

Anton Brokow-Loga, Frank Eckardt (Hrsg.)

Postwachstumsstadt

Konturen einer solidarischen
Stadtpolitik



ROSA LUXEMBURG STIFTUNG

Bauhaus-Universität Weimar

Fakultät Architektur und Urbanistik

Bauhaus-Universität Weimar

Open-Access-Publikationsfonds

Gefördert durch die Rosa-Luxemburg Stiftung, die Fakultät Architektur und Urbanistik der Bauhaus-Universität Weimar sowie aus Mitteln des Open-Access-Publikationsfonds⁴ der Bauhaus-Universität Weimar und vom Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft (TMWWDG)

Dieses Werk ist unter einer Creative Commons Lizenz vom Typ Namensnennung-Nicht kommerziell 4.0 International zugänglich. (CC BY-NC 4.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)



Selbstverpflichtung zum nachhaltigen Publizieren

Nicht nur publizistisch, sondern auch als Unternehmen setzt sich der oekom verlag konsequent für Nachhaltigkeit ein. Bei Ausstattung und Produktion der Publikationen orientieren wir uns an höchsten ökologischen Kriterien.

Dieses Buch wurde auf 100 % Recyclingpapier, zertifiziert mit dem FSC®-Siegel und dem Blauen Engel (RAL-UZ 14), gedruckt. Auch für den Karton des Umschlags wurde ein Papier, das FSC®-ausgezeichnet ist, gewählt. Alle durch diese Publikation verursachten CO₂-Emissionen werden durch Investitionen in ein Gold-Standard-Projekt kompensiert. Die Mehrkosten hierfür trägt der Verlag. Mehr Informationen finden Sie unter: www.oekom.de/nachhaltiger-verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2020 oekom verlag München
Gesellschaft für ökologische Kommunikation mbH
Waltherstraße 29, 80337 München

Herausgeber: Anton Brokow-Loga, Frank Eckardt
Layout und Satz: Karlotta Sperling
Umschlagabbildung: Katharina Scholz, Sandra Bach (sandruschka.de)
unter Mitwirkung von Friederike Landau und Anton Brokow-Loga
Umschlaggestaltung: Mirjam Höschl, oekom verlag
Druck: CPI Books GmbH, Leck

Alle Rechte vorbehalten
ISBN 978-3-96238-199-8



Inhaltsverzeichnis

Anton Brokow-Loga, Friederike Landau Das Manifest der Postwachstumsstadt	8
Danksagung	11
Frank Eckardt, Anton Brokow-Loga Einleitung: Der sozial-ökologische Wandel der Stadtgesellschaft	14
I Stadtgesellschaft zwischen Wachstumskrise und -wende	29
Ulrich Brand Sozial-ökologische Transformation konkret Die solidarische Postwachstumsstadt als Projekt gegen die imperiale Lebensweise	30
Matthias Schmelzer, Andrea Vetter Stadt für alle jenseits des Wachstums Was kann die Stadtforschung aus der Degrowthdebatte lernen?	44
Frank Eckardt Die Postwachstumsstadt – eine politische Stadt Neuverhandlung städtischer Zugehörigkeit	58
Anton Brokow-Loga Eine andere Stadt ist möglich! Realutopische Transformationen zur Postwachstumsstadt	72

II Transformative Planung im Kontext gesellschaftlicher Debatten	89
Christian Lamker, Viola Schulze Dieckhoff Postwachstum + Planung = Postwachstumsplanung?! Erfahrungen aus der Konfrontation zweier Diskurse	90
Julia Gamberini Postwachstums- versus nachhaltige Stadt? Gemeinsamkeiten, Spannungsfelder und deren Auswirkungen auf Städte und Stadtforschung	104
Timmo Krüger Wider den Innovationsimperativ! Eine Kritik am Konzept der sozialen Innovation aus Postwachstums-Perspektive	120
Aylin Yildirim Tschoepe, Susanne Käser Imagin(eer)ing Basel: Praktiken, Bilder und Communities in urbanen Partizipationsprozessen	138
Korbinian Kroiß, Torsten Klafft Chancen der Polyzentralität – Wie gestalten wir ein anderes Leben auf dem Land?	162
Julius Uhlmann, Uwe Plank-Wiedenbeck Ein Verkehrssystem für die Postwachstumsstadt – Erste Thesen zur Gestaltung urbaner Mobilität unter Postwachstumsbedingungen	172
III Stadt durch Bewegung: Konflikte um Gestaltungsmacht	183
Michaela Christ, Jonas Lage Umkämpfte Räume. Suffizienzpolitik als Lösung für sozial-ökologische Probleme in der Stadt?	184
Alexandra Toland, Friederike Landau Spekulation der Sinne – eine Erkundung künstlerischer Strategien der Wachstumskritik in Bezug auf urbane Luftverschmutzung	204

Florian Koch, Lea Hampel, Carsten Keller, Floris Bernhardt StadtTeilen – Öffentlicher Raum und Wohnen als neue Gemeingüter in sozial gemischten Nachbarschaften	224
Anton Brokow-Loga, Franziska Felger, Jannis Koch, Anna-Maria Weber Raus aus der Blase?! Postwachstumsansätze in Weimar zwischen Selbstbehauptung und Strategien des Wandels	238
Evelyn Markoni, Franziska Götze Anspruch und Wirklichkeit bei der Umsetzung eines nachhaltigen städtischen Ernährungssystems – Eine empirische Vorstudie der Berner Ernährungsinitiativen	256
IV Stadt-Utopien zwischen alten Mustern und neuen Erzählungen	273
Saskia Hebert Call me Trimtab: Storytelling, Zeitmaschinen und andere Vehikel	274
Sanna Frischknecht, Moritz Maurer, Dietmar Wetzel Formierungsprozesse »von unten« erforschen. Werkstattbericht einer Spurensuche im Wohnungswesen und der Landwirtschaft	290
Margarete Over, Lars-Avid Brischke, Leon Leuser Das selbstverwaltete Wohnheim Collegium Academicum in Heidelberg: Suffizienz lernen, leben und verbreiten	306
Kris Kroiß Zukunften: Sich das Wünschenswerte vorstellen und es vorleben, um ihm näher zu kommen	320
Wer hat zu diesem Buch beigetragen?	335

Umkämpfte Räume. Suffizienzpolitik als Lösung für sozial-ökologische Probleme in der Stadt?

von Michaela Christ und Jonas Lage

Einleitung

Überall auf der Welt zieht es immer mehr Menschen vom Land in die Stadt. Schätzungen zufolge werden etwa zur Mitte des Jahrhunderts drei Viertel der Weltbevölkerung in Städten leben (WBGU 2016, S. 51, 64). In Deutschland gewinnen vor allem Großstädte und Großstadtregionen stetig neue Einwohnerinnen und Einwohner dazu, aber auch viele Mittelstädte mit bis zu 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern verzeichnen seit Jahren deutliche Zuwächse. Dies verursacht erhebliche soziale und ökologische Probleme wie zum Beispiel Wohnungsnot und Verdrängung, weitere Flächenversiegelung und in der Folge Biodiversitätsverluste oder eine zunehmende Anfälligkeit gegen Extremwetterereignissen wie Starkregen oder Hitzewellen. Dass Städte und die Frage, wie das Leben dort gestaltet wird, große Zukunftsherausforderungen sind, ist weitgehend Konsens und zudem Gegenstand politischer Zielsetzungen auf allen Ebenen. So ist in den *Sustainable Development Goals* (SDGs) der Vereinten Nationen der nachhaltigen Entwicklung von Städten und Gemeinden ein eigenständiger Themenkomplex gewidmet (SDG 11). Formuliertes Ziel ist es bis 2030 Städte inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig zu entwickeln. Diesen Zielen hat sich auch die Bundesregierung in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie angeschlossen. Konkret soll zum Beispiel durch

nachhaltige Flächennutzung, sichere, bezahlbare und nachhaltige Mobilität, eine Reduktion der Umweltbelastung und preiswerter Wohnraum für alle erreicht werden. Dementsprechend kommt inzwischen hierzulande kaum ein auf Städte abzielendes Förderprogramm oder ein größeres Stadtentwicklungsprojekt ohne den Verweis auf die Notwendigkeit sozialer *und* ökologischer Nachhaltigkeit aus.

In der politischen und städtebaulichen Realität allerdings werden soziale und ökologische Zielsetzungen nicht selten getrennt voneinander verfolgt. Mitunter kollidieren die unterschiedlichen Agenden und daraus folgenden politischen Programme sogar miteinander. Die Bundesregierung hat in der Neuauflage ihrer Nachhaltigkeitsstrategie 2017 beschlossen, die Flächeninanspruchnahme bis 2030 auf 30 Hektar pro Jahr zu beschränken (Die Bundesregierung 2017). Mit dem im Jahr 2018 in Kraft getretenen Gesetz zum Baukindergeld indes, das Familien mit Kindern beim Kauf einer Immobilie durch staatliche Förderung unterstützt, schuf dieselbe Regierung ein Instrument, das die weitere Flächeninanspruchnahme eher stützt, als eindämmt. Denn insbesondere Familien mit Kindern investieren in besonders flächenintensive Ein- oder Zweifamilienhäuser in suburbanen Räumen.

Vor allem auf kommunaler Ebene geraten die unterschiedlichen Politikziele – klimafreundliches Flächensparen hier, Förderung von Familien und (Immobilien-)Wirtschaft dort – miteinander in Konflikt. Denn viele Kommunen wollen beides: Klimaschutzziele einhalten und neue Einwohnerinnen und Einwohner gewinnen. Für deren Niederlassungsentscheidung ist oftmals ausschlaggebend, wo Baufelder für Einfamilienhäuser ausgewiesen werden. Was dazu führt, dass Klimaschutzziele, wie ein sparsamer Umgang mit Flächen, zugunsten der aus fiskalischen Gründen notwendigen Gewinnung von Einwohnerinnen und Einwohnern kurzfristig hintangestellt wird.

Wir diskutieren in diesem Beitrag, ob und in welcher Weise Suffizienzpolitik in der Lage ist, soziale und ökologische Zielsetzungen in der Stadtentwicklung miteinander zu verbinden. Wir erläutern, was unter Suffizienz und Suffizienzpolitik verstanden wird und zeigen auf, warum diese Nachhaltigkeitsstrategie bislang kaum Beachtung findet. Danach skizzieren wir am Beispiel der Flächennutzung, dass soziale und ökologische Probleme im städtischen Raum eng miteinander verschränkt sind. In einer abschließenden Betrachtung versuchen wir abzuschätzen, inwieweit Suffizienzpolitik geeignet ist, um eine sozial-ökologische urbane Transformation voranzutreiben.

Suffi – was? Politik für Viele statt für viele Einzelne?

Die Forschung zur Nachhaltigkeit kennt drei Strategien, die alle auf die Reduktion des Ressourcen- und Naturverbrauchs abzielen: Suffizienz, Konsistenz und Effizienz. Während Effizienz und Konsistenz durch im weitesten Sinn technische Maßnahmen erreicht werden, umfasst die Suffizienz soziale oder Nutzungsinnovationen. An einem Beispiel aus dem Bereich nachhaltiger Mobilität lässt sich dies verdeutlichen: Effizient werden Fahrzeuge genannt, die bei gleicher Leistung weniger Ressourcen verbrauchen, also etwa weniger Benzin pro gefahrene Kilometer nutzen oder deren Leistung bei gleichem Verbrauch höher ist. Autos etwa, die einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch haben, dafür aber größer, schneller oder in anderer Hinsicht leistungsstärker sind, als vergleichbare Vehikel. In den Bereich der konsistenten Nachhaltigkeitsstrategie fallen Fahrzeuge, die anstatt mit fossilen Brennstoffen durch Strom aus erneuerbaren Energiequellen angetrieben werden können oder deren Bestandteile sich wiederverwerten lassen. Suffizient hingegen wäre ein Mobilitätsverhalten, bei dem das Auto seltener oder gar nicht genutzt wird, sondern das Ziel mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad, zu Fuß oder gar nicht mehr angesteuert wird.

Alle drei Strategien sind notwendig, um eine gesellschaftliche Transformation in Richtung ökologischer Nachhaltigkeit zu erreichen. Es bedarf sowohl Veränderungen in der Produktion von Dingen, von Konsumgütern, Maschinen und Materialien aller Art durch Effizienzsteigerungen und die Erhöhung des Wirkungsgrades bei der Nutzung von Ressourcen und Senken,¹ als auch Veränderungen alltäglicher Praktiken und Konsummuster sowie des Nutzungsverhaltens, um die globalen Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Das ist in der Nachhaltigkeitsforschung unbestritten und wird nicht zuletzt durch die Zusammenstellung wissenschaftlicher Erkenntnisse in den verschiedenen Sachstandsberichten des Weltklimarates (IPCC) sowie durch die Politik- und Handlungsempfehlungen der zentralen nationalen und internationalen Institutionen zu Klimaschutz und Nachhaltigkeit bestätigt (IPBES 2018; IPCC 2018; WBGU 2016).

Die technischen Neuerungen, derer sich Effizienz und Konsistenz bedienen, sind für die ökologische Nachhaltigkeit moderner Gesellschaften notwendige, jedoch allein nicht hinreichende Bedingungen. »Soll das Zusammenleben in dieser eng gewordenen Welt ökologisch und sozial gelingen, sind auch ver-

¹ Als Senken werden natürliche Systeme bezeichnet, die sogenannte Schadstoffe aufnehmen. Die Atmosphäre beispielsweise ist eine Senke für CO₂, genauso wie Wälder, die Kohlendioxid dauerhaft binden und damit die Atmosphäre entlasten.

nünftige Anspruchsgrenzen notwendig – also Suffizienz« (Linz et al. 2002, S. 5). Gemeint ist damit, dass es nicht ausreicht, bestehende Produktionsweisen und Produkte immer weiter zu optimieren, um Ressourcen zu schonen. Vielmehr bedarf es auch einer absoluten Begrenzung des Konsumniveaus und damit des Ressourcenverbrauchs. Die Begrenzung resultiert aus der Anerkennung nicht unendlich verfügbarer und vermehrbare Ressourcen und unterscheidet die Suffizienz von den beiden anderen Nachhaltigkeitsstrategien, die keine absolute Deckelung des Verbrauchs kennen. Sie streben danach, aus dem Vorhandenen mehr zu machen, denn »wer immer mehr hervorbringen kann, muss das Vorhandene nicht teilen« (von Winterfeld 2011, S. 59). Mit anderen Worten: Wenn die Endlichkeit von Ressourcen keine Limitation des Verbrauchs markiert, entfällt die Notwendigkeit über Grenzen von Konsumniveaus nachzudenken.

Das aber ist einer der Kernbestandteile des Suffizienzgedankens. In Gesellschaften unseres Typs, in denen Wachstumsdenken und Steigerungslogik fest verankert sind, (und sich in der fordistischen Vergangenheit ja tatsächlich als probates Mittel zur Befriedung sozialer Konflikte erwiesen haben), wird jede Erwähnung von Grenzen und Beschränkungen mit der Einschränkung von Freiheiten und Selbstbestimmung assoziiert. Die Diskussionen um Tempolimits auf Autobahnen oder Tempo-30-Zonen in Innenstädten zur Minderung von Stickoxid- und Feinstaubbelastung geben darüber genauso beredet Auskunft wie die Debatte um den von den Grünen im Bundestagswahlkampf 2013 vorgeschlagene Veggie-Day. Mit ihm wollte die Partei eine Reduktion des Fleischkonsums erreichen. In der Debatte changierten die Argumente für und gegen diesen Vorschlag zwischen sinnvoller Klimaschutzmaßnahme einerseits und Bevormundung, Einschränkung der individuellen Freiheiten und Ökodiktatur andererseits. Während Suffizienzmaßnahmen oft mit Verbot oder Verzicht assoziiert werden, sind die beiden anderen Strategien weitaus weniger umstritten. Effizienz- und Konsistenzstrategien wirken häufig deutlich attraktiver, da sie die Hoffnung nähren, Lebensstile und Konsummuster können weitgehend unangetastet bleiben. Dementsprechend sollen Dinge in der Herstellung und der Gestaltung durch technische Innovationen nachhaltiger und insgesamt *besser* werden. Das heißt auch, dass die dem momentanen Gesellschaftsmodell eingeschriebene Wachstumsorientierung nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird.

Gleichwohl werden im Zusammenhang mit Suffizienz in den letzten Jahren nicht mehr nur Verhaltensänderungen auf individueller Ebene angesprochen, sondern Suffizienzpolitik – auch auf kommunaler Ebene – diskutiert (Kopatz 2016; Linz 2015, 2017; Linz et al. 2002; Schneidewind & Zahrnt 2013). Gemeint sind damit Politiken, die Menschen in die Lage versetzen, sich in ihrem Alltag

so verhalten zu können, dass sie weniger Ressourcen verbrauchen und dennoch ein (in der Regel nicht näher definiertes) gutes Leben führen können. Uta von Winterfeld beschreibt Suffizienzpolitik als die Verteidigung des Rechts darauf, sich »dem Spiel des unendlichen Wachstums, der unendlichen Bedürfnisse bei immerwährender Knappheit« (von Winterfeld 2002, S. 30) verweigern zu dürfen. Die Politikwissenschaftlerin grenzt Suffizienz und Suffizienzpolitik ab von staatlich angemahnter Bescheidenheit oder von moralisierenden Aufrufen zur Selbstbeschränkung. Sie schreibt: »Der Gedanke einer eigensinnigen und sich ihrer selbst bewußten Suffizienz wäre nicht gehorsam gegenüber sozial oder ökologisch motivierten Appellen zum Maßhalten. Er würde sich nicht in den angeforderten Leistungen zum Verzicht erschöpfen. Sondern er würde Suffizienz zu einer politischen Angelegenheit machen, die dem Vorhandenen entgegensteht und über die verhandelt werden muß« (von Winterfeld 2002, S. 30).

So gerahmt zielt Suffizienzpolitik nicht darauf ab, individuelle Verbräuche durch technische Innovationen zu senken oder mit Appellen zur Verbrauchsreduktion aufzurufen. Vielmehr versucht suffizienzorientierte Politik durch veränderte Rahmenbedingungen ressourcenschonende und energiesparende soziale Praktiken zu fördern. Die Verantwortung für den Ressourcenverbrauch wird damit nicht dem Einzelnen überlassen und von seinen individuellen Konsumentscheidungen abhängig, sondern wird zur gesellschaftlichen Aufgabe. Damit einher geht quasi automatisch ein Perspektivwechsel. Die Herausforderung besteht nicht darin, Menschen durch Apelle dazu zu bewegen, sich anders zu verhalten, sondern durch geänderte Rahmenbedingungen. Daher lautet die Frage, wie Infrastrukturen, Produktionsprozesse und Dienstleistungen verfasst sein müssen, damit Menschen möglichst wenige Ressourcen verbrauchen und dennoch ihre Bedürfnisse befriedigen können.

Dass eine begrenzende Inanspruchnahme von Ressourcen, die zugleich gemeinwohlorientiert ist, stärker als bisher durch Infrastrukturveränderungen, gesetzliche Rahmungen oder Veränderung im Steuersystem Berücksichtigung finden muss, hat neben den sozial-ökologischen Zielsetzungen einen wichtigen Grund: In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass Effizienzsteigerungen, mitnichten zu weniger, sondern oftmals sogar zu höheren Verbräuchen führen. Technische Innovationen gehen meist mit günstigeren Preisen einher, was wiederum mehr Nachfrage und Konsum (desselben Produkts oder anderer Dinge oder Dienstleistungen) erzeugt. Die Ressourcen oder die Energie, die durch Effizienzsteigerungen eingespart werden können, werden daher nicht selten durch Mehrkonsum aufgezehrt oder gar überkompensiert (Höfner & Santarius 2017; Santarius 2015a; UBA 2015). Beispiele solcher Rebounds gibt es in allen Lebens-

bereichen sowie auf unterschiedlichen Ebenen von direkten, über indirekte bis hin zu gesamtwirtschaftlichen Rebound-Effekten. So ist etwa die Leistungsfähigkeit von Verbrennungsmotoren in den vergangenen 70 Jahren deutlich gestiegen. Die Einsparungen bei den Kosten für Treibstoff wurden durch die Zunahme der gefahrenen Personenkilometer jedoch mehr als kompensiert (Kümmerer & Ruck 2014). Die Fahrzeuge wurden zudem größer und schwerer, so dass sich der Kraftverbrauch nicht verringert hat, sondern im Gegenteil seit 1960 annähernd verdreifacht (Santarius 2015b). Neue Bautechniken und Baumaterialien sowie Energieeinsparungen durch bessere Dämmung und geringere flächenspezifische Wärmeverbräuche wurden komplett durch wachsende Wohnflächen pro Kopf aufgewogen. Auch die Geschichte der künstlichen Beleuchtung lässt sich als eine Aneinanderreihung von Rebound-Effekten erzählen: In den vergangenen rund 100 Jahren wurde zum einen Energie immer günstiger, zum anderen stieg die Leistungsfähigkeit der Leuchtmittel mit dem Ergebnis, dass die Welt heute in der Nacht heller strahlt als jemals zuvor. So hell, dass in vielen Stadtzentren – vor allem im Globalen Norden – nachts, wenn es eigentlich dunkel sein sollte, beim menschlichen Auge keine Dunkeladaption mehr stattfindet, da die Umgebungshelligkeit für das Sehen wie bei Tag ausreicht (Falchi et al. 2016).

Mit der Suffizienz als Nachhaltigkeitsstrategie ist häufig die Erwartung verbunden, dass sie deutlich geringere Rebound-Effekte nach sich zieht. Direkte Rebound-Effekte, also die Verbrauchssteigerung desselben Produkts, sind bei Suffizienzmaßnahmen seltener zu erwarten, da jene absolute Grenzen setzen. Mit indirekten oder gesamtwirtschaftlichen Rebound-Effekten, darauf weisen verschiedene Studien hin (Buhl 2016; Profijt 2018), muss hingegen gerechnet werden. Denn auch bei Suffizienzmaßnahmen kann der reduzierte Verbrauch in einem Bereich, beispielsweise der Nutzung des Fahrrads anstelle des Autos, zu einer wachsenden Nachfrage in einem anderen Bereich führen, indem womöglich das eingesparte Geld in Flugreisen investiert wird. Anders als Effizienz und Konsistenz ist die Suffizienz jedoch geeignet, die Kompensation der Einsparungen durch Mehrkonsum an anderer Stelle zu minimieren. Dafür bedarf es bewusster Konsumentinnen und Konsumenten, die ihr Leben absichtlich maßvoll gestalten wollen, eines kulturellen Wandels, in dem Weglassen und Verzicht nicht mit einem Verlust von Lebensqualität identifiziert werden sowie entsprechende politische Rahmenbedingungen, die ein ressourcenschonendes Leben normalisieren und institutionell absichern. Uta von Winterfeld hat geschrieben, Suffizienz solle Menschen ermöglichen, nicht immer mehr haben wollen zu müssen (von Winterfeld 2011, S. 58). Veränderte Rahmenbedingungen, rechtlicher, institutioneller oder baulicher Art, können die Voraussetzun-

gen für Verbrauchssenkungen schaffen. Ohne Bürgerinnen und Bürger aber, die auch weniger verbrauchen *wollen*, das heißt, die bereit sind, die Einsparungen, die sie durch alternative Praktiken und soziale Innovationen erzielen könnten, nicht in zusätzlichen Konsum zu reinvestieren, wird es auch bei der Suffizienzstrategie Rebound-Effekte geben. Suffizienzpolitik kann durch die Veränderung von Rahmenbedingungen zu einem eben solchen Subjektivierungsprozess beitragen, da Menschen dann andere Alltagspraxen einüben können.

Umkämpfte Räume: Die Stadt als sozial-ökologisches Konfliktfeld

Eine Ressource, bei der die Endlichkeit auch auf kommunaler Ebene offensichtlich und damit ein maßvoller, ein suffizienter Umgang unumgänglich ist, ist die Fläche. Fläche ist in vielen Städten ein immer knapper werdendes Gut. Zwar ist seit Mitte der 1990er Jahre ein Rückgang bei der jährlich neu in Anspruch genommenen Fläche zu verzeichnen, doch noch immer werden täglich über 60 Hektar Land in Siedlungs- und Verkehrsflächen umgewandelt, vornehmlich für den Wohn- und den Mobilitätsbereich (UBA 2019). Das Ziel der Bundesregierung, die Neuinanspruchnahme bis 2020 auf 30 Hektar pro Tag abzusenken, ist nicht mehr erreichbar und wurde daher bereits auf das Jahr 2030 verschoben (Die Bundesregierung 2017). Soll die Flächeninanspruchnahme aus sozialen und ökologischen Gründen eingedämmt werden, gilt es zu verstehen, wofür und durch wen Fläche genutzt wird.

Schaut man auf den Wohnsektor, dem Haupttreiber der Flächeninanspruchnahme, zeigt sich eine rapide steigende Wohnfläche pro Kopf. Seit 1960 hat sich die individuelle Wohnfläche mehr als verdoppelt. Lebte eine Person damals im Durchschnitt noch auf rund 16 Quadratmetern, so sind es heute bereits 46,7 Quadratmeter (Statistisches Bundesamt 2018b, S. 7). Auch steigt die Zahl der Wohnungen pro 1.000 Einwohner und Einwohnerinnen kontinuierlich. 1990 kamen auf 1.000 Menschen 425 Wohnungen, 2018 zählte das Statistische Bundesamt bereits 557 Wohnungen (Statistisches Bundesamt 2018b, S. 5). Trotz mehr oder weniger stagnierender Bevölkerungszahlen kam es dadurch zu einer anhaltend hohen Flächeninanspruchnahme im Wohnbereich, sodass in Deutschland heutzutage genügend Wohnfläche für rund 200 Millionen Menschen vorhanden ist, falls diese auf gleicher Fläche pro Kopf wie in den 1960er Jahren wohnen würden (Noll & Weick 2017; Statistisches Bundesamt 2018b). Diese Entwicklung ist eingebettet in große gesellschaftliche Veränderungsprozesse. Zu nennen sind wachsender gesellschaftlicher Wohlstand, zunehmende Indivi-

dualisierung, der Wandel der Geschlechterverhältnisse, demographischer Wandel, Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt, wie die Erosion des Alleinverdienermodells, und auch sich mit den materiellen Verhältnissen verändernde Werte, Normen und Normalitätsvorstellungen, wie sie sich etwa in der Entwicklung des Einfamilienhauses zum Statussymbol zeigen.

Besonders bedeutsam für diese Entwicklung ist die Zunahme an Ein- und Zweipersonenhaushalten, wodurch trotz stagnierender oder gar schrumpfender Bevölkerung die Anzahl der benötigten Wohnungen zunimmt. Darüber hinaus liegt die Wohnfläche pro Kopf bei kleinen Haushalten höher als bei größeren und steigt zudem schneller an (Kabisch und Haase 2013). Neben dem Trend zu kleineren Haushalten treiben Ein- und Zweifamilienhäuser die zunehmende Inanspruchnahme von Wohnfläche. Knapp 67 Prozent der Wohngebäude in Deutschland sind Einfamilienhäuser, jedoch nur ein Viertel der Bevölkerung wohnt darin (Eurostat 2016; Statistisches Bundesamt 2018b, S. 16). Die politisch gewollte und geförderte Ausweisung von Einfamilienhausgebieten trug erheblich zur Suburbanisierung bei. Bereits »in den 1960er Jahren begannen großzügige Baulandausweisungen an den Rändern der Großstädte und vieler kleinerer Orte die inter- und intraregionalen Wanderungsmuster zu Ungunsten vieler Großstädte zu verändern. Die Trägergruppen dieser Suburbanisierung waren vor allem Familien der Kernstädte« (Steinführer & Haase 2018, S. 67). Während die Mittelschichten das Eigenheim im Grünen beziehen konnten (und noch immer können), bleiben die unteren Einkommenschichten in kleineren Wohnungen in städtischen Randlagen, Großsiedlungen oder in unsanierten Altbauten wohnen.

Differenziert man dementsprechend die Wohnfläche nach Einkommen, zeigen sich sehr ungleiche Wohnflächen pro Kopf. Menschen mit hohem Einkommen² wohnen auf rund doppelt so großem Fuß wie Menschen mit niedrigem Einkommen (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2019). Das heißt, Flächeninanspruchnahme und soziale Ungleichheit sind eng miteinander verknüpft. Der große Einfluss des Einkommens auf den Ressourcenverbrauch, zeigt sich auch in anderen Bereichen. Eine Studie des Umweltbundesamts, die den Einfluss des Einkommens auf die individuellen Energieverbräuche in den Blick nimmt, kommt zu dem Schluss, dass es starke positive Korrelationen zwischen der Höhe des verfügbaren Haushaltseinkommens und den Energieverbräuchen sowie den CO₂-Emissionen gibt (Kleinhüchelkotten et al. 2016). Konkret bedeutet dies, Personen, die ein höheres Einkommen haben, wohnen in größeren Wohnungen, fahren größere Autos oder unternehmen mehr und weitere

2 Die Einkommensgrenzen wurden bei 60 Prozent beziehungsweise 200 Prozent des Medianeinkommens gezogen.

Flugreisen. Auch Menschen, »die sich durch überwiegend positive Umwelteinstellungen auszeichnen«, konstatiert die Studie, in der milieuspezifische Unterschiede zwischen den Befragten herausgearbeitet wurden, »weisen den Daten der aktuellen Untersuchung zufolge höhere Energieverbräuche und CO₂-Emissionen auf« (Kleinhüchelkotten et al. 2016, S. 82).

Während Wohlhabende große Wohnungen finanzieren können, schwindet auf den umkämpften Wohnungsmärkten wachsender Städte die Zahl der Wohnungen, die für Menschen mit geringen (bis mittleren) Einkommen überhaupt erschwinglich sind. Häufig gibt es für sie nur zwei Optionen: Wegziehen, mit allen sozialen Belastungen, die dies mit sich bringt, oder der Umzug in eine kleinere Behausung – so überhaupt verfügbar. Denn was in nahezu allen Städten am dringendsten benötigt wird, sind kleinere, bezahlbare Wohnungen.

Im Verkehrssektor, nach dem Wohnbereich der zweitgrößte Treiber der Flächeninanspruchnahme, zeigt sich ebenfalls eine sehr ungleiche Verteilung der Inanspruchnahme von Fläche. Das flächenintensivste und gleichzeitig in den meisten Städten am häufigsten genutzte Verkehrsmittel stellt das Auto dar (Randelhoff 2014).

Bemerkenswert scheint aus unserer Perspektive: Suffizienzorientierte Mobilitätsformen wie das Fahrrad oder der ÖPNV werden nicht allein von Menschen mit geringem Einkommen genutzt, aber für jene sind diese Arten der Fortbewegung oftmals alternativlos, da sie kein Auto besitzen. Wie groß die einkommensabhängigen Unterschiede sind, zeigen erneut Zahlen des Statistischen Bundesamts. »In 100 Haushalten der untersten Nettoeinkommensklasse [bis 1.300 Euro Haushaltsnettoeinkommen] waren 46 Pkw zu finden, die Haushalte der höchsten Einkommensklasse [ab 5.000 Euro Haushaltsnettoeinkommen] besaßen mit 196 Pkw je 100 Haushalte rund viermal so viele Autos« (Statistisches Bundesamt 2018a, S. 207). Die Nutzung des Autos ist darüber hinaus zwischen Altersgruppen und den Geschlechtern ungleich verteilt. So nutzen vor allem Menschen im berufstätigen Alter das Auto und Männer fahren im Durchschnitt rund doppelt so viele Kilometer mit dem Auto wie Frauen (Nobis & Kuhnimhof 2018).

Diese Zahlen lenken den Blick auf die ungleiche Verteilung sowohl der Inanspruchnahme von Ressourcen als auch der Belastung von Senken im urbanen Raum. Denn nicht nur zwischen den Arenen des Globalen Südens und des Globalen Nordens gibt es erhebliche Unterschiede in Bezug auf die Verursachung und die Betroffenheit von ökologischen Problemen (Biesecker & von Winterfeld 2014; Brand & Wissen 2017; Lessenich 2016), auch heruntergebrochen auf die Ebene der Städte lassen sich deutliche Differenzen ausmachen.

In Quartieren mit hoher Schadstoffbelastung oder Lärmemissionen, zum Beispiel an Autobahnen oder großen Einfahrtsschneisen, aber auch in der Nähe von Fabriken, Flughäfen oder Mülldeponien wohnen vor allem Menschen mit geringen Einkommen oder Angehörige ethnischer Minderheiten (Martuzzi et al. 2010; WHO 2012). Diejenigen also, die aufgrund ihrer eingeschränkten finanziellen Ressourcen und begrenzten Konsummöglichkeiten nur wenig zu den Umweltbelastungen beitragen. Menschen, die es sich leisten können, fliehen vor den innerstädtischen Problemen und ziehen »ins Grüne« oder in ruhigere Viertel. Andere bleiben zurück und wohnen nicht zuletzt an den Einfallsstraßen, über die Menschen aus dem Umland in die Stadt pendeln. So leben an Hauptverkehrsstraßen meist nicht die Menschen, die viel Auto fahren oder in Flughäfen nicht die Menschen, die viel fliegen. Solche Quartiere kennzeichnet eine doppelte Benachteiligung: Trotz geringer eigener Mobilität und – aus ökonomischen Gründen – mangelndem Zugang zu Mobilitätsmöglichkeiten, sind einkommensschwachen Haushalte stärkeren Umweltbelastungen und schlechteren Wohnumfeldern ausgesetzt (Hornberg et al. 2011, S. 61). Die Kombination aus geringen Mobilitätzugängen und mangelnder Motorisierung wiederum mindert die Teilhabe am öffentlichen Leben. Zusammenfassend lässt sich feststellen: Die Kosten für die emissions-, lärm- und flächenintensiven Mobilitätspraktiken werden im städtischen Raum überwiegend von sozio-ökonomisch schwächeren und marginalisierten Bevölkerungsgruppen getragen, mit anderen Worten an sie ausgelagert.

Nicht nur die Belastungen sind ungleich verteilt, sondern auch der Zugang zur Natur, zu Grün- oder Freiflächen, samt der mit diesen Flächen einhergehenden gesundheitsförderlichen Qualitäten. Grün- und Freiflächen dienen als Erholungsgebiete für Gesundheit und Freizeit, sind aber auch Frischluftschneisen und damit wichtig für die Kühlung einer Stadt und deren Temperatenausgleich. Abhängig von der Größe einer Grünfläche und der Klimazone können deutliche Temperaturunterschiede zwischen Grünfläche und städtischen Quartieren gemessen werden (IPBES 2018, S. 78). Der Kühlungseffekt kann in heißzeiten dazu beitragen, Sterblichkeitswahrscheinlichkeiten und Krankheitsraten, die mit großer Hitze einhergehen, zu senken. Diese gefährden besonders Ältere, chronisch Kranke, Menschen mit Atemwegserkrankungen und sozial Verwundbare, in der Regel von Armut betroffene Menschen (IPBES 2018, S. 79).

Mehr sozial-ökologische Gerechtigkeit durch Suffizienzpolitik?

Die sozialräumlich ungleiche Verteilung von Umweltbelastungen und Umweltnutzungsmöglichkeiten, mithin das ungleiche Leiden an und die ungleiche Verletzlichkeit gegenüber Umweltveränderungen und -zerstörungen findet sich auch in urbanen Räumen der Industriegesellschaften und lässt diese, insbesondere in wachsenden Kommunen, zu umkämpften Räumen werden. Unter dem Begriff Umweltgerechtigkeit wird inzwischen auch in Deutschland über die ungleiche Verteilung von Gesundheitsrisiken und Umweltzugängen geforscht (vgl. Böhme et al. 2019; Böhme et al. 2015; Hornberg et al. 2011; Maschwesky 2001). Charakterisiert sind diese Räume, das haben wir eben kurz skizziert, im Wesentlichen durch drei Aspekte. Erstens die sozialräumliche Auslagerung von Umweltbelastungen und, zweitens, den sozialräumlich ungleichen Zugang zur Natur und deren gesundheitsförderlichen Qualitäten. Verteilungsgerechtigkeit (in Bezug auf Umweltbelastungen) und Zugangsgerechtigkeit (in Bezug auf Umweltressourcen) nennt die Umweltgerechtigkeitsforschung diese beiden Dimensionen (Böhme et al. 2015, S. 47). Hinzu kommt, drittens, ein Aspekt, der, weil es hier um Suffizienzpolitik geht, besonders betont wird, nämlich die erheblichen Differenzen bei der Verursachung der Umweltbelastungen.

Wir argumentieren, dass Suffizienzpolitik in bestimmten Varianten dazu in der Lage ist, diese Ungleichheiten zu reduzieren, weil sie Lösungen für die Befriedigung von Bedürfnissen auf einer systemischen Ebene und nicht auf der Ebene des Einzelnen sucht, weil sie nicht an der Optimierung von Dingen ansetzt, sondern soziale Prozesse ins Zentrum politischen Handelns stellt und weil sie schließlich von absoluten Grenzen materieller und ökologischer Ressourcen und Senken ausgeht. Maßnahmen, die im Sinne dieser Prämissen entwickelt werden, lassen sozial-ökonomisch marginalisierte Bevölkerungsgruppen eher in den Blick geraten, als dies bei technikbasierten Strategien der Fall ist.

Dazu im Einzelnen: Suffizienzpolitik schafft Räume für soziale Innovationen im Sinne ressourcenarmer Verhaltensweisen und Alltagspraktiken. In der brandenburgischen Kleinstadt Templin sah sich die Kommune Mitte der 1990er Jahre mit zwei Schwierigkeiten konfrontiert: Einem unausgelasteten und unrentablen öffentlichen Nahverkehr und für einen Kurort zu hohen Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr. Die Herausforderung bestand darin, die Emissionen zu verringern und den ÖPNV attraktiver zu machen (Fraktion Die Linke im Bundestag 2015; Stadtverwaltung Templin 2018).

Die Stadtverordnetenversammlung optierte für einen ungewöhnlichen Weg aus der Misere: Von 1998 bis 2003 war der Busverkehr in der Kleinstadt für die

Nutzerinnen und Nutzer kostenlos. Im selben Zeitraum wurde die Taktung erhöht, neue Haltestellen eingerichtet und die Linienführung neu organisiert. Ungewöhnlich war die Entscheidung der Kommune deshalb, weil sie sich gegen zumindest denkbare technische Lösungen entschieden hat, wie etwa die Anschaffung emissionsärmerer Busse und stattdessen die beiden Probleme ursächlich auf die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zurückführte und dafür nach Alternativen suchte.

Im Ergebnis stiegen die Fahrgastzahlen um das 13-fache an. Nach drei Jahren wurden die Ausgaben für den ticketlosen ÖPNV in der Stadt für zu hoch gehalten und der ÖPNV erneut bepreist. Inzwischen kostet eine übertragbare Jahreskarte 44 Euro, die Fahrgastzahlen haben sich seither halbiert, liegen aber immer noch erheblich über dem Ausgangsniveau von 1997. In Templin wird die Praxis eines ticketlosen bzw. kostengünstigen ÖPNV als sozial und ökologisch erfolgreiche Maßnahme gewertet (Stadtverwaltung Templin 2018), denn das Angebot wird gut angenommen und auch die Feinstaubbelastungen sind gesunken. Ob die Reduktion der Umweltbelastung allein auf den kostengünstigen ÖPNV zurückzuführen ist oder nicht auch andere Ursachen hat, lässt sich nicht feststellen. Die Anzahl der jährlich neu zugelassenen Fahrzeuge hat sich seit der veränderten Preispolitik in Templin jedenfalls nicht wesentlich geändert. In sozialer Hinsicht indes, darauf verweisen die gestiegenen Fahrgastzahlen und -beobachtungen, ermöglicht der kostengünstige ÖPNV auch Menschen mit geringem Haushaltseinkommen und Menschen, die aus unterschiedlichen Gründen noch nicht oder nicht mehr mit dem (eigenen) Auto fahren können, mindestens einen Teil ihrer Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Die soziale Inklusivität des zunächst ticketlosen, später kostengünstigen ÖPNV ist eine nicht-intendierte Nebenfolge der verkehrlichen Maßnahme, nicht ihr Ausgangspunkt.

In Templin zeigt sich neben der systemischen Dimension, die Suffizienzpolitik einnimmt, noch ein weiteres Merkmal, welches der Adressierung von Umweltungerechtigkeit durch Suffizienzpolitik zuträglich ist. Suffizienzpolitische Maßnahmen zielen auf kollektive Verhaltensänderungen. Soziale Praktiken, das heißt, wie Menschen Dinge tun, sind keine rein individuellen Entscheidungen, sondern immer von kulturellen, infrastrukturellen und institutionellen Rahmenbedingungen geprägt. Soziale Räume bringen Praktiken hervor, die ihrerseits Auswirkungen auf diese Räume haben. Suffizienzpolitik versucht infrastrukturelle und institutionelle Rahmenbedingungen so anzupassen, dass sich soziale Praktiken ändern können. Dadurch sind soziale Prozesse, anders als bei Effizienz- und Konsistenzmaßnahmen, unmittelbarer Gegenstand der jeweiligen Maßnahme. In Templin ging es um die Frage, wie und wessen Mobilitätsbe-

dürfnisse befriedigt werden können, damit rückten soziale Praxen in den Mittelpunkt. Demgegenüber wird heutzutage in den Diskussionen um Feinstaub- und Stickoxidbelastungen nicht selten auf die Technik, also die emissionsstarken Fahrzeuge, anstelle auf die Verhaltensweise, also das autofokussierte Mobilitätsverhalten, geschaut. Dadurch kommen Maßnahmen in den Blick, die an den sozialen Problemen wie dem ungleichen Zugang zu Mobilität, zum öffentlichen Raum oder zu Umweltdienstleistungen wenig ändern oder diese gar verschärfen. Die Förderung von Autos mit alternativen Antrieben beispielsweise kommt vor allem Menschen zugute, die ein (teures) Auto unterhalten können. Zwar werden die lokalen Umweltprobleme gelöst – auch dank der Auslagerung von Umweltauswirkungen in andere Teile der Welt –, aber soziale Probleme der hohen Flächeninanspruchnahme oder der Gefährdung im Straßenverkehr werden nicht adressiert (Haas 2018).

Zudem nimmt Suffizienzpolitik aufgrund ihrer wachstumskritischen Dimension Verteilungsfragen in den Blick. Soziale Konflikte wurden und werden häufig mithilfe von weiterem Wachstum behoben oder zumindest abgemildert. Nach der von J. F. Kennedy Anfang der 1960er Jahre popularisierten Fortschrittslogik »die Flut hebt alle Boote« rücken soziale Verteilungskonflikte in den Hintergrund, solange es genügend Wachstum für alle gibt. Diese Logik basiert auf der Annahme, dass ökonomisches Wachstum allen Teilen der Gesellschaft zugutekommt und für sozialen Frieden sorgt. Die Idee der Suffizienz hingegen geht von absoluten ökologischen und materiellen Grenzen aus. Dadurch adressiert die Suffizienz die Verteilungsfrage unmittelbar. Da materielles und damit ökonomisches Wachstum aufgrund ökologischer Grenzen nicht mehr oder nur in sehr begrenztem Maße möglich ist, können Verteilungskonflikte nicht mehr durch ein Versprechen von Wachstum und Fortschritt für alle abgemildert werden. Soll beispielsweise ein Mangel an bezahlbaren Wohnungen behoben werden, wäre eine nicht-suffiziente Möglichkeit, die aktuell vielerorts diskutiert wird, der Neubau von (Sozial-)Wohnungen. Dies hätte wiederum eine zunehmende Flächeninanspruchnahme zur Folge, mit all den oben angesprochenen negativen Folgen. Schaut man aus der Suffizienzperspektive auf dieses Problem, stellt der Neubau keine oder nur eine eingeschränkte Option dar. Stattdessen rückt die Frage nach der Verteilung des aktuellen Wohnraums in den Fokus, eine Schaffung von bezahlbarem Wohnraum ist aus dieser Perspektive nicht ohne eine Deprivilegierung derjenigen zu denken, die aktuell auf *zu großer* Fläche wohnen. Wenn Wachstum keine Option ist, werden soziale Konflikte schneller zu Verteilungsfragen. Dadurch hat Suffizienzpolitik nicht nur eine ökologische Dimension, sondern auch direkte soziale Implikationen und kann bei entsprechender Ausgestaltung dazu beitragen, Ungleichheiten abzubauen.

Allerdings birgt der Umbau städtischer Räume zum Zweck der Ressourceneinsparung, aus Klima- oder Naturschutzgründen, seine Schwierigkeiten, denn diese Maßnahmen – von Tempo-30-Zonen über Straßensperrungen bis hin zu mehr Grünflächen – lassen städtische Räume entstehen, die begehrenswert sind. Dies führt nicht selten zu Verdrängungseffekten, die als *green gentrification* oder *ecogentrification* beschrieben werden (Cole et al. 2017; Wang et al. 2016). Verkehrsberuhigte Straßen oder nahegelegene Grünflächen sind attraktive Wohnorte für viele Menschen. Die erhöhte Nachfrage lässt die Immobilienpreise steigen. Bewohnerinnen und Bewohner, die eventuell sogar Adressatinnen und Adressaten der jeweiligen Maßnahmen waren, können die höheren Lebenshaltungskosten nicht mehr finanzieren und müssen wegziehen.

Wenn es um suffiziente Mobilität geht, gilt Kopenhagen als eine der Vorzeigestädte in Europa. Denn Kopenhagen hat in den vergangenen 40 Jahren einen Prozess durchlaufen, der gegenläufig zum dominanten Modell der flächen- und ressourcenintensiven autogerechten Stadt ist. Sukzessive wurde das Autofahren deprivilegiert, die Nutzung des Fahrrads oder das Zu-Fuß-Gehen hingegen gefördert. Durch Straßensperrungen, Tempolimits und die Wegnahme von Parkplätzen einerseits sowie den erheblichen Ausbau der Fahrradinfrastruktur, auch weit jenseits der Innenstadt, andererseits. Heutzutage fahren über 60 Prozent der Kopenhagenerinnen und Kopenhagener täglich mit dem Fahrrad zur Arbeit oder Ausbildungsstätte.

Aus ökologischer Perspektive kann Kopenhagen als Beispiel gelungener Suffizienzpolitik gelten. Auch ist ein Mobilitätssystem entstanden, welches deutlich inklusiver ist als sein automobiler Vorgänger. Allerdings verursachen diese Entwicklungen auch große soziale Verwerfungen. Aufgrund der Zurückdrängung des Autos ist die Lebensqualität in Kopenhagen rasant gestiegen und mit ihr die Miet- und Immobilienpreise. So wird Kopenhagen nicht nur regelmäßig zu einer der lebenswertesten Städte weltweit gewählt, sondern zählt inzwischen auch zu den zehn teuersten urbanen Räumen der Welt (The Economist 2019).

Ein weiteres prominentes Beispiel für *green gentrification* stellt die *High Line* in New York dar. Hier wurde eine alte, knapp 2,5 Kilometer lange Bahntrasse zu einem Park umgebaut, der jährlich rund sieben Millionen Besucherinnen und Besucher anzieht. Die umgebenden Straßenzüge im Westen Manhattans waren lange Zeit Wohn- und Aufenthaltsort für gesellschaftlich marginalisierte Gruppen und Menschen mit geringem Einkommen. Durch die Umwandlung der Bahnstrecke in einen Park hat sich das Viertel stark gewandelt. Heute sind hier zahlreiche Unternehmen aus der Kreativbranche ansässig und die Wohnungen können sich nur noch wenige New Yorkerinnen und New Yorker leisten. Das

Beispiel der *High Line* zeigt, dass Aufwertung und Verdrängung bei der Schaffung attraktiver öffentlicher Räume nicht alleine eine nicht intendierte Folge darstellt, sondern dass solche Umnutzungen des öffentlichen Raums auch gezielt genutzt werden können, um Gentrifizierungsprozesse anzustoßen. In den Medien wurde die *High Line* daher auch als »trojanisches Pferd« der Immobilienindustrie beschrieben (Kreye 2019). Denn was als Erhöhung des Grünflächenanteils in benachteiligten Stadtvierteln startete, mit dem Ziel die Lebensqualität in den Quartieren zu steigern und die Umweltbelastungen zu minimieren, führte letzten Endes zu einer enormen Profitsteigerung für Wenige und zur Verdrängung von vielen weniger Privilegierten (Haase et al. 2017)

Die Ausführungen zeigen, Suffizienzpolitik hat neben der ökologischen Dimension eine soziale Dimension, die es für eine gelingende Stadtentwicklung zusammenzudenken gilt. Dabei bergen suffizienzpolitische Maßnahmen Potential für mehr sozial-ökologische Gerechtigkeit. Durch ihren systemischen Ansatz, ihren Fokus auf Veränderungen sozialer Praxen und die Anerkennung ökologischer Grenzen nimmt Suffizienzpolitik Verteilungsfragen in den Blick und kann zu mehr sozial-ökologischer Gerechtigkeit beitragen. Allerdings sind auch Suffizienzmaßnahmen kein Allheilmittel und können wie in Kopenhagen oder New York Gentrifizierungsprozesse beschleunigen. Um solche Auswirkungen zu vermeiden braucht es ein sozialpolitisches Framing, welches auch auf höheren politischen Ebenen angesiedelt sein muss. Ökologisch motivierte Umnutzungen des öffentlichen Raums, wie eine Ausweitung von Grünflächen oder eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, brauchen begleitende Maßnahmen, die einer Verdrängung der bisherigen Nutzerinnen und Nutzer vorbeugt. Bisher werden jedoch selbst bei der Evaluation von ökologisch motivierten Stadtentwicklungsprojekten nur sehr selten die Auswirkungen im sozialen Bereich mitbetrachtet (Wang et al. 2016). Wenn dies der Fall ist, kann Suffizienzpolitik nicht nur Umweltbelastungen verringern, sondern auch zu mehr sozial-ökologischer Gerechtigkeit beitragen.

Literatur:

Biesecker, A.; von Winterfeld, U. (2014): Extern? Weshalb und inwiefern moderne Gesellschaften Externalisierung brauchen und erzeugen, Jena.

Böhme, C.; Franke, T.; Preuß, T. (2019): Umsetzung einer integrierten Strategie zu Umweltgerechtigkeit – Pilotprojekt in deutschen Kommunen (Umwelt & Gesundheit 02/2019, herausgegeben vom Umweltbundesamt), Dessau-Roßlau.

Böhme, C. et al. (2015): Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen (Umwelt und Gesundheit 1/2015, herausgegeben vom Umweltbundesamt), Dessau-Roßlau.

Brand, U.; Wissen, M. (2017): Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus, München.

Buhl, J. (2016): Rebound-Effekte im Steigerungsspiel. Zeit- und Einkommenseffekte in Deutschland, Baden-Baden.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2019): Armuts- und Reichtumsbericht [<https://www.armuts-und-reichtumsbericht.de/DE/Indikatoren/Gesellschaft/Aequivalenzgewichtete-Wohnflaeche/GI4-Indikator-Aequivalenzgewichtete-Wohnflaeche.html>; 30.10.2019]

Cole, H. et al. (2017): Are green cities healthy and equitable? Unpacking the relationship between health, green space and gentrification, in: Journal of epidemiology and community health, 71(11), S. 1181–1121.

Die Bundesregierung (2017): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Neuauflage 2016, Berlin.

Falchi, F. et al. (2016): The new world atlas of artificial night sky brightness, in: Science Advances, 2(6), e1600377.

Fraktion Die Linke im Bundestag (2015): Plan B konkret. Nulltarif im Öffentlichen Nahverkehr. Eine Offensive für sozialökologische Mobilität und Lebensqualität [https://www.sabine-leidig.de/wp-content/uploads/150521_Plan-B-mobil_web.pdf; 30.10.2019].

Haas, Tobias (2018): Vom Regen in die Traufe: die sozial-ökologische Schattenseiten der E-Mobilität, in: GAIA, 27 (3), S. 273-276.

Haase, D. et al. (2017): Greening cities – To be socially inclusive? About the alleged paradox of society and ecology in cities, in: Habitat International, 64, S. 41–48.

Höfner, A.; Santarius, T. (2017): Wertschätzungs- statt Wegwerfgesellschaft. Soziale Innovation dank Digitalisierung – Foodsharing, in: Politische Ökologie, 150, S. 139–144.

Hornberg, C.; Bunge, C.; Pauli, A. (2011): Strategien für mehr Umweltgerechtigkeit. Handlungsfelder für Forschung, Politik und Praxis, Bielefeld.

IPBES (2018): The IPBES regional assessment report on biodiversity and ecosystem services for Europe and Central Asia, Bonn.

IPCC (2018): Global warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty [V. Masson-Delmotte, P. Zhai, H. O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J. B. R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M. I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, T. Waterfield (Hrsg.)], Genf.

Kleinhückelkotten, S.; Neitzke, H.-P.; Moser, S. (2016): Repräsentative Erhebung von Pro-Kopf-Verbräuchen natürlicher Ressourcen in Deutschland (nach Bevölkerungsgruppen), Dessau-Roßlau.

Kopatz, M. (2016): Kommunale Suffizienzpolitik. Strategische Perspektiven für Städte, Länder und Bund. Kurzstudie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie, Berlin.

Kümmerer, K.; Ruck, W. (2014): Chemische Stoffe in der Umwelt, in: Heinrichs, H.; Michelsen, G. (Hrsg.): Nachhaltigkeitswissenschaften, Berlin/Heidelberg, S. 175–211.

Lessenich, S. (2016): Neben uns die Sintflut. Die Externalisierungsgesellschaft und ihr Preis, Berlin.

Linz, M. (2015): Suffizienz als politische Praxis. Ein Katalog, Wuppertal Spezial Nr. 49, Wuppertal.

Linz, M. (2017): Wie Suffizienzpolitiken gelingen, Wuppertal Spezial Nr. 52, Wuppertal.

Linz, M. et al. (Hrsg.) (2002): Von nichts zu viel. Suffizienz gehört zur Zukunftsfähigkeit, Wuppertal Papers Nr. 125, Wuppertal.

Maschwesky, W. (2001): Umweltgerechtigkeit, Public Health und soziale Stadt, Frankfurt am Main.

Nobis, C.; Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15) [<http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>; 30.10.2019].

Noll, H.-H.; Weick, S. (2017): DISI: Wohnung 1950-2013. ZA8646 Datenfile Version 1.0.0 (2017), Köln.

Profijt, M. (2018): Mobilitätssuffizienz. Grundlagen – Messung – Förderung, Wuppertaler Schriften Band 11, Wuppertal.

Santarius, T. (2015a): Der Rebound-Effekt: Ökonomische, psychische und soziale Herausforderungen für die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Energieverbrauch, Marburg.

Santarius, T. (2015b): Umweltfreundlich mehr verbrauchen, Atlas der Globalisierung, Berlin, S. 56–57.

Schneidewind, U.; Zahrnt, A. (2013): Damit gutes Leben einfacher wird. Perspektiven einer Suffizienzpolitik, München.

Stadtverwaltung Templin (2018): Information "Fahrscheinfreier Stadtverkehr", Templin.

Statistisches Bundesamt (2018a): Datenreport 2018 - Kapitel 6: Private Haushalte - Einkommen, Konsum, Wohnen, Wiesbaden [https://www.destatis.de/DE/Service/Statistik-Campus/Datenreport/Downloads/datenreport-2018-kap-6.pdf?__blob=publicationFile; 30.10.2019]

Statistisches Bundesamt (2018b): Gebäude und Wohnungen: Bestand an Wohnungen und Wohngebäuden Bauabgang von Wohnungen und Wohngebäuden, Lange Reihen ab 1969 – 2018 [<https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Publikationen/Downloads-Wohnen/fortschreibung-wohnungsbestand-pdf-5312301>].

pdf?__blob=publicationFile; 30.10.2019]

Steinführer, A.; Haase, A. (2018): Schrumpfung als Trend? Zu den Ursachen, Folgen und Herausforderungen des Schrumpfens von Städten, in: Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.): Dossier Stadt und Gesellschaft., Bonn [<http://www.bpb.de/politik/innenpolitik/stadt-und-gesellschaft/216863/schrumpfung-von-staedten-und-dessen-folgen>; 30.10.2019].

The Economist (2019): The world's most expensive cities, in: The Economist [<https://www.economist.com/graphic-detail/2019/03/19/the-worlds-most-expensive-cities>; 27.08.2019].

UBA (2015): Rebound-Effekte: Ihre Bedeutung für die Umweltpolitik, Dessau-Roßlau.

Von Winterfeld, U. (2002): Reflexionen zur politischen Dimension von Suffizienz in sieben Etappen, in: Linz, M. et al. (Hrsg.): Von nichts zu viel. Suffizienz gehört zur Zukunftsfähigkeit, Wuppertal Papers 125, Wuppertal.

Von Winterfeld, U. (2011): Vom Recht auf Suffizienz, in: Rätz, W. et al. (Hrsg.): Ausgewachsen! Ökologische Gerechtigkeit. Soziale Rechte. Gutes Leben, Hamburg, S. 57–65.

Wang, L. et al. (2016): Air Quality Strategies on Public Health and Health Equity in Europe. A Systematic Review, in: International Journal of Environmental Research and Public Health, 13(12), 1196 [[doi:https://doi.org/10.3390/ijerph13121196](https://doi.org/10.3390/ijerph13121196), 30.10.2019].

WBGU (2016): Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte, Berlin.