

UNNA

17.09.19

DETMOLD

20. & 21.09.19

STATT PARK KULTUR



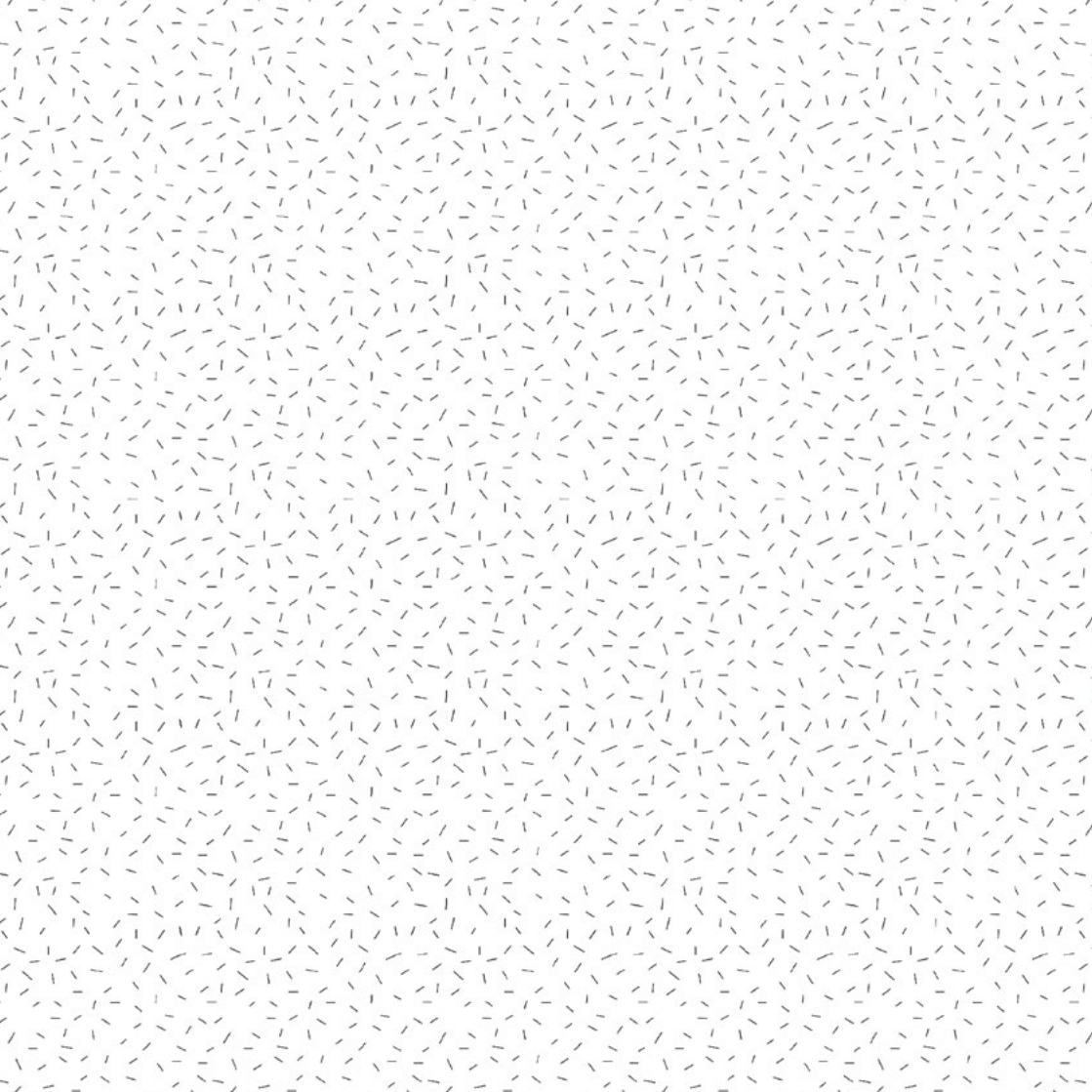
NRW LANDESBÜRO
FREIE DARSTELLENDEN
KÜNSTE

LAG 21 
NETZWERK NACHHALTIGKEIT NRW

gefördert durch

FONDS
NACHHALTIGKEITSKULTUR

Rat für NACHHALTIGE Entwicklung



06

Hintergrund Nachhaltige Mobilität in Städten

- 06 Verkehr, Klima, Stadtraum.
- 10 Wussten Sie, dass ...
- 11 Nachhaltige Mobilität ist...

12

StadtParkKultur

- 12 PARK(ing) Day
Der große Rahmen
- 13 StadtParkKultur
Der kleine Rahmen
- 14 Wir machen StadtParkKultur
- 16 Künstlerische Arbeit an der
Gesellschaft von morgen

18

Aktionstag in Unna

- 21 Auswertung
Dialogstation
- 22 Ruppe Koselleck
- 24 Interview mit
Ruppe Koselleck

32

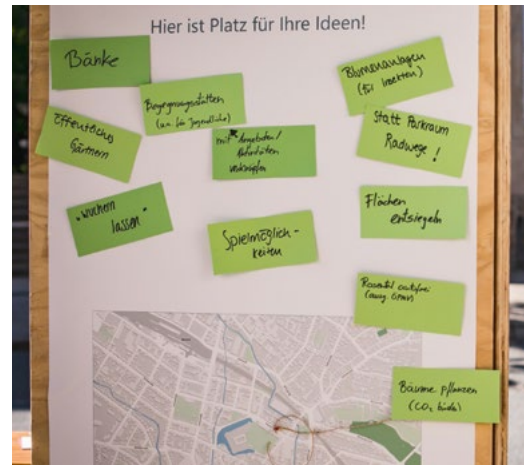
Aktionstage in Detmold

- 34 Auswertung
Dialogstation Teil 1
- 40 DIE HAPPY FEW
- 42 Interview mit
DIE HAPPY FEW
- 48 Auswertung
Dialogstation Teil 2
- 54 Meine Wunschdomain
- 56 Interview mit
Meine Wunschdomain

Das ist StattParkKultur

Parkplätze neu denken

Parkplatzmangel, Parkplatzkampf, Parkplätze statt Parks: Mit dem Phänomen „Parkplatz“ setzt sich das Projekt StattParkKultur auseinander. Künstler*innen und Expert*innen für Nachhaltigkeit haben sich in Unna und Detmold mit nachhaltiger Mobilität beschäftigt. Während sich Passant*innen an einer Dialogstation mit ihren Ideen und Meinungen in die Mobilitätsdiskussion einbringen konnten, haben Kunstschaffende in verschiedenen Formaten den Flächenverbrauch bzw. die freiwerdenden städtischen Räume thematisiert.





Die Broschüre stellt den Projekthintergrund dar und dokumentiert die Ergebnisse der drei Aktionstage:

Unna

17.09.2019

Parkplatz am Kreishaus
Ruppe Koselleck
„PORSCHEKOMPLEX“



Detmold

20.09.2019

Krumme Straße
DIE HAPPY FEW
„Es war einmal in
Westdeutschland“

Detmold

21.09.2019

Rosental
Meine Wunschdomain
„PARK*PLATZ*ORAKEL“

Verkehr, Klima, Stadtraum

Umparken im Kopf für eine nachhaltige Mobilität und lebenswerte Städte

6

Der Verkehrssektor heizt dem Klima gewaltig ein. Ein Fünftel des in Deutschland ausgestoßenen CO₂ geht auf das Konto des Verkehrs. 84 Prozent stammen direkt aus den Auspuffen von Autos, Lastwagen und Motorrädern.

Während die klimaschädlichen CO₂-Emissionen in anderen Bereichen seit 1990 rückläufig sind, steigen die durch den Verkehr verursachten Emissionen an. Neben den drastischen Auswirkungen

auf das Klima, stellt sich aber auch die Frage nach der Fläche, die das Statussymbol Auto in Anspruch nimmt. Ungefähr die Hälfte unserer zurückgelegten Wege ist heutzutage kürzer als drei Kilometer – 40 Prozent davon legen wir im PKW zurück. Die restliche Zeit am Tag, durchschnittlich 23 Stunden, stehen unsere Autos still und besetzen wertvolle potenzielle öffentliche Räume und Grünflächen. „Umparken im Kopf“, das war mal ein Reklamespruch von Opel, die Formel passt jedoch ebenso zu vielen städtischen Verkehrsprojekten der jüngsten Zeit, mit denen überall in Europa Kommunalpolitiker den öffentlichen Raum neu ordnen wollen. Stand bislang das Auto - also Straßen, Parkplätze, grüne Welle - im Zentrum der Planungen, rückt jetzt der Mensch wieder mehr in den Mittelpunkt.



Hamburg

Stadtteil Ottensen

35.000 Einwohner*innen

Eine bereits bestehende Fußgängerzone wird ausgebaut und in die angrenzenden Straßen verlängert. Autos müssen dort fortan draußen bleiben. Ziel sei es, mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrende zu schaffen und den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten. Die Chancen dafür stehen gut, denn es weichen mindestens 163 Parkplätze. Sechs Monate lang wird nun ausprobiert. Was nach dem 29.02.2020 passiert - Aus- oder Rückbau - wird entschieden, wenn Anwohnende, Gewerbetreibende und alle anderen Betroffenen Erfahrungen mit der neuen Autofreiheit gemacht haben.



Gent

Belgien

260.000 Einwohner*innen

Am 03.04.2017 trat in Gent ein neuer Verkehrsplan in Kraft, mit dem der Durchgangsverkehr aus dem Stadtkern ausgesperrt und auf eine Ringstraße umgeleitet wird. Nur noch Anwohner*innen dürfen in bestimmte Straßen fahren, bis 11 Uhr sind zudem Lieferwagen und Handwerkerautos dort erlaubt. Sonderregelungen gelten auch für Krankenwagen, Pflegedienste, Busse und Taxis. Bereits nach gut einem Jahr war der Autoverkehr signifikant gesunken, dafür hatte der Fahrradverkehr zugenommen. Und: An 22 von 29 Messstationen hatte sich die Luftqualität verbessert.



Pontevedra

Spanien

82.000 Einwohner*innen

Das Zentrum der spanischen Stadt Pontevedra ist seit 20 Jahren quasi autofrei. Nur noch wenige Fahrzeuge von Anwohnenden, der öffentliche Nahverkehr und der Lieferverkehr dürfen einfahren. In der Stadt gibt es keine Fahrbahnmarkierungen mehr. Gehweg, Fahrradweg und Straße sind nicht zu unterscheiden, Verkehrszeichen gibt es kaum. Fußgänger*innen haben immer Vorrang, gefolgt von Fahrradfahrenden. Erst dann folgen Autos, sie dürfen maximal 30 km/h fahren. Die Umsätze in der Innenstadt stiegen an, die Kohlendioxid-Emissionen gingen um 70 Prozent zurück. Seit Jahren gab es in der Innenstadt keine Verkehrstoten mehr.

Houten

Niederlande

50.000 Einwohner*innen

Die Kleinstadt gilt international als Modell für zukünftige Verkehrskonzepte. Sie ist komplett auf Fahrradfahrende ausgerichtet. Geplant wurde sie in den Siebzigerjahren vom Stadtplaner Robert Derks, der neuen Wohnraum für das nahe gelegene Utrecht plante. Autos sind in der Stadt selten, der Autoverkehr wird über Umgehungsstraßen abgewickelt. Das Zentrum wiederum ist autofreie Zone. Seit 40 Jahren gab es in Houten keinen tödlichen Fahrradunfall. Und: Der Einzelhandel profitierte von der Verkehrsänderung. Die Tarife der Parkhäuser am Stadtrand (die ersten zwei Stunden sind kostenlos) lockt Kund*innen aus dem Umland an.¹



Wussten Sie, dass ...



der durchschnittliche Autofahrerende in einer deutschen Großstadt 40 bis 70 Stunden im Jahr mit der Suche nach einem Parkplatz verbringt. Das entspricht 5 bis 8 Urlaubstagen!



Parkplätzen mehr Raum in Städten gegeben wird als Erholungsflächen. In Berlin gibt es beispielsweise 10 Mal so viel Fläche für Parkmöglichkeiten wie für Spielplätze.



Schwarzfahrende bei wiederholtem Vergehen mit Strafanzeige rechnen müssen und damit unverhältnismäßig hoch bestraft werden, während Falschparkende trotz Gefährdung anderer nur eine Ordnungswidrigkeit begehen.



SUVs zunehmend den Straßenraum dominieren, aber der vorhandene Platz nicht mitwächst. Fast jedes vierte neu zugelassene Fahrzeug ist mittlerweile ein SUV.

...ein globales Ziel!

Ziel 11.

Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten (*Wechselwirkung mit SDG² 3, 10, 13 und 15*)

Unterziel 11.2

Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen.

...ein Ziel des Bundes!

Mobilität sichern – Umwelt schonen

Ziel der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie 2018

...ein Ziel des Landes Nordrhein-Westfalen!

Zukünftig deutliche Erhöhung des Anteils des Mobilitätsverbundes (Fußgänger, Fahrrad, Pedelec, Bus und Bahn, E-Mobilität, Fahrgemeinschaften etc.) am Verkehrsaufkommen im innerstädtischen Personenverkehr: Für die innerstädtische Nahmobilität, dazu gehören insbesondere der Fuß- und Radverkehr einschließlich Pedelecs, wird bis zum Jahr 2030 eine Zielmarke von 60 % im Modal Split (Zahl der Wege) angestrebt.

Ziel der NRW Nachhaltigkeitsstrategie 2016

PARK(ing) Day

Der große Rahmen

Seit 2005 werden jedes Jahr am dritten Freitag im September Parkräume in kleine Parks verwandelt und für andere Zwecke genutzt, als an den restlichen 364 Tagen im Jahr. Mit kreativen Mitteln wie Rasenflächen, Sitzmöglichkeiten und Fahrrädern wird auf das Platzproblem aufmerksam gemacht. Der sogenannte PARK(ing) Day lädt ein, zu zeigen, wie Stadtraum nachhaltiger genutzt werden kann, als Autos darauf abzustellen.



StattParkKultur

Der kleine Rahmen

Das Projekt StattParkKultur macht dieses Jahr mit und lässt Parkplätze in Detmold und Unna für einen Tag zu Begegnungs- und Visionsräumen werden.

Passant*innen, Engagierte und Kunstschaffende diskutieren die Rolle von Parkraum, stadteigenen Mobilitätskulturen und einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft.

Ziel von StattParkKultur ist es, zu einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt beizutragen sowie Menschen für ein „Andersdenken“ gegenüber Park- und Stadtraum zu sensibilisieren.

Während für den Parkplatz in Unna der Konzeptkünstler Ruppe Koselleck beauftragt wurde, konnten sich Kunstschaffende mit einer Ideenskizze für die beiden Aktionstage in Detmold bewerben. 20 spannende Konzepte aus ganz NRW wurden eingereicht.

Die Jury, bestehend aus Carlo Schick (LAG 21), Harald Redmer (NRW Landesbüro Frei Darstellende Künste), Sabine Kuhfuss (Kulturteam Detmold) und Kathrin Ebmeier (freischaffende Künstlerin), entschied sich nach ausführlicher Beratung zum einen für DIE HAPPY FEW mit dem Projekt "Es war einmal in Westdeutschland" und für das PARK*PLATZ*ORAKEL von Meine Wunschdomain.

Wir machen StattParkKultur

Die Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V. ist ein unabhängiges Netzwerk von Kommunen und zivilgesellschaftlichen Verbänden, Vereinen und Akteuren in NRW, das durch Bildung, Projekte und Kampagnen lokale Nachhaltigkeitsprozesse strategisch unterstützt und praxisorientiert umsetzt.

Mehr Infos unter:

www.lag21.de
[www.fb.com/lag21nrw/](https://www.facebook.com/lag21nrw/)
www.twitter.com/lag21nrw
www.instagram.com/lag21nrw/

Das NRW Landesbüro für Freie Darstellende Künste ist Sprachrohr, Interessenvertreter, Förderer und Dienstleister für die Freie Darstellende Szene in NRW. Es besteht aus rund 200 Mitgliedern, darunter Spielstätten, Gruppen, Ensembles & Einzelakteur*innen aus ganz NRW.

Mehr Infos unter:

www.nrw-ldk.de
[www.fb.com/nrwlandesbuero/](https://www.facebook.com/nrwlandesbuero/)
www.twitter.com/nrwlandesbuero



Künstlerische Arbeit an der Gesellschaft von morgen

16

„Expert*innen für Nachhaltigkeit und Kunstschaffende treffen aufeinander und gehen gemeinsam mit Bürger*innen der Städte Detmold und Unna in einen Austausch darüber, wie die Umnutzung von Parkflächen gestaltet werden kann.“ Künstler*innen aus ganz Nordrhein-Westfalen konnten sich mit einer Ideenskizze auf die Ausschreibung von StattParkKultur bewerben.

StattParkKultur hat als Projekt gleich auf mehrere Qualitäten gesetzt, die die Freien Darstellenden Künste auszeichnen. Bereits seit Jahren arbeiten zahlreiche Akteur*innen mit ästhetisch vielschichtigen Ansätzen gezielt in öffentlichen Räumen. Ein Aus-

gangspunkt für das künstlerische Interesse ist dabei immer wieder: die Arbeit an der Gesellschaft von morgen.

Freie Darstellende Künstler*innen bringen die Fähigkeit und den Mut mit, unser Zusammenleben neu zu denken. Fortlaufend entwickeln sie dafür andere Darstellungsformen. Bei StattParkKultur gingen alle Ideen von einer einzelnen Parkbucht aus.

Kunst im öffentlichen Raum soll irritieren und herausfordern, zur Auseinandersetzung mit relevanten Gesellschaftsthemen anregen, gewohnte Wahrnehmung verändern – und nicht zuletzt auch Spaß machen.



Die Projekte in Unna und Detmold haben all dies eindrücklich unter Beweis gestellt. Wir freuen uns sehr, dass die beteiligten Künstler*innen für das so wichtige Thema sinnvoller städtischer Mobilitätskultur einen Beitrag leisten konnten.

Julian Pfahl
(NRW Landesbüro Freie
Darstellende Künste)

U

18

„Wir begrüßen das Projekt ‚StattParkKultur‘ vor der eigenen Haustür besonders – auch um die Besucher*innen im Kreishaus dazu aufzufordern, selbst einmal über das Thema Parkraum, Kurzstrecken und Umweltverträglichkeit nachzudenken.“

*Ludwig Holzbeck
(Kreisumweltdezernent)*



N

A



Was sind Ihre Visionen für die Zukunftsmobilität von Unna?

Mehr Platz für
das Fahrrad

Breitere Radwege

Chancengleich-
heit bei Unfällen
(angemessene
Größenverhält-
nisse der Autos)

Ländliche
ÖPNV-
Verbindungen

Mehr Radwege

Sharing

Sicherheit im
Radverkehr

Geschwindig-
keitsbegrenzun-
gen auf
Autobahnen

Autos \neq Status

Fahrgemein-
schaften in
Großkonzernen

Kostenloser
ÖPNV (vor allem
für Kinder und
Rentner*innen)

Kritische Online-
bestellungen

Ladestationen
für E-Bikes

Wie können Parkflächen in Unna alternativ genutzt werden?

Bäume pflanzen

Urbanes Gärtnern

Flächen für
Menschen

Flächen für Natur



"Das verspielte Porschemeer lockt alle heran"

Ruppe Koselleck ist ein Konzeptkünstler. Am 17.09.2019 sorgte sein PORSCHEKOMPLEX in Unna für staunende und glückliche Gesichter. Mindestens 3287 Porsche Modellautos parkten für 24 Stunden in Unna vor dem Kreishaus vier Parkplätze zu.

Passant*innen wurden von dem Künstler dazu aufgefordert einen Porsche für die Sammlung zu spenden - kamen sie tatsächlich mit einem zurück, wurde ihnen selbstverständlich eine Porschependenquittung mit original Reifenspuren und Schleudergrafik ausgestellt.

Weitere Infos zum Künstler:
www.koselleck.de/
www.fb.com/ruppe.koselleck

Interview mit Ruppe Koselleck

*Ruppe, Deutschland ist ein Auto-land. Verkehrswissenschaftler*innen sagen, die Mobilitätswende (d.h. verkürzt gesagt der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel) sei eine der größten Herausforderungen im Kampf gegen den Klimawandel. Wie kann deine Kunst hier in die autoverliebten Köpfe dringen?*

“ *Der Porsche als männliches Sexsymbol bleibt immer auch sein eigener Blechfake*

Durch das Spiel mit den Proportionen. Wenn auf einem Parkplatz tausende demolierter, bunter Modellporsche dicht an dicht stehen, so sind das alles zerkratzte Zeugen phantastischer Spielwel-



ten. Jeder Porsche steht hier für eine abgelegte infantile Utopie von unfassbarer Geschwindigkeit, von ausgelebten Autorennen – des absoluten „Erster-sein-wollens“ – und in ihrer Summe wachsen sie zum „PORSCHEKOMPLEX“ heran. Mindestens 3000 Modellporsche besetzen dann vorsätzlich und mutwillig ein, zwei, drei begehrte Parkplätze.

Der Porsche als männliches Sexsymbol bleibt immer auch sein eigener Blechfake – ist die geheime Superwaffe und zugleich die Erkenntnis gedopter Potenz. Er steht für Spaß mit Super, Oktan und Wohlstand, für Verschwendung von Ressourcen, Material und Intelligenz für hirnlose und doch irgendwie geile Blechdinger, deren enorme in PS ausgedrückten Pferdestärken nicht zwangsläufig mit dem Verstand ihrer Benutzer*innen korrelieren.

Und wenn meine mutwilligen und mobilen Blockadeaktionen von öffentlichem Parkraum mittels der Aufstellung tausender Porsches eines erreichen, dann ist es das Gespräch mit genau denen, die man sonst nicht erreicht! Das verspielte Porschemeer lockt alle heran – und verweist auf das Ende einer schönen Utopie der automobilen Gesellschaft, die sich im klimatischen und wörtlichen Superstau befindet.

*Wie gehst du damit um, wenn Autofahrer*innen gereizt auf die umgewandelten Parkplätze reagieren? Wie erreichst du sie?*

Den Rezipienten zu reizen oder die Passantin zu stören, gehört zum Grundanliegen intriganter Interventionen in den öffentlichen Raum. Daher gilt: Nie Geizen mit Reizen!

Jede*r kennt diesen ärgerlichen Mangel an Parkplätzen, wenn man mal ganz schnell nur noch was besorgen muss und dann das Auto „falsch“ parkt, so dass noch ein Knöllchen obendrauf kommt. Den Mangel zu vermehren muss wehtun – denn keine Veränderung verläuft ohne Schmerzen.

Das verblüffende an dem Ärger mit denen, die dringend parken wollen - und die auch schon mal in meine Porscheinstallation hineinrollen - ist, dass der Ärger sich meistens verpufft.

„Wie das sind Porsche? Nur Porsche... oh so einen hatte ich auch mal. So einen Roten.“ Die ungeheure Menge an Modellautos scheint dabei eine kindliche Ebene im Gehirn anzuregen, die eher verspielt als aggressiv wirkt. Viele beginnen auf einmal davon zu erzählen, welche Autos sie

hatten und wichtiger noch, welche eben nicht. Der Zornige beginnt zu lächeln. Und das ist dann der Beginn langer Gespräche.

*Wieso interessiert dich eine künstlerische Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehr bzw. Parkplatz? Kennst du Künstler*innen bzw. Projekte in anderen Ländern, die sich mit Parkplätzen beschäftigen? Haben diese dich inspiriert?*

Als Kind war ich sehr häufig auf Langeoog – einer Insel ohne Super, Diesel und Benzin (wenn man mal von der Feuerwehr und einem Traktor am Hafen absieht). Kutschen und E-Autos queren die Insel. Das riecht prägend gut, das Salz der Nordsee kam dazu.

Am Ostende bin ich in Öl getreten, welches unter meinen Füßen kleben blieb. Spuren von gebrochenen Tankern und havarierten





Bohrinseln in der Nordsee. Die Grundlagen einer diffusen Autofeindschaft waren gelegt.

Nach dem Abitur legte ich weite Strecken mit dem Fahrrad zurück, fuhr mit einem Freund von Bielefeld nach Istanbul, bereiste später Rumänien, Polen oder Italien.

Immer von hier aus – immer mit dem Rad. Wer den ungeheuren Verkehr metropolitaner Regionen wie Istanbul mit dem Fahrrad durchquert oder Mexico City mit dem Auto bereist hat, weiß um die evidenten Grenzen des Automobils und so lag es für mich als Konzeptkünstler nahe, mich mit der Automobilität bzw. dem konkreten Raum zu befassen, den das Auto in unseren Köpfen und Städten einnimmt. Inspiriert zu Parkplatzbesetzungen haben mich weniger Künstler*innen, als vielmehr Politspontis und Aktivistinnen.

Eine Initiative – „Mobil ohne Auto“ – organisierte zwischenzeitlich in Münster Parkplatzfrühstücke, traf sich an Verkehrswegen und zweckentfremdete damit den Parkraum. Dabei kam es zu vergnüglichen Begegnungen bei Kaffee und Brötchen.

Das faszinierte mich und ich experimentierte später mit platten Fahrrädern, die ich auf einem Parkplatz reparierte, um damit den Auto- in einen Radraum umzuwidmen.

Als Stipendiat im Künstlerdorf Schöppingen entwickelte ich dann den „PORSCHEKOMPLEX“.

Dieser versuchte einerseits Raum zu besetzen, ohne diesen zweck-zu-entfremden – denn es bleiben ja Autos, die dort stehen, nur eben ganz kleine! Andererseits konnte ich mit der

ökoästhetischen Frage des „PORSCHEKOMPLEX“, zugleich auch eine ökonomische verbinden. Denn es bemisst sich - wie gemeinhin bekannt - der Wohlstand einer deutschen Kleinstadt stets an der regionalen PRO-KOPF-PORSCHE-DICHTE (PKPD). Je mehr Porsche parken, desto wohlhabender ist der anzunehmende Reichtum vor Ort. Mittels der Besetzung und mutwilligen Verknappung von Parkräumen verwickle ich, mal angemeldet mal genehmigungslos, mal eingeladen mal auf eigene Faust von London bis Wunsiedel von Minden über Wien nach Paris Menschen in einen Kunst- und Klimadialog.

Angestrebt ist bei der ansteigenden Ansammlung meiner Porschesammlung das Ziel der 10.000 Modellporsche, die den Kurfürstendamm in Berlin auf

150 Metern zuparken. Damit werden dann die symbolträchtigen oberen Zehntausend zum bunten Blechärgernis auf der Suche nach abgasfreundlichen Parkflächen für den schnellen Einkauf.

Und am 17.09.2019 wird die Porschedichte in Unna so hoch sein, wie noch nie zuvor! Vielleicht erreiche ich sogar die angepeilten 5000!

Und genau dafür benötige ich Ihren Support, sofort - es sei denn Sie bringen ihn mir am 17.09.2019 vor das Kreishaus! Ein Jede*r kann bei mir vor Ort seinen mitgebrachten Modellporsche einparken.

Und jede Porschespende erhält in Unna eine neuartige Porschespendenquittung.







D

Es hat mir insgesamt Spaß gemacht (neben dem Stress, der immer dabei ist), ich habe viel gelernt und viele nette Leute kennen gelernt.

Sehr hilfreich war die Unterstützung unseres Kultur-Teams (namentlich Sabine Kuhfuss) und der städtischen Verkehrsbehörden. Der Aufwand war nicht zu hoch, ich kann nur allen Kommunen empfehlen, so eine Aktion auch mal durchzuführen.

*Heike Scharping
(Stadt Detmold)*



Was sind
Ihre Visionen
für eine
**nachhaltige
Mobilität**
in Detmold?



Radfahren

Angebote für junge Familien (z.B. Kinder-sitz-Boxen für Sharing)

Von der Straße getrennte Radwege

Radwegeplanung mit Radfahrenden abstimmen

Mehr öffentliche Lademöglichkeiten für E-Fahrräder

Sichere Fahrradplätze

Mehr Radwege AUF der Fahrbahn (wie an der Lageschen Straße und Elisabethstraße)

Fahrradfreundliche Ampelschaltungen an großen Kreuzungen

Image des Radfahrenden und des Radfahrens verbessern (u.a. durch Werbung)

Radinfrastruktur ausbauen

Eigener Fahrstreifen für Fahrräder (farblich markiert; Vorbild Kopenhagen)

Fahrradfahren ja, aber was ist mit älteren Mitbürger*innen und kranken Menschen

Radschnellwege

Zusammenhängende Radwege

Dienstfahrräder

ÖPNV

ÖPNV-Preise
senken

Straßenbahn

Ausbau des
ÖPNV-Netzes

ÖPNV-Anbindung
in das Umland

Fahrradmitnah-
me im ÖPNV
ermöglichen

Flexible Busse
und
Sammeltaxis,
auch abends

365€-ÖPNV-
Tickets

Bundesweites
365€-Ticket

Ausbau/Erhalt
Schienennetz

Kostenloser
ÖPNV im engen
Takt

Kostenloser
Öffentlicher Nah-
und Fernverkehr

Kleinere und
nachfragegerech-
tere Busse

Schnellbusse
zwischen
zentralen Orten

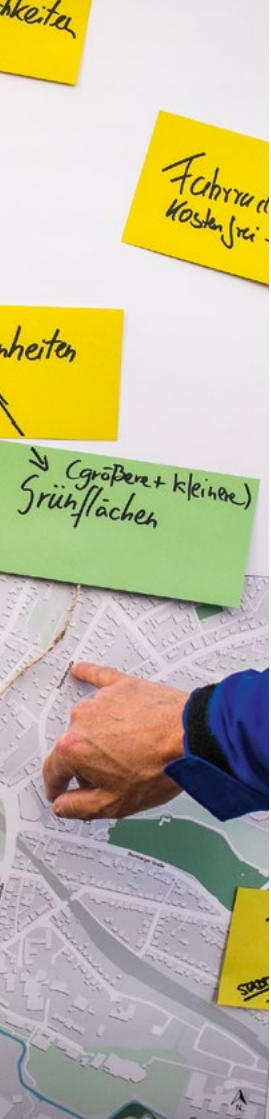
ÖPNV preiswerter

Moderne Be-
zahlssysteme für
ÖPNV (z.B. durch
Kreditkarten)

Bessere
Anbindung des
Umlands an den
ÖPNV

Kopplung
ÖPNV-Ticket an
Rabatt-Aktionen







KFZ

Autos raus

Autofreie
Innenstadt

Tempo 30 in
der gesamten
Innenstadt

Park and Ride -
Systeme

Kleinere und effi-
zientere Autos

Autos nur mit
niedriger Emis-
sion in die City

Parken massiv
verteuern

Effektive Sha-
ring-Modelle
(„Easy“
Ausleihen“)

Parkleitsystem

39



Sonstige

Bedarfsampel
(Grün nur auf
Aufforderung)
abschaffen

Keine E-Mobile

Abgestimmte
Verkehrsplanung

Bequemlichkeit/
Faulheit der
Autofahrenden
überwinden

Höhere Verkehrs-
sicherheit (für
alle Verkehrsteil-
nehmenden)

Genügend Platz
für alle Verkehrs-
teilnehmende

Innerstädtische
Einbahnstraßen

Mobilitätskon-
zept



DIE HAPPY FEW - Es war einmal in Westdeutschland

"Das Auto ist immer noch das Versprechen von Freiheit"

Sina Ebell und David Schnaegelberger sind Teil des Kollektivs DIE HAPPY FEW.

Im Rahmen von StattParkKultur erforschten sie gemeinsam mit Detmolder Expert*innen die Mobilität der Zukunft: Am 20.09.2019 haben sie in einer Parklücke in der Krumme Straße eine Zeitkapsel für das Jahr 2035 in die Welt gesetzt und alle Bürger*innen dazu eingeladen, im Autokino noch einmal gemeinsam mitzuerleben, warum wir Deutschen unsere Autos so lieben.

DIE HAPPY FEW suchten während ihrer Recherche für das Projekt "Es war einmal in Westdeutschland", nach Detmolder Bürger*innen, die Lust hatten etwas über ihre Beziehung zum eigenen Auto zu erzählen - egal ob positiv oder negativ. Entstanden ist ein ca. 30 minütiger Film, in dem unterschiedliche Positionen, Selbstkritik und Liebesbekundungen zu Wort kommen

Weitere Infos zum Kollektiv:
www.diehappyfew.de
www.fb.com/diehappyfew

Interview mit DIE HAPPY FEW

*Sina und David, Deutschland ist ein Autoland. Verkehrswissenschaftler*innen sagen, die Mobilitätswende (d.h. verkürzt gesagt der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel) sei eine der größten Herausforderungen im Kampf gegen den Klimawandel. Wie kann eure Kunst hier in die autoverliebten Köpfe dringen?*

42

Liebe ist das entscheidende Stichwort. Was die Menschen an ihrem Auto lieben, sind zuerst die Möglichkeiten, die es ihnen bietet - auch wenn sie diese Freiheiten nur selten nutzen.

Das eigene Auto ist, neben dem Wunsch nach Distinguierung, immer noch das Versprechen von

Freiheit, Unabhängigkeit und Individualität. Und wie das mit der Liebe und ihren Versprechungen so ist, ganz rational können wir eine Liebesbeziehung nie erklären. In einer Liebesbeziehung fragen wir nicht, was uns unsere Liebe kostet, oder ob es nicht bessere Alternativen zu ihr gibt. Wir waren, als wir jung waren, einmal verliebt und sind zusammengeblieben, so sehen wir die Beziehung der Deutschen zu ihren Autos; eine alternativlose Bindung.

Mit unserer Kunst wollen wir als erstes mit Detmolder*innen ins Gespräch kommen, sie im nächsten Schritt sensibilisieren und zeigen, dass es Alternativen zum eigenen Auto gibt, die sowohl ökonomisch, ökologisch wie auch sozial verträglicher sind als das eigene Auto vor der eigenen Haustür. Wir arbeiten im Moment

an einem Fragebogen an Auto-
liebhaber*innen, aus dem sich,
so hoffen wir, neue Fragen und
eventuell auch Antworten erge-
ben. Wenn man so will sind wir
Scheidungsberatende, für die, die
es wollen.

*Wieso interessiert euch eine künst-
lerische Auseinandersetzung mit
dem Thema Verkehr bzw. Park-
platz? Kennt ihr Künstler*innen
bzw. Projekte in anderen Ländern,
die sich mit Parkplätzen beschäfti-
gen? Haben diese euch inspiriert?*

Mobilität ist ein anerkanntes
Grundbedürfnis. Bewusst oder
unbewusst verhalten wir uns alle
dazu, täglich. Das Thema Verkehr
betrifft gesellschaftliche Fragen
auf vielen Ebenen: von der Um-
weltverträglichkeit über Fragen
der sozialen Gerechtigkeit und
Teilhabe bis hin zur Frage, wie wir
in Zukunft wirtschaften wollen.



Eines ist dabei klar: Es reicht nicht unser zukünftiges Wirtschaften auf erneuerbare Energien umzustellen. Wir müssen uns fragen, wo und wie in der Zukunft Wachstum stattfinden soll und schlussendlich auch, ob ein verantwortungsvoller Umgang mit den uns zur Verfügung stehenden, also begrenzten Ressourcen, unter dem Diktat des jährlichen, also qua Definition unbegrenzten Wachstums, überhaupt möglich ist?

Wir beschäftigen uns mit Technologie und Politik, der Verantwortung der Einzelnen und schlussendlich natürlich der Frage: Wie wollen wir als Gesellschaft zusammenleben? Dafür greifen wir weniger auf bestehende künstlerische Positionen und mehr auf technologische, journalistische und politische Texte und Ideen für die Zukunft zurück. In den



meisten Zukunftsvisionen ist der Verkehr neben der erneuerbaren Energieerzeugung und der nachhaltigen Landwirtschaft das Schlüsselthema.

Im Künstlerischen setzen wir uns mit Positionen des Empowerment, also der Selbstermächtigung auseinander, die für uns, DIE HAPPY FEW, das entscheidende

Bindeglied zwischen Politik und Kunst ist. Konkret heißt das, dass wir uns mit Bewegungen wie Fridays for Future auseinandersetzen, die sich in ihren Protesten auch künstlerischer Ausdrucksformen bedienen, sie auf wunderbare Weise adaptieren und weiterentwickeln.

„ ***Es reicht nicht unser zukünftiges Wirtschaften auf erneuerbare Energien umzustellen.***“

Wenn ihr einen Parkplatz auf Dauer umgestalten könntet, wie würde dieser dann aussehen? Wo befindet er sich und warum ausgerechnet dort?

Die einzelne Parklücke hat viele Potentiale. Wir sehen hier vor allem die Chance einen eigentlich Öffentlichen, also einem Raum, der jedem und jeder zur Ver-

fügung stehen sollte, wieder zu einem solchen zu machen. Im Moment stehen auf öffentlichen Parkplätzen vor allem private Autos und das

im Schnitt 23 Stunden pro Tag. Was könnten wir als Gesellschaft aus diesen Möglichkeitsräumen machen, wenn wir diese Räume wieder der Allgemeinheit zur Verfügung stellen?

Wir würden uns freuen, wenn diese Freiräume genützt würden, um zu mehr Verständigung in der Stadt, im Viertel, im Quartier und in der Anliegerstraße zu führen. Wenn wir Räume schaffen können, in denen Nachbar*innen vermehrt miteinander sprechen, sich gegenseitig unterstützen und voneinander lernen, dann haben wir alle gewonnen. Damit nehmen wir gleichzeitig auch dem Rechtspopulismus den Raum, der wie der Individualverkehr auf eine Separation der Bürger*innen gerichtet ist, ‚wir gegen die Anderen‘, dagegen wollen wir uns verwehren.

Konkret möchten wir gerne ein Autokino hinterlassen. Einen geparkten Kombi, der für alle offensteht und in dem eine monatlich wechselnde Auswahl von Filmen, on demand, auf der Windschutzscheibe projiziert, verfügbar ist.

Hier könnten wir, auf dem Beifahrersitz oder im Kofferraum, den transitiven Raum des Automobils, den Ort der Möglichkeiten und seinen ganz eigenen Geruch, erleben ohne uns physisch zu bewegen und gemeinsam mit Nachbar*innen eine Reise unternehmen, die uns vielleicht weiterführt als der Kurzurlaub mit Easyjet auf Ibiza.

Wo dieser Ort sein soll? Er soll in jeder Straße sein und er soll in jeder Straße anders sein. Die Straße gehört uns allen und wir müssen nur vor die Haustür treten, das Auto stehen lassen, die Straße langspazieren und entdecken, was sie uns erzählt.







Wie können Parkflächen in Detmold alternativ genutzt werden?



Radfahren

Fahrrad-Boxen
kostenfrei (Diebstahlschutz)

Fahrradstraßen

Fahrradständer

Leihradstation

Statt Parkraum
Radwege

Sicherbare Lastenradparkplätze
mit Ladefunktion

Fahrradparkhaus
(Vorbild Utrecht)



Sonstige

Parkplätze
NUR für Autohalter*innen,
die ihr Auto
„sharen“

Verleih von
elektronischen
Transportmöglichkeiten

Rosental autofrei
(ausgenommen
ÖPNV)

Einbahnstraße +
Busspur + Fahrradspur auf dem
Innenstadtring

Gewerbeansiedlung

Park + Ride –
System

„Sharing-Point“:
Fahrzeuge,
Werkzeuge, ...

Fußwege breiter
machen



Wie können Parkflächen in Detmold alternativ genutzt werden?

Hier ist Platz für Ihre Ideen!

Bänke

Öffentliche
Gärten

Begegnungsorten
(auch für Jugendliche)

mit Angeboten/
Aktivitäten
verschaffen

„wachsen
lassen“

Spielmöglich-
keiten

Binnen-
plätze
(für ...)

Sto...

Fläc...

Rosent...





Begrünung

Größere und
kleinere
Grünflächen

Frühlingswiesen

Blumenanlagen
(für Insekten)

Kleingärten

Wuchern lassen

Lindenbäume
am Kaiser-
Wilhelm-Platz
erhalten

Öffentliches
Gärtnern

Flächen
entsiegeln

Bäume pflanzen
(CO₂ binden)

Blumenkübel

52



Erholung/Freizeit/Aktivitäten

Street-Fitness

Begegnungs-
stätten (u.a. für
Jugendliche)
(möglicherweise
mit Angeboten
und Aktivitäten
verknüpfen)

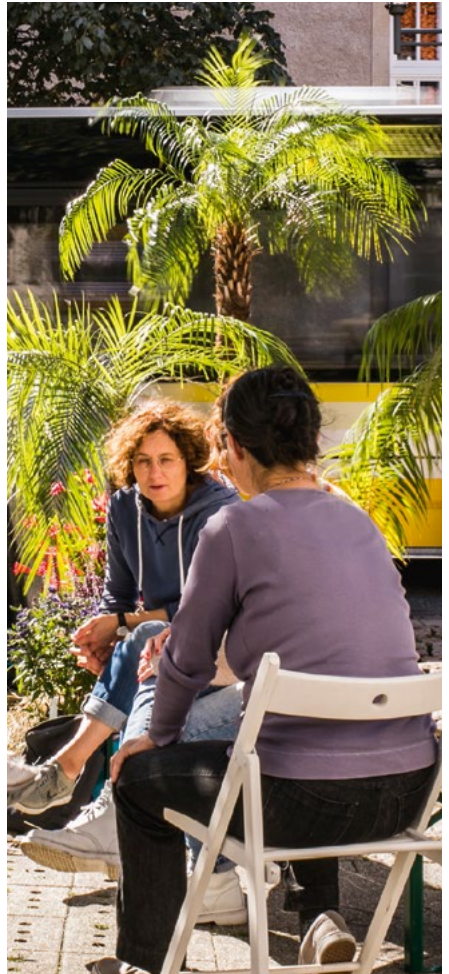
Kaiser-
Wilhelm-Platz
ausbauen ohne
Autos (Begeg-
nungsort für
Bürger*innen)

Spielmöglich-
keiten

Große Personen-
Schaukeln

Bänke

Sitzgelegenheiten





"Die Menschen durch positive Knöllchen erreichen"

Knut Schulz und Julia Nietzsche bilden das Performance-Kollektiv Meine Wunschdomain.

In ihrem Orakelzelt konnten Besucher*innen am 21.09.2019 im Rahmen von StattParkKultur eine Zukunftspersonance erleben – und auf einer Bank vor dem Zelt andere Menschen mit Visionen oder Fragen treffen.

Meine Wunschdomain kreierten mit Pflanzenleihgaben aus Detmold eine grüne Oase direkt gegenüber der Stadthalle am Rosenthal. Passant*innen wurden in das PARK*PLATZ*ORAKEL geladen, um gemeinsam Ideen für eine nachhaltige Zukunft zu entwickeln.

Mehr Infos zum Kollektiv
www.meinewunschdomain.com
www.fb.com/MeineWunschdomain

Interview mit Meine Wunschdomain

*Wie geht ihr damit um, wenn Autofahrer*innen gereizt auf die umgewandelten Parkplätze reagieren? Wie erreicht ihr sie?*

56

Ah spannende Frage. Wir haben uns noch gar nicht mit der Vorstellung gereizter Autofahrer*innen beschäftigt.

Irgendwie gehen wir davon aus, dass alle ganz verzaubert sein werden von unserer kleinen Oase. Gerade haben wir überlegt, dass wir sie durch eine Art positives Knöllchen erreichen: Wir klemmen freundliche Einladungen zu unserer Aktion hinter die Scheibenwischer.

Mit welchen Verkehrsmitteln seid ihr am meisten unterwegs und warum?

Wir sind am meisten mit dem Fahrrad, der Bahn und dem Zug unterwegs. Weil wir kein Auto fahren. Fahrrad: macht Spaß und ist flexibel. Zug und Bahn: Da bewegen wir uns fort und können währenddessen andere Dinge tun (lesen, arbeiten, meditieren) oder aus dem Fenster schauen. Außerdem können wir aufstehen, uns wieder hinsetzen und oft gibt es ein Klo an Bord und manchmal vegane Pommes.

Wenn ihr einen Parkplatz auf Dauer umgestalten könntet, wie würde dieser dann aussehen? Wo befindet er sich und warum ausgerechnet dort?

Der Parkplatz, den Knut umgestalten würde, ist der in ihrem

Hinterhof. Dann könnte ihre Tochter dort spielen und es gäbe einen kleinen Garten für die Bewohner*innen und ein paar Bäume auf einer Wildblumenwiese mit vieeeeelen Insekten.

Julia würde sämtliche Parkplätze und Parkhausdächer in wilde

„ *Parkplätze und Parkhausdächer in wilde Wiesen umwandeln*

Wiesen umwandeln. Längerfristig könnten die Parkhäuser als alternative Räume genutzt werden: Zum Skaten, für Aufführungen und Veranstaltungen, als Ateliers, Fahrradstellplatz und evtl. als Hühnerstall.



Herausgeber / Copyright

Landesarbeitsgemeinschaft
Agenda 21 NRW e.V. (LAG 21 NRW)
Deutsche Straße 10
44339 Dortmund

Tel.: (+49) 231 936960-0
Fax: (+49) 231 936960-13
info@lag21.de
www.lag21.de

Vi.S.d.P.: Dr. Klaus Reuter

NRW Landesbüro
Freie Darstellende Künste e.V.
Deutsche Straße 10
44339 Dortmund

Tel.: 0231/47 4292-10
Fax: 0231/47 4292-11
info@nrw-lfdk.de
www.nrw-lfdk.de/

Vi.S.d.P.: Harald Redmer



Redaktion

LAG 21 NRW,
NRW Landesbüro Freie Darstellende
Künste

Design

Ulrike Weidlich

Fotos

Sarah Rauch

Videodokumentation

Alexander Rütten
<https://bit.ly/345soq6>

Quellen

1 S.7 – 9: SPON, <https://spon.de/afygx>
2 S. 11: Globale Nachhaltigkeitsziele der
Vereinten Nationen (engl. Sustainable
Development Goals, SDGs)

Wir danken allen Partner*innen und
Unterstützer*innen in den Städten
Unna und Detmold



gefördert durch



Beitrag für NACHHALTIGE Entwicklung

