

**Handlungsmöglichkeiten für mehr soziale
Gerechtigkeit durch kommunalen Umweltschutz**

UMWELTGERECHTIGKEIT



IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsche Umwelthilfe e.V.
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell

Redaktion

Elke Jumpertz, M.A.
Dipl. Ing. Robert Spreter

Verantwortlich

Dipl. Ing. Robert Spreter

Grafik / Layout

Didem Sentürk

Druck

Druckerei Tröndle



Umweltgerechtigkeit – Handlungsmöglichkeiten für mehr soziale Gerechtigkeit durch kommunalen Umweltschutz

Die Frage nach der sozialen Ungleichverteilung von Umweltbelastungen wird in den USA seit den 1980er Jahren unter dem Schlagwort „Environmental Justice“ diskutiert. Unter den Begriffen „Umweltgerechtigkeit“ oder auch „Ökologische Gerechtigkeit“ betrachtet man auch in Deutschland die Frage, inwieweit Umweltqualität, Gesundheitsbelastungen und Sozialstatus zusammenhängen. Die Artikel dieser Broschüre wurden als Vorträge auf dem ersten bundesweiten Kongress der Deutschen Umwelthilfe e.V.: „Umweltgerechtigkeit – Handlungsmöglichkeiten für mehr soziale Gerechtigkeit durch kommunalen Umweltschutz“ im Frühjahr 2009 in Frankfurt am Main vorgestellt.

Themenschwerpunkte der vorliegenden Broschüre sind die Bereiche Verkehr und Lärm, Klimaschutz sowie Stadtentwicklung und Grünflächen. Eingangs erläutert ein kurzer Artikel zu jedem Themenfeld die derzeitige Sachlage in Deutschland. Im Folgenden werden Maßnahmen und Projekte vorgestellt, die bereits heute in der kommunalen Praxis beide Ziele im Blick haben: Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit. Die Broschüre schließt mit einer Vorstellung der Diskussionsergebnisse des Kongresses.



Oliver Finus, DUH

INHALT

- 6 Michael Müller**
VORWORT des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
- 7 Rainer Baake**
VORWORT der Deutschen Umwelthilfe e.V.
- 8 Michael Wehrspau**
Das Spannungsfeld Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit aus Sicht der Umweltbewusstseinsforschung
- 10 Robert Spreter**
Umweltgerechtigkeit – ein Thema für Städte und Gemeinden?

VERKEHR UND LÄRM

- 12 Michael Jäcker-Cüppers**
Umweltgerechtigkeit und das Problemfeld Verkehr
- 14 Dietmar König**
Das Verkehrskonzept der Stadt Münster
- 16 Herbert Brüning**
Die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärminderungsplanung

KLIMASCHUTZ

- 18 Matthias Braubach**
Umweltgerechtigkeit und das Problemfeld Energiearmut und Sanierungsstau
- 20 Axel Bretzke**
Klimaschutz und Innenraumluftqualität gehen Hand in Hand:
Neubau einer Passivhausgrundschule in Frankfurt
- 22 Hans Fürst**
Strategische Ansätze für energiesparende Investitionen im Wohnungsbestand
- 24 Ursula Knoth**
Der Stromsparcheck für einkommensschwache Haushalte

STADTENTWICKLUNG UND GRÜNFLÄCHEN

- 26 Torsten Wilke**
Umweltgerechtigkeit und das Problemfeld Stadtentwicklung und Grünflächen
- 28 Bettina Kynast**
Jena-Lobeda:
Von der Plattenbausiedlung zum grünen Universitätsstadtteil
- 30 Cäcilia Scheffler**
Soziale Stadtentwicklung in Hof - „Schule im Park“
- 32 Christa Müller**
Partizipation, Ressourcenorientierung und Naturzugang:
Der Beitrag von interkulturellen Gärten für lokale Umweltgerechtigkeit

AUSBLICK

- 34 Elke Jumpertz**
Gegenwartsaufgabe und Zukunftsauftrag: Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit vereinen

VORWORT des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Umwelt und Gerechtigkeit – zwei wichtige Themen, die die Menschen vor die Herausforderung stellen, Politik und gesellschaftliche Entwicklungen umwelt- und sozialverträglich zu gestalten. Und sie gehören zusammen, sind sogar aufeinander angewiesen. Schon heute machen Umweltflüchtlinge, die wegen des Verlusts ihrer natürlichen Lebensgrundlagen ihre Heimat verlassen müssen, mit 20 Millionen Menschen, den größten Anteil an Flüchtlingen weltweit aus. Ökologie und Soziales hängen eng miteinander zusammen, das Thema Umwelt und Gerechtigkeit und die Frage, welche Rolle soziale Aspekte in der Umweltpolitik spielen, ist auch bei uns hochaktuell. Zumal sie eine hohe Verteilungswirkung haben. Nach einer Untersuchung aus Nordrhein-Westfalen geben dort die oberen 20 Prozent der Einkommensempfänger 2,4 Prozent ihres Einkommens für Energie (Strom, Wärme, Mobilität) aus, die unteren 20 Prozent aber schon mehr als 8,5 Prozent.



Wissenschaftler haben festgestellt, dass sich erfolgreicher Umwelt- und Naturschutz positiv auf das persönliche Wohlbefinden und die Motivation von Menschen auswirken. Eine saubere Umwelt, gesundheitsförderliche Umgebung, die öffentliche Sicherheit und auch die städtische Lebensqualität sind Allgemeingüter, die allen heute lebenden Menschen und auch zukünftigen Generationen zur Verfügung stehen sollten.

Umweltpolitik ist heute ein strategischer Hebel gesellschaftspolitischer Veränderung und kann für notwendige Umgestaltungsmaßnahmen wertvolle Antworten liefern, etwa im Hinblick auf die Überlebens- und Zukunftsfähigkeit unserer Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung. Dabei ist es eine Frage der Gerechtigkeit, ein integratives Fortschrittsmodell zu gestalten, das fähig ist, mit Grenzen und Endlichkeit umzugehen und dafür ökonomische, ökologische und soziale Aspekte miteinander zu verbinden. Das gilt für unsere Gesellschaft und noch stärker für den Süden der Erde.

Der Umbau zu einer nachhaltigen Gesellschaft kann mit Belastungen für verschiedene Bevölkerungsgruppen verbunden sein, selbst wenn sie mittel- oder langfristig von dem Umbau profitieren. Wir müssen eine Antwort auf die Frage finden, wie wir mit kurzfristig steigenden Belastungen umgehen. Dazu müssen wir auch die Befürchtungen der Bürgerinnen und Bürger ernst nehmen, etwa die der Geringverdiener, die beispielsweise ganz besonders unter dem Anstieg der Energiepreise leiden, aber auch von der Besteuerung von Energie und anderer Maßnahmen zur Eindämmung von Umweltbelastungen in besonderer Weise betroffen wären. Der Umbau, das ist entscheidend, muss sozialverträglich organisiert werden.

Gerade in diesen Zeiten können wir es uns aber nicht leisten, auf Klimaschutz zu verzichten. Im Gegenteil: Jetzt erst recht. Daraus folgt: Wenn wir den ökologischen Umbau wollen, müssen wir Mechanismen finden, die die Umbauphase so organisieren, dass auch sozial benachteiligte Schichten ihn nicht als Bedrohung empfinden, sondern als Zukunftsperspektive, bei der jeder gerne mit anpackt. Wir müssen alles tun, um den Umbau gerecht zu gestalten, damit die ökologische Erneuerung auch tatsächlich in der Breite möglich ist und nicht nur für sozial starke Schichten. Die Beispiele, die in dieser Broschüre dokumentiert sind, stellen Maßnahmen und Projekte in Städten und Gemeinden vor, die beide Ziele Umwelt und Gerechtigkeit im Blick haben und einen ersten Schritt gegangen sind, zu einer nachhaltigen und sozial gestalteten Zukunft. Danke dafür.

Berlin, Juli 2009

Michael Müller

Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

VORWORT der Deutschen Umwelthilfe e.V.

Das Thema Umweltgerechtigkeit besitzt mindestens drei Dimensionen: die soziale Ungleichverteilung von Umweltbelastungen, die soziale Wirkung von Umweltschutzmaßnahmen und die Frage der Gerechtigkeit zwischen den Generationen.

Zwar haben sich die Umweltbelastungen in Deutschland in den letzten Jahrzehnten durch Schutzgesetze und -maßnahmen deutlich verbessert; es gibt jedoch eine Reihe von aktuellen Studien, die die These „Wer arm ist, lebt häufiger in einer Umwelt, die krank macht“ stützen.



Besondere Bedeutung bei der sozialen Ungleichverteilung von Umweltbelastungen in Deutschland kommt den Bereichen Verkehr und Lärm zu. Die oberen Einkommensschichten können Abgasen und Lärm meist ausweichen. Arme hingegen wohnen häufiger dort, wo die Mieten billiger sind, zum Beispiel an den Hauptverkehrsachsen. Die Bereiche Verkehr und Lärm stellen daher die wichtigsten Handlungsfelder in Deutschland dar, wenn es um die Beseitigung besonderer Umweltbelastungen sozial Benachteiligter geht. Und dabei kommt den Kommunen eine sehr wichtige Rolle zu.

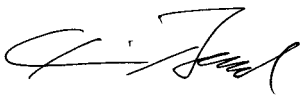
Bei der zweiten Dimension von Umweltgerechtigkeit, der sozialen Wirkung von Umweltschutzmaßnahmen, gilt es zunächst die Frage zu stellen: Was ist eigentlich gerecht? Sind heruntersubventionierte, niedrige Heizkosten oder verbilligte Stromtarife gerecht? Ich meine, es wäre ein Fehler, das Verursacherprinzip aus Gründen vermeintlicher Umweltgerechtigkeit außer Kraft zu setzen. Es gibt zu viele Beispiele für kontraproduktive Wirkungen. Wenn die öffentliche Hand lenkend eingreift, sollte dies vorrangig durch die Förderung von Vermeidungstechnologien erfolgen. Es ist

sinnvoller, die energetische Sanierung als die zu hohen Heizkosten zu subventionieren. Statt Sozialtarifen beim Strom brauchen wir eine Förderung beim Stromsparen.

Die dritte Dimension von Umweltgerechtigkeit, die Gerechtigkeit zwischen den Generationen, wird nirgends so deutlich wie beim Thema Klimaschutz. Homo Sapiens lebt seit ca. 160.000 Jahren auf der Erde, erst vor ca. 150 Jahren hat der Mensch begonnen, fossile Energierohstoffe auszubeuten, erst Kohle, später Erdöl und Gas. Die Folge der übermäßigen Freisetzung von Kohlenstoff ist eine dramatische Veränderung des globalen Klimas. Durch die Trägheit des Klimasystems werden die schlimmsten Konsequenzen erst mit zeitlicher Verzögerung wirksam. Hier wird klar: Unterlassener Klimaschutz verletzt die Rechte zukünftiger Generationen! Daran sollten wir uns stets erinnern, wenn wir diskutieren, wie viel Klimaschutz wir uns leisten wollen.

Wir danken dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Umweltbundesamt für die Projektförderung. Zudem danken wir dem Deutschen Städtetag, der das Projekt als Kooperationspartner unterstützte.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen und interessante Einblicke in dieses bisher in Deutschland wenig beachtete aber zukünftig immer wichtiger werdende Umweltthema.



Radolfzell, Juli 2009

Rainer Baake

Bundesgeschäftsführer Deutsche Umwelthilfe e.V.

Das Spannungsfeld Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit aus Sicht der Umweltbewusstseinsforschung

MICHAEL WEHRSPAUN

Umweltschutz ist in Deutschland im Meinungsbild der Bürgerinnen und Bürger zu einer Art „stabilen Hintergrundwartung“ geworden – so lassen sich die wichtigsten Ergebnisse unserer aktuellen Repräsentativumfrage „Umweltbewusstsein in Deutschland 2008“ zusammenfassen.

Positiv wirken die sehr hohe ethische Akzeptanz der Nachhaltigkeitsprinzipien sowie große Hoffnungen auf technische Innovationen. Aber: Dem entgegen steht eine ausgeprägte Zukunftsskepsis, verbunden mit einem teils massiven Mangel an Vertrauen in die Akteure sowie sehr viel Zweifel im Hinblick auf die Gerechtigkeit der zurzeit herrschenden gesellschaftlichen Zustände.

Als Folge sind zwar die (latenten) Handlungsbereitschaften hoch, aber alltagspraktisch wird das verbreitete Wissen darum, dass die herrschenden Trends nicht zukunftsfähig sind, kaum wirksam. Dieser Teufelskreis lässt sich als eine „kulturelle Selbstblockade“ beschreiben. Es handelt sich um einen Selbstverstärkungsprozess nicht-nachhaltiger Trends und Tendenzen.

Diesem kann das Konzept des „kreativen Zirkels“ entgegen gestellt werden. Hiernach gibt es im Kontext des heute ohnehin heftigen Kulturwandels (im Zuge von Globalisierung, demographischen Veränderungen, Sozialstaatsreformen usw.) viele Anknüpfungspunkte, welche zur Verbreitung nachhaltiger Lebensstile beitragen könnten.

Eine zentrale Rolle spielt dabei die aktuelle Wiederbelebung der Gerechtigkeitsdebatte, mit einem grundlegenden Neuverständnis von Gerechtigkeit: Danach besteht Ungerechtigkeit vor allem in der Vorenthaltung von Teilhabe- und Verwirklichungschancen der Menschen. Folglich kann eine auf Gerechtigkeit zielende Politik nicht nur in einer Umverteilung von Geldern bestehen, sondern muss auch die Befähigung zur Selbstentfaltung umfassen. Unter Schlagworten wie „Fordern und Fördern“ liegt diese Idee den aktuellen Sozialstaatsreformen zugrunde.

Das – laut unseren Umfragen von der Bevölkerung sehr hoch bewertete – Ideal der intergenerativen Gerechtigkeit verlangt eine Erweiterung der Teilhabechancen auf die Verantwortungs-Teilhabe im Sinne des Nachhaltigkeitsleitbildes. In der partizipativen Ausrichtung aller Nachhaltigkeitsstrategien der Agenda 21 ist dieses Verständnis bereits latent angelegt.

Auf dieser Basis ist eine Förderung nachhaltiger Lebensstile auf dem Wege einer „Befähigung“ („Empowerment“) von Menschen zu erreichen, indem deren Handlungschancen und Bereitschaft zur Eigenverantwortung gleichzeitig gestärkt werden.

Nötig dazu ist zunächst – im Sinne einer Basisstrategie – ein Wissenstransfer für nachhaltige Lebensstile. Umfassen muss dieser eine Aufklärung über konsumbedingte Folgekosten, die Förderung der Erkenntnis von möglichen Win-Win-Situationen sowie die Bereitstellung von leicht zugänglichem Orientierungswissen.

Heute neu entstehende sozial-ökologische Bewegungen wie z. B. die „Lohas“ (= Anhänger von „*Lifestyles of Health and Sustainability*“) haben begriffen, dass in heutigen Informationsgesellschaften mit optionalen Lebensstilen der Aufbau von Human- und Sozialkapital



Balzer Matthias, pixelio.de



Wikimedia Commons



Knipseltine, pixelio.de

immer wichtiger wird. Denn die Lebensqualität wird zunehmend abhängig von sozialer Anerkennung innerhalb selbst gewählter soziokultureller Milieus. Daher praktizieren die Lohas einen „strategischen Konsum“ – zwecks gutem Gewissen und funktionierendem Statuswerb. Solche „*Habitus*“-Formen (Bourdieu) sind heute noch beschränkt auf besser gestellte Lebensstilmilieus. Aber warum sollten sie nicht – vor allem mittels einer verbesserten Nachhaltigkeitskommunikation – zu verallgemeinern sein?

Nötig ist dazu eine Verallgemeinerungsstrategie – und zwar als Aktivierung der Zivilgesellschaft. Wirksam werden könnte das beispielsweise im Hinblick auf „*key points* des nachhaltigen Konsums“ (Bilharz), welche relativ schnell umweltpolitische Erfolge sichtbar machen und für die eine gute kulturelle Anschlussfähigkeit (heute schon) besteht wie z.B. Investitionen in Wärmedämmung, Erneuerbare Energien, die Verbreitung von Spritsparautos, Carsharing-Systeme und die Umstellung auf Biolebensmittel.

Schließlich bedarf es einer Innovationsstrategie zwecks Verankerung und damit Stabilisierung von Kulturen der Nachhaltigkeit, welche im Rahmen von nachhaltigkeitsorientierten soziokulturellen Innovationen entstehen. Das sind z. B. Service- und Reparaturdienste, Contracting bei Energiesparmaßnahmen oder der Aufbau von Gemeinschaftsnutzungen. Hier geht es um die Initiierung von Synergien zwischen Umwelt-, Gesundheits-, Bildungs-, Kultur- und Sozialpolitik. Die Orientierung an der Nachhaltigkeit wird so selber ganz konkret ein wesentlicher Beitrag zur Förderung sozialer Gerechtigkeit. Der Wandel im Konsumverhalten wird wirksam als Aufbau von genereller Sozialkompetenz und verbesserter Sozialintegration.

Dafür nötig ist eine erhebliche Intensivierung der Kooperationen von Umweltakteuren mit anderen Teilen der Zivilgesellschaft (z. B. Sozial- und Migrantenverbänden). Im Kern geht es darum, die Umorientierung zu nachhaltigen Lebensstilen als soziokulturelles Projekt kooperativer Zukunftsgestaltung erfahrbar zu machen.

Kontakt Dr. Michael Wehrspau ■ Umweltbundesamt ■ Wörlitzer Platz 1, 06813 Dessau-Roßlau
■ Tel. : 0340 2103-2165 ■ E-Mail: michael.wehrspau@uba.de
■ www.umweltbundesamt.de/umweltbewusstsein

Umweltgerechtigkeit – ein Thema für Städte und Gemeinden?

ROBERT SPRETER

Wenn das Feld der Umweltgerechtigkeit mehr sein soll als ein akademisches Thema, müssen ihre Grundsätze in praktischen Projekten erprobt und angewandt werden. Die kommunale Ebene hat dabei den Vorteil der kleinräumigen Überschaubarkeit, Handlung und Wirkung können gut nachvollzogen werden und so werden Erfolge und Misserfolge schnell deutlich. Sie ist daher bestens geeignet, um die neuen Ansätze des Konzeptes der Umweltgerechtigkeit in Deutschland zu erproben. Im Blickpunkt steht dabei, Synergien zwischen den beiden Feldern Umweltschutz und (sozialer) Gerechtigkeit zu finden, die zu positiven Effekten auf beiden Seiten führen.

Das Konzept Umweltgerechtigkeit schließt dabei an die Diskussion um die Nachhaltigkeit in Kommunen an. Sie betont dabei den nicht immer hinreichend beachteten Blickwinkel der „Gerechtigkeit“. Denn auch manche Maßnahmen des Umweltschutzes müssen unter dem Blickwinkel „Gerechtigkeit“ kritisch betrachtet werden. Der besondere Wert für den kommunalen Bereich liegt dabei in einer Fokussierung der Aufmerksamkeit auf drängende Probleme.

Akteure in Kommunen

Die Akteure, die sich in Kommunen mit den beiden Gebieten beschäftigen, arbeiten in verschiedenen Abteilungen der Stadtverwaltung: Umweltamt, Sozialamt, Stadtplanungsamt und andere. Allerdings sind in einer Stadtverwaltung die Wege zwischen den Abteilungen kürzer als in der Landes- oder Bundesverwaltung, so dass schneller Synergien gefunden werden können. Das Thema Umweltgerechtigkeit ist ein Querschnittsthema, das fast alle Abteilungen einer Verwaltung betrifft und kann daher nur mit der Unterstützung der Verwaltungsspitze verfolgt werden. Um ein Bewusstsein in der Kommune unter dem Blickwinkel der Umweltgerechtigkeit zu erlangen, ist es daher unerlässlich, die Verwaltungsspitze und die politische Vertretung der Kommune anzusprechen.

Die Themen des Kongresses

Um die Diskussion zu fokussieren, haben wir das Thema in drei kommunale Bereiche unterschieden: „Verkehr und Lärm“, „Klimaschutz“ und „Stadt und Grün“, das sind die Bereiche des kommunalen Umweltschutzes, in denen es aus unserer Sicht die meisten Berührungspunkte mit Fragen der sozialen Gerechtigkeit gibt.

Verkehrbelastungen und soziale Gerechtigkeit

Dieser Bereich gehört zum „klassischen“ Umweltschutz. Emissionen des Verkehrs belasten die Umwelt und ebenso die Gesundheit von Menschen. Auch der Lärm wird zum großen Teil vom Verkehr verursacht, dazu kommt noch Lärm aus anderen Quellen. Dabei sind im Verkehrsbereich vor allem Menschen aus ärmeren Bevölkerungsschichten betroffen, dies ist wissenschaftlich erwiesen, kann aber auch leicht nachvollzogen werden. Wer es sich leisten kann zieht eben weg aus dem verlärmten Gebiet. Die gesundheitlichen Belastungen gehen hier über „Unannehmlichkeiten“ weit hinaus.

Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit

International trifft der Klimawandel vor allem die ärmsten Länder, während er in erster Linie von den reichsten Ländern verursacht wird. Das ist ein klassischer Fall von fehlender Umweltgerechtigkeit. Aktuell ergeben sich für die Kommunen vor allem im Zusammenhang mit den Klimaschutzmaßnahmen neue Herausforderungen. Umfangreicher Klimaschutz erfordert



GEWOBAU - Erlangen



Stadt Münster

große Umbaumaßnahmen lokaler Ökonomien. Dieser Prozess sollte unter dem Blickwinkel der Umweltgerechtigkeit begleitet werden, damit soziale Gefahren frühzeitig vermieden und Chancen erkannt werden. Dies ist wichtig, um den Rückhalt in der Bevölkerung für den gesamten Klimaschutzprozess zu gewinnen.

Stadtnatur und soziale Gerechtigkeit

Aktuelle Studien besagen, dass ein hoher Grünanteil in der Siedlung einen sehr positiven Einfluss auf die Gesundheit hat. Zudem ist bekannt, dass vor allem Kinder beim Spielen ihren unmittelbaren Wohnort nur selten verlassen und daher in erster Linie die Grünräume vor ihrer Haustüre als Natur erfahren. Erkenntnisse aus der stadtoökologischen Forschung weisen darauf hin, dass die urbanen Räume für den Erhalt der Biodiversität immer wichtiger werden. Insbesondere in sozial benachteiligten Quartieren gibt es hier viele Anknüpfungspunkte. Ein Schlüssel zum Erfolg dieser Projekte ist oft die Möglichkeit der Beteiligung der Bevölkerung an der Nutzung und Pflege der Grünflächen.

Umweltgerechtigkeit – eine neue Sicht für die Kommunen

Aktuelle Probleme können unter dem Blickwinkel der Umweltgerechtigkeit eine ganz neue Relevanz bekommen. Die Brennpunktschulen sind ein gutes Beispiel wie Vertreter der Bereiche Soziales, Gesundheit und Naturschutz erfolgreich zusammenzuarbeiten. Durch die Synergie können Dinge erreicht werden, die für jeden Bereich allein unmöglich wären. Dafür ist es nötig, dass die Beteiligten über ihren eigenen Bereich hinaussehen. Naturschützer, Gesundheits- und Sozialpolitiker verstehen, warum gerade an dieser Schule jede Form von Naturerfahrung besonders wichtig ist und sie sich gemeinsam für eine gute Lösung einsetzen müssen.



Neu-Atzenbacher, pixelio.de

Kontakt Robert Spreter ■ Deutsche Umwelthilfe e.V. ■ Fritz-Reichle-Ring 4, 78315 Radolfzell
■ Tel. : 07732 9995-30 ■ E-Mail: spreter@duh.de ■ www.duh.de/staedte_gemeinden.html

Kontakt



Rainer Sturm, pixelio.de

Umweltgerechtigkeit und das Problemfeld Verkehr

MICHAEL JÄCKER-CÜPPERS

I nnerstädtische Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen (HVS/VS) sind die zentralen Orte der verkehrsbedingten Umweltungerechtigkeit in Deutschland. Zum einen führt der Straßenverkehr von allen Verkehrsträgern wegen seines dominierenden Anteils am Verkehr zu den weitaus höchsten Belastungen der Umwelt und der Lebensqualität. So zeigen Daten zur Monetarisierung dieser Beeinträchtigungen als exter-

ne Kosten einen Anteil des Straßenverkehrs von 96 % an den externen Kosten des Verkehrs in Deutschland insgesamt (Infras 2007). Zum anderen treffen in Deutschland an innerstädtischen HVS hohe Belastungen und eine hohe Zahl von Exponierten zusammen:

- **Beispiel Lärm**
Ca. 70 % der Hochbelasteten leben an HVS/VS (Mittelungspegel außen über 65 dB(A)/55 dB(A) tags/nachts)
- **Beispiel Luftschadstoffe**
43 % der Stickstoffdioxidbelastungen in „städtisch verkehrsnahen“ Bereichen sind lokal erzeugt.

Hauptverkehrsstraßen weisen folgende Charakteristika und Belastungen auf

- Hohe Verkehrsbedeutung
- Hoher Anteil des Durchgangsverkehr
- Starke Dominanz des Kfz-Verkehrs
- Hohe Nutzungsmischung, innerstädtisch mit hohem Wohnanteil
- Unfallschwerpunkte
- Hohe Lärmbelastung (Mittelungspegel bis über 80 dB(A) tags)

- Hohe Luftschadstoffbelastung (Überschreitung der zulässigen Grenzwerte)
- Defizit an Grünflächen, Versiegelung
- Trennwirkung
- Insgesamt geringe Aufenthaltsqualität.

Luftschadstoffe führen unter anderem zu Erkrankungen der Atemwege und des Herz-Kreislaufsystems. Das

Erkrankungsrisiko wächst mit der Schadstoffkonzentration, das Beispiel Feinstaub macht dies anschaulich: Pro 10 µg PM10-Erhöhung pro m³ Luft verkürzt sich durchschnittlich die Lebenserwartung der Bevölkerung um sechs Monate.

Nach einer Untersuchung des Helmholtz-Zentrums in München im Jahr 2008 besteht eine bis zu 50 prozentige Risikoerhöhung für asthmatische Bronchitis und Allergien etc. bei Kindern, die weniger als 50m entfernt

von vielbefahrenen HVS wohnen gegenüber abgeschieden wohnenden Kindern.

Die Lärmbelastung an HVS/VS werden fast ausschließlich von den jeweiligen lokalen Emittenten bestimmt (Einflussgrößen: Verkehrsmenge, Geschwindigkeit etc.).

Neben erheblichen Belästigungen führt hohe Lärmbelastung durch Straßenverkehr mit Pegeln über 60 dB(A) am Tage zu einem exponentiellen Anstieg gesundheitlicher Risiken: So nimmt das Risiko für Herzinfarkte bei typischen HVS mit ca. 30.000 Kfz/Tag und Belastungen von 75 dB(A) tags um 29 % zu. Dies bedeutet in Deutschland etwa 4.300 zusätzliche Herzinfarkte, von denen 66 % tödlich verlaufen.

Zu einer ersten Form der Umweltgerechtigkeit führt die Hierarchisierung des Straßennetzes. Hauptverkehrsstraßen haben per definitionem Verbindungsfunktion; sie nehmen wesentliche Teile des Durchgangsverkehrs auf. Ihre Anwohner werden deshalb – unabhängig von ihrem sozialen Status – einseitig durch die Mobilitätsaktivitäten „Ortsfremder“

belastet, z. B. durch die Stadtfahrten derjenigen, die wegen der städtischen Verkehrsbelastungen ins Umfeld gezogen sind.

Die zweite und eigentliche Form der Umweltgerechtigkeit besteht darin, dass – wie sozial- und umweltepidemiologische Studien der vergangenen Jahre belegen – „sozial schwächere Menschen in Deutschland häufiger an stark befahrenen Durchgangsstraßen leben als sozial besser gestellte Menschen und somit Gesundheitsbeeinträchtigungen – wie Lärm und Abgasen – stärker ausgesetzt sind.“, wie der Präsident des Umweltbundesamtes Prof. Dr. Troge im UMID-Themenheft 02/2008 konstatiert.

So zeigt die „Bitterfeld-Studie“ einen deutlichen Zusammenhang zwischen Schulbildung der Eltern und Lage an verkehrsreichen Straßen in Bitterfeld, Zerbst und Hettstedt. Während von Familien, in denen die Eltern hohe Schulbildung haben (über 10 Jahre), 8,2 % an verkehrsreichen Straßen wohnen, sind dies bei bildungsfernen Familien 21,5 %.

Auch die Untersuchung zum Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit in NRW zeigt einen deutlichen Zusammenhang zwischen sozialen Indikatoren (Bildung, Nationalität, Arbeitslosigkeit) und den „Belastungen durch ungünstige Eigenschaften der Wohnung“. Der Zusammenhang trifft z.B. für 51 % der nicht deutschen, aber nur 26 % der deutschen Kinder zu.

Die umfangreichen Untersuchungen im Rahmen des Gesundheits-Monito-

rings in Bayern zeigen, dass die Umweltbelastungen (Lage der Wohnung an Hauptstraße, Luftverschmutzung, Lärm, keine Grünflächen) mit dem Anstieg der Armut wachsen. So geben die Familien in relativer Armut in den untersuchten städtischen Regionen etwa doppelt so häufig an, durch Luftverschmutzung oder Lärm stark oder sehr stark beeinträchtigt zu werden, wie die nicht armen Familien. Dies entspricht auch einem fast doppelt so hohen Anteil des Wohnens an einer Hauptstraße (24,5 zu 14,7%).



M. Hauck, pixelio.de

Eine Umweltpolitik, die sich auf die Beseitigung der höchsten Belastungen konzentriert, ist somit auch ein gewichtiger Beitrag zur Umweltgerechtigkeit in Deutschland. Wegen der Verkehrsbedeutung der HVS ist dies neben einer umfassenden Umsetzung und Weiterentwicklung des Standes der Technik bei der Emissionsminderung nur zu erreichen, wenn der motorisierte Verkehr insgesamt deutlich vermindert wird.



Stadtwerte Sigmaringen, Marofke

Kontakt Michael Jäcker-Cüppers ■ Ludwigkirchstr. 11, 10719 Berlin ■ Tel. : 030 8811863

■ E-Mail: jaecker.cueppers@t-online.de

Kontakt



Stadt Münster

Das Verkehrskonzept der Stadt Münster

DIETMAR KÖNIG

Die Sicherstellung einer umweltverträglichen und sozial gerechten Mobilität ist ein zentrales Thema des 21. Jahrhunderts. Daher spielen die Verkehrsentwicklungsplanung und die daraus abgeleiteten Konzepte eine immer größere Rolle für die Städte. Die Erreichbarkeit der Stadtzentren

ist einer der wesentlichen Standortfaktoren für Wirtschaft, Kultur, Bildung und nicht zuletzt auch für die dort wohnenden Menschen. Voraussetzung hierfür ist eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Infrastruktur für alle Verkehrsarten. Dies gilt natürlich insbesondere auch für ein solitäres Oberzentrum wie die

Stadt Münster mit ca. 280.000 Einwohnern und etwa 1,3 Mio. Bewohnern im angrenzenden Münsterland. Das Verkehrskonzept der Stadt wurde vielfach ausgezeichnet und stellt sich mit der Neuentwicklung einer Datenbank zur Bewertung des Hauptverkehrsstraßennetzes zukünftigen Herausforderungen.

Verkehrsbild

In Münster werden mittlerweile mehr Wege mit dem Fahrrad als mit dem Kfz zurückgelegt. Dies ist ein Erfolg der Radförderung, die auf einem sehr hohen Niveau betrieben wird. Die Akzeptanz und Nutzung aller umweltfreundlichen Verkehrsmittel liegt bei 63,7 %. Durch die konsequente Angebotsplanung im ÖPNV und die Umsetzung der Maßnahmen aus der Nahverkehrsplanung, konnte der Anteil des ÖPNV am Modal Split auf über 10 % gesteigert werden. Insgesamt stieg das Fahrten- und Wegeaufkommen der Münsteraner seit 1982 auf etwa 1.064.000 Wege und Fahrten pro Tag an. Das ent-

spricht einem Zuwachs von etwa 130.000 pro Tag. Das Verkehrsverhalten hat sich ab etwa 1990 deutlich verändert: Nahezu doppelt so viele Fahrten pro Tag werden mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt, wohingegen der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs konstant geblieben ist.

Demnach ist es gelungen, trotz hoher Mobilität und wachsender Strukturen im Stadtgebiet, bei der Bevölkerung eine kontinuierliche Verbesserung des Verkehrsverhaltens zu erreichen, obwohl die eingetretene Stadtrandwanderung eine stärkere Kfz-Nutzung mit sich gebracht hat.

Dennoch muss 2007 deutlich mehr Kfz-Verkehr abgewickelt werden als vor 25 Jahren. Hierfür sind vorrangig die Pendlerströme im Kfz-Verkehr verantwortlich.



Stadt Münster

Maßnahmen und Konzepte

Der Erfolg der Verkehrsplanung in Münster basiert auf umsetzungsorientierten, langfristigen Konzepten. Das Engagement der Planer und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, der interkommunale Austausch mit anderen Städten und die Nutzung von Potenzialen sind die Erfolgsfaktoren der Stadt.

Zentrale Bausteine der Verkehrsplanung in Münster sind:

- das Parkraumkonzept Innenstadt
- eine zentrale Mobilitätsberatung und -angebote
- das betriebliche Mobilitätsmanagement bei der Stadtverwaltung Münster
- Verkehrsberuhigung in allen Wohngebieten
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- umfassende Öffentlichkeitsarbeit
- Wirkungs- und Qualitätsanalysen der Konzepte und Maßnahmen
- Förderung von ÖPNV und Radverkehr.



Stadt Münster

Verkehrlich-funktionale Bewertung des Hauptverkehrsstraßennetzes – Aufbau einer Datenbank

Die Straßenräume des erweiterten Hauptverkehrsstraßennetzes der Stadt müssen vielfältige Anforderungen einer Großstadt erfüllen. Hierzu gehören z.B. die Erreichbarkeit anliegender Nutzungen für alle Verkehrsarten, die Abwicklung der Wirtschaftsverkehre und die Verbindungsqualität zwischen regionalen und großräumigen Verbindungen. Darüber hinaus dienen auch Hauptverkehrsstraßen einem Teil der Bevölkerung als Wohnstandort.

In Hinblick auf die aktuell geführten Diskussionen in den Feldern Luftschadstoffe, Lärm und Verkehrssicherheit ist es notwendig, Hauptverkehrsstraßen einer Bewertung zu unterziehen. Im Vordergrund stehen hierbei die Fragen, inwieweit der Straßenraum den gewünschten bzw. den erforderlichen funktionalen Ansprüchen genügt.

Erstmalig wird daher mit der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans Münster 2025 eine Datenbank gestützte und damit fortschreibbare verkehrlich-funktionale Bewertung des Hauptverkehrsstraßennetzes durchgeführt.

Dazu wurde ein Verfahren entwickelt, um die vorhandene Situation hinsichtlich ihrer Eignung für die gewünschten bzw. erforderlichen funktionalen Ansprüche zu beurteilen. Innerhalb des Bewertungsverfahrens ist zum einen die Beurteilung der Abwicklung der verschiedenen Verkehrsarten relevant. Zum anderen ist die Gewährleistung der Ansprüche verschiedener Nutzungen an den Straßenraum von Bedeutung. Nicht zuletzt sind die Umweltwirkungen der Kfz-Verkehrsbelastungen maßgeblich für die Frage der Eignung

von Straßenräumen für verkehrliche Belastungen.

Die komplexen Zusammenhänge lassen sich durch eine Beurteilung in den Bewertungsfeldern Verkehr, Verkehrssicherheit, Umfeld/Straßenraum sowie Umwelt darstellen. Mit der Überlagerung der Einzelbeurteilungen soll ermöglicht werden, die Ist-Situation umfassend darzustellen, Maßnahmen zu entwickeln und vergleichend zu bewerten. Das entwickelte Bewertungsverfahren bildet hierfür die Grundlage, in dem für jeden Straßenraum die Verkehrseignung und -verträglichkeit einheitlich bewertet und das daraus resultierende Konfliktpotential im Zusammenhang dargestellt werden kann.

Kontakt **Dietmar König** ■ Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung ■ Albersloher Weg 33, 48155 Münster ■ Tel. : 0251 492-6151 ■ E-Mail: KoenigD@stadt-muenster.de ■ www.muenster.de/stadt/stadtplanung



Herbert Brüning

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärminderungsplanung

HERBERT BRÜNING

Lärm wird als Umweltproblem meist unterschätzt: Während die Zahl der Verkehrsunfall-opfer in Deutschland auf weniger als 4.500 Tote / Jahr reduziert werden konnte, sterben alljährlich ca. 6.500 Menschen an den Folgen von Straßenverkehrslärm (infolge von Herz-Kreislauf-Erkrankungen). Große Teile der Stadt Norderstedt sind aktuell durch Lärm belastet, zum Teil gleich aus mehreren Quellen. Der Straßenverkehrslärm stellt das größte Problem dar – und führt zu einer Belastung insbesondere von den Menschen, die sich keine ruhigen Wohnlagen leisten können.

Norderstedt hat als erste Kommune eines Ballungsraumes einen Lärmaktionsplan nach den Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie aufgestellt und fristgerecht beschlossen. Ergebnis ist ein umfangreiches Bündel von aufeinander abgestimmten Maßnahmen, mit denen eine Verringerung der Lärmbelastung erreicht wird, sowie die erstmalige Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“.

Die Umgebungslärmrichtlinie führt ein neues Prinzip in deutsches Planungsrecht ein: Die effektive Mitwirkung der Öffentlichkeit an einer Fachplanung. Sie wird damit für die Lärminderungsplanung zur Pflicht. Über eine intensive Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Aufstellung des Planes wurde dieser Anspruch in Norderstedt modellhaft umgesetzt. Dieses Vorgehen unterscheidet sich sowohl inhaltlich als auch funktional grundlegend von den Beteiligungsvorschriften, die das deutsche Recht ansonsten kennt.

Grundlage für jede ernsthafte Mitwirkung ist eine gute und allgemeinverständliche Information der Öffentlichkeit. Wobei Öffentlichkeit ohne jegliche Beschränkungen zu verstehen und einzubeziehen ist. Die Mitwirkung darf also nicht auf Organisationen oder Stellvertreter/-innen eingeschränkt werden, wie es vielfach gemacht wird. In Norderstedt diente zur Information neben diversen Veranstaltungen auch eine rege nachgefragte Broschüre. Sie lag zum Auftakt des Mitwirkungsverfahrens

vor und wurde seitdem verteilt. Bei der in ganz Norderstedt beworbenen Auftaktveranstaltung bildeten sich 4 Arbeitsgruppen. Diese arbeiteten 1 Jahr lang mit Unterstützung einer professionellen Moderation, zunächst an der Identifizierung der wesentlichen Probleme, danach an



Konsalt

Lösungen, die sich am Allgemeinwohl orientieren (müssen). Nebeneffekt war, dass die interessierte Öffentlichkeit während des Prozesses zu einem sachverständigen Partner geschult wurde. Das ist ganz im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie

und ihrer Managementphilosophie, die der Mitwirkung durchaus eine strategische Komponente beimisst. Deren Funktion, und das rechtfertigt den keineswegs geringen Aufwand, liegt in der Unterstützung der Richt-

linienziele – also einer wirkungsvolle Planung und deren Umsetzung.

Die partizipative Planung brachte bemerkenswerte inhaltliche Ergebnisse hervor, die in Teilen

bundesweit mit großem Interesse aufgenommen wurden. Die Einbindung der Wohnungswirtschaft als strategischem Partner gelang erst mit einer gezielten Ansprache und einem speziell auf sie zugeschnit-

| VERKEHRSMITTELWAHL LAUT: VERKEHRSMITTEL | ANALYSE (2004) | PROGNOSE VEP (2020) | PROGNOSE LAP (2013) |
|--|-------------------|------------------------|------------------------|
| MIV (motorisierter Individualverkehr) | 57 % | 58 % | 51 % |
| ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) | 10 % | 11 % | 11 % |
| Radverkehr | 17 % | 17 % | 22 % |
| Fußgängerverkehr | 16 % | 14 % | 16 % |

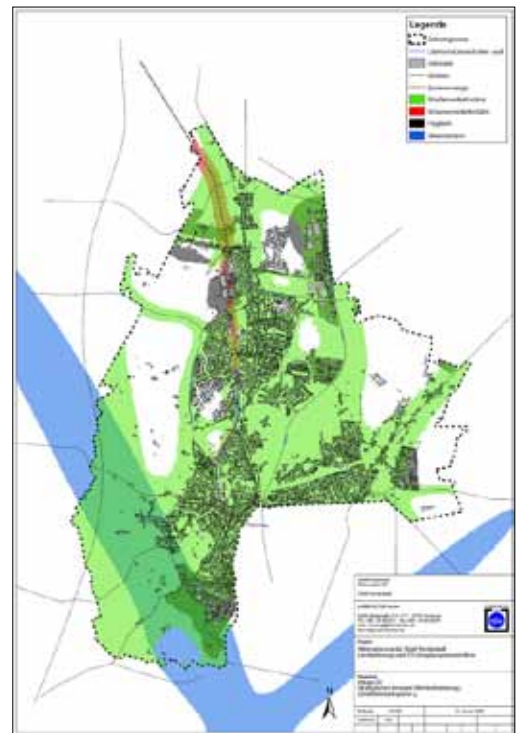
tenem Angebot. Dafür konnte mit ihrer Unterstützung ein Werkzeug eingesetzt werden, das dem Lärmaktionsplan eine außerordentlich hohe Wirtschaftlichkeit bescheinigt. Eine volkswirtschaftliche Amortisation innerhalb von gut 1 Jahr, unter Einbeziehung von zweckdienlichen Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans von 2 ½ Jahren, kann das bundesweit bemühte Standardargument gegen eine ernsthafte Lärminderung eindrucksvoll entkräften.

Der Lärmaktionsplan Norderstedt zielt mit seinen Maßnahmen auf eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl hin zum in mehrfacher Hinsicht vorteilhaften Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr).

Damit verfolgt Norderstedt eine Strategie, die Entstehung von Lärm zu bekämpfen. Der Lärmaktionsplan verzichtet darauf, mit passivem

Schallschutz den bestehenden Lärm durch Lärmschutzwände und Schallschutzfenster nur an seiner Ausbreitung zu hindern. Das führt nicht nur zu einer Verringerung von 9,3 % bei der Zahl der von Lärm betroffenen Menschen bzw. von sogar 10,5 % beim Ausmaß der Lärmbelastung. Der Lärmaktionsplan trägt zugleich dazu bei, dass die verkehrlichen Emissionen von Luftschadstoffen und CO2 (11 % aller CO2-Emissionen aus dem Verkehr) deutlich gesenkt werden.

Der Lärmaktionsplan Norderstedt trägt dazu bei, ein wenig mehr Umweltgerechtigkeit herzustellen. Er entspricht dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung. Die notwendigen Maßnahmen zur Veränderung wurden partizipativ geplant, was deren Chancen auf eine Umsetzung entscheidend erhöht.



Lärmkontor GmbH, 2006

Kontakt Herbert Brüning ■ Stadt Norderstedt ■ Rathausallee 50, 22846 Norderstedt
 ■ Tel. : 040 53595-365 ■ E-Mail: herbert.bruening@norderstedt.de
 ■ www.norderstedt.de



idena

Umweltgerechtigkeit und das Problemfeld Energiearmut und Sanierungsstau

MATTHIAS BRAUBACH

„Wohnumwelt(un)gerechtigkeit“ ist (auch in Deutschland) weit verbreitet

Eine Vielzahl von Studien hat belegt, dass in Deutschland – wie in anderen Ländern – ein deutlicher sozialer Gradient besteht. Die Merkmale, anhand derer die Zugehörigkeit zu sozialen Gruppen oder Schichten definiert wird, sind zwar je nach Studie unterschiedlich, basieren jedoch meistens auf denselben Variablen: Bildung, Einkommen und Kaufkraft, aber auch Alter, Geschlecht oder ethnische Herkunft gehören dazu.

Aufgrund der letzten OECD-Publikation zum Thema „Soziale Ungleichheit“ hat sich die Situation in Deutschland deutlich verschlechtert. Seit dem Jahr 2000 haben Einkommensungleichheit und Armut in Deutschland – gemessen mit dem

GINI-Index und der Anzahl der Personen, die weniger als 50% des deutschen Medianeinkommens zur Verfügung haben – mehr zugenommen als in jedem anderen OECD-Land. Der Anstieg der Ungleichheit betrug dabei im Zeitraum 2000-2005 mehr als im Gesamtzeitraum 1985-2000, und liegt nun bei über 10 % und damit im Mittelfeld der OECD-Staaten. Vor allem Alleinerziehende und Kinder (die einen Anstieg der Armutsrate von 7 auf 16 % zu verzeichnen haben) sind von der neuesten Entwicklung betroffen.

Europaweit liegt die Prozentzahl der Haushalte, die Probleme mit den wohnbezogenen Ausgaben haben bei insgesamt 17,4 % (2001). Diese Situation trifft jedoch auf mehr als

ein Viertel (26,4 %) aller Haushalte zu, die als „Armutsrisikohaushalte“ definiert sind (Haushalte die weniger als 60 % des nationalen Medianeinkommens zur Verfügung haben). Hauptbereiche der sozialen Benachteiligung sind dabei insbesondere die qualitativen Merkmale der Wohnbedingungen, wie z.B. Art der Heizung, Dämmstandard, Raumverfügbarkeit, Lärmbelastung oder Feuchtebefall.

Ähnliche Daten wurden für Deutschland durch das Gesundheitsamt Bremen, basierend auf der Gesundheitsberichterstattung des Statistischen Bundesamtes, und das Umweltbundesamt durch den Kinder-Umwelt-Survey zusammengestellt. Ungleiche Wohnbedingungen sind demzufolge auch in Deutschland weitverbreitet.

Energiearmut ist ein Hauptproblem

Ein Hauptproblem, das in den letzten Jahren verstärkte Aufmerksamkeit erhalten hat, ist der Bereich „Energiebedarf“. Private Haushalte

verbrauchen bis zu 40 % des Gesamtenergiebedarfes und sind somit essentiell für die Vermeidung von CO₂-Emissionen. Andererseits besteht

jedoch auch eine Ungleichheit beim Zugang zu und der Nutzung von Energie, insbesondere für den Bereich Heizung und Warmwasser. Steigende

Energiekosten haben dieses Problem verstärkt. WHO-Studien schätzen dass in mehreren europäischen Ländern bis zu 30 % der Bevölkerung im Winter nicht ausreichend heizen kann und unter niedrigen Innenraumtemperaturen leidet. Der überwiegende Teil dieser Haushalte wohnt in Wohngebäuden, die den unteren Qualitätsklassen angehören (45 % aller Haushalte in den qualitativ schlechtesten Wohnungen klagen über Winterkälte im Vergleich mit nur 13 % in den besten Wohnungen) und verfügt über ein deutlich geringeres Einkommen. Eine

zunehmende Zahl der Bevölkerung, insbesondere in osteuropäischen Ländern, aber auch reflektiert in den niedrigen Einkommensschichten in westeuropäischen Ländern, muss als „energiearm“ bezeichnet werden (d.h. mehr als 10 % des Haushaltseinkommens wird für den Bereich „Heizen“ verwendet). Daten aus England zeigen für solche Haushalte eine erhöhte Mortalitätsrate auf. Eine Reihe von Krankheiten sind direkt mit der Exposition gegenüber nicht ausreichenden Innenraumtemperaturen assoziiert worden.



Bardevyk.com, pixelio.de



dena

Sanierungsstau: Nur für Benachteiligte?

Ein Hauptproblem für jedes Land ist der Sanierungsstau im Wohnungsbestand. Mit einer Nutzungsdauer von mehr als 100 Jahren besteht der Bestand in vielen Ländern in erster Linie aus Altbauten, die – nach heutigen Vorgaben – unzureichende Wärmedämmung und ineffiziente Heizsysteme haben. Diese Wohnungen sind als Priorität für die Sanierung und insbesondere die Anbringung von Wärmedämmung zu sehen,

da sie die geringste Energieeffizienz aufweisen. Daten zeigen jedoch, dass gerade die Wohnungen geringster Qualität von sozial benachteiligten Gruppen bewohnt werden, die die schlechteste Wärmedämmung haben und am wenigsten saniert sind.

Da jedoch die Verbesserung von Wärmedämmung und Heizungsanlagen mit einer beträchtlichen Investition verbunden ist, ist dies gerade für

ärmere Haushalte nicht möglich – unabhängig von der Vielzahl der Unterstützungsangebote. Gesundheitliche Konsequenzen sind für diese benachteiligten Gruppen nicht auszuschließen, insbesondere da sie auch zukünftig – bei steigenden Energiekosten – die Hauptbewohnergruppe für qualitativ schlechte, gering gedämmte Wohnungen sein werden.

Klimaschutz: Eine weitere Benachteiligung

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass arme Haushalte möglicherweise benachteiligt werden, da sie

- häufiger in schlecht gedämmten Wohnungen leben,
- meist mehr Heizkosten zahlen,
- sich Sanierungen trotz Förderungen weniger/kaum leisten können,

- von Sanierungen u.U. negativ betroffen werden,
- weiterhin höchste Heizkosten haben werden.

Folge dieser Problematik ist jedoch auch, dass die schlechtesten Wohnungen mit geringster Dämmung und den höchsten Emissionen u.U. als letztes, oder erst einmal über-

haupt nicht gedämmt werden. Neben der individuellen Ebene und der möglichen Benachteiligung einzelner Bevölkerungsgruppen ist die adäquate Verteilung der Gebäudesanierung und Wärmedämmung daher auch als Handlungspriorität für den Bereich Klimaschutz und Emissionsverringern zu sehen.

Kontakt Matthias Braubach ■ Europäisches Zentrum für Umwelt und Gesundheit

■ Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa ■ Hermann-Ehlers-Str. 10, 53113 Bonn

■ Tel. : 0228 8150-418 ■ E-Mail: mbr@ecehbonn.euro.who.int ■ www.euro.who.int/housing

Kontakt



Hochbauamt Stadt Frankfurt

Klimaschutz und Innenraumluftqualität gehen Hand in Hand: Neubau einer Passivhausgrundschule in Frankfurt

AXEL BRETZKE

Passivhäuser können einen Beitrag zu Klimaschutz und Gesundheitsschutz leisten. Als Neubauten oder Sanierungen werten sie die Aufenthaltsqualität für die Nutzer auf und tragen durch einen sehr niedrigen Heizenergiebedarf zum Klimaschutz bei.

Die Stadt Frankfurt hat erstmals im Februar 2003 nach intensiven Abwägungen festgelegt, dass die Vorteile und geringen Mehrkosten bestätigen, dass Schulen und Kindergärten in Passivhaus-Standard errichtet werden sollen. Dieser Beschluss wurde aufgrund der positiven Erfahrungen im September 2007 auf alle Gebäude erweitert. Mit diesem Beschluss war die Stadt Frankfurt Vorreiter entsprechender Vorgaben in anderen Städten und Regionen, sowie nationalen und internationalen Gremien in der EU, die den Passivhaus- oder einen weitergehenden Standard verbindlich vorschreiben. Hintergrund waren in allen Fällen

die durchweg positiven Ergebnisse belastbarer Passivhaus-Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit, dem Klimaschutzpotential sowie vor allem auch zur Nutzerfreundlichkeit und zum Komfort.

Damit rückt die Anforderung einer sehr guten Energieeffizienz wie die Passivhaus-Qualität in den Rahmen der für jedes Gebäude einzuhaltenden Vorgaben wie Nutzeranforderung, Statik, Brandschutz, Wirtschaftlichkeit und stellt keine Sonderanforderung mehr dar, die man unberücksichtigt lassen kann.

Gerade in Kindergärten und Schulen ist die Verbesserung der Innenraumluftqualität wichtig, weil sich die Kinder hier viele Stunden am Tag aufhalten. Durch die automatisierte Lüftung in der Passivhausbauweise ist eine dauerhaft ausreichende Luftqualität und Luftfeuchte gewährleistet. Die CO₂-Konzentration in Klassenräumen ist bei Passivhäusern



Hochbauamt Stadt Frankfurt

hierdurch konstant geringer als in konventionellen Gebäuden. Zusätzlich werden mit der Lüftungsanlage Allergene gefiltert und Feinstaub aus den Räumen abtransportiert. Über die verbesserte Raumluftqualität wird die Konzentrations- und Leistungsfähigkeit der Kinder signifikant erhöht.

Bei einer gewöhnlichen Fensterlüftung ist die Lüftungsrate meist zu

gering. Untersuchungen sprechen dafür, dass bei einer verdoppelten Lüftungsrate die Schulleistung um etwa 14 % höher liegt.

Unmissverständlich ergibt sich daraus auch der Rahmen der weiteren Betrachtungen: Es geht nicht mehr um das ob, sondern nur noch um das wie und warum des Passivhaus Standards.

Dazu konnte die Stadt Frankfurt seit den ersten Festlegungen zum Passivhaus-Bau im Jahre 2000 Erfahrungen sammeln. Im Jahr 2004 wurde die Grundschule am Riedberg eröffnet, eine der ersten PH-Schulen und die städtische Wohnungsbaugesellschaft ABG erzielte überregional beachtete Erfolge im Passivhaus-Neubau und bei der PH-Sanierung.

Die Passivhausgrundschule zeichnet sich dadurch aus, dass sie lediglich eine verstärkte Dämmung und Isolierung sowie Wärmeschutzfenster besitzt. Zudem gehören zum Passivhaus eine maschinelle Grundlüftung und eine erheblich kleinere Heizung. Schulen und Kindergärten eignen sich hervorragend für die Passivhausbauweise, da durch die Klassenstärke von 25 Kindern

genügend Wärme abgestrahlt wird, um in einem Raum ohne Heizung auszukommen. Die Heizung kann dementsprechend wesentlich kleiner ausfallen, was einen Vorteil bei Bau- und laufenden Heizkosten bewirkt.

Selbst unter einer sehr weitgehenden Zuordnung von bautechnischen Komponenten zum Passivhaus-Standard (bis hin zu einer nicht notwendigen Komplettkühlung) wurde von zahlreichen Autoren die Wirtschaftlichkeit von Passivhäusern schon unter früheren Bedingungen nachgewiesen. Je nach aktuellen Förderbedingungen und selbst mit konservativen Energiepreisannahmen kann sich schon ab dem ersten Jahr für das Passivhaus gegenüber den üblichen, bisherigen Energiestandards ein positiver Cash-Flow ergeben.

Um die Anforderung Energieeffizienz und deren Vorteile wie Fehlertoleranz, Nutzerkomfort und Klimaschutz noch besonders gegenüber den anderen Anforderungen wie Statik, Architektur und Brandschutz herauszustellen, kann trotzdem eine wirtschaftliche Betrachtung mit dem Vorbehalt vertreten werden, dass kaum noch zu definieren ist, was

PH-Standard ist oder marktgängig (Angebote 3-Scheiben-Verglasung im Baumarkt). Auch angesichts der Spannweite von Investitionskosten von bis zu 100 % für vergleichbare Projekte ist es daher gerechtfertigt, mit einer überschlägigen Betrachtung auszukommen. Der Barwert der Betriebskosteneinsparung der Passivhaus-Qualität gegenüber dem aktuellen Anforderungsniveau über einen gegebenen Zeitraum gibt eine Größenordnung für den Spielraum für die investiven Mehrkosten der notwendigen Passivhaus-Komponenten. So können sich gegebenenfalls bei günstigen Komponentenpreisen Spielräume für eine aufwändigere Architektur oder verstärkte Nutzung regenerativer Energiequellen ergeben.

Im Ergebnis der Betrachtungen erhält man mit etwas verstärkter Dämmung, etwas besseren Fenstern und einer einfachen Lüftungsanlage ein so gut wie energieautarkes Schulgebäude in Passivhaus-Qualität mit erheblich besserem Komfort, vernachlässigbaren Heizkosten, hoher Fehlertoleranz, guter Wirtschaftlichkeit und einem wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz.



Hochbauamt Stadt Frankfurt

Kontakt Axel Bretzke ■ Stadt Frankfurt am Main ■ Hochbauamt, Energiemanagement

■ Gerbermühlstraße 48, 60594 Frankfurt ■ Tel. : 069 212 386-97 ■ Fax: 069 212378-51

■ E-Mail: axel.bretzke@stadt-frankfurt.de ■ www.stadt-frankfurt.de/energiemanagement

Kontakt



dena

Strategische Ansätze für energiesparende Investitionen im Wohnungsbestand

HANS FÜRST

Energetische Sanierungen von Wohnimmobilien müssen viele Aspekte berücksichtigen. Neben der Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen sollte auch die Sozialverträglichkeit in Form der finanziellen Belastungen der Bewohner gewährleistet sein. Energiesparende Investitionen brauchen strategische Ansätze, da die Finanzmittel der Immobilienunternehmen begrenzt sind und sowohl ökologische, ökonomische als auch soziale Faktoren zu berücksichtigen sind. Im EU-weiten Projekt ESAM (Energy Strategic Asset Management) wurden diese Rahmenbedingungen systematisch aufgearbeitet und strategisch eingearbeitet.

Für den Vermieter sind die Betriebskosten bisher eine rein rechnerische Größe, die er letztlich nicht zu verantworten hat. Da sie aber für die Gesamtkosten des Wohnens einen relevanten Teil der Warmmiete ausmachen und damit die Wettbewerbsfähigkeit und Vermietbarkeit einer Wohnung beeinflussen, müssen auch sie zum integralen Bestandteil eines erfolgreichen Portfoliomanagements werden. Hierzu gehört, dass bezahlbare Energiekosten durch rechtzeitige und angemessene Modernisierungsinvestitionen sichergestellt werden. Die knappen Investitionsmittel bedürfen der Optimierung, in dem sie strategisch

und langfristig unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Faktoren gesteuert werden. Ergänzend bietet der Einsatz von „Energy Awareness Systems“, die individuelle Einsparpotenziale aktivieren, den Bewohnern Hilfestellung, ohne Komfortverlust ihre Kosten im Griff zu behalten. Es ist absehbar, dass der Markt in Zukunft Immobilien mit geringen Energiekosten erzwingen wird. Für zukunftsorientiertes Immobilienmanagement sind energetische Optimierungen deshalb unverzichtbar.

Komponenten von ESAM

Im Projekt ESAM erprobte die Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH in Frankfurt am Main gemeinsam mit

europäischen Partnern ein Verfahren, das Werkzeuge für diese strategischen Investitionsentscheidungen bereitstellt. Die energetischen

Informationen basieren auf Erhebungen mit Hilfe des bedarfsorientierten Energieausweises. Weitere unternehmensbezogene Daten, z. B. eine

Gebäudetypologie, wurden einbezogen. Damit sind Anpassungen an die spezifische Situation des jeweiligen Unternehmens sichergestellt.

Anschließend erfolgte die Bewertung der energetischen Wirtschaftlichkeit mit einem Kalkulationsmodell. Zum einen wurde die Wirtschaftlichkeit verschiedener Sanierungstypen auf der Basis der eingesparten Energie kalkuliert, zum anderen auf der Basis der zu erwartenden Miete. Verschiedene Szenarienrechnungen – im Hinblick auf Energieeinsparung, Investitionsbedarf und Miethöhe – trugen zur Identifikation optimaler Strategien bei. In Verbindung mit den Prioritätensetzungen des „normalen“ Portfoliomanagements bilden diese Auswertungen die Basis für Investitionsentscheidungen.

Die Erprobung des Systems wurde europaweit durchgeführt – alleine in Frankfurt am Main waren 2.009 Wohnungen beteiligt.

Der Heizwärmebedarf lag im Frankfurter Testgebiet typischerweise zwischen 32 und 180 kWh/m² im Jahr. Über die Ausgangsdaten wurde ermittelt, welche CO₂-Einsparung wie erreicht werden kann, d.h. aus Klimaschutzsicht, wie die finanziellen Mittel am effizientesten eingesetzt werden können. Je nach Sanierungstyp können – in Abhängigkeit vom Ist-Zustand des betreffenden Gebäudes – im Rahmen betriebswirtschaftlich rentabler Maßnahmen zwischen 30 und 60 % der bisherigen

Heizenergie eingespart werden.

Allerdings setzt das Mietrecht in der Regel zu enge Grenzen: die Einsparungen bei den Heizkosten für die Mieter sind bei energetisch anspruchsvollen Maßnahmen meist deutlich höher als die zulässige Anpassung der Kaltmiete. Wichtig für den Mieter ist letztlich aber nur, dass die Sanierung wärmietenneutral erfolgt, d.h., dass die Gesamtkosten für die Wohnung nach der Sanierung nicht höher sind als vorher. Die gesetzlich zulässigen Ansätze sind ein Investitionshemmnis, da mit diesen Beträgen keine Refinanzierung von energetischen Sanierungen möglich ist und damit ökologisch sinnvolle Investitionen nicht durchgeführt werden können. Insofern wäre eine gesetzlich gere-

gelte Festschreibung von Wärmietenneutralität (= die Einsparung der Energiekosten zum Investitionszeitpunkt wird festgeschrieben und kann zur Refinanzierung der Investition eingesetzt werden) hilfreich. Das ESAM Projekt hat belegt, dass dies einen deutlichen Schub für energetisch anspruchsvolle Modernisierungen ohne Mehrkosten für die Mieter ermöglichen würde. Zudem kommt die Sanierung den Mietern bei langfristig steigenden Energiepreisen durch niedrige Energieausgaben zu Gute – von den positiven Klimaeffekten ganz zu schweigen

Der Wohnungsbestand verursacht in Deutschland derzeit ca. 40 % der CO₂-Emissionen – Sanierungen nutzen also dem Klimaschutz und den Mietern.



(links und rechts) H. Fürst, Nassauische Heimstätte GmbH

Kontakt Hans Fürst ■ Leiter Consulting, internationale Projekte und Forschung ■ NH ProjektStadt
 ■ Nassauische Heimstätte/Wohnstadt ■ Tel. : 069 606911-43
 ■ E-Mail: hans.fuerst@nh-projektstadt.de ■ www.nh-projektstadt.de



Caritasverband Frankfurt e.V.

Der Stromsparcheck für einkommensschwache Haushalte

URSULA KNOTH

Langzeitarbeitslose werden zu Stromsparhelfern qualifiziert und Haushalte sparen bis zu 100 Euro

Das bundesweite Projekt „Stromspar-Check“ verknüpft Arbeitsmarkt-, Sozial-, Umwelt- und Bildungspolitik: Langzeitarbeitslose werden zu Stromsparhelfern qualifiziert, um sie wieder sinnvoll zu beschäftigen und möglichst in den ersten Arbeitsmarkt

zu integrieren. Sie beraten Haushalte, die Arbeitslosengeld II, Sozialhilfe oder Wohngeld beziehen kostenlos darüber, wie ohne Komfortverlust Strom- und Wasserverbrauch verringert werden können. Dadurch sparen sowohl die Beratenden (bis zu 100 Euro pro Jahr) als auch die Kommu-

nen. Das Projekt leistet auf diese Weise gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz. Zudem wird eine bisher kaum erreichte Gruppe der Bevölkerung für die Themen Klimaschutz und Energieeffizienz sensibilisiert und aktiviert.

Vom Frankfurter Pilotprojekt zum bundesweiten Angebot

Im Dezember 2005 startete der „Cariteam-Energiesparservice“ in Frankfurt am Main mit zwölf Langzeitarbeitslosen nach SGB II § 16 über zwölf Monate und Anleitungspersonal. Die Arbeitslosen wurden qualifiziert und boten Haushalten, die Transferleistungen beziehen, eine kostenfreie Beratung an bzw. führten diese durch. Ab April 2008 wurde das Projekt aus der Verbändeförderung des Bundesumweltministe-

riums und der Bundesarbeitsgemeinschaft „Integration durch Arbeit (IDA)“ im Deutschen Caritasverband e.V. unterstützt – mit dem Ziel, mindestens 20 weitere Standorte für das Projekt zu gewinnen.

Ab dem 1. Dezember 2008 wurde das Förderprogramm „Stromspar-Check“ an 59 Standorten eingerichtet. Finanziert wird es durch die soziale Effizienzinitiative des Bundesumweltministeriums. Träger des Projekts sind

der Deutsche Caritasverband (DCV) e.V. und der Bundesverband der Energie- und Klimaschutzagenturen Deutschlands (eaD) e.V. Auf Bundes- wie auf lokaler Ebene teilen sich der DCV und die Bundeskoordination der eaD die verschiedenen Aufgaben.

In der ersten Förderperiode ging es vor allem darum, den Aufbau eines bundesweiten Netzwerkes unter Einbindung der verschiedenen Institutionen (ARGEn, Kommunen,

Energieversorger, Verbraucherzentralen usw.) voran zu treiben. Rund 500 Langzeitarbeitslose wurden bundes-

weit zu Stromsparhelfern qualifiziert, die bis Ende der ersten Projektphase etwa 12.000 Stromspar-Checks

durchführen sollen. Geplant ist eine Einsparung von 10 % CO₂-Emissionen.

Individuelle und gezielte Beratung zu Hause

Viele Haushalte werden durch persönliche Empfehlung aus dem Bekanntenkreis, der Familie, durch die Mitarbeiter/-innen im Jobcenter oder durch (ehemalige) Teilnehmende des Cariteam-Energiesparservice selbst auf das Angebot aufmerksam. Auch die direkte Ansprache durch Infostände und Veranstaltungen ist erfolgreich.

Die geschulten Stromsparhelfer kommen ins Haus, prüfen den Stromverbrauch und geben erste Tipps wie die Beratenen Strom sparen können. Bei einem zweiten Besuch erhalten die Haushalte kostenlose Soforthilfen wie Energiesparlampen, schaltbare Steckdosenleisten, TV-Standby-Abschalter, Zeitschaltuhren und Strahlregler für Wasserhähne, die nach Bedarf sofort montiert und in

Betrieb genommen werden. Außerdem bekommen sie einen detaillierten „Stromspar-Fahrplan“, individuell auf den Haushalt abgestimmt, sowie qualifizierte Ratschläge, wie sie ihren Stromverbrauch mit einfachen Mitteln weiter reduzieren können. Bei Bedarf und Interesse erhalten die Haushalte noch eine weiterführende Beratung durch Energieberater der Verbraucherzentrale.

Eine Beratung zum Energie- und Wassersparen lohnt sich für einkommensschwache Privathaushalte und kommt auch den Kommunen zugute

Das Pilotprojekt des Caritasverbands Frankfurt wurde durch die Institute IFEU und ISOE evaluiert. Die jetzt vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass sich die Energiesparberatung in Frankfurt sowohl für die beratenen Haushalte als auch für die Stadt lohnt: Die Energie- und Wasserkosten können pro Beratung im Durchschnitt um rund 174 Euro im Jahr gesenkt werden. Die durchschnittlich eingesparten Kosten beim Strom von 90 Euro jährlich kommen den einzelnen Haushalten direkt zu Gute. Von den Einsparungen bei den Heiz- und Wasserkosten profitiert die Stadt Frankfurt, die diese Kosten der Transferleistungsempfänger trägt.

Die langfristig prognostizierten Einsparungen von Energie- und Wasserkosten in diesen 400 Haushalten betragen rund 526.000 Euro, das sind mehr als 1.300 Euro je Haushalt. Dabei sind zukünftige Energiepreiserhöhungen noch nicht eingerechnet, so dass sogar deutlich höhere Kosteneinsparungen zu erwarten sind.

Die Beratenen fühlen sich von den ehemals Langzeitarbeitslosen, die die Alltagsprobleme der Menschen mit geringen Einkommen aus eigener Erfahrung kennen, gut und qualifiziert beraten. Pro Beratung wird die Umwelt um mehr als zwei Tonnen CO₂ entlastet.



Caritasverband Frankfurter e.V.

Fazit: Die Stadt Frankfurt konnte mit diesem Projekt ihre Kosten für Transferleistungen senken – sogar ohne finanzielle Förderung durch die soziale Effizienzinitiative des Bundesumweltministeriums –, und die Transferhaushalte konnten das persönliche Budget entlasten.

Die Evaluation des Cariteam-Energiesparservices ist zu finden unter:
<http://www.bmu.de/energieeffizienz/downloads/doc/44455.php>

Kontakt Ursula Knoth ■ Caritasverband Frankfurt e.V. ■ Projektentwicklung Stromspar-Check

■ Münchener Straße 48, 60329 Frankfurt am Main ■ Tel. : 069 2562275-14

■ E-Mail: ursula.knoth@caritas-frankfurt.de ■ www.stromspar-check.de

Kontakt



DSHS Köln; G. Klos und A. Schmidt

Umweltgerechtigkeit und das Problemfeld Stadtentwicklung und Grünflächen

TORSTEN WILKE

Urbane Grünflächen tragen in besonderer Weise zur Lebensqualität bei. In Bezug auf die beim Thema Umweltgerechtigkeit zentrale Fragestellung nach der Verteilung von Umweltbelastungen sind Grünflächen dabei aufgrund ihrer Funktionen, die sie im Siedlungsraum erfüllen, zweifach relevant. Sie mindern

Umweltbelastungen und schaffen Umweltqualitäten, wie Ruhe und Erholung. Aktuelle Untersuchungen belegen auch die ökonomische und soziale Funktion von urbanem Grün. Die Nähe zu Grünflächen hat einen Einfluss auf den Wert von Immobilien. Auch spielt die Nähe zur natürlichen Umwelt offenbar eine größere Rolle für Wohlergehen und kognitive

Fähigkeiten von Kindern als man bisher annahm. Unter Gerechtigkeitsgesichtspunkten betrachtet, muss die Frage nach der Verteilung von Umweltbelastungen und von Grünflächen auf die Bevölkerung beide Dimensionen – gleichmäßige Verteilung von Belastungen sowie Vorteilen – berücksichtigen.

Funktionen von Grünflächen für den Menschen

Urbane Grünflächen erfüllen viele Funktionen für den Menschen, die sich auch auf die Gesundheit und die soziale Lage auswirken. Zur physischen Gesundheit tragen sie bei, indem sie Raum zur Bewegung bieten. Nachgewiesenermaßen sind Menschen, die nah an Parks wohnen in der Regel gesünder, weil die Nähe attraktiver Grünflächen Bewegungsarmut entgegenwirkt. Zudem ermöglichen sie Raum für soziale

Kontakte. Zu urbanen Grünflächen zählen auch Gärten, die Möglichkeiten zur körperlichen Gartenarbeit bieten. Urbane Grünflächen fördern zudem das psychische Wohlbefinden der Menschen, die sie nutzen. Stress und Aggressionen können abgebaut werden und Naturerfahrungen haben gerade für Stadtkinder eine wichtige Bedeutung für ihre physische und psychische Entwicklung. Grünflächen bieten auch einen medialen Gesund-

heitsschutz. Für die Luftqualität und den klimatischen Ausgleich in der Stadt ist Vegetation von besonderer Bedeutung. Zudem fördern Grünflächen die soziale Identifikation und das Wohlergehen. Sie sind Orte an denen soziale Kontakte stattfinden; das freie Spiel sowie Naturerlebnis- und Umweltbildungsmaßnahmen, fördern die persönliche Identifikation und steigern die soziale Kompetenz.

Aktuelle Problemlage

Heute treffen in Städten und Gemeinden zahlreiche Anforderungen aufeinander, die es im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Einklang zu bringen gilt, z.B. soziale Disparitäten, die oftmals schlechte Finanzlage und der Verlust von Biodiversität. Es stellen sich vor allem die Fragen, welche Naturnähe von Grünflächen möglich, wie hoch der Pflegeaufwand ist und nach einem ausgewogenen Verhältnis von Nachverdichtung und Grünflächenversorgung im Innenbereich selbst. Insbesondere die Frage nach dem Umgang mit Brachflächen ist zweischneidig: Einerseits bietet ihre Offenhaltung die Möglichkeit den urbanen Biodiversitätsverlust zu stoppen und den Anteil nutzbarer

Grünflächen zu erhöhen, andererseits ist Innenentwicklung und Nachverdichtung gewünscht, um die wachsende Flächeninanspruchnahme in der freien Landschaft zu reduzieren. Hier gilt es unter dem Leitbild der „doppelten Innenentwicklung“ Lösungen zu finden. Die Entwicklungen in den Sektoren Ökologie und Soziales werden dazu derzeit noch zu wenig vernetzt betrachtet, die Frage, welche Bevölkerungsgruppen wie viele Grünflächen in welcher Qualität zur Verfügung haben, geht kaum systematisch in die Überlegungen zur Stadtentwicklung mit ein.

Im derzeit diskutierten Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Novelle des Bundesnaturschutzgesetz vom

11. März 2009 erhalten im §1 „Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege“ die Gesundheit des Menschen und die Freiräume im besiedelten und unbesiedelten Bereich eine weiterreichende Bedeutung. Die Natur im besiedelten Bereich mit ihrer Funktion für die Gesundheit der Menschen sowie die Erhaltung und Einrichtung von Parkanlagen, Wäldern und anderen Naturflächen, dort wo sie nicht ausreichend vorhanden sind, wird damit als Aufgabenfeld des Naturschutzes weiter gestärkt. Auch die Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt, weist konkrete Ziele und Umsetzungswege für mehr Grün im urbanen Raum auf.

Fazit

In Bezug auf Umweltgerechtigkeit und die Verteilung von Umweltbelastungen im Siedlungsbereich sind Grünflächen und ihre Qualitäten von erheblicher Bedeutung. Nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen kann ihr gesundheitsfördernder Einfluss als nachgewiesen gelten. Der gerechte Zugang und die

gleichmäßige Verteilung von Grünflächen im urbanen Raum ist auch unter Aspekten der Umweltgerechtigkeit zu berücksichtigen und bedarf einer interdisziplinären Diskussion.

Hierfür erscheint eine stärkere Typisierung der gesundheitsförderlichen

Bedeutung von Freiräumen hilfreich, um diese Funktionen in der Stadt- und Grünplanung, aber auch im Naturschutz besser berücksichtigen zu können und Ungerechtigkeiten auszuräumen. Dabei sind auch die unterschiedlichen Ansprüche von Bevölkerungsgruppen zu beachten. Die Erkenntnisse sind stärker in die politischen und administrativen Entscheidungsprozesse zu integrieren, wobei auch die Folgekosten entsprechender Ungleichverteilungen zu berücksichtigen sind.

Insbesondere die Sparpolitik bei der Versorgung und Erhaltung von Grünflächen mit entsprechenden Aufenthaltsqualitäten wird wohl nicht ohne Folgen für die Kosten des Gesundheitswesens bleiben.



Senatsverwaltung, Stadt Berlin



T. Wilke

Kontakt **Torsten Wilke** ■ Bundesamt für Naturschutz ■ Außenstelle Leipzig

■ Fachgebiet Landschaftsplanung, räumliche Planung und Siedlungsbereich

■ Karl-Liebknecht-Str. 143, 04277 Leipzig ■ Tel. : 0341 30977-16 ■ E-Mail: torsten.wilke@bfm.de

■ www.bfn.de/0322_siedlung.html



Stadt Jena

Jena-Lobeda: Von der Plattenbausiedlung zum grünen Universitätsstadtteil

BETTINA KYNAST

Der Stadt Jena ist es in den vergangenen Jahren durch einen gezielten Stadtumbau gelungen, die Großwohnsiedlung Jena-Lobeda zu einem lebendigen Stadtteil umzugestalten und einen weiteren Bevölkerungsverlust zu verhindern. Durch die Anlage hochwertiger Grünanlagen und Freiraumstrukturen wurde der Stadtteil aufgewertet. Dies führte zu einer Verbesserung der Wohnqualität und des Lebensgefühls der Bewohner und setzte Zeichen für die positive Weiterentwicklung des Gebietes.

Jena hat 102.500 Einwohner und ist die zweitgrößte Stadt in Thüringen. Es ist stark durch die Friedrich-Schiller-Universität geprägt, die neben anderen Unternehmen und Einrichtungen den Charakter der Stadt als Wissenschafts- und Technologiesandort bestimmt.

Der Stadtteil Jena-Lobeda liegt 7 km südlich vom Zentrum entfernt.

Mit ca. 22.000 Einwohnern ist es der größte Stadtteil Jenas. Neu-Lobeda wurde ab den 70er Jahren als typische Plattenbausiedlung erbaut. Nach Süden ist der Stadtteil von der Autobahn A4, im Westen von der Eisenbahnlinie Weimar-Gera begrenzt. Lobeda liegt in einer landschaftlich reizvollen Umgebung im Saaletal. Aufgrund der Anfang der 1990er Jahre veränderten Rahmenbedingungen verlor der Stadtteil ca. ein Drittel seiner Einwohner. Der Stabilisierung der Großwohnsiedlung wird deshalb in der Stadtentwicklung der Stadt Jena höchste Priorität eingeräumt.

1993 begannen die Arbeiten im Stadtteil, mit der Sanierung der Wohngebäude und der Realisierung von Einzelmaßnahmen im Wohnumfeld und im öffentlichen Raum. Bis heute sind 85 % des Wohnungsbestandes teilweise und komplett saniert. Aber auch der Rückbau und Abbruch von insgesamt über 1.000



Plan 4D, Stuttgart

Wohnungen war nötig, um dem zunehmenden Leerstand entgegen zu wirken. Die freiwerdenden Flächen stellen ein wichtiges Potenzial für die Entwicklung des Stadtteils dar. Diese bieten die Chance, neue Freiraumangebote und neue Nutzungen zu ermöglichen.

Zwischen 1993 und 1996 ist ein städtebaulicher Rahmenplan entstanden, der als Grundlage für einen offenen Beteiligungsprozess von Politik, Verwaltung, Wohnungsbaugesellschaften und Bürgerschaft diente. Das Stadtteilbüro Jena-Lobeda organisierte Bürgerversammlungen und Anwohnersprechstunden, damit

die Bürger den Prozess der Sanierung mit Ideen und Kritik begleiten konnten. Der städtebauliche Rahmenplan wurde 1998 bis 2000 fortgeschrieben. 1999 wurde Jena-Lobeda in das Bund-Länder-Förderprogramm Soziale Stadt aufgenommen, das sich an Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf richtet. 2002 wurde der Stadtteil in das Förderprogramm Stadtumbau Ost aufgenommen. Auch das Bund-Länder-Programm zur Weiterentwicklung großer Neubaugebiete und das Thüringer Landesprogramm zur Wohnumfeldverbesserung unterstützen das Projekt mit Fördermitteln.

Vor allem die Maßnahmen der Freiraumgestaltung haben dazu beigetragen, die Lebensqualität im Stadtteil zu steigern und neue öffentliche Räume zu schaffen. Die neugestalteten Räume bieten eine hohe Aufenthaltsqualität. Eine „Grüne-Achse-Lobeda“ verbindet über Grünbereiche den Stadtteil mit der Umgebung. Einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität im Westen Lobedas leistete die

Abdeckung der Bundesautobahn A4, die nah an der Wohnbebauung vorbeiläuft. Die Autobahn wurde von vier auf sechs Streifen ausgebaut, was zu einer weiteren Erhöhung der Lärmbelastung geführt hätte. So wurde im Rahmen des Ausbaus nach einer Lösung gesucht, die die Lärm- und Luftverschmutzung für die Bewohner des Stadtteils grundlegend verbessert. Mit der Tieferlegung und Überdeckung eines 600m langen Abschnittes in Lobeda-West konnte diese Verbesserung herbeigeführt werden. Die Überdeckung wird mit dem beim Ausbau anfallenden Erdaushub überschüttet. So wird nach Abschluss des 6-streifigen Ausbaus eine „grüne Brücke“ über die Autobahn entstehen, die den direkt angrenzenden 11-geschossigen Wohngebäuden ein ruhiges und gut nutzbares Wohnumfeld und einen Anschluss an die Landschaft bieten wird.

Die Nachfrage nach Wohnraum ist z. Z. in Lobeda stabil, der Leerstand liegt bei 2,3 %. Der Neubau des Universitätsklinikums in Lobeda hat neue

Beschäftigungsimpulse bewirkt und bietet die Chance, die bisherigen vorwiegend auf das Wohnen ausgerichteten Strukturen zu erweitern. Die soziale Infrastruktur konnte ausgebaut werden und die Identifikation der Bewohner mit dem Stadtteil ist hoch. Die Sozialdaten und das Außenimage des Stadtteils haben sich verbessert. Einer der Erfolgsfaktoren beim gelungenen Stadtumbau ist sicherlich die Nutzung der langfristigen städtebaulichen Planungen als wichtiges Steuerungsinstrument. Alle Planungen werden unter Mitwirkung der Bewohner und Wohnungseigentümer vorbereitet und umgesetzt. Die Projekte und Vorhaben sollen dazu beitragen, dass langfristig im Stadtteil „normale“ städtische Strukturen entstehen, ein lebendiges Stadtgefüge, das ein Nebeneinander von Alt und Neu, von Landschaftsraum und Urbanität, von Veränderung und Kontinuität zulässt und gleichzeitig den Zielen und notwendigen Maßnahmen des Stadtumbaus gerecht wird.



Stadt Jena



RoosGrün Landschaftsarchitekten, Denstedt



Lobeda vor (jeweils linkes Bild) und nach (jeweils rechtes Bild) der Umgestaltung

Kontakt Bettina Kynast ■ Stadt Jena ■ Fachbereich Stadtentwicklung/Stadtplanung

■ Am Anger 26, 07743 Jena ■ Tel. : 03641 49-5217

■ E-Mail: bettina.kynast@jena.de ■ www.jena.de



Stadterneuerung Hof GmbH

Soziale Stadtentwicklung in Hof – „Schule im Park“

CÄCILIA SCHEFFLER

Die Stadt Hof in Bayern ist geprägt durch die Textil- und Maschinenbauindustrie. Sie hat finanzielle und strukturelle Probleme und in Bayern eine der höchsten Arbeitslosenquoten. Im Bahnhofsviertel der Stadt sammeln sich die sozialen Probleme: die Arbeitslosigkeit ist wesentlich höher als in der gesamten Stadt, ein Fünftel der Schüler verlässt die Schule ohne Abschluss. Auch die Kinderarmut im Stadtviertel ist mit 9 % höher als in der gesamten Stadt Hof. Zudem ist das Bahnhofsviertel sehr dicht bebaut. So besteht eine Unterversorgung mit Freiräumen. In der Stadt Hof haben die Einwohner im Durchschnitt 20 m² Flächen in öffentlichen Parks pro Kopf zur Verfügung, im Bahnhofsviertel jedoch nur 3,5 m². Ähnliches gilt für die Spielplatzflächen: In der Stadt Hof gibt es 2,2 m² pro Kopf, im Bahnhofsviertel nur 1 m². Sowohl die Sophienschule, eine Grundschule im Bahnhofsviertel, als auch der Wit-

telsbacherpark waren bisher Orte, an denen sich die speziellen Probleme des Viertels fokussierten. Die Kinder an der Sophienschule haben oftmals Sprachdefizite, vielen fehlt eine Nachmittagsbetreuung durch ihre Eltern. Im Park äußern sich dann diese Probleme in Form von Übernutzung, Vandalismus, fehlender Sauberkeit und Konflikten.

Deshalb hat sich die Stadt Hof mit Unterstützung des Bund-Länder-Städtebauförderprogramms Soziale Stadt zum Ziel gesetzt, einen Schritt zu mehr kommunaler Umweltgerechtigkeit zu tun und die Lebenssituation von Kindern und Jugendlichen und deren Erziehungsberechtigten im Bahnhofsviertel zu verbessern. Um dieses Ziel zu erreichen, werden im Viertel zahlreiche Maßnahmen durchgeführt.

Die Stadterneuerung Hof GmbH hat als Sanierungsträger der Stadt Hof ein Stadtteilbüro eingerichtet, das Sitz des Quartiersmanagements



Stadterneuerung Hof GmbH

und Koordinationsstelle für die Umsetzung des Programms Soziale Stadt ist. Ein Bürgergremium, dem Quartiersbewohner, Vertreter von Unternehmen und Vereine angehören, entscheiden über die Maßnahmen im Quartier mit. Beratend sind im Bürgergremium das Quartiersmanagement, Stadtrat und Stadtverwaltung tätig. In Planungswerkstätten erarbeiten und diskutieren Bewohner Vorschläge zur Verbesserung der Lebensbedingungen.

„Schule im Park“

Eine Anregung der Aktiven vor Ort fußte auf der zu geringen Freiflächenversorgung im Bahnhofsviertel, wovon besonders Kinder und Jugendliche betroffen sind. Die Straße vor der Sophienschule sollte doch für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Nach etlichen Diskussionen entschloss sich die Stadt zu diesem mutigen Schritt. Die Straße vor der Schule wurde zu einer verkehrsberuhigten Zone platzartig niveaugleich ausgebaut. Nun gibt es eine sichere Anbindung der Freifläche vor der Schule an den gegenüberliegenden Park. Im Park selbst wurden Verbuchungen ausgelichtet, Wege neu befestigt und die Beleuchtung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität verbessert.

Durch die Anbindung der Schule an den Park haben sich neue Nutzungs-



Stadterneuerung Hof GmbH

möglichkeiten ergeben. Die vergrößerte Freifläche vor der Schule ist beliebt als Fußballfläche, für das gefährlose Üben von Inline-Skaten und für Veranstaltungen. Zahlreiche Aktionen der Schule im Park werten die

Grünfläche auf. Ein neuer Spielplatz wurde direkt neben der Schule auf einem alten Parkplatz eingerichtet. Im Park wird zurzeit eine abgenutzte Spielplatzfläche neu gestaltet.

Mittlerweile wurde die Schule als Modellschule ausgezeichnet, die Ganztagsklassen sind zukünftig gesichert. Eine Hausaufgabenbetreuung des Kinderschutzbundes und der EJSa verhilft den Kindern zu schulischen Erfolgen. Der Kontakt zu den weiterführenden Schulen wurde ausgebaut, um mit zusätzlichen Förderangeboten die Übertrittsquote zu erhöhen. Eine Schulhofumgestaltung mit Imkerbereich, Sportgeräten und einem Biotop als grünem Klassenzimmer ist in Planung. Weitere soziale Bausteine flankieren die Schule: ein Schülercafé mit Frühstück und Mittagsbetreuung, Nachmittags-AGs, eine Vorschule in Zusammenarbeit mit den umliegenden Kindergärten und eine frühkindliche Sprachförderung. Ein mobiler Spielbus mit einer Erzieherin dient als Nachmittagsbetreuung für die Kinder des Viertels. Durch zwei verbreiterte Stege wurde das Viertel an die Naherholungsflächen der Saaleauen angebunden. Eine Brachfläche der Gruppe e.V. wurde zu einem Kleingarten umgewandelt und ein kommunales Hinterhofbegrünungsprogramm schafft halböffentliche Grünflächen, die den Bewohnern als Inseln der Ruhe und Orte der Begegnung dienen können. Eine Industriebrachfläche wurde zu einem Streetballplatz umgebaut. Ein Streetworker, der seinen Sitz im

örtlichen Jugendtreff hat, betreut die Jugendlichen.

Die grünen Projektbausteine und die Wohnumfeldsanierung verbessern die ökologischen Bedingungen im Viertel und ermöglichen einen Zugang zu Naherholungsflächen für alle Bewohner, unabhängig von ihrem Einkommen. Sie haben das Image des Bahnhofsviertels bereits verbessert. Inwieweit sich das Image langfristig ändert und ob Kinder aus dem Viertel nun bessere Startchancen haben, muss sich erst herausstellen.



Stadterneuerung Hof GmbH

Kontakt **Cäcilia Scheffler** ■ Stadterneuerung Hof GmbH ■ Unterkotzauer Weg 25, 95028 Hof
 ■ Tel. : 09281 812-520 ■ E-Mail: Caecilia.Scheffler@stadtwerke-hof.de
 ■ www.stadterneuerung-hof-gmbh.de

Kontakt



Cornelia Suhan

Partizipation, Ressourcenorientierung und Naturzugang: Der Beitrag von interkulturellen Gärten für lokale Umweltgerechtigkeit

CHRISTA MÜLLER



Stiftung Interkultur

Handlungsmöglichkeiten für mehr soziale Gerechtigkeit – diese Dimension kommunalen Umweltschutzes bedeutet auch, mehr Inklusionsräume für ausgegrenzte Bevölkerungsgruppen über ein Thema wie den Umweltschutz zu öffnen. Weder die Ökologiebewegung noch die Umweltverbände noch die Nachhaltigkeitsforschung haben bisher ein signifikantes Interesse an den möglichen nachhaltigkeitsrelevanten Potenzialen in den Alltagspraktiken der Migrationsbevölkerung gezeigt. Allerdings beginnt sich der

Wind jetzt langsam zu drehen. Erste Thematisierungen auf Umwelttagungen oder auch die Gründung des Türkisch-Deutschen Umweltzentrums in Berlin sind Anzeichen dafür.

Ein weiterer Lichtblick und einer der wenigen Orte, an denen bereits seit längerem neue Perspektiven entwickelt wurden und eine reichhaltige Praxis beobachtet werden kann, sind die Interkulturellen Gärten, die in Deutschland seit Mitte der neunziger Jahre Furore machen. In Interkulturellen Gärten bauen Menschen mit Zuwanderungsgeschichte gemeinsam mit Herkunftsdeutschen aus allen sozialen Schichten Obst und Gemüse an, tauschen Saatgut und Zubereitungsformen aus, bauen Gemeinschaftshäuser aus Holz, Brotöfen aus Lehm, kochen, grillen, feiern zusammen. Die Bearbeitung des Bodens ermöglicht vielen erstmals wieder, ihr Wissen und ihr Können anzuwenden. Was Interkulturelle Gärten von vielen

„Integrationsmaßnahmen“ unterscheidet, ist ihre konsequente Ressourcenorientierung. Die Menschen bringen ihre Kenntnisse ins Spiel, sie erwirtschaften Überschüsse, die sie verschenken oder tauschen können; kurz: Sie erfahren sich als produktiv und souverän.

Es gibt derzeit fast 90 Gärten in Deutschland, mehr als 60 weitere befinden sich im Aufbau. Auf nicht vorhersehbare Weise verbreitet sich die Idee von Interkulturellen Gärten – mittlerweile auch in vielen Ländern Europas. So wurden die Internationalen Gärten Göttingen 2007 von der Sustainable Development Commission der Stadt London (LSDC) als eins von acht international recherchierten Beispielprojekten ausgewählt, die die zukünftige Gestaltung der Stadtpolitik inspirieren sollen.

Interkulturelle Gärten sind nicht nur Orte des Gemüseanbaus, sondern

haben viele Dimensionen, die einen zentralen Mechanismus der modernen Gesellschaft aufgreifen und produktiv wenden; den von Inklusion und Exklusion. Die Gärten sind Orte der Anerkennungsproduktion. Niemand kommt als unbeschriebenes Blatt in dieses Land, alle bringen etwas mit, z. B. wertvolles lokales Wissen, das aber nicht mehr gefragt ist, eben weil es der Markt nicht nachfragt. Welche Potenziale jedoch in kultivierten Formen der Gastfreundschaft stecken, in feinen Gesten der Inklusion, in der Kunst des Erzählens, im fürsorglichen Miteinander, das wissen die zu schätzen, die eine Zeitlang in einem Interkulturellen Garten verbracht haben. Es ist kein Zufall, dass die Gärten auf Anregung von Exkludierten entstanden sind. Sie wussten, was ihnen am meisten fehlte: Wärme, Anerkennung und der Wunsch, dem Leben wieder einen Sinn zu geben.

Gleichzeitig weiß jeder/r, der im Umfeld eines Interkulturellen Gartens arbeitet, woran es außerdem mangelt: Da sind die Bedingungen, unter denen Flüchtlinge in Europa leben müssen, und da sind die struk-

turellen Bedingungen, die soziale Exklusion bewirken. So wichtig Ressourcenorientierung und Empowermentstrategien sind: Die notwendige Transformation von einer postindustriellen zu einer nachhaltigen Gesellschaft wird sicher nicht durch sozialarbeiterische Ansätze gelingen. Dazu braucht es grundlegende strukturelle Änderungen. Wenn man die Gesellschaft auf einen zukunftsfähigen Kurs bringen will, kann man sozialer Ungleichheit nicht nur mit Verkehrsberuhigung, Bildungsoffensiven und Mindestlöhnen begegnen. Auch Selbstversorgung kann kein Ersatz für den Sozialstaat sein. Nicht ein „Armutproduktions-Sektor“ soll gefördert werden, sondern vielmehr eine Ökonomie der Vielfalt, die von gemeinschaftlicher Selbstversorgung und Gestaltungsfreiräumen geprägt und auch für die Mittelschichten interessant und attraktiv ist. Schließlich hat die fatale Entwicklung der letzten Jahrzehnte, Menschen auf den Status von Konsumenten zu reduzieren und diesem Ziel rücksichtslos lokale und regionale Vielfalt zu opfern, nicht nur ökologische Folgen. Sie berühren sehr grundsätzliche Fragen der Sinnprodukti-



Stiftung Interkultur

on. Eine nachhaltige Gesellschaft müsste auch Formen von lokalen und regionalen Produktions- und Konsumtionsbezügen re-etablieren. Deshalb ist auch und gerade in den Städten die Förderung einer urbanen Infrastruktur der Subsistenz – zum Beispiel durch die Bereitstellung von Freiflächen, durch die Einrichtung von Offenen Werkstätten oder durch die Förderung von neuen Stadt-Land-Kooperationen – eine unverzichtbare Investition in die Zukunft des Gemeinwesens.



Stiftung Interkultur



Stiftung Interkultur

Kontakt Dr. Christa Müller ■ Stiftung Interkultur ■ Daiserstr. 15, RGB, 81371 München

■ Tel. : 089 747460-19 ■ E-Mail: mueller@stiftung-interkultur.de ■ www.stiftung-interkultur.de

Kontakt

Gegenwartsaufgabe und Zukunftsauftrag: Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit vereinen

ELKE JUMPERTZ

Die Artikel zu den drei Themenfeldern Verkehr und Lärm, Klimaschutz sowie Stadt und Grün, haben gezeigt, dass es auch in Deutschland Umweltgerechtigkeitslücken gibt, die ein entschlossenes Handeln von Politik und Gesellschaft erfordern. Im Folgenden werden Ansatzpunkte zu Handlungsmöglichkeiten für mehr Umweltgerechtigkeit zu den einzelnen Themenfeldern vorgestellt, welche auf dem DUH-Kongress vorgestellt und dabei einer breiteren Fachöffentlichkeit vermittelt wurden.

Handlungsfeld: Verkehr und Lärm

Die soziale Verteilung von Lasten und Nutzen des Verkehrs zeigt ein eindeutiges Fazit: Die Ärmsten sind stark von Lärm und Abgasen derer belastet, die sich eine Teilhabe am (Automobil-)Verkehr leisten können. Einkommensstarke Gruppen legen jährlich mehr Kilometer zurück und haben oft mehr als ein Auto. Ärmere Verbraucher verhalten sich hingegen meist ungewollt umweltfreundlich, nutzen den ÖPNV oder gehen zu Fuss – Mobilität wird für sie oft sogar auch zum Problem und man spricht von Mobilitätsarmut. In diesem Handlungsfeld klafft eine große Lücke zwischen der Problemfeststellung und bereits bestehenden Lösungsansätzen. Konzepte im Bereich Verkehr, die explizit sozialpolitische Elemente integrieren und schon angewendet werden, gibt es kaum. Das, was bereits zur Entlastung gegen Lärm und Abgase gemacht wird, richtet sich selten explizit an Benachteiligte. Hier gilt es, verstärkt Konzepte und praxisorientierte Projekte zu entwickeln. Aus dem Blickwinkel der Umweltgerechtigkeit ist es noch wichtiger die Verkehrspolitik stärker an nachhaltigen Kriterien auszurichten. Integrative Verkehrskonzepte stärken den Umweltverbund und reduzieren den Anteil des motorisierten Individualverkehrs. Davon profitiert nicht nur die Umwelt sondern insbesondere die Bewohner von sozial benachteiligten Quartieren. Es ist notwendig, dass die Auswirkungen einer umwelt- und sozialschädlichen Verkehrspolitik auf allen politischen Ebenen thematisiert, als Problem erkannt und Lösungsansätze entwickelt werden.



Cornelia Suhan

Gelungene Beteiligungsprozesse der Öffentlichkeit führen dazu, dass die Bürger sich aktiv für eine lebenswerte Umwelt in ihrer Stadt einsetzen. Solche partizipativen Elemente leisten einen Beitrag zur Verbesserung der lokalen Umweltgerechtigkeit, wenn sie Betroffene zur Mitarbeit anregen. Es muss aber gezielt der Gefahr entgegengewirkt werden, dass darin nicht vor allem Partikularinteressen zum Tragen kommen und gerade sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen nicht berücksichtigt werden.

Die Einführung von Umweltzonen kann einen Beitrag leisten die Luftqualität zu verbessern. In der Diskussion um Umweltzonen werden sie häufig als sozial ungerecht dargestellt, da sie einkommensarme Gruppen mit älteren Fahrzeugen stärker treffen. Viele Arme besitzen aber gar kein Auto, weil sie es sich nicht leisten können. In einer Studie des Instituts Ecologic (2008) wurde festgestellt, dass generell einkommensschwache Gruppen weniger durch Umweltzonen belastet sind, als häufig behauptet wird.

Die Gerechtigkeitslücke in diesem Bereich insgesamt kann nur geschlossen werden, wenn alternative Mobilitätskonzepte gefördert werden. Zudem ist eine kulturelle Wende im Mobilitätsverhalten der Menschen wichtig: Weg vom auf das Auto ausgerichteten Verkehrsstil zu einer umwelt- und gesundheitsförderlichen Lebensweise, die mehr auf Fußwege, Fahrrad und den ÖPNV setzt.



Handlungsfeld: Klimaschutz

Ein interessanter Ansatz aus dem Themenfeld Umweltgerechtigkeit im Bereich Klimaschutz sind u. a. sinnvolle Investitionshilfen, wie Zuschüsse für die Anschaffung energiesparender Geräte. Auch Maßnahmen, die zum „Empowerment“ der Verbraucherinnen und Verbraucher beim Energieverbrauch führen, sind vielversprechend, wie das Kooperationsprojekt der Caritas zeigt. Von den Einsparungen beim Strom profitieren gerade arme Menschen sofort, denn das eingesparte Geld steht ihnen für andere Ausgaben zur Verfügung. Ein großes umwelt- und sozialpolitisches Potenzial ist im Bereich Altbau sanierung zu sehen. Etwa 80 % der Häuser in Deutschland wurden vor 1979 gebaut und nur ein geringer Bruchteil davon bis jetzt energetisch saniert. Wenn Sanierungen durchgeführt werden, ist es für die Bewohnenden allerdings wichtig, dass sie sozialverträglich gestaltet sind, z.B. indem sie warmmietenneutral durchgeführt werden. Für die Mieter reduzieren sich dann die Energiekosten, und Kommunen, die die Energiekosten von Transfer-einkommensbeziehern zahlen, sparen ebenfalls Geld ein.

Der Blick in andere europäische Länder zeigt, dass es im Bereich Sanierungen interessante Förderprogramme gibt, die speziell an den Bedürfnissen sozial Benachteiligter ausgerichtet sind, z.B. das Programm „warm front“ in Großbritannien. Solche Programme fallen eher in die Möglichkeiten des Bundes und der Länder. Aber auch Kommunen können durch ihre Anteile an kommunalen Wohnungsgesellschaften Einfluss auf die sozialverträgliche Gestaltung von Sanierungsprojekten nehmen.

Handlungsfeld: Stadtentwicklung und Grünflächen

Die Feststellung, dass Benachteiligte einer schlechteren Umweltqualität, auch im Zugang zu nutzbaren Grünflächen, ausgesetzt sind, zeigt, dass auch hier eine Gerechtigkeitslücke existiert. Soziale Gerechtigkeit, also Chancengleichheit und die Möglichkeit zu Teilhabe in der Gesellschaft, setzt allerdings voraus, dass Lebensbedingungen, die einer gesunden, psychosozialen Entwicklung förderlich sind, für alle zugänglich sind.

Die Lebensbedingungen im Quartier verbessern sich aber nicht automatisch, in dem man den reinen Grünflächenanteil erhöht. Als Weg und Ziel ist dabei die Aufwertung und zielgruppenorientierte Nutzung von Grün- und Freiflächen in Städten und Gemeinden zu sehen. Die Flächen müssen einen zielgruppengerechten Nutzen bieten, so dass diese auch tatsächlich für den Aufenthalt im Freien sowie für Sport und Spiel genutzt werden. Ein Erfolgsfaktor für die Umgestaltungsprozesse ist sicherlich die frühe Einbindung der Nutzenden. Durch die Partizipation steigt die Identifikation mit den Maßnahmen. Eine besondere Bedeutung hat dabei die Beteiligung der Anwohner an der Pflege der Flächen. Bisher existieren zu wenige verbindende Ansätze, die soziale und ökologische Fragen untersuchen und kombinieren. Gut gelungen ist das bspw. in der Stadt Hof. Die Bürger waren intensiv an der Planung beteiligt und haben die Entwicklung der Frei- und Grünflächen ihres Quartiers aktiv beeinflusst. Es ist gelungen in einem sozial benachteiligten Quartier mit sehr eingeschränkten Freiräumen, neue nutzbare Grünflächen im Quartier zu schaffen. Insbesondere Kinder haben nun sehr viel mehr Bewegungsmöglichkeiten und zumindest kleine Möglichkeiten der Naturerfahrung. Große Vorteile bietet ein integratives und kooperatives Vorgehen zwischen Akteuren aus dem Bereich Ökologie und Soziales, um gemeinsam Lösungen zu entwickeln, auch auf der Länder- und Bundesebene, z.B. in Form gemeinsam formulierter Förderprogramme. In sozial benachteiligten Quartieren häufen sich die Ungerechtigkeiten auch aus den anderen beiden Themenfeldern und prägen die Lebensbedingungen. Das Lebensumfeld der Menschen ist daher ein guter Ansatzpunkt, um gegen Umweltgerechtigkeitsprobleme vorzugehen. Deshalb war dies auch ein thematischer Schwerpunkt des von der schottischen Regierung aufgelegten „*Environmental Justice Fund*“ (2007-2008). Er förderte u.a. Projekte, die die Gemeindeinfrastruktur verbesserten, die lokale natürliche Umwelt und Biodiversität förderten sowie einen Anschluss von Quartieren an die Landschaft und an Grünflächen herstellten.



Volker Zintgraf, pixelio.de

Fazit

Das Thema Umweltgerechtigkeit ist längst praxisrelevant wie die dargestellten Problemfelder zeigen. Die Datenbasis zur Umweltgerechtigkeit ist sicherlich verbesserungswürdig, allerdings darf dies die Politik nicht lähmen. Denn deutlich wird schon heute, dass es gerade sozial Benachteiligte sind, die häufiger von Umweltbelastungen betroffen sind oder sich Investitionen in Umweltschutz, von denen sie selbst auch profitieren, nicht leisten können. Die soziale Schieflage vertieft sich hierdurch weiterhin. Wenn Kinder aus ärmeren Haushalten, die näher an Hauptverkehrsstraßen wohnen, ein höheres Erkrankungsrisiko tragen, Sozialwohnungen teilweise den doppelten Energieverbrauch von „normalen“ Wohnungen haben und sozial Benachteiligte eher in Stadtteilen wohnen, die wenige Grünflächen aufweisen, dann stimmt etwas nicht in der Gesellschaft.

Insgesamt wird deutlich, dass die Gesellschaft mehr Umweltpolitik braucht, um bestehende Ungerechtigkeiten zu reduzieren. Für alle genannten Themenfelder gilt es Lösungsansätze zu entwickeln. Hierbei sollten die beteiligten Ämter auf kommunaler, regionaler, Landes- und Bundesebene ressortübergreifend und gemeinsam und kreativ mit Verbänden zusammenarbeiten. Dabei sollten beide Aspekte – Ökologie und Soziales – berücksichtigt werden, denn eine zukunftsfähige nachhaltige Entwicklung ist schließlich immer auch eine soziale Frage: Eine positive ökologische Entwicklung darf nicht zu Lasten des sozialen Friedens gehen und soziale Gerechtigkeit wird nicht herzustellen sein, ohne die Sicherung unserer jetzigen und zukünftigen Lebens- und Wirtschaftsgrundlagen.

Kontakt Elke Jumpertz ■ Deutsche Umwelthilfe e.V. ■ Fritz-Reichle-Ring 4, 78315 Radolfzell
■ E-Mail: Elke.Jumpertz@web.de ■ www.duh.de/umweltgerechtigkeit.html

Kontakt

LITERATURHINWEISE UND INTERNETLINKS

Bilharz, M. (2008): „Key Points“ nachhaltigen Konsums, Marburg.

BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2007): Nationale Strategie zur Biologischen Vielfalt (www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/biolog_vielfalt_strategie_nov07.pdf).

Bolte, G.; Kohlhuber, M.: (2008): Untersuchung der Beiträge von Umweltpolitik sowie ökologischer Modernisierung zur Verbesserung der Lebensqualität in Deutschland und Weiterentwicklung des Konzeptes der Ökologischen Gerechtigkeit: Explorative Vorbereitungsstudie Forschungsprojekt im Auftrag des Umweltbundesamtes Förderkennzeichen 3707 17 102/01. -www.umweltbundesamt.de/gesundheits/publikationen/index.htm#Umweltgerechtigkeit.

Bolte, G.; Mielck, A. (Hrsg.) (2004): Umweltgerechtigkeit – Die soziale Verteilung von Umweltbelastungen.

Brüning, H.; Ganter, A. (2008): Standortfaktor Mitwirkung. Gedanken zu einer erfolgreichen Gestaltung von Partizipationsprozessen am Beispiel der Lärminderungsplanung Norderstedt. - in: UVP-report, 22. Jahrgang, Heft 3, S. 111-117.

Brüning, H.; Heidebrunn, F. (2009): Die Minderung von Umgebungslärm – gut investiertes Geld. Erfahrungen mit Kostenwirksamkeitsanalyse und Kosten-Nutzen-Analyse beim Lärmaktionsplan Norderstedt. - in: UVP-report, 22. Jahrgang, Heft 4, S. 188-194, Hamm.

Brüning, H.; Mecklenburg, W. (2009): Effektive Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärminderungsplanung – neue Anforderungen an die Planungspraxis. -in: UVP-report, 22. Jahrgang, Heft 4, S. 168-176, Hamm.

DiePresse.com (Pressemitteilung vom 15.05.2009): Energie-Armut: 214.000 Menschen in Österreich betroffen.

Ecologic (2008): Zusammenfassung und Schlussfolgerungen zur Stärkung von Synergien zwischen Umwelt- und Sozialpolitik. Kurzfassung einer Studie im Rahmen des Projektes „Untersuchung der Beiträge von Umweltpolitik sowie ökologischer Modernisierung zur Verbesserung der Lebensqualität in Deutschland und Weiterentwicklung des Konzeptes der Ökologischen Gerechtigkeit. Veröffentlichung in Kürze unter www.umweltbundesamt.de/umweltbewusstsein/oekologische-gerechtigkeit.

Finke, R. (2009): Grünflächen und Gesundheit : Erkenntnisse über Zusammenhänge aus internationaler empirischer Forschung. In: Stadt und Grün, 58 (2009), H. 2, S. 27-32.

Gruehn, D. (2006): Bedeutung von Freiräumen und Grünflächen für den Wert von Grundstücken und Immobilien. Forschungsprojekt im Auftrag der GALK-DST. Endbericht. -www.galk.de/fvh_gruen/down/fvh_gruen_endbericht_lang_0608.pdf.

Heinrich, J. et al. (1998): Soziale Ungleichheit und umweltbedingte Erkrankungen in Deutschland. Empirische Ergebnisse und Handlungsansätze.

Helmholtz-Institut (Pressemitteilung vom 01.07.2008): Allergisch auf Straßenverkehr: Neue Untersuchung zeigt Zusammenhänge verkehrsbedingter Schadstoffexposition und dem Auftreten allergischer Erkrankungen bei Kindern auf.

Infras (2007): Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland.

Kolahgar, B. (2006): Die soziale Verteilung von Umweltbelastungen und gesundheitliche Folgen an industriellen Belastungsschwerpunkten in Nordrhein-Westfalen.

Körner, S., Nagel, A. & Bellin-Harder, F. (2008): Grün und Gesundheit. Literaturstudie. - www.die-gruene-stadt.de/documents/EndGruenundGesundheit.PDF.

LITERATURHINWEISE UND INTERNETLINKS

Maschewsky, W. (2002): Umweltgerechtigkeit und sozial ungleiche Verteilung von Umweltbelastungen. In: Geene et al. (Hrsg.) Gesundheit - Umwelt - Stadtentwicklung. Netzwerke für Lebensqualität. Gesundheit Berlin e.V., Berlin, S.97-113.

PRR et al. = Planungsbüro Richter-Richard, Lärmkontor GmbH & Konsalt GmbH (2006): Lärminderungsplanung und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung. Empfehlungen für den Planungs- und Umsetzungsprozess. Endbericht. – F+E-Vorhaben 70.0704.2003, Forschungsprogramm Straßenverkehr, 170 S., Aachen.

Schemel, H.-J. & Wilke, T. (2008): Spielraum Natur: Ein Handbuch für Kommunalpolitiker, Planer sowie Eltern und Agenda-21-Initiativen. Bundesamt für Naturschutz (BfN-Skripten 230), Bonn. - www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/service/skript230.pdf.

Schiffer, E. (2008): Warum Huckleberry Finn nicht süchtig wurde. Anstiftung gegen Sucht und Selbstzerstörung bei Kindern und Jugendlichen, 9. unveränderte Auflage 2008, Beltz, Weinheim.

Stadt Norderstedt (2004): Norderstedt. Lebenswert leise. Informationen der Stadt Norderstedt zum Thema Lärminderungsplanung. – 23 S., Norderstedt (nur noch im Internet verfügbar: www.norderstedt.de).

Statistisches Bundesamt (1998): Gesundheitsbericht für Deutschland. Ergebnis eines Forschungsvorhabens gefördert durch das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie sowie das Bundesministerium für Gesundheit.

UMID (Umweltmedizinischer Informationsdienst): Themenheft 02/2008: „Umweltgerechtigkeit – Umwelt, Gesundheit und soziale Lage“ (www.umweltbundesamt.de/gesundheit/publikationen/index.htm#Umweltgerechtigkeit).

Wells, N. M. (2000): At home with nature – Effects of „greenness’s“ on children’s cognitive functioning. In: Environment and Behaviour 32 (6), S. 775-795.

www.apug.de

www.umweltbundesamt.de/umweltbewusstsein

www.umweltgerechtigkeit.de

<http://www.warmfront.co.uk/>

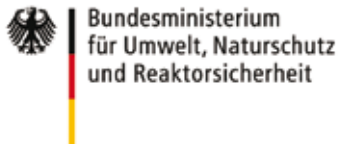
<http://www.forward-scotland.org.uk/Funding/Environmental-Justice-Awards-2007.html>



Deutsche Umwelthilfe

Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 07732-9995-0
Fax: 07732-9995-77
info@duh.de
www.duh.de

Förderer:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit



Die vorliegende Broschüre wurde im Rahmen des Projektes der DUH „Umweltgerechtigkeit: Die sozialräumliche Ungleichverteilung von Umweltbelastungen in Städten und Gemeinden“ erstellt. Das Projekt wurde vom Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt gefördert. Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben in dieser Veröffentlichung sowie für die privaten Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.

Kooperationspartner:





Deutsche Umwelthilfe

www.duh.de