

Städte für Menschen bauen: Die Rolle und Verantwortung von Städten in der sozial-ökologischen Transformation

- Sozial-ökologische Politik als Prämisse zur Bekämpfung des Klimawandels
- Drastischer Wandel zur Sozialökologie: Paris seit den 2000er Jahren
- Exkurs: Der Schutz älterer Menschen vor Hitzewellen.
- ‚Perspektive München‘ als integrierter Masterplan
- Bürgerbeteiligung bei Transformationsprozessen
- Zwei Umfragen: Lebenswerte Städte und erfolgreiche Beteiligungsverfahren

Ein Impulspapier des Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung
und der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik

Einleitung

Weltweiter Frieden, Freiheit und Wohlstand hängen immer mehr davon ab, dass ökologische Grenzen respektiert werden. Unser Planet steuert auf eine Klimakatastrophe zu, aber nicht alle sind davon gleichermaßen betroffen. Um gesellschaftliche Gegenreaktionen und die Verschärfung von Ungleichheiten zu verhindern, müssen politische Entscheidungsträger_innen die sozialen Implikationen von ökologischen Transformationen berücksichtigen. Insbesondere Städte sind aufgrund ihrer Fähigkeit, den Klimawandel vor Ort zu bekämpfen, und ihrer hohen Bevölkerungsdichte wichtige Akteure im globalen Kampf gegen die Klimakatastrophe. Wie sieht die Rolle von Städten aus und welche Visionen haben Verantwortliche in Städten für die sozial-ökologische Transformation?

Das diesem Text zugrunde liegende Labor „Städte für Menschen bauen“ wurde im Rahmen des Global Green Deals Forum

am 1. Oktober 2020 durchgeführt. Das Forum wurde von der Friedrich-Ebert-Stiftung, dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB), dem Klimabündnis Deutschland und dem Olof Palme International Center organisiert.¹ Dagmar Köhler, Deutsches Institut für Urbanistik², hat das Labor „Städte für Menschen bauen“ moderiert. Unsere Gäste waren Dr. Éloi Laurent, Senior Research Fellow am Science Po Centre for Economic Research, Paris³, sowie Prof. Dr. Elisabeth Merk, Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München⁴.

Sozial-ökologische Politik als Prämisse zur Bekämpfung des Klimawandels

„Für nachhaltige Transformationen müssen wir anerkennen, dass es bei jeder ökologischen Herausforderung auch eine soziale Frage gibt. Die Politik des 21. Jahrhunderts ist sozial-ökologisch. Wir müssen soziale Aspekte mit ökologischen Aspekten verbinden. Sonst

werden wir keine Umweltpolitik machen können. Wir müssen Nachhaltigkeit und Klimagerechtigkeit besser verstehen, wenn wir in ökologischen Transformationen vorankommen wollen. Gerechtigkeit und Gleichberechtigung sind die Grundbausteine für die Bekämpfung des Klimawandels“.

Dr. Éloi Laurent

Wenn wir eine Stadt aus verschiedenen Blickwinkeln betrachten, so erläuterte Dr. Éloi Laurent, können wir verstehen, wie schutzbedürftige Menschen durch den infrastrukturellen, politischen und rechtlichen Rahmen einer Stadt benachteiligt werden können. Aus geografischer Sicht ist eine Stadt ein dicht besiedelter Raum, in dem Menschen gemeinsam leben und Infrastrukturen nutzen. Das Thema der Mobilität verdeutlicht Ungleichheiten innerhalb einer Stadt: Wie erschwinglich ist die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und inwieweit ist der Stadtrand mit dem Zentrum verbunden? Wirtschaftlich gesehen ist eine Stadt ein Ort effizienter Agglomeration, auch wenn diese aus sozialer oder ökologischer Sicht ineffizient sein kann. Die soziologische Perspektive definiert eine Stadt als einen Ort der sozialen Kooperation. Inwieweit stellt die Stadt Orte wie Parks für die soziale Interaktion zwischen Gruppen zur Verfügung?

Eine Stadt kann auch unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit betrachtet werden. Hier ist die Stadt ein Ort, der ökologischen Gefahren ausgesetzt ist, sowie ein Ort, der auf lokaler und globaler Ebene Auswirkungen auf die Umwelt hat. Menschen mit geringen Einkommen leben zumeist in Gebieten mit höherer Luft- und Lärmbelastung. Die skizzierten Perspektiven zeigen, dass unabhängig davon, welche politischen Entscheidungen getroffen werden, sie immer einen sozialen Effekt haben. Die Frage ist also nicht, ob durch politische Entscheidungen Ungleichheiten beeinflusst werden, sondern ob sie Ungleichheiten verstärken oder verringern.

Ausgelöst durch die Energiepreise waren die Demonstrationen der Gelbwestenbewegung die ersten sozial-ökologischen Proteste in der französischen Geschichte. In Frankreich nutzen Millionen Menschen fossile Brennstoffe, um ihre Grundbedürfnisse zu befriedigen. Um den Einsatz von Kohlenstoffbrennstoffen zu verringern, erhöhte die französische Regierung die nationale Kohlenstoffsteuer von 44€/t auf 55€/t. Dem Gesetz fehlte jegliche Form eines sozialen Ausgleichs basierend auf dem Einkommen oder Wohnort von Individuen – was entsprechende Reaktionen hervorrief.

Die Forderungen der Gelbwestenbewegung haben sich im Laufe der Zeit stark verändert. Im Kern hatte die Bewegung aber

Recht in ihrer Einschätzung, dass eine Kohlenstoffsteuer ohne sozialen Ausgleich Ungleichheiten verstärkt. Es ist wichtig zu betonen, dass eine soziale, progressive Kohlenstoffsteuer im französischen Kontext möglich gewesen wäre: Im Jahr 2009 wurde durch die damalige Regierung ein Entwurf für eine Kohlenstoffsteuer vorgeschlagen, welche die Einnahmen der Steuer für Umverteilungsmaßnahmen verwendet hätte. Letztlich wurde der Gesetzentwurf vom französischen Verfassungsrat abgelehnt.

Drastischer Wandel zur Sozialökologie: Paris seit den 2000er Jahren

Auf kommunaler Ebene gewinnt die sozial-ökologische Politik in Frankreich an Zustimmung. Kandidatinnen und Kandidaten, die auf einer sozial-ökologischen Plattform auftreten, haben in Bordeaux, Marseille, Straßburg, Grenoble und Paris bedeutende Siege errungen. Vor allem Paris ist zu einem Wahrzeichen der sozial-ökologischen Transformation geworden. Das ist bemerkenswert, da sich die Regierung in Paris bis zum Anfang des 21. Jahrhunderts nur wenig mit Umweltthematiken beschäftigte. In den 2000er Jahren vollzog Paris einen drastischen Wandel hin zu ökologischen Belangen.

Die wiedergewählte Bürgermeisterin von Paris, Anne Hidalgo, setzt seit dem Beginn ihrer Legislatur ehrgeizige Pläne zur Verbesserung der Luftqualität um. Durch Hidalgo's Einsatz konnten die Tage mit guter Luftqualität in Paris von 45% auf 75% gesteigert werden. Zurzeit verfolgt Hidalgo den *Plan Vélo*, ein massives Fahrradinfrastrukturprojekt. Die Umsetzung des *Plan Vélo* erfolgt schneller als ursprünglich vorgesehen, da Paris kurzfristige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs während der COVID-19-Pandemie ergriffen hat, um die Ausbreitung des Virus zu verhindern. In Kombination mit einem Streik im öffentlichen Nahverkehr, haben beide Faktoren die Umwandlung von Paris in eine fahrradfreundlichere Stadt erheblich beschleunigt. Die 60%-ige Zunahme der Fahrradkäufe in Paris ist ein Indikator für die hohe öffentliche Zustimmung zum *Plan Vélo*.

Hidalgo hat sich zum Ziel gesetzt, soziale Gerechtigkeit in der nachhaltigen Transformation der Stadt zu gewährleisten. Für Menschen, die von Diesel- auf Elektrofahrzeuge umsteigen wollen oder auch für Einzelpersonen, die ein Elektrofahrrad kaufen, stehen verschiedene Formen der finanziellen Unterstützung zur Verfügung. Vor drei Jahren verabschiedete Paris seinen ersten Plan zur Umweltgesundheit, welcher Definitionen von Umweltgerechtigkeit und Ungleichheit beinhaltet. Der *Plan Vélo* und weitere sozial-ökologische Maßnahmen der städtischen Regierung wirken sich positiv auf die Luftqualität, Mobilität, Umweltgesundheit und -gerechtigkeit in Paris aus.

Exkurs: Der Schutz älterer Menschen vor Hitzewellen

Die soziale Isolation älterer Menschen in Kombination mit ihrem größeren Risiko, unter ökologischen Schocks zu leiden, ist ein bedeutendes Problem, mit dem alle europäischen Städte konfrontiert sind. Personen, die stark durch Hitzewellen betroffen sind und an ihnen sterben, sind in erster Linie sozial isolierte, ältere Menschen. Während der Hitzewelle im August 2003 starben allein in Europa 70.000 Menschen. In Frankreich starben 15.000 Menschen, von denen 90% 65 Jahre oder älter waren. Sowohl Frankreich als auch Deutschland brachen 2019 historische Temperaturrekorde. Das französische meteorologische Institut geht davon aus, dass ab 2020 Hitzewellen stark in ihrer Häufigkeit und Intensität zunehmen werden.

Die Frage, die die Städte beantworten müssen, lautet: Wie kann das Überleben älterer Menschen während ökologischer Schocks wie Hitzewellen gesichert werden? In Frankreich müssen die Gemeinden Register einrichten, welche ältere Menschen im Falle einer Hitzewelle kontaktieren und warnen sollen. Studien zeigen jedoch, dass die Register noch nicht optimal funktionieren. Die derzeitigen Hauptprobleme sind das Fehlen von Gesamtregistern und das Versäumnis, die Personen im Register beim Auftritt einer Hitzewelle zu kontaktieren.

„Perspektive München“ als integrierter Masterplan

„Wir brauchen eine Bewegung für soziale Gerechtigkeit. Land muss wie Wasser ein Gemeingut sein, welches nicht dem freien Markt überlassen werden kann.“

Prof. Dr. Elisabeth Merk

In München, so die Darstellung von Prof. Dr. Elisabeth Merk, zielen die Maßnahmen zum Schutz der älteren Bevölkerung auf ihre langfristige soziale Integration ab. München war eine der ersten Städte in Deutschland, die eine gesellschaftliche Bodenpolitik (1990) und Gesetzgebungen zur Sicherstellung von bezahlbarem Wohnen einführte. Seit den Wahlen im Jahr 2019 wird die Stadt München von einer Koalition aus Sozialdemokraten und Grünen regiert. Die „Perspektive München“ ist ein integrierter Masterplan mit dem Ziel, Synergien zwischen Landressourcen, wirtschaftlicher Entwicklung, Mobilität, sozialer Gerechtigkeit sowie der Lebensqualität in den Stadtteilen und dem Klimawandel zu schaffen. So arbeitet die Stadtregierung derzeit an einer neuen Gesetzgebung, die vorsieht, dass 50% der Flächen in öffentlichem Besitz sein müssen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass alle gesellschaftlichen Gruppen Zugang zu Wohnraum in ganz München haben. Die Stadt vergibt Aufträge an Baufirmen zur Schaffung von bezahlbaren

Wohnungen und zur Bereitstellung von Programmen, die älteren Menschen dabei helfen, ihr alltägliches Leben in ihrem eigenen Viertel zu meistern.

Obwohl der deutsche Föderalismus viele Chancen bietet, kann er auch sozial-ökologische Transformationen erschweren: Beispielsweise kann die verkehrsbedingte Klimaproblematik des Pendlerverkehrs zwischen Bundesländern nur gemeinsam von Bund und Ländern gelöst werden. Ein weiteres Problem, welches einer Intervention bedarf, ist die voranschreitende Gentrifizierung im Ballungsraum von Deutschlands größten Städten: Ökologische Gesetzgebungen wie beispielsweise verkehrsberuhigende Maßnahmen sollen den Schwächsten zugutekommen, erhöhen aber auch den Wert eines Viertels, da es durch eben diese Maßnahmen ruhiger wird. Dadurch werden wiederum Gentrifizierungsprozesse gefördert.

Die Münchener Gesetzgebung Sozialgerechte Bodennutzung (SoBon) zielt seit den 1990er Jahren darauf ab, die Implikationen von Gentrifizierungsprozessen zu verringern. So muss jedes Gebiet, das derzeit erschlossen oder saniert wird, 30-40% seiner Fläche für bezahlbaren Wohnraum anbieten. Wie der ehemalige Münchner Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel bereits vor fünfzig Jahren und wiederum im Jahr 2019 betonte, erfordert die fortlaufende Gentrifizierung eine wesentlich stärkere Unterstützung der Länder durch den Bund.

Bürgerbeteiligung bei Transformationsprozessen

Das Einholen von Meinungen und Präferenzen der Bürger_innen einer Stadt ist von entscheidender Bedeutung, da ihre Interessen häufig kontextabhängig variieren. Die großen Unterschiede werden deutlich, wenn man die Münchner Bevölkerung mit den Teilnehmer_innen des Labors „Städte für Menschen bauen“ vergleicht. Im Rahmen des Labors wurden die Teilnehmer_innen gefragt, „Was macht (Ihre) Stadt lebenswert“? Keiner der Befragten gab an, dass ihnen genügend Parkplätze wichtig sind.⁵ Konträr zu diesem Ergebnis sind Parkplätze in München sowohl im Stadtparlament als auch in den verschiedenen Stadtteilen ein höchst umstrittenes Thema. Politiker_innen, die sich für eine Reduktion von Parkplätzen aussprechen, sehen sich ernsthaften Gegenreaktionen ausgesetzt.

Wahlergebnisse sind häufig zu unspezifisch, um die Präferenzen von Bürger_innen bezüglich der Stadtentwicklung darzustellen. Im Vergleich ermöglichen Umfragen zur Stadtentwicklung den Bürger_innen, sich spezifisch zu der Thematik zu äußern. Städte wie Genf veranlassen zuweilen große Studien, in denen erfragt wird, was die Menschen von ihrer Stadt erwarten. Leider führen

jedoch die meisten städtischen Regierungen keine regelmäßigen Umfragen durch. Gegenwärtig lagert die Pariser Bürgermeisterin Hidalgo Umfragen an Beratungsunternehmen aus, die häufig nicht mehr als eintausend Menschen befragen. Die Umfragen konzentrieren sich dabei auf singuläre Themen wie beispielsweise das Abfall- oder Wassermanagement. Dr. Éloi Laurent betont, dass themenspezifische Umfragen politisch motiviert sein können und darauf abzielen, aktiv die weitere Entwicklung des befragten Themas voranzutreiben oder zu behindern.

Einige der größten Umfragen zum städtischen Wohlbefinden, darunter der Mercer-Lebensqualitätsindex und der Lebensqualitätsindex des Economist Intelligence Unit, basieren auf einer Methodik, die nicht die Interessen der Bürger_innen berücksichtigt: Die Attraktivität einer Stadt wird an ihrer Fähigkeit bemessen, sowohl Investoren als auch Touristen anzusprechen. Dr. Laurent betont, dass Städte auf den Anliegen der Bürger_innen basierte Umfragen benötigen, um die städtischen Prioritäten zu verstehen und Synergien in der Politikgestaltung zu entdecken. Die fortschreitende Digitalisierung macht große, regelmäßige, bürgernahe Umfragen möglich.

Zwei Umfragen: Lebenswerte Städte und erfolgreiche Beteiligungsverfahren

Wie kann sichergestellt werden, dass die Interessen und Anliegen der Bürger_innen in Stadtplanungsprozessen repräsentiert werden? Die zweite Umfrage des Labors „Städte für Menschen bauen“ fragte, „Welche Faktoren für erfolgreiche Beteiligungs- und Planungsverfahren mehr Beachtung finden sollten“? Drei der vier meistgewählten Antworten⁶ standen alle im Zusammenhang mit der Förderung der Bürgerbeteiligung: Die Teilnehmer_innen wünschen sich, dass **partizipativ das Gemeinwohl herausgearbeitet und als Leitbild verankert wird**.

Der **politische Wille der Verantwortlichen** scheint ihnen zentral. Außerdem möchten sie **transparentere Verfahren mit externer Prozessbegleitung** und die **frühzeitige, zielgruppenorientierte Bürgerbeteiligung**. In München erkennt die Regierung an, dass die Beteiligung der Bürger_innen an nachhaltigen Transformationsprozessen für die Nachbarschaftsquartiere und die Demokratie selbst von entscheidender Bedeutung ist. Prof. Dr. Merk betont, dass es in den verschiedenen Stadtteilen regelmäßige Umfragen zur Stadtentwicklung gibt. Innerhalb der Stadtteile werden Bürgerspaziergänge organisiert, bei denen die Stadt München den Bewohner_innen im Dialog Verbesserungspotenziale im Viertel aufzeigt und auf ihre Anliegen eingeht.

Als die Teilnehmer_innen gefragt wurden „was (Ihre) Stadt lebenswert macht“ antwortete die Mehrheit, dass sie **eine gute Alltagsversorgung in der Nähe (Geschäfte, Ärzte, Schulen)** schätzt.⁷ Direkt danach werden **attraktive öffentliche Plätze und Parks** genannt. Ästhetik, Architektur, Design und hochwertige Materialien sind wichtig für eine hohe Lebensqualität in einer Stadt. Architekt_innen müssen in Entscheidungsprozessen eingebunden werden, um den Bau von schönen und lebenswerten Städten zu fördern. Studien aus verschiedenen Münchener Stadtteilen zeigen, dass die Bürger_innen Strukturen aus den 1970er Jahren, aufgrund von vielen Grünflächen, der sozialen Infrastruktur und des gut organisierten Verkehrs, bevorzugen.

In München gibt es starke Synergien zwischen Mobilitätskonzepten wie der Vergrößerung von Fußgängerzonen, neuen Radwegen und grüner Infrastruktur. Die innerstädtischen Sanierungsgebiete und Wohnbauprojekte konzentrieren sich auf grüne Energie, Energiegerechtigkeit, Mobilität und das Schaffen von attraktiven, öffentlichen Orten. Ein Paradebeispiel ist die von der Stadtregierung gebaute, ökologische Prinz-Eugen-Kaserne. Das Quartier hat sechshundert Wohnungen, verwendet hauptsächlich Holz als Baumaterial und schreibt die Nutzung erneuerbarer Energien in den Gebäuden vor. Das Projekt ist eine Genossenschaft und hat somit einen kooperativeren, sozial integrierten Ansatz, welcher durch das Quartiersmanagement gefördert wird.

- 1 Das Labor „Städte für Menschen bauen“ wurde von Marei John-Ohnesorg, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Managerkreises, und Mareike Le Pelley, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik, Friedrich-Ebert-Stiftung, geplant und durchgeführt.
- 2 Dagmar Köhler ist Leiterin des Teams „Lokale Mobilität“ und der Fahrradakademie im Forschungsbereich Mobilität am Deutschen Institut für Urbanistik (difu). Sie ist Expertin für europäische Verkehrspolitik und internationale Vernetzung von Städten und Regionen.
- 3 Dr. Éloi Laurents aktuelle Arbeit befasst sich mit der Beziehung zwischen Nachhaltigkeit und Wohlbefinden, wobei er sich auf den Zusammenhang zwischen Nachhaltigkeit und Gerechtigkeit konzentriert. Er ist Senior Research Fellow am OFCE (Sciences Po Centre for Economic Research, Paris), Professor an der School of Management and Innovation an der Sciences Po und am Pontois ParisTech. Außerdem ist er Gastprofessor an der Stanford University (Paris und Stanford).
- 4 Prof. Dr. Elisabeth Merk ist seit 2007 Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München. Seit 2015 ist Prof. Dr. Merk Präsidentin der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL). Im Jahr 2020 erhielt sie eine Ehrenprofessur an der Technischen Universität München (TUM).
- 5 0%; 0/21
- 6 Alle Ergebnisse der Umfrage sind im Anhang dargestellt.
- 7 81%; 17/21

Anhang

Umfragen

Umfrage 1: Was macht meine Stadt lebenswert?

gute Alltagsversorgung (Geschäfte, Ärzte, Schulen) in der Nähe	90% (19/21)
attraktive öffentliche Plätze und Parks	81% (17/21)
bezahlbarer Wohnraum	67% (14/21)
fahrrad- und fußgängerfreundlich	52% (11/21)
wenig Luftverschmutzung und Lärm	43% (9/21)
kommunale Räume und Sportanlagen	33% (7/21)
ausreichend Parkplätze	0% (0/21)

Quelle: Umfrage 1 aus dem Labor „Städte für Menschen bauen“.

Umfrage 2: Welche Faktoren für erfolgreiche Beteiligungs- und Planungsverfahren sollten mehr Beachtung finden?

Gemeinwohl herausarbeiten + als Leitbild verankern	73% (16/22)
politischer Wille bei den Verantwortlichen	68% (15/22)
frühzeitige zielgruppenorientierte Beteiligung der Bevölkerung	64% (14/22)
transparentes Verfahren mit externer Prozessbegleitung	64% (14/22)
motivierte und kompetente Verwaltung	50% (11/22)
Interessenklarstellung + Ausgleich	50% (11/22)
digitale Beteiligungsplattformen	23% (5/22)

Quelle: Umfrage 2 aus dem Labor „Städte für Menschen bauen“.

Weitere Literatur auf Deutsch

Kommunen und sozial-ökologische Wende, Dr. Éloi Laurent, Wirtschaftswissenschaftler, Institut d'Études Politiques de Paris und University of Stanford, <https://www.fes.de>

Mobilitätsdienstleistungen gestalten. Beschäftigung, Verteilungsgerechtigkeit, Zugangschancen sichern, WISO Diskurs, <https://www.fes.de>

Sozialdemokratische Verkehrspolitik - Gestalten, Entscheiden, Umsetzen, WISO Direkt, <https://www.fes.de>

Städte für Menschen bauen - Best Practice Beispiele aus Deutschland und Europa, Impulspapier Managerkreis und WISO, <https://www.fes.de>

Das Klima Handbuch für Kommunen. Den solidarisch ökologischen Wandel erfolgreich gestalten, BayernForum, <https://www.fes.de>

In der Reihe Managerkreis Impulse sind zuletzt erschienen:

Bürokratieabbau Post-Corona

Elena Müller, Dezember 2020.

Fahrplan aus der Krise – Wie der Managerkreis die wirtschaftspolitische Zukunft sieht

Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung, November 2020.

Digital, transformativ, innovativ – Agenda für die Zukunftsfähigkeit Bayerns

Werner Widuckel und Doris Aschenbrenner, November 2020.

Geldwäsche bekämpfen, aber bitte sachgerecht und effizient

Harald Noack, Indranil Ganguli, Oktober 2020.

Städte für Menschen bauen – Best-Practice-Beispiele aus Deutschland und Europa

Elena Müller, Oktober 2020.

Forderungen zur Bewältigung der Folgen der Corona-Krise für Mitteldeutschland

Managerkreis Mitteldeutschland der Friedrich-Ebert-Stiftung, Juni 2020.

Stark mit Quote – Unternehmenserfolg durch erfolgreiche Frauen im Vorstand?

Beate Kummer, Katrin Rohmann, Petra Rossbrey, Juni 2020.

Die Veröffentlichungen der Managerkreis Impulse finden Sie unter: <https://www.managerkreis.de/publikationen>

**Das Video des Labors „Städte für Menschen bauen“ ist hier im englischen Original abrufbar:
<https://www.fes.de/en/global-green-deals/articles/building-people-centered-cities>**

Über die Autorin:

Elena Müller, Studentin des Bachelors Politics, Economics and Social Thought und Student Research Assistant bei TMG ThinkTank for Sustainability GmbH.

Die Ausführungen und Schlussfolgerungen sind von der Autorin in eigener Verantwortung vorgenommen worden und geben ausschließlich ihre persönliche Meinung wieder.

Impressum: © Friedrich-Ebert-Stiftung | Herausgeber: Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung, Hiroshimastr. 17, 10785 Berlin www.managerkreis.de | ISBN: 978-3-96250-781-7 | Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet. Design: Lobo-Design.com Druck: Brandt GmbH