



Andreas Thiesen, Manfred Fishedick

## Bildet die TRANCITY!

### Kommunaler Klimaschutz durch quartiersübergreifenden Emissionshandel



Unter dem Projekttitel „TRANCITY“ führen wir seit Oktober 2019 mit Unterstützung der Stiftung Mercator auf kommunaler Ebene eine explorative Analyse im Bereich der angewandten Klimaforschung durch. Unsere Projektidee basiert auf folgender Annahme: Die ökonomisch schlechter gestellten Quartiere einer Großstadt gehören häufig auch zu den Quartieren mit einem geringeren ökologischen Fußabdruck – und umgekehrt. Zugleich haben Bewohner in diesen Quartieren in der Regel kaum Möglichkeiten, aus eigenen Mitteln Klimaschutzmaßnahmen durchzuführen. Dieses sozialpolitische Paradox haben wir in ein Forschungsdesign übertragen, das die Sichtweise auf kommunalen Klimaschutz völlig neu gewichtet: Gegenstand ist die Entwicklung und Anwendung eines Social Urban Emissions Trading System (SUETS).

Dahinter verbirgt sich ein sozialräumliches Instrument für quartiersübergreifenden Emissionshandel zwischen unterschiedlichen sozialen Milieus, das wir gemeinsam mit ausgewiesenen Modellstädten erproben wollen. Das sozialökologische Bewusstsein soll auf Quartiersebene nicht nur erhöht, sondern durch einen multilateralen Ansatz in eine konkrete Praxis innerstädtischer Kooperation transferiert werden. Im Vordergrund steht die Sensibilisierung für soziale Schief lagen im Verbund mit konkreten Klimaschutzmaßnahmen. Ganz zentral geht es um die Frage, welche Potenziale unser Ansatz birgt, um sozialräumliche Inklusion in einer Großstadt herzustellen und als Hebelwirkung für Klimaschutz zu nutzen. Unter Inklusion verstehen wir in diesem Zusammenhang sowohl einen praktischen Prozess, der methodisch gefüllt werden will, als auch eine Realutopie gesellschaftlicher Partizipation (vgl. Balz et al. 2012, S. 2).

Im Rahmen unserer explorativen Analyse haben uns bisher zwei Ruhrgebietsgroßstädte bei der Schärfung unseres Ansatzes unterstützt. Interesse an dem innovativen Ansatz wurde von weiteren Städten bezeugt, konnte bisher aber noch nicht weiter vertieft werden. Mit diesem Beitrag wenden wir uns gezielt an die im vhw vernetzten Städte, um weitere interessierte Modellkommunen zu aktivieren, unseren Forschungsansatz gemeinsam vor Ort zu testen.

### Warum wir eine soziale Perspektive als Hebel für den Klimaschutz brauchen

Drei Aspekte sind für die Ableitung unseres Forschungsansatzes entscheidend: Erstens lassen sich politische und gesellschaftliche Herausforderungen in einer entkoppelten und zugleich global vernetzten Welt nicht mehr sektoral und ein-

dimensional (d.h. auf eine Problemlage beschränkt) lösen. Insbesondere muss jede Maßnahme zum Klimaschutz scheitern, solange die sozialen Kontextbedingungen ignoriert werden. Der Soziologe Lothar Böhnisch gibt mit Blick auf die Bedeutung der sozialen Dimension des Klimaschutzes zu bedenken:

„In sozialstaatlich verfassten Gesellschaften war es – und ist es immer noch – das sozialpolitische Prinzip, welches den Geist der Nachhaltigkeit wachhielt, indem es Bedingungen ermöglicht, unter denen der Mensch über seine ökonomische Verfügbarkeit und Verwertbarkeit hinaus die übergreifenden Grundlagen seiner Existenz zu thematisieren imstande ist.“ (Böhnisch 2018, S. 32 f.)

Insofern müssen wir „das Soziale“ als eigentliche Voraussetzung für wirksamen Klimaschutz begreifen. Damit ergibt sich die Möglichkeit, dass bei der Lösung sozialer Problemlagen Klimaschutz mitgedacht und „quasi durch die Hintertür“ Klimaschutzbeiträge erbracht werden. Anders ausgedrückt entsteht durch den Zugang über die soziale Perspektive eine Hebelwirkung für den Klimaschutz. Diese Sichtweise ist bisher weder ausgeprägt noch in der Praxis etabliert. Wir brauchen daher eine Umkehr der Blickrichtung und das Verständnis, Klimaschutz als Zusatznutzen aus sozialen Gesichtspunkten heraus motivierter Maßnahmen zu entwickeln, statt wie in der bisherigen Praxis üblich auf soziale Impactanalysen klimapolitischer Maßnahmen zu fokussieren.

Zweitens hängt gesellschaftliche Zukunftsfähigkeit heute stärker denn je davon ab, wie sich Großstädte entwickeln. Folgen wir dem Soziologen Richard Sennett, besteht die dringendste globale Herausforderung darin, zu entscheiden, ob wir künftig in geschlossenen oder offenen Stadtsystemen leben wollen,



ob Stadtbewohner zu Komparsen oder zu Hauptdarstellern auf der urbanen Bühne werden (Sennett 2018). Die Voraussetzung für jede Form von nachhaltiger Lebensführung sind offene Systeme. Es geht daher weniger um das Schaffen eines subjektiven Problembewusstseins, notwendig ist vielmehr die Anstrengung, jenes Bewusstsein in konkrete kulturelle Praxis im öffentlichen Raum zu übersetzen (vgl. Welzer 2014). Damit ergibt sich ein völlig neuer Politikansatz im Bereich der Transformationsforschung: Innovative Konzepte von Öffentlichkeit und Vergesellschaftung werden zur Grundvoraussetzung für Klimaschutz. Wir brauchen im übertragenden Sinne also zualtererst ein „Klima“ der Offenheit sowie der Kooperationsbereitschaft.

Drittens, und für unser Forschungsvorhaben von besonderem Interesse, gehen wir davon aus, dass in der Regel nicht die sogenannten unterprivilegierten Sozialmilieus den größten Ecological Footprint hinterlassen, sondern die Angehörigen der höheren sozialen Lagen. Letztere frequentieren die Innenstädte, sind überdurchschnittlich gebildet, nutzen ihr eigenes Auto und sind als Vielflieger hochmobil. Ihr Konsumbewusstsein mag selektiv und ökologisch orientiert sein, gleichwohl wird ihr transformativer Impact durch andere Faktoren, wie einen (sehr) hohen Kraftstoff- und/oder einen hohen Stromverbrauch, relativiert (vgl. Umweltbundesamt 2015, S. 134 ff.).<sup>1</sup>

Auf öffentliche Räume sind entsprechende Milieus aufgrund ihrer größeren Mobilität zudem weder sozial, kulturell noch ökonomisch angewiesen. Ganz anders verhält es sich mit den Bewohnern subventionierten Wohnungsbaus in Randlagen, die auf den öffentlichen Raum als Ort des Lernens und der Vergesellschaftung nicht verzichten können. Solange die geschlossenen Systeme der Hochmobilen den multilateralen Austausch über die Zukunftsfähigkeit der Stadt erschweren, gelingt es nicht, die Potenziale des öffentlichen Raums als Arena reflexiver kultureller Praxis auszuschöpfen. Wir brauchen daher neue Ansätze, um den öffentlichen Raum als Ausgangspunkt der Lösung gesellschaftlicher Herausforderungen besser nutzen zu können.

## SUETS – ein völlig neuer Beitrag zum kommunalen Klimaschutz

Im Mittelpunkt unseres Projektansatzes steht die Implementierung des von uns entworfenen Social Urban Emissions Trading System (SUETS) für lokalen Emissionshandel. Die Idee: Es wird ein Handel mit Emissionszertifikaten zwischen Quartieren mit unterschiedlicher Sozialstruktur etabliert, wobei die Kommune gemeinsam mit den Quartieren die Höhe des quartierspezifischen Klimabudgets festlegt. Ausgewählte Quartiere verpflichten sich freiwillig für einen mittelfristig angelegten Zeitraum

zu Ausgleichszahlungen in den kommunalen Haushalt<sup>2</sup>, wenn sie die Klimaschutzvorgaben überschreiten. Orientiert man sich an einheitlichen Maßstäben, wird das sozialökonomisch schlechter gestellte Quartier zu Beginn über mehr Zertifikate verfügen, als es für das Einhalten der Klimaziele braucht. Das sozialökonomisch besser gestellte Quartier wird im Gegensatz dazu über weniger Zertifikate und ein niedriges Klimabudget verfügen. Klar ist damit: Das Quartier mit dem geringeren ökologischen Fußabdruck in ökonomisch schlechter gestellter Lage wird zunächst Zertifikate verkaufen können, während die Nachfrage nach Zertifikaten im besser gestellten Quartier auf Grund seiner negativen Klimabilanz zu Beginn größer sein wird. So entsteht eine völlig neue stadtökonomische Agenda, die wirtschaftliche Prosperität an transformative Zukunftsziele bindet. Sozialökonomisch benachteiligte Quartiere avancieren zu Profiteuren des Klimaschutzes.

Unser SUETS-Ansatz ist in hohem Maße innovativ: Nicht in den gentrifizierten Innenstädten, in denen transformative Lebensstile eher simuliert werden, sondern in den Quartieren mit niedrigen Durchschnittsemissionen liegt ein Potenzial: Jene Bewohner, die bereits zahlreiche Ideen der Nachhaltigkeitsforschung aus einem Modus der Notwendigkeit (Bourdieu), das heißt gewissermaßen unfreiwillig, praktizieren, für die niedrige Verkehrsbelastung, geringer Konsum und Nachbarschaftshilfe im Vergleich zu den „umweltbewussten“ Milieus längst zur unbewussten kulturellen Praxis gehören, werden zu Initiatoren der transformativen Stadt (vgl. in einem weiteren Verständnis Thiesen 2016). Der Schwerpunkt des lokalen Emissionshandels liegt also weder wie auf der europäischen Bühne (d.h. im Europäischen Emissionshandelssystem) auf Wirtschaftsunternehmen noch auf der Gesamtstadt, sondern auf der Quartierebene. Dabei werden nicht wie in vielen Projekten auf kommunaler Ebene primär die Öko-Pioniere adressiert und aktiv eingebunden, sondern die finanziell schwächer gestellten Menschen als handelnde Akteure begriffen, unter Berücksichtigung der für sie vorherrschenden sozialen Herausforderungen im persönlichen Alltag. Aus dem für die meisten Bürger abstrakten Tool des European Union Emissions Trading System (EU ETS) wird ein konkret erlebbares Social Urban Emissions Trading System (SUETS) mit ökologischer und sozialer Komponente.

## Von der Exploration zur Praxiserprobung: quartiersübergreifender Emissionshandel

Zu Beginn von TRANSCITY wird eine detailgenaue Analysephase in den Quartieren stehen. Bei der Festlegung der Emissionsindikatoren ist darauf zu achten, dass sowohl alle beteiligten Milieus als auch Institutionen ein Mitspracherecht bei der Detailkonzeption des SUETS bekommen – nicht nur, um der sozialen Dimension des Projektansatzes Rechnung zu tragen, sondern um von Beginn an auf breite Akzeptanz in den Quartieren zu stoßen.

<sup>1</sup> Hierbei handelt es sich um eine zugespitzte Klassifizierung, die zu Projektbeginn auf kleinräumiger Datenbasis konkretisiert wird. Die Betrachtung der soziologischen Typen kann jedoch in der referierten Studie des Umweltbundesamtes vertieft werden.

<sup>2</sup> Aus Sicht der Wirksamkeitsforschung empfehlen sich z.B. fünf Jahre.



Abb. 1: TRANSCITY-Szenario zum Projektstart

Insgesamt ist ein Arbeitsbündnis auf drei Ebenen angestrebt: Das Wuppertal Institut evaluiert federführend den technischen Umsetzungsprozess des Zertifikatehandels und liefert die notwendige Datengrundlage, die Hochschule RheinMain evaluiert federführend den Beteiligungsprozess in den Quartieren. Die Empowerment-Prozesse vor Ort werden durch die Kommunen und ihre intermediären Partner wie das Quartiersmanagement organisiert. Bei der Ausdehnung der Projektidee stellen wir exemplarisch die Verknüpfung her zwischen gelebten Projektkulturen in den sozialen Fördergebieten und den vielfältigen Transformationsideen in den Quartieren der Zivilgesellschaft. Die kommunale Umsetzung wird also auf eine Risikoverteilung über Kontraktmanagement hinauslaufen, d.h. auf eine Governance aus Kommune, privaten Akteuren und intermediären Organisationen.

Ziel der multiprofessionellen Quartiersanalysen ist die empirisch abgesicherte Festsetzung eines sozialräumlich gebundenen Klimabudgets (Zertifikate) für jedes teilnehmende Quartier. Die Organisation der Finanztransfers ist beispielsweise über intermediäre Einrichtungen denkbar. Dieser Vorschlag trägt im Übrigen aktuellsten wissenschaftlichen Empfehlungen Rechnung: Während die Aufgabe der Intermediären bisher darin bestand, zwischen Einwohnern innerhalb eines bestimmten Quartiers zu vermitteln, garantieren sie durch diese neue Funktion als Agenturen sozialräumlicher „Durchlässigkeit“ an den Quartiersrändern (Sennett 2018, S. 275 f.) den Kommunikationsfluss zwischen Einwohnern verschiedener Quartiere – und damit stellvertretend für die Gesamtstadt. Dabei könnte sich auf der Ebene des Gemeinwohls durch die transformative Ausrichtung dieser Schlüsselinstitutionen eine gesellschaftliche Wirkungskraft entfalten, die für weitere Kommunen zum Beispiel wird. Ebenso gilt es, institutionalisierte Bedingungen zu schaffen, die gewährleisten, dass die Verhandlung von Reinvestitionen in demokratischen Repräsentationsgremi-

en auf Quartiersebene stattfindet (z.B. in Begleitausschüssen, Sanierungskommissionen oder Quartiersräten; vgl. Bachmann et al. 2018).

### Szenarien des Zertifikatehandels in der Praxis

Wie der konkrete Mechanismus des SUETS in der Praxis aussehen wird, kann nur durch Rückgriff auf die kommunale Expertise herausgefunden werden.

Dennoch macht es aus

unserer Sicht Sinn, bereits frühzeitig Szenarien eines quartiersübergreifenden Emissionshandels zu entwerfen: So ist es naheliegend, dass die ausgewählten Modellkommunen zu Projektbeginn die gemeinsam mit den beteiligten Akteuren vereinbarten politischen Vorgaben zum kommunalen Klimaschutz kommunizieren und auf dieser Basis, d.h., indem sie die Emissionskriterien im Zusammenspiel mit den kommunalen Akteuren abschließend benennen, Zertifikate an die beteiligten Quartiere ausgeben. Die konkrete Anzahl Zertifikate ergibt sich also aus den in den jeweiligen Sozialräumen erhobenen klimarelevanten Befunden. Dabei können unterschiedliche Indikatoren zur Verfügung stehen, von der gleichförmigen Bemessung auf der Pro-Kopf-Ebene über die Infrastruktur der gebauten Umwelt bis zu spezifischen Aspekten wie Hitzeinseln. Das sozialökonomisch schlechter gestellte Quartier (Gebiet der „Sozialen Stadt“) wird auf Grund seiner positiven Klimabilanz einen ökonomischen Vorteil haben und über mehr Zertifikate verfügen als es benötigt. Umgekehrt verhält es sich für das im Stadtgefüge sozialökonomisch besser gestellte Quartier (gentrifiziertes Gebiet der ökologisch bewussten Zivilgesellschaft). Hier wird anfangs in größerem Maßstab in die gebaute Umwelt investiert bzw. klimabelastendes Verhalten umgestellt werden müssen, um die Klimabilanz zu verbessern bzw. den Überschuss an Zertifikaten auszugleichen.

Die kommunalpolitischen Voraussetzungen für den sozialräumlichen Handel sind damit erfüllt: In einer Emissionsbörse werden auf Grundlage der ausgewählten Indikatoren die Zertifikate gehandelt. Das Soziale Stadt-Quartier kann Zertifikate an das reichere Quartier verkaufen, das dadurch Ausgleichszahlungen in die Emissionsbörse leistet, wobei die Erträge in klimaneutrale Infrastrukturen im Soziale Stadt-Quartier reinvestiert werden. Zugleich können beide Quartiere ihre Zertifikate bei der Kommune und/oder privaten Sponsoren gegen solche Investitionen „eintauschen“. Durch diesen Investitions-



Abb. 2: TRANSCITY-Szenario zur Projektmitte

anreiz gewinnt das Handelssystem zusätzlich an Attraktivität, da es den Quartierspartnern Wahlfreiheiten lässt und verhindert, dass Zertifikate „gehortet“ werden bzw. „auf Kosten“ der Zertifikate klimakritische Praxen aufrechterhalten werden.

Die praktische Umsetzung des Zertifikatehandels wird sich im Projektverlauf also schrittweise zu einer Marktbeziehung „auf Augenhöhe“ verschieben. Auf mittelfristige Sicht gleichen sich die Quartiere in ihrer Klimabilanz und ihrem Sanierungsbedarf an, so dass beide Quartiere zu gleichberechtigten Handelspartnern werden. Dieses hier beispielhaft und idealtypisch für jeweils ein Quartier skizzierte Vorgehen wird in der Praxis auf mehrere Quartiere ausgeweitet werden müssen, um einen regen Handel initiieren zu können.

## Konzeptionelle Herausforderungen – und ihre Bewältigung

Für die Umsetzung zentral ist, dass sich mindestens ein besser gestelltes Quartier bereit erklärt, zu Beginn der operativen Phase die Rolle des „Nettozahlers“ einzunehmen, da zunächst das sozialökonomisch schlechter gestellte Quartier auf Grund seiner geringeren Ökobilanz von dem Projekt profitieren wird. Aus diesem Grund favorisieren wir durch Kontraktmanagement festgehaltene Quartierspartnerschaften auf freiwilliger Basis. Dabei stellt sich automatisch die Frage des Anreizes der Quartiere, hier mitmachen zu wollen. Neben dem internen Wettbewerb der Quartiere, innerhalb einer Stadt eine gewisse Vorreiterrolle zu übernehmen, ergibt sich dieser vor allem aus der Möglichkeit, über dieses innovative Format ganz praktisch im eigenen Quartier die Kluft „vom Reden zum Handeln“ zu überwinden.

Auch die Frage nach den Anreizen, CO<sub>2</sub>-Minderungsmaßnahmen durchzuführen, stellt sich eher im ökonomisch besser gestellten Quartier: Eine natürliche Motivation besteht im Rück-

gang des zu zahlenden Beitrags, wenn sich im Zuge der durchgeführten Maßnahmen die Differenz zu den durch die Kommune im Vorfeld gesetzten Zielen verringert. Dies führt zwangsläufig zu einer Reduktion des für das ökonomisch schlechter gestellte Quartier zur Verfügung stehenden Budgets. Um den Automatismus eines sinkenden Gesamtbudgets zu vermeiden und zugleich positive Anreize für das besser gestellte Quartier

zu setzen, ist auch hier eine aktive Rolle der Kommune oder privater Sponsoren denkbar. So könnte die Kommune für jede eingesparte Tonne CO<sub>2</sub> einen entsprechenden Beitrag in einen Innovationsfonds einspeisen, aus dem heraus zum einen weiterhin soziale Maßnahmen in dem ökonomisch schlechter gestellten Quartier finanziert, zum anderen innovative Klimaschutzmaßnahmen im besser gestellten Quartier umgesetzt werden. Um welche konkreten Investitionen es sich handeln wird, muss dann in den kommunalen Demokratieinstitutionen des Sozialraums entschieden werden. Insbesondere in der „Sozialen Stadt“ wurden hier bekanntlich sehr effektive Entscheidungsgremien wie die Sanierungskommission geschaffen.

Weiter ist zu klären, wie damit umgegangen werden kann, dass angesichts der Heterogenität jedes Quartiers nicht alle Bürger in der Lage sein werden, Zahlungen zu leisten. Vorstellbar ist auch hier, dass für die finanziell schwächeren Gruppen in den „Nettozahler-Quartieren“ die Kommune einspringt oder aber Sponsoren aus dem unternehmerischen Kontext gewonnen werden können. Um jedweden Diskriminierungen bereits im Ansatz in beiden Quartieren entgegenzuwirken, empfehlen sich institutionalisierte Finanztransfers durch intermediäre Quartiereinrichtungen, die etwa über Quartiersfonds organisiert werden. Diese und weitere Überlegungen sind auch vor dem Hintergrund der zu erwartenden Mehrausgaben für Haushalte im Zuge der Klimaschutzziele des Bundes bis zum Jahr 2030 zu bewerten.

## Impact der TRANSCITY auf den kommunalen Klimaschutz

Die kommunalpolitische Wirkung unserer Projektidee schätzen wir sehr hoch ein: Indem wir auf die Verräumlichung von Klimaschutzmaßnahmen setzen, wird Klimaschutz in seiner



Wirkung erfahrbar. Zudem sorgen wir mit dem Ansatz für eine Entlastung ökonomisch benachteiligter Haushalte bei den zu erwartenden zusätzlichen Kosten. Klimaschutz wird auf diese Weise vergesellschaftet. Dieser Gedanke bekommt vor dem Hintergrund der aktuellen gesellschaftlichen Diskussion um Solidarität angesichts der Corona-Krise und eingeschränkter kommunaler Liquidität ein zusätzliches Gewicht.

Es empfiehlt sich im Unterschied zu den etablierten Modellen des Emissionshandels, für die Klimaschutz- und Klimaanpassungsinvestitionen zusätzliche Regeln zu formulieren, die sicherstellen, dass die Investitionen einen positiven sozialen Impact (Mehrwert) haben. Das bedeutet, die Einnahmen aus dem lokalen Emissionshandel sollten in allen beteiligten Quartieren in soziale Entwicklungsprojekte fließen, die zugleich einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Unser Forschungsbeitrag zum kommunalen Klimaschutz wählt ganz bewusst den Weg über eine verbesserte sozialräumliche Inklusion (als Hebel) für das Erschließen von Klimaschutzpotenzialen. Die konkreten Investitionsentscheidungen in Klimaschutzprojekte sind dabei gemeinsam von den Städten und den beteiligten Bewohnern zu treffen und streben einen doppelten Nutzen an. Exemplarisch könnten dies sein:

- Ersatz ineffizienter Geräte (**kurzfristiger Klimaschutzbeitrag**: Senkung der Stromrechnung),
- Sanierung von Gebäuden ohne adäquate Isolierung (**mittelfristiger Klimaschutzbeitrag**: messbare Steigerung der Energieeffizienz und der Wohnqualität),
- gezieltes Empowerment im Bereich Energiebewusstsein (**kurzfristiger Klimaschutzbeitrag**: Veränderung des Konsumverhaltens; Senkung der Stromrechnung),
- Initiierung von Workshops und Reallaboren zum Aufbau milieuübergreifender Capability (**langfristiger Klimaschutzbeitrag**: Abbau kultureller Barrieren durch die Ansiedelung von Suffizienzökonomien wie Repair-Cafés und/oder Tauschbörsen),
- Ausbau der Fuß- und Radwegenetze (**mittelfristiger Klimaschutzbeitrag**: Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Eindämmung des motorisierten Verkehrs).

So entstehen erkennbare Anreize für eine zukunftsfähige Quartiersentwicklung und sind konkrete Beiträge zur Verbesserung der Lebensqualität in ökonomisch schlechter gestellten Quartieren möglich.

Zusammenfassend ist zu erwarten, dass von der TRANSCITY eine immense kommunalpolitische Ausstrahlung ausgeht. Durch eine zukunftsfähige Form des innerstädtischen Wettbewerbs werden milieuübergreifend Stadtbewohner motiviert, ihre kulturelle Praxis umzustellen. Zusätzlich verändert sich der Gesamtblick auf vermeintlich benachteiligte Quartiere mit dem Ergebnis der Destigmatisierung: Nicht mehr symbolische Beschäftigungsförderung und Beteiligungsprojekte im dritten oder vierten Arbeitsmarktsegment prägen die Förderstrukturu-

ren: Vielmehr werden Bewohner vermeintlicher Brennpunkte zu Pionieren der Zukunftskunst (Schneidewind 2018). Bereits auf mittelfristige Sicht erhöht sich der sozialökonomische und sozialökologische Mehrwert für die beteiligten Kommunen, der sich auch in ihrer urbanen Ökobilanz nachweisen lässt. Zu diesem Zweck wollen wir die Voraussetzungen für ein transformatives Monitoringsystem prüfen.

Für die am Projekt beteiligten Modellkommunen ergeben sich durch den hier vorgeschlagenen Ansatz vor allem drei Vorteile:

- De-Segregation von Stadtquartieren und Belebung einer engagierten klimasensiblen Stadtöffentlichkeit (Klimaschutz als „Mitnahmeeffekt“),
- praktische Vorwegnahme der nationalen Emissionskriterien 2030 bzw. zentraler Beiträge dazu und milieuverträgliche Abfederung der zusätzlichen Kosten,
- Vorreiterrolle im Wettstreit um konkrete stadtpolitische Maßnahmen zum Klimaschutz.

In diesem Sinne freuen wir uns bereits heute über Interessenbekundungen und ein starkes kommunales Commitment, um gemeinsam die TRANSCITY zu bilden.

Prof. Dr. Andreas Thiesen, Fachbereich Sozialwesen der Hochschule RheinMain, Wiesbaden

Prof. Dr. Manfred Fishedick, Wissenschaftlicher Geschäftsführer des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie und Professor an der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften der Bergischen Universität Wuppertal

### Quellen:

- Bachmann, B./Behrens, M./Brocchi, D./Heynkes, J./Sinn, M./Thiesen, A. (2018): Subsidiarität als Motor urbaner Transformation. Bergischer Impuls 01 im Rahmen der ersten Bergischen Klimagespräche. Herausgegeben vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie ggmbh, im Internet: <https://www.bergische-klimagespraechen.de/2017-1/>, Zugriff: 23.03.20.
- Balz, H.-J./Benz, B./Kuhlmann, C. (Hrsg.) (2012): Soziale Inklusion. Grundlagen, Strategien und Projekte in der Sozialen Arbeit. Wiesbaden: Springer VS.
- Böhnisch, L. (2018): Die Verteidigung des Sozialen. Ermutigungen für die Soziale Arbeit. Weinheim: Beltz Juventa.
- Schneidewind, U. (2018): Die Große Transformation. Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels. Frankfurt a. Main: S. Fischer.
- Sennett, R. (2018): Die offene Stadt. Eine Ethik des Bauens und Bewohnens. Berlin: Hanser.
- Thiesen, A. (2016): Die transformative Stadt. Reflexive Stadtentwicklung jenseits von Raum und Identität. Bielefeld: transcript.
- Umweltbundesamt (Hrsg.) (2015): Global nachhaltige materielle Wohlstandsniveaus – Analyse und Veranschaulichung global nachhaltiger materieller Versorgungspfade auf der Ebene von Haushalten. Texte 99/2015, im Internet: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/te\\_99\\_2015\\_global\\_nachhaltige\\_materielle\\_wohlstandsniveaus.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/te_99_2015_global_nachhaltige_materielle_wohlstandsniveaus.pdf), Zugriff: 27.01.2020.
- Welzer, H. (2014): Selbst denken. Eine Anleitung zum Widerstand. 4. Auflage, Frankfurt a. Main: S. Fischer.