden knapp, Umweltprobleme nehmen zu, der Hunger wächst, die Zahl der Menschen steigt, Wirtschaft und Finanzen sind in Gefahr und der Klimawandel hat begonnen.

Keiner dieser Prozesse vollzieht sich isoliert. Jeder einzelne verläuft in Wechselwirkungen mit allen anderen. „Alles hängt mit allem zusammen“, ist leicht gesagt. Doch diese Komplexität zu begreifen, ist schwierig.

Der Wettbewerb vernetzte-er.de stellt diese Unübersichtlichkeit in den Mittelpunkt von Lernprozessen. Ein Materialband (Fertigstellung: Herbst 2010) und mehrere kurze Filme stellen am Beispiel der Philippinen rund 30 Einzel-Themen in den Bereichen Umwelt, Wirtschaft, Entwicklung vor, etwa den Klimawandel, die Gentechnik, den Tourismus, demografisches Wachstum, Menschenrechte, usw.

ALLES IST MÖGLICH

Schülerinnen und Schüler erarbeiten mehrere Einzelthemen aus jedem Bereich und stellen Zusammenhänge zwischen ihnen her. Sie konkretisieren dabei die Folgen der Krisen auf das Leben betroffener Menschen. Sie reflektieren die Rolle der Industrieländer und unseres Lebensstils und machen sich Gedanken über Lösungs- und Handlungsansätze.

Ihre Ergebnisse präsentieren sie bis zu den Osterferien 2011 in einer Medienproduktion in den Sparten:

1. Internetauftritt / CD-ROM / Powerpoint,
2. Plakatserie / -Ausstellung,
3. Theaterstück und -inszenierung (Einreichung auf DVD),
4. Audio-Podcast / Hörfunkbeitrag,
5. Musikstück, Album, Musical,
6. Video / Animation,
7. Broschüre / Buch / Illustrierte oder
8. Crossmediale oder sonstige Formen

Der Kreativität sind also keine Grenzen gesetzt! Auf die Gewinner warten Geld- und Sachpreise.

VERNETZTE-ER.DE ...

- initiiert komplexe Lernprozesse
- trainiert mehrdimensionales Denken
- informiert über die Zusammenhänge von Umwelt, Wirtschaft und Entwicklung
- stärkt die Handlungskompetenz junger Menschen
- stellt die Frage, wie wir in Zukunft leben wollen

DAS PROJEKT ...

- organisiert im November / Dezember 2010 Lehrerfortbildungen in Nord- und Süddeutschland
- richtet sich an Lerngruppen im Alter ab ca. 12 Jahren
- kann entweder im Fachunterricht umgesetzt werden oder in fächerverbindenden und -übergreifenden Projekten, beispielsweise in Erdkunde, Biologie, Sozialkunde, Politik, Religion, Kunst uvm.

Weitere Informationen im Internet unter

www.vernetzte-er.de

Das Konzept von vernetzte-er.de ist ausgerichtet am „Orientierungsrahmen für Globale Entwicklung im Rahmen einer Bildung für Nachhaltige Entwicklung“ der Kultusministerkonferenz und des BMZ. vernetzte-er.de wird durchgeführt von Tatort – Straßen der Welt e.V., philippinenbüro e.V., Konferenz der Landesfilmdienste e.V., dwp e.G. mensch und zukunft, PREDA Foundation (Philippinen).



vernetzte-er.de wird gefördert von:



ICH INTERESSIERE MICH FÜR EINE TEILNAHME AM WETTBEWERB „vernetzte-er.de“ UND BITTE UM

FAX: 0221-9123044

- Zusendung des Materialbandes und der Wettbewerbsunterlagen (Herbst 2010, Schutzgebühr 2,50 Euro)
- Voranmeldung für Lehrerfortbildung I (Deutschland Nord): 12. - 14. November 2010 bei Hannover
- Lehrerfortbildung II (Deutschland Süd): 03. - 05. Dezember 2010 bei Würzburg

Vorname: _____ Name: _____

ggf. Schule: _____ Unterrichtsfach: _____

Straße / Nr: _____ PLZ: _____ Ort: _____ Bundesland: _____

Die o.g. Adresse ist meine Privatanschrift Schulanschrift

E-Mail (bitte unbedingt angeben): _____ @ _____

Informationen zum Bildungsprojekt „vernetzte-er.de“ werden überwiegend per E-Mail verschickt. Daher bin ich mit der Aufnahme in den E-Mail-Verteiler der Veranstalter einverstanden. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit widerrufen.

Datum _____ Unterschrift _____

KONTAKT

Projektbüro vernetzte-er.de
c/o Tatort - Straßen der Welt e.V.
Boisseréestr. 3
50674 Köln
Tel.: 0221-9123045
Fax: 0221-9123044
projektbuero@vernetzte-er.de

www.vernetzte-er.de

