

Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit

Tag des guten Lebens (Projektphase 1)

Inhaltsverzeichnis

A) Projektkonzept	
1. Kopfdaten	2
2. Zusammenfassung	3
3. Hintergrund	5
4. Ziele	8
5. Zielgruppen	29
6. Aktivitäten	30
7. Ergebnisse	36
8. Perspektiven	36
 B) Projektlaufzeit	 43

1. Kopfdaten

Antragsteller mit Adresse	<p>Institut Cultura21 e.V. c/o Rana Öztürk Lichtenraderstr.44 12049 Berlin Tel.: 040-76972315 Email: rana.oeztuerk@cultura21.org Web: www.cultura21.org</p> <p>Ansprechpartner/Projektleiter:</p> <p>Davide Brocchi Dipl.-Soz.wiss. Nikolausstr. 147 50937 Köln Tel. 0221-29829076 Email: davide.brocchi@cultura21.de Web: www.davidebrocchi.eu</p>
Antragsdatum	20.07.2012
Projektbezeichnung	Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit / Tag des guten Lebens (Phase 1)
Projektbeginn und Projektende (Näheres siehe Abschnitt 3.1.1)	20.10.2012
Wurden für das Projekt auch bei anderen Förderinstitutionen Fördermittel beantragt? Wenn ja, bei welchen?	Nein
Wird für Projektausgaben Vorsteuer vom Finanzamt zurückgefordert?	Nein

2. Zusammenfassung

Die mageren Ergebnisse der letzten UN-Klimakonferenzen in Kopenhagen und in Durban, die Enttäuschung des Weltgipfels Rio+20 sowie das Missverhältnis zwischen Ökonomie und Demokratie, Privatem und Gemeinwesen, das die jetzige Finanzkrise in unserer Gesellschaft offenbart, erfordern einen Strategiewechsel auf den Weg zu einer zukunftsfähigen Entwicklung. Die nationalen Regierungen sowie die Stadtverwaltungen erscheinen fast unbeweglich im Umgang mit den epochalen sozialen oder ökologischen Herausforderungen dieses Jahrhunderts. Kulturell halten sie oft an alten Dogmen fest (u.a. Wirtschaftswachstum als höchstes Ziel); politisch sind im Sparzwang gefangen. Vor dem Hintergrund der tatsächlichen Entwicklungen erscheint die Erwartung, dass ein nachhaltiger Wandel aus den Zentren der Weltgesellschaft kommen würde, überholt. Deshalb richtet sich die Aufmerksamkeit nun nach „unten“, auf die marginalisierten Dimensionen der gesellschaftlichen Entwicklung, auf die Regionen und auch auf die Peripherien.

Um die notwendige Transition in Richtung postfossile Gesellschaft einzuleiten, setzt dieses Projektkonzept auf eine Bottom-Up-Strategie. Es geht um den Versuch, eine ganze Stadt zu einem „Nachhaltigkeitslabor“ bzw. zu einer „Werkstatt der Nachhaltigkeit“ umzuwandeln. Die Akteure, die diesen Prozess gestalten und vorantreiben, sind unter anderem die Umweltinitiativen, die Zivilgesellschaft, die kulturellen Einrichtungen; die Kreativen, die Migranten, die Landwirte aus der Region...

Der „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit/Tag des guten Lebens“, der vorerst einmal im Jahr stattfinden soll, ist kein „Event“, sondern ein Schrittmacher, ein Taktgeber in einer umfangreichen Transformation der Stadt in Richtung Nachhaltigkeit. Ab dem Jahr 2013 soll jährlich eine relevante und dauerhafte Innovation in der Stadt umgesetzt werden. Am „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit/Tag des guten Lebens“ soll diese Innovation in der breiten Öffentlichkeit angekündigt und gefeiert werden. Über die Bedeutung der Transformation wird die Bevölkerung durch Vorträge und künstlerische Interventionen aufgeklärt. Die Institution, die die nachhaltige Innovation initiiert hat und seine Umsetzung verantwortet, genießt an dem Tag die öffentliche und mediale Aufmerksamkeit der Stadt. Die Anerkennung und der Dank der Gesellschaft für die Übernahme von Verantwortung soll weitere Institutionen motivieren, ein Jahr später ähnliche Schritte zu wagen.

Der „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ ist ein Ritual, um den Dialog und die Annäherung zwischen politischen regierenden Institutionen und der Bevölkerung zu fördern. Gerade in Köln ist dieses Verhältnis nach den vielen Skandalen der letzten Jahrzehnte stark zerrüttet, zuletzt durch den Einsturz des Stadtarchivs im März 2009.

An einem Tag pro Jahr erobern Umweltinitiativen, Zivilgesellschaft und Kultur die Stadt zurück und regieren sie gemeinsam. Durch diesen symbolischen Akt wird die politische Partizipation, die Übernahme von Verantwortung und die Mitgestaltung der Stadtentwicklung durch die BürgerInnen gefördert. Es ist die wegweisende Lehre der Politikwissenschaftlerin und Wirtschaftsnobelpreisträgerin Elinor Ostrom: Eine stärkere Kooperation unter den „Nutzern“ macht eine nachhaltige Selbstverwaltung des Gemeingutes möglich, in diesem Fall: der Stadt.

Entscheidend für das Gelingen des Prozesses ist der erste Transformationsschritt, der für das Jahr 2013 geplant ist: die Einführung eines jährlichen autofreien Sonntags in Köln. Dieser Schritt bildet den Kern des jährlichen „Kölner Sonntags der Nachhaltigkeit/Tags des guten Lebens“.

Der erste autofreie Sonntag in Köln ist für den 22. September 2013 geplant. Von 9 bis 19 Uhr ist das Gebiet der 2012 erweiterten Umweltzone¹ für den individuellen motorisierten Verkehr gesperrt. Die Straßen werden für BürgerInnen und BesucherInnen freigegeben. Im Bereich des KVB sind Bus- und Bahnfahrten kostenlos.

Die autofreien Straßen bieten an diesem Tag einen zusätzlichen öffentlichen Raum, der einem Labor der Demokratie, der Kreativität und des „Buen Vivirs“ zur Verfügung steht. Darauf werden öffentliche Debatten stattfinden, aber auch sportliche Aktivitäten oder gemeinsame Picknicks nach dem Vorbild des erfolgreichen Projektes „Still Leben Ruhrschnellweg A40 / Ruhr.2010“.² Die Universitäten und die Fachhochschulen veranstalten Seminare unter freiem Himmel oder in U-Bahn-Stationen. Theater organisieren Aufführungen auf der Straßen während KünstlerInnen die eigenen Werke im öffentlichen Raum ausstellen. Die Bauern aus der Region präsentieren die eigenen Produkte in Straßenmärkte und stärken somit regionale Wirtschaftskreisläufen. Die Nachbarschaften könnten an dem Tag die eigene Straßen gestalten und sich zu der Bildung von „Transition Neighbourhoods“ entschließen.

Die Rückeroberung der Stadt durch ihre BürgerInnen wird symbolisch durch die „Kölner Fahrrad-Sternfahrt“ dargestellt.³ Diese bereits existierende Veranstaltung wird ab 2013 von Juni auf September verlegt.⁴

Eine solche Umgestaltung bedeutet einen Image-Gewinn für die Stadt und macht sie zum Vorreiter einer Transformation, die auch anderen Städten bevorsteht (z.B. Ölknappheit). Die Bevölkerung wird schrittweise auf die kommenden Veränderungen vorbereitet und erlebt an einem Tag im Jahr die eigene Stadt ganz anders. Das Gemeinschaftsgefühl und die Identifikation mit der Stadt werden gestärkt.

In der vorgeschlagenen Strategie spielt der Prozess eine mindestens genauso wichtige Rolle wie die Ziele. Der „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit / Tag des guten Lebens“ verleiht Akteuren aus Umwelt, Zivilgesellschaft und Kultur eine wichtige Rolle neben Politik und Wirtschaft in der Bestimmung der Stadtentwicklung.

Bisher wurde das Projektkonzept von mehr als 30 Organisationen, Initiativen und Unternehmen unterzeichnet. Aus dem wachsenden Kreis der UnterstützerInnen soll ein „Parlament der Umwelt, Zivilgesellschaft und Kultur“ gegründet werden. Diese Institution wird über den „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ hinaus, den gesamten Transformationsprozess gestalten.

¹ Karte Umweltzone Erweiterung 2012: http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf57/karte_umweltzone_erweiterung_2012.pdf (besucht am 17.07.2012)

² <http://www.ruhr2010.still-leben-ruhrschnellweg.de>

³ 5. Kölner Fahrrad-Sternfahrt am Sonntag den 17. Juni 2012: <http://www.sternfahrt-koeln.de>

⁴ Gespräche mit Wolfgang Kissenbeck (Kernteam Kölner Fahrrad-Sternfahrt) fanden bereits statt.

Für die tatsächliche Organisation des Tages und des Prozesses wäre ein Managementbüro zuständig, das irgendwann in eine „Agentur für zukunftsfähige Stadttransformation“ umgewandelt werden kann.

2.1 Die erste Projektphase

Dieser Förderantrag bezieht sich auf die erste Projektphase, die zwei Zwischenziele im Prozess verfolgt:

- a) Die Bildung einer breiten lokalen sozialen Bewegung und die Vernetzung von Akteuren aus den verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen, die später in die Gründung eines gemeinsamen „Parlaments“ münden soll.
- b) Das wachsende Netzwerk baut Druck auf, um den Kölner Stadtrat zu dem Beschluss zu bewegen, einen jährlichen autofreien Sonntags in die Domstadt einzuführen. Der angestrebte autofreie Bereich ist das 2012 erweiterte Gebiet der Umweltzone.

Um diese Ziele zu erreichen sind eine Reihe von Maßnahmen notwendig, die in den nächsten Seiten detaillierter beschrieben werden. Für ihre Realisierung ist der gemeinnützige Träger des Prozesses Institut Cultura21 e.V. auf eine finanzielle Förderung angewiesen und stellt deshalb diesen Antrag an die Stiftung Umwelt und Entwicklung NRW.

3. Hintergrund

3.1 Der Antragsteller

Cultura21 ist eine internationale Plattform von rund 300 Geistes- bzw. Sozialwissenschaftlern und KünstlerInnen, die sich für einen kulturellen Wandel im Sinne einer sozial-ökologischen Entwicklung einsetzen, das heißt für eine „kulturelle Evolution“ der Gesellschaft und der Lebensweisen. Die Plattform ist in Köln bereits aktiv gewesen. 2008 realisierte Cultura21 die internationale Kunstausstellung ›Subkulinaria‹ (www.subkulinaria.de) im Inneren der Deutzer Brücke. Daran beteiligten sich 14 KünstlerInnen und verschiedene Organisationen wie Greenpeace, FIAN und der Verein Zukunftsfähiges Bonn e. V.. Das Thema war die Vielfalt der Esskulturen und die Globalisierung der Ernährung. An zwei Wochenenden im August wurde die Ausstellung von mehr als 2.000 Personen besucht.

Die Plattform wird juristisch vom gemeinnützigen Institut Cultura21 e.V. mit Sitz in Berlin (bis 2010 Köln) getragen. Einmal pro Jahr organisiert das Institut ein internationales Forum, zuletzt 2011 in Kooperation mit dem Studio Kunst und Landschaft in Hude bei Oldenburg. Das Thema: ›Die Kultivierung von Ökologie(n): Gärten und Komplexität in landschaftlichen und urbanen Räumen‹.

Der gemeinnützige Verein Institut Cultura21 e.V. wird die Initiative ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit/Tag des guten Lebens‹ nicht nur tragen, sondern mit seinem eigenen Netzwerk, Wissen und seiner Kreativität unterstützen.

Weitere Informationen finden Sie unter www.cultura21.org.

2.2 Projektinitiator und –verantwortliche

Davide Brocchi (*1969, Rimini) ist Dipl.-Sozialwissenschaftler und hat sein Studium an der Universität Bologna (Italien) mit einer Arbeit im Fachbereich „Entwicklungssoziologie“ über den ›Begriff und die Konzeption der nachhaltigen Entwicklung in Deutschland‹ abgeschlossen. Seit 1992 lebt er in Deutschland, seit 2005 in Köln. Beruflich ist er vor allem als freier Dozent für Nachhaltigkeit tätig (u. a. an der ecosign in Köln, und am Institut für Umweltkommunikation der Universität Lüneburg). Davide Brocchi hat verschiedene Texte über die kulturelle Dimension der Nachhaltigkeit veröffentlicht (u.a. im „Jahrbuch der Ökologie“ 2008 und 2013) und ist als Forscher, Kulturmanager und Journalist tätig.

2003 gründete er den Arbeitskreis „Kulturattac“ innerhalb Attac Deutschland, zu dem mehr als 300 Musiker, Künstler, Schriftsteller, Designer und Architekten gehörten. Der Arbeitskreis debattierte den Zusammenhang „Kultur und Globalisierung“ kritisch und unterstützte mit kreativen Aktionen neue soziale Bewegungen. 2003 leitete Herr Brocchi die Organisation des bundesweiten „Festivals der Kulturen für eine andere Welt“, die im ZAKK Düsseldorf stattfand. Über das Festival wurde bundesweit in der Presse (u.a. Kulturzeit/3SAT) berichtet. Er koordinierte Kulturattac bis 2005.

2006 gründete Davide Brocchi die Plattform Cultura21 und war Vorsitzender des Trägers Instituts Cultura21 e.V. bis 2009. 2008 war er Pressereferent des internationalen Festivals und Kongresses „Planet Diversity“ in Bonn. Im gleichen Jahr leitete Herr Brocchi das Ausstellungsprojekt „Subkulinaria“ in Köln. 2010 war er Pressereferent des Bundesfachkongresses Interkultur in Bochum. 2010-11 verfasste er für das Institut für Kunstgeschichte der Heinrich-Heine Universität Düsseldorf die sozialwissenschaftliche Begleitstudie zum Kunstprojekt „2-3 Straßen/Ruhr.2010“ und betrachtete die außergewöhnliche Ausstellung des Konzeptkünstlers Jochen Gerz als mögliche kulturelle Strategie für die Aufwertung und Belebung der Peripherien.

Davide Brocchi hat das Postfossil-Institut in Hamburg (www.peakoil.de) mitgegründet.

Viele dieser Interessen, Erfahrungen und Verbindungen sind in das Konzept „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit/Tag des guten Lebens“ eingeflossen.

Weitere Informationen finden Sie unter www.davidebrocchi.eu .

2.3 Unterstützerkreis

Im Dezember 2011 bekam die Idee „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ die Auszeichnung „Dialog Kölner Klimawandel“ im Themenfeld Verkehr unter 32 BewerberInnen.⁵ Die damit verbundene Finanzierung von 2.000 Euro wurde verwendet, um eine umfangreiche Recherche durchzuführen, das Konzept auszubauen und professionell gestalten zu lassen sowie einen ersten Kreis der UnterstützerInnen zu bilden.

Dazu gehören bisher mehr als 30 Organisationen. Nachfolgend eine Auswahl:

- Die Lokale Agenda 21 Köln
- Allerwelthaus Köln

⁵ <http://www.koelner-klimawandel.de>

- Art rmx e.V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Sektion Köln
- Bürgerinitiative Helios
- Comedia Theater
- dasselbe in grün – Verband der nachhaltigen Unternehmen
- Design Quartier Ehrenfeld
- Gemeinwohl Ökonomie Köln
- Kölner Verkehrsbetriebe AG
- Klimabündnis Köln
- Jack in the Box – Verein für Entwicklung innovativer Modelle der Beschäftigungsförderung
- Postfossil Institut, Hamburg
- Interkulturelles Zentrum Offene Welt / Mondo Aperto
- Transition Town Köln
- Oikos Köln – students for sustainable economics and management
- Report-K.de – Kölns Internetzeitung
- Socialbar Köln
- Slow Food Köln
- Querwaldein e.V.

Die Projektidee "Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit" wurde bereits vor der Versammlung der Bezirksvertretung Innenstadt, vor der Leitung des Kölner Umweltamtes und vor den Vertretern der Evangelischen Kirchen Kölns vorgestellt.

Zwei Institutionen sind an der Entwicklung des Projektes besonders beteiligt:

Ecosign/Akademie für Gestaltung, Köln

Seit 1994 bietet die ecosign ein in Deutschland einmaliges Lehrangebot für Kommunikations- und Produktdesign an, das Nachhaltigkeit und Design in einen interdisziplinären Kontext stellt. An der ecosign lernen angehende DesignerInnen, gestalterische Lösungen zu entwickeln, die für die Umwelt verträglich und schonend, für den Konsumenten attraktiv und nützlich sowie für die Industrie praktikabel und gewinnbringend sind. Derzeit werden ca. 230 EcosignerInnen von mehr als 40 Lehrbeauftragte verschiedenster Professionen unterrichtet und betreut.

Im Wintersemester 2012/13 könnte der »Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit« zum Bestandteil des Lehrangebots werden. Bei einem Projektseminar sollen die Studierenden, begleitet von zwei Dozenten aus Theorie und Praxis, eine Kommunikationsstrategie, die Corporate Identity, das Corporate Design und eine Kampagne für das Vorhaben entwerfen.

Verschiedene Studierende haben sich bereits erklärt, ehrenamtliche Aufgaben im Rahmen des Prozesses zu übernehmen.

Weitere Informationen finden Sie unter www.ecosign.net .

Postfossil-Institut e.V., Hamburg

Das PostFossil Institut (PFI) ist ein 2011 gegründeter Forschungs- und Beratungsring zum Thema Peak Oil. Es umfasst Wissenschaftler und Experten verschiedener Disziplinen, die sich individuell schon seit Jahren in Deutschland, z.B. in der Politikberatung und in den Medien, mit der Analyse des Peak-Oil-Problems und seinen weitverzweigten Auswirkungen befassen. Das PFI besteht zur Zeit aus 25 Mitgliedern. Neben Davide Brocchi gehören unter anderem Niko Paech (Volkswirt und Vorsitzender der Vereinigung für Ökologische Ökonomie), Gerd Wesseling (führende Figur der deutschen Transition Town Bewegung), Steffen Bukold (Leiter des Forschungs- und Beratungsbüros EnergyComment sowie des Infoportals energiepolitik.de), Martin Held (Studienleiter an der Ev. Akademie Tutzing und Vorstandsmitglied von ASPO Deutschland, der Organisation zur Erforschung von Peak Oil).

Das Postfossil-Institut wird das Projekt „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ mit Know-How unterstützen und über Trends im Energiebereich, Peak Oil, Energieeffizienz, Energiealternativen und post-fossile Mobilität informieren.

Weitere Informationen finden Sie unter www.peakoil.de.

4. Ziele

4.1 Nachhaltigkeit

Da der Begriff der Nachhaltigkeit diffus wirkt und inflationär verwendet wird, bedarf seine Verwendung einer Begründung. Nachhaltigkeit steht für eine multidimensionale, systemische Auffassung der gesellschaftlichen Entwicklung und eine Überwindung des gegenwärtig dominanten Entwicklungsmodells der Modernisierung. Dieses Modell basiert auf einer strukturellen Asymmetrie und Separation zwischen Umwelt und Gesellschaft, Zentren und Peripherien, Eliten und Massen, Kreativen und Nicht-Kreativen, Experten und Laien sowie Hochkultur und Tradition. Diese Asymmetrie und Separation wird durch Modernisierungsprozesse legitimiert, reproduziert und manchmal sogar verstärkt.

Die Reichweite der Nachhaltigkeit kann am besten durch das Vier-Säulen-Modell dargestellt werden.⁶ Es umfasst vier Dimensionen:

- *Ökologie*: Die (natürliche) Grundlage und Bedingung unserer Existenz; ein bedeutender, in der westlichen Kultur oft unterschätzter Bestandteil des menschlichen und gesellschaftlichen Daseins. Zu diesem Bereich gehört nicht nur der Natur-, Umwelt- und Klimaschutz, sondern auch die Gesundheitsvorsorge.
- *Ökonomie*: Die dominante, oft überschätzte Dimension moderner Gesellschaften. Ihr ursprünglicher Zweck war die Befriedigung der menschlichen Grundbedürfnisse (Ernährung, Wohnen, etc.) bzw. die Bereitstellung der Mittel und Ressourcen für das Erreichen der ge-

⁶ Vgl. SRU (Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen) (1994), *Umweltgutachten 1994. Für eine dauerhafte umweltgerechte Entwicklung*, Stuttgart: SRU.

meinschaftlichen Ziele. Zur Ökonomie zählen heute auch Aspekte wie Finanzwesen, Technik, Management und Arbeit.

- *Soziales*: Diese Säule bezieht sich auf die Fragen des gegenseitigen Vertrauens, des Zusammenlebens, der Demokratie, der Partizipation, der sozialen Gerechtigkeit, der Integration, aber auch der Selbstbestimmung und der Selbstentfaltung. Welche Kommunikations- und Organisationsformen können Einheit und Vielfalt, Gemeinschaft und Individualität so verbinden, dass sie sich gegenseitig bereichern statt zu zerstören?

Zum sozialen Bereich gehören schließlich die Zivilgesellschaft, die Politik, die Verwaltung, die Justiz, das Gemeinwesen und die sozialen Vorsorgeeinrichtungen.

- *Kultur*: Sie ist die transversale Säule, die gemeinsame dynamische „Sprache“, die Austausch, Kooperation und Zusammenhalt in der Vielfalt von Individualitäten, Lebensentwürfen, Berufen und Interessen ermöglicht. Kultur ist die Möglichkeit eines kollektiven Gedächtnisses und eines vernetzten Wissens, das die kognitiven Grenzen des Individuums überwindet. Kultur bedeutet ein Bewusstsein für die Kraft und gleichzeitig für die Relativität von Überzeugungen, Werten und Weltbildern. Kultur stellt die Frage nach der Wahrnehmung der inneren und äußeren Umwelt.

Es ist der Philosoph und Soziologe Jürgen Habermas,⁷ der die individuelle und kollektive Lernfähigkeit zum wichtigsten Indikator von Zukunftsfähigkeit hervorhebt. Diese Lernfähigkeit setzt die Bereitschaft voraus, das Sein dem Schein vorzuziehen; den alternativen mentalen Pfaden, die die Kreativität bietet, zu folgen; sich mit dem „Fremden“ auseinanderzusetzen, denn genau dort steckt das größte Lernpotenzial.

Zum Kulturbereich zählen die Wissenschaften, die Bildung, die Medien, die Künste, die Architektur, das Design, aber auch die Soziokultur und die kulturelle Vielfalt (z.B. Subkulturen, MigrantInnen und Religionen).

Diese typologische Darstellung entspricht dem Spektrum der Aktivitäten, der Veränderungen und der Akteure hinter dem „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“.

Wie bei allen Begriffen, die sich auf eine unbestimmbare Komplexität beziehen, gibt es auch bei Nachhaltigkeit eine Vielfalt von Definitionen und Interpretationen. Die Definitionen, die in diesem Konzept bevorzugt werden, sind zwei:

Negative Definition

Nachhaltigkeit ist die Fähigkeit, Krisen vorzubeugen, zu meistern und zu überwinden, die die Existenz der Gesellschaft als Ganze bedrohen. Im Mittelpunkt dieser Definition steht die Notwendigkeit, schwere Krisen in der Entwicklung unserer Gesellschaft zu vermeiden und die gesellschaftliche „Resilienz“ zu stärken.

In dieser Definition von Nachhaltigkeit spielt es keine Rolle, ob die Krise eine ökonomische, eine politische oder eine ökologische ist, da diese Trennung oft künstlich ist. Die verschiedenen wahrgenom-

⁷ Jürgen Habermas (2006), *Theorie des kommunikativen Handelns*, Frankfurt: Suhrkamp.

menen "Krisen" (Umweltzerstörung, Armut, mangelhafte Gesundheitsversorgung, militärische Konflikte usw.) sind keine isolierten Phänomene. Folglich gibt es "keine Umweltkrise, keine Entwicklungskrise und keine Energiekrise: sie alle sind *Teil einer einzigen Krise*".⁸

Positive Definition

Im Mittelpunkt dieser Definition steht die Frage nach dem „guten Leben“.⁹ Im „Program of the American Association for the Advancement of Science“ wurde 1971 diese Frage so formuliert: „Wie können wir alle ein gutes Leben führen, auf einem endlichen, begrenzten Planeten, in Frieden und ohne destruktive Fehlanpassungen?“

In Lateinamerika, vor allem in Bolivien und in Ecuador, wird gerade eine breite Debatte über das „gute Leben“ geführt. Das Prinzip des „Buen Vivir“ wurde dort sogar in der neuen Staatsverfassungen festgeschrieben.

4.2 Energie- und Friedenspolitik

2009 wurden in Deutschland 91 Prozent der Primärenergie durch nicht-erneuerbare Energieträger wie Erdöl (35 %), Kohle (22 %), Erdgas (22 %) und Kernkraft (11 %) hergestellt.¹⁰

Diese Verteilung zeigt, wie sehr unsere Industriegesellschaft immer noch vom Erdöl abhängt. Das Verhängnisvolle dabei: Die Verfügbarkeit dieses Rohstoffs ist extrem begrenzt. Die Menschen verbrauchen gegenwärtig pro Jahr so viel Erdöl, wie die Natur in etwa einer Million Jahre produziert hat,¹¹ wobei Erdöl in einer Phase der Erdgeschichte entstand, die 150 Millionen Jahre andauerte. Daraus ergibt sich, dass das Öl-Zeitalter, das in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann, nicht länger als 150-200 Jahre lang dauern kann. „In einem Vierteljahrhundert werden aller Voraussicht nach sowohl die Ölproduktion als auch die Gasproduktion in den großen Abschwung eingemündet sein“.¹²

Die Probleme werden aber schon früher spürbar sein, nämlich ab dem Punkt, an dem das weltweite Ölfördermaximum (der sog. Peak Oil) erreicht sein und das Öl-Angebot unumkehrbar sinken wird. „Seit Anfang der 1980er Jahre wird mehr Öl gefördert als neues gefunden“.¹³ In einem Interview stellte Fatih Birol, Chefökonom der Internationalen Energieagentur (IEA), fest, dass schon heute „12,5 Millionen Barrel pro Tag fehlen [...], rund 15 Prozent des Weltölbedarfs (der heutige Weltölverbrauch

⁸ Volker Hauff (Hrsg.) (1987): *Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung*. Greven, Eggenkamp. S. 4.

⁹ Julian Nida-Rümelin (2001): *Partizipation im Kulturbetrieb*, in: Tina Jerman (2001): *Zukunftsformen – Kultur und Agenda 21*. Essen: Klartext Verlag. S. 7.

¹⁰ Bundesministerium für Wirtschaft

¹¹ Patrick Illinger, *Erdöl wird knapp: Luxusgut Benzin*, in: Süddeutsche Zeitung, 29.7.2009

(<http://www.sueddeutsche.de/wissen/erdoel-wird-knapp-luxusgut-benzin-1.154334>, abgerufen am 21.11.2011).

¹² BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland), *Brot für die Welt, Evangelischer Entwicklungsdienst (Hrsg.) (2008), Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt. Eine Studie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie*. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung. S. 44.

¹³ BUND Hamburg, Diakonie Hamburg, Zukunftsrat Hamburg (Hrsg.) (2010), *Zukunftsfähiges Hamburg. Zeit zum Handeln*. München/Hamburg: Dölling und Galitz Verlag GmbH. S. 17.

beträgt 84 Millionen Barrel). Diese Lücke bedeutet, dass wir in den nächsten Jahren eine Lieferklemme und sehr hohe Preise erleben könnten.“¹⁴

Da die weltweite Öl-Nachfrage stetig steigt (vor allem in Schwellenländern wie China und Indien) und das Öl-Angebot sinkt, führt dies unweigerlich zu einer exponentiellen Preissteigerung.

2002-2012: Entwicklung des Ölpreises



Alle Produkte und Dienstleistungen, die in direkter oder indirekter Verbindung mit Öl stehen (z.B. Nahrungsmittel und Transporte), werden nach dem Peak Oil zunehmend teurer.

Uns stehen „ökonomische Eskalationen von bisher nicht gekannter Qualität“ bevor.¹⁵ Mit der Öl-Verknappung wächst die Konkurrenz um die Kontrolle des Rohstoffes. Die Gefahr internationaler Konflikte und einer tief gehenden Krise der Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung nimmt zu. Deshalb kann es nicht überraschen, dass sich auch die Bundeswehr mit dem Thema befasst hat. 2010 veröffentlichte ihr „Dezernat Zukunftsanalyse des Zentrums für Transformation“ eine Studie mit dem Titel „Peak Oil: Sicherheitspolitische Implikationen knapper Ressourcen.“¹⁶ Darin ist die Rede „von ‚ökonomischen Tipping Points‘ und ‚Kettenreaktionen‘, die die Weltwirtschaft destabilisieren. Mittelfristig könne das globale Wirtschaftssystem und jede marktwirtschaftlich organisierte Volkswirtschaft zusammenbrechen. Eine Umstellung der Energieversorgung sei nicht in allen Weltregionen möglich. Angesichts seines Globalisierungsgrades resultiere daraus auch für Deutschland, unabhängig von der eigenen Energiepolitik ein hohes Risiko“.¹⁷ In der Peak-Oil-Studie der Bundeswehr wird das Jahr 2010 als wahrscheinlicher Zeitpunkt des globalen Ölfördermaximums genannt. Dennis Meadows,¹⁸ die

¹⁴ Fatih Birol, »Die Sirenen schrillen«, in: Internationale Politik (IP), 01.04.2008, S. 34-45 (unter: <https://zeitschrift-ip.dgap.org/de/ip-die-zeitschrift/archiv/jahrgang-2008/april/%C2%BBdie-sirenen-schrillen%C2%AB>, am 07.03.2012).

¹⁵ Paech, Björn; Paech, Niko (2011), *Stadt und Postwachstumsökonomie: Suffizienz plus Subsistenz ergibt ökonomische Souveränität*, in: Oekom e.V. – Verein für ökologische Kommunikation (Hrsg.) (2011), *Post-Oil City. Die Stadt von morgen*, München: oekom. S. 54.

¹⁶ Die Studie ist unter http://www.peakoil.de/files/German_Peak_Oil.pdf verfügbar (abgerufen am 21.11.2011).

¹⁷ Vgl. Paech/Paech 2011:54-55.

¹⁸ Interview mit Conrad Seidl, „Lebensstandard wird drastisch sinken“, in: Der Standard, 8.9.2011 (<http://derstandard.at/1315005800815/>, abgerufen am 21.11.2011).

Internationale Energieagentur (IEA) und die deutsche Energy Watch Group¹⁹ gehen sogar davon aus, dass die Spitze der Ölförderung bereits 2006 erreicht wurde und dass hierin der Grund für die Preissteigerungen der letzten Jahre liegt.²⁰ 1998 kostete ein Barrel Öl 18 Dollar, 2008 waren es 147 Dollar.²¹ „Die Zeit des reichlichen und billigen Erdöls ist unwiederbringlich am Ende.“²² Die hohen Benzinpreise Ende März 2012²³ lassen spüren, was in der nächsten Zukunft passieren wird.

Mit der Erhöhung des Ölpreises nimmt die Bereitschaft der Ölunternehmen zu, mehr Geld in Gebiete und Methoden der Förderung zu investieren, die bis vor einigen Jahren noch als unrentabel galten. Sie sind freilich riskanter und umweltschädlicher zu erschließen, wie die „Deepwater-Horizon“-Katastrophe im Golf von Mexiko im Jahre 2010 oder die Ölgewinnung aus Teersand in Kanada zeigen.

Obwohl die Gefahren der Öl-Verknappung für die Weltwirtschaft offensichtlich sind und manche Kriege auch schon als „Ölkriege“ bezeichnet werden,²⁴ planen Regierungen und Unternehmen für die Zukunft immer noch so, als ob Erdöl eine unendlich verfügbare Ressource wäre: Die Autoindustrie wird in Deutschland durch die sogenannte „Abwrackprämie“ subventioniert²⁵ und das Autobahnnetz ausgebaut, obwohl es mit 12.819 km²⁶ bereits eines der längsten weltweit ist. Im Bereich des Flugverkehrs heißt es: „Heute sind weltweit 14.000 Flugzeuge im Einsatz. In 20 Jahren werden es nach Schätzungen des europäischen Herstellers Airbus mehr als doppelt so viele sein.“²⁷

Vor dem Hintergrund des Peak Oil sind solche Prognosen fragwürdig, trotzdem orientieren sich immer noch erhebliche Investitionsvorhaben an der Vorstellung beinahe unbegrenzter Ölvorräte. „Noch bauen wir gegen besseres Wissen Peak-Oil Cities. Die neue Städte an den Mittelmeerküsten zum Beispiel sind solche Fossile der Gegenwart. Sie sind nur mit dem Auto zu erreichen, das man für jede Besorgung benötigt [...] Diese Städte werden zur Sanierungsfälle der näheren Zukunft sein. Wir können sie uns eigentlich heute schon nicht mehr leisten. Aber der Immobilienmarkt produziert sie weiterhin auf wachsende Nachfrage“.²⁸

¹⁹ Campbell, Colin (2008), ASPO (Association for the Study of Peak Oil & Gas), Newsletter, Nr. 87, März 2008, Cork.

²⁰ IEA, World Energy Outlook 2010, Zusammenfassung, S. 6-7

(http://www.worldenergyoutlook.org/docs/weo2010/weo2010_es_german.pdf, abgerufen am 21.11.2011).

²¹ TECSON, www.tecson.de

²² Schindler, Jörg; Held, Martin (2009), *Postfossile Mobilität – Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil*. Bad Homburg: VAS.

²³ *Preisrekord in Deutschland: Benzinpreis schon bei 1,70 Euro*, Spiegel-Online, 29.03.2012 (unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,824668,00.html>). Diese Entwicklung hat eine politische Diskussion in Deutschland entfacht. Für die einen sitzen die Erdölindustrie und die Spekulanten auf der Anklagebank. So titelt Der Spiegel vom 02.04.2012 „Das Benzin-Kartell: Wie Öl-Konzerne die Spritpreise manipulieren“. Für die anderen sind der Staat und die Spritsteuer an den hohen Benzinpreisen Schuld. So soll die Ökosteuer den Autofahrern zurückgezahlt werden, zum Beispiel durch eine Erhöhung der Pendlerpauschale. Tatsache ist: Je knapper das Öl wird, desto abhängiger sind Staaten, Unternehmen und Menschen von Spekulanten und fünf führenden Ölkonzernen. Eine staatliche Subventionierung des Benzinverbrauchs wäre die falsche Reaktion.

²⁴ Braun, Reiner et al. (2009), *Kriege um Ressourcen: Herausforderungen für das 21. Jahrhundert*, München: oekom.

²⁵ Leggewie, Claus; Welzer, Harald (2009), *Das Ende der Welt, wie wir sie kannten*. Frankfurt/M.: Fischer. S. 88.

²⁶ Statistisches Bundesamt (unter: http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb16_jahrtab36.asp, abgerufen am 07.03.2012).

²⁷ *Am Himmel wächst das Gedränge*, in: Tagesschau, 13.12.2010 (<http://www.tagesschau.de/wirtschaft/airbus544.html>, abgerufen am 22.11.2011).

²⁸ Wolfrum, Sophie (2011), *Die Stadt, ein komplexes System räumlicher Ordnung: Das Kapsel-Denken überwinden*, in: Oekom e.V., 2011, S. 24-31.

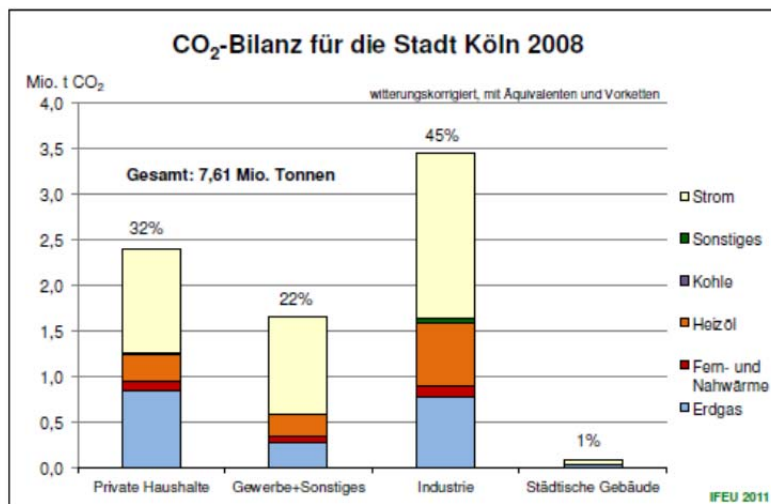
Inzwischen vertritt selbst Fatih Birol, der Chefökonom der Internationalen Energieagentur (IEA), die Meinung, dass wir „das Öl verlassen sollten, bevor es uns verlässt.“²⁹

Die Einführung von „Sonntagen der Nachhaltigkeit“ in Köln zielt auf die Vorbereitung der Stadtbevölkerung auf die kommenden Veränderungen. Das Projekt fördert die überlegte Umsetzung der Alternativen zum gewohnten „fossilen Energieregime“ - ihre Überschriften lauten Energiesparen, Energieeffizienz und Erneuerbare Energien.

4.3 Klimapolitik

Köln ist die größte Stadt eines Bundeslandes, dessen CO₂-Ausstoß zu den höchsten weltweit zählt. Die Pro-Kopf-Emissionen belaufen sich in Nordrhein-Westfalen auf 16,6 Tonnen pro Jahr (zum Vergleich: 20 Tonnen in den USA, 10 in Deutschland und Russland, 6 in China).³⁰ „35,5 Prozent der gesamten energiebedingten CO₂-Emissionen Deutschlands und etwa 45 Prozent der vom Emissionshandelssystem erfassten Treibhausgasemissionen stammen aus NRW. Damit leistet NRW den Hauptanteil an Deutschlands Beitrag zum Klimawandel.“³¹

2008 lag die CO₂-Bilanz der Stadt Köln bei 7,6 Millionen Tonnen.³² Hinzu kamen 2,66 Mio. Tonnen CO₂ durch den Verkehr (Straße, Schiene, Schifffahrt) und 1,56 Mio. Tonnen durch den Flugverkehr.³³ Wenn diese Daten unverändert geblieben wären, läge die CO₂-Bilanz der Stadt Köln gegenwärtig bei 11,83 Mio. Tonnen pro Jahr, das heißt ca. 12 Tonnen CO₂ pro Kopf, 20 Prozent über dem bundesweiten Durchschnitt.



²⁹ Interview mit Fatih Birol in: Internationale Politik (IP), 01.04.2008, S. 34-45 (s.o.).

³⁰ 2007 beliefen sich die landesweiten CO₂-Emissionen auf 290 Millionen Tonnen (Umweltbericht NRW 2009, unter: http://www.umwelt.nrw.de/umwelt/pdf/umweltbericht/umweltbericht_2009.pdf). Wenn dieser Wert durch die 17,5 Millionen EinwohnerInnen des Landes geteilt wird, dann sind 16,6 Tonnen pro Kopf das Ergebnis.

³¹ B.U.N.D., *Klimakiller RWE - Nordrhein-Westfalen bleibt Schlusslicht beim Klimaschutz*, unter http://www.bund-nrw.de/themen_und_projekte/braunkohle/braunkohlekraftwerke/ (abgerufen am 23.02.2012).

³² Bericht des ifeu - Instituts für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH, 2011

³³ Die Datenquelle zu den Verkehrszahlen (2006) stammen vom Wuppertal Institut und sind von IFEU (Bericht 2011) übernommen worden.

Die internationale Wissenschaftsgemeinschaft fordert eine weltweite Reduktion der CO₂-Emissionen um 50 Prozent bis 2050 im Vergleich zum Basisjahr 1990, um die katastrophalsten Auswirkungen des Klimawandels vorzubeugen. Für Industrieländer wie Deutschland bedeutet dies eine 80- bis 90-prozentige Reduktion, wenn man sowohl eine ökologische als auch eine Gerechtigkeits-Komponente berücksichtigt: „Verteilt man den globalen Gesamtausstoß gleichmäßig auf dann rund neun bis zehn Milliarden Menschen [die für das Jahr 2050 erwartet werden], ergibt sich ein Umweltraum von etwa zwei Tonnen CO₂ pro Kopf. Im Vergleich zu den heutigen rund zehn Tonnen CO₂ pro Kopf in Deutschland lässt sich somit eine Reduktionserfordernis von mindestens 80 Prozent ableiten“.³⁴

Die deutsche Bundesregierung will bis 2020 den bundesweiten CO₂-Ausstoß um 40 Prozent reduzieren. Wie kann Köln dazu beitragen? Wie soll sich die Domstadt auf diese Reduktion einstellen?

Mit der Einführung von „Sonntagen der Nachhaltigkeit“ würde Köln einen Stück weit der eigenen klimapolitischen Verantwortung gerecht werden: in präventive Maßnahmen investieren und nicht nur auf reaktive Maßnahmen setzen, wie die Erhöhung der Dämme am Rheinufer.

Die internationalen Klimaverhandlungen sind in den letzten Jahren ins Stocken geraten. Dies erfordert ein Überdenken der internationalen Klimastrategie und eine Aufwertung der Regionen und Städte als neue Triebkräfte des Klimaschutzes. Gefragt sind Vorreiter!³⁵

4.4 Mobilitäts- und Umweltpolitik

Obwohl der Straßengüterverkehr die umweltschädlichste Transportmethode ist, wuchs er in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 1960 und 2000 um 770 Prozent. „Statt eines Drittels, wie in den 1960er Jahren, bewältigen LKW heute fast drei Viertel aller Transporte, Tendenz steigend“.³⁶ Die Zahl der PKW hat zwischen 1998 und 2006 um zwölf Prozent zugenommen. Heute sind 43 Millionen PKW und 2,5 Millionen LKW bundesweit unterwegs.³⁷

Jahrzehntelang ist die Stadt Köln (wie viele andere Städte auch) der Zunahme des Verkehrsaufkommens einfach nachgekommen, indem sie ihre Infrastruktur entsprechend angepasst hat. Dabei wurde nicht erkannt, dass der Ausbau der Verkehrswege dieses Wachstum selbst wiederum gefördert hat.

In Köln hat das Straßennetz inzwischen eine Länge von 2.578 km erreicht, zehn Prozent mehr als im Jahr 2000 (2.340 km). Im gleichen Zeitraum nahm die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge von 479.778 auf 496.158 zu (+ 3,5 %). Pro 1.000 EinwohnerInnen gibt es in Köln 417 PKW. In den eher

³⁴ BUND/Brot für die Welt/EED 2008:139.

³⁵ Karl-Martin Hentschel, *Vergesst Cancún, legt einfach los! Strategiewechsel für den weltweiten Klimaschutz*, in: Oekom e.V. (Hrsg.), *Post-Oil City*, München: Oekom. S. 129.

³⁶ Bovet, Philippe; Rekecewics, Philippe; et al. (2008), *Atlas der Globalisierung – Klima*, Paris/Berlin: Le Monde Diplomatie/Taz Verlag. S. 18.

³⁷ Kraftfahrt-Bundesamt (unter:

http://www.kba.de/clin_030/nn_125398/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/2011_b_ueberblick_pdf.templateId=raw,property=publicationFile.pdf/2011_b_ueberblick_pdf.pdf, abgerufen am 05.03.2012)

wohlhabenden Stadtbezirken wie Rodenkirchen oder Lindenthal ist die PKW-Konzentration noch höher: 485 bzw. 468 PKW pro 1.000 EinwohnerInnen.³⁸

Einige Institutionen und Politiker fordern einen weiteren Ausbau des Kölner Straßennetzes, so etwa die Kölner Industrie- und Handelskammer. Auf ihrer Vollversammlung am 6. Dezember 2011 beschloss die IHK eine Resolution zur regionalen Verkehrspolitik. Zitat:

„Mit Sorge betrachten die Unternehmen im Bezirk der IHK Köln die wachsenden Verkehrsprobleme und die Vernachlässigung der wirtschaftlichen Anforderungen an den Verkehr in der Region Köln. Die Kapazitäten der Verkehrsträger auf der Schiene und der Straße sind nahezu erschöpft. Zugleich nimmt die Qualität der Verkehrswege ständig ab. Dringende Sanierungsmaßnahmen unterbleiben oder werden verschoben. Betroffen ist insbesondere die Straße, der wichtigste Verkehrsträger. Unzureichendes Management verursacht alltäglich kilometerlange Staus auf Autobahnen und Überlandstraßen, aber auch innerorts.

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist eine wesentliche Voraussetzung für eine florierende Wirtschaft, für die Sicherung der Mobilität von Personen und Gütern und für den Wohlstand der Region. Die Infrastruktur über alle Verkehrsträger muss ausgebaut und gesichert werden. Der Erhalt der bestehenden Substanz und der Ausbau von Schnittstellen ist das Gebot der Stunde. Lücken im Verkehrsnetz sind zu schließen, Anschlüsse zu schaffen.

Die Wirtschaft erwartet Investitionen zur Ausbesserung und Erweiterung der bestehenden Verkehrsnetze sowie fließende Verkehrsströme. Das Straßennetz muss leistungsfähiger werden, um den stark steigenden Verkehrsbewegungen gerecht zu werden.“³⁹

In ihrer Resolution erkennt die IHK zwar, dass das jetzige Verkehrssystem zunehmend an Grenzen stößt,⁴⁰ aber sie schlägt ein „Mehr vom Gleichen“ als Lösung vor. Gerade die Staus zeigen aber, dass dies keine nachhaltige Strategie ist, sondern das Problem nur verschiebt oder sogar weiter verschärft.

Es gibt verschiedene Gründe, um sich vom Leitbild der „autogerechten Stadt“ endlich zu verabschieden.

- Zuerst bedeutet Peak Oil, dass jede weitere Investition in den fossilen Verkehr auf lange Sicht nicht sinnvoll ist. Gerade der Straßen-, Schiffs- und Flugverkehr ist heute vom Öl extrem abhängig. Laut Internationaler Energieagentur fließen 60 Prozent des weltweit geförderten Öls in den Verkehr - knapp ein Viertel des weltweiten Energieverbrauchs. Ein weiterer Anstieg des Ölpreises bzw. eine ständige Verknappung des Ölangebots auf dem Weltmarkt wird erkennbar dramatische Auswirkungen auf die Verkehrspolitik haben. Diese sollten antizipiert werden. Auch wenn es derzeit noch schwer vorstellbar erscheinen mag, aber in Köln oder Hamburg dürfte im Jahr 2050 nur noch ein Bruchteil des Verkehrs mit dem Pkw abgewickelt werden.⁴¹

³⁸ Statistisches Jahrbuch 2011 der Stadt Köln.

³⁹ Aus der Resolution zur regionalen Verkehrspolitik, die auf der IHK-Vollversammlung vom 6.12.2011 beschlossen wurde (unter: http://www.ihk-koeln.de/Verkehrspolitik_bereitet_Wirtschaft_Sorge.AxCMS)

⁴⁰ Schindler/Held 2009:14

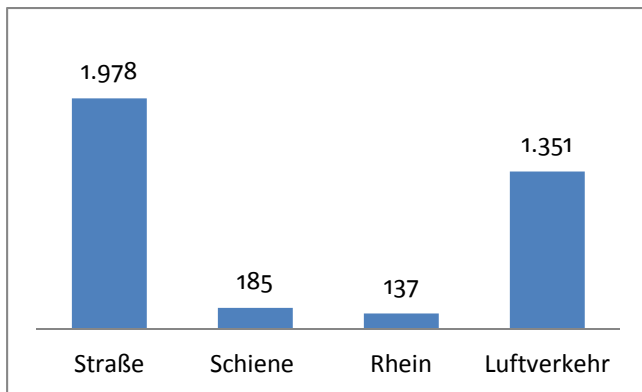
⁴¹ BUND Hamburg/Diakonie Hamburg/Zukunftsrat Hamburg 2010:58

- Der zweite Grund, um sich von der „autogerechten Stadt“ zu verabschieden, ist der Klimawandel. „Der Verkehr ist heute für 23 Prozent der energiebezogenen Treibhausemissionen verantwortlich“ (BUND/Brot für die Welt/EED 2008:81). „Die klimaschädlichen Emissionen des Verkehrs nahmen zwischen 1990 und 2003 um 5 Prozent zu“.⁴²

Die folgende Grafik zeigt, was Klimaschutzpolitik in Köln unter anderem bedeuten muss: Eine Vermeidung, Verringerung und Verlagerung des Straßen- und Flugverkehrs,⁴³ die gemeinsam 28,1 Prozent der CO₂-Emissionen der Stadt ausmachen.

Köln: CO₂-Emissionen des Verkehrs im Basisjahr 2006

(Kilotonnen CO₂ pro Jahr/Verkehrsträger)



Quelle: Wuppertal Institut / Umweltamt Köln

- Ein dritter Grund, um Abschied vom fossilen Verkehr zu nehmen, sind die Umweltqualität und die Gesundheit der Menschen bzw. die direkten und indirekten Kosten, die durch Umweltverschmutzung und Lärm entstehen. Laut einer Umfrage des Umweltbundesamtes (UBA) fühlen sich 55 Prozent der Deutschen durch Straßenlärm belästigt.⁴⁴ Für Jochen Flasbarth, UBA-Präsidenten, ist Lärm „das am stärksten unterschätzte Umweltproblem in Deutschland.“ Er fügt hinzu: „Wir wissen durch eine Reihe von Studien definitiv, dass er – gerade wenn er nachts auftritt – die Gesundheit schädigt.“⁴⁵

In Köln sind 322.400 Personen vom Straßenlärm betroffen, das sind 32 Prozent der Stadtbevölkerung.⁴⁶

⁴² Bovet/Rekacewics et al. 2008:20-21

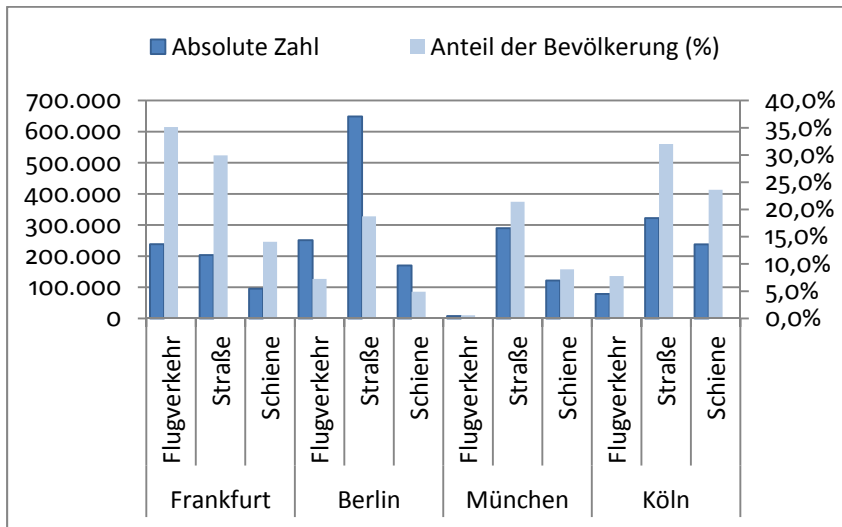
⁴³ Lattmann, Jens (2011), *Kommunen im Wandel: Engagement fürs Klima trotz finanzieller Fesseln*, in: Oekom e.V., 2011, S. 42.

⁴⁴ 37 % der Deutschen fühlt sich durch Lärm aus der Nachbarschaft gestört, 29 % durch den Flugverkehr, 28 % durch Industrielärm und 22 % durch den Schienenverkehr (Umweltbundesamt 2010). Die Statistik wurde im Spiegel 11/2012 veröffentlicht.

⁴⁵ Interview mit Jochen Flasbarth, in: Der Spiegel 11/2012, S. 18.

⁴⁶ Umweltbundesamt 2010/2011, zitiert in: Steven Geyer, Lärm - nur Luftverschmutzung ist gefährlicher, Frankfurter Rundschau, 26.1.2012.

Von Lärm Betroffene am Tag in Dezibel (über 55 dB)



Quelle: Umweltbundesamt 2010/2011 (eigene Evaluation/Grafik)

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) erkannte 2004 im Verkehr ein „gesundheitliches Problem ersten Ranges“. Dies lag zwar primär an den weltweit hohen Zahlen von Toten und Verletzten durch Verkehrsunfälle (im Jahr 2010 waren dies in Köln 27 Tote und 695 Verletzte).⁴⁷ Vor allem der Straßenverkehr ist für die starke Luftverschmutzung verantwortlich, die Krebs-, Herz- und Lungenerkrankungen verursacht. In keinem anderen Land sterben jährlich so viele Menschen vorzeitig an Feinstaub (PM10) wie in Deutschland: Laut EU waren dies im Jahr 2000 65.000 Menschen. Die kleinen Partikel in der Luft verkürzen die durchschnittliche Lebenszeit aller Deutschen um 10,2 Monate.⁴⁸

2011 maß das Bundesumweltamt an 42 Prozent der verkehrsnahen Stationen mehr Feinstaub als zulässig. Beim Stickstoffdioxid sah es noch schlimmer aus: 57 Prozent der städtischen verkehrsnahen Stationen lagen über dem erlaubten Jahresmittelwert.⁴⁹ Von den Umweltzonen, die in 47 deutschen Städten eingeführt worden sind, werden laut Deutsche Umwelthilfe nur vier effektiv kontrolliert: Berlin, Bremen, Hannover und Leipzig.⁵⁰ Köln ist nicht dabei.

Besonders schädlich für die Luftqualität sind nicht nur alte, sondern auch Diesel-Fahrzeuge, die in Köln 28,4 Prozent aller Autos ausmachen.⁵¹ Auch bei Bussen, Binnenschiffen, mit Diesel betriebenen Zügen sowie bei Baufahrzeugen und -maschinen gibt es aber noch ein großes Potenzial, den Feinstaub zu reduzieren.

⁴⁷ Statistisches Jahrbuch 2011 der Stadt Köln

⁴⁸ Pye, Steve; Watkiss, Paul (2005), CAFE CBA: Baseline Analysis 2000 to 2020, Vienna: International Institute for Applied Systems Analysis (unter: http://ec.europa.eu/environment/archives/cale/activities/pdf/cba_baseline_results2000_2020.pdf, am 04.03.2012).

⁴⁹ Svenja Bergt, *Mehr Tote durch Feinstaub*, taz - die Tageszeitung, 27.03.2012, S. 9 (unter: <http://www.taz.de/!90363/>, abgerufen am 29.03.2012).

⁵⁰ Pressemitteilung „DUH-Umfrage zu deutschen Umweltzonen: Zwei Drittel der Städte verweigern effektive Kontrollen“ vom 13.02.2012 (unter: http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews%5Btt_news%5D=2788, abgerufen am 29.03.2012).

⁵¹ Alle Daten stammen aus dem Statistischen Jahrbuch 2011 der Stadt Köln (unter: http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/statistisches_jahrbuch_k_in_2011.pdf).

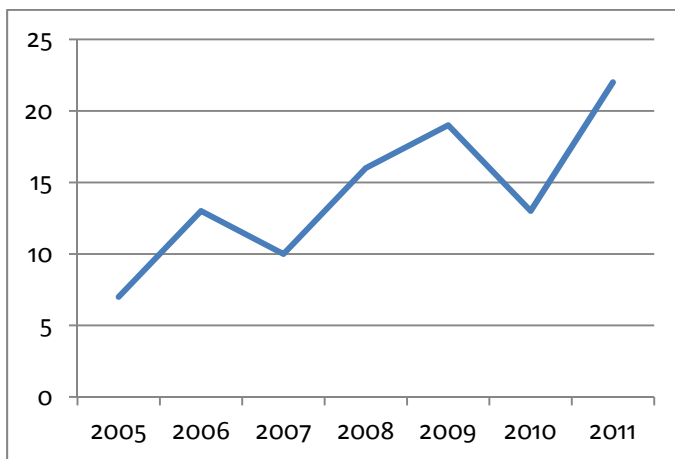
„Wie in den meisten deutschen Großstädten hat sich die Luftqualität in Köln in den vergangenen 25 Jahren insgesamt erheblich verbessert. Insbesondere die Gehalte an Schwefeldioxid, Rußpartikeln und Benzol, die im Wesentlichen aus Industrie-Emissionen sowie vom Verkehr stammen, haben durch die gesetzlichen Vorgaben sowie durch die Einführung des Drei-Wege-Katalysators und nachfolgende EU-Normen abgenommen. Am problematischsten sind heute, wie in allen Großstädten, die Stickoxide und der Feinstaub. Hier stagnieren die gemessenen Werte auf einem hohen Niveau, welches sich im Bereich oder knapp oberhalb der heute gültigen Grenzwerte bewegt“.⁵²

Trotz der Verbesserungen ist in der Domstadt ist die Luftqualität nur mäßig.

2010 lag der Jahresdurchschnitt der Stickstoffdioxidkonzentrationen in der Luft am Clevischen Ring in Mülheim, am Neumarkt und in Weiden über 60 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$).⁵³ Seit dem 1.1.2010 gilt aber ein Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als gesetzlich vorgeschriebener Grenzwert.⁵⁴

Am Clevischen Ring 3 und in Chorweiler zeigten die Messstationen 2011 deutlich schlechtere Feinstaubwerte als ein Jahr zuvor. Die Grenzwerte von durchschnittlich $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurden dort an 26⁵⁵ bzw. 22 Tagen überschritten. 2010 geschah dies an 14 bzw. 13 Tagen.

Feinstaub (PM_{10}): Tage pro Jahr, an denen die Grenzwerte überschritten werden (Messstation Chorweiler)



Datentyp: Tagesmittel, Grenzwert: $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Der Wert darf an höchstens 35 Tagen im Kalenderjahr überschritten werden (Eigene Auswertung der Daten des Bundesumweltamtes).

⁵² Kobold, Regina; Müller, Sabine; Welpmann, Matthias (2007), *Kölner Luft - Luftreinhaltung in Köln und Umgebung. Hintergrundpapier*. Köln: Ratsfraktion von B90/Die Grünen (unter: http://www.gruenekoeln.de/fileadmin/Ratsfraktion/Dateien/2008/Luftreinhaltung/Gruene_Koelner_Luft.pdf, am 04.03.2012). S. 12.

⁵³ LANUV NRW (2011), *Bericht über die Luftqualität im Jahre 2010 - LANUV-Fachbericht 33*, Recklinghausen: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (unter: <http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/fachberichte/fabe33/fabe33start.htm>). S. 6.

⁵⁴ 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) vom 2. August 2010 – in Kraft seit dem 6. August 2010. Damit wurden die EU-weit geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) zum Schutz der Gesundheit des Menschen sowie Stickstoffoxide (NO_x) zum Schutz der Vegetation in deutsches Recht übernommen.

⁵⁵ Hendrik Varnholt, *Umweltzone: Der Feinstaub verzieht sich nicht*, in: Kölnische Rundschau, 12.01.2012 (unter: <http://www.rundschau-online.de/html/artikel/1326285629260.shtml>, abgerufen am 03.03.2012).

Zu beachten ist, dass das jetzige Luftmesssystem nicht unbedingt die tatsächliche Luftqualität der Stadt wiedergibt. Aus Kostengründen⁵⁶ wurde das Kölner Luftmessnetz immer stärker ausgedünnt.⁵⁷ Vor einigen Jahren gab es fünf städtische Messstationen, deren Ergebnisse in einem stadteigenen Labor untersucht wurden. Dieses städtische Luftmessnetzwerk wurde auf Beschluss des Stadtrates (Nr. 3054 vom 29.07.2003) mit den Stimmen von CDU, Bündnis 90/Die Grünen⁵⁸ und Republikanern gegen die Stimmen von SPD, FDP und PDS abgeschaltet. Mittlerweile stehen nun vier Messstationen des Landesumweltamts in Köln. Ihre Zahl reicht aber bei weitem nicht aus: An kaum einer der viel befahrenen Straßen („Hotspots“) liegt heute eine Messstation.⁵⁹ Die Frage, die sich nun stellt, ist: Wie würde sich die Mobilität in der Stadt gezwungenermaßen ändern, wenn ein dichteres Luftmessnetz die tatsächliche Luftverschmutzung wiedergeben würde und dabei die gesetzlich festgelegten Grenzen eingehalten werden müssten?

Unabhängig von den Luftqualitätswerten der Messstationen sind die niedrigeren Wohnmieten an viel befahrenen Straßen ein unbestreitbarer Beweis für die Tatsache, dass der Verkehr die Lebensqualität mindert. Die unteren Einkommensschichten, die sich keine bessere Wohngegend leisten können, zahlen hier mit der eigenen Gesundheit.

- Ein vierter Grund, um Abschied von der autogerechten Stadt zu nehmen, ist die Flächennutzung. 15,9 Prozent des Gesamtstadtgebiets - entsprechend 6.460 von 40.517 km², sind heute vom Asphalt bedeckt (2000: 15,6 %). In Köln gibt es kaum grüne Innenhöfe: Viele Bäume wurden gefällt, um Garagen Platz zu machen. In einem begrenzten Stadtgebiet kann die Verkehrsfläche nicht unendlich wei-

⁵⁶ Bei der Sitzung des Umweltausschusses der Stadt Köln vom 01.09.2010 wurde folgendes einstimmig beschlossen: „Der Ratsauftrag vom 10.02.2009, auf der gesamten Länge der Rheinuferstraße Feinstaubmessungen durchzuführen, wird aufgrund der derzeitigen Haushaltslage aufgehoben“ (Beschluss 1812/2010 „Luftschadstoffmessung am Rheinufer“). Neben der mehrspurigen Rheinuferstraße sorgt auch die Binnenschifffahrt in diesem Bereich für eine hohe Feinstaubbelastung.

⁵⁷ Kobold/Müller/Welpmann 2007:12

⁵⁸ Auf Anfrage rechtfertigte der grüne Kommunalpolitiker Jörg Frank die damalige Entscheidung seiner Partei wie folgt: „Die Einstellung des Kölner Luftmessnetzes war aus Gründen der Haushaltskonsolidierung von der Verwaltung vorgeschlagen worden. Hintergrund ist, dass für die Erfassung der Luftgüte das Land zuständig ist, es sich also um eine freiwillige Aufgabe der Stadt Köln gehandelt hat. Versuche der Stadt, die Messstationen an das Land abzugeben, wurden damals Seitens des Landesumweltamtes abgelehnt. Das Landesmessnetz hatte damals selbst sieben Stationen im Raum Köln. Wir haben uns damals entschieden, das kommunale Kölner Luftmessnetz aufzugeben, da die Aufgabe an sich weiterhin gewährleistet worden ist. Ich kann Ihnen an dieser Stelle versichern, dass uns die Entscheidung nicht leicht gefallen ist“ (Jörg Frank, Auszug aus der schriftlichen Stellungnahme vom 12.04.2012).

⁵⁹ Vereinzelt wird in der Stadt die Frage gestellt, ob Politik und Verwaltung wirklich daran interessiert seien, das Luftmessnetz in Köln zu verdichten. Ein Grund: Neben der Kosten für neue teure Luftmessstationen und chemische Analysen könnten dann jene für die Luftreinhaltungsmaßnahmen an neu entdeckten Hotspots hinzukommen. Es wird sogar behauptet, dass in der Vergangenheit Luftmessstationen aus Straßen entfernt oder versetzt wurden – womöglich, weil die von ihnen ermittelten Werte zu schlecht waren und obwohl die von der Luftverschmutzung betroffenen Anwohner langfristig mit erheblichen Gesundheitsschäden zu rechnen hatten. Dr. Ludwig Arentz, Umweltamt der Stadt Köln, nahm dazu Stellung: „Nicht die Stadt Köln sondern das Land NRW stellt durch das Landesumweltamt Messgeräte für Feinstaub und Stickstoffdioxid in Köln auf und betreut diese. Auf die Auswertung und die Ergebnisse hat die Stadt Köln keinerlei Einfluss. Die Auswahl der Messstellen erfolgt in Abstimmung und unter Beteiligung des Umweltamtes der Stadt Köln, insofern sind wir über die Messaktivitäten informiert [...] Grundsätzlich muss ich mich für die Verwaltung aber dagegen verwahren, dass es wegen Grenzwertüberschreitungen zum Abbau von Messstellen kommen könnte. Tatsächlich wird umgekehrt verfahren. Bei Grenzwertüberschreitungen oder Überschreitungen bleiben die Messgeräte des Landesumweltamtes gerade über längere Zeit in Betrieb, damit das Land längere von der Meteorologie bereinigte Vergleichszeiträume aufbauen kann. Nur wenn an einer Messstelle im Stadtgebiet im Laufe eines Messjahres eindeutige Unterschreitungen der Grenzwerte gibt, kann diese Messstelle abgebaut werden und an anderer kritischer Stelle wieder eingesetzt werden. Die Geräte sind teuer und landesweit in der Anzahl begrenzt und sollen daher dort eingesetzt werden, wo tatsächlich kritische Situationen vorliegen, die dann über einen längeren Zeitraum beobachtet werden.“

terwachsen. Jede Zunahme des Verkehrs geht auf Kosten einer alternativen Flächennutzung, des Stadtklimas und der Lebensqualität der BewohnerInnen.

PKW und LKW verdrängen „andere Verkehrsarten und zwingen Fußgänger, Rad-, Bus- und Bahnfahrer auf Bürgersteige, Fahrradwege, Busspuren und sogar unter die Erde – in die U-Bahn“.⁶⁰ Jedes Fahrzeug beansprucht Raum in Form von Fahrwegen, die meiste Zeit aber als Parkplatz. Eine Reduktion des Straßenverkehrs würde diese Flächen für eine sinnvollere Nutzung oder einfach für eine Renaturierung verfügbar machen.

„Die meisten Städte haben ihre Probleme mit dem Verkehr durchaus erkannt. Nur hat das noch nicht zu einer zukunftsfähigen Umgestaltung ihres Verkehrs- und Siedlungssystems geführt. Gerade hier werden die Konflikte zwischen wirtschaftlichen Interessen und denen der Allgemeinheit, aber auch zwischen unterschiedlichen individuellen Ansprüchen besonders deutlich. Auf der lokalen Ebene muss ausgehandelt werden, wie ein Verkehrssystem aussehen soll, das Mobilität ermöglicht und die Belastungen verhindert“.⁶¹

Zusammenfassend zeigen Peak Oil, der Klimawandel, die Luftverschmutzung und der hohe Flächenverbrauch, dass der fossile Verkehr in seiner heutigen Form und im heutigen Umfang keine Zukunft hat. Warum also sollten die Investitionen nicht direkt auf die Alternativen gelenkt werden?

Ein zukunftsfähiges Köln benötigt nicht nur neue Strategien und Maßnahmen, sondern mehr Kreativität und eine neue Denkweise in Politik und Wirtschaft. Es ist Zeit, dass sich die Stadtentwicklung vom traditionellen Leitbild der „autogerechten Stadt“ verabschiedet und sich an jenem einer zukunftsfähigen menschen- und umweltgerechten Stadt orientiert. „Jetzt ist ein neuer mentaler Rahmen angesagt: *Mehr Verkehr* ist nicht länger besser als *weniger Verkehr*, weil sonst jeder Umweg ein Vorteil wäre. Vielmehr geht es um Mobilität im Sinne von Beweglichkeit und Bewegung“.⁶² Während der traditionellen Verkehrsbegriff die Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrstechnik, die Verkehrsmittel oder Auto und Fliegen generell als Statussymbol für Massen und zur In-Bewegung-Setzen von Massen (Menschen oder Gütern) meint, setzt der neue Mobilitätsbegriff am Menschen selbst und seinen konkreten Bedürfnissen an.⁶³

Der „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ unterstützt diesen mentalen Wandel in der Stadt. Diese Idee lässt sich nicht auf ein jährlich einmal stattfindendes punktuell Ereignis reduzieren, sie hat vielmehr einen progressiven Orientierungsanspruch und verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Stadttransformation.

Einige Merkmale dieser Stadttransformation sind:

⁶⁰ Bovet/Rekacewics et al. 2008:20-21

⁶¹ BUND/Brot für die Welt/EED 2008:542

⁶² Schindler/Held 2009:18-20

⁶³ ebd.:112

Regionalisierung und Dezentralisierung der Wirtschaft

Peak Oil wird sich voraussichtlich stark auf den Welthandel auswirken und eine „Globalisierung im Rückwärtsgang“⁶⁴ einleiten.⁶⁵ Produktion und Handel vor Ort werden sich immer mehr lohnen im Vergleich zum Export/Import von Waren oder zur Verlegung von Produktionsstandorten in Billiglohnländern.

Der Klimaschutz erfordert eine Energiewende hin zu den Erneuerbaren Energien. Während eine fossile Ressourcenbasis eine zentralisierte Energieproduktion in großen Kraftwerken und eine konzentrierte Produktion in großen Betrieben mit entsprechend langen Transportwegen für die Rohstofflieferung und den Warenvertrieb bedeutet, „begünstigt eine solare Ressourcenbasis dezentrale, kapitalsschlanke und lokal verflochtene Wirtschaftsstrukturen [...] Der Grund dafür liegt in der physischen Natur der Rohstoffe. Mineralische und fossile Rohstoffe finden sich in zugänglichen Lagerstätten in der Erdkruste nur an relativ wenigen Orten, aber dort in hoher Dichte [...] Anders bei solaren Energien und Rohstoffen: Sie kommen im Prinzip überall auf der Erde vor, allerdings in geringerer Dichte wie auch in unsteter Frequenz. Sie sind ohne viel Aufwand zu beschaffen, und ihr Transport wird sich günstigerweise auf dem regionalen Umkreis beschränken [...] Eine solare Wirtschaft hat das Potenzial, regionalwirtschaftliche Verflechtungen wachsen zu lassen und globalwirtschaftliche Verflechtungen überflüssig zu machen [...] Es formiert sich eine Wirtschaftsstruktur, in der viele Miniproduzenten an vielen Orten und nicht mehr wenige Megaproduzenten an wenigen Orten die Versorgung leisten“.⁶⁶

Eine Regionalisierung der Wirtschaft bedeutet mehr Selbstversorgung und weniger Abhängigkeit, kurze statt lange Versorgungsketten und eine Reduktion von unnötigen Transportwegen. Eine solche Entwicklung fördert ein engeres Verhältnis zwischen Produzenten und Konsumenten und sorgt dadurch für gute Produkte und faire Preise. „Regionalität wird zum Markenzeichen für Tourismus und Marketing. Nachdem die Regionen von Lebensräumen zu bloßen Standorten geworden waren, setzte eine Gegenbewegung ein, die den Standorten wieder Lebensräume abtrotzen möchte. Nahverflechtung, so stellt sich heraus, bietet zahlreiche Qualitäten für den Alltag, regionale Räume werden wieder geschätzt als Gewächshäuser für soziale und kulturelle Vielfalt, und ein Schuss Heimatbewusstsein bewährt sich als Gegenmittel gegen die Ortlosigkeit weltweiter Märkte“.⁶⁷

Teilen statt Besitzen, Nutzen statt Parken

Der individuelle Verkehr im Auto ist deutlich energieintensiver und umweltschädlicher als ein kollektiver, zum Beispiel im Bus und auf der Schiene. Die Zukunft heißt deshalb teilen statt besitzen, nutzen statt parken.

⁶⁴ Christian Tenbrock, *Peak Oil: Globalisierung im Rückwärtsgang*, in: Die Zeit, 04.11.2010 (unter: <http://www.zeit.de/2010/45/Rezensionen-Oel>, abgerufen am 02.03.2012).

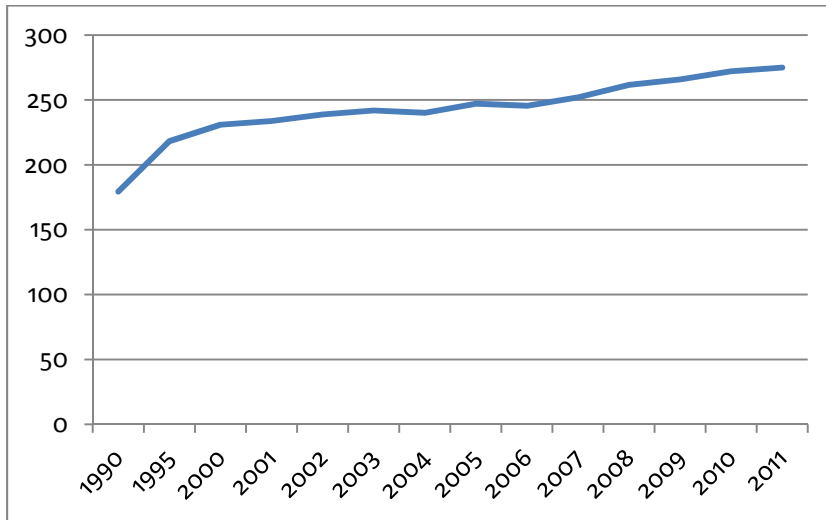
⁶⁵ Vgl. Rubin, Jeff (2010), *Warum die Welt immer kleiner wird: Öl und das Ende der Globalisierung*, München: Carl Hanser.

⁶⁶ BUND/Brot für die Welt/EED 2008:231

⁶⁷ BUND/Brot für die Welt/EED 2008:242

Eine sehr erfreuliche Entwicklung ist die Tatsache, dass in Köln die Zahl der Fahrgäste der KVB ständig steigt, von 179,4 Millionen im Jahr 1990 auf 275 Millionen im Jahr 2011.

KVB-Fahrgastzahlen 1986-2011 (in Mio.)



Quelle: KVB (eigene Evaluation/Grafik)

Immer mehr Menschen sind bereit, auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umzusteigen. Aber: „Leider ist die KVB-Infrastruktur in Köln nicht auf dieses Wachstum ausgelegt. Die Bahnen sind in den Hauptverkehrszeiten völlig überfüllt, genauso wie viele Busse. Die Haltestellen sind an manchen Stellen so schmal, dass es zu gefährlichen Gedrängel kommt. Auf der überaus erfolgreichen neuen Unibuslinie bleiben Fahrgäste draußen stehen, weil sie sich nicht mehr in den Bus quetschen können [...] Wenn demnächst noch mehr Menschen auf Bus und Bahn umsteigen, führt das über kurz oder lang zu einem Kollaps des ÖPNV in Köln.“⁶⁸

Die Zukunftsaufgabe der Verkehrspolitik ist der Infrastrukturausbau des ÖPNV statt des motorisierten Individualverkehrs. Da die Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs fast immer mit hohen Kosten verbunden und die Kassen der Stadt Köln leer sind, stellt sich die Frage, wie ein solcher Umbau finanziert werden kann. Eine mögliche Antwort ist eine Kombination von Maßnahmen, die in anderen Städten bereits mit Erfolg praktiziert werden:

- die Einführung einer City-Maut;
- die Erhöhung der Parkgebühren im innenstädtischen Bereich;
- die Bewirtschaftung von Parkräumen;
- die freie Fahrt mit Bus und Bahn für alle KölnerInnen bei gleichzeitiger Einführung einer ÖPNV-Steuer (einkommensschwache Gruppen sollten davon befreit sein).

⁶⁸ Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat, *Die KVB auf der Erfolgsspur halten!*, in: Rathaus ratlos! , Nr. 219, Februar 2012, S. 1.

Solche Maßnahmen würden zu einer erheblichen Reduktion des Straßenverkehrs führen. Die Kölner Statistik zeigt, dass es dort, wo das ÖPNV-Netz flächendeckend funktioniert, weniger Autos gibt: In den Kölner Innenbezirken sind deutlich weniger PKW als in den Außenbezirken registriert.⁶⁹

Die Reduktion des Straßenverkehrs würde zu einer Senkung jener Kosten führen, die zum Beispiel für Pflege und Instandhaltung der Straßen oder für die Gesundheit der Menschen aufzuwenden sind.

Wie wichtig der Öffentliche Personennahverkehr bald sein wird, zeigen die jüngsten Entwicklungen in Italien. In wenigen Monaten ist der Benzinpreis dort in die Höhe geklettert und erreichte im März 2012 fast die zwei Euro pro Liter. Infolgedessen stieg die Zahl der Fahrgäste und Abonnenten im ÖPNV von Großstädten, wie Rom und Mailand, um 30 Prozent.⁷⁰ Bald könnte Deutschland folgen.

Auch die Industrie- und Handelskammer (IHK) hat die Bedeutung des ÖPNV für das Funktionieren der Stadt und den Nutzen für die Wirtschaft in ihrem Magazin IHK-Plus erkannt.⁷¹ Der ÖPNV hat zudem einen starken sozialen Aspekt, denn er ermöglicht allen Schichten Beweglichkeit und Mobilität in der Region.

Teilen statt besitzen heißt auf Englisch „Sharing“. Die Idee des „Carsharing“ basiert auf der Erkenntnis, dass jedes Auto im Durchschnitt nur 40 Minuten pro Tag gefahren wird: „Mehr als 23 Stunden steht es ungenutzt herum und blockiert gerade in den Städten wertvolle Flächen. Da scheint es nahe liegend, mit mehreren Personen einen Wagen gemeinsam zu nutzen“.⁷²

Carsharing ist ein wachsender Markt. 2011 griffen 262.000 Menschen auf das „Gemeinschaftsauto“ in Deutschland zu. 2.700 klassische Carsharing-Stationen stellen in 309 Städten und Gemeinden insgesamt 5.600 Wagen bereit.⁷³

Was macht Carsharing so interessant? Zunächst einmal ist die monetäre Ersparnis attraktiv. Wer nur gelegentlich den Wagen nutzt und maximal 10.000 Kilometer im Jahr fährt, braucht nicht unbedingt einen neuen Wagen kaufen. „Weiter: Die Fahrer brauchen sich um Steuern, Versicherung und dergleichen nicht zu kümmern“.⁷⁴ Beim Carsharing schließen Fahrer mit dem Anbieter einen Vertrag, wobei i.d.R. eine Kautions- und - wenn überhaupt - eine monatliche Gebühr von 5-25 Euro fällig wird. Der Fahrer zahlt zusätzlich eine Miete für die tatsächliche Zeit- bzw. Kilometer-Nutzung des PKW.

Das Konzept hat ein großes Potenzial: „Schätzungen zufolge könnten mit einer erweiterten Carsharing-Angebot zwischen 1,5 und zwei Millionen Kunden gewonnen werden“.⁷⁵

⁶⁹ Vgl. Statistisches Jahrbuch 2011 der Stadt Köln

⁷⁰ Lucio Cillis, *Benzina alle stelle, l'auto resta in garage così gli italiani riscoprono bus e metrò* (dt.: Benzinpreis schnell in die Höhe, das Auto bleibt in der Garage stehen, so entdecken die Italiener Bus und U-Bahn wieder), La Repubblica, 21.3.2012 (unter: http://www.repubblica.it/economia/2012/03/21/news/rivincita_metro_bus-31926904/?ref=HREC1-4).

⁷¹ IHK-Plus, 01/02-2012 (unter: www.apom.de/ihk-plus-1201). Der Hinweis kommt von Manfred Waddey, *Argumente für mehr ÖPNV*, in: Rathaus ratlos!, Nr. 219, Februar 2012, S. 3.

⁷² BUND/Brot für die Welt/EED 2008:591

⁷³ *Verband: 262.000 CarSharing-Nutzer in Deutschland*, in: WirtschaftsWoche, 16.02.2012 (unter: <http://www.wiwo.de/economy-business-und-finance-verband-262-000-carsharing-nutzer-in-deutschland/6220368.html>, abgerufen am 04.03.2012).

⁷⁴ BUND/Brot für die Welt/EED 2008:591

⁷⁵ ebd.:592

Körperkraft und gesundes Leben statt Motorisierung

„Aufmerksame Menschen erkennen schon beim Blick auf einen Supermarktparkplatz ein Kernproblem der automobilen Fortbewegung: Rund 1,5 Tonnen Material werden bewegt, um eine Person mit ihrem wenige Kilogramm schweren Einkauf zu transportieren [...] Viele Wege – auch Kurzstrecken – werden [...] mit dem Auto zurückgelegt“.⁷⁶

Die Körperkraft wird zunehmend durch Maschinen ersetzt. „Derzeit werden 80 Prozent der in Deutschland gefahrenen Kilometer per PKW oder Motorrad zurückgelegt und nur 20 Prozent mit anderen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn. Zu Fuß geht jeder Bundesbürger außer Haus im Schnitt pro Tag rund 600 Meter, Fahrrad fährt er täglich durchschnittlich einen Kilometer. Dabei ist die Hälfte aller Autofahrten kürzer als sechs Kilometer, fünf Prozent enden sogar bereits nach weniger als einem Kilometer. Auch gut 41 Prozent aller Wege zum Arbeitsplatz sind kürzer als fünf Kilometer. Gerade diese kurzen, spritintensiven Strecken sind jedoch bestens geeignet, um sie zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen.“⁷⁷

Das hätte positive Effekte auf die Gesundheit, denn bei den meisten Menschen stimmt die Balance zwischen Ernährung und Bewegung nicht mehr. Einerseits nimmt der Anteil der sitzenden beruflichen Tätigkeiten ständig zu. In der Freizeit verbringen viele Menschen viele Stunden vor Fernsehen und Computer. Andererseits pflegt man gerade in Deutschland fettreiche Ernährungsgewohnheiten: „15 Prozent der Kinder und Jugendlichen bringen zu viele Pfunde auf die Waage. Mit dem Alter nimmt der Anteil der Übergewichtigen dramatisch zu. Beim Eintritt ins Rentenalter sind heute sieben von zehn Frauen und Männern zu dick. Und der Anteil der Fettleibigen wächst.“⁷⁸

Länder wie Dänemark und die Niederlande zeigen, dass es auch anders funktionieren kann. Dort stehen Fahrräder höher im Kurs. Während Dänen und Niederländer 1.000 Kilometer pro Jahr im Durchschnitt mit dem Fahrrad zurücklegen, sind es bei den Deutschen nur 300. „Würden nur 30 Prozent der Pkw-Fahrten bis sechs Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt, könnte damit jährlich bundesweit der Ausstoß von CO₂ um über 6,6 Millionen Tonnen reduziert werden“.⁷⁹

Studien in Skandinavien haben gezeigt, dass sich die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens sogar quantifizieren lassen: 0,15 Euro pro gefahrenem Kilometer. „Ein finnisches Verkehrsplanungs-handbuch beziffert den Gesundheitszuwachs durch jeden neuen Fahrradnutzer mit 1.200 Euro pro Jahr“.⁸⁰

Natürlich liegt es zuerst an den Menschen selbst, die eigene Gewohnheiten zu ändern. Doch ist es offensichtlich, dass Radfahrer und Fußgänger in der Verkehrspolitik etwa der Gemeinden Münster oder Freiburg einen anderen Stellenwert haben als es in Köln der Fall ist. Sogar „in Troisdorf haben sich durch die Förderung der Fahrradnutzung die Pkw-Fahrten um zehn Prozent verringert“.⁸¹

⁷⁶ ebd.:592-593

⁷⁷ *Europaweiter autofreier Aktionstag am 22. September*, Pressemitteilung des Verkehrsclub Deutschland e.V. 14/10 vom 17.09.2010 (unter: <http://www.vcd-blog.de/2010-09-17-europaweiter-autofreier-aktionstag-am-22-september/>, abgerufen am 11.03.2012).

⁷⁸ C. Ehrenstein/M. Hollstein, *Übergewicht ist in Deutschland fast Normalzustand*, in: Die Welt, 02.01.2011.

⁷⁹ BUND/Brot für die Welt/EED 2008:593

⁸⁰ ebd.:594

⁸¹ ebd.: 593

Entschleunigung statt Beschleunigung

Die globalisierte Gesellschaft zeichnet sich vor allem durch eine ausgeprägte individuelle Mobilität sowie durch beschleunigte Lebensstile aus: immer mehr, immer schneller.

„Dass Selbstbegrenzung einem guttun kann, gehört [aber] zur Alltagserfahrung [...] Die Leistungen der Hochenergie-Gesellschaft kann in ihr Gegenteil umschlagen. Sie stellt – was die Dimension der Zeit anlangt – enorme Geschwindigkeiten zur Verfügung, die allerdings nicht selten in Verstopfung enden [...] Gewiss, nichts ist nervenzehrender, als in der Langsamspur zu warten, aber muss das heißen, dass schneller immer auch besser ist? [...] Es gibt eine Schattenseite der Beschleunigung: Je mehr man sich beeilt, desto schwieriger wird es zu verweilen. Beschleunigung, gründlich genug betrieben, zeigt nämlich die missliche Tendenz, sich selber aufzuheben: Man kommt immer schneller dort an, wo man immer kürzer bleibt“.⁸²

Immer öfter bedeutet eine Autofahrt Stress, im Stau zu stehen und lange nach einem Parkplatz zu suchen. Im Vergleich hierzu wirkt eine Fahrt mit Bus oder Bahn zeitsparend und entspannend. Dabei kann man zum Beispiel bequem eine Zeitung lesen.

Es ist zweifelhaft, „ob eine Gesellschaft, die nicht von der Überholspur herunterkommt, im ökologischen und im sozialen Sinne je zukunftsfähig werden kann. Nachdem für lange Zeit die Unterstellung regierte, dass schneller immer noch besser sei, schiebt sich jetzt die Einsicht nach vorn, dass Fortschritt auch darin liegen kann, dem Tempo Widerstand zu bieten und Zonen langsamer Zeitmaße zu verteidigen. Im Übrigen lässt eine wachsende Zahl von Bürgern erkennen, dass sie Zeit für Kinder, für Muße, für Vergnügungen, einen guten sozialen Zusammenhalt und Kontinuität in Gemeinschaftsbeziehungen für wichtiger hält als das Bruttosozialprodukt. Es verbreitet sich die Suche nach Lebensformen, die besser die Balance halten können zwischen Geschwindigkeiten, die man selbst bestimmt, und Geschwindigkeiten, die einem vom Systemen jenseits eigener Kontrolle aufgedrückt werden“.⁸³

Bei der Mobilität darf es nicht mehr und nur um die Geschwindigkeit gehen, sondern auch um die Gelassenheit in der Bewegung: Sie kann zum Erlebnis werden, das Zeit braucht, um gefühlt und genossen zu werden.

Da die Beschleunigung der Maschinen und die Hochgeschwindigkeit überproportional viele Ressourcen kostet und zu erhöhten Emissionen führt, empfehlen sich folgende Maßnahmen:

- (1) Einführung von Tempolimits auf den Kölner Autobahnen. Deutschland gehört zu den wenigen europäischen Ländern, in denen keine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung gilt (s. Tabelle).

<i>Land</i>	<i>Autobahn-Tempolimit für Pkws (km/h)</i>
Norwegen	100
Großbritannien	112
Belgien	120
Finnland	120
Niederlande	120
Schweiz	120
Spanien	120
Türkei	120
Frankreich	130
Italien	130
Deutschland	Keins

Quelle: adac / Stand: Juni 2011

⁸² BUND/Brot für die Welt/EED 2008:236-238

⁸³ BUND/Brot für die Welt/EED 2008:239

- (2) Erweiterung der Zonen in der Stadt, in denen Tempo 30 gilt.
- (3) Höhere Besteuerung von Wagen der oberen Fahrzeugklassen.
- (4) Selbstbegrenzung als technisches Designprinzip einführen, so dass „Autos, Eisenbahnen und in anderer Weise auch Flugzeuge von ihren Konstruktionsprinzipien her für mittlere Geschwindigkeiten ausgelegt werden“ können.⁸⁴

4.5 Kommunalpolitik

Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten muss Köln in der Umwelt- und Kulturpolitik Boden wieder gut machen.

In persönlichen Gesprächen gaben zwei leitende Mitarbeiter des Umweltamtes der Stadt zu, dass Köln in der Klimapolitik 10-15 Jahre zurückliegt, im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten.⁸⁵

Um den Stellenwert der Umweltpolitik zu erklären, sagte einer von ihnen: „Wir wären froh, wenn wir die Hälfte des Etats des Kulturamtes hätten.“

2010 gab die Stadt 10 Mio. Euro für Umweltschutz und 159,5 Mio. Euro für Wissenschaft und Kultur aus. Natürlich kann man auch weitere Aufwendungen zu den Umweltausgaben zählen wie die Landschaftspflege (74,8 Mio. Euro), den Nahverkehr (284,9 Mio. Euro) oder die Ver- und Entsorgung (9 Mio. Euro).⁸⁶ Tatsache ist, dass eine Unterschätzung, gar eine Geringschätzung der Umwelt an vielen Stellen der Kölner Politik und Stadtverwaltung erkennbar ist.

Auch unter Kulturschaffenden ist Köln nicht mehr so attraktiv. Noch in den 1980er Jahren galt die Stadt von Heinrich Böll als „hip“ - ein Zentrum für Intellektuelle, Musiker, bildende Künstler und Kreative.

In den letzten 20 Jahren hat ein erheblicher Teil der kreativen Szene Köln verlassen – und mit ihr einige Institutionen wie die Popkomm im Jahr 2004. Freie Räume für soziale Projekte und Kreativität so wie preiswerte Ateliers werden in Köln zugleich immer rarer und damit teurer.

Es geht hier nicht darum, gesellschaftliche Interessenbereiche gegeneinander auszuspielen, indem man mehr Geld für die Umwelt als für die Kultur (oder umgekehrt) fordert. 2010 waren die wichtigsten Posten im Kölner Haushalt „Soziales“ (673,4 Mio. Euro) und „Kinder, Jugend und Familien“ (506,3 Mio.). Sie machten 23 bzw. 17 Prozent der Gesamtaufwendungen der Stadt aus. In Zeiten wachsender sozialer Ungleichheit sind diese Ausgaben mehr als berechtigt und liegen wahrscheinlich noch weit unter dem tatsächlichen Bedarf.

⁸⁴ ebd.

⁸⁵ „Es gibt jedoch andere Umweltbereiche in Köln, in denen wir im kommunalen Vergleich gut aufgestellt sind,“ fügte später einer der zwei Mitarbeiter hinzu.

⁸⁶ Andreas Damm, *Kommentar zum Kölner Haushalt 2010: Schmerzhaftes Kürzungen*, Kölner Stadtanzeiger, 16.11.2009 (unter: <http://www.ksta.de/html/artikel/1256137011121.shtml>, abgerufen am 17.03.2012).

Köln hatte 2010 eine Gesamtverschuldung von 4,32 Mrd. Euro und war damit so hoch verschuldet wie keine andere Stadt in Nordrhein Westfalen.⁸⁷ Dieser Missstand hat ähnliche strukturelle Ursachen wie der niedrige Stellenwert von Umwelt in der Politik oder der Glanzverlust der Stadt bei Kulturschaffenden.

- Erstens. Die hohe Verschuldung der Stadt hat zunächst „externe“ Ursachen: „Die Kommunen stehen in der staatlichen Hierarchie ganz unten, und deshalb wälzen die Regierungen in Berlin und in den Ländern Belastungen nur allzu gerne auf die Städte und Gemeinden ab.“ Was der Kölner Oberbürgermeister Jürgen Rothers 2009 sagte, trifft uneingeschränkt zu.⁸⁸ Im Vergleich zu Land und Bund haben die Städte kaum politische Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten.

Die Kommunen leiden heute unter den Konsequenzen derselben sozialen Polarisierung, die die ganze Gesellschaft seit Beginn der Globalisierung plagt. Einerseits tragen sie durch die hohen Sozialausgaben die Kosten für die wachsende Armut,⁸⁹ andererseits werden sie in die Rolle eines „Verwalters des Mangels“ degradiert, können sich dagegen kaum wehren und sind durch die wachsenden Schulden zunehmend unbeweglich. Um diese Situation zu ändern, ist eine neue breite Allianz zwischen Kommunen und Zivilgesellschaft nötig, im Rahmen der internationalen sozialen Bewegungen, die sich für eine Umverteilung von Reichtum, Macht und Einfluss von oben nach unten einsetzen.

- Zweitens. In den USA wird, ebenso wie in Deutschland, ein Paradoxon zunehmend offensichtlich: Während Staat und Kommunen der Bankrott droht, strotzt eine Minderheit der Gesellschaft vor Reichtum und Luxus. Nicht der Egoismus einer profitorientierten Wirtschaft ist allein daran Schuld. Die staatlichen Institutionen haben sich selbst von ihrer ursprünglichen Aufgabe verabschiedet, für eine gerechte Umverteilung des Reichtums in der Gesellschaft zu sorgen. Als Gestalter der Globalisierung haben die Regierungen den Primat der Demokratie durch einen Primat des Profits ersetzt.

Genauso kann die Politik wieder dafür sorgen, dass der Primat und die Handlungsfähigkeit der Demokratie zurückgewonnen werden. In reichen Gesellschaften darf es keine armen Menschen und Kommunen geben. Auch die Verkehrspolitik kann der Sozialpolitik dienen - und nicht nur der Wirtschaftspolitik.

- Drittens. In den letzten Jahrzehnten hat sich auch die Kölner Politik verstärkt auf die Ökonomie fokussiert, oft genug auf Kosten der übrigen Dimensionen des gesellschaftlichen Lebens. Diese Priorisierung lässt sich nicht nur durch äußere Zwänge und leere Kassen erklären. In der Domstadt selbst dominiert vielerorts jene politische und ökonomische Kultur, die die

⁸⁷ Andreas Damm, *Köln ist Schuldenkönig*, Kölner Stadtanzeiger, 16.06.2010 (unter: <http://www.ksta.de/html/artikel/1273823418247.shtml>, abgerufen am 16.03.2012).

⁸⁸ Andreas Damm, Kölner Stadtanzeiger, 16.11.2009 (unter: <http://www.ksta.de/html/artikel/1256137011121.shtml>, abgerufen am 17.03.2012).

⁸⁹ Lattmann 2011:39

oben genannte Polarisierung in der Gesellschaft verursacht hat. Darauf deuten der seinerzeitige Skandal um die Müllverbrennungsanlage hin, die Auseinandersetzung mit der UNESCO wegen des angedrohten Entzuges des Weltkulturerbenstatus oder der Kollaps des Historischen Stadtarchivs.

In der Domstadt sind das Öffentliche und das Gemeinwesen in den letzten Jahrzehnten zugunsten der Bevorzugung von ökonomischer Privatisierung und partikularen Interessen vernachlässigt worden. Der Bauhaus-Gründer Walter Gropius hätte es so ausgedrückt: „Die Krankheit unserer heutigen Städte und Siedlungen ist das traurige Resultat unseres Versagens, menschliche Grundbedürfnisse über wirtschaftliche und industrielle Forderungen zu stellen“.⁹⁰ Für einen politischen Wechsel reicht die gegenseitige Ablösung von Parteien in der Regierung der Stadt nicht aus. Viel mehr ist ein allgemeiner Wandel in den Werteinstellungen notwendig.

- Viertens. Dass die Ökonomie nicht alles ist, zeigt ein interessantes Phänomen: In Berlin wie in Köln fühlt sich die kreative Avantgarde nicht von den reichen aufpolierten Stadtteilen angezogen, sondern von der Peripherie. In der Bundeshauptstadt ziehen Kreativen, Intellektuellen und kritisch denkende Menschen nach Neukölln, einem Stadtteil, das bis vor wenigen Jahren als der soziale Brennpunkt schlechthin bekannt war (Stichwort Rütli-Schule). In Köln sind Ehrenfeld und zunehmend auch Kalk für Kreativen attraktiv. Anscheinend ist gerade die mangelnde Ökonomisierung und Privatisierung des Territoriums, die die Anziehung dieser Stadtteile ausmacht, zumindest für einen Teil der Bevölkerung. In der Peripherie gibt es noch die freien Räume, die offene, ungezwungene Atmosphäre und die Vielfalt, die die Kreativität und die Selbstentfaltung brauchen. Leben statt Funktionieren, Zeit statt Stress könnte das Motto heißen. Es kann deshalb nicht überraschen, dass sich Kölner Bürgerinitiativen wie die "BI-Helios"⁹¹ gegen eine konsumorientierte Stadtentwicklung wenden und mehr Bürgerbeteiligung fordern, um so die Gentrifizierung der Peripherie womöglich zu entschleunigen. Nicht die Peripherie braucht mehr Investoren, sondern das Zentrum braucht eine mentale Deökonomisierung und Deprivatisierung, die Denk- und Handlungsräume für alternative, zukunftsfähigere Entwicklungen öffnet.
- Fünftens. Das Auseinanderklaffen von Politik und Zivilgesellschaft spiegelt sich auch innerhalb der politischen Strukturen der Stadt wider. Das Verhältnis zwischen Parteimitgliedern und -fraktionen oder zwischen Stadtrat und Verwaltung war in der Vergangenheit nicht immer einfach. Die Parteien und die BürgermeisterInnen an der Spitze der Stadt wechseln, während die Stadtverwaltung bleibt. Wie hoch ist die Motivation der verschiedenen Dezerenate, eine neue, zukunftsfähige Dynamik in Köln wirklich zu fördern und voranzutreiben? Die Kölner Politik und Verwaltung müssen transparenter und offener werden, um den wenig schmeichelhaften Ruf des „Kölner Klüngel“ loszuwerden. Eine Neujustierung des Verhältnis-

⁹⁰ zitiert in Oekom e.V. 2011:13

⁹¹ <http://www.buergerinitiative-helios.de>

ses zur Zivilgesellschaft ist die Voraussetzung für ein neues Klima innerhalb von Parteien und Verwaltung.

Der „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ stellt eine nicht nur symbolische Rückeroberung der Stadt durch ihre BürgerInnen dar. Die Idee möchte ein sichtbares Zeichen für einen Kurswechsel in der Entwicklung der Stadt setzen, wobei nicht nur der Stellenwert von Umwelt und Kultur, sondern der der Gemeinschaft, des Gemeinwesens und des öffentlichen/kollektiv genutzten Raums gestärkt werden soll. Offensichtlich reicht der Karneval dafür nicht aus. „[D]ie Grundlage für eine umweltfreundliche Stadt [liegt] nicht unbedingt in einem besonders umweltfreundlichen Städtebau oder neuartigen Technologien [...], sondern viel eher darin, dem allgemeinen Wohlstand eine Priorität gegenüber persönlichem Reichtum einzuräumen,“ sagte der amerikanische Urbanist Mike Davis 2008 bei einer Preisverleihung in München.⁹²

5. Zielgruppen

Das Ziel der ersten Phase ist die Bildung einer lokalen sozialen Bewegung. Sie soll unter anderem den Stadtrat überzeugen, einen autofreien Sonntag in Köln einzuführen.

Als Mitglieder dieser Bewegung werden zuerst Organisationen angesprochen, das heißt Institutionen, Einrichtungen, Initiativen, Unternehmen aller Art, Gruppen; Schulen, Kitas, Theater, Umweltorganisationen, Verbände, Jugendzentren, Bars, Musikbands, Kirchen, Fahrradläden, Bürgerinitiativen usw..

Sie sollen dem Kreis der UnterstützerInnen beitreten und das Konzept „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ unterzeichnen, indem sie ein Logo und ein Kurzprofil an den Projektleiter mailen.

Akteure, dessen Aktivitäten im Widerspruch mit dem „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ stehen, können in den Unterstützerkreis nicht aufgenommen werden. So müsste die RheinEnergie AG zuerst eine Auflage erfüllen (Ausstieg aus der Atomenergie, Reduktion der Energie aus Kohlenkraftwerken, stärkere Förderung der Erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz), um in den Unterstützerkreis aufgenommen werden zu können.

Für das Gelingen des Projektes „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit / Tag des guten Lebens“ ist es entscheidend, dass die UnterstützerInnen nicht nur aus dem Umweltbereich kommen: Alle gesellschaftliche Bereiche sollen in dem Kreis vertreten sein, da eine zukunftsfähige Entwicklung der Stadt alle Bewohner angeht und alle Bewohner betrifft. Auch die Migranteninitiativen werden deshalb angesprochen: In Köln machen die Menschen mit Migrationshintergrund einen Drittel der Bevölkerung aus. Vor allem der kulturelle/künstlerische Bereich kann eine integrative Funktion ausüben, deshalb war besonders wichtig das renommierte Comedia Theater oder die Künstlerinitiative art rmx e.V. das Konzept „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ bereits unterzeichnet haben.

Eine weitere Zielgruppe der ersten Phase ist die Kölner Prominenz, die sich für soziale und ökologische Belange engagiert, wie zum Beispiel BAP und der Wettermoderator Sven Plöger.

⁹² Oekom e.V. .

Die Gewinnung der genannten zwei Zielgruppen (Organisationen und Prominente) soll auch als vertrauensbildende Maßnahme verstanden werden, um die wichtigste Zielgruppe zu erreichen: die Kölner BürgerInnen. Vor allem sollen die BürgerInnen zum Teil der lokalen sozialen Bewegung werden.

Weitere Kontakte, die in der ersten Projektphase aufgenommen und gepflegt werden, sind:

- Mit der Verwaltung (vor allem mit dem Umweltamt, dem Verkehrsamt und dem Kulturamt);
- Mit den für das Projekt relevanten Unternehmen;
- Mit allen Parteien (mit Ausnahme von „Pro Köln“) und den verschiedenen Ausschüssen des Stadtrates;
- Mit den Bezirksvertretungen und den BezirksbürgermeisterInnen;
- Mit der Presse;
- Mit anderen Institutionen und Persönlichkeiten, die einen bedeutenden Einfluss auf die Stadtentwicklung haben (Dumond, IHK, Karneval-Festkomitee, aber keine Karnevalgesellschaften);
- Mit den Biobauern aus der Region;
- Mit den Universitäten und Fachhochschulen und den entsprechenden Studentenorganisationen;
- Mit Stiftungen, Institutionen und potenziellen Sponsoren, die die zweite Projektphase finanzieren könnten.

6. Aktivitäten

Während die Aktivitäten im Rahmen der zweiten und dritten Projektphasen im Kapitel „Perspektiven“ beschrieben werden, behandelt dieses Kapitel die Aktivitäten der ersten Projektphase und damit den eigentlichen Gegenstand des Förderantrags. Hauptziel dieser Projektphase ist es, eine lokale soziale Bewegung für die Transformation der Stadt in Richtung Nachhaltigkeit und postfossile Gesellschaft zu bilden. Durch die Erzeugung einer breiten Öffentlichkeit hinter der Initiative, soll der Kölner Stadtrat dazu bewegt werden, den ersten Schritt des Transformationsprozesses zu beschließen: die Einführung eines autofreien Sonntags.

Im Folge werden die Maßnahmen vorgestellt, die für die Erreichung dieser Ziele geplant sind.

6.1 Weiterentwicklung und Aktualisierung des Konzeptes

Im März 2012 wurde die erste Fassung des ausgearbeiteten Konzeptes „Kölner Sonntag des Nachhaltigkeit“ veröffentlicht. Jeder kann das Dokument auf der persönlichen Website von Davide Brocchi herunterladen.⁹³ Das Konzept, das mehr als 40 Seiten umfasst, wurde an einen ersten kleinen Kreis von Organisationen, Institutionen und Experten verschickt. Inhaltlich wurde über einige Mailinglisten

⁹³ <http://www.davidebrocchi.eu/projekte.html>

diskutiert. Die Idee ist bisher auf großes Interesse gestoßen. Die meisten Feedbacks sind positiv gewesen.

Einerseits fanden in den letzten Monaten eine Reihe von Gesprächen statt, andererseits führte Davide Brocchi die eigene Recherche fort. Vor diesem Hintergrund sind weitere Überlegungen entstanden, die das ursprüngliche Konzept präzisieren und weiterentwickeln können. Einige davon sind:

- *Autofreies Gebiet:* Ursprünglich bezog sich die geplante Sperrung für den Autoverkehrs auf den Innenstadtbereich innerhalb der Kölner Ringe und auf einen Teil des rechtsrheinischen Deutz. Einige Stadtpolitiker bezeichnete diese Vorstellung jedoch als unrealistisch: „Man dürfte die Kölner Bevölkerung nicht überfordern. Realistischer sei die Sperrung einer Straße, vielleicht der Nord-Süd-Fahrt“, so ein grüner Bezirksbürgermeister. Es gab aber auch Gespräche, in denen der Wunsch geäußert wurde, das geplante autofreie Gebiet zu erweitern. Zum Beispiel würde Susanne Beuth, Pfarrerin der Evangelischen Kirche in Klettenberg, das Vorhaben unterstützen, wenn auch ihren Stadtteil autofrei an dem Tag wäre. Schließlich äußerte der Leiter des Kölner Umweltamtes, Prof. Ernst Drösemeier, die Meinung, dass die Sperrung einer Straße für den Autoverkehr aufwendiger sein kann, als die Sperrung eines ganzen Bezirkes: „Ich fände interessant, wenn die ganze Umweltzone an einem Tag pro Jahr für den Straßenverkehr gesperrt wäre,“ so Drösemeier. Der Autor des Konzeptes hat diese Idee sofort zueigen gemacht. Auf dieser Basis könnten weitere Synergien mit der Kölner Stadtverwaltung entstehen: Sie dürfte an einer Förderung des öffentlichen Bewusstseins über die Umweltzone interessiert sein.
- *Transition Neighbourhoods:* Bei einem Treffen mit Vertreterinnen der Transition Town Initiative Köln fiel der Begriff „Transition Street“. Da dieser Begriff mit einem vorgegebenen stark geregelten Verfahren „in sieben Schritten“ verbunden ist (so der Koordinator der deutschen Transition Town Bewegung Gerd Wesseling) musste ein Alternativbegriff gewählt werden. Wofür? Der „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ könnte einen Ritual sein, das die Bildung von „Transition Neighbourhood Initiativen“ in den Vierteln, in den Straßen und an den Plätzen der Stadt fördert. Die Nachbarschaften sollten an diesem Tag zusammenkommen und den unmittelbaren öffentlichen Raum regieren und mit Leben gestalten dürfen – als ob er ein Gemeingut wäre. Diese Strategie hätte zwei Vorteile: (a) das Projekt würde viel mehr BewohnerInnen erreichen und sie zur Partizipation bewegen; (b) die Dezentralisierung würde zu einer organisatorischen und ggf. finanziellen Entlastung führen. So könnten die Nachbarschaften selbst dafür sorgen, dass ihr Gebiet autofrei bleibt.
- *Rotation unter den Stadtteilen:* Bei dem Gespräch mit Vertretern der Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB) schlug der Mediensprecher Stephan Anemüller vor, dass jedes Jahr ein anderer Stadtteil im Mittelpunkt des „Kölner Sonntags der Nachhaltigkeit“ stehen sollte. Die Kräfte jenes Stadtteils sollten dann die Verantwortung für die Organisation der zentralen Veranstaltungen übernehmen. Damit würde man vermeiden, dass die organisatorische Last immer auf die gleichen Schulter fallen würde. Diese Strategie würde der Vielfalt der Stadt gerechter werden und eine polyzentrische urbane Entwicklung fördern, wobei die Peripherie immer wieder zum Stadtzentrum werden dürfte.

- *Plan B*: Was passiert, wenn der Stadtrat nicht rechtzeitig dazu gebracht werden kann, den autofreien Sonntag zu beschließen? Wie würde ein „Plan B“ aussehen? In diesem Fall würde der Transformationsprozess mit einem Pilotprojekt in einem oder mehreren Stadtteilen Kölns beginnen. Die benötigte Zustimmung für den autofreien Sonntag wäre dann auf der Ebene der Bezirksvertretungen. Als erster Kandidat bietet sich Ehrenfeld an. Der Bezirk ist dafür wie prädestiniert und hat in Köln die höchste Konzentration an Kreativen, Nachhaltigkeitsinitiativen, kultureller Vielfalt und Radfahrern.
- *Inklusion statt Exklusion*: Wenn das Konzept die ganze Stadt ansprechen soll, stellt sich die Frage nach Kommunikations- und Organisationsform, die inklusiv statt exklusiv wirkt. Sind zum Beispiel Begriffe wie „Nachhaltigkeit“ oder „Parlament“ geeignet, um alle gesellschaftliche Bereiche? Wie können Akteure aus dem Umweltbereich, aus dem sozialen Bereich und aus dem Kulturbereich dazu gebracht werden, eine dauerhafte Kooperation einzugehen und der Einfluss der entsprechenden Dimensionen in der Stadtentwicklung gemeinsam zu stärken, zum Beispiel durch gemeinsame Aktionen und Stellungnahmen?
- *Neue wissenschaftliche Erkenntnisse*: Zum Beispiel stuft eine neue Studie der Weltgesundheitsorganisation (WHO) im Juni 2012 Dieselabgasen als „eindeutig krebserregend“ ein.⁹⁴

Alle diese Impulse müssen nun in das Konzept eingearbeitet werden. Da das Konzept aber bereits von vielen Akteuren unterzeichnet wurde, darf dies nicht mehr ohne ihre Zustimmung stattfinden. Das erste Treffen unter den Akteuren des Unterstützerkreises im Oktober 2012 wird dem „Update“ des Konzeptes und der entsprechenden Debatte dienen.

Das „lernende Konzept“ bzw. die ständige Überarbeitung des Konzeptes auch anhand der Praxiserfahrung ist Teil des Prozesses, nach dem Prinzip der Weg ist selbst das Ziel. Das Konzept dient einerseits als Identifikationsmoment des Netzwerkes, als gemeinsames Programm, aber auch als Dokumentation. Die Veröffentlichung des Dokuments soll der Übertragbarkeit der Idee auf andere Städte dienen: Die Übertragbarkeit und der Austausch sind ausdrücklich erwünscht.

6.2 Projektmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Der Autor des Konzeptes wird auch das Projekt managen, in der ersten Projektphase allein bzw. mit der Unterstützung ehrenamtlicher Kräfte. Sein Aufgabenbereich umfasst im Wesentlichen:

- *Die Öffentlichkeitsarbeit*: Er wirbt für die Projektidee in Köln und versucht weitere Organisationen und BürgerInnen, für den Unterstützerkreis zu gewinnen. Er hält Vorträge, präsentiert den „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“, führt Gespräche und pflegt die Kommunikation (Email, Telefon etc.).
- *Website (Bekanntmachung und Redaktion)*: Nach der Programmierung und Gestaltung der Projektwebsite wird der Projektmanager dafür werben und dafür sorgen, dass sie mit ande-

⁹⁴ Markus C. Schulte von Drach, *WHO bewertet Emissionen neu: Dieselabgase sind krebserregend*, in: Süddeutsche Zeitung, 13.06.2012 (unter: <http://www.sueddeutsche.de/gesundheit/who-bewertet-emissionen-neu-dieselabgase-sind-krebserregend-1.1381219>, besucht am 15.07.2012).

ren Portalen verlinkt wird. Er wird sich auch um die Redaktion und die Aktualisierungen kümmern.

- *Pressearbeit*: Der Projektmanager hat beruflich Erfahrung in diesem Feld und verfügt über einen guten Presseverteiler. Er wird die Pressemitteilungen verfassen, eine Pressekonferenz organisieren, Interviews geben und die Journalisten mit Informationen versorgen.
- *Netzwerkarbeit und –koordination*: Der Unterstützerkreis soll zu einem Netzwerk umgewandelt werden. Dieser Prozess bedarf eines Motors, der die Kommunikation belebt und moderiert. Es müssen regelmäßig Treffen und gemeinsame Abstimmungen organisiert, vorbereitet und nachbereitet sowie Newsletter mit den wichtigsten Neuigkeiten verfasst werden. Die Mitglieder brauchen einen Ansprechpartner für ihre Fragen oder Vorschläge.
- *Einleitung der Projektphase 2*: Davide Brocchi wird in dieser Phase das Projekt vor der Stadtverwaltung und Politik vertreten und Gespräche führen, irgendwann begleitet durch weitere VertreterInnen des Netzwerkes. Um die Zustimmung des Stadtrates zu erreichen, ist es sehr wichtig, die finanzielle und technische Machbarkeit des „Kölner Sonntags der Nachhaltigkeit“ unter Beweis zu stellen: Der Sparzwang macht neue Investitionen seitens der Stadt unmöglich und das Prinzip „es kostet der Stadt nichts“ ist die Voraussetzung für jede Zustimmung auf dieser Ebene. Eine Finanzierung des „Kölner Sonntags der Nachhaltigkeit“ muss sich auf anderen Quellen stützen. Davide Brocchi führte bereits zwei Gespräche mit der Geschäftsführung der Kölner Stiftung KlimaKreis,⁹⁵ die Interesse gezeigt hat, die zweite Phase zu fördern. Da dieser Förderantrag einen Volume von 200.000 Euro hätte und einen Eigenanteil erbracht werden muss, wird eine kompetente Beratung und eine aufwendige Recherche benötigt, um eine belastbare Kalkulation zu erstellen.
- *Eventmanagement*: Neben der Organisation von internen Treffen und Schulungen (Vorträgen) für das Netzwerk und der Pressekonferenz, ist auch eine öffentliche Veranstaltung vorgesehen – in Kooperation mit dem Kölner Katalyse Institut.⁹⁶
- *Buchhaltung und Abrechnung*: Der Projektmanager ist in der ersten Phase für die Buchhaltung und die Abrechnungen für die erhaltenen Förderungen verantwortlich.

In der zweiten Projektphase soll diese Stelle in ein Managementbüro mit mehreren Mitarbeitern überführt werden.

6.3 Website

Das Internet soll eine zentrale Rolle in der Bildung der lokalen sozialen Bewegung spielen und in der Demokratisierung des Prozesses. Deshalb soll eine Website für das Projekt gestaltet und programmiert werden. Das Internetportal soll folgende Funktionen erfüllen:

⁹⁵ <http://www.klimakreis-koeln.de>

⁹⁶ <http://www.katalyse.de>. Das Katalyse Institut für angewandte Umweltforschung ist einer der Träger des Ideenwettbewerbs „Dialog Kölner Klimawandel“.

- Informationen über das Konzept an die breite Öffentlichkeit liefern (Kurzbeschreibung des Konzeptes; die Möglichkeit, das Konzept herunterzuladen)
- Informationen über den Projektverlauf an Öffentlichkeit und Netzwerk liefern (Neuigkeiten; Berichte; Aufrufe und Suchanfragen; Bekanntmachung von Terminen und Aktionen)
- Blog (Diskussionsmöglichkeit für das Netzwerk über die verschiedenen Aspekte des Projektes)
- Petitionsmodul: jede Organisation und jede/r BürgerIn soll dadurch die Möglichkeit erhalten, das Konzept zu unterzeichnen. Alle Akteure sollen später die Möglichkeit bekommen, den Transformationsprozess der Stadt und die Weiterentwicklung des Prozesses mitzubestimmen, indem sie sich an online-Petitionen und Abstimmungen beteiligen.
- Sichtbarkeit der lokalen sozialen Bewegung: Die UnterzeichnerInnen des Konzeptes sollen durch eine Liste auf der Website sichtbar gemacht werden. Die Öffentlichkeit und die Politik soll die Möglichkeit bekommen, die lokale soziale Bewegung wachsen zu sehen.
- Presseinformationen (z.B. Pressemitteilungen, Bildmaterial und Pressespiegel)
- Kontaktdaten

Für die Gestaltung der Website sind erfahrene Studenten der höheren Semester von eco-sign/Akademie für Gestaltung verantwortlich. Das Team wird durch den Programmierer Oliver Adria unterstützt.⁹⁷

6.4 Vernetzung und interne Bildungsarbeit

Um die Vernetzung der Akteure zu fördern und zu ermöglichen, sind regelmäßige Treffen wichtig. Angestrebt wird ein eintägiges Treffen aller zwei Monate. Dafür fallen Kosten wie Raummiete und Verpflegung an. Im Zuge dieser Termine sollen auch Referenten eingeladen werden, die über ihre Erfahrungen mit ähnlichen Projekten oder ihr Wissen über bestimmte Themen (z.B. Peak Oil) vermitteln. Die regelmäßigen Treffen können also auch die Form einer gemeinsamen „Schulung“ haben. Dafür würden Honorare, Fahrkosten und evtl. Übernachtungskosten für die Referenten anfallen.

Das wichtigste Ziel in diesem Feld ist aber die Entwicklung einer gemeinsamen Organisationsstruktur und Kommunikationsform, die inklusiv wirkt, eine Demokratisierung der Projektentwicklung und des städtischen Transformationsprozesses ermöglicht und eine breite und kreative Partizipation der Bevölkerung fördert.

In der ersten Phase wird die Bildung eines Beirates angestrebt, der die Vielfalt des Unterstützerkreises vertritt und den Kern des späteren „Parlaments“ bilden soll. In diesem Rahmen soll das Pro-

⁹⁷ Neben seiner Tätigkeit am UNEP/Wuppertal Institute Collaborating Centre on Sustainable Consumption and Production (www.scp-centre.org) arbeitet Oliver Adria an diversen Onlineprojekten. Dies sind unter anderem der Blog „Faktor N“ (www.faktorn.de) und die Website „Rethink Presentations“ (www.rethinkpresentations.com). Oliver Adria besitzt neben umfangreichen Kenntnissen im Bereich der Nachhaltigkeit vor allem das notwendige Know-How für die Entwicklung des Backends der geplanten Webplattform.

gramm des ersten „Kölner Sonntags der Nachhaltigkeit“ definiert werden und die Basis für seine Umsetzung geschaffen werden.

6.5 Kampagnenentwicklung

Ecosign/Akademie für Gestaltung, Köln, wird im Wintersemester ein Projektseminar zum „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ anbieten. Die Ziele des Seminars sind:

- Entwicklung einer Corporate Identity und Corporate Design für die zweite Projektphase.
- Entwicklung einer Kampagne für den ersten „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“, die die Menschen motiviert, das Auto für einen Tag zu Hause zu lassen – und sich an der Regierung und kreativen Gestaltung der Stadt zu beteiligen.

Bei ecosign-Projektseminaren werden die Studierende von zwei Dozenten gleichzeitig betreut, wobei einer (in diesem Fall der Designdozent Uwe Boden) die Praxiskompetenz mitbringt und der anderen die theoretische Hintergründe zum Thema der Kampagne liefert (in diesem Fall Davide Brocchi).

Die besondere Herausforderung bei diesem Projektseminar ist der partizipative Ansatz. Die Studierende sollen die Ideen für eine Kampagne im Dialog mit den verschiedenen gesellschaftlichen Akteuren entwickeln.

Die besten Konzepte sollen bei der öffentlichen Semesterabschlusspräsentation der ecosign⁹⁸ im Ehrenfelder Kino Cinenova vorgestellt werden, wobei die besten zwei oder drei Konzepte einen Preis erhalten sollen. Der Beirat des Projektes als Vertretung des Unterstützerkreises soll dann bestimmen, welches Konzept weiterentwickelt und umgesetzt. Nach dieser Entscheidung wird die Kampagne getestet und noch einmal verbessert.

6.6 Öffentliche Veranstaltung

Das Kölner Katalyse Institut für angewandte Umweltforschung ist einer der Träger des Ideenwettbewerbs „Dialog Kölner Klimawandel“. In diesem Rahmen wurde das Projekt „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ im Dezember 2011 ausgezeichnet. Der Preis beinhaltet nicht nur einen kleinen finanziellen Betrag, sondern auch die weitere Begleitung des Projektes durch Beratung. Im Winter 2012 will nun das Katalyse Institut, vertreten durch Svend Ulmer, eine öffentliche Veranstaltung organisieren, um die Projektidee „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ der Öffentlichkeit vorzustellen. Die VertreterInnen der Kölner Parteien sollen dabei als Referenten eingeladen werden und Position zu dem Projekt beziehen. Ein Experte aus einer anderen Stadt, die bereits lange Erfahrung mit autofreien Sonntagen hat (z.B. Hannover), soll ebenso als Referent eingeladen werden.

⁹⁸ <http://www.ecosign.net/91/222/>. Die Veranstaltung wird normalerweise von mehr als 400 Personen besucht. Die Preise an die besten Designprojekte werden von der Kölner Bürgermeisterin Angela Spizig verliehen.

7. Ergebnisse

Für die erste Phase des Projektes werden folgende quantitative Ziele angestrebt:

- Unterstützung des Projektes durch mindestens 80 Organisationen, Initiativen, Unternehmen etc. aus Köln und der Region, die aus den verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen stammen.
- Unterzeichnung der Projektidee durch mindestens 5.000 BürgerInnen.

Ein weiteres qualitatives Ergebnis, welches erreicht werden soll, ist die politische Entscheidung zur Einführung eines autofreien Sonntags durch den Kölner Stadtrates und/oder durch eine oder mehrere Bezirksvertretungen. Dieses Ergebnis wurde die zweite Projektphase einleiten.

Durch die Öffentlichkeitsarbeit, die Website und die Netzwerkarbeit wird eine breite Debatte über die Entwicklung der Stadt und die damit verbundenen Herausforderungen gefördert. Die Bevölkerung wird psychologisch auf die notwendigen Veränderungen vorbereitet, die mit dem Peak Oil und dem Klimaschutz verbunden sind.

Das Bündnis zwischen Umwelt, Zivilgesellschaft und Kultur in Gestalt eines Netzwerkes (und später eines „Parlaments“) soll eine Dynamik in Köln und der umliegenden Region entfalten, die viel weiter als die alltägliche Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik reicht. Es geht letztendlich um die Möglichkeit, die jeder Mensch hat, zu existieren, sich zu entfalten und das eigene Leben selbst zu bestimmen - gemeinsam und nicht auf Kosten von Umwelt und anderen Menschen.

Das Konzept „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ steht auch Initiativen in anderen Städten zur Verfügung stehen, die das Projekt übernehmen könnten.

Das Projektseminar bei ecosign verspricht einen kompetenten/kreativen Beitrag über die Frage der besten Kommunikationsstrategien, die einen gesellschaftlichen Übergang zur Nachhaltigkeit stützen können.

8. Perspektiven

8.1 Der Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit

Der erste „Sonntag der Nachhaltigkeit“ soll am 22. September 2013 stattfinden. „Zufällig“ stimmt das Datum mit dem jährlichen Termin des europaweiten autofreien Aktionstages überein.

Von 9 bis 19 Uhr bleibt ein möglichst breites Stadtgebiet für den individuellen motorisierten Verkehr gesperrt. Bus und Bahn sind im Bereich des KVB kostenlos.

Im autofreien Zeitraum werden die Straßen für FußgängerInnen, SportlerInnen, RadfahrerInnen, KünstlerInnen, Familien usw. freigegeben. Der hinzugewonnene öffentliche Raum wird für Picknick auf der Straße oder für organisierte politische Debatten (nach dem Vorbild der „Speakers Corner“ im Londoner Hyde Park) genutzt. Musikbands veranstalten Konzerte und KünstlerInnen stellen ihre Bilder unter freiem Himmel aus. Es wird Fußball, Tennis und Volleyball auf dem Asphalt gespielt. Die Universitäten und die Fachhochschulen bieten Vorlesungen unter freiem Himmel oder in U-Bahn-Stationen an. Die Nachbarschaften könnten an dem Tag die eigene Straßen gestalten und sich zu der Bildung von „Transition Neighbourhoods“ entschließen.

Die Rückeroberung der Stadt durch ihre BürgerInnen wird symbolisch durch die „Kölner Fahrrad-Sternfahrt“ dargestellt. Ab 2014 könnte diese Veranstaltung von Juni auf September verlegt werden.

Um zu vermeiden, dass das Programm zu reiner Unterhaltung oder einer „Party-Meile“ verkommt, ist es wichtig, den inhaltliche Hintergrund, die Vision und die Motivation hinter dem „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ durch eine entsprechende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie ein Programm von Vorträgen, Podiumsdiskussionen und medialen/künstlerischen Beiträgen bewusst zu machen.

Auch die regionale Wirtschaft sollte auf den verkehrsfreien Straßen einen Platz finden. Sie kann die eigenen Produkte und Dienstleistungen auf Straßenmärkten vorstellen, wobei ein Mindeststandard an sozialen und ökologischen Kriterien für die Teilnahme von Unternehmen und Landwirtschaftsbetrieben gelten sollte. Diese Straßenmärkte böten die Möglichkeit, traditionelles Wissen wiederzuentdecken, neue Techniken und Lösungsansätze vorzustellen, die eine stärkere Selbstversorgung aus der Region ermöglichen. Das Motto: reparieren statt wegwerfen, selber kochen statt Fast Food, Tauschringe statt bezahlte Fremdversorgung. Regionale Wirtschaftskreisläufe waren für Jahrhunderte die Regel und setzten ein gewisses Vertrauen zwischen Herstellern und Verbrauchern voraus.

Durch die Straßenmärkte würde der „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ Ideen, Techniken und Strategien verbreiten, die ein gutes Leben trotz Öl-Verknappung, Staatsverschuldung und Finanzkrisen ermöglichen. Zwischen den Extremen lokaler Autokratie einerseits und globaler Verflechtung und geldbasierter Fremdversorgung andererseits existiert ein reichhaltiges Kontinuum von Möglichkeiten. „Subsistenz verweist auf eine neu zu justierende Balance zwischen Selbst- und Fremdversorgung, die auf individueller Ebene unterschiedlichste Formen annehmen kann. Sie entfaltet ihre Wirkung im unmittelbaren sozialen Umfeld, also in den Kommunen“.⁹⁹

Der „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ grenzt sich von konsumistischen Veranstaltungen betont ab. Er will stattdessen eine gesellschaftliche Dynamik fördern, in der die soziale Interaktion die für überflüssig erkannte materielle Produktion oder den überflüssigen Konsum progressiv ersetzt.

Dieser Tag soll sich nicht durch „Fülle“ kennzeichnen, denn viele KölnerInnen vermissen im städtischen Alltag vor allem eines: Leere, Ruhe und Stille. Deshalb sollen in der verkehrsfreien Zone Bereiche vorgesehen werden, in denen für einen Tag nur die Entschleunigung, die Entspannung und die Reflexion dominieren und kein Programm angeboten wird. Auch das ist Lebensqualität.

⁹⁹ Paech/Paech 2011:57

8.2 Der progressive vernetzende Aspekt

Der „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ ist kein zeitlich begrenztes Event, nach dessen Ende alles genauso bleibt wie es war. Die Initiative will keine gesellschaftliche Ordnung stützen und legitimieren, indem das Gewissen der Stadt einmal im Jahr gestreichelt und ihr „Image“ mit ein wenig Grün übersprüht wird. Nachhaltig kann nur eine Veränderung des „Inhalts“ sein, nicht der „Verpackung“. Der „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ ist ein Beitrag zur tatsächlichen Aufhebung eines nicht-zukunftsfähigen Zustandes und zur dauerhaften Erhöhung der Lebensqualität in Köln.

Der Transformationsprozess ist mit einer wachsenden Zwiebel vergleichbar. Auf dem Kern liegen weitere Schalen, die eine progressive und dauerhafte Erweiterung der Qualität und der Wirkungsbereiche der vorgeschlagenen Maßnahmen von Jahr zu Jahr bilden. Im ersten Jahr findet der erste autofreie Sonntag statt. Im zweiten Jahr wird im Rahmen des autofreien Sonntags die RheinEnergie AG gefeiert: Sie hat nämlich den frühzeitigen Atomausstieg beschlossen (15,3 % der Gesamtstromlieferung im Jahr 2010)¹⁰⁰, den Ausbau des Anteils der Erneuerbaren Energien von 17,8 auf 30 Prozent sowie ein Programm für Energieeffizienz. Im dritten Jahr treibt der Stadtrat den Prozess voran und zwar mit der Einführung einer Mautgebühr im Kölner Zentrum. Im vierten Jahr verpflichtet sich die Gastronomie, dauerhaft auf Nutzung von Heizpilzen zu verzichten – und bekommt entsprechend die meiste Aufmerksamkeit beim „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“. Ab dem fünften Jahr gibt es bereits zwei Sonntage der Nachhaltigkeit pro Jahr. Im sechsten Jahr wird eine alte Fabrik in ein interkulturelles Zentrum umgewandelt. Und so weiter...

Die beschriebenen Beispiele sind natürlich nur fiktiv, sollen aber helfen, das Prinzip hinter dem „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ zu verstehen. Bei jedem jährlichen Termin soll neben dem Basisprogramm (autofreie Innenstadt) ein weiterer Schritt der Stadt in Richtung Nachhaltigkeit im Mittelpunkt der öffentlichen und medialen Aufmerksamkeit stehen. Die Anerkennung, die indirekte Werbung und das Fest sollen weitere Unternehmen, Institutionen und Verbände bewegen, ähnliche Schritte zu wagen und sich ein Jahr später selbst feiern zu lassen. Wichtig ist, dass sich die Initiatoren verpflichten, ihre nachhaltigen Innovationen dauerhaft bestehen zu lassen.

Im „Parlament der Umwelt, Zivilgesellschaft und Kultur“ sollen Vorschläge für innovative Veränderungen der Stadt in Richtung „Nachhaltigkeit“ eingereicht und geprüft werden. Der wirkungsreiche und effektivste Veränderungsvorschlag soll vom „Parlament“ zum Schwerpunkt des nächsten „Kölner Sonntags der Nachhaltigkeit“ erklärt werden.

Wie kann eine Finanzierung des Transformationsprozesses gesichert werden?

In Köln leben mehr als eine Million Menschen. Vielleicht hat die Hälfte von ihnen weder Ressourcen noch Interesse, diesen Transformationsprozesses zu unterstützen. Wenn die restliche Hälfte aber 2 Euro pro Kopf/Jahr spenden würde, stünden dem Projekt 1 Million Euro pro Jahr zur Verfügung. Die

¹⁰⁰ <http://www.rheinenergie.com>

entsprechende Kampagne könnte heißen: „Zwei Euro für ein gutes, nachhaltiges Leben in deiner Stadt“.

8.3 Das Parlament der Umwelt, Zivilgesellschaft und Kultur

Der wachsende Teil der Unterstützer aus den verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen soll den Kern des „Parlaments der Natur, Zivilgesellschaft und Kultur“ bilden, das nach dem ersten „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ gegründet werden soll. Die Bezeichnung dieser Einrichtung ist erst einmal ein Arbeitstitel, der durch die GründerInnen verändert werden kann.

Zwei Inspirationsquellen sind für die Idee eines „Parlaments“ zu nennen:

- Die Studien der US-Politikwissenschaftlerin Elinor Ostrom, Wirtschaftsnobelpreisträgerin 2009. In ihrer vielleicht wichtigsten Veröffentlichung „Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action“ (1990) geht sie der Frage nach, wie Gemeingüter (die sogenannte Allmende) nachhaltig bewirtschaftet werden können. Gemeingüter sind nicht nur Ozeane, Fischerbestände oder knappe natürliche Ressourcen: auch die Stadt und ihr Territorium könnten als solche behandelt werden.

Ostroms These ist, dass für eine angemessene zukunftsfähige Bewirtschaftung von Gemeingütern in vielen Fällen eine institutionalisierte lokale Kooperation der Betroffenen sowohl staatlicher Kontrolle als auch Privatisierungen überlegen ist. Jenseits ihrer Analyse tritt sie ein für eine Umverteilung der Macht von oben nach unten und eine Stärkung der Kommunen und der Regionen gegenüber anderen staatlichen Ebenen.

Durch die Analyse zahlreicher Fallbeispiele in verschiedenen Ländern kommt Ostrom zur Definition von sieben Prinzipien für eine erfolgreiche Allmendebewirtschaftung:¹⁰¹

1. Restriktion des Zugangs: Nur Mitglieder haben Zugang zur Allmende, und es ist genau festgelegt, wer Mitglied ist und wer nicht;
2. Umweltangepasstheit: Die Regeln der Verfügung über die Ressource und über das Territorium sind den lokalen Umweltbedingungen angepasst;
3. Partizipation: Die Mitglieder haben das Recht, an der Veränderung der sie betreffenden Regeln mitzuwirken;
4. Monitoring: Es existiert „Monitoring“, das heißt, das Verhalten der Mitglieder bezüglich der Bewirtschaftung der Allmende ist kontrollierbar;
5. Sanktionierbarkeit: Personen, die die Regeln verletzen, werden sanktioniert, und es besteht die Möglichkeit zu abgestuften Sanktionen je nach der Schwere des Regelverstoßes;
6. Konfliktregulierung: Es gibt Institutionen, um Konflikte zwischen den Mitgliedern zu regulieren;
7. Autonomie: Externe Regulierungsbehörden respektieren das Recht der Mitglieder einer Genossenschaft, autonom Regeln zur Bewirtschaftung der Allmende festzulegen.

¹⁰¹ Diekmann, Andreas; Preisendörfer, Peter (2001): *Umweltsoziologie: Eine Einführung*. Reinbek: Rowohlt. S. 92-93.

Diese Prinzipien bieten einen Ansatz auch für die Selbstverwaltung von Plätzen, Straßen und Parks in den Städten - oder für die Bildung eines lokalen Labors, das Ansätze für eine zukunftsfähige Regierung und Entwicklung der Stadt erprobt und entwickelt. Genau diese Aufgabe sollte das o.g. „Parlament“ übernehmen.

Entscheidend in der Theorie von Ostrom ist, dass sich die meisten Mitglieder persönlich untereinander kennen – denn die Kooperation, die eine nachhaltige Bewirtschaftung von Gemeingütern benötigt, setzt ein gewisses Vertrauen untereinander voraus. Aus diesem Grund hat „gute Politik“ auf lokaler Ebene und in kleinen Gemeinschaften bessere Chancen als auf nationaler Ebene.

Im Fall der Stadt darf Ostroms Prinzip der „Restriktion des Zuganges“ nicht auf Menschen mit Migrationshintergrund bezogen werden, denn sie können die Wahrnehmungs- und Denkhorizonten der Stadt erweitern, gleichsam als „Botschafter der globalen Wirklichkeit“. Vielmehr muss die Frage gestellt werden, wie weit sich die BewohnerInnen in der Ära des „flexiblen Menschen“ mit dem Territorium und mit ihrer Stadt so identifizieren können, dass sie bereit sind, darin Verantwortung zu übernehmen und mitzugestalten.

Wir leben in einer Zeit, in der die internationale Erfahrung, die Teilnahme an internationalen Konferenzen und Fernreisen einen höheren Status ausdrücken als die Bindung zum Lokalen. Warum sollte jemand, der ständig unterwegs ist, flexibel sein muss und durch die virtuelle Welt surft, sich auf einen Ort-unter-vielen-anderen festlegen? Wie können passive Konsumenten der Stadt zu aktiven BürgerInnen der Stadt werden?

Die „Restriktion des Zuganges“ betrifft aber auch den Ausverkauf der Stadt an externe Investoren. Welches Verhältnis haben eigentlich ferngesteuerten Unternehmen zum Lokalen, zu Köln und seinen BürgerInnen? Wollen sie nur Profit maximieren und Kosten minimieren – oder verstehen sie sich als dauerhafter Teil der Gemeinschaft? Wie wollen sie zur Steigerung der Lebensqualität vor Ort beitragen?

- Die zweite Inspirationsquelle für die Bildung eines neuartigen „Parlaments“ in der Stadt ist ein Buch des französischen Soziologen und Philosophen Bruno Latour: „Das Parlament der Dinge: für eine politische Ökologie“ (2001). Für Latour reicht die Berufung der Politik auf die Natur nicht aus: Er plädiert für ein neues Kollektiv, das aus „Menschen“ und „nicht-menschlichen Wesen“ zusammengesetzt ist. Tiere, Pflanzen, Wasser und Materie sollen gleichsam an einem Konferenztisch neben den Menschen mitentscheiden dürfen. Mit dieser Metapher nährt sich Latour einer zentralen Forderung der Buen Vivir-Debatte in Lateinamerika, die der Natur einen eigenen Rechtsstatus anerkennen will. Im neuen bolivianischen „Gesetz zum Schutz der Erde“, das sich auf die „Universelle Erklärung der

Rechte der Mutter Erde¹⁰² beruft, wird „das Verhältnis zwischen Mensch und Natur auf die Grundlage von Ursprünglichkeit, Gegenseitigkeit und Dialog gestellt.“¹⁰³

Für Latour lässt sich die Ökologie nicht auf Naturschutz reduzieren: Vielmehr geht es darum, „alles auf eine andere Weise zu betrachten“.¹⁰⁴ Er stellt die moderne Entgegensetzung von Natur und Kultur in Frage. Während sich Francis Bacon, einer der Begründer der modernen Naturwissenschaften, für eine Herrschaft des Menschen über die Dinge einsetzte, zeigen Phänomene wie Peak Oil, Wasserknappheit, Luftverschmutzung oder Finanzkrise, dass die Dinge die Menschen oft viel mehr „regieren“ als umgekehrt.

Nachhaltigkeit liegt nicht nur in der Gestaltungskraft von Wissen und Kreativität, sondern auch im Bewusstsein der Begrenztheit (oder gar der Banalität) des menschlichen Daseins. Deshalb sollte neben der Gestaltungskompetenz eine Kompetenz der Zurückhaltung und Unterlassung Anerkennung finden.

Latour würde den Zweck eines Kölner „Parlaments der Dinge“ so beschreiben: „Es geht um kollektives Experimentieren im Hinblick auf die möglichen Zusammenhänge zwischen Dingen und Menschen, ohne dass von nun an eine dieser Entitäten von der anderen als bloßes Mittel benutzt wird“.¹⁰⁵ Obwohl dies nicht ganz der Vorstellung des französischen Soziologen entspricht, können die Umwelt, die Zivilgesellschaft und die Kultur im Kölner „Parlament“ durch verschiedene gesellschaftliche Akteure vertreten werden:

- Die Interessen der Umwelt können von NaturwissenschaftlerInnen, Umweltverbänden, Naturschutzorganisationen, Tierschutzinitiativen und UmweltmedizinerInnen repräsentiert werden.
- Die Ökonomie durch Banken, Unternehmensverbände, Handel, BäuerInnen aus der Region, Gewerkschaften, Organisationen wie Attac sowie WirtschaftswissenschaftlerInnen.
- Das Soziale durch Parteien, Verwaltung, Einrichtungen der sozialen Versorgung, BürgerInneninitiativen sowie Organisationen, die sich für Demokratie, Frieden, Menschenrechte und Integration einsetzen.
- Die Kultur durch die Geisteswissenschaften (Soziologie, Psychologie, Pädagogik, Philosophie, Geschichte...), die Bildungseinrichtungen, die Medien, die Künste, die Architekten und Designer, die soziokulturellen Zentren, die Subkulturen, die verschiedenen Konfessionen und die MigrantInneninitiativen.

Der Zweck des Kölner „Parlaments“ ist umfangreicher als die bloße Gestaltung eines autofreien Sonntags. Dabei geht es auch darum, die steigende Konkurrenz unter „Armen“ (Umwelt, Soziales,

¹⁰² Verabschiedet während des alternativen Klimagipfels von Cochabamba im April 2010. Der vollständige Text der Erklärung ist unter <http://pwccc.wordpress.com/support/> (abgerufen am 14.03.2012).

¹⁰³ Boliviens Vizepräsident Alvaro Garcia Linera, zitiert in: Thomas Fatheuer, *Ein Konzept in Konstruktion: Buen Vivir – Versuch einer kurzen Einführung*, *ila - Zeitschrift der Informationsstelle Lateinamerika*, Nr. 348, Sept. 2011, Bonn: Informationsstelle Lateinamerika e.V., S. 5.

¹⁰⁴ Latour 2010:19

¹⁰⁵ Latour 2010:18

Kultur) um die knapp werdenden Mittel in Kooperation umzuwandeln, um gemeinsam die Ursachen der eigenen Marginalisierung zu bekämpfen und die Rahmenbedingungen der Gesellschaft zu ändern. Im Rahmen dieser „neuen Allianzen“ kann über die Gegenwart und die Zukunft der Stadt debattiert und eine gemeinsamen *road map* hin zur zukunftsfähigen, postfossilen Stadt ausgearbeitet werden. Auf diesem Weg würden die „Kölner Sonntage der Nachhaltigkeit“ dann symbolische Meilensteine darstellen.

8.4 Agentur für zukunftsfähige Stadttransformation

Im Bereich der Nachhaltigkeit ist bereits viel Wissen über Probleme und bewährte Lösungen vorhanden. Wie kommen wir aber von den Problemen zu den Lösungen? Was hemmt und was fördert den Aufbruch und die Beweglichkeit der Städte in Richtung Nachhaltigkeit? Das entscheidende Know-How betrifft heute die Frage der „Transition“, des Übergangs.

Dabei kommt den Städten eine zentrale Rolle zu. Einerseits sind Städte „unter den Hauptverursachern des Klimawandels, ökologische Monster mit einem immensen Verbrauch an Energie, Rohstoffen und Fläche, mit einem gewaltigen Schadstoffausstoß, Verkehrslawinen, Abwasserströmen und Müllbergen“.¹⁰⁶ Sie sind ökologische und soziale Krisenherde, durch ihre Abhängigkeit von der Fremdversorgung besonders verwundbar. Andererseits „gelten sie als Pioniere des Wandels. Sie stehen im Zentrum der Probleme und bergen gleichzeitig alle Elemente zu ihrer Lösung: Als verdichtete Orte menschlichen Zusammenlebens mit all ihrer sozialen und kulturellen Vielfalt, ihrem Reichtum an Wissen, ihrer demokratischen Öffentlichkeit, ihrer Kreativität und Innovationsfähigkeit“.¹⁰⁷

Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich die Gründung einer „Agentur für zukunftsfähige Stadttransformation“. Sie könnte folgende Funktionen erfüllen:

- Organisation des „Kölner Sonntags der Nachhaltigkeit“. Dies betrifft die Planung und die Koordination der Maßnahmen, die Suche nach Fördermitteln, die Öffentlichkeits- und die Pressearbeit, die Dokumentation sowie die allgemeine Verwaltung.
- Sekretariat für das o.g. „Parlament“. Vorbereitung und Nachbereitung der Treffen, Beratung, Bereitstellung von Kommunikationsmitteln, Suche nach einer geeigneten Finanzierung für die Aktivitäten.
- Erforschung von Transitionsprozessen in anderen Städten und Beobachtung der relevanten Forschungslandschaft;
- Beratung, Begleitung und Evaluation des innenstädtischen Transitionsprozesses;
- Konzeption, Entwicklung und Umsetzung von Projekten oder Übernahme von Aufträgen;
- Organisation von Workshops, Symposien, Konferenzen, Ausstellungen usw. zu Themen und Fragen der zukunftsfähigen Stadtentwicklung. Koordination von Publikationsprojekten.

¹⁰⁶ Fücks, Ralf (2011), *Die Vision der nachhaltigen Stadt: Der Moloch erfindet sich neu*, in: Oekom e.V., 2011. S. 16-22.

¹⁰⁷ ebd.

B) PROJEKTLAUFZEIT

Die Maßnahmen der ersten Phase gehen vom 20. Oktober 2012 bis 20. September 2013.

Nachfolgend eine detaillierte Darstellung:

	2012			2013								
	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09
A) Weiterentwicklung und Update des Konzeptes												
B) Management												
Abstimmungen (u.a. mit Stadtverwaltung)												
Beratung												
Fundraising												
Buchhaltung und Abrechnungen												
C) Öffentlichkeitsarbeit												
1. Website												
1.1. Briefing, Konzeption und Gestaltung												
1.2 Veröffentlichung und Fine-Tuning												
2. Pressearbeit												
2.1 Werbung für die Website / Verlinkungen												
2.2 Pflege und inhaltliche Aktualisierung												
2.2 Pressemitteilungen												
2.3 Pressekonferenzen												
2.4 Allgemeine Pressearbeit (Interviews...)												
3. Öffentliche Veranstaltung (mit Katalyse Institut) mit Kölner Politik + VertreterInnen aus anderen Städten mit autofreier Sonntag												
4. Erweiterung des Kreises der Unterstützer												
4.1 Kontaktaufnahme mit neuen Kölner Akteuren												
4.2 Präsentation des Projektes												
4.3 Allg. Recherche und externe Kommunikation												
C) Vernetzung (lokale soziale Bewegung)												
Workshop 1												
Workshop 2												
Workshop 3												
Workshop 4												
Workshop 5												
Workshop 6												
Kommunikation und Koordination												

	2012			2013								
	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09
D) Kampagnenentwicklung												
Projektseminar												
Preisverleihung												
Test und Verbesserung												