

NACHHALTIGKEIT

STÄDTISCHE UMWELT- GERECHTIGKEIT

**ZWISCHEN PROGRESSIVER VERWALTUNGS-
PRAXIS UND SOZIAL-ÖKOLOGISCHEN
TRANSFORMATIONSKONFLIKTEN**

HENDRIK SANDER



INHALT

Vorwort: Die ökologische Frage ist eine Klassenfrage	2
Einleitung	4
1 Zur Entstehung des Konzepts Umweltgerechtigkeit	5
1.1 «Environmental Justice Movement»	5
1.2 «Environmental Justice Mainstreaming»	6
2 Umweltgerechtigkeit in Deutschland	8
2.1 Bundesweite Analysen	8
2.2 Forschungsstand zu ausgewählten Städten	10
2.3 Maßnahmen für eine umweltgerechte Stadt	12
3 Integrierte Berliner Umweltgerechtigkeitskonzeption	15
3.1 Monitoring-Ergebnisse	16
3.2 Sozial-ökologische Brennpunkte: Die Berliner Umweltgerechtigkeitskarte	18
3.3 Wie weiter? Zum Stand der politischen Umsetzung	18
4 Sozial-ökologische Kämpfe in der Stadt	19
4.1 Berlin	20
4.2 Beispiele aus anderen Städten	25
5 Ökologische Klassenpolitik und die Konturen einer grün-sozialistischen Stadt	29
Literatur	36

VORWORT: DIE ÖKOLOGISCHE FRAGE IST EINE KLASSENFRAGE

Die ökologische Krise spitzt sich zu. Kippunkte werden früher erreicht als angenommen. Klimapolitik – wie der Feminismus nicht nur von der radikalen Rechten als «Mittelstands-Esoterik» oder «Gedöns» denunziert – entwickelt sich zu einem Kristallisationspunkt für erneuerte gesellschaftliche Bewegung. Parteipolitisch profitieren in Europa davon eher die Grünen. Dies hat viel mit dem falschen Gegensatz von sozialer und ökologischer Frage zu tun. Dabei ist die Frage der Klimagerechtigkeit eine soziale Frage globalen Maßstabes – die Folgen des Klimawandels, aber auch einzelner klimapolitischer Maßnahmen sind klassenmäßig extrem ungleich verteilt, weltweit wie innerhalb der einzelnen Gesellschaften.

Die von Oxfam (2015) erstellte Grafik (S. 3) zeigt sehr schön, wie die reichsten zehn Prozent der Weltbevölkerung für fast die Hälfte aller CO₂-Emissionen verantwortlich sind. Diese Berechnungen gehen zurück auf die Untersuchungen des Zusammenhangs von sozialer Ungleichheit und der Zunahme klimaschädlicher Emissionen von Chancel/Picketty (2015). Im Jahr 1998 erklärten die Ungleichheiten noch etwa 30 Prozent der globalen Emissionen, im Jahr 2013 waren es bereits 50 Prozent. Die Zunahme klassenspezifischer Ungleichheiten führt zu einem drastisch steigenden CO₂-Ausstoß. Dabei wächst der Anteil der Reichen an den Emissionen überproportional, während der Anteil der Ärmsten rückläufig ist.

Dieses Missverhältnis gilt generell auch innerhalb der einzelnen Gesellschaften. «Wer mehr Geld hat, verbraucht meist mehr Energie und Ressourcen – und

zwar unabhängig davon, ob sich jemand als umweltbewusst einschätzt oder nicht.» Das zeigt eine neue Studie des Umweltbundesamts (UBA). UBA-Präsidentin Maria Krautzberger: «Mehr Einkommen fließt allzu oft in schwerere Autos, größere Wohnungen und häufigere Flugreisen – auch wenn die Menschen sich ansonsten im Alltag umweltbewusst verhalten. Aber gerade diese «Big Points» beeinflussen die Ökobilanz des Menschen am stärksten. Der Kauf von Bio-Lebensmitteln oder eine gute Mülltrennung wiegen das nicht auf», so eine Studie des Umweltbundesamtes (Kleinhüttelkotten u. a. 2016). Dies hat viel mit der drastischen Zunahme von globalen Ungleichheiten zu tun – und die Bundesrepublik Deutschland ist längst zu einer der ungleichsten Gesellschaften Europas und der OECD-Welt geworden (Facundo u. a. 2018: 155 ff.; Kaelble 2017: 176).

Massive sozial-ökologische Transformationskonflikte stehen an. Für die gesellschaftliche Linke ist die Vermittlung der sozialen und ökologischen Frage als sozial-ökologische Frage eine Existenzfrage, konkret, nicht als Floskel. Doch wie sieht eine radikale ökologische Politik aus, die zugleich eine ökologische Klassenpolitik ist? Dies ist auch für die Durchsetzbarkeit weitreichender klimapolitischer Maßnahmen von entscheidender Bedeutung, nicht nur im Sinne kompensatorischer Maßnahmen, sondern im Sinne einer anderen Produktions- und Lebensweise, eines guten Lebens, eines grünen Sozialismus.

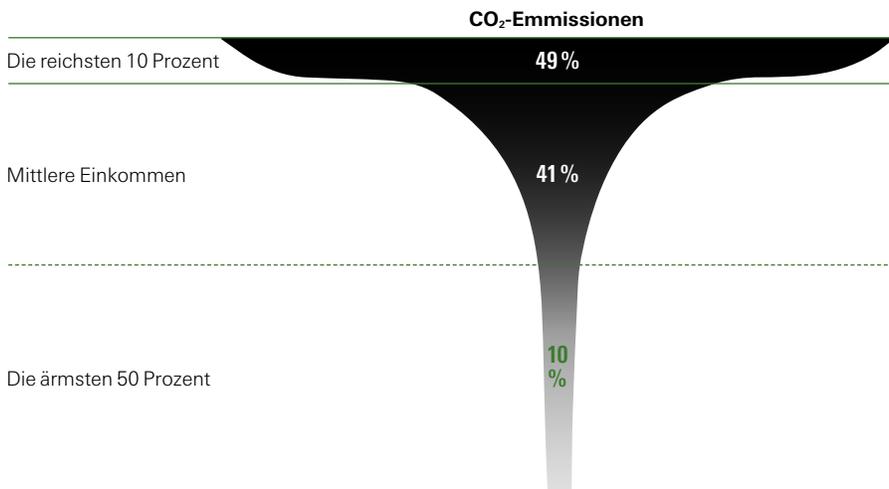
Die Klimagerechtigkeitsdebatte orientiert sich bislang stark an den internationalen Verhältnissen und Kämpfen zum

Thema. Richtet sie den Blick nach innen, dann wird zu Recht das Image Deutschlands als Vorreiter beim Klimaschutz kritisiert und zum Beispiel auf die Dieselskandale in der Autoindustrie, den globalen Fußabdruck des Exportweltmeisters Deutschland oder auf die Verstrickung in eine imperiale Lebensweise verwiesen. Seltener werden die sozial-ökologischen Transformationskonflikte vor Ort in den verschiedenen Regionen und Städten Deutschlands in den Blick genommen (vgl. zu den aktuellen Auseinandersetzungen in der Lausitz Rosa-Luxemburg-Stiftung 2019). Noch zu wenig diskutiert wird außerdem über die auch in der Bundesrepublik Deutschland zwischen den sozialen Klassen ungleich verteilten Folgen der ökologischen Krise oder über Widersprüche umweltpolitischer Maßnahmen mit Blick auf Fragen sozialer Gerechtigkeit, wie das Beispiel «Green Gentrification» in dieser Studie zeigt. Es sind die untersten Segmente

der Arbeiter*innenklasse, diejenigen mit besonders geringem Einkommen, beschränktem Zugang zu formaler Bildung, häufig mit Migrationshintergrund, die am stärksten von Umweltungerechtigkeiten betroffen sind: Luftschadstoffe, Lärm, schlechte Wohnverhältnisse, Hitze und andere Gesundheitsgefährdungen, die häufig zu einem früheren Tod führen. Die vorliegende Studie analysiert diese Ungleichheiten und Widersprüche. Sie zeigt aber auch Ansatzpunkte für eine progressive Verwaltungspraxis für mehr Umweltgerechtigkeit auf – zum Beispiel in Berlin – und stellt sie ins Verhältnis zu sozialen Kämpfen, die als Auseinandersetzungen um Umweltgerechtigkeit interpretiert werden können. Hier ergeben sich konkrete Perspektiven einer ökologischen Klassenpolitik für soziale Bewegungen und linke Stadtregierungen, die es weiter auszuarbeiten gilt.

Mario Candeias

Die Reichsten treiben am stärksten den Klimawandel voran



Quelle: Oxfam 2015

EINLEITUNG

Lärm, Luftschadstoffe oder Hitzestaus betreffen überdurchschnittlich Menschen in ärmeren Gegenden, während die Wohlhabenden von guten Umweltbedingungen profitieren. Seit mehreren Jahren diskutieren Fachleute in Deutschland diese Missstände unter dem Schlagwort Umweltgerechtigkeit (z. B. Maschewsky 2001). Sie schlagen vor, dass das Thema in alle kommunalpolitischen Planungen aufzunehmen. Vor Kurzem hat der Berliner Senat einen detaillierten Bericht über die Umweltsituation in der Hauptstadt vorgelegt (SenUVK 2019a). Berlin gilt bundesweit und international als Vorreiter in Sachen Umweltgerechtigkeitsmonitoring. Das Konzept stammt allerdings ursprünglich von der Bewegung für «Environmental Justice» in den USA. Arme und häufig «Communities of Color» kämpfen dort gegen ökologische Belastungen ihres Wohnumfelds und versuchen, die strukturellen Machtverhältnisse hinter diesen Problemen zu überwinden (vgl. z. B. Martínez-Alier 2002).

Die soziale und die ökologische Frage treten in der politischen Debatte häufig als Widerspruch auf. Röttger/Wissen (2017) argumentieren, dass die Arbeiter*innenbewegung ihre Erfolge historisch auch auf Kosten der Natur erreicht hat. Das dominante kapitalistische Entwicklungsmodell, das auf einer imperialen Lebensweise basiert, ist jedoch in eine multiple Krise geraten. Gegenwärtige Versuche, dieses Modell zu verteidigen bzw. zu modernisieren, produzieren nur neue Krisen. Nötig sei daher eine «ökologische Klassenpolitik», die soziale Kämpfe mit einer grundlegenden ökologischen Veränderung verbindet. Gewerkschaften und ökologische Bewegungen müssten ihre

gegenseitigen Vorurteile überwinden und in einen Verständigungsprozess eintreten, um gemeinsam eine sozial-ökologische Transformation der kapitalistischen Gesellschaft anzugehen (Flemming/Reuter 2017). Eine ähnliche Herausforderung stellt sich bei den Auseinandersetzungen um die Stadt von morgen. Mietenpolitische Gruppen streiten für die Rechte von Mieter*innen und häufig auch für Neubau, haben dabei aber nicht immer die Auswirkungen auf die lokalen Umweltbedingungen im Blick. Ökologische Initiativen setzen sich für grüne Quartiere ein, häufig ohne die Implikationen für Gentrifizierungsprozesse zu berücksichtigen. Doch soziale und ökologische Fragen sind eng miteinander verknüpft.

In der vorliegenden Studie werden diese Debatten nachgezeichnet und wissenschaftliche Erkenntnisse zu Umweltgerechtigkeit in Deutschland präsentiert. Sie beleuchtet zudem das Spannungsfeld zwischen einem progressiven Verwaltungsansatz («Environmental Justice Mainstreaming») und einer kämpferischen Bewegungstradition («Environmental Justice Movement»). Dazu werden Praktiken von maßgeblichen Akteuren in Regierung und Verwaltung und die Kämpfe von Bewegungen in deutschen (Groß-)Städten vorgestellt, die als Konflikte um Umweltgerechtigkeit verstanden werden können. Diese Kämpfe lassen sich in die Strategie einer «ökologischen Klassenpolitik» einordnen. Zuletzt sollen die Konturen einer grün-sozialistischen Stadt skizziert werden, die sich darin andeuten.¹

¹ Für die Studie wurden die wesentliche Forschungsliteratur und zwölf eigens geführte Interviews mit Aktivist*innen aus verschiedenen Bewegungen sowie Vertreter*innen von Umweltverbänden, Parteien und Verwaltung ausgewertet.

1 ZUR ENTSTEHUNG DES KONZEPTS UMWELTGERECHTIGKEIT

1.1 «Environmental Justice Movement»

Der Ansatz der «Environmental Justice» entstand in den späten 1970er Jahren in den USA. Die Umweltbewegung war dort einige Jahre zuvor als Anliegen der weißen Mittelschicht entstanden. Das sollte sich jedoch grundlegend ändern. Im Viertel Love Canal der Stadt Niagara Falls im Bundesstaat New York hatte die Kommune preiswerte Einfamilienhäuser und eine Schule auf einer Deponie für giftige Chemieabfälle des Unternehmens Hooker Chemical errichten lassen, ohne die armen Bewohner*innen über die damit verbundenen Gefahren zu informieren. Als Chemikalien begannen auszutreten und die Krebsraten stiegen, organisierten sich die Anwohner*innen und nahmen den Kampf gegen die Verwahrung und den Konzern auf. Durch eine starke Kampagne konnten sie schließlich ihre Umsiedlung erreichen (Gibbs 2014).

In den folgenden Jahren entstanden an vielen Orten ähnliche Kämpfe. Ihre Gemeinsamkeit: Sie waren alle Graswurzelinitiativen, die sich – vor allem in städtischen Räumen – dagegen wehrten, dass Mülldeponien, Industrieanlagen und Schnellstraßen in Stadtvierteln angesiedelt werden, in denen vor allem sozial schwache und/oder migrantische Menschen (Schwarze, Hispanos, Ureinwohner*innen) wohnen. Und sie wehrten sich gegen eine Deutung der ökologischen Krise als Naturschutzproblem, wie sie bei den großen Umweltverbänden dominierte. Zusammen mit solidarischen NGOs, Community-Organisationen, Wissenschaftler*innen und

Jurist*innen konnten sie einige Erfolge erzielen. So entstand die US-amerikanische Umweltgerechtigkeitsbewegung, die starke Wurzeln in der schwarzen Bürgerrechtsbewegung hatte. Das Konzept «Environmental Justice» geht auf diesen Widerstand gegen sozial ungleiche toxische Belastungen zurück (Kaiser/Wullweber 2007; Dietz 2014).

Von den USA aus verbreitete sich dieser Ansatz in den 1990er Jahren in der ganzen Welt. Bewegungen in verschiedenen Regionen – insbesondere im Globalen Süden – griffen ihn auf. Dieser «Environmentalism of the Poor» (Martínez-Alier 2002) knüpfte an bestehende Kämpfe gegen Extraktivismus, Staudämme, Entwaldung und intensive Landwirtschaft an und gab ihnen eine neue Legitimation (Anguelovski 2016; Holifield u. a. 2018). «Environmental Justice» ist eine politische Parole, Ziel von Kämpfen und zugleich ein analytisches Forschungskonzept. Urbane Umweltprobleme wie Hitzewellen oder Luftschadstoffe sind keine «natürlichen», technisch-administrativ zu lösenden Probleme, sondern Ergebnis von räumlich ungleichen kapitalistischen Praktiken, die sich sozial ungleich auswirken, und Gegenstand von diskursiven und politischen Auseinandersetzungen (Kaiser/Wullweber 2007; Dietz 2014). Soziale Ungleichheit zeigt sich nicht nur bei der Verteilung der negativen Auswirkungen von Industrie, Verkehr und Abfallwirtschaft, sondern auch beim Zugang zu ökologischen Gütern und Dienstleistungen wie grüne Naherholungsgebiete, Straßenreinigung und öffentliche Verkehrsmittel (Anguelovski 2016).

In dieser Lesart nimmt das Konzept der Umweltgerechtigkeit die kämpfenden Menschen als Ausgangspunkt. Die Graswurzelbewegungen, die in den betroffenen Communities verankert und basisdemokratisch verfasst sind, sind das Subjekt der Veränderung. Insofern impliziert «Environmental Justice» einen umfassenden, «an konkrete Kämpfe rückgebundenen Gerechtigkeitsbegriff» (Brunnengräber/Dietz 2015: 161).

Radikale Umweltgerechtigkeits-Akteure bleiben nicht dabei stehen, ein Leben in einer sauberen Umwelt bzw. eine andere Verteilung von Umweltrisiken zu fordern. Vielmehr fordern sie auch Selbstbestimmung ein sowie die radikale Demokratisierung der Institutionen, die für die Umweltprobleme verantwortlich sind. Sie fragen, welche Interessen hinter bestimmten Umweltbelastungen stehen und wer darüber entscheidet, welche Belastungen für welche Gruppen zumutbar sind. Und sie verlangen eine faire Verteilung von und einen gleichen Zugang zu ökologischen Ressourcen. In ihren Kämpfen verbinden sie ökologische Forderungen mit feministischen, antirassistischen und antikapitalistischen Fragen. Vertreter*innen von «Environmental Justice» nehmen ungleiche ökologische Belastungen nicht als Tatsache hin, sondern thematisieren die herrschaftsförmige Produktion dieser Ungleichheiten. Sie stellen die ihnen zugrunde liegenden Strukturen infrage und haben als Ziel eine radikale sozial-ökologische Transformation der Gesellschaft (Kaiser 2008; Kaiser/Wullweber 2007).

Die Klimagerechtigkeitsbewegung ist eng verwandt mit der Environmental-Justice-Bewegung. Sie entstand aus einer Kritik von Akteuren aus dem Globalen Süden (insbesondere Organisationen

indigener Bevölkerungsgruppen) an der vorherrschenden Klimapolitik, die auf marktwirtschaftliche und technische Lösungen setzt(e). Die im 2007 gegründeten transnationalen Netzwerk «Climate Justice Now!» zusammenschlossenen NGOs sowie «Frontline Communities»² und Kampagnen wie «Ende Gelände» (2015 hervorgegangen aus der Anti-Atom- und Anti-Kohle-Bewegung in Deutschland) kämpfen dafür, dass die strukturellen Ursachen der Klimakrise durch eine grundlegende sozial-ökologische Transformation beseitigt werden (Müller 2017).

1.2 «Environmental Justice Mainstreaming»

In Deutschland gibt es seit Längerem eine Vielfalt von sozialen Bewegungen und Initiativen, die sich mit ähnlichen Problemen wie den oben beschriebenen in den USA beschäftigen. Aber sie verwenden kaum explizit den Begriff Umweltgerechtigkeit. In der hiesigen Bewegung ist das Konzept der Klimagerechtigkeit viel prominenter, das vor allem eine internationalistische Ausrichtung hat bzw. sich auf globale Zusammenhänge bezieht, weniger auf lokale. Es waren einzelne Wissenschaftler*innen, Verwaltungsmitarbeiter*innen und Referent*innen von Umwelt-NGOs, die das Konzept Umweltgerechtigkeit Anfang des Jahrtausends in die deutsche Diskussion eingeführt haben und sich zuweilen auch auf die Bewegungsgeschichte in den USA beziehen (Schlüns 2007). Bisher handelt es sich im Wesentlichen aber um eine Fachdebatte. Der Ansatz ist

² Als «Frontline Communities» werden oft marginalisierte und indigene Gemeinschaften bezeichnet, die als erste und ganz unmittelbar in ihrem Lebensumfeld von extraktivistischen Infrastrukturen (Bergwerke, Pipelines etc.) oder den Folgen des Klimawandels betroffen sind.

in Deutschland wenig bekannt und auch in der Kommunalpolitik erst in Ansätzen präsent. Die an einer Verbreitung interessierten Expert*innen verfolgen deshalb das Ziel, Umweltgerechtigkeit in der Öffentlichkeit bekannter zu machen und in Rahmengesetzgebungen und Verwaltungspraxis auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene stärker zu verankern. In den letzten Jahren ist durchaus etwas in diese Richtung passiert: Das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt haben das Thema bereits 2006 aufgegriffen und fördern seitdem mehrere Forschungsvorhaben und kommunale Pilotprojekte. Auch die Bundesländer befassen sich damit. So hat Umweltgerechtigkeit Eingang in diverse Förderprogramme für Kommunen gefunden.

Die wissenschaftliche Debatte zu Umwelt(un-)gerechtigkeit kann als Gegenthese zu Ulrich Becks Postulat «Not ist hierarchisch, Smog ist demokratisch» (Beck 1986) verstanden werden. Sie nimmt den Zusammenhang zwischen sozialer Lage, Umweltqualität und Gesundheit in den Blick. Dabei fragt sie nach der sozialen Verteilung von gesundheitsschädlichen Umweltbelastungen und von öffentlichen Umweltgütern vor allem in städtischen Räumen (Schlüns 2007; Hornberg u. a. 2011). Dementsprechend definieren Christa Böhme u. a. (2015: 15) Umweltgerechtigkeit als «Vermeidung und Abbau der sozialräumlichen Konzentration gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen» sowie als «Gewährleistung eines sozialräumlich gerechten Zugangs zu Umweltressourcen». Weiter heißt es: «Umweltgerechtigkeit verfolgt auf diese Weise das Ziel, umweltbezogene gesundheitliche Beeinträchtigungen

zu vermeiden und zu beseitigen sowie bestmögliche umweltbezogene Gesundheitschancen herzustellen.» Die Verfechter*innen des Konzepts Umweltgerechtigkeit begreifen es als normatives Leitbild, das eine Verfahrens- und Ergebnisgerechtigkeit einschließt, und beziehen sich dabei auf die im Grundgesetz (Art. 72) geforderte Schaffung «gleichwertiger Lebensverhältnisse» (Böhme/Köckler 2018).

Allerdings ist insgesamt festzustellen, dass die Datenlage in Deutschland zum Zusammenhang von Umweltbelastungen, sozialen Faktoren und Gesundheit bisher sehr eingeschränkt ist. Die meisten vorliegenden Studien basieren auf Sekundäranalysen regelmäßig stattfindender bundesweiter Umfragen. Letztere liefern nur begrenzte Informationen und fragen meistens nur die subjektiven Wahrnehmungen der Teilnehmer*innen ab. Objektive Messdaten sind rar. Andere Wissenschaftler*innen haben Fallstudien in einzelnen Kommunen durchgeführt, die einen explorativen Charakter haben (Bunge/Katzschner 2009). Notwendig wäre aber ein flächendeckendes und kleinräumiges Monitoring der sozialräumlichen Verteilung von Umweltbelastungen und -ressourcen, das miteinander vergleichbare Daten liefert. Aber bereits die vorliegenden lückenhaften Daten legen nahe, dass die ärmeren Teile der Arbeiter*innenklasse und migrantisch geprägte Quartiere auch in Deutschland systematisch stärker von Umweltbelastungen betroffen sind als wohlhabendere und weiße Nachbarschaften – selbst wenn es einzelne Befunde gibt, die entweder keine derartigen Korrelationen feststellen oder sogar gegenläufige Trends identifizieren. Insgesamt zeigen viele Untersuchungen,

dass Menschen aus unterprivilegierten Klassenmilieus, solche, die über wenig formalisierte Bildung und/oder über einen bestimmten Migrationshintergrund verfügen, im Wohn- und Arbeitsumfeld deutlich häufiger von negativen Umwelteinflüssen betroffen sind. Das liegt auch daran, dass sie oft nur Wohnungen in besonders belasteten Gebieten bekommen bzw. sich nur solche leisten können. Gleichzeitig haben sie weniger Ressourcen und Möglichkeiten, Umweltbelastungen auszugleichen. In der Folge

leiden sie signifikant häufiger an umweltbedingten Erkrankungen und haben im Durchschnitt eine geringere Lebenserwartung (Schlüns 2007; Bunge/Katzschner 2009). Diese sozialen und ökologischen Ungleichheiten kumulieren und konzentrieren sich in einzelnen Stadtteilen und Quartieren. In diesen städtischen Räumen ist die Lebensqualität der Menschen stark beeinträchtigt, sodass sich von einer sozial-ökologischen Segregation sprechen lässt (Zimmer-Hegmann 2012).

2 UMWELTUNGERECHTIGKEIT IN DEUTSCHLAND

2.1 Bundesweite Analysen

Umweltungerechtigkeit ist ein vielfältiges Problem, das fast alle Umweltmedien (Boden, Luft, Wasser etc.), Lebensbereiche und Wirtschaftssektoren berührt. Die deutsche Debatte konzentriert sich auf einige wesentliche Problemfelder in den Städten. Im Fokus stehen die Bereiche Verkehr, Lärm, Luftschadstoffe, Wohnbedingungen, Hitzebelastung sowie Grün- und Freiflächen. Arbeitsbedingungen, Ernährungssysteme oder Auswirkungen von Industrieanlagen spielen zum Beispiel nur eine randständige Rolle.

Verkehr und Mobilität: Menschen mit geringem Einkommen wohnen häufiger in der Nähe von verkehrsreichen Straßen und sind deswegen stärker Lärm und Luftschadstoffen (z. B. Stickoxiden und Feinstaub) ausgesetzt. Andreas Mielck (2004) zeigt in einer Untersuchung, die auf Daten des Sozio-oekonomischen Panels von 1999 basiert, dass sich Menschen mit einem niedrigeren Haushaltseinkommen deutlich stärker von Straßenlärm und Luftverschmutzung be-

einträchtigt fühlen als Menschen mit höherem Einkommen. Dieser Zusammenhang ist in Ostdeutschland besonders ausgeprägt. Auch der Kinder-Umwelt-Survey (2003–2006) des Umweltbundesamtes untermauert das: Während 27 Prozent der ärmeren Familien an stark befahrenen Haupt- und Durchgangsstraßen wohnen, sind es nur 10 Prozent der wohlhabenden Familien (Seiwert 2008).

Lärm: Menschen mit einem niedrigen sozialen Status fühlen sich häufiger durch Lärm im Wohnumfeld belastigt als sozial Bessergestellte. Auch Untersuchungen zur objektiven Lärmexposition bestätigen diesen Befund. Das größte Problem ist der Lärm von Autos und Lkws. In einer Studie, die auf dem Bundesgesundheits-survey 1998 beruht, fanden Hoffmann u. a. (2003) heraus, dass ärmere Menschen deutlich häufiger über Straßenlärm klagen. Von den Beschäftigten in den untersten beruflichen Positionen wohnten 34,0 Prozent an stark befahrenen Straßen, während es bei den Angehörigen der obersten Gruppe nur 16,7 Prozent waren.

Luftschadstoffe: Ärmere Menschen fühlen sich auch häufiger durch Luftschadstoffe (vor allem Stickoxide und Feinstaub) belastet. Tatsächlich sind diese Bevölkerungsgruppen stärker verkehrsbedingten Luftschadstoffen ausgesetzt als reichere Gruppen. Für die sogenannte LISA-Studie wurden 1997 Eltern von Neugeborenen befragt. Auf Grundlage dieser Daten zeigen Bolte u. a. (2004), dass die Kinder weniger verkehrsabhängigen Schadstoffen ausgesetzt sind, je höher der Bildungsgrad der Eltern ist. In Ostdeutschland ist der Unterschied zwischen den Einkommensgruppen besonders ausgeprägt. Dort gaben 13,4 Prozent der Befragten in der Gruppe mit dem niedrigsten Einkommen an, von einer «starken oder sehr starken Luftverschmutzung» betroffen zu sein, während es in der obersten Einkommensgruppe nur 1,6 Prozent waren.

Wohnbedingungen: Die LARES-Studie im Auftrag der Weltgesundheitsorganisation (WHO 2006) lässt erkennen, dass auch in Deutschland die Wohnbedingungen ärmerer Bevölkerungsgruppen tendenziell schlechter sind. Menschen mit einem niedrigen sozialen Status leben erheblich häufiger in Wohnungen, die unzureichend oder nicht fachgerecht modernisiert sind oder deren Heizungen eine schlechte Qualität haben. Außerdem leiden diese Menschen häufiger unter Energiearmut und heizen und lüften in der Folge zu wenig. In der Kombination kann das zu Feuchteschäden und Schimmelpilzbefall führen. Außerdem leben sie häufiger in Wohnungen, deren Bausubstanz durch Schadstoffe belastet ist (Hornberg u. a. 2011). Das heißt, Einkommensarmut führt zu schlechteren Wohnbedingungen und schadet damit der Gesundheit.

Hitzebelastung: Tritt eine sommerliche Hitzewelle auf, wirkt sie sich in den Städten abhängig von der Baustruktur und den mikroklimatischen Bedingungen sehr unterschiedlich aus. Hitzestress schadet der Gesundheit und erhöht die Sterbefälle durch Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Bedroht sind vor allem Kinder, Hochaltrige (80+), chronisch Kranke und eben Menschen mit geringerem Einkommen und weniger Anpassungsmöglichkeiten. Sie wohnen häufiger in eng bebauten Quartieren, die sich mehr aufheizen und die Hitze nachts langsamer abgeben. Mit dem voranschreitenden Klimawandel wird dieses Problem deutlich zunehmen (Blättner u. a. 2011).

Grün- und Freiflächen: Urbane Naturräume können Hitzestaus, Lärm und Luftbelastungen in den Städten abmildern, indem sie das Mikroklima kühlen und die Luftqualität verbessern. Haben Menschen Zugang zu Parks, Wasserflächen oder anderen naturnahen Räumen, können sie dadurch nachweislich ihre wahrgenommene Lebensqualität und ihre Gesundheit verbessern, indem sie Stress abbauen und ihr Immunsystem stärken. Ärmere soziale Gruppen, die am Wohnungsmarkt benachteiligt sind, haben zumeist keinen eigenen Garten. Sie leben häufiger in Stadtteilen, die eine besonders hohe Bevölkerungsdichte aufweisen und über weniger urbane Grün- und Wasserflächen im unmittelbaren Wohnumfeld verfügen. Außerdem können sie ihr Quartier nicht so einfach verlassen, da sie oft kein eigenes Auto haben und schlechter an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind. Gerade marginalisierte Menschen, die bereits stärker unter Umweltbelastungen leiden, können diese am wenigsten durch den Besuch von Naherholungsgebieten

ausgleichen (Jumpertz 2012). Außerdem unterscheiden sich die städtischen Grünräume nicht nur in Bezug auf ihre Erreichbarkeit und Größe, sondern auch im Hinblick auf ihre Qualität. Sie sind sehr unterschiedlich zugänglich und nutzbar. Davon hängt ab, wie die Menschen die grünen und blauen Freiflächen wahrnehmen, nutzen und wie sie sich diese aneignen (können). Abhängig von Geschlecht, Migrationshintergrund, sozialem Status und Alter variiert das Nutzungsverhalten erheblich (Claßen u. a. 2011).

Exkurs:

Geschlecht und Umweltgerechtigkeit

Menschen werden entlang von sozialem und biologischem Geschlecht diskriminiert. Frauen verfügen aufgrund der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung in Wirtschaft und Familie über ein geringeres Einkommen als Männer und über geringere materielle Ressourcen. Ein Zusammenhang mit Umwelt(un-)gerechtigkeit liegt nahe. In der Bewegungstradition spielen feministische Fragen eine wichtige Rolle. In der Forschung wird diese Dimension bisher jedoch vernachlässigt. Die Datenlage ist unbefriedigend. Da die Wohn- und Lebensqualität eng mit dem Einkommen zusammenhängt, ist zu vermuten, dass alleinerziehende bzw. kinderreiche Mütter sowie erwerbslose, altersarme und beruflich niedriggestellte Frauen eher in schlechten Wohnungen in Quartieren mit einer höheren Umweltbelastung leben. Durch einen Migrationshintergrund dürfte diese Marginalisierung verstärkt werden. Frauen in solchen sozialen Verhältnissen verbringen zudem mehr Zeit im direkten Wohnumfeld und werden dadurch ggf. zusätzlich durch negative Umwelteinflüsse belastet (Hornberg/Pauli 2008).

Eine Studie nutzte Gesprächsrunden mit Frauen mit türkischem Migrationshintergrund aus Berlin, um ihre Wahrnehmungen von Umweltbelastungen zu ermitteln. Eingeladen wurden Migrant*innen aus zwei Generationen. In den Diskussionen zeigten sich bei den Frauen abhängig vom Alter unterschiedliche Einstellungen zu Umwelt und Gesundheit. Die älteren Frauen hatten in der Regel nur eine geringere Schulbildung und waren oft Rentnerinnen. Sie legten Wert auf Sauberkeit und fühlten sich durch Müll in ihrer Wohnumgebung beeinträchtigt. Die jüngeren Frauen hatten dagegen ein höheres Bildungsniveau, verfügten aber trotzdem nur über niedrige Einkommen. Deswegen konnten sie sich oft nur eine Wohnung leisten, die stark von Lärm und Luftschadstoffen durch den Autoverkehr belastet ist – insbesondere, wenn sie alleinerziehend sind. Sie hatten ein ausgeprägtes Umweltbewusstsein und sorgten sich über die verkehrsbedingten Belastungen (Yesil u. a. 2011).

2.2 Forschungsstand zu ausgewählten Städten

Die bundesweit aggregierten Daten weisen also einen deutlichen Zusammenhang zwischen Umweltbelastungen und sozialer Schicht in verschiedenen Problemfeldern nach. Eine Reihe von Fallstudien zu Umweltgerechtigkeit in deutschen Städten und Regionen bestätigt dieses Phänomen.

Hamburg: Für die Hansestadt liegen gleich mehrere Studien vor. Im Rahmen des Projekts «Umweltgerechtigkeit und Stadtverkehr» der Technischen Universität Hamburg-Harburg fand Philine Gaffron (2011) heraus, dass die Lärmbelastung in einzelnen Stadtgebieten eindeutig mit dem Anteil von dort le-

benden Migrant*innen und Erwerbslosen korreliert. Darüber hinaus konnte sie zeigen, dass ärmere Menschen nicht nur häufiger an lauten Straßen wohnen, sondern auch mehr Zeit zu Hause verbringen und deshalb doppelt belastet sind. In einer anderen Untersuchung zum Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel wurde deutlich, dass in den stark lärm-belasteten Einflugschneisen überdurchschnittlich viele Menschen mit geringem Haushaltseinkommen bzw. mit Migrationshintergrund sowie Alleinerziehende in den dortigen großen Wohnblocks leben. Die Miete ist hier nicht nur niedriger, sondern die Blocks weisen auch eine höhere Einwohnerdichte auf als kleinere Wohnhäuser (Maaß 2010).

Bremen: Vor allem Menschen mit niedrigen Einkommen nutzen die Bürgerberatung des Gesundheitsamts Bremen zu Schimmel und Feuchteschäden. Über die Hälfte der Menschen, die wegen solcher Probleme die Beratung aufsuchen, lebt in relativer Armut. Sie wohnen nicht nur häufiger in mangelhaften Wohnungen, sondern heizen aufgrund hoher Kosten tendenziell weniger, wodurch sich die Probleme verschärfen (Becker u. a. 2008). In der Hansestadt steigert also Armut signifikant das Risiko, in einer ökologisch belasteten Wohnung zu leben, was nachweislich die Gesundheit schädigt.

Ruhrgebiet: Die erste Studie zu Umweltungerechtigkeit in Deutschland führte Jan Jarre (1975) bereits in den 1970er Jahren im Ruhrgebiet durch. Er konnte zeigen, dass die Belastung mit Luftschadstoffen in Städten mit hohem Arbeiteranteil wie Duisburg, Oberhausen oder Gelsenkirchen höher war als in anderen Städten des Ruhrgebiets. In einer kleinräumigen Analyse zu Duisburg wies

er außerdem nach, dass in den Stadtteilen mit der besten Luftqualität vor allem Angestellte und Selbstständige lebten, während die Luftbelastungen in den typischen Arbeitervierteln fast doppelt so hoch waren. Gerade die Bevölkerungsgruppe der Arbeiter*innen verfügte am wenigsten über Grünflächen in einer Laufdistanz von maximal 15 Minuten und konnte sich dadurch am schlechtesten von den Umwelt- und Arbeitsbelastungen erholen.

Solche Ungleichheiten sind nicht zurückgegangen: In einer «Hotspot-Studie» zu den Stadtteilen Dortmund-Hörde, Duisburg-Nord und Duisburg-Süd, die auf Daten einer umweltmedizinischen Querschnittsstudie von 1999 und 2000 basiert, wurde deutlich, dass Kinder aus ärmeren Familien mit geringerem Bildungsniveau bzw. mit Migrationshintergrund an ihrem Wohnort einer höheren Schwebstaubkonzentration (Feinstaub u. a.) ausgesetzt sind (Kolahgar u. a. 2006). Auch in einer aktuellen Untersuchung zu Dortmund fanden Flacke u. a. (2016) heraus, dass sich in einzelnen Quartieren soziale und ökologische Problemlagen konzentrieren. In Nachbarschaften mit einem größeren Anteil sozial benachteiligter Menschen besteht eine höhere Belastung mit Stickoxiden und Feinstaub und eine geringere Versorgung mit Grünräumen. Fast zwei Drittel der Quartiere mit einer hohen Feinstaubbelastung weisen einen hohen Anteil benachteiligter Bewohner*innen auf.

Frankfurt am Main: Für Frankfurt am Main hat Manuela Schade (2014) gezeigt, dass Kinder mit Migrationshintergrund stärker von sozial-ökologischen Problemen betroffen sind als deutsche. Das Gleiche gilt für Kinder aus ärmeren Familien im Vergleich zu denen aus rei-

chere Familien. Die marginalisierten Familien leben eher in den Stadtteilen Gallus oder Höchst, während die privilegierten Familien eher in Dornbusch und Bergen-Enkheim wohnen. Die benachteiligten Kinder wohnen in kleineren Wohnungen, die außerdem vermehrt von Schimmel befallen sind, und an stark befahrenen Straßen liegen. Deren Familien klagen häufiger über schlechte Luftqualität und Lärm im Wohnumfeld. Ferner geben sie den größten Zeitbedarf an, um zur nächstgelegenen Grünanlage oder zum nächsten Spielplatz zu kommen. Und sie äußern häufiger den Wunsch, innerhalb Frankfurts umzuziehen. In der Konsequenz haben die betroffenen Kinder ein geringeres Wohlbefinden und einen schlechteren Gesundheitszustand.

Sachsen-Anhalt: Eine Untersuchung in mehreren Orten in Sachsen-Anhalt stellte ebenfalls fest, dass Kinder aus Familien, die von Arbeitslosigkeit betroffen sind, einen niedrigeren Bildungsgrad aufweisen oder einen Migrationshintergrund haben, stärker von Straßenverkehrsbelastungen in Mitleidenschaft gezogen werden als Kinder aus besser gestellten Familien. So wohnen 38 Prozent der Kinder aus sozial benachteiligten Familien in Wohnungen, die weniger als zehn Meter von einer stark befahrenen Straße entfernt liegen. Aus den benachteiligten Familien sind außerdem 76 Prozent der Kinder durch täglichen Aufenthalt im Freien besonders intensiv Autoabgasen ausgesetzt. Die beiden genannten Probleme treffen hingegen nur auf 19 bzw. 47 Prozent der Kinder aus Familien mit einem höheren Sozialstatus zu (Gottschalk u. a. 2011).

München: Eine Studie zur Gesundheitssituation von in München lebenden Kindern

im Alter von fünf bis sechs Jahren, die auf den regelmäßigen Gesundheits-Monitorings in Bayern basiert, kam zu vergleichbaren Ergebnissen. In Quartieren, die einen hohen Anteil von Haushalten mit geringem Einkommen, niedriger Schulbildung, Migrationshintergrund bzw. mindestens einem erwerbslosen Elternteil haben, leben auch besonders viele Familien, die sich durch Lärm, Luftverschmutzung oder mangelnde Grünflächen belastet fühlen. Dabei korreliert das Merkmal der Einkommensarmut am stärksten mit einer schlechten Umweltqualität im Wohnumfeld (Thiele/Bolte 2011).

2.3 Maßnahmen für eine umweltgerechte Stadt

Nicht nur in Berlin, sondern bundesweit diskutiert die Fach-Community für Umweltgerechtigkeit, wie das Konzept in Kommunen umgesetzt werden kann und welche förderlichen Rahmenbedingungen Bund und Länder dafür schaffen können. Dabei gibt es eine Reihe von Gesetzen, Planungsinstrumenten und Förderlinien, an die sich anknüpfen lässt. Die Umweltgerechtigkeits-Expert*innen schlagen die folgenden Herangehensweisen und Maßnahmen vor.

Verankerung in der Kommunalpolitik:

Die erste Aufgabe besteht darin, das Konzept in Öffentlichkeit und Kommunalpolitik überhaupt bekannter zu machen und für die sozial-ökologischen Problemlagen zu sensibilisieren. Vor allem muss den Kommunalpolitiker*innen plausibel gemacht werden, warum es für sie sinnvoll sein kann, sich mit dem Thema zu beschäftigen und entsprechende Forderungen und Projekte in der kommunalen Politik zu verfolgen. Denn der politische Wille ist entscheidend für das Gelingen einer Umweltgerech-

tigkeitsstrategie. Ist dieser hergestellt, geht es darum, Leitbilder und Ziele zu entwickeln und darüber entsprechende Beschlüsse in den kommunalpolitischen Gremien herbeizuführen. Die Bedingungen hierfür sind allerdings in jeder Kommune anders. Deswegen gibt es kein Patentrezept für eine Umweltgerechtigkeitspolitik, sondern jede Kommune muss schrittweise ihren eigenen Weg finden. Policy-Empfehlungen und Erfahrungen aus anderen Kommunen können dabei als Orientierungsrahmen dienen. Der kommunalen Ebene kommt zwar eine Schlüsselrolle bei diesem Thema zu. Doch die Ursachen sozial-ökologischer Probleme sind so komplex und auf verschiedenen Ebenen angesiedelt, dass sie sich teilweise dem kommunalen Einfluss entziehen. Deshalb ist es wichtig, dass Bund und Länder die Bemühungen der Kommunen unterstützen, indem sie Umweltgerechtigkeit gesetzlich und programmatisch stärker verankern (Böhme/Bunzel 2014; Böhme/Köckler 2018).

Umweltgerechtigkeit als Querschnittsaufgabe: Wegen der Komplexität des Themenfeldes betonen Expert*innen für Umweltgerechtigkeit, dass es notwendig ist, ein kohärentes und ganzheitliches Gesamtkonzept zu entwickeln, das eine integrierte Strategie für die Bereiche Gesundheit, Soziales, Umwelt und Stadtentwicklung formuliert (Böhme/Bunzel 2014). Ähnlich wie beim Konzept des Gender Mainstreaming ist das Ziel, nicht ein neues, separates Politikfeld zu schaffen, sondern die Prinzipien der Umweltgerechtigkeit in alle Politikbereiche aufzunehmen. Umweltgerechtigkeit sollte als Orientierungsrahmen und Maßstab in möglichst allen kommunalpolitischen Prozessen und Planungen Berücksichti-

gung finden (BMUB 2016; Böhme/Köckler 2018). Dafür ist es entscheidend, dass die kommunalen Fachverwaltungen ressortübergreifend zusammenarbeiten. Sie müssen Zuständigkeiten festlegen, geeignete Kooperationsformen etablieren, operative Schnittstellen finden und klären, welches Ressort die Federführung bzw. die koordinierende Rolle übernimmt (Böhme/Bunzel 2014; Böhme u. a. 2015).

Partizipation: Doch nicht nur die verschiedenen Ressorts sollen miteinander kooperieren. Es wird darüber hinaus auch als wichtig erachtet, alle verwaltungsexternen Akteure einzubeziehen, die etwas zur Durchsetzung von Umweltgerechtigkeit in den Quartieren beitragen können. Dazu zählen Umwelt- und Naturschutzverbände, Bürgerinitiativen, Künstlergruppen, Architekturbüros, Stiftungen, Kirchen, Krankenkassen und Sozialverbände. In der Fachdebatte zu Umweltgerechtigkeit wird auch Kapitalakteuren, insbesondere der Immobilienwirtschaft, eine zentrale Rolle bei der Lösung sozial-ökologischer Probleme zugesprochen – selbst wenn deren Handeln und Interessen oft das Problem darstellen (siehe hierzu weiter unten). Es wird empfohlen, Kapitalverbände, Investoren und Gewerbetreibende, private Immobilieneigentümer und Eigentümerstandortgemeinschaften einzubeziehen, nicht zuletzt über Public-private-Partnerships, etwa über eine sogenannte «Kooperative Baulandentwicklung» mit Investoren (SenUVK 2019b; BMUB 2016).

Darüber hinaus wird die Notwendigkeit betont, möglichst viele Bürger*innen für eine aktive Beteiligung an Programmen und Maßnahmen für mehr Umweltgerechtigkeit zu gewinnen. Gedacht ist insbesondere an diejenigen Bevölke-

rungsgruppen, die von sozialen und Umweltbelastungen sowie geplanten Maßnahmen überproportional stark betroffen sind. Doch gerade diese Gruppen lassen sich mit klassischen Beteiligungsverfahren oft schwer erreichen. Deswegen wird die Anwendung neuer Methoden (etwa aufsuchende Ansätze) empfohlen, die die Betroffenen ermächtigen sollen. Diese Aufgabe wird vor allem den Quartiersmanagements zgedacht, die zum Teil schon Netzwerke und Projekte für mehr Umweltgerechtigkeit in den Nachbarschaften aufgebaut haben (Böhme u. a. 2015).

Instrumente Planung und Finanzierung: Um Umweltungerechtigkeiten in den Quartieren abzubauen, steht den Kommunen ein breites Set von Instrumenten der Stadtentwicklung zur Verfügung. Die einzelnen kommunalpolitischen Maßnahmen haben jeweils spezifische Potenziale, zu einer umfassenden Umweltgerechtigkeitspolitik beizutragen. Doch kein Instrument kann das allein leisten. Vielmehr muss jede Kommune für sich eine Kombination geeigneter Tools finden, die je nach Kontext variabel eingesetzt und angepasst werden und zusammen Synergien entfalten können (Böhme/Bunzel 2014; Böhme u. a. 2015).

Es bedarf einer kohärenten Strategie, um in alle kommunalen Planungen ein Verfahren zum Assessment ökologischer und gesundheitlicher Folgen aufzunehmen und Umweltgerechtigkeit umfassend in die Stadtplanung zu integrieren. Die möglichen Ansätze umfassen formelle und informelle Planungsinstrumente sowie Maßnahmen zur Verbesserung von Organisation, Kooperation, Partizipation und Information. Im Bereich des Planungs- und Um-

weltrechts kommt der Bauleitplanung eine besonders wichtige Rolle zu. Diese kann über Flächennutzungs- und Bauungspläne klare Vorgaben zum Umwelt- und Gesundheitsschutz für neue Bauvorhaben machen. Darüber hinaus ist aber auch eine korrigierende Überplanung bereits bebauter Areale nötig, da diese häufig enorme Umweltbelastungen aufweisen. Ferner können mit Landschaftsprogrammen, Umweltprüfungen oder Luft- und Lärmschutzplänen Umweltstandards gesetzt werden, die sozial-räumliche Ungleichheiten bei den Belastungen adressieren. Jenseits dieser formellen Planungsverfahren können Kommunen Rahmenkonzepte und Leitlinien wie Stadtentwicklungspläne auflegen und beschließen (SenUVK 2019a; Böhme/Bunzel 2014; Böhme u. a. 2015).

Eine große Herausforderung ist die Finanzierung von Maßnahmen für Umweltgerechtigkeit. Zwar haben die Kommunen hierfür zum Teil eigene Mittel und Förderprogramme. Doch wegen ihrer strukturellen Unterfinanzierung sind sie in der Regel auf Fördermittel von EU, Bund und Ländern angewiesen. Eine wichtige Rolle für die kommunale Umsetzung von Umweltgerechtigkeit spielt das Bund-Länder-Programm «Soziale Stadt». Nachdem 2016 der Ansatz explizit im Städtebauförderprogramm verankert wurde, hat eine Reihe von Kommunen in den letzten Jahren Maßnahmen für mehr Umweltgerechtigkeit in den Programmgebieten der «Sozialen Stadt» durchgeführt. Eine erste Evaluation zeigt positive Beispiele, aber auch Umsetzungsschwierigkeiten (BMUB 2016). In Zukunft könnte es sinnvoll sein, anhand von Umweltgerechtigkeitsindikatoren die Fördergebiete neu zuzuschneiden

und auch andere kommunale Mittel in mehrfach belastete Quartiere umzuverteilen. Das birgt jedoch Verteilungskonflikte.

Konkrete Maßnahmen: Im Fachdiskurs für Umweltgerechtigkeit geht es auch um (kleinräumige) Maßnahmen, die in den Quartieren die sozial-ökologische Situation unmittelbar verbessern können. Vor allem kann die Politik Vorgaben machen, welche Gebäude wie gebaut werden, wo Grünflächen erhalten oder neu geschaffen werden müssen und welche Flächen dem Verkehr überlassen werden (SenUVK 2019b).

- Bauen: Es müsste deutlich konsequenter ökologisch, umweltgerecht und klimaangepasst gebaut werden – auch wenn das teurer ist. Das betrifft insbesondere die öffentliche und soziale Infrastruktur (wie Kitas, Krankenhäuser, Altenheime).
- Begrünung: Es müssten möglichst viele großflächige Grünräume erhalten und neu geschaffen werden. Wo das nicht möglich oder durchsetzbar

ist, ist es umso wichtiger, überall eine kleinräumige Begrünung voranzutreiben.

- Verkehr: Neben klassischen Formen des Lärmschutzes sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sinnvoll. Mögliche Ansätze sind Tempo-30-Zonen, Einbahn- und Fahrradstraßen sowie Einschränkungen beim Parken (Abschaffung von Autoparkplätzen, Einführung von Parkgebühren).
- Vorbilder schaffen: Städtebauliche und landschaftsarchitektonische Wettbewerbe und Ausschreibungen könnten Vorgaben zu Umweltgerechtigkeit machen, um innovative Lösungen zu entwickeln. Die öffentliche Hand kann auch selbst bei Bauvorhaben mit Modellprojekten umweltgerechten Bauens vorangehen.
- Beratung und Bildung: Nicht zuletzt werden Beratungs- und Bildungsangebote zu Umweltbelastungen und präventivem Handeln empfohlen – insbesondere für besonders belastete Bevölkerungsgruppen.

3 INTEGRIERTE BERLINER UMWELTGERECHTIGKEITSKONZEPTION

Berlin gilt bundesweit und sogar international als Vorreiter in Sachen kommunale Umweltgerechtigkeitspolitik. Seit mehreren Jahren arbeitet die Berliner Landesverwaltung intensiv an einem Leitlinienprogramm mit dem Titel «Integrierte Berliner Umweltgerechtigkeitskonzeption» (IBUK). Die aktuelle rot-rot-grüne Landesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag Umweltgerechtigkeit als wichtiges Ziel definiert. Als Zwischenergebnis hat nun die Senatsverwaltung

für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz den «Basisbericht Umweltgerechtigkeit – Grundlagen für die sozialräumliche Umweltpolitik» veröffentlicht (SenUVK 2019a). Mit der IBUK verfolgt die Berliner Landesregierung das Ziel, mehr Umweltgerechtigkeit in der wachsenden Hauptstadt zu schaffen und einen ressortübergreifenden Ansatz zu entwickeln, um Umwelt-, Gesundheits- und Sozialpolitik in einem ganzheitlichen Stadtentwicklungsansatz besser zu verzahnen.

3.1 Monitoring-Ergebnisse

Vor allem ein umfangreiches Monitoring, mit dem die Berliner Umweltverwaltung (SenUVK) einen Überblick über die Umweltsituation im gesamten Land erstellt hat, wird als wegweisend gelobt. In Kooperation mit mehreren (Bundes-) Behörden und wissenschaftlichen Institutionen hat die Umweltverwaltung vorhandene sektorale Daten zu den Themen Soziales, Gesundheit, Stadtentwicklung und Umwelt ausgewertet und auf Quartiersebene aggregiert. Dabei orientierte sie sich an der administrativ-statistischen Aufteilung der Stadt in 447 Planungsräume, «Lebensweltlich orientierte Räume» genannt. Für das Monitoring wurden als Kernindikatoren Luft-, Lärm- und thermische Belastung (als Stressoren) sowie Grünflächenversorgung (als Ressource) bestimmt. Um das Ausmaß der Umweltungerechtigkeit ermitteln zu können, wurde als fünfter Kernindikator die soziale Problemdichte gewählt. Entsprechend dieser Indikatoren erfolgte eine Zuordnung der Planungsräume nach den Kategorien gering, mittel und hoch belastet.

Soziale Problematik: Um zu bestimmen, in welchen Quartieren sich Armut und Umweltbelastungen überschneiden, ist es zunächst wichtig zu wissen, in welchen Gebieten sich soziale Probleme konzentrieren. Dafür wurden Daten des «Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2013» verwendet, das den Beobachtungszeitraum 2011 bis 2012 umfasst. Das Monitoring erfasst sozialstrukturelle Veränderungen auf der Ebene der 447 Planungsräume anhand von vier Indikatoren (Arbeitslosigkeit, Langzeitarbeitslosigkeit, Transferbezug und Kinderarmut), um «Gebiete mit besonderem Aufmerksamkeitsbedarf» für die Stadtentwicklungspolitik zu identifizieren.

Rund 12 Prozent der Planungsräume haben einen niedrigen Status-Index. Das betrifft zum einen gründerzeitlich geprägte Viertel im früheren Westteil der Stadt wie Gesundbrunnen, Wedding, Moabit, Kreuzberg-Nord, Nord-Neukölln und das Zentrum von Spandau. Zum anderen finden sich die Planungsräume, deren Bevölkerung als besonders arm gilt, in den Großsiedlungen des sozialen und industriellen Wohnungsbaus wie Falkenhagener Feld (Spandau), Märkisches Viertel (Reinickendorf), Hohenschönhausen, Marzahn oder Hellersdorf.

Lärmbelastung: Auf Basis der strategischen Lärmkarte von 2012, die den Verkehrslärm im gesamten Stadtgebiet erfasst, wurde ermittelt, dass die Gebiete außerhalb des S-Bahn-Rings überwiegend gering belastet sind, während sich die meisten hoch belasteten Quartiere im erweiterten Stadtzentrum finden. In den Einflugschneisen des Flughafens Tegel leiden die Menschen unter der größten Lärmbelastung (vor allem in Reinickendorf und Spandau). Planungsräume mit einer hohen sozialen Problemdichte sind im Schnitt fast doppelt so stark von Lärmbelastung betroffen wie diejenigen mit geringer sozialer Problemdichte. Auch Hartz-IV-Empfänger*innen und Migrant*innen sind etwa doppelt so oft von hohen Lärmbelastungen betroffen wie die Berliner*innen im Durchschnitt. Gut 60 Prozent des Lärms gehen auf den Straßenverkehr zurück, knapp 30 Prozent auf Flugzeuge und knapp 10 Prozent auf den Schienenverkehr.

Luftbelastung: 24 Prozent der Quartiere sind hoch mit Feinstaub und Stickstoffdioxid belastet, 58 Prozent mittel und 18 Prozent gering. Auch die Luftbelastung nimmt von der Peripherie zum Stadtzentrum bzw. zur Umweltzone hin zu. Insbe-

sondere der Südwesten der erweiterten Innenstadt ist stark betroffen (Teile von Mitte, Tiergarten, Kreuzberg, Schöneberg, Tempelhof, Friedenau, Wilmersdorf und Charlottenburg). Und bei diesem Umweltproblem zeigt sich ebenfalls eine soziale Schlagseite: Von den Räumen mit einer geringen sozialen Problemdichte profitieren gut die Hälfte von einer geringen Luftbelastung. Bei Räumen mit einer hohen sozialen Problemdichte sind es dagegen nur knapp 10 Prozent.

Thermische Belastung: Mit seinem kontinentalen Klima und dem urbanen Wärmeinseleffekt ist Berlin in den Sommermonaten in besonderem Maße durch heiße Tage belastet. Besonders betroffen sind die Quartiere, die dicht bebaut sind, deren Flächen stark versiegelt sind und die über wenig Grünflächen verfügen. Diese Gebiete heizen tagsüber mehr auf und kühlen vor allem nachts weniger ab. In ganz Berlin sind gut die Hälfte der Planungsräume von einem thermisch stark belastenden Bioklima geprägt. Das trifft sogar auf 72 Prozent der Nachbarschaften mit sozialen Problemen zu. Von den 65 Planungsräumen, die sowohl mit einer hohen Hitzebelastung als auch mit einer großen sozialen Problemdichte zu kämpfen haben, liegen 40 in der erweiterten Innenstadt (Wedding, Moabit, Kreuzberg-Nord, Nord-Neukölln). Aber auch einige Großsiedlungen in der Peripherie sind betroffen (in Hohenschönhausen, Marzahn-Hellersdorf, Reinickendorf und Spandau).

Ärmere Menschen sterben in Deutschland im Durchschnitt ohnehin früher. In Berlin ist das Sterberisiko für sie doppelt so hoch, weil sie mehr in den Quartieren wohnen, in denen die thermische Belastung nachweislich zu einer höheren Sterblichkeit führt. Schon in den Jah-

ren 2001 bis 2010 gingen 4 bis 5 Prozent der Todesfälle in Berlin auf Hitzewellen zurück. Der Klimawandel wird das Problem massiv verschärfen. In der Region Berlin-Brandenburg werden Hitze und Trockenheit deutlich zunehmen. Die Zahl der jährlichen Tage mit einer Höchsttemperatur von über 30 Grad (Hitzetage) wird in der Metropole signifikant steigen: von aktuell 10 auf 30 im Jahr 2100. Ähnliches gilt für die Nächte, in denen die Temperatur nicht unter 20 Grad fällt (Tropennächte). Mehr als zwei Drittel der Planungsräume werden eine mittlere bis hohe Temperaturzunahme erleben. Das gilt insbesondere für das Stadtzentrum und das Gebiet um das Ostkreuz sowie für die oben genannten peripheren Plattenbausiedlungen, die schon heute stark unter Hitze zu leiden haben. Die Todesopfer des Klimawandels in Berlin werden überdurchschnittlich viele arme Menschen sein.

Grün- und Freiflächenversorgung: Während knapp die Hälfte der Berliner Bevölkerung einen guten Zugang zu naturnahen Grünräumen hat, ist rund ein Viertel schlecht versorgt. Wenig Grünanlagen gibt es in der erweiterten Innenstadt. Nur 5 Prozent der gut versorgten Berliner*innen leben innerhalb des S-Bahn-Rings. Die Ausstattung mit Naherholungsräumen ist vor allem dort gering, wo viele Menschen in dicht bebauten Strukturen wohnen. Das trifft überdurchschnittlich auf Bevölkerungsgruppen mit geringem Einkommen zu. Insgesamt 27 Planungsräume mit 270.000 Einwohner*innen sind gleichzeitig durch Armut und eine schlechte Grünversorgung geprägt. Diese Kombination von Problemen findet sich insbesondere in den Ortsteilen Wedding, Gesundbrunnen und Nord-Neukölln.

3.2 Sozial-ökologische Brennpunkte: Die Berliner Umweltgerechtigkeitskarte

All diese Befunde hat die Berliner Verwaltung in einem nächsten Schritt aggregiert, um festzustellen, welche Quartiere mehrfach durch soziale und ökologische Probleme betroffen sind. Dafür hat sie für jeden Planungsraum gezählt, wie viele der fünf Kernindikatoren unter die schlechteste der drei Bewertungskategorien fallen. Daraus ist die «Berliner Umweltgerechtigkeitskarte» bzw. «Integrierte Mehrfachbelastungskarte» hervorgegangen, die übersichtlich die Belastungsschwerpunkte im Stadtgebiet zeigt. Sie belegt die Grundannahme der Umweltgerechtigkeit: In Berlin sind Umweltbelastungen sozialräumlich ungleich verteilt. Wo sich Lärm-, Luft- und Hitzebelastung konzentrieren und Grünräume fehlen, gibt es auch viele soziale Probleme. Die zwei-, drei oder vierfach umweltbelasteten Quartiere haben oft gleichzeitig eine hohe soziale Problemdichte. In den ökologisch unbelasteten Räumen wohnen hingegen deutlich mehr wohlhabende Menschen. Die Armen der Stadt tragen weit überdurchschnittlich die gesundheitlichen Lasten der Umweltverschmutzung und profitieren am wenigsten von entlastenden Umweltressourcen.

Die sozial-ökologischen Probleme konzentrieren sich in der erweiterten Innenstadt, die über den S-Bahn-Ring hinausreicht. Der Umweltgerechtigkeitsbericht identifiziert den «Schwerpunktbereich Innenstadt» als das Gebiet, das aufgrund seiner räumlichen und sozialen Struktur signifikant häufiger von Mehrfachbelastungen betroffen ist. So finden sich in diesem Bereich die meisten drei- oder vierfach belasteten Planungsräume, aber kaum unbelastete Räume.

Der Schwerpunktbereich entspricht dem «Vorranggebiet für Luftreinhaltung» im Flächennutzungsplan und beheimatet rund 1,5 Millionen Berliner*innen. Dort dominiert außerdem die gründerzeitliche «Blockrandbebauung» mit einer besonders hohen Einwohnerdichte, die extrem ungünstig für die lokale Umweltsituation ist. Viele locker bebaute grüne Ortsteile am Stadtrand sind dagegen von einer guten Umweltsituation und materiellem Wohlstand geprägt.

Dementsprechend sind die Berliner Bezirke sehr unterschiedlich von Umweltbelastungen betroffen, je nachdem ob sie eher im Zentrum oder an der Peripherie liegen. Auch innerhalb der Bezirke gibt es zum Teil starke Unterschiede. Viele der innerstädtischen Quartiere sind überproportional stark sozial-ökologisch benachteiligt. Schwerpunkte von Mehrfachbelastungen sind Nord-Neukölln, Gesundbrunnen, Wedding sowie die südlichen Teile von Reinickendorf und die nördlichen Kieze im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Von den «Außenbezirken» sind vor allem das Zentrum von Spandau sowie die großen Plattenbausiedlungen betroffen.

3.3 Wie weiter? Zum Stand der politischen Umsetzung

Die im «Basisbericht Umweltgerechtigkeit» präsentierten Problembefunde legen die Frage nahe, wie es nun weitergeht. Wer treibt den Ansatz in Berlin voran? Wer bremst? Das Konzept wurde von einem Netzwerk von engagierten Einzelpersonen aus Parteien, Verwaltung, dem Abgeordnetenhaus und Umweltbundesamt sowie Umweltverbänden und wissenschaftlichen Instituten vorangebracht und konkret ausgearbeitet. So war unter anderem der

Landesverband des BUND von Anfang an eng in die Entwicklung des Projekts eingebunden. Die meisten politischen Akteure in der Stadt begrüßen grundsätzlich die Initiative und loben die umfangreiche Vorarbeit.

Allerdings hängt die IBUK bisher stark von einzelnen Personen ab. Zu wenige Verantwortliche verfolgen das Konzept, für das insgesamt nicht ausreichende zeitliche und finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen. In Politik und Verwaltung ist es noch zu wenig bekannt und verankert. Teilweise wird seine Umsetzung durch Kompetenzkonflikte, inhaltliche Differenzen, Widerstände und Reibungsverluste in und zwischen den Staatsapparaten (Parteien, Ressorts) gebremst. Würde das Land Umweltgerechtigkeit zu einem wichtigen Maßstab seiner Politik machen, könnte das nicht nur die gegenwärtige Bautätigkeit infrage stellen, sondern auch Verteilungskonflikte schüren – etwa wenn Fördermittel einzelnen Bezirken genommen werden, um sie gezielt in Problemviertel umzuleiten. Doch mehrere Bezirke wollen das Um-

weltgerechtigkeitskonzept nun aufgreifen und mit der Umsetzung vor Ort beginnen. Die rot-rot-grüne Koalition im Abgeordnetenhaus arbeitet an einem Maßnahmenkatalog. Und auch einzelne zivilgesellschaftliche Akteure wollen nun den Ansatz übernehmen. Nach Veröffentlichung des Senatsberichts im Februar 2019 scheint das Projekt nun etwas in der Luft zu hängen und es ist unklar, wann es mit welchen Schritten weitergeht. Die genannten Initiativen stimmen aber vorsichtig optimistisch.

Ein nächster sinnvoller Schritt wäre, das Monitoring noch zu verfeinern und in festen Abständen zu wiederholen, um zu wissen, wie sich die Indikatoren für Umweltgerechtigkeit in den einzelnen Quartieren entwickeln. Darauf aufbauend bräuchte es einen Umsetzungsfahrplan, der Umweltgerechtigkeit sowohl auf der Planungsebene verankert als auch konkrete Aktionspläne beinhaltet. Nicht zuletzt müsste sichergestellt werden, dass die Umweltgerechtigkeitspolitik auch in Zukunft in der Landesverwaltung personell gut aufgestellt ist.

4 SOZIAL-ÖKOLOGISCHE KÄMPFE IN DER STADT

Während in den USA und anderswo «Environmental Justice» ein Kampfbegriff von sozialen Bewegungen war und ist, wurde das Konzept Umweltgerechtigkeit in Deutschland von einer aufgeklärten Fach-Community aufgegriffen und insbesondere genutzt, um eine ökologische Modernisierung der Verwaltung voranzutreiben (Kaiser/Wullweber 2007). Die wesentlichen Unterschiede der beiden Herangehensweisen liegen erstens im handelnden Subjekt, zweitens in der

Tiefe der angestrebten gesellschaftlichen Veränderung und drittens im Charakter des politischen Prozesses, mit dem diese Ziele erreicht werden sollen.

1. In der Environmental-Justice-Tradition sind die Community-Organisationen und sozialen Bewegungen das Subjekt der Veränderung, die ihre Forderungen *auch* an staatliche Stellen richten. Beim deutschen Umweltgerechtigkeitsansatz sind hingegen städtische Verwaltungen und Regierungen selbst das

- handelnde Subjekt, die *auch* zivilgesellschaftliche Akteure im Rahmen von Partizipationsverfahren einbeziehen.
2. Die Graswurzelbewegungen fragen nach den strukturellen Ursachen und Herrschaftsverhältnissen, die hinter sozial-ökologischen Ungleichheiten stecken, und zielen auf eine Überwindung dieser Zustände. Im Gegensatz dazu setzt das progressive Verwaltungskonzept an konkreten Problemen an, um einen Zustand möglichst geringer Umweltbelastung für alle sozialen Gruppen zu erreichen. Es adressiert aber nicht deren systemische Ursachen.
 3. Environmental-Justice-Bewegungen versuchen, ihre Ziele mithilfe von bottom-up organisierten Kampagnen *im Konflikt* mit Unternehmen und staatlichen Apparaten durchzusetzen. Die deutsche Fach-Community strebt dagegen einen im Kern top-down organisierten Governance-Prozess an, in den *alle* relevanten Akteure (also auch das Kapital) einbezogen werden sollen, um das *gemeinsam geteilte* Ziel der Umweltgerechtigkeit zu erreichen.

Nachdem bisher die Erkenntnisse und Vorschläge des «Environmental Justice Mainstreaming» vorgestellt wurden, sollen sie im Folgenden mit einer Perspektive der strukturellen Widersprüche, Kämpfe und sozialen Bewegungen kontrastiert bzw. erweitert werden. Sowohl in Berlin als auch in einer Reihe anderer Städte lassen sich sozial-ökologische Konflikte ausmachen, die als Kämpfe für Umweltgerechtigkeit verstanden werden können.

4.1 Berlin

Berlin ist nicht nur ein Beispiel für sozial-ökologische Mehrfachbelastungen, sondern auch ein Ort dynamischer sozialer

Veränderungen und politischer Kämpfe. Traditionell wohnen reichere Gruppen eher am ökologisch kaum belasteten Stadtrand, während arme Gruppen in der mehrfach belasteten Innenstadt leben. Doch mehrere Trends überlagern diese Konstellation. So leben auch viele wohlhabende Menschen in der Innenstadt – etwa in Charlottenburg-Wilmersdorf. Die Wohngegend ist beliebt und die Mieten sind hoch, obwohl sie zum Teil einer hohen Umweltbelastung ausgesetzt ist. Die Gentrifizierung nimmt zu: Immer mehr einkommensstarke Gruppen wollen in die angesagten Szeneviertel ziehen (Prenzlauer Berg, Friedrichshain, Kreuzberg, Neukölln), weil sie das metropolitane Leben schätzen. Die Häuser werden saniert, die Infrastruktur wird verbessert, die Mieten steigen. Die Kieze werden aufgewertet, obwohl die problematischen Umweltindikatoren gleichgeblieben sind oder sich sogar verschlechtert haben. Gleichzeitig setzt sich die zuziehende Mittelschicht eher für eine Verbesserung der Umweltsituation ein.

Dieser Trend berührt auch die armen Bevölkerungsgruppen in den hoch belasteten Innenstadtquartieren (Neukölln, Kreuzberg, Gesundbrunnen, Wedding, Moabit). Zwar fehlen aktuelle und umfassende Daten zu den sozialstrukturellen Veränderungen der einzelnen Nachbarschaften. Aber die vorhandenen empirischen Befunde legen den Schluss nahe, dass sich die Armut in den innerstädtischen sozialen Brennpunkten durch den Zuzug wohlhabenderer Menschen statistisch etwas abmildert. Dennoch hat dort bisher kein umfassender Bevölkerungsaustausch stattgefunden. Die alteingesessenen Mieter*innen haben oft Mietsteigerungen erlitten, aber ziehen trotzdem nicht weg, sondern

schränken sich eher materiell ein (Stichwort: Verdrängung aus dem Lebensstil). Die betroffenen Viertel sind gleichzeitig diejenigen, wo die gesellschaftliche Linke besonders stark ist und in den letzten Jahren viele Mieter- und Recht-auf-Stadt-Initiativen entstanden sind. Zudem hatte DIE LINKE bei den Wahlen zum Abgeordnetenhaus 2016 dort die größten Zuwächse. Diese Gemengelage birgt das Potenzial für zugespitzte sozial-ökologische Konflikte wie für innovative Kampagnen von links.

In den peripheren Armutssiedlungen (in Spandau, Marzahn, Hellersdorf) wiederum verstärkt sich die soziale Marginalisierung weiter. Dort haben sich zum Teil große Immobilienkonzerne eingekauft und setzen erhebliche Mieterhöhungen von einem niedrigeren Niveau aus durch. Die oft älteren Bewohner*innen können jedoch nicht weiter wegziehen und schränken sich ebenfalls ein. Dort sind die Kämpfe zwar noch nicht so weit entwickelt wie in der Innenstadt. Trotzdem bieten sich Ansatzpunkte für eine organisierende Kampagnenarbeit. Obwohl die Zahlen des Berliner «Basisberichts Umweltgerechtigkeit» zum Teil mehrere Jahre alt sind, haben sich die Schwerpunkte der sozial-ökologischen Belastung vermutlich wenig verändert.

Tempelhofer Feld – ein Hotspot von Umweltkämpfen: Der Norden von Neukölln ist laut «Basisbericht Umweltgerechtigkeit» stark durch soziale Probleme, Hitzebelastung und einen Mangel an Grünflächen geprägt (SenUVK 2019a). In der umkämpften Gestaltung des westlich an Nord-Neukölln angrenzenden Tempelhofer Feldes verdichten sich Konflikte um Umweltgerechtigkeit wie unter einem Brennglas. Nachdem der Flugha-

fen Tempelhof 2008 geschlossen worden war, wollte die aktivistische Kampagne «Squat Tempelhof» mit einer Besetzung des Areals 2009 eine Privatisierung und Bebauung verhindern. Obwohl der Besetzungsversuch scheiterte, trugen die Kämpfe wesentlich dazu bei, dass das Gelände 2010 für die Berliner*innen geöffnet wurde. Die Schließung des Flughafens und seine Umwandlung in einen öffentlichen Grünraum waren ein essenzieller Schritt zu mehr Umweltgerechtigkeit. Während die vorwiegend armen Anwohner*innen zuvor durch massiven Fluglärm belastet waren, profitieren sie nun von einem gut zugänglichen öffentlichen Freiraum.

Kurz nach der Öffnung gewann das Allmende-Kontor³ eine Ausschreibung für die Zwischennutzung einer Teilfläche des Flughafengeländes. Das Kontor versteht sich als Schnittstelle und Lobby von Allmende-Initiativen wie Community Gardens. Vor diesem Hintergrund initiierte es 2011 auf dem Feld einen Gemeinschaftsgarten. Inzwischen bestellen dort über 700 Gärtner*innen selbstorganisiert rund 400 Hochbeete. Der Garten fungiert als Lernort und öffentlicher «Schaugarten», um möglichst vielen Menschen praktisch zu vermitteln, wie die kollektive Aneignung eines urbanen Naturraums im Sinne eines Commons funktionieren kann. Damit ist er auch als Gegenentwurf gegen die fortschreitende Inwertsetzung der Stadt gedacht (Halder u. a. 2014; Halder 2018). In den folgenden Jahren begannen weitere Initiativen und viele Berliner*innen, das Feld für sich zu nutzen.

Doch die damalige Große Koalition in Berlin plante im Bündnis mit dem Immo-

³ Mehr Informationen unter: www.allmende-kontor.de.

bilienkapital, über ein Drittel des Feldes zu bebauen, mit Verkehrsflächen zu versiegeln und artifiziell umzugestalten. Nur ein kleiner Teil der geplanten Wohnungen hätte für wenige Jahre mit einer gedeckelten Miete bereitgestellt werden sollen, während der Großteil im hochpreisigen Segment vorgesehen war. Dagegen regte sich breiter Widerstand. Die Initiative «100 Prozent Tempelhofer Feld» konnte die Pläne mit einem erfolgreichen Volksbegehren abwenden. Sie kritisierte nicht nur die geplante Luxusbebauung und warnte davor, dass damit Stadtnatur zerstört und der Zugang zu einer wichtigen Freifläche eingeschränkt würde. Sie wies auch darauf hin, dass der positive Effekt des Feldes für die Luftqualität und das Mikroklima abgeschwächt worden wäre.⁴

Das Allmende-Kontor, deren Garten zu einem «emblematischen Ort» für das Feld geworden ist, beteiligte sich ebenfalls an der Mobilisierung für das Volksbegehren gegen die Bebauungspläne und leistete damit seinen Beitrag zu seinem Erfolg. Inzwischen machen die beteiligten Akteure in der «Feldkoordination», einem partizipativen Rat, Erfahrungen mit einer demokratischen Gestaltung der Allmende. Das ist ein wichtiges Experiment. Aber es zeigt auch, dass solche Aushandlungsprozesse zäh sein können – nicht zuletzt, weil «Grün Berlin», das mit der Betreuung von städtischen Parks beauftragte landeseigene Unternehmen, an vielen Stellen blockiert.

Grüne Aufwertung im Schillerkiez:

Die Kämpfe für ein freies, kollektiv genutztes Feld sind jedoch nicht frei von Widersprüchen. Mit der Schließung des Flughafens begannen Investoren, sich massiv im angrenzenden Schillerkiez in den Wohnungsbestand einzukaufen und die Preise in die Höhe zu treiben. In-

nerhalb von gut zehn Jahren haben sich die Nettokaltmieten bei Neuvermietungen auf rund 13 Euro fast verdreifacht. Inzwischen hat sich die Bevölkerungsstruktur im Kiez stark gewandelt. Die neuen Bewohner*innen sind jünger und wohlhabender als die Alteingesessenen. Während von den Altmietler*innen kaum jemand einen Hochschulabschluss hat, sind es bei den seit 2011 Zugezogenen rund 80 Prozent (vgl. Schulz 2015; Boufka 2017). Diesen Prozess begleitete das lokale Quartiersmanagement mit einer repressiven Verdrängungspolitik. In der «Task Force Okerstraße» kooperierte es mit Lokalpolitik, Polizei, Schulen und Jugendämtern, um unerwünschte arme und migrantische Familien aus dem Kiez zu verdrängen – vor allem Roma und Sinti.⁵ Dieses Phänomen kann als «Green Gentrification» bezeichnet werden (vgl. Kapitel 5). Gegen diese Verdrängungsprozesse sind seit Jahren lokale Recht-auf-Stadt-Gruppen aktiv. Auch das Allmende-Kontor ist Teil der anti-neoliberalen Kämpfe. Um nicht zum Vehikel einer grünen Aufwertung zu werden, versucht es, für alle Bevölkerungsgruppen in der Stadt offen zu sein und seinen politischen Charakter nach außen zu tragen.

Das Gesundheitskollektiv:⁶ Um sozialen Ungerechtigkeiten zu begegnen, arbeitet eine Gruppe von Aktivist*innen seit 2014 daran, ein alternatives Stadtteil-Gesundheitszentrum in Nord-Neukölln aufzubauen (vgl. Schubert 2017). Sie geht davon aus, dass die (ungerechten) gesellschaftlichen Verhältnisse in erheblichem Maße die menschliche Gesundheit bestimmen. Menschen, die un-

⁴ Vgl. hierzu www.thf100.de. ⁵ Vgl. <http://nk44.blogspot.de/informationen/randnotizen-maerz-2010/quartiersmanagement-was-steckt-dahinter/> und <http://nk44.blogspot.de/2012/03/04/zur-task-force-okerstasse/> ⁶ Mehr Informationen unter: www.geko-berlin.de/.

ter Armut und/oder Rassismus leiden, werden wesentlich häufiger krank und sterben deutlich früher als reiche Menschen. Deswegen versteht sich das Gesundheitskollektiv als Teil von antirassistischen und sozialen Bewegungen und versucht, mit einem städteübergreifenden Netzwerk ähnliche Projekte an möglichst vielen Orten zu etablieren. Es ordnet seine Arbeit auch in die Kämpfe um ein Recht auf Stadt in Neukölln und Berlin ein. Denn Mietsteigerungen und Verdrängung haben vielfältige negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen (vgl. Grell u. a. 2019). Auch Fragen von Umweltgerechtigkeit spielen für das Projekt eine Rolle: Denn vor allem die armen Neuköllner*innen leiden gesundheitlich unter schlechten Wohnbedingungen, Hitze und Autoverkehr.

Das Gesundheitskollektiv will deswegen neben einer medizinischen und psychologischen Versorgung und Beratung auch Ansätze eines «Transformative Community Organizing» erproben. Die Aktiven wollen die Angebote nach den Bedürfnissen der Kiezbewohner*innen und gemeinsam mit ihnen entwickeln. Das Ziel ist, ausgehend von gemeinsamen Problemen kollektive Strategien zu erarbeiten und damit auch in die politische Auseinandersetzung zu gehen. Das Gesundheitskollektiv versteht sich damit als eine Alternative zu den vorherrschenden ambulanten Versorgungsstrukturen und strebt eine gute Gesundheit für alle an. Inzwischen sind in einer Pilotphase die ersten Angebote des Projekts gestartet.

Ausbau der A100 – Schneise der Zerstörung durch belastete Quartiere: Mit dem Ausbau der Berliner Stadtautobahn A100 wird das Dogma der autogerechten Stadt fortgesetzt. Gegenwärtig wird der 16. Bauabschnitt vom Dreieck Neukölln

bis zur Anschlussstelle am Treptower Park trotz hartnäckiger Proteste des «Aktionsbündnisses A100 stoppen» gebaut.⁷ Unter der Autobahnverlängerung werden vor allem die Menschen in ohnehin schon mehrfach belasteten Stadtteilen leiden (SenUVK 2019a): Sie hat bereits grüne Kleingärten vernichtet und wird nach Fertigstellung die Anwohner*innen in Nord-Neukölln und Alt-Treptow mit Autobahnlärm und viele Berliner*innen in Kreuzberg und Friedrichshain mit zusätzlichem Autoverkehr belasten.

Es könnte noch schlimmer werden: Im Bundesverkehrswegeplan ist ein 17. Bauabschnitt fest vorgesehen: über die Spree entlang der Ringbahn zwischen Friedrichshain und Lichtenberg. Dadurch würde eine weitere Schneise der Zerstörung durch zum Teil schon jetzt hoch belastete Kieze geschlagen, und der Bereich um das Ostkreuz – einer der Hitzebrennpunkte der nächsten Jahrzehnte – wäre zusätzlich durch noch mehr Autoverkehr ausgesetzt. Obwohl der rot-rot-grüne Senat versprochen hat, dass er den nächsten Abschnitt nicht mehr realisieren will, wird der 16. Abschnitt so abgeschlossen, dass ein Weiterbau stattfinden kann. Außerdem wird die Länderkompetenz für den Autobahnbau ab 2021 auf die Bundesebene übertragen, sodass Berlin sich kaum noch gegen den Weiterbau wehren könnte. Das wird die rechte Opposition aus CDU, FDP und AfD, aber auch Teile der SPD freuen, die sich für eine Schließung des innerstädtischen Autobahnringes einsetzen. Doch auch mit Widerstand ist zu rechnen. Denn neben dem Aktionsbündnis mischen sich nun auch die grün bewegten Friedrichshainer*innen und die Technoclubs ein, die der Autotrasse wei-

⁷ Mehr Informationen unter: www.a100stoppen.de/.

chen sollen. Dadurch könnte der bislang lokal begrenzt gebliebene sozial-ökologische Konflikt zu einem stadtweiten Thema werden.

Marode Wohnungen in Kreuzberg – Proteste gegen Deutsche Wohnen:

Seit Jahren kauft der Immobilienkonzern Deutsche Wohnen Häuser in Berlin auf. Inzwischen gehören ihm mehr als 100.000 Wohnungen im ganzen Stadtgebiet – insbesondere solche des ehemaligen sozialen und öffentlichen Wohnungsbaus mit häufig eher einkommensschwachen Mieter*innen. Mit einer aggressiven Strategie versucht er, die Mieten und damit die Rendite seiner Aktionäre in die Höhe zu treiben.

In den Plattenbauten am südlichen Kottbusser Tor in Kreuzberg, das ohnehin durch Armut sowie eine hohe Luft- und Hitzebelastung geprägt ist (SenUVK 2019a), taten sich 2011 Mieter*innen zur Initiative Kotti & Co⁸ zusammen. Sie protestierten gegen untragbare Wohnbedingungen in ihren Häusern, die die Deutsche Wohnen 2013 von den vorherigen Eigentümern GSW bzw. Hermes übernahm. Einer der Gründe war und ist, dass der Konzern überhöhte Nebenkosten abrechnet, aber die Häuser verkommen lässt und Heizungen im Winter teilweise mehrere Wochen ausfallen. Was dem Unternehmen höhere Profite beschert, gefährdet die Gesundheit der Bewohner*innen. Eine ähnliche Strategie verfolgte die Deutsche Wohnen in der benachbarten Otto-Suhr-Siedlung im Norden Kreuzbergs. Nachdem sie die Wohnungen teilweise erst verfallen ließ, kündigte sie 2016 umfangreiche Modernisierungen an und massive Mieterhöhungen. Auch dort organisierten sich viele der Mieter*innen mit geringem Einkommen und konnten durch öffentliche Proteste dem Konzern

erhebliche Zugeständnisse abtrotzen.⁹ Weil die Deutsche Wohnen auch in vielen anderen Siedlungen auf eine ähnliche Strategie setzt, hat sich inzwischen ein stadtweites Bündnis gebildet, das mit einem Volksbegehren die Enteignung des Unternehmens erreichen will.¹⁰

Fluglärm oder Verdrängung? – Ringen um die Zukunft von Tegel:

Der Flughafen Tegel im Norden von Berlin ist ein Sonderfall der Geschichte. Wegen der räumlichen Enge im isolierten Westberlin wurde er mitten in die Stadt gebaut. 300.000 Anwohner*innen leiden unter dem Lärm der täglich rund 500 Starts und Landungen. Damit ist er der Flughafen mit den meisten Lärmbetroffenen in ganz Deutschland. In den Einflugschneisen leben überdurchschnittlich viele arme Menschen. Denn die betroffenen Quartiere sind im Westen unter anderem Spandau-Zentrum und das Falkenhagener Feld. Im Osten sind es die Stadtteile Reinickendorf, Wedding und Gesundbrunnen (SenUVK 2019a). Die seit Jahren steigenden Flugzahlen sind außerdem ein absoluter Klimakiller. Treiber dieses Wachstums sind die Billigflieger, die von der indirekten Subventionierung des Flugverkehrs profitieren. Obwohl der Flughafen Tegel eigentlich schon vor Jahren geschlossen werden sollte, ist er immer noch in Betrieb, weil der skandalträchtige Berlin-Brandenburger Flughafen BER im Süden der Stadt nach wie vor nicht eröffnet wurde (vgl. BUND 2017).

Dennoch startete die FDP Ende 2015 aus parteitaktischen Gründen ein Volksbegehren mit der Forderung, dass Tegel offengehalten werden solle. Unterstützung bekam die Partei von Ryanair. Auch die AfD

⁸ Vgl. hierzu <https://kottiundco.net/hintergrund/>. ⁹ Mehr Informationen unter: <https://buendnisderottosuhrsiedlungundumgebung.wordpress.com/>. ¹⁰ Vgl. www.dwenteignen.de/.

und später die CDU unterstützten die Initiative. Dagegen setzten sich das Bündnis «Tegel schließen – Zukunft öffnen» sowie die rot-rot-grüne Koalition für die Schließung ein.¹¹ Beim Volksentscheid im Herbst 2017 sprach sich eine Mehrheit der Berliner*innen für die Offenhaltung aus. Bemerkenswerterweise stimmte auch die Mehrheit in den meisten lärmbelasteten, armen Quartieren dafür. In einer Befragung äußerten viele Anwohner*innen die Befürchtung, dass durch eine Umnutzung des Geländes ihre Mieten steigen würden (ähnlich wie im Schillerkiez). Trotz des gewonnenen Volksentscheids gilt die Schließung als sicher. In der Tat gibt es verschiedene Pläne für die Nachnutzung, die eine massive Aufwertung der Gegend bedeuten würden. Der Senat plant vor allem die Ansiedlung von Forschungs- und Greentech-Unternehmen. Dagegen sollte der Schwerpunkt auf preiswerten Wohnungen, sozialer Infrastruktur und naturnahen Grünflächen liegen, um die wichtige Frischluftschneise zu erhalten.

4.2 Beispiele aus anderen Städten

Nicht nur in Berlin, sondern auch in vielen anderen Städten der Bundesrepublik werden ähnliche Konflikte ausgetragen, die sich als Kämpfe um Umweltgerechtigkeit deuten lassen. Die Orte decken sich zum Teil mit denjenigen, die Gegenstand wissenschaftlicher Fallstudien zu sozialen und ökologischen Belastungen waren (vgl. Kapitel 2.2). Ergänzt werden diese durch Fallbeispiele aus anderen Städten. Die Orte wurden so ausgewählt, dass verschiedene Regionen von Deutschland abgedeckt sind. Ferner wurden solche Städte gewählt, in denen besonders prägnante Auseinandersetzungen um die in dieser Studie diskutierten Umweltprobleme geführt werden

Potsdam – Widerstand gegen «Re-Preußifizierung» der Parks: Seit der Wende trieben verschiedene Akteure aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft in der brandenburgischen Landeshauptstadt einen Prozess der ökonomischen Aufwertung und «Re-Preußifizierung» voran: Insbesondere in der historischen Stadtmitte wurden ehemalige DDR-Bauten abgerissen und preußische Prestigebauwerke restauriert oder komplett wieder aufgebaut. Jahrelang trug eine breite Koalition aus SPD, CDU und Grünen diesen Prozess (Tomczak u. a. 2018).

Das betrifft auch die zentral gelegenen preußischen Parks und Gewässer, die von ganz unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen – auch aus den ärmeren Stadtrandsiedlungen – zur Erholung und Freizeitgestaltung genutzt werden. Die öffentliche Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg und ihr Security-Dienst reglementieren deren Nutzung jedoch massiv. So ist es in den Parks teilweise verboten, Fahrrad zu fahren, zu sitzen, zu baden, zu musizieren oder sie nachts zu betreten, mit der Begründung, man wolle ihnen einen musealen Charakter verleihen. Im einzigen städtischen Park in Potsdam muss man hingegen Eintritt zahlen. Zudem will ihn die Stadt nun teilweise bebauen. Nicht zuletzt haben sich in den letzten Jahren Personen mit viel Geld Villengrundstücke angeeignet und sich widerrechtlich alleinigen Zugang zu öffentlichen Seen verschafft, was die Mehrheit im Stadtparlament jahrelang duldete.¹² Dieser

¹¹ Mehr Informationen zur Kampagne unter: <http://tegel-schliessen-zukunftoeffnen.de/>. ¹² Die Villenbesitzer*innen am Potsdamer Griebnitzsee eigneten sich den seit der Wende öffentlich zugänglichen Uferweg sukzessive an und sperrten ihn für Passant*innen. Der Rechtsstatus war lange unklar. Inzwischen läuft ein Enteignungsverfahren gegen die wohlhabenden Anlieger*innen.

Umgang von staatlicher Seite reduziert erheblich die Nutzungsqualität der Parks und damit ihr Potenzial, sozial ungleiche Umweltbelastungen auszugleichen.

In Potsdam sind aber auch seit Jahrzehnten städtische Bewegungen und Initiativen lebendig, die im Parlament von der linksalternativen Wahlliste «Die Andere»¹³ vertreten werden. Bei den meisten Potsdamer*innen ist die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg unbeliebt. Viele unterlaufen die restriktiven Regeln in den Parks durch eine subversive Alltagspraxis, die bis hin zu kollektiven, widerständigen Picknicks und der Sabotage von Parktoiletten reicht. Bürgerinitiativen setzen sich auch juristisch für die freie Nutzung des Stadtgrüns ein. Das sind wichtige Kämpfe für mehr Umweltgerechtigkeit in der Stadt.

Hamburg – sozial-ökologische Kämpfe an der Elbe: In der Hansestadt sind vor allem die südlichen, hafennahen Stadtteile Wilhelmsburg, Veddel und Harburg von sozialräumlichen Mehrfachbelastungen betroffen. Der Hafen und die dort angesiedelte Schwerindustrie wurden und werden von allen Hamburger Regierungen protegiert. Sie belasten jedoch viele arme Bewohner*innen der genannten Stadtteile durch Lärmaufkommen und Luftschadstoffe.

Durch das Steinkohlekraftwerk Moorburg hat sich die Situation dort zusätzlich verschlimmert. Im Jahre 2008 erteilte die grüne Umweltsenatorin Anja Hajduk unter einer schwarz-grünen Landesregierung dem Betreiber Vattenfall Europe die Baugenehmigung. Trotzdem verklagte der schwedische Staatskonzern die Bundesrepublik vor einem internationalen Schiedsgericht der Weltbank wegen vermeintlich zu strenger Umweltauflagen.

Schließlich ging das Kraftwerk 2014 in Betrieb. Von Anfang an war Moorburg von massiven Protesten begleitet, die auch Fragen von Umweltgerechtigkeit zum Thema machten. Im Rahmen des ersten deutschen Klimacamps 2008 versuchten knapp 1.000 Aktivist*innen, die Kraftwerksbaustelle zu besetzen. Würde das Großkraftwerk unter Volllast laufen, würde es etwa genauso viele Luftschadstoffe freisetzen wie der gesamte Hamburger Autoverkehr. Dafür hätte jedoch eine Fernwärmeleitung durch den Stadtteil Altona gelegt werden müssen. Das hätte nicht nur jahrelange Bauarbeiten bedeutet, sondern auch die Zerstörung des dortigen Gählerparks. Durch Proteste, Klagen und eine Baubesetzung konnten die Initiative «Moorburgtrasse stoppen» und andere das Projekt 2010 verhindern.¹⁴

Auf der Veddel, einem der besonders belasteten Stadtteile, hat 2017 die Poliklinik Veddel ihre Türen geöffnet.¹⁵ Die Betreiber*innen kombinieren ärztliche Versorgung und psychologische Beratung mit einem Organizing-Ansatz in der Nachbarschaft, weil sie Gesundheit als eine soziale Frage verstehen. Dabei spielt auch Umweltgerechtigkeit eine Rolle. Weil viele Wohnungen auf der Veddel durch Feuchtigkeit und Schimmel betroffen sind, unterstützt die Klinik betroffene Mieter*innen bei der Organisation gegen diese Missstände.

Bremen – Vonovias Schimmelwohnungen in den Armenquartieren: In den peripheren Stadtteilen Vegesack, Blumenthal und Burg in Bremen-Nord konzentriert sich die Armut. Dort leben besonders viele Transferbezieher*innen und Menschen mit Migrationshinter-

¹³ Mehr Informationen unter: <https://de-de.facebook.com/DIEanderePotsdam/>. ¹⁴ Vgl. www.moorburgtrasse-stoppen.de/ ¹⁵ Vgl. <http://poliklinik1.org/start>.

grund. Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist schlecht. Geschäfte für den täglichen Bedarf gibt es kaum. Die dortigen Wohnungsbestände werden von der städtischen GEWOBA, dem Immobilienkonzern Vonovia und wechselnden Investoren kontrolliert. Vor allem Vonovia lässt bewusst die Plattenbauwohnungen verfallen, um möglichst hohe Profite aus den Häusern zu ziehen. Viele Mieter*innen sind deshalb von kaputten Heizungen, schlechter Isolierung, Feuchtigkeit und Schimmel betroffen. Doch sie können kaum in die besser ausgestatteten Innenstadtviertel ziehen, weil sie sich die explodierenden Mieten nicht leisten können bzw. weil das Jobcenter die Mietobergrenzen so niedrig ansetzt, dass Arbeitslose faktisch nur in den Armenquartieren wohnen dürfen. Gleichzeitig zahlt der Staat – vermittelt über das Jobcenter – den Immobilienunternehmen die Mieten für die maroden Wohnungen und ermöglicht damit ihre mieterfeindliche Profitstrategie.

Doch die Mieterbewegung in Bremen wächst, auch wenn sie noch nicht den Reifegrad wie in Hamburg oder Berlin erreicht hat. Mieter*innen tun sich spontan zusammen, um pragmatisch ihre Probleme gemeinsam zu lösen. Gemeinnützige Vereine und Wohlfahrtsverbände unterstützen die Betroffenen dabei, für ihre Rechte einzustehen. Auch DIE LINKE sowie andere linke Gruppen setzen verstärkt auf Community Organizing in den marginalisierten Vierteln. In Bremen-Nord ist beispielsweise seit Jahrzehnten der Bremer Erwerbslosenverein aktiv, der neben solidarischen Beratungsangeboten auf kollektiven Protest setzt. Die Gesundheitsbelastungen durch Schimmel und andere Woh-

nungsschäden sind eines der größten Probleme, derentwegen Mieter*innen zur Beratung des Vereins kommen und aktiv werden.¹⁶

Frankfurt am Main – gegen die Stadt der Banken, Flugzeuge und Autos:

Keine deutsche Stadt ist so offensichtlich nach den Interessen des Kapitals strukturiert wie Frankfurt. Sowohl die schwarz-grüne Landesregierung in Hessen als auch die Koalition aus CDU, Grünen und SPD in Frankfurt sorgen dafür, dass Banken und Logistikunternehmen ihre Strategien ungehindert in der Stadt durchsetzen können. So baut Fraport, ein staatliches Unternehmen, das als globaler Flughafenkonzern agiert, gegenwärtig ein drittes Terminal und eine weitere Landebahn für den Frankfurter Flughafen, um die Flugzahlen noch einmal massiv zu steigern. Viele Anwohner*innen kritisieren den zu erwartenden wachsenden Fluglärm und die Vernichtung von ökologisch wertvollen Naherholungsgebieten. Dagegen organisiert ein Bündnis von Bürgerinitiativen seit 2011 Montagsdemonstrationen direkt im Terminal 1.¹⁷ In den letzten Jahren haben radikale Klimaaktivist*innen außerdem mehrmals von Zerstörung bedrohte Wälder besetzt, bis die Polizei sie räumte.

Ein weiterer Konflikt: Täglich pendeln Hunderttausende Menschen mit dem Auto in die Stadt. Vor allem die Frankfurter*innen mit geringem Einkommen leiden unter der Pkw-Last. Um den jährlich wachsenden Verkehr aufzufangen, soll bald die Autobahn A661 im Frankfurter Osten zu einer sechsspurigen Magistrale ausgebaut werden. Dagegen protestiert das Aktionsbündnis

¹⁶ Vgl. <http://bev-bremen.org/>. ¹⁷ Mehr Informationen unter: www.flughafen-bi.de/.

«Unmenschliche Autobahn».¹⁸ Ein Kompromiss sieht vor, dass die A661 streckenweise durch ein milliardenteures Betondach abgedeckt werden soll. Solche Maßnahmen lösen jedoch in keiner Weise die Probleme der Luftverschmutzung und des wachsenden Verkehrsaufkommens. Die Initiative «Radentscheid Frankfurt» sammelte deshalb im Sommer 2018 mehr als 40.000 Unterschriften für ein Bürgerbegehren, um die Stadt deutlich fahrradfreundlicher zu machen und das Auto zurückzudrängen.¹⁹ Das versucht der schwarz-rot-grüne Magistrat zu verhindern: Er erklärte im Frühjahr 2019 das Bürgerbegehren für rechtlich unzulässig. Das sind schlechte Nachrichten für die armen und migrantischen Familien, die deutlich häufiger unter Lärm und Luftschadstoffen leiden (vgl. Kapitel 3.2).

Stuttgart – Alternativen zu S21 und zum Autowahnsinn: Im Großraum Stuttgart konzentrieren sich wichtige deutsche Unternehmen wie Daimler, Porsche und Bosch. Die Stadt dient ihnen als ökonomische und politische Homebase, von der aus sie den deutschen und globalen Markt bespielen. Dabei werden sie tatkräftig von der grün-schwarzen Landesregierung unter Führung von Winfried Kretschmann unterstützt, die entschieden jeden Versuch bekämpft, im «Autoland» Baden-Württemberg eine ökologischere Verkehrspolitik durchzusetzen.

Die Schwabenmetropole ist das Musterbeispiel einer «autogerechten» Stadt und gehört deswegen zu den ökologisch am meisten belasteten Kommunen in ganz Deutschland. Quer durch den Stuttgarter Talkessel führen mehrere Stadtautobahnen, wodurch es zu einer Konzentration von Lärm, Luftbe-

lastung und Hitze kommt. Das zentral gelegene Neckartor ist zum Sinnbild für den Stickoxid- und Feinstaub-Infarkt geworden. Auf 1.000 Stuttgarter*innen kommen 500 Autos und täglich pendeln rund 450.000 Pkw in die Stadt hinein und wieder heraus. An den großen Durchgangsstraßen wohnen vor allem ärmere Menschen, während in der beliebten «Halbhöhenlage» an den ehemaligen Weinbergen die Reichen leben. Zu diesen Belastungen kommt «Stuttgart 21» hinzu, das umstrittene Umbauprojekt des Hauptbahnhofs. Bereits durch den Bau werden große Mengen Luftschadstoffe freigesetzt. Mit dem Schlosspark soll eine wichtige Freiluftschneise sowie einer der wenigen Grünräume in der belasteten Innenstadt zerstört werden. Das Interesse des Immobilienkapitals, diese Flächen zu bebauen, ist einer der wesentlichen Gründe, aus denen S21 überhaupt vorangetrieben wird. Weil der unterirdische Bahnhof nur halb so viel Gleise hätte wie der bisherige Kopfbahnhof, würde es außerdem zu einer massiven Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße kommen.

Gegen Stuttgart 21 und den Autowahnsinn in der Stadt ist eine rege klima- und verkehrspolitische Bewegung aktiv, die Protest mit fundierter Gegenexpertise verbindet. Dazu zählen zum Beispiel das «Aktionsbündnis gegen S21» und die «Bürgerinitiative Neckartor».²⁰ Im Gemeinderat werden ihre Anliegen von einer Fraktionsgemeinschaft aus der LINKEN, der Wählerinitiative «Stuttgart Ökologisch Sozial» (vergleichbar mit

¹⁸ Mehr Informationen unter: <http://molochoautobahn.de/>. ¹⁹ Mehr Informationen unter: www.radentscheid-frankfurt.de/ ²⁰ Vgl. www.kopfbahnhof-21.de/ und <https://bineckartor.wordpress.com/>.

«Die Andere» in Potsdam) und zwei weiteren Listen vertreten.²¹ Aus dieser Bewegung heraus entstand die Initiative für ein Bürgerbegehren, um dem Auto den Kampf anzusagen. Nun hat der grü-

ne Oberbürgermeister Fritz Kuhn, der sich sonst nicht mit den mächtigen Interessen in der Stadt anlegt, einzelne Forderungen aufgegriffen. Langsam verändert sich auch in Stuttgart etwas.

5 ÖKOLOGISCHE KLASSENPOLITIK UND DIE KONTUREN EINER GRÜN-SOZIALISTISCHEN STADT

Die Beispiele zeigen: Oft ist die neoliberale, an Wachstum und Unternehmensinteressen orientierte Stadtpolitik, die von dominanten Akteuren und den meisten Parteien vertreten wird, eine zentrale Ursache von Umweltungerechtigkeit. Dagegen setzen sich von sozialen Bewegungen, lokalen NGOs und linken Parteien getragene Initiativen und Kampagnen implizit oder explizit für Umweltgerechtigkeit ein. Unter den gegebenen Kräfteverhältnissen agieren sie zunächst aus einer minoritären Position heraus, vertreten dabei aber die Bedürfnisse einer Mehrheit nach einer gesunden, lebenswerten Stadt. Hinzu kommen die progressiven Akteure in Wissenschaft, Politik und Stadtverwaltung, die Umweltgerechtigkeit auf die kommunalpolitische Agenda setzen wollen. Wie ist diese Konstellation aus der Perspektive einer Transformationslinken zu beurteilen, die auf eine Überwindung der kapitalistischen Gesellschaft zielt, aber ihre Forderungen im Sinne einer revolutionären Realpolitik auch in staatliche Politiken einschreiben will? Können «Environmental Justice Movement» und «Mainstreaming» sich gegenseitig befruchten und ein Bündnis eingehen?

Verhältnis zum Staat – eine Doppelstrategie: Um diese Fragen zu beantworten, ist ein theoretisches und strategisches Verständnis des Staates nötig:

Laut dem marxistischen Theoretiker Nicos Poulantzas weist der bürgerliche Staat eine strukturelle Selektivität zugunsten des Kapitals auf. In seinem Inneren und in seiner Politik reproduziert sich immer die Klassenherrschaft. Zugleich können sich subalterne Kämpfe in gebrochener Weise in die Staatsapparate einschreiben, wo sie Widerstandszentren bilden. Poulantzas (2002: 278 ff.) schlägt deshalb eine Doppelstrategie vor, die einerseits Kämpfe und Formen der Selbstorganisation aus einer Position der relativen Unabhängigkeit entwickelt und andererseits die Kämpfe in den Staat trägt, um ihn radikal zu transformieren.

Die gegenwärtigen municipalistischen Projekte in spanischen Städten können als Versuch in diese Richtung gedeutet werden. Unter den harten Bedingungen von Krise und Austerität, aber getragen von den Massenbewegungen der vorangegangenen Jahre ist es Bewegungslisten gelungen, bei den Kommunalwahlen 2015 mehrere Rathäuser zu erobern. Damit konnten sie Teile der lokalen Staatsapparate als subalterne Stellungen im transnationalen Staatsapparate-Ensemble besetzen. Von dort aus haben sie den mühevollen und widersprüchlichen Versuch begonnen, im Kleinen eine neue

²¹ Mehr Informationen zur Fraktionsgemeinschaft in Stuttgart unter: soeslinkeplus.de/.

Stadtpolitik umzusetzen und langfristig die Apparate umzubauen und zu demokratisieren (vgl. z. B. Caccia 2016; Zelik u. a. 2016; Sánchez 2017).

Was lässt sich daraus für eine linke Umweltgerechtigkeitspolitik lernen? Umweltgerechtigkeit lässt sich nicht über eine konsensorientierte, konfliktfreie und gleichzeitig technokratische Verwaltungspraxis erreichen, sondern nur durch eine «Politik im Handgemenge». Linke Akteure können sich aber dafür einsetzen, dass sich die Stadt ambitionierte sozial-ökologische Ziele setzt, oder anlass- und projektbezogen Bündnisse mit fortschrittlichen Akteuren in der Stadtverwaltung eingehen. Würde Umweltgerechtigkeit tatsächlich in alle Bereiche der Stadtplanung und Verwaltungspraxis integriert, wäre das ein wichtiger Fortschritt, um sowohl Umweltbelastungen als auch mehrfache Benachteiligungen von Bevölkerungsgruppen mit geringem Einkommen abzubauen. Solche Bündnisse müssen allerdings Umweltgerechtigkeitspolitiken oft gegen machtvolle Akteure in Gesellschaft und Staat durchsetzen. Um die strukturellen Ursachen von Umweltungerechtigkeit zu überwinden, müssen sie mit einem radikalen sozial-ökologischen Transformationsprozess verbunden werden. Dabei muss die grundsätzliche Initiative bei den Community-Organisationen und linken Akteuren liegen, die über Ansätze des «Transformative Organizing» reale Gegenmacht aufbauen.

Richtungsforderungen aus den Kämpfen entwickeln: Eine urbane, ökologische Klassenpolitik kann ein wichtiger strategischer Ansatz für die sozial-ökologische Transformation sein (Röttger/Wissen 2017). Eine ökologische Klassenpolitik versucht, die sozial Marginalisierten und Ausgebeuteten für den

ökologischen Umbau zu gewinnen, ihre Interessen darin zu integrieren und dieses Projekt im Kampf gegen die herrschenden Akteure durchzusetzen. Akteure für Umweltgerechtigkeit stehen vor der Aufgabe, Beschäftigte und Gewerkschaften in die Konversion der Wirtschaft einzubeziehen und mit den Betroffenen von Energiearmut ein Recht auf erneuerbare Energie zu erkämpfen.²²

Es käme zudem darauf an, zusammen mit den Mieter*innen eine andere Praxis der energetischen Sanierung zu entwickeln, die sich an deren Wohnbedürfnissen orientiert und mindestens kostenneutral für sie ist, weil sie komplett von den Eigentümer*innen bezahlt wird (vgl. hierzu Pallaver 2019). Um tatsächliche Lösungen für die sozial-ökologischen Probleme zu erstreiten, bedarf es zudem einer besseren Organisierung der Bewohner*innen in den mehrfach belasteten Quartieren (Sander 2015). Wer die strukturellen Ursachen der Umweltungerechtigkeit angehen will, muss sich mit mächtigen Akteuren anlegen – mit dem Immobilienkapital, der Autolobby und ihren Unterstützer*innen in der Politik (Sander/Haas o.J.).

Beim notwendigen Umbau der Stadt tauchen eine Reihe von Widersprüchen auf, die aus einer linken Perspektive konkrete Maßnahmen und weitergehende Richtungsforderungen nahelegen. Keine der Herausforderungen und der daraus abgeleiteten politischen Forderungen ist neu. Doch die Perspektive der Umweltgerechtigkeit verleiht den Problemen neue Brisanz und ihrer Lösung zusätzliche Dringlichkeit. Sie ermöglicht es

²² Das Bündnis «Berliner Energietisch» setzt sich seit seinem Bestehen 2011 nicht nur für eine Rekommunalisierung und Demokratisierung sowie eine dezentrale Energiewende in der Hauptstadt ein, sondern auch für wirksame Maßnahmen gegen Energiearmut und für ein Grundrecht auf Energie für alle.

linken Akteuren, Kämpfe um eine lebenswerte Umwelt, ein menschenfreundliches Gesundheitssystem und ein Recht auf Stadt auf neue Weise miteinander zu verknüpfen. Denkt man diese Veränderungen konsequent zu Ende, zeichnen sich darin die Konturen einer Stadt ab, wie sie im «grünen Sozialismus» aussehen könnte (vgl. z. B. Candeias 2012). Dafür gibt es keine Blaupause. Aber es existieren Vorschläge aus verschiedenen gesellschaftlichen Strömungen, die als Anregung dienen können. Das sind erstens die Konzepte von fortschrittlichen Stiftungen, Behörden und NGOs für eine grüne Stadt (z. B. Umweltbundesamt 2017); zweitens die Entwürfe aus dem Recht-auf-Stadt-Spektrum für eine Stadt der Mieter*innen (z. B. INURA 1999; Interventionistische Linke Berlin 2018) und drittens Visionen für eine Post-Wachstums-Stadt von unten (z. B. Nelson/Schneider 2019) oder eine sozialistische Architektur (Hatherley o.J.).

«Green Gentrification» und die Enteignung des Immobilienkapitals: Der erste Widerspruch zeigt sich beispielsweise in den Erfahrungen mit den Entwicklungen in den Quartieren rund um das Tempelhofer Feld und in den Befürchtungen, was nach der Schließung des Flughafens Tegel passieren wird: Politiken zur punktuellen Verbesserung der Umweltsituation können paradoxerweise dazu beitragen, dass die Menschen darunter leiden, die eigentlich davon profitieren sollten.

Oft haben Community-Initiativen in benachteiligten Stadtvierteln über Jahrzehnte für die Sanierung von Industriebrachen, den Ausbau von Grün- und Freiflächen oder verkehrsberuhigte Nachbarschaften gekämpft, mit dem Ergebnis, dass einige Stadtregierungen diese Forderungen irgendwann aufgreifen. Der Dis-

kurs städtischer Umweltgerechtigkeitsprogramme verspricht Vorteile für alle in der «Smart Sustainable Resilient City» (Connolly 2019). Auch wenn die zuständigen städtischen Behörden teilweise die bisherigen Bewohner*innen der adressierten Quartiere in die Umsetzung der Maßnahmen einbeziehen, können Letztere die Aufwertung und Gentrifizierung der Viertel begünstigen, ohne dass Mieter*innen oder Behörden das steuern könnten. Denn Immobilienunternehmen werden versuchen, die grüne Umgestaltung der Nachbarschaften nutzen, um dort zu investieren, Mieten und Preise in die Höhe zu treiben und ihre Profite zu steigern. Dadurch werden oft die ursprünglichen ärmeren und migrantischen Bewohner*innen in Viertel mit größeren Umweltbelastungen verdrängt und gleichzeitig neue wohlhabende und weiße Gruppen angezogen (vgl. z. B. Anguelovski u. a. 2018).

In New York oder Barcelona warnen städtische Initiativen und kritische Wissenschaft seit mehreren Jahren vor einer «Environmental» oder «Green Gentrification». In einigen Städten in den USA haben Initiativen schon darauf reagiert und Kämpfe für Umweltgerechtigkeit stärker mit solchen um das Recht auf Stadt verknüpft. Sie organisieren sich auf der Community-Ebene und starten direkte Aktionen, beteiligen sich aber auch an städtischen Planungsprozessen und versuchen, Kooperationen zwischen alten und neuen Bewohner*innen zu entwickeln. Zum Beispiel bemühen sie sich darum, dass sich die angestammten Mieter*innen mit ihren Berufskompetenzen und Gewerben in die umgestalteten Viertel einbringen können. Gegenüber der Kommune setzen sie sich dafür ein, dass diese Umweltgerechtigkeitspolitik

gezielt mit sozialen Maßnahmen verbunden, indem sie etwa bezahlbare Wohnungen sichert oder neue schafft (Pearsall/Anguelovski 2016).

Die Konsequenz aus dem Phänomen «Green Gentrification» darf nicht sein, auf die dringend erforderlichen Maßnahmen zu verzichten, die dazu dienen, die Umweltsituation in den Quartieren zu verbessern und die Lebensqualität für die Anwohner*innen zu steigern. Neuen Stadtbäumen oder Gemeinschaftsgärten die Schuld an den steigenden Mieten zu geben, entspricht einer vulgären Gentrifizierungskritik, wie sie sich auch in Anfeindungen gegen Künstler*innen, Hipster-Bars und Bioläden zeigt. Diese sind nur ein Vehikel und eine Begleitscheinung der Gentrifizierung. Das zentrale Problem sind der kapitalistische Immobilienmarkt und die renditeorientierten Investoren. Die Beispiele aus Berlin und Bremen zeigen außerdem, dass ihre Strategien eine wesentliche Ursache für den gesundheitsgefährdenden Verfall von Wohnungen sind.

Umweltgerechtigkeitspolitiken können nicht auf alle Probleme eine Antwort geben. Sie müssen in umfassende stadtpolitische Interventionen eingebettet werden, um die Mieten zu stabilisieren bzw. zu senken. Die Ursachen der Mietexplosionen müssen an der Wurzel bekämpft werden, damit ökologische Belastungen konsequent angegangen werden können, ohne dass dabei Mieter*innen verdrängt werden. Das heißt: Anders als es der Ansatz des «Environmental Justice Mainstreaming» suggeriert, sind Immobilienunternehmen und Investoren keine willkommenen Partner, sondern ein wesentlicher Gegner auf dem Weg zu mehr Umweltgerechtigkeit. Nur eine investorenfeindliche kann auch eine umweltge-

rechte Stadt werden. Durch gezielte Interventionen und Regulierungen muss der private Wohnungsmarkt konsequent zurückgedrängt werden. Wenn dadurch die Preise sinken, können gemeinnützige Wohnungsunternehmen (wie Genossenschaften) und der öffentliche Sektor durch Neubau, Ankauf und auch Enteignungen von Wohnhäusern massiv ausgebaut werden (vgl. die weiter oben erwähnte Kampagne «Deutsche Wohnen & Co enteignen»). Nicht zuletzt müssten die öffentlichen und gemeinnützigen Wohnungsunternehmen umfassend demokratisiert werden (Interventionistische Linke Berlin 2018; Holm 2018). Wenn sie neu bauen, müssen sie das außerdem deutlich konsequenter ökologisch, umweltgerecht und klimaangepasst tun – auch wenn das teurer ist.

Strategien für eine autofreie Stadt:

Der zweite Widerspruch besteht zwischen dem Straßenverkehr und dem Ziel einer lebenswerten Stadt. Autos und Lkws sind eine wesentliche Quelle von Lärmbelastung. In Bezug auf die Luftschadstoffe kommen Studien zu unterschiedlichen Ergebnissen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass rund die Hälfte bis zwei Drittel des Feinstaubs sowie der Stickoxide in den Städten auf den Verkehr zurückgehen (Schader 2017; Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz 2019). Diesel und Benziner tragen also eine erhebliche Schuld an der urbanen Umweltbelastung. Auch Elektroautos können höchstens eine randständige Rolle in einer tatsächlich nachhaltigen Verkehrswende spielen (MISEREOR u. a. 2018). Bei Fahrgeschwindigkeiten über 30 Kilometer pro Stunde sind sie aufgrund der Reifengeräusche genauso laut wie Autos mit Ver-

brennungsmotor. Darunter sind sie zwar in der Tat leiser. Aber aktuell werden sie vom Gesetzgeber dazu verpflichtet, künstlich Fahrgeräusche zu erzeugen, die andere Verkehrsteilnehmer*innen warnen, um die Unfallopfer der Autos nicht noch weiter in die Höhe zu treiben (Specht 2018). Auf der Straße setzen sie zwar keine Schadstoffe aus dem Auspuff frei. Doch jedes Auto – auch ein Elektroauto – verursacht beim Fahren durch Reifenabrieb und Aufwirbelungen erhöhte Feinstaubkonzentrationen (vgl. Vieweg 2017).

Das Auto muss aus den Städten verbannt werden – insbesondere aus den mehrfach belasteten Quartieren. Aus einer linken Perspektive steht eine radikale Verkehrswende bereits auf der Tagesordnung. Der Skandal der Umweltungerechtigkeiten verleiht ihr zusätzliche Dringlichkeit. Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen, Bus und Bahn, Taxis und Carsharing (der sogenannte Umweltverbund) müssen massiv zulasten von Privatauto und Lkw gestärkt und finanziell gefördert werden. Urbane Mobilitätsangebote müssen für alle zugänglich und bezahlbar, vernetzt und weitgehend in öffentlicher Hand sein. Eine linke Verkehrs- und Stadtpolitik setzt auf Verkehrsvermeidung, auf eine Sharing-Ökonomie und auf eine integrierte Stadt der kurzen Wege (Fraktion DIE LINKE 2013; Daum 2018). Für eine ernsthafte Umweltgerechtigkeitspolitik muss das Dogma der autogerechten Stadt abgelöst werden von einer Praxis der menschenfreundlichen und autofeindlichen Stadt. Der Verkehrsclub Deutschland (2016) ruft zur «Rückeroberung der Straße» auf. Dafür gibt es konkrete Ansatzpunkte: Städte in anderen Ländern experimentieren mit (tempo-

rären) Fahrverboten für Diesel oder (um neue Ungerechtigkeiten zu vermeiden) für alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sowie mit autofreien (Sonn-)Tagen.²³ Tempolimits und Einbahnstraßen reduzieren die negativen Auswirkungen der Pkws. Tempo 30 sollte zur neuen Regelgeschwindigkeit auf den meisten Straßen in der Stadt werden. Bessere Park-and-ride-Systeme erhöhen den Anreiz, in der Innenstadt auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen.

Neubaupläne für große Durchgangsstraßen und Stadtautobahnen wie die A100 in Berlin müssen gestoppt werden. Mittelfristig sollte mit ihrem Rückbau begonnen werden. Darüber hinaus können auch große Infrastrukturen anderer Verkehrsträger ein Problem für Umweltgerechtigkeit sein. Die Konflikte um die Flughäfen in Berlin und Frankfurt am Main, um den Hamburger Hafen und «Stuttgart 21» zeigen, dass die Logistik für den globalen Warenverkehr massiv beschränkt werden muss, aber auch, dass nicht jede umweltintensive Form des Reisens sinnvoll ist. Könnte Berlin nicht als erste flughafenfreie Hauptstadt ein internationales Vorbild werden? Klimapolitisch sinnvoll wäre es allemal.

Konflikte um urbane Flächen und Räume: Ein drittes Spannungsfeld liegt darin, die Flächen in der Stadt so zu nutzen, dass sowohl soziale als auch ökologische Ziele zu erreichen sind. Die begrenzten Flächen sind hart umkämpft zwischen dem Kapital mit seinen klaren Verwertungsinteressen, den Mieter*innen mit ihren Wohnbedürfnissen und all denjenigen, die in einer gesunden Wohnumwelt leben wollen. Wie viel Raum sollen Gewerbe, Verkehr,

²³ Die Rosa-Luxemburg-Stiftung hat gerade eine Studie zu diesem Thema in Auftrag gegeben.

Wohnen, soziale Infrastruktur und Stadtgrün bekommen?²⁴

Die vordringlichste Aufgabe für eine Umweltgerechtigkeitspolitik bestünde darin, dem Auto massiv den Platz streitig zu machen. Denn der motorisierte Individualverkehr beansprucht wesentlich mehr Fläche (pro transportierter Person) als Rad- und Fußverkehr und als alle öffentlichen Verkehrsmittel zusammen – selbst bei einer schwachen Auslastung (Randelhoff 2019). Eine Studie zum Flächenverbrauch der Verkehrsmittel in Berlin kommt zu dem Ergebnis, dass Pkw etwa 40 Prozent der gesamten städtischen Verkehrsfläche zum Fahren und weitere 20 Prozent zum Parken beanspruchen, obwohl nur noch jeder dritte Weg mit dem Auto zurückgelegt wird. Das eine Drittel der Berliner*innen, das überhaupt ein Auto besitzt, beansprucht diese Fläche für sich, während die übrigen zwei Drittel über gar keinen Pkw verfügen (Strößenreuther/Agentur 2014). Tempolimits haben den positiven Nebeneffekt, dass die Straßen verengt werden können. Wenn zudem die Anteile des Carsharings wachsen, können auch Parkplätze eingespart werden. Insgesamt liegt in baulichen Umgestaltungen und Umwidmungen ein großes Potenzial: Fahrspuren und Parkplätze können in Shared Spaces, Fahrspuren für den öffentlichen Verkehr, Fahrradwege oder Fußgängerzonen umgewandelt werden. Genauso gehört jede bestehende und neu geplante Gewerbefläche auf den Prüfstand: Wie wirken sich Gewerbe auf die lokale Umweltsituation aus – insbesondere in Belastungsbrennpunkten? Wie viele Industrieanlagen, Hotels und Bürogebäude benötigt eine Kommune wirklich? Gleichzeitig braucht eine Stadtgesellschaft unter kapitalistischen Bedingungen Arbeitsplätze und Steuereinnahmen.

Selbst wenn es gelingt, das Auto und Kapitalinteressen in der Stadt zurückzudrängen, bleiben die Flächen umstritten.

Einerseits werden Innenstädte und Ballungsräume zunehmend baulich verdichtet. Andererseits ist es wichtig, gerade in sozial-ökologisch belasteten Gebieten möglichst viele grüne Freiflächen zu erhalten. Denn in vielen innerstädtischen Quartieren ist die Umweltsituation schon schlecht, sodass jede weitere Bebauung das Problem verschärft (vgl. hierzu z. B. NaturFreunde Berlin 2019). Jenseits von kapitalgetriebenen Strategien, die auf Neubau setzen, gibt es einen realen Zugang in die Großstädte, weil viele Menschen dort eine größere Lebensqualität empfinden. Dieser Widerspruch ist nicht einfach nach der einen oder anderen Seite hin aufzulösen. Es ist ein legitimer Anspruch von Menschen, in der Stadt wohnen zu wollen. Das macht auch einen behutsamen Neubau und eine begrenzte Verdichtung unumgänglich. Allerdings könnte es notwendig werden, Neubau und Versiegelung in den mehrfach belasteten Quartieren massiv einzuschränken oder komplett zu verbieten.

Und die Verdichtung müsste mit einer Begrünung der Quartiere verbunden werden: Es müssten möglichst viele, großflächige Grünräume und Wasserflächen erhalten und neu geschaffen werden. Wo das nicht möglich oder durchsetzbar ist, ist es umso wichtiger, überall eine kleinräumige Begrünung voranzutreiben. Das betrifft zum einen Gebäude (Hof-, Dach- oder Fassadenbegrünung), zum anderen die Grüngestaltung des Straßenraums

²⁴ Damit die Kommune überhaupt wieder über solche Fragen entscheiden kann, braucht es eine radikale Kehrtwende in der Bodenpolitik. Statt des weiteren Ausverkaufs der verbleibenden kommunalen Grundstücke, müsste die Stadt Flächen sukzessive wieder in öffentliche oder kollektive Hand bringen (vgl. Heinz 2019).

(Stadtbäume, Mittelstreifenbegrünung, Wasserspiele). Das Baurecht könnte zum Beispiel so geändert werden, dass alle neu gebauten und versiegelten Flächen durch eine Begrünung mit dem gleichen Flächenumfang ausgeglichen werden.

Es geht nicht nur um die quantitative Aufteilung der städtischen Flächen. Darüber hinaus ist entscheidend, welche Qualität die urbanen Räume haben, wie die Menschen sie nutzen können. Das Ziel müsste also nicht nur sein, bepflanzte Flächen zu erhalten, sondern auch Häuser, Straßenräume, Plätze und naturnahe Freiflächen nach den Bedürfnissen der Menschen zu gestalten.

Das Konzept der «Healing Architecture» betont, dass Räume in der Stadt so gestaltet werden sollten, dass sich die Bewohner*innen in ihnen wohlfühlen und sie nach ihren Wünschen aneignen können (Brichetti 2019). Jenseits der Aufenthaltsqualität müsste es perspektivisch darum gehen, ganz neue Formen öffentlicher, kollektiver und nicht-kommerzieller Räume zu schaffen – in Stadtteilzentren und unter freiem Himmel. Sie wären Orte der Begegnung, Erholung und Freizeit, der Bildung und Kultur, der gemeinsamen Gesundheitsfürsorge, Ernährung und Produktion und nicht zuletzt der politischen Diskussion und Einmischung (Schmitt Pacifico/Hellriegel o.J.).

Die Stadt im grünen Sozialismus: In der grün-sozialistischen Stadt sind Wohnungen, Verkehrsmittel und städtische Räume in öffentlicher oder kollektiver bzw. selbstverwalteter Hand (aber gleichzeitig ist die Privatsphäre von eigener Wohnung, eigenem Fahrrad und Garten geschützt). Sie werden durch eine Mischung aus plebiszitären, repräsentativen und Räte-Strukturen demokratisch von den Menschen verwaltet. Wohnungen

sind preiswert, der öffentliche Nahverkehr ist engmaschig und ticketfrei und die öffentlichen Räume unterliegen keinen Zugangsbarrieren. Neue Gebäude sind ökologisch und klimaangepasst gebaut und auch der Bestand wurde ökologisch modernisiert. Die Mobilität basiert auf einem Umweltverbund, während das Auto zu einer seltenen Randerscheinung in der Stadt geworden ist. Nicht nur die urbanen Peripherien und Parks, sondern auch die dicht bebauten Innenstädte sind grünblaue Oasen. Ein wachsender Teil der städtischen Flächen ist durch kollektive Räume der Begegnung und des gemeinsamen Schaffens geprägt. Umweltgerechtigkeit ist in der grün-sozialistischen Stadt tatsächlich erreicht – nicht nur als relationale Gerechtigkeit, sondern Armut und gesundheitsgefährdende Umweltbelastungen sind auch absolut überwunden. Damit sind natürlich nur einige Aspekte einer grün-sozialistischen Stadt angesprochen. Weitere Fragen wären zu klären: Wie werden Produktion, Arbeit und Sicherheit gestaltet? Wie sähe ein vergesellschaftetes Gesundheitssystem aus? Wie können gleiche Rechte für alle Bewohner*innen unabhängig von ihrer Herkunft gewährleistet werden (Stichwort «Solidarity City»)?

Hendrik Sander ist promovierter Politikwissenschaftler und lebt in Potsdam. Seine Themenschwerpunkte sind marxistische Hegemonie- und Staatstheorie, Transformationsstrategien, gesellschaftliche Naturverhältnisse, Klima, Energie-, Gesundheits- und Mietenpolitik. Er ist in verschiedenen Bewegungen aktiv. Vom Autor ist zuletzt als Publikation der Rosa-Luxemburg-Stiftung erschienen: «Die europäische Autolobby» (August 2019; zusammen mit Tobias Haas) und «Alltagskämpfe und Community Organizing» (August 2017).

LITERATUR

Anguelovski, Isabelle (2016): *Environmental Justice*, in: D'Alisa, Giacomia/Demaria, Federico/Kallis, Giorgios (Hrsg.): *Degrowth: Handbuch für eine neue Ära*, München, S. 74–79.

Anguelovski, Isabelle/ Connolly, James/Brand, Livia (2018): *From landscapes of utopia to the margins of the green urban life: For whom is the new green city?*, in: *City* 22 (3), S. 417–436.

Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (2019): *Verursacher von Feinstaub-PM10-Emissionen in Bayern*, unter: www.stmu.bayern.de/themen/luftreinhaltung/verunreinigungen/feinstaub/emissionenpm10.htm.

Beck, Ulrich (1986): *Risikogesellschaft: Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt a.M.

Becker, Winfried u. a. (2008): *Kleinräumige Gesundheitsberichterstattung: Feuchteschäden in Wohnräumen und soziale Lage: Bericht des Gesundheitsamtes Bremen*, in: *Umweltbundesamt u. a. (Hrsg.): UMID-Themenheft: Umweltgerechtigkeit – Umwelt, Gesundheit und soziale Lage*, 2/2008, S. 43–45.

Blättner, Beate/Heckenhahn, Markus/Grewe, Henny Annette (2011): *Thermische Belastung in Wohngebieten – Prävention hitzeabhängiger Gesundheitsschäden im Alter*, in: *Umweltbundesamt u. a. (Hrsg.): II. UMID-Themenheft Umweltgerechtigkeit*, 2/2011, S. 119–124.

BMUB/Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2016): *Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt: Gute Praxis an der Schnittstelle von Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage*, Berlin.

Böhme, Christa/Bunzel, Arno (2014): *Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum: Expertise «Instrumente zur Erhaltung und Schaffung von Umweltgerechtigkeit»*, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin.

Böhme, Christa u. a. (2015): *Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen*, Reihe: *Umwelt & Gesundheit* 1/2015.

Böhme, Christa/Köckler, Heike (2018): *Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – soziale Lage, Umweltqualität und Gesundheit zusammendenken*, in: Baumgart, Sabine u. a. (Hrsg.): *Planung für gesundheitsfördernde Städte. Forschungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung* 08, Hannover, S. 87–100.

Bolte, Gabriele u. a. (2004): *Soziale Ungleichheit bei der Belastung mit verkehrsabhängigen Luftschadstoffen: Ergebnisse der Kinderkohortenstudie LISA*, in: Bolte, Gabriele/Mielck, Andreas (Hrsg.): *Umweltgerechtigkeit. Die soziale Verteilung von Umweltbelastungen*, Weinheim, S. 175–198.

Boufka, Sarah (2017): *Wie die Aufwertung im Schillerkiez zu hohen Mieten führt*, in: *Berliner Morgenpost*, 19.4.2017.

Brichetti, Katharina (2019): Umweltgerechtigkeit durch Healing Architecture – Ein Beitrag zum gesundheitsorientierten Planen und Bauen in mehrfach belasteten Gebieten Berlins, in: Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.): Basisbericht Umweltgerechtigkeit: Grundlagen für die sozialräumliche Umweltpolitik, Berlin, S. 108–112.

Brunnengräber, Achim/Dietz, Kristina (2015): Klimagerechtigkeit, in: Bauriedl, Sybille (Hrsg.): Wörterbuch Klimadebatte, Bielefeld, S. 157–162.

BUND (2017): BUND-Hintergrund Flughafen Tegel schließen!, unter: www.tegelschliessen.de/wp-content/uploads/2017/05/BUND_pos_Flugha-fen-Tegel-schlie%C3%9Fen_2017.pdf.

Bunge, Christiane/Katzschner, Antje (2009): Umwelt, Gesundheit und soziale Lage: Studien zur sozialen Ungleichheit gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen in Deutschland, Reihe: Umwelt & Gesundheit 2/2009.

Caccia, Guisepppe (2016): Europa der Kommunen: Von Bürgerplattformen zu rebellischen Städten, in: LuXemburg 2/2016, S. 68–73.

Candeias, Mario (2012): Was ist sozialistisch am grünen Sozialismus?, in: LuXemburg 3/2012, S. 6–14.

Chancel, Lucas/Piketty, Thomas (2015): Carbon and inequality: From Kyoto to Paris. Trends in the global inequality of carbone emissions (1998–2013) & Prospects for an equitable adaptation fund, Paris, unter: <http://piketty.pse.ens.fr/files/ChancelPiketty2015.pdf>.

Claßen, Thomas u. a. (2011): Stadtgrün und Gesundheit: Ein Beitrag zur Debatte um soziale und räumliche Ungleichheit, in: Umweltbundesamt u. a. (Hrsg.): II. UMID-Themenheft Umweltgerechtigkeit, 2/2011, S. 100–104.

Connolly, James (2019): From Jacobs to the Just City: A foundation for challenging the green planning orthodoxy, in: Cities, Bd. 91, S. 64–70.

Daum, Timo (2018): Das Auto im digitalen Kapitalismus. Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin.

Dietz, Kristina (2014): Researching Inequalities from a Socio-ecological Perspective, Research Network on Interdependent Inequalities in Latin America, Berlin, unter: http://www.desigualdades.net/Working_Papers/Search-Working-Papers/working-paper-74-_researching-inequalities-from-a-socio-ecological-perspective_/index.html.

Facundo, Alvaredo u. a. (Hrsg.) (2018): Die weltweite Ungleichheit. Der World Inequality Report 2018, München.

Flacke, Johannes u. a. (2016): Mapping environmental inequalities relevant for health for informing urban planning interventions – A case study in the City of Dortmund, Germany, in: International Journal of Environmental Research and Public Health 13(7).

Flemming, Jana/Reuter, Norbert (2017): Gewerkschaften: Wer kann es sich leisten, zu verzichten?, in: Burkhart, Corinna u. a. (Hrsg.): Degrowth in Bewegung(en): 32 alternative Wege zur sozial-ökologischen Transformation, München, S. 188–199.

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag (2013): Plan B: Version 2.0:

Das rote Projekt für einen sozial-ökologischen Umbau, unter: www.plan-b-mitmachen.de/wp-content/uploads/2013/06/130515-PlanB-V2-komplett.pdf.

Gaffron, Philine (2011): Umweltgerechtigkeit im Stadtverkehr – Status quo der Empirie in Deutschland und weiterführende Analysen, in: Umweltbundesamt u. a. (Hrsg.): II. UMID-Themenheft Umweltgerechtigkeit, 2/2011, S. 81–88.

Gibbs, Lois Marie (2014): Love Canal: and the Birth of the Environmental Health Movement, Washington D.C.

Gottschalk, Constanze u. a. (2011): Belastung einzuschulender Kinder mit Umweltschadstoffen – Ergebnisse der Schulanfängerstudie Sachsen-Anhalt, in: Umweltbundesamt u. a. (Hrsg.): II. UMID-Themenheft Umweltgerechtigkeit, 2/2011, S. 63–69.

Grell, Britta/Paul, Franziska/Schubert, Kirsten/Steinger, Tine (2019): Meine Miete hat Fieber! Wie Wohnungsnot und steigende Mieten krank machen, in: Marx21-Magazin, 29.1.2019, unter: www.marx21.de/wohnungspolitik-und-gesundheit-meine-miete-hat-fieber/.

Halder, Severin (2018): Gemeinsam die Hände dreckig machen: Aktionsforschungen im aktivistischen Kontext urbaner Gärten und kollektiver Kartierungen, Bielefeld.

Halder, Severin u. a. (Hrsg.) (2014): Wissen wuchern lassen: Ein Handbuch zum Lernen in urbanen Gärten, Neu-Ulm.

Hatherley, Owen (o.J.): Die sozialistische Stadt, unter: <https://adamag.de/die-sozialistische-stadt-architektur-sozialismus?i-like-ada-cookies=1>.

Heinz, Werner (2019): Boden gutmachen: Was kann linke Bodenpolitik?, in: LuXemburg 2/2019, S. 64–69.

Hoffmann, Britt/Robra, Bernd-Peter/Swart, Enno (2003): Soziale Ungleichheit und Straßenlärm im Wohnumfeld – eine Auswertung des Bundesgesundheits surveys, in: Das Gesundheitswesen 65, S. 393–401.

Holifield, Ryan/Chakraborty, Jayajit/Walker, Gordon (Hrsg.) (2018): The Routledge Handbook of Environmental Justice, London/New York.

Holm, Andrej (2018): Was tun gegen Mietenwahnsinn?, in: OXI, 25.4.2018, unter: <https://oxiblog.de/was-tun-gegen-mietenwahnsinn-andrej-holm/>.

Hornberg, Claudia/Bunge, Christiane/Pauli, Andrea (2011): Strategien für mehr Umweltgerechtigkeit: Handlungsfelder für Forschung, Politik und Praxis, Bielefeld.

Hornberg, Claudia/Pauli, Andrea (2008): Gender, Umwelt und Gesundheit – Neue Sichtweisen auf das Umweltgerechtigkeitskonzept, in: Umweltbundesamt u. a. (Hrsg.): UMID-Themenheft: Umweltgerechtigkeit – Umwelt, Gesundheit und soziale Lage, 2/2008, S. 22–25.

Interventionistische Linke Berlin (2018): Das Rote Berlin. Strategien für eine sozialistische Stadt. Berlin, unter: https://interventionistische-linke.org/sites/default/files/attachements/rotes_berlin_-_2_auflage_onlineversion_final.pdf.

INURA (Hrsg.) (1999): Possible Urban Worlds. Urban Strategies at the End of the 20th Century, Basel u. a.

Jarre, Jan (1975): Umweltbelastungen und ihre Verteilung auf soziale Schichten, Göttingen.

Jumpertz, Elke (2012): Die Bedeutung naturnaher Freiräume in urbanen Räumen, in: Deutsche Umwelthilfe (Hrsg.): Umweltgerechtigkeit und Biologische Vielfalt: Stadtnatur und ihre soziale Dimension in Umweltbildung und Stadtentwicklung, Berlin, S. 10–11.

Kaelble, Hartmut (2017): Mehr Reichtum, mehr Armut: soziale Ungleichheit in Europa vom 20. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Frankfurt a.M.

Kaiser, Gregor (2008): Gesellschaftliche Naturverhältnisse im 21. Jahrhundert: Ökologische und soziale Gerechtigkeit, Wirtschaftswachstum und eine Kritik geistigen Eigentums, in: Journal für Entwicklungspolitik 24 (3), S. 15–35.

Kaiser, Gregor/Wullweber, Joscha (2007): Ökologische Gerechtigkeit, in: Brand, Ulrich/Lösch, Bettina/Thimmel, Stefan (Hrsg.): ABC der Alternativen: Von «Ästhetik des Widerstands» bis «ziviler Ungehorsam», Hamburg, S. 146–147.

Kleinhüchelkotten, Silke/Neitzke, H.-Peter/Moser, Stephanie (2016): Repräsentative Erhebung von Pro-Kopf-Verbräuchen natürlicher Ressourcen in Deutschland (nach Bevölkerungsgruppen), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Berlin, unter: www.umweltbundesamt.de/publikationen/repraesentative-erhebung-von-pro-kopf-verbraeuchen.

Kolahgar, Bita/Hoffmann, Barbara/Jöckel, Karl-Heinz (2006): Die soziale Verteilung von Umweltbelastungen und gesundheitlichen Folgen an industriellen Belastungsschwerpunkten in Nordrhein-Westfalen, Abschlussbericht, Düsseldorf.

Maaß, Jacqueline Bianca (2010): Umweltgerechtigkeit in Hamburg – Eine Untersuchung am Beispiel des Flughafens, Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik, ECTL Working Paper 44, Hamburg.

Martínez-Alier, Joan (2002): The Environmentalism of the Poor: A Study of Ecological Conflicts and Valuation, Cheltenham/Northampton.

Maschewsky, Werner (2001): Umweltgerechtigkeit, Public Health und soziale Stadt, Frankfurt a.M.

Mielck, Andreas (2004): Unterschiede bei Lärmbelastung und Luftverschmutzung nach dem Haushaltseinkommen, in: Bolte, Gabriele/Mielck, Andreas (Hrsg.): Umweltgerechtigkeit. Die soziale Verteilung von Umweltbelastungen, Weinheim, S. 139–153.

MISEREOR/Brot für die Welt/Power-shift (2018): Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit. Diesel, Benzin, Elektro: Die Antriebstechnik allein macht noch keine Verkehrswende, Aachen/Berlin.

Müller, Tazio (2017): Klimagerechtigkeit: Globaler Widerstand gegen den fossilen Kapitalismus, in: Burkhardt, Corinna u. a. (Hrsg.): Degrowth in Bewegung(en): 32 alternative Wege zur sozial-ökologischen Transformation, München, S. 224–235.

NaturFreunde Berlin (2019): Berliner Stadtgrün für alle gesetzlich sichern, Berlin.

Nelson, Anitra/Schneider, François (Hrsg.) (2019): Housing for Degrowth: Principles, Models, Challenges and Opportunities, London/New York.

Oxfam (2015): Extreme Carbon Inequality, unter:

www.oxfam.org/sites/www.oxfam.org/files/file_attachments/mb-extreme-carbon-inequality-021215-en.pdf.

Pallaver, Greta (2019): Dämmung ohne Verdrängung. Warum Klimaschutz und soziale Wohnungspolitik zusammengehören, in: LuXemburg, 2/2019, unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/klimaschutz-und-soziale-wohnungspolitik/.

Pearsall, Hamil/Anguelovski, Isabelle (2016): Contesting and Resisting Environmental Gentrification: Responses to New Paradoxes and Challenges for Urban Environmental Justice, in: Sociological Research Online 21 (3), unter: www.socresonline.org.uk/21/3/6.html.

Poulantzas, Nicos (2002): Staatstheorie: Politischer Überbau, Ideologie, Autoritärer Etatismus, Hamburg.

Randelhoff, Martin (2014): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsart (pro Person), unter: www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/

Röttger, Bernd/Wissen, Markus (2017): Ökologische Klassenpolitik, in: LuXemburg, Online-Sonderausgabe: «Weltklasse» 7, unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/oekologische-klassenpolitik/.

Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.) (2019): Nach der Kohle. Alternativen für einen Strukturwandel in der Lausitz, Berlin, unter: www.rosalux.de/publikation/id/40518/nach-der-kohle/.

Sánchez, Pablo (2017): Neue Ansätze des Munizipalismus in Barcelona:

Versuch einer ersten Bilanz, unter:

www.transform-network.net/de/publications/jahrbuch/overview/article/yearbook-2017/new-municipalism-in-barcelona-a-first-attempt-at-a-balance-sheet/.

Sander, Hendrik (2015): Die offene Flanke der Umweltbewegung, unter: www.klimaretter.info/meinungen/standpunkte/18192-die-offene-flanke-der-umweltbewegung.

Sander, Hendrik/Haas, Tobias (2019): Die europäische Autolobby – eine kritische Analyse zum Einfluss der Industrie, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Büro Brüssel, <https://de.rosalux.eu/publikationen/die-europaeische-autolobby/>.

Schade, Manuela (2014): Umwelt, Soziale Lage und Gesundheit bei Kindern in Frankfurt am Main, Frankfurt a.M.

Schader, Nick (2017): Luftschadstoffe. Stickoxide – welchen Anteil hat der Verkehr?, 20.11.2017, unter: www.swr.de/abgasalarm/luftschadstoffe-stickoxide-welchen-anteil-hat-der-verkehr/-/id=18988100/did=20682692/nid=18988100/ai23qt/index.html.

Schlüns, Julia (2007): Umweltbezogene Gerechtigkeit in Deutschland, in: Aus Politik und Zeitgeschichte 24/2007, S. 25–31.

Schmitt Pacifico, Sara/Hellriegel, Maximilianl (o.J.): Kompass für ein solidarisches Quartier, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin.

Schubert, Kirsten (2017): Demokratisierung im Gesundheitswesen, in: LuXemburg 2/2017, unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/demokratisierung-im-gesundheitswesen/.

Schulz, Bernt (2015): Schillerkiez ist überall. Bilanz nach fünf Jahren Gentrifizierung, in: die tageszeitung, 9.5.2015.

Seiwert, Margarete (2008): Schadstoffbelastung und Sozialstatus – Ausgewählte Ergebnisse aus den Umwelt-Surveys, in: Umweltmedizinischer Informationsdienst 2/2008, S. 10–13.

SenUVK/Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2019a): Basisbericht Umweltgerechtigkeit: Grundlagen für die sozialräumliche Umweltpolitik, Berlin.

SenUVK/Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2019b): Die umweltgerechte Stadt: Auf dem Weg zu einer sozialräumlichen Umweltpolitik (Kurzfassung des Basisberichts Umweltgerechtigkeit), Berlin.

Specht, Michael (2018): Erfolg für Blindenverbände. Elektroautos müssen künftig wie Benzin- und Dieselklingen, in: Spiegel Online, 30.10.2018, unter: www.spiegel.de/auto/fahrkultur/elektroautos-muessen-kuenftig-wie-verbrenner-klingen-a-1224344.html.

Strößenreuther, Heinrich/Agentur für clevere Städte (Hrsg.) (2014): Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report: Mobilität und Flächengerechtigkeit: Eine Vermessung Berliner Straßen, Berlin, unter: www.clevere-staedte.de/files/tao/img/blog-news/dokumente/2014-08-05_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf.

Thiele, Inke/Bolte, Gabriele (2011): Bedeutung individueller sozialer Merkmale und Kontextfaktoren des Wohnumfelds für soziale Ungleichheit bei der Umweltqualität von Kindern, in: Umweltbundesamt u. a. (Hrsg.): II. UM-ID-Themenheft Umweltgerechtigkeit, 2/2011, S. 59–62.

Tomczak, André/Manuel, Lutz/Zschocke, Holger (2018): Make Potsdam great again, in: sub\urban: Zeitschrift für kritische Stadtforschung 6 (2/3), S. 231–244.

Umweltbundesamt (2017): Die Stadt für Morgen: Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmisch, Berlin, unter: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20170505_stadt_von_morgen_2_auflage_web.pdf.

Verkehrsclub Deutschland (2016): Rückeroberung der Straße, VCD Position 3/2016, Berlin, unter: www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/2016_Position_Rueckerobung_der_Strasse.pdf.

Viehweg, Cristof (2017): Feinstaub. Die Motoren sind nicht das Problem, in: Zeit-Online, 17.2.2017, unter: www.zeit.de/mobilitaet/2017-02/feinstaub-motoren-luftverschmutzung-reifen-abrieb-bremesen.

WHO/World Health Organisation (Hrsg.) (2006): Large Analysis and Review of European Housing and Health Status (LARES), Genf.

Yesil, Rahsan u. a. (2011): Wahrnehmung, Einstellungen und Wissen von aus der Türkei stammenden Frauen zum Themenfeld Umwelt und Gesundheit in Berlin, in: Umweltbundesamt u. a. (Hrsg.): II. UMID-Themenheft Umweltgerechtigkeit, 2/2011, S. 105–110.

Zelik, Raul/Bruchmann, Hanno/Candeias, Mario (2016): Rebellische Städte – Erfolg oder Frust, in: LuXemburg 2/2016, unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/rebellische-staedte-erfolg-oder-frust/.

Zimmer-Hegmann, Ralf (2012): Urbane Realitäten in sozial benachteiligten Quartieren, in: Deutsche Umwelthilfe (Hrsg.): Umweltgerechtigkeit und biologische Vielfalt: Stadtnatur und ihre soziale Dimension in Umweltbildung und Stadtentwicklung, Berlin, S. 14–15.

AKTUELLE PUBLIKATIONEN



Wenke Christoph, Stefanie Kron (Hrsg.)
**SOLIDARISCHE STÄDTE
IN EUROPA**
URBANE POLITIK ZWISCHEN
CHARITY UND CITIZENSHIP

120 Seiten, Broschur
Februar 2019
ISBN 978-3-9818987-7-4

 **Download und Bestellung:**
www.rosalux.de/publikation/id/40039



Stephan Kaufmann, Eva Roth
GERECHTE ARMUT?
MYTHEN UND FAKTEN ZUR
UNGLEICHHEIT IN DEUTSCHLAND

luxemburg argumente Nr. 11
48 Seiten, Broschur
2., aktualisierte Auflage 2019
ISSN 2193-5831

 **Download und Bestellung:**
www.rosalux.de/publikation/id/9150

IMPRESSUM

ANALYSEN Nr. 58; 1. Auflage
wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung
V. i. S. d. P.: Gabriele Nintemann
Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · www.rosalux.de
ISSN 2194-2951 · Redaktionsschluss: September 2019
Lektorat: TEXT-ARBEIT, Berlin
Layout/Herstellung: MediaService GmbH Druck und Kommunikation
Gedruckt auf Circleoffset Premium White, 100% Recycling

«Die Perspektive der Umweltgerechtigkeit [...] ermöglicht es linken Akteuren, Kämpfe um eine lebenswerte Umwelt, ein menschenfreundliches Gesundheitssystem und ein Recht auf Stadt auf neue Weise miteinander zu verknüpfen. Denkt man diese Veränderungen konsequent zu Ende, zeichnen sich darin die Konturen einer Stadt ab, wie sie im grünen Sozialismus aussehen könnte.»

HENDRIK SANDER

