

Ideenwerkstatt Klimaschutz und Energiewende FKZ UM16 43 210 0

Arbeitspaket 3: Auswertung der Workshops, Ergebnisse, Handlungsanweisungen

**Handlungsempfehlungen aus dem
Workshop „(Neu-)Nutzung des öffentlichen Raums im Zeichen der
Klimaschutzziele“ (13.07.2017)**

Autorinnen: Sarah Rieseberg & Kerstin Gebauer

1 Einleitung

Im Rahmen des Projekts „Ideenwerkstatt Klimaschutz und Energiewende - Synergien und Wechselwirkungen zwischen Klimaschutz- und Energiewendezielen sowie Entwicklungen und Trends in Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft“ werden fünf thematische Workshops organisiert, in denen mögliche Potenziale für die Vernetzung und Synergieschöpfung mit anderen wirtschaftlichen und/oder gesellschaftlichen Trends und Themenfeldern diskutiert werden. Der zweite Workshop des Projektes fand am 13.07.2017 statt und beschäftigte sich mit der **(Neu-)Nutzung des öffentlichen Raums im Zeichen der Klimaschutzziele**.¹ Während des Workshops wurden Trends im öffentlichen Raum in Bezug auf die klimarelevanten Felder *Mobilität* und *Konsum* diskutiert. Auf Grundlage des Workshops wird im vorliegenden Papier als Teil von Arbeitspaket 3 des Projekts jeweils ein Handlungsbereich aus den Diskussionen der *Mobilitäts-* und der *Konsumgruppe* genauer ausgearbeitet. Die ausgewählten Handlungsbereiche sind:

- **Mobilität:** Reduktion der Flächenbeanspruchung durch ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum,
- **Konsum:** Gestaltung des öffentlichen Raums als Experimentierraum nachhaltiger Lebensstile.

Diese Handlungsbereiche erscheinen geeignet die Umsetzung der Energiewende- und der Klimaschutzziele zu unterstützen. Das Ergebnisprotokoll zum Workshop fasst die Diskussionen und Tendenzen im Workshop zusammen. Hier finden sich auch viele weitere Handlungsempfehlungen, die von den Teilnehmer*innen zusammengetragen wurden.

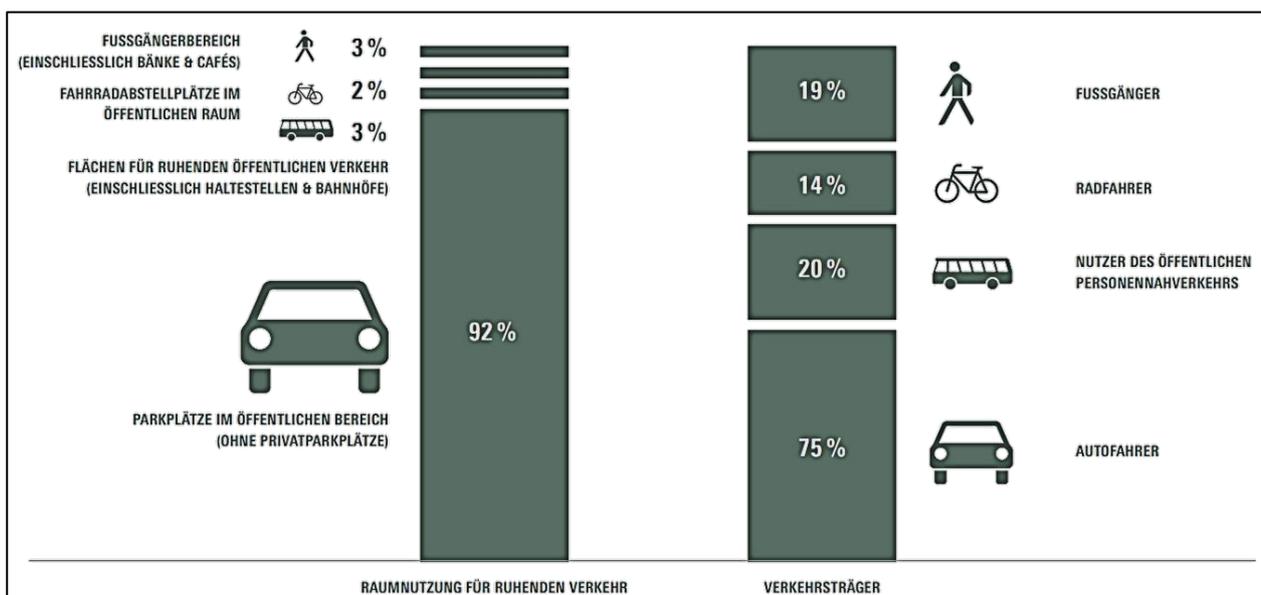
¹ Im ersten Workshop „Wohnraum- und Flächennutzung im Zeichen von Energiewende und Klimaschutz“ wurden Konzepte zur Steigerung der Flächen- und Energieeffizienz vor dem Hintergrund von Leerstand und Zersiedlung diskutiert. Die vorgelegten Handlungsempfehlungen fokussierten hierbei auf Kommunen, die von Abwanderung betroffen sind.

2 Mobilität: Reduktion der Flächenbeanspruchung durch ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

Während des Workshops (*Neu-)Nutzung des öffentlichen Raums* war der ruhende Verkehr ein wichtiger Fokus der Diskussion in der Mobilitätsgruppe. Unter ruhendem Verkehr wird das Parken von Fahrzeugen verstanden. Private Autos werden im Durchschnitt nur eine Stunde pro Tag benutzt, den restlichen Tag stehen sie auf privaten oder öffentlichen Parkflächen [VM BaWü, 2016].

Zunächst ist es wichtig zu verdeutlichen, wieviel Raum tatsächlich ruhenden Fahrzeugen überlassen wird. Eine Studie aus dem Jahr 2011 untersuchte den Flächensplit des ruhenden Verkehrs in der Stadt Graz und kam zu dem Ergebnis, dass 92 % der Flächen im öffentlichen Straßenraum auf Kfz-Parken entfielen (siehe Abbildung 1) [VM BaWü, 2016]. Der KfZ-Anteil an der Mobilität lag allerdings nur bei 75 % [AGFS, 2015]. Öffentliche Flächen werden in der Regel (außerhalb von Innenstadtbereichen) kostenfrei beansprucht. Dabei beruht diese Form der Raumnutzung auf einem historischen Anspruch, der sich seit den 50er Jahren schrittweise etabliert hat.

Abbildung 1: Raumnutzung für ruhenden Verkehr und ihr Anteil an der Mobilität



Quelle: VM BaWü, 2016

2.1 Bezug zum Klimaschutz

Der Verkehrssektor trägt zu 18 % zu den deutschen Treibhausgasemissionen bei [UBA, 2017], dabei ist ein bedenklicher Emissionstrend zu bemerken: Seit dem Jahr 2010 nehmen verkehrsbedingte Emissionen wieder kontinuierlich zu. Nach Schätzung des BMUB wurde im Jahr 2015 mit dem Ausstoß von knapp 164 Millionen Tonnen CO₂-Äqu das Niveau des Jahres 1990 leicht überschritten [BMUB, 2016]. Der mangelnde Reduktionsbeitrag des Verkehrssektors ist maßgeblich für das Verfehlen der deutschen Klimaschutzziele mitverantwortlich [Arepo Consult, 2017]. Erfahrungen mit der Parkraumbewirtschaftung zeigen, dass sie eine effektive Methoden sind, um innerstädtischen PKW-Verkehr und seine Emissionen zu verringern (siehe

hierzu bspw. Erfahrungen aus Wien [VCÖ, 2012) oder Hamburg [ARGUS, 2009). Darüberhinausgehende Parkraumreduktion ermöglicht wiederum mehr Raum für umweltfreundliche Mobilitätsformen wie Fußverkehr, Radverkehr oder ÖPNV. Eine relevante Konkurrenznutzung der öffentlichen PKW-Stellflächen ist die Vorrangnutzung durch Carsharing [Bundesregierung, o.D.) und die Bereitstellung von exklusiven Parkplätzen (mit Ladestation) für E-Fahrzeuge.²

2.2 Querschnittsnutzen

Jenseits der Klimaschutzwirkung haben die Bewirtschaftung und die Reduktion von Parkflächen vielfältige weitere Vorteile. Zunächst können Parkgebühren **Einnahmen für den kommunalen Haushalt** generieren.

Durch Parkplatzreduktion tragen unverstellte Straßenränder zu einer verbesserten Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen und damit zu mehr **Verkehrssicherheit** bei. Hiervon profitieren insbesondere Kinder und Senior*innen [AGFS, 2015). Mit dem demografischen Wandel steigen die Anforderungen an die **Barrierefreiheit**. Auch hierbei stehen parkende Fahrzeuge in Flächenkonkurrenz zu breiten Gehwegen und Zebrastreifen für die (Nah-)Mobilität von Senior*innen.

Die durch Parkraumreduktion angestrebte Reduktion des motorisierten Verkehrs, trägt auch zu einer Senkung der **Luftverschmutzung** bei und reduziert damit unter anderem Kosten im Gesundheitssystem.

Parkplatzreduktion ermöglicht grundsätzlich den Raum anderweitig zu nutzen, entweder für andere Verkehrsarten oder durch **neue Nutzungsformen**. Eine innovative Nutzungsform ist etwa die Entsiegelung durch Grünflächen, die eine Kühlungs- und Starkregenauffangfunktion hat und zur Biodiversität beitragen kann.

2.3 Ansätze zur Bewirtschaftung und zur Reduktion von öffentlichem Parkraum

Im Folgenden wollen wir bereits praktizierte Ansätze zur Reduktion der Flächenbeanspruchung durch ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum vorstellen. Hierzu gehört, die von vielen Kommunen eingeführte Parkraumbewirtschaftung, die Einbeziehung privaten Parkraums in kommunale Parkkonzepte, Methoden zur Schaffung von Problembewusstsein bevor Parkplätze entfernt werden und schließlich die von einigen Kommunen bereits durchgeführte Reduktion von Parkraum im öffentlichen Raum. Im Anschluss folgen in Abschnitt 2.4 die Handlungsempfehlungen.

Parkraumbewirtschaftung

Der Anspruch, dass eine Stadt Autofahrer*innen (kostenfrei bzw. günstig) öffentlichen Raum zum Abstellen eines Autos zur Verfügung stellt, ist eine deutsche Erwartungshaltung, die sich in anderen Ländern bzw.

² Mit § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG existiert für Kommunen die rechtliche Grundlage, um Sonderparkplätze für Elektroautos einzuführen und mit der Verkehrsblattverlautbarung zur einheitlichen Beschilderung von Parkflächen insbesondere an Ladetankstellen im öffentlichen Verkehrsraum haben Kommunen mit einem Zusatzzeichen die Möglichkeit zur einheitlichen Beschilderung von Ladestationen erhalten (Fraunhofer IAO, 2012).

Städten nicht derart wiederfindet. Einwohner*innen von New York, Hong Kong oder Mexico City gehen von kostenpflichtigem Parkraum aus und wissen wo und zu welchem Preis dieser verfügbar ist. Parkgebühren sind dabei ein relevanter Teil der Betriebskosten eines Autos. Während in Berlin eine Anwohnerparkplakette pro Jahr 10,20 Euro kostet, sind es in Londons Bezirk Westminster 160 Euro/Jahr, in Zürich 275 Euro und New York Citys Stadtteil Manhattan müssen Autofahrer 1.900 Euro zahlen [Berliner Morgenpost (2017), Westminster City Council (o.D.), NY City Parking (o.D.)].

Viele Kommunen verfügen über Konzepte für das **Parkraummanagement**, etwa das Konzept „ParkenBerlin“³ oder eine Handreichung der Landesregierung Baden-Württembergs [VM BaWü, 2016]. Parkraumbewirtschaftung kann die Stadtzentren entlasten und den Kommunen Einnahmen ermöglichen. Einige Städte, bspw. Madrid, Edinburgh oder London, verknüpfen die Gebühren bereits mit der Umweltschädlichkeit des Fahrzeugs: die Anwohnerparkgebühren für Fahrzeuge mit höherem CO₂-Ausstoß teurer. Häufig parken E-Fahrzeuge umsonst [ITDP, 2011].

Das Belegungsungleichgewicht, also die räumliche Bevorzugung privaten PKW Verkehrs, wird durch kostenpflichtigen Parkraum allerdings nicht aufgelöst.

Einbeziehung privaten Raums in den Parkraum

Neben dem Parkraummanagement wird die **Nutzung privaten Raums zum Parken** von einigen Kommunen als Lösung verfolgt [AGFS, 2015]. Im Zuge der Digitalisierung werden zunehmend Parkleitsysteme⁴ eingesetzt, um schnell einen Parkplatz zu finden und es existieren Börsen, die das Sharing privater Parkplätze bzw. deren Mehrfachnutzung ermöglichen.⁵ In Köln wurde im Jahr 2016 der Beschluss gefasst eine „Parkraumfreie Zone Innenstadt“ zu schaffen. Pro Jahr werden von den 1.400 verfügbaren Stellplätzen 10 % zurückgebaut. Die PKW der Anwohner*innen werden in durch die Stadt gemieteten Parkhäusern untergebracht. In Straßburg werden die Kosten für Parken im öffentlichen Raum mit den Kosten für Parkhäuser abgestimmt [ITDP, 2011].

Reduktion von öffentlichem Parkraum: Schaffung von Problembewusstsein als erster Schritt

Um die über Jahre etablierte Selbstverständlichkeit der Dominanz privater Kfz im öffentlichen Raum zu brechen ist ein wichtiger erster Schritt Problembewusstsein zu schaffen. Hierzu ist ein Bewusstseinswandel bei den politischen Entscheidungsträger*innen, der Bevölkerung und den Verwaltungen notwendig.

Zahlreiche Aktionsformen leisten einen wertvollen Beitrag, um diese Selbstverständlichkeit aufzulösen. Im Rahmen von Kultur- und Sportveranstaltungen (insbesondere Marathons) werden regelmäßig Straßen temporär von privaten PKWs befreit. Im Anschluss an solche Veranstaltungen wäre es prinzipiell möglich den

³ Im Projekt „ParkenBerlin“ wurden im Jahr 2010 Leitlinien für ein einfaches und wirtschaftliches Parkraummanagement vorgelegt.³³ Projekt (DIFU et al., 2009) Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg veröffentlichte im Jahr 2016 eine Handreichung zu Nutzen und Effekten der Parkraumbewirtschaftung (im öffentlichen Raum). [VM BaWü, 2016]

⁴ Parkleitsystem und Park+Ride-Angebot in der Stadt Freiburg. <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231355.html>

⁵ Beispielsweise eine App zur Meldung freie Parkplätze in London: <http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-01/parkplatz-app-london?print> oder das Sharing von Parkplätzen über Portale <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/beim-parkplatz-sharing-werden-private-parkplaetze-vermietet-a-915026.html>

Raum **temporär neu zu besetzen**. Eine politische Aktionsform, die sich besonders bei der Schaffung von Problembewusstsein hervorgetan hat, sind **Parking Days**,⁶ Abbildung 2 zeigt einige Nutzungsformen, die Aktivist*innen entwickelt haben. Eine andere temporäre Aktion ist beispielsweise die Umnutzung in eine Spielstraße.⁷

Abbildung 2: Impressionen alternativer Parkraumnutzung



Quellen: Fotos im Uhrzeigersinn 1) Inhabitat (o.D.), 2) PARK(ing) Day Dallas (o.D.), 3) Speed, B. (o.D.), 4) Green City e.V. (o.D.)

Temporäre Umwidmungen lösen Diskussionsprozesse aus und eröffnen den Blick sowohl auf das Problem als auch auf seine Alternativen. Die Selbstverständlichkeit der gegebenen Umstände wird in Frage gestellt. Durch die regelmäßige Durchführung und Verstetigung dieser Aktionen wird die öffentliche Sichtbarkeit alternativer Nutzungsformen gesteigert. Ziel ist es hierbei nicht nur die Befürworter*innen zu adressieren sondern insbesondere auch Skeptiker*innen mit ins Boot zu holen.

Reduktion von Parkflächen im öffentlichen Raum

Einige Kommunen sind über den Punkt der Bewusstseinsbildung bereits hinaus und haben das Ziel die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Raum Schritt für Schritt zu reduzieren. Eine Strategie kann die Änderung der Stellplatzsatzung sein, die Investoren verpflichtet pro Wohnung einen Stellplatz zu schaffen [BUND, 2016].

⁶ Die Idee für den Parking Day stammt aus San Francisco. Einmal im Jahr nutzen die Teilnehmer*innen Parkplätze auf alternative Weise und machen so die Nutzungspotenziale sichtbar. Verwandte Formen durch massenhafte Aneignung öffentlichen Raums Problembewusstsein zu schaffen sind Sternfahrten oder Aktionen der Critical Mass.

⁷ Informationen zu Initiativen für temporäre Spielstraßen finden sich bspw. hier: <http://gethsemanplatz.de/tempSpielstr.htm>; http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=1518135&_ffmpar%5B_id_inhalt%5D=4472320#; <http://umverka.de/hefte/heft308/spielzonen.html>; <http://itstartedwithafight.de/2017/05/10/parkplaetze-zu-gruenflaechen/>

Zürich hat bereits seit den 1990ern statt einer solchen Regelung ein Parkplatz-Limit, bei dem im Innenstadtraum für neu gebaute Parkplätze bestehende Parkplätze zurückgebaut werden. Außerhalb des Stadtzentrums ist es Investoren nur erlaubt neue Parkplätze zu schaffen, soweit die Stadtgebiete nicht ein ohnehin schon zu hohes Verkehrsaufkommen aufweisen und wenn die lokalen Luftreinhaltungswerte eingehalten werden.

2.4 Handlungsempfehlungen zur Reduktion der Flächenbeanspruchung durch ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum

H 1: Erstellen von Informationsmaterial zum Thema Parken für Anwohner*innen und Kommunalverwaltungen

Zielgruppe: Bürgerinitiativen, Kommunalverwaltung, Anwohner*innen

Ein erster wichtiger Schritt, um das Thema Raumverbrauch durch private PKWs zu adressieren, ist die Sensibilisierung und die Eröffnung eines Diskussionsraums. Hierzu sollten zunächst für ausgewählte Städte in Deutschland Informationen zusammengetragen werden, die die Bevölkerung und beteiligte Akteure darüber aufklärt, wie hoch der **Flächenverbrauch durch ruhenden Verkehr** ist. Mit den Informationen sollen Verwaltungen aber auch Bürger*innen befähigt werden, Änderungen bei der Zuteilung von Straßenraum zu begründen.

Die Daten und Kapazitäten des öffentlichen und privaten Parkens sollten zielgruppengerecht aufbereitet und visualisiert werden. Mit der Informationsverbreitung über den Nutzungsanteils des ruhenden PKW-Verkehrs sollten auch alternative Nutzungen kommuniziert werden. Die Verbreitung von solchen Informationen kann vielfältig gestaltet werden, bspw. durch Studien zu Parkraumpolitik (bspw. ITDP, 2011), Videos von Parking Day Aktionen oder Blogs zu alternativen Nutzungsformen (bspw. CityMetric.com).

H 2: Verbreitung von Best-Practice Beispielen und Erfahrungsaustausch

Zielgruppe: Kommunalverwaltung, Bürgerinitiativen, Expert*innen

Es existieren bereits vielfältige Erfahrungen von Leuchtturmstädten wie Zürich, Kopenhagen, Amsterdam oder London. Auch innerhalb Deutschland haben Städte wie Hamburg, Köln oder München progressive Ansätze entwickelt. Relevante Schritte, um zu einer Reduktion von privatgenutztem Parkraum zu kommen sind, u.a.:

- Einführung von Parkraumbewirtschaftung (siehe bspw. die Emissionsabhängigen Parktarife von Hackney⁸),
- Reform von Bauordnungen und den darin vorgesehen Anforderungen an Stellplätze,
- Erhöhung der Gebühren für die Neuzulassung von Fahrzeugen,

⁸ In Londons Stadtteil Hackney sind Anwohnerparkausweise nach Emissionsausstoß gestaffelt [Hackney, 2016].

- Lenkungsoptionen bei der KFZ-Zulassung (siehe bspw. das Versteigerungssystem von KFZ-Zulassungen in Singapur⁹),
- Schrittweiser Rückbau von Parkplätzen als verkehrspolitisches Ziel (siehe Zürichs Historic Consensus zur Parkraumlimitierung),
- Schaffung parkfreier Gebiete (Siehe die Parkplatzfreie Innenstadt von Köln).

Kommunen und Bürger*innen sollte ein Erfahrungs- und Best-Practice Austausch ermöglicht werden. Dies ist neben den bisher genannten Kanälen auch in der Form von Webinars o.ä. möglich. Kommunen und Bürger*innen soll durch diesen Erfahrungsaustausch ermöglicht werden, neue Wege jenseits althergebrachter Parkuhren zu gehen. Für Kommunen können hierdurch auch neue Einnahmequellen erschlossen werden.

H 3: Einrichtung von Experimentierräumen, um Methoden der Politikvermittlung und alternative/ temporäre Nutzungskonzepte zu testen

Zielgruppe: Kommunalverwaltung, Bürgerinitiativen

Ziel muss es sein die Erfahrungen der Leuchtturm-Kommunen (Handlungsempfehlung 2) zu transferieren und in die Breite zu tragen. Häufig treffen Kommunen bei ihren Versuchen Parkraum zu managen oder zu reduzieren auf großen Widerstand aus Bürgerschaft, Handel und Politik. Ein wichtiger Ansatzpunkt ist deshalb, nicht nur die in anderen Städten angewendeten Politikinstrumente zu kennen, sondern auch neue **Methoden der Politikvermittlung** zu erlernen um Bürger*innen und Meinungsmacher*innen von den Maßnahmen zu überzeugen.

Kommunen und Initiativen könnten unterstützt werden **alternative/ temporäre Nutzungskonzepte** im öffentlichen Raum umzusetzen. In Experimentierräumen sollte Parkraumreduktion, Management des verbleibenden Parkraums und alternative Nutzung ausprobiert werden, dabei ist auch die Art der Einbindung der Anwohner*innen ein wichtiger Teil des Lernprozesses. Im Gegensatz zu dem stillschweigendem Verschwindenlassen von Parkflächen im Rahmen von Umbaumaßnahmen, sollte in diesen Experimentierraum der Wegfall von Parkflächen und die Vermittlung solcher Maßnahmen offen angesprochen und diskutiert werden. Ziel von Experimentierräumen ist herauszufinden welche Voraussetzungen gestaltet werden müssen damit neue Parkraumnutzungskonzepte funktionieren und angenommen werden.

2.5 Literatur

AGFS (2015). Parken ohne Ende. http://www.agfs-nrw.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/parkraum_brosch_2015_WEB.pdf

⁹ Um in Singapur ein Auto anmelden zu können, müssen Anwohner*innen ein Certificate of Entitlement (COE) für die jeweilige Wagenkategorie ersteigern. Das Zertifikat erlaubt die Zulassung des Fahrzeugs für 10 Jahre [LTA, o.D.].

- Arepo Consult (2017). Kurzanalyse der nationalen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2016. Im Auftrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen.
http://www.arepoconsult.com/fileadmin/user_upload/pdf/THG-Kurzstudie_2016.pdf
- ARGUS (2009). Parken in Hamburg Abschlussbericht.
http://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetRessource100/GetRessource100.svc/f4b783b7-6a9c-4958-a411-1abffe421d56/Akte_744.5400-001.pdf
- Berliner Morgenpost (2017) Parken in Berlin soll für Anwohner teurer werden.
<https://www.morgenpost.de/berlin/article210148873/Parken-in-Berlin-soll-fuer-Anwohner-teurer-werden.html>
- Bundesregierung (o.D.) Das Auto teilen statt besitzen.
<https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2016/12/2016-12-21-carsharing-gesetz.html>
- BUND (2016): Kommunale Suffizienzpolitik - Strategische Perspektiven für Städte, Länder und Bund.
https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/nachhaltigkeit/nachhaltigkeit_suffizienz_studie.pdf
- DIFU et al. (2009). Einfach Parken. https://difu.de/sites/difu.de/files/bericht_difu_einfach-parken_1.pdf
- Fraunhofer IAO (2012). Strategien von Städten zur Elektromobilität Städte als Katalysatoren auf dem Weg zur Mobilität der Zukunft. <http://wiki.iao.fraunhofer.de/images/studien/strategien-von-staedten-zur-elektromobilitaet.pdf>
- Green City e.V. (o.D.) Grünoase statt Blechwüste am autofreien Tag.
<https://www.greencity.de/projekt/parking-day/>
- Hackney (2016) Resident permit prices, using engine size (cc) until 31 August 2016 <http://www.e-hackney.co.uk/wp-content/uploads/2016/12/parking-permits-price-list.pdf>
- Inhabitat (o.D.) Yesterday was Park(ing) Day 2014. <http://inhabitat.com/tomorrow-is-parking-day-2014-send-us-photos-of-pop-up-parks-near-you/parking-day-yoga/>
- ITDP (2011). Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation. https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europes_Parking_U-Turn_ITDP.pdf
- LTA (o.D.) Certificate of Entitlement (COE) <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/vehicle-quota-system/certificate-of-entitlement-coe.html>
- NY City Parking (o.D.) Parking Rates New York City. <https://www.nychaparking.com/rates/>
- PARK(ing) Day Dallas (o.D.) Happy PARK(ing) Day [2013] <https://www.parkingdaydallas.org/>
- Speed, B. (o.D.) 5 better things you can do with a parking space. Blog: City Metric.
<http://www.citymetric.com/skylines/5-better-things-you-can-do-parking-space-655>

UBA (2017). Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen 1990 – 2015. Summary table on emission trends for Germany since 1990, all GHGs in kt CO₂ equivalents.

VCÖ (2012). Parkgebühren verringern Verkehr. http://www.cleanair-europe.org/fileadmin/user_upload/redaktion/downloads/VCOE/VCOE_Factsheet_Parkraumbewirtschaftung.pdf

VM BaWü, 2016: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2016): Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Parkraumbewirtschaftung_Handreichung.pdf

Westminster City Council (o.D.) Parking Fees and Charges. <https://www.westminster.gov.uk/changes-parking-fees-and-charges>

3 Konsum: Nutzung des öffentlichen Raums jenseits materiellen Konsums

Die zweite Arbeitsgruppe des Workshops *(Neu-)Nutzung des öffentlichen Raums im Zeichen der Klimaschutzziele* beschäftigte sich mit dem Themenfeld Konsum. Die Diskussion machte deutlich, dass die Teilnehmer*innen sich den öffentlichen Raum als Frei- und Experimentierraum für nachhaltiges Verhalten wünschen, um nachhaltige Lebens- und Konsumstile zu erproben und bekannt zu machen.

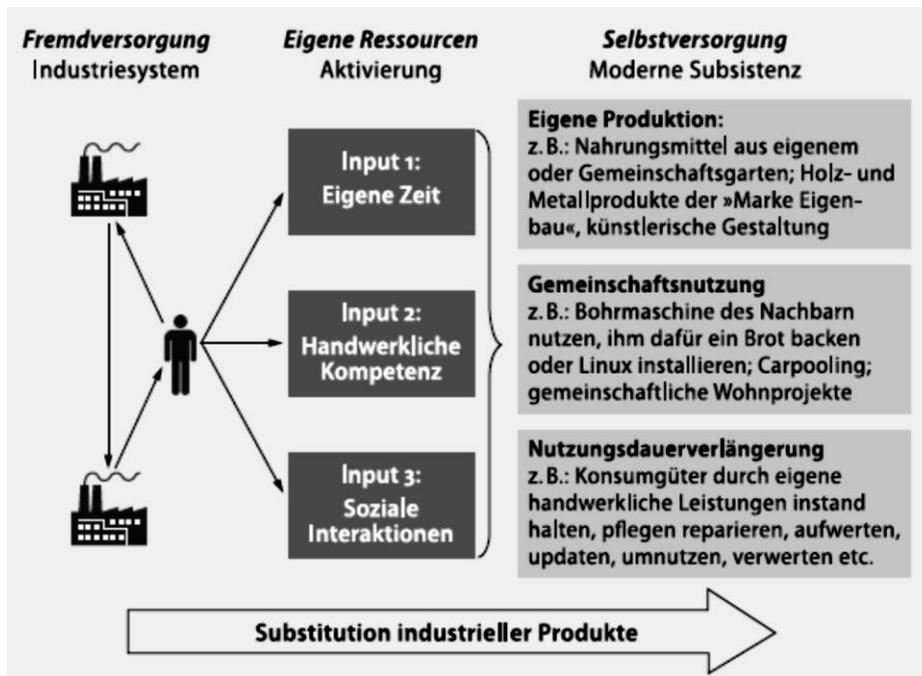
Öffentliche Räume können bspw. einen Beitrag zu nachhaltigem Konsum leisten, indem sie Raum bieten um Produkte zu reparieren, Lebensmittel zu produzieren oder Güter zu tauschen. Der Raum kann durch ansprechende Ästhetik und Aufenthaltsqualität auch Ersatz für andere CO₂-intensive Betätigungen sein. Mitmach- Sozial und Kulturräume bergen das Potenzial konventionelle, wenig nachhaltige Konsummuster, zu substituieren bzw. zu reduzieren. Sie ermöglichen Freizeitbeschäftigung jenseits der Shopping-Mall oder im Kiez zu bleiben statt aus der Stadt zu flüchten.

3.1 Bezug zum Klimaschutz

Jede Konsumeinheit hat einen CO₂-Fußabdruck. So entstehen pro Kilo Rindfleisch etwa 13,3 kg CO₂ und durch ein Kilogramm Mischbrot 0,75 kg CO₂ [Greenpeace, o.D.]. Auch vermeintlich immaterieller Konsum, wie Urlaub hat einen CO₂-Fußabdruck: für einen Tauchurlaub am Roten Meer sind allein 1.311 kg CO₂ für den Flug zu kalkulieren [Atmosfair, o.D.], hinzukommen Unterkunft im Hotel und das Sportequipment.

Prominente Begriffe, die der Konsumgesellschaft zunehmend entgegengestellt werden sind: Suffizienz (Reduzierung) und Subsistenz (Ersetzung). Unter Subsistenz wird die „(Re-)Aktivierung von Kompetenzen, manuell und kraft eigener handwerklicher Tätigkeiten [verstanden] den Bedürfnissen jenseits kommerzieller Märkte zu entsprechen. Subsistenzleistungen verringern die Abhängigkeit von einem monetären Einkommen“ [BMVBS, 2009]. Abbildung 3 zeigt einige Beispiele wie CO₂-intensive Konsumformen ersetzt werden können.

Abbildung 3: Input- und Outputkategorien moderner Subsistenz



Quelle: Müller & Paech (2012)

Der öffentliche Raum kann einen Beitrag zum Ersatz klimaschädlicher Konsumformen bieten, z.B. in dem er „zum Mitmachen anregt“: regelmäßige Reparier-Aktionen oder öffentliches Kochen mit regionalen Produkten in mobilen Küchen sind Methoden, um nachhaltige Lebensstile in die Breite zu tragen. Die Verfügbarkeit (zum Teil bereitgestellt durch Kommunen selbst), Zugänglichkeit und Gestaltbarkeit von „Mitmachräumen“, „Laboren“, „Social Impact Labs“, „Fablabs“, Tauschräumen, Repair Cafés oder Urban Gardening Flächen bildet die Grundlage für die Entwicklung nachhaltiger Lebens- und Konsumstile und steigert gleichzeitig deren öffentliche Wahrnehmung (siehe Abschnitt 3.3 für Erläuterung der genannten Modelle) [Baier et al., 2016].

3.2 Querschnittsnutzen

Die bereits benannten Nutzungsbeispiele, dienen nicht nur Verstetigung nachhaltiger Lebensstile, sondern haben auch darüber hinausgehende Vorteile. Ein angenehm gestalteter urbaner Raum hat auch eine soziale und integrative Komponente: er ermöglicht Begegnung, fördert **soziales Engagement**, gestattet seine Nachbarn kennenzulernen. Die Bildung von sozialen Netzwerken erhöht die Kooperation der Gesellschaft, stärkt **bürgerschaftliche Partizipation** und **Solidarität** und. Wie Studien zur Wirkung von Bürgerenergieprojekten gezeigt haben, sind die Erfahrungen von Bürger*innen im Umgang mit kommunalen Verwaltungen eine relevante Lernerfahrung und **reduzieren Konflikte**, Apathie und verbessern gesellschaftliche Zusammenarbeiten. Die Deutsche Gesellschaft wird nicht nur zunehmend älter, sind wachsende Bevölkerungsteile sind auch von Armut betroffen. Bürgerschaftliche Solidarität und Fähigkeiten zur Subsistenz, verbessern insbesondere die Lebenssituation finanziell schwacher Einkommensgruppen (**Resilienz**).

3.3 Ansätze zur alternativen Nutzung des öffentlichen Raums jenseits materiellen Konsums

Im Folgenden sollen einige anschauliche Beispiele genannt werden, welche Räume ggf. Katalysatoren für nachhaltigere Lebensstile sein könnten, dabei sind nicht all diese Räume neu, sondern häufig Abwandlungen von bestehenden sozialen Organisationsformen.

Kleingärten und Urban Gardening

Das Kleingartenwesen blickt auf eine über 150jährige Tradition zurück. Vorläufer der heutigen Kleingärten waren die so genannten "Armengärten" des 19. Jahrhunderts. Durch diese sollten Bedürftige in die Lage versetzt werden, ihren Bedarf an Gartenfrüchten selbst zu decken, statt eine finanzielle Unterstützung zu erhalten. Eine Wurzel der Kleingartenbewegung geht auf die Ideen des Leipziger Arztes Dr. Schreber zurück.¹⁰ Im Unterschied zu den Schrebergärten suchen viele junge Gärtner*innen keinen privaten Garten, sondern wollen bewusst „eine andere Stadt pflanzen“. Brachflächen, Parkgaragendächer und andere vernachlässigte Orte verwandeln sie in Eigenregie in grüne, lebensfreundliche Umgebungen für alle. Urbane Gärten sind offene Orte, zu denen alle Zugang haben.¹¹

Schnippeldiskos

Beim Konzept der Schnippeldisko handelt es sich um ein gemeinsames Kochevent. Bürger*innen treffen sich, um vor der Mülltonne bewahrt Lebensmittel, bspw. weil sie verformt gewachsen und damit unverkäuflich sind, gemeinsam zu zubereiten. Im Anschluss an das Schnippeln wird gemeinsam gegessen.

Tauschregale

Tauschregale sind Regale oder Boxen an (halb)öffentlichen Orten wie Schulen, Cafés, Bussen oder Bibliotheken an denen Gegenstände anonym abgestellt und mitgenommen werden. Einige Kommunen stellen Bürger*innen kostenfrei Räumlichkeiten zur Verfügung um Tauschläden zu betreiben.

Repair Cafés

Repair Cafés sind ehrenamtliche Treffen, bei denen die Teilnehmer*innen alleine oder gemeinsam mit anderen kaputte Gegenstände reparieren. An den Orten, an denen das Repair Café stattfindet, ist Werkzeug und Material für alle möglichen Reparaturen vorhanden. Zum Beispiel für Kleidung, Möbel, elektrische Geräte, Fahrräder, Spielzeug und vieles mehr. Auch sind kundige ehrenamtliche Helfer anwesend, die Reparaturkenntnis und –fertigkeiten auf verschiedenen Gebieten mitbringen und weitervermitteln.

¹⁰ <http://www.berlin.de/senuvk/umwelt/stadtgruen/geschichte/de/kleingarten/index.shtml>

¹¹ <http://www.urban-gardening.eu/autoreninterview/>

Fab Labs

Ein ähnliches Konzept, wenn auch professionalisierter, verfolgen Fab Labs. Sie bieten Zugang zu High-Tech Werkzeugen wie 3D Druckern, Lasercuttern, CNC Fräsen, Mikrocontrollern, CAD Software, aber auch zu Handwerkzeug wie etwa Holzbearbeitungsmaschinen und fast allen anderen Tools, die man zum Erfinden braucht.

Social Impact Labs

Bei Social Impact Labs handelt es sich um Gründerberatungszentren für Menschen, die Produkte und Dienstleistungen entwickeln möchten, die zur Zukunftsfähigkeit und zum sozialen Ausgleich beitragen. Die Labs bieten neben den genannten Programmen Raum für Co-Working, Networking und Events. Im Mittelpunkt der Start-up stehen Ideen die soziale oder ökologische Probleme in ein nachhaltig wirksames Unternehmen überführen.

Die Liste an Räumen und Organisationsformen ließe sich endlos um Sportclubs, Skateparks, Bibliotheken oder Nähgruppen erweitern. Außerdem ist charakteristisch für die bürgerschaftliche Rückeroberung des öffentlichen Raums, dass ständig neue Formen und Ausprägungen entwickelt werden.

3.4 Herausforderung öffentlicher Raum als Frei- und Experimentierraum

Der Beitrag von Initiativen und wie man sie integrieren kann, ist auch auf Bundesebene erkannt worden: in der Veröffentlichung „*Neue urbane Freiräume*“ des BMVBS (2009) wird von der Notwendigkeit einer neuen Planungskultur gesprochen, die alle Akteure, Anlieger*innen, Politik, Stadtverwaltung, Wohnungswirtschaft, Architekt*innen und –planer*innen zusammenbringt. Die Erfahrungen der Gestalter*innen zeigen, dass die neuen Initiativen und Aktionsformen kaum in die administrativen Abläufe der Stadtverwaltungen integriert sind und als Sonderfälle gelten, „*die man möglichst ohne Eskalationen abzuwickeln versucht. [...] Nur selten wird aus solchen Arrangements gelernt, eher sind die Beteiligten froh, wenn so ein Sonderfall ohne große Störungen zu Ende geht und man wieder zu den eigenen eingeübten Abläufen zurückkehren kann*“ [Baier et al., 2016].

Um den öffentlichen Raum aber als Frei- und Experimentierraum nutzen zu können, müssen sich diverse Rahmenbedingungen ändern, u.a.:

- müssen öffentliche Räume anders geplant bzw. umgestaltet werden (Konzepte zur Freiraumplanung, Zwischennutzungen);
- potenzielle Gestalter*innen wollen über die Möglichkeiten und Rahmendbedingungen der Gestaltung und Nutzung hinreichend informiert sein, um neue Projekte zu planen bzw. Projekte zu verstetigen;
- an Mitarbeiter*innen der Verwaltungsbehörden und potenzielle Nutzer*innen stellen sich neue Anforderungen der Kommunikation und Kooperation.

Auch das BMUB hat sich bereits in der Vergangenheit mit der Integration von Bürgerinitiativen befasst: Im Jahr 2015 wurde vom BMUB (2015) ein Leitfaden für Kommunen für Gemeinschaftsgärten im Quartier vorgelegt. Der Leitfaden benannte dabei fünf zentrale Handlungsfelder: 1. Flächen und Nutzungsperspektiven, 2. Organisation und Zusammenwirken der Akteure, 3. Einrichtung und Betrieb eines Gartens und 4. Kooperation und 5. integrierte und ressortübergreifende Planung.

Die Herausforderung besteht jedoch darin, die gewonnenen Erkenntnisse in den Kommunen, unter den Gestalter*innen und Verwaltungsmitarbeiter*innen bekannt zu machen und tatsächlich in der Praxis umzusetzen. So zeigte auch die Diskussion im Workshop, dass der Bedarf an Informationen, praktischer Unterstützung und intensiverer Kooperation mit Verwaltungsbehörden bzw. deren Mitarbeiter*innen besteht.

Auf Seiten der Kommunen ist eine Herausforderung, dass die Pflege und der Betrieb öffentlicher Räume und Angebote, wie etwa einer Bibliothek oder eines Kiezladens z.T. als nicht finanzierbar erscheint oder sogar rechtliche Hürden vorliegen. Als Folge ist es für viele Kommunen einfacher und finanziell attraktiver ein Einkaufszentrum zu genehmigen statt ein innovatives Bürger-Aktions-Forum mit flexiblen Jugendräumen, Gärten und Lehrangeboten zu entwickeln.

3.5 Handlungsempfehlungen

H 1 Leitfaden für Kommunen zum Umgang mit Initiativen und Beispielen nachhaltiger Nutzungsformen

Es existiert eine immense Vielfalt von Initiativen, die im direkten und indirekten Zusammenhang zu nachhaltigen Lebensstilen und Konsum stehen: essbare Stadtkonzepte, Garten-Share Plattformen, Kleidertauschringe, kommunal betriebene Tauschregale in der lokalen Bibliothek, mobile Fahrradwerkstätte, der Repair Day im lokalen Baumarkt oder die Wiedereinführung von Sperrmülltagen.

Ein Anfangspunkt ist sicherlich eine Bestandsaufnahme bestehender Initiativen, der von ihnen genutzten Räume und die Identifizierung übertragbarer Musterbeispiele. Zu den Fragen, die für diese Bestandsaufnahme zentral sind, zählen:

- Welche Initiativen und Beispiele gibt es bereits?
- Was sind die Erfolgsfaktoren und Herausforderung dieser Beispiele und Initiativen?
- Welche (öffentlichen) Räume werden von den Initiativen (und Einzelpersonen) auf welche Weise genutzt?
- Was sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für die jeweilige Nutzung?).

Der Handreichung sollte daran anschließend dazu dienen Handlungsempfehlungen und Leitlinien zu formulieren, die Kommunen den Umgang mit Bürger*innen und Initiativen erleichtern und gleichzeitig diesen Initiativen ermöglichen den öffentlichen Raum demokratisch und nachhaltig umzugestalten.

Eine Herausforderung für Initiativen und Einzelpersonen ist die Zusammenarbeit mit Institutionen und Ansprechpartner*innen der Verwaltung daher soll im Rahmen des Leitfadens besonderer Augenmerk auf die Schnittstelle Bürgerinnen/Verwaltung (Wegweiser durch die Verwaltung) gelegt werden (siehe hierzu bspw. auch die Freiraumfibel des BBSR (2016).

H 2 Förderung von kommunalen Experimentierräumen

Kommunale Verwaltungen sollten Angebote ermöglichen, bei denen nachhaltige Konsumformen ausprobiert werden können. Ähnlich dem Konzept der Freigabe von Wänden für Straßenkunst, sollten auch Flächen und Räume gestaltbarer werden. Kommunen sollten dabei auch als Vermittlerinnen bei Zwischennutzung z.B. leerstehender Gebäude oder ungenutzter Flächen auftreten. Konkrete Elemente, die von der Bundesebene angestoßen werden könnten sind:

- Hemmnisanalyse in Kommunen zu Herausforderungen mit der Gestaltung von Freiräumen und bei der Kooperation mit Nutzer*innen/ Initiativen: Zunächst muss festgestellt werden, warum kommunale Verwaltungen sich schwer tun, auf Bedürfnisse von Bürger*innen nach Freiraumnutzung adäquat zu reagieren oder dieses Engagement von Seiten der Kommune her anzubieten. Die Hürden können vielfältiger Natur sein: finanzielle Hemmnisse, Mangel an Erfahrung beim Verwaltungspersonal, Mangel an Zeit oder rechtliche Unsicherheiten. Abhängig von der Problemlage sollten den Kommunalverwaltungen Unterstützung angeboten werden, bspw. in Form von:
 - Forschungsprojekte zur Reform/ Gestaltung neuer Rechtsnormen die bürgerschaftliche Zwischennutzungen von Leerständen ermöglicht,
 - Schulung der Verwaltungsmitarbeiter*innen zu den Prinzipien der Gestaltung von Freiräumen und in der Kooperation mit Nutzer*innen,
 - Erfahrungsaustausch zwischen kommunalen Verwaltungen und dem Teilen von Best-Practice Beispielen.
- Der Bund kann darüber hinaus Unterstützungsangebote bspw. durch regionale Kompetenz- und Servicestellen finanzieren, die Initiativen und Interessierte vernetzen und beraten.

3.6 Literatur

Atmosfair (o.D.). CO₂-Fußabdruck meines Flugs berechnen.

https://www.atmosfair.de/de/kompensieren/flug?gclid=Cj0KCCQjwIMXMBRC1ARIsAKKGuwwG6uK7q1VUcal-EPTYBhx4qE7Wgd3jP102gQJQfkPB8Ts-O7zHclAg6HEALw_wcB

Baier, A. / Hansing T. / Müller, C. / Werner, K. (2016). Die Welt reparieren - Open Source und Selbermachen als postkapitalistische Praxis <http://www.transcript-verlag.de/978-3-8376-3377-1/die-welt-reparieren>

BBSR (2016) Freiraum-Fibel

<http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2016/freiraum-fibel.html>

BMUB (2015): Gemeinschaftsgärten im Quartier Handlungsleitfaden für Kommunen.

http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/gemeinschaftsgaerten_quartier_handlungsleitfaden_broschuere_bf.pdf

BMVBS (2009). Neue Freiräume für den urbanen Alltags / Paech, N. (2012): Suffizienz & Subsistenz - Wege in eine Postwachstumsökonomie am Beispiel von Urban Gardening. IN: Der kritische Agrarbericht 2012. https://anstiftung.de/jdownloads/Publikationen/Christa_Mueller/Mueller_Paech.pdf

Müller, C. & Paech, N. (2012). Suffizienz & Subsistenz - Wege in eine Postwachstumsökonomie am Beispiel von Urban Gardening. IN: Der kritische Agrarbericht 2012.
https://anstiftung.de/jdownloads/Publikationen/Christa_Mueller/Mueller_Paech.pdfGreenpeace (o.D.)
Fleisch - Was Kostet Das Stück Lebenskraft?
<https://www.greenpeace.de/themen/landwirtschaft/fleischeslust-was-das-stueck-lebenskraft-tatsaechlich-kostet>