



bureau gruen.



cultura²¹



ecosign



IDEEN FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE STADT

Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit

Tag des guten Lebens

von Davide Brocchi
Dipl.-Soz.wiss.

POSTFOSSIL
INSTITUT



Ostara
Werkstatt



dialogkölner klimawandel

ein grüner Masterplan
für die Stadt

Die Idee ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ wurde 2011 im Themenbereich Verkehr ausgezeichnet.



Köln, 15.04.2012

Davide Brocchi
Dipl.-Soz.wiss.
Nikolausstr. 147, 50937 Köln
T.: 0221 - 29829076
E.: davide.brocchi@cultura21.de
W.: www.davidebrocchi.eu

Gestaltet wurde das Dokument von
Karsten Rohrbeck
ecosign/Akademie für Gestaltung
www.ecosign.net

Inhalt

1. Zusammenfassung — S. 04

2. Hintergrund und Begründung — S. 06

- 2.1 Energie- und Friedenspolitik — S. 06
- 2.2 Klimapolitik — S. 08
- 2.3 Mobilitäts- und Umweltpolitik — S. 10
- 2.4 Kommunalpolitik — S. 19

3. Vorbilder — S. 22

- 3.1 Brüssel — S. 23
- 3.2 Erlangen — S. 23
- 3.3 Hasselt — S. 24
- 3.4 London — S. 24
- 3.5 Ruhr.2010 — S. 25
- 3.6 Schweiz — S. 25
- 3.7 Treuenbrietzen-Feldheim — S. 25
- 3.8 Köln — S. 26

4. Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit — S. 27

- 4.1 Das Kernelement: Der verkehrsfreie Sonntag — S. 28
- 4.2 Der progressive vernetzende Aspekt — S. 29
- 4.3 Die Vorteile für Köln — S. 31
- 4.4 Die Akteure und die Organisation — S. 32
- 4.5 Der Realisierungsplan — S. 35
- 4.6 Die Finanzierung — S. 37

5. Literatur — S. 39

6. Liste der unterstützenden Organisationen — S. 41

I. Zusammenfassung

Der ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ ist ein Zeichen und eine Einladung an die Stadtgesellschaft, gemeinsam die Zukunft zu gestalten.

Am 22. September 2013 könnte der erste autofreie Sonntag in Köln stattfinden. Von 9 bis 19 Uhr ist die Innenstadt für den individuellen motorisierten Verkehr gesperrt. Die Straßen werden für BürgerInnen und BesucherInnen freigegeben. Im Bereich des KVB sind Bus- und Bahnfahrten kostenlos.

Der ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ ist eine Vision, aber auch eine »Option auf die Zukunft« (vgl. Kuhnert/Ngo et al. 2010:10). Köln (wie der ganzen Weltgesellschaft) steht ein tief greifender Wandel bevor. Die Frage ist nicht, ob Peak Oil und Klimawandel unsere Stadt treffen werden, sondern nur wann und mit welcher Intensität. Nur wenn die Stadt die eigene Zukunft selbst in die Hand nimmt und sich auf die Probleme antizipierend einstellt, werden die Kosten und die negativen Konsequenzen des Übergangs in die Nach-Erdölzeit begrenzt bleiben. Eine durch die Stadtgesellschaft selbst eingeleitete Neuorientierung bietet die Chance, Lebensqualität und Wohlbefinden in der Stadt zu erhöhen. ›Nachhaltigkeit‹ heißt nämlich nicht nur, einem möglichen gesellschaftlichen Kollaps durch Selbstbegrenzung vorzubeugen, sondern dabei auch »Buen Vivir«, ein gutes Leben (vgl. Fatheuer 2011) zu ermöglichen.

Andere Städte sind hierbei schon mit guten Beispielen vorangegangen. In Brüssel und Hannover gibt es schon seit Jahren autofreie Sonntage. In Hasselt (B) ist der Öffentliche Personennahverkehr für jede/n BürgerIn kostenfrei. London hat eine City-Maut eingeführt. Erlangen und Münster gelten als die fahrradfreundlichsten Städte der Bundesrepublik. Heute sind in Deutschland bereits 200 Kommunen energieautark. Solche Entwicklungen genießen bei der betroffenen Bevölkerung und bei Unternehmen eine hohe Akzeptanz. Sie bieten sogar die Chance, die Kosten der Kommunen zu senken und die öffentliche Finanzlage zu verbessern.

Wie bereitet sich Köln auf den Peak Oil oder auf die 40-Prozent-Reduzierung der Treibhausemissionen bis 2020 vor, die die Bundesregierung beschlossen hat? Wie möchte Köln den Lärm und den Schadstoffausstoß des Autoverkehrs senken? Wie will Köln zukunftsfähig werden?

Der ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ bietet eine umfangreiche Strategie dafür. Der jährliche Termin dient als Taktgeber für eine schrittweise Umgestaltung der Stadt als Ganzes. Dabei wird von Jahr zu Jahr ein neuer dauerhafter Schritt in Richtung Nachhaltigkeit eingeleitet und gefeiert, wobei die erste Maßnahme, die autofreie Innenstadt, den Kern für alle weitere ›Kölner Sonntage der Nachhaltigkeit‹ bildet.

An diesem Tag bieten die autofreien Straßen einen zusätzlichen öffentlichen Raum, der für gemeinsames Picknick, sportliche Aktivitäten oder ›Speakers Corners‹ genutzt wird. Musikbands veranstalten spontane Konzerte auf der Straße und KünstlerInnen stellen ihre Bilder unter freiem Himmel aus. Organisationen, Initiativen und die regionale Wirtschaft präsentieren sich auf Straßenmärkten.

Die Rückeroberung der Stadt durch ihre BürgerInnen könnte symbolisch durch die ›Kölner Fahrrad-Sternfahrt‹ dargestellt werden.⁰¹ Ab 2013 könnte diese Veranstaltung von Juni auf September verlegt werden.

Eine solche Umgestaltung bedeutet einen Image-Gewinn für die Stadt und macht sie zum Vorreiter einer Transformation, die auch anderen Städten bevorsteht. 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‹ will ein Labor für neue Formen von Demokratie und Partizipation sein, wobei Akteuren aus Zivilgesellschaft und Kultur eine wichtige Rolle neben Politik und Wirtschaft zukommen würde. Die Institution, die diesen besonderen Sonntag, aber auch den gesamten Transformationsprozess selbst in der Stadt gestalten soll, ist ein zu gründendes ›Parlament der Umwelt, Zivilgesellschaft und Kultur‹, an der sich Umweltorganisationen, Unternehmen, Gewerkschaften, Bildungsinstitutionen, Kulturschaffende, WissenschaftlerInnen usw. beteiligen.

Für die tatsächliche Organisation wäre ein Managementbüro zuständig, das irgendwann in eine ›Agentur für zukunftsfähige Stadttransformation‹ umgewandelt werden kann.

2. Hintergrund und Begründung

2.1 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.⁰²

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 heute pro Jahr so viel Erdöl, wie die Natur in etwa einer Million Jahre produziert hat,⁰³ 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« (BUND/Brot für die Welt/EED 2008:44).

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« (BUND Hamburg/Diakonie Hamburg/Zukunftsrat Hamburg 2010:17). 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 beträgt 84 Millionen Barrel). Diese Lücke bedeutet, dass wir in den nächsten Jahren eine Lieferklemme und sehr hohe Preise erleben könnten.«⁰⁴

Wenn 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. Alle Produkte und Dienstleistungen, die in direkter oder indirekter Verbindung mit Öl stehen (Nahrungsmittel wie Transporte), werden nach dem Peak Oil zunehmend teurer. Uns stehen »ökonomische Eskalationen von bisher nicht gekannter Qualität« bevor (Paech/Paech 2011:54).

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.«⁰⁵ Darin ist die Rede »von »ökonomischen Tipping Points«

02 Bundesministerium für Wirtschaft

03 Patrick Illinger, »Erdöl wird knapp: Luxusgut Benzin«, in: Süddeutsche Zeitung, 29.07.2009 (<http://www.sueddeutsche.de/wissen/erdoel-wird-knapp-luxusgut-benzin-1.154334>, abgerufen am 21.11.2011).

04 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).

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

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« (vgl. Paech/Paech 2011:54-55). In der Peak-Oil-Studie der Bundeswehr wird das Jahr 2010 als wahrscheinlicher Zeitpunkt des globalen Ölfördermaximums genannt. Dennis Meadows,⁰⁶ die Internationale Energieagentur (IEA) und die deutsche Energy Watch Group (BGR 2006; Campbell 2008) 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:⁰⁷ 1998 kostete ein Barrel Öl 18 Dollar, 2008 waren es 147 Dollar.⁰⁸ »Die Zeit des reichlichen und billigen Erdöls ist unwiederbringlich am Ende« (Schindler/Held 2009:16). Die hohen Benzinpreise Ende März 2012⁰⁹ lassen spüren, was in der nächsten Zukunft passieren wird.

2002–2012: Entwicklung des Ölpreises¹⁰



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

⁰⁶ Interview mit Conrad Seidl, ›Lebensstandard wird drastisch sinken‹, in: Der Standard, 08.09.2011 (<http://derstandard.at/1315005800815/>, abgerufen am 21.11.2011).

⁰⁷ IEA, World Energy Outlook 2010, Zusammenfassung, S. 6–7 (http://www.worldenergyoutlook.org/docs/weo2010/weo2010_es_german.pdf, abgerufen am 21.11.2011).

⁰⁸ TECSON, www.tecson.de

⁰⁹ ›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.

¹⁰ Daten: Mineralölwirtschaftsverband e. V.

schon als ›Ölkriege‹ bezeichnet werden (vgl. Braun et al. 2009), 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‹ subventioniert (Leggewie/Welzer 2009:88) und das Autobahnnetz ausgebaut, obwohl es mit 12.819 km¹¹ 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.«¹²

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 Citys. Die neuen 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 die Sanierungsfälle der näheren Zukunft sein. Wir können sie uns eigentlich heute schon nicht mehr leisten. Aber der Immobilienmarkt produziert sie weiterhin auf wachsende Nachfrage« (Wolfrum 2011:28).

Inzwischen vertritt selbst Fatih Birol, der Chefökonom der Internationalen Energieagentur (IEA), die Meinung, dass wir »das Öl verlassen sollten, bevor es uns verlässt.«¹³

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.

2.2 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).¹⁴ »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.«¹⁵

2008 lag die CO₂-Bilanz der Stadt Köln bei 7,6 Millionen Tonnen.¹⁶ Hinzu kamen 2,66 Mio. Tonnen CO₂ durch den Verkehr (Straße, Schiene, Schifffahrt) und 1,56 Mio. Tonnen durch den Flugverkehr.¹⁷ Wenn diese Daten unverändert geblieben wären, läge die CO₂-Bilanz der Stadt Köln heute bei 11,83 Mio. Tonnen pro Jahr, das heißt ca. 12 Tonnen CO₂ pro Kopf, 20 Prozent über dem bundesweiten Durchschnitt.

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

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

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

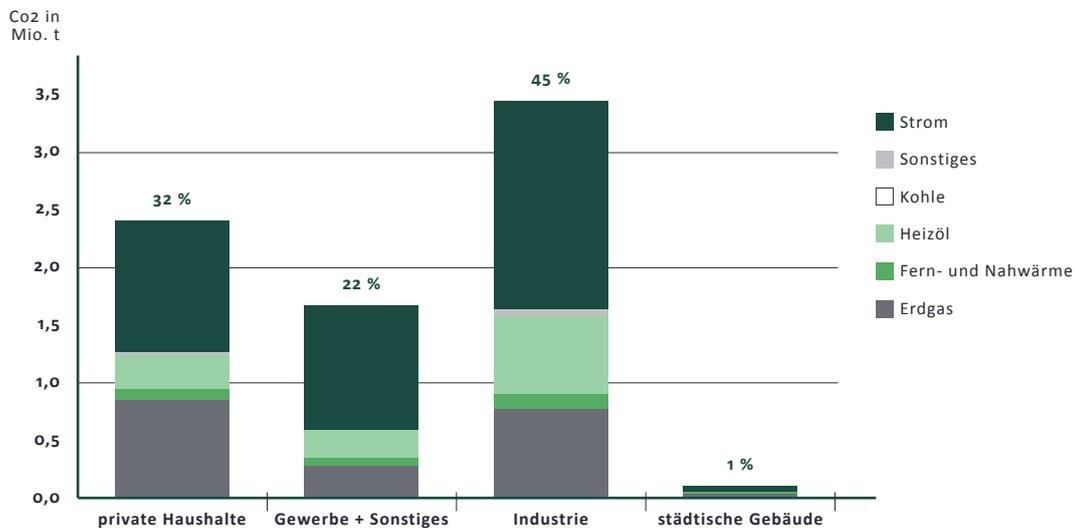
14 2007 beliefen sich die landesweiten CO₂-Emissionen auf 290 Millionen Tonnen (Umweltbericht NRW 2009, unter: http://www.umwelt.nrw.de/umwelt/pdf/umweltbericht/umweltbericht_2009.pdf). Wenn dieser Wert durch die 17,5 Millionen EinwohnerInnen des Landes geteilt wird, dann sind 16,6 Tonnen pro Kopf das Ergebnis.

15 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).

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

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

CO₂-Bilanz für die Stadt Köln 2008: 7,61 Mio. Tonnen¹⁸



Die internationale Wissenschaftsgemeinschaft fordert eine weltweite Reduktion der CO₂-Emissionen um 50 Prozent bis 2050 im Verhältnis zu 1990, um den 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« (BUND/Brot für die Welt/EED 2008:139).

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 Stottern geraten. Dies erfordert ein Überdenken der internationalen Klimastrategie und eine Aufwertung der Regionen und Städte als neue Triebkräfte des Klimaschutzes. Gefragt sind Vorreiter!¹⁹

¹⁸ Quelle: Umweltamt Köln; witterungskorrigiert, mit Äquivalenten und Vorketten; IFEU 2011

¹⁹ 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.

2.3 Mobilitäts- und Umweltpolitik

Obwohl der Straßengüterverkehr die umweltschädlichste Transportmethode ist, wuchs er in der Bundesrepublik 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« (Bovet/Rekacewics et al. 2008:18). Die Zahl der PKW hat zwischen 1998 und 2006 um zwölf Prozent zugenommen. Heute sind 43 Millionen PKWs und 2,5 Millionen LKWs bundesweit unterwegs.²⁰

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 Autos. In den eher wohlhabenden Stadtbezirken wie Rodenkirchen oder Lindenthal ist die Auto-Konzentration noch höher: 485 bzw. 468 Autos pro 1.000 EinwohnerInnen.²¹

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.«²²

In ihrer Resolution erkennt die IHK zwar, dass das jetzige Verkehrssystem zunehmend an Grenzen stößt (Schindler/Held 2009:14), 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.

20 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)

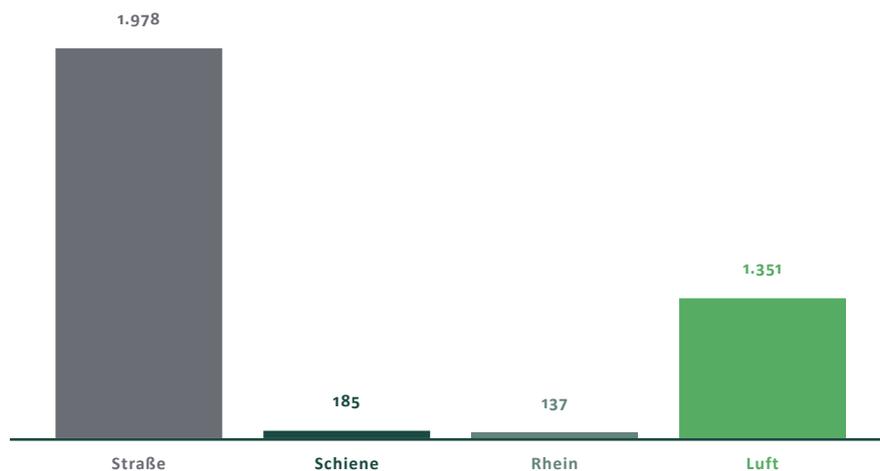
21 Statistisches Jahrbuch 2011 der Stadt Köln.

22 Aus der Resolution zur regionalen Verkehrspolitik, die auf der IHK-Vollversammlung vom 06.12.2011 beschlossen wurde (unter: http://www.ihk-koeln.de/Verkehrspolitik_bereitet_Wirtschaft_Sorge.AxCMS)

Es gibt verschiedene Gründe, sich vom Leitbild der ›autogerechten Stadt‹ 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 (BUND Hamburg/Diakonie Hamburg/Zukunftsrat Hamburg 2010:58).
- Der zweite Grund, um sich von der ›autogerechten Stadt‹ zu verabschiedenden, 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« (Bovet/Rekacewics et al. 2008:20-21). Die folgende Grafik zeigt, was Klimaschutzpolitik in Köln unter anderem bedeuten muss: Eine Vermeidung, Verringerung und Verlagerung des Straßen- und Flugverkehrs (vgl. Lattmann 2011:42), die gemeinsam 28,1 Prozent der CO₂-Emissionen der Stadt ausmachen.

Köln: CO₂-Emissionen in Kilotonnen je Verkehrsträger im Basisjahr 2006²³



- 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.²⁴ 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.«²⁵ In Köln sind 322.400 Personen vom Straßenlärm betroffen, das sind 32 Prozent der Stadtbevölkerung.²⁶

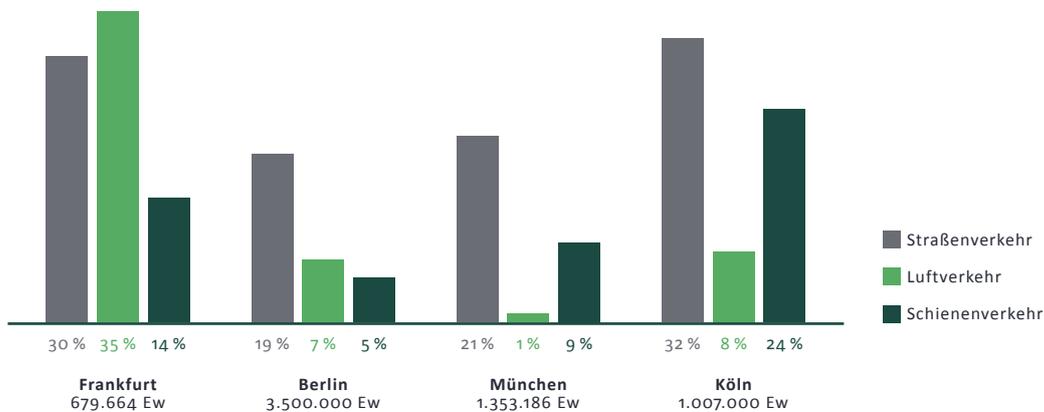
²³ Quelle: Wuppertal Institut / Umweltamt Köln

²⁴ 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.

²⁵ Interview mit Jochen Flasbarth, in: Der Spiegel 11/2012, S. 18.

²⁶ Umweltbundesamt 2010/2011, zitiert in: Steven Geyer, ›Lärm – nur Luftverschmutzung ist gefährlicher‹, Frankfurter Rundschau, 26.01.2012.

In Städten täglich durch Verkehrslärm (über 55 dB) Betroffene, nach Lärmquelle²⁷



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 bzw. 695 Verletzte).²⁸ Vor allem der Straßenverkehr ist jedoch auch 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 (Pye/Watkiss 2005). 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.²⁹ Von den Umweltzonen, die in 47 deutschen Städten eingeführt worden sind, werden laut Deutsche Umwelthilfe nur vier effektiv kontrolliert: Berlin, Bremen, Hannover und Leipzig.³⁰ 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.³¹ Auch bei Bussen, Binnenschiffen, mit Diesel betriebenen Zügen sowie bei Baufahrzeugen und -maschinen gibt es aber noch ein großes Potenzial, den Feinstaub zu reduzieren.

In der Domstadt ist die Luftqualität nur mäßig. »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« (Kobold/Müller/Welpmann 2007:12).

²⁷ Quelle: Umweltbundesamt 2010/2011 (eigene Evaluation/Grafik)

²⁸ Statistisches Jahrbuch 2011 der Stadt Köln

²⁹ 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).

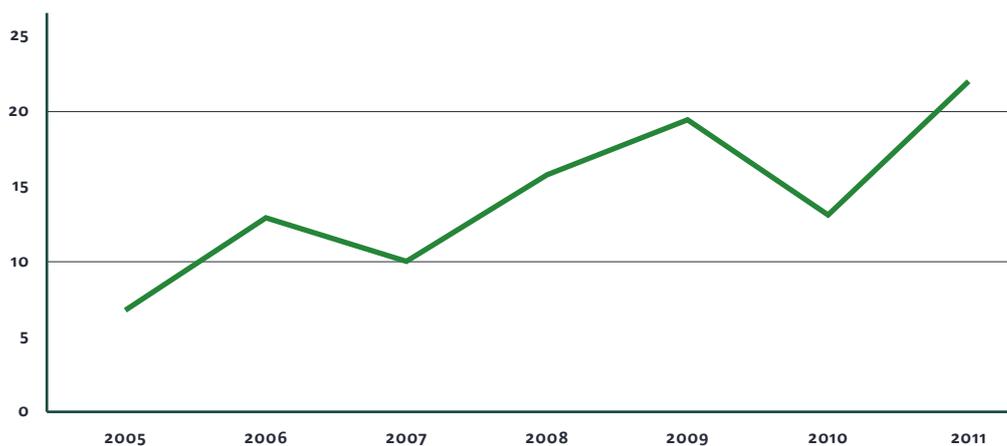
³⁰ Pressemitteilung »DUH-Umfrage zu deutschen Umweltzonen: Zwei Drittel der Städte verweigern effektive Kontrollen« vom 13.02.2012
(unter: http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews%5Btt_news%5D=2788, abgerufen am 29.03.2012).

³¹ 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).

2010 lag der Jahresdurchschnitt der Stickstoffdioxidkonzentrationen in der Luft am Clevischen Ring in Mülheim, am Neumarkt und in Weiden über $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (LANUV NRW 2011:6). Seit dem 01.01.2010 gilt aber ein Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als gesetzlich vorgeschriebener Grenzwert.³²

Am Cleverischen Ring 3 und in Chorweiler zeigten die Messstationen 2011 deutlich schlechtere Feinstaubwerte als ein Jahr zuvor. Die Grenzwerte von durchschnittlich 50 Mikrogramm pro Kubikmeter wurden dort an 26³³ bzw. 22 Tagen überschritten. 2010 geschah dies an 14 bzw. 13 Tagen.

Feinstaub (PM10): Tage pro Jahr, an denen die Grenzwerte in Köln überschritten werden³⁴ (Messstation Chorweiler)



Zu beachten ist, dass das jetzige Luftmesssystem nicht unbedingt die tatsächliche Luftqualität der Stadt wiedergibt. Aus Kostengründen³⁵ wurde das Kölner Luftmessnetz immer stärker ausgedünnt (Kobold/Müller/Welpmann 2007:12). 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, Grünen³⁶ und Republikanern gegen die Stimmen von SPD, FDP und PDS abgeschaltet. Mittlerweile stehen nun vier Messsta-

32 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 (NO₂) zum Schutz der Gesundheit des Menschen sowie Stickstoffoxide (NO_x) zum Schutz der Vegetation in deutsches Recht übernommen.

33 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).

34 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).

35 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.

36 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).

tionen des Landesumweltamts in Köln. Ihre Zahl reicht aber bei weitem nicht aus: An kaum einer der viel befahrenen Straßen (>Hotspots<) liegt heute eine Messstation.³⁷ 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 Einkommenschichten, 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 weiterwachsen. Jede Zunahme des Verkehrs geht auf Kosten einer alternativen Flächennutzung, des Stadtklimas und der Lebensqualität. Autos 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« (Bovet/Rekacewics et al. 2008:20–21). 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« (BUND/Brot für die Welt/EED 2008:542).

Peak Oil, der Klimawandel, die Luftverschmutzung und der hohe Flächenverbrauch zeigen, 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?

37 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 Luftreinhaltemaßnahmen 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 grenzwertigen Situationen 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.«

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« (Schindler/Held 2009:18–20). Während der traditionelle 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 (ebd.:112).

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:

Regionalisierung und Dezentralisierung der Wirtschaft

Peak Oil wird sich voraussichtlich stark auf den Welthandel auswirken und eine »Globalisierung im Rückwärtsgang«³⁸ einleiten (vgl. Rubin 2010). 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, kapitalschlanke 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 unisteter 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« (BUND/Brot für die Welt/EED 2008:231).

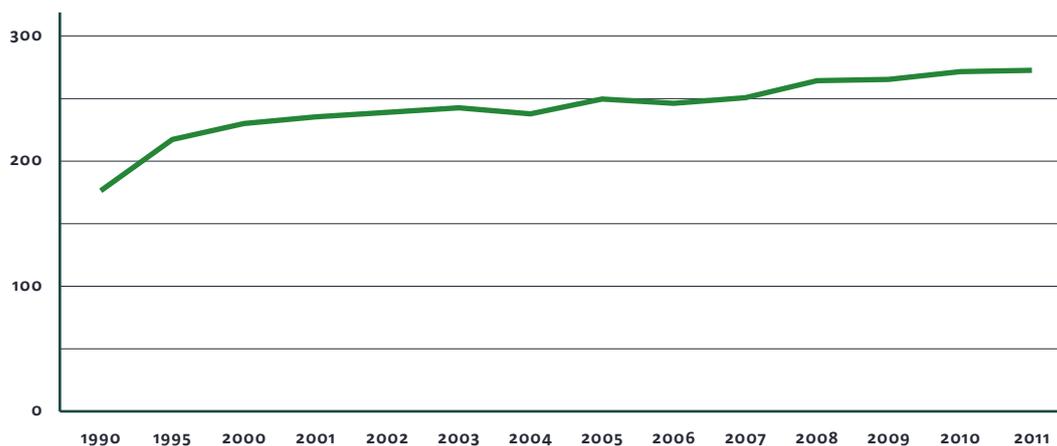
Eine Regionalisierung der Wirtschaft bedeutet mehr Selbstversorgung und weniger Abhängigkeit, kurze statt lange Versorgungsketten und eine Reduktion von unnötigen Transportwegen. Eine solche Entwicklung fördert ein engeres Verhältnis zwischen Produzenten und Konsumenten und sorgt dadurch für gute Produkte 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« (BUND/Brot für die Welt/EED 2008:242).

38 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).

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

KVB-Fahrgastzahlen 1990–2011 (in Mio.)³⁹



Immer mehr Menschen sind bereit, auf den Öffentlichen Nahverkehr 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 Öffentlichen Nahverkehrs in Köln.«⁴⁰

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).

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 PKWs als in den Außenbezirken registriert.⁴¹

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.

³⁹ Quelle: KVB (eigene Evaluation/Grafik)

⁴⁰ Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat, »Die KVB auf der Erfolgsspur halten!«, in: Rathaus ratlos!, Nr. 219, Februar 2012, S. 1.

⁴¹ Vgl. Statistisches Jahrbuch 2011 der Stadt Köln

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.⁴² Bald könnte Deutschland folgen.

Auch die Industrie- und Handelskammer (IHK) hat die Bedeutung des Öffentlichen Nahverkehrs für das Funktionieren der Stadt und den Nutzen für die Wirtschaft in ihrem Magazin IHK-Plus erkannt.⁴³

Der ÖPNV hat zudem einen starken sozialen Aspekt, denn er will allen Schichten Beweglichkeit und Mobilität in der Region ermöglichen.

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« (BUND/Brot für die Welt/EED 2008:591).

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.⁴⁴

Was macht Carsharing so interessant? Zunächst einmal ist die finanzielle 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« (BUND/Brot für die Welt/EED 2008:591). 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 Autos. Das Konzept hat ein großes Potenzial: »Schätzungen zufolge könnten mit einer erweiterten Carsharing-Angebot zwischen 1,5 und zwei Millionen Kunden gewonnen werden« (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 inzwischen mit dem Auto zurückgelegt« (ebd.:592–593).

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.«⁴⁵ Das hätte positive Effekte auf die Gesundheit, denn bei den meisten Menschen stimmt die Balance zwischen Ernährung und Bewegung nicht

⁴² 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, 21.03.2012 (unter: http://www.repubblica.it/economia/2012/03/21/news/rivincita_metro_bus-31926904/?ref=HREC1-4).

⁴³ 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.

⁴⁴ ›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).

⁴⁵ ›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).

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.«⁴⁶ 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 radeln, 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« (BUND/Brot für die Welt/EED 2008:593). Studien in Skandinavien haben gezeigt, dass sich die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens sogar quantifizieren lassen: 0,15 Euro pro gefahrenem Kilometer. »Ein finnisches Verkehrsplanungshandbuch beziffert den Gesundheitszuwachs durch jeden neuen Fahrradfahrer mit 1.200 Euro pro Jahr« (ebd.:594). 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« (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« (BUND/Brot für die Welt/EED 2008:236-238).

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« (BUND/Brot für die Welt/EED 2008:239).

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 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).
- 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 (ebd.).

Autobahn-Tempolimit für Pkws in km/h⁴⁷

Norwegen	GB	Belgien	Finnland	NL	Schweiz	Spanien	Türkei	Frankreich	Italien	D
100	112	120	120	120	120	120	120	130	130	keins

2.4 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.⁴⁸ 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).⁴⁹ 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

⁴⁷ Quelle: adac / Stand: Juni 2011

⁴⁸ »Es gibt jedoch andere Umweltbereiche in Köln, in denen wir im kommunalen Vergleich gut aufgestellt sind,« fügte später einer der zwei Mitarbeiter hinzu.

⁴⁹ 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).

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.

Köln hatte 2010 einen Schuldenberg von 4,32 Mrd. Euro und war damit so hoch verschuldet wie keine andere Stadt in Nordrhein Westfalen.⁵⁰ 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.⁵¹ 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 (Lattmann 2011:39), 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 Paradox 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 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 vernachlässigt worden zugunsten der Bevorzugung von ökonomischer Privatisierung und partikularen Interessen. 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« (zitiert in Oekom e. V. 2011:13). 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.

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

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

- 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‹⁵² 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 Dezernate, 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 Verhältnisses 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.⁵³

⁵² <http://www.buergerinitiative-helios.de>

⁵³ Die Rede wird in Oekom e. V.

3. Vorbilder

Es ist fast 40 Jahre her, dass Köln die erste schwere Erdölkrise erfuhr. Die damalige Öl-Verknappung hatte aber – anders als beim geologischen Peak Oil – politische Ursachen: sie wurde im Herbst 1973 durch den Jom-Kippur-Krieg ausgelöst. Die Organisation der Erdöl exportierenden Länder (OPEC) setzte damals den Westen unter Druck wegen dessen Unterstützung Israels, indem die Ölfördermengen um ca. fünf Prozent gedrosselt wurden. Infolgedessen stieg der Ölpreis um ca. 70 Prozent an, nämlich von rund drei US-Dollar auf über fünf Dollar pro Barrel. 1974 erreichte der Weltölpreis sogar die zwölf US-Dollar-Marke.

So minimal die Drosselung der Öl-Fördermengen auch war, so deutlich offenbarte sie die Abhängigkeit der Industriestaaten von den fossilen Rohstoffen. Als direkte Reaktion auf die Krise wurde in der Bundesrepublik Deutschland vier Mal ein Sonntagsfahrverbot verhängt. Erstmals am 25. November 1973 erlebten die KölnerInnen ihre Straßen und Autobahnen verkehrsfrei. Sie gingen auf den Rheinbrücken spazieren und fuhren auf den Autobahnen Rad. Zusätzlich führte die Bundesregierung neue Geschwindigkeitsbegrenzungen für LKWs und PKWs ein.

Weil 1974 die Bundesrepublik für ihre Ölimporte deutlich mehr Geld zahlen musste, verstärkte sich die Wirtschaftskrise. Die Konsequenz: deutlicher Anstieg von Kurzarbeit und Arbeitslosigkeit und eine Zunahme der Sozialausgaben sowie der Unternehmensinsolvenzen.

Die Bundesregierung startete später ein Energiesparprogramm, um die Abhängigkeit Deutschlands von fossilen Rohstoffen zu reduzieren. Ab 1978 gab das Bundeswirtschaftsministerium eine entsprechende Kampagne im Auftrag.⁵⁴ Sie lief mehrere Jahre lang unter dem Slogan: ›Energiesparen – unsere beste Energiequelle.‹⁵⁵

Der erste Versuch einer Energiewende in Deutschland entstand also in den 1970er Jahren – und zwar aus der Not, zu der eine minimale Senkung der Öl-Fördermengen durch die OPEC geführt hatte. Diese Erfahrung schien ein Vorgeschmack auf die düsteren Szenarien zu sein, die Dennis Meadows in seinem Buch ›Die Grenzen des Wachstums‹ 1972 ausgemalt hatte. Darin lag der Akzent vor allem auf der begrenzten Verfügbarkeit von nicht-erneuerbaren Rohstoffen wie Metalle und fossile Energieträger. Erst in den 1980er Jahren geriet die ›Senkenproblematik‹⁵⁶ stärker in den Blick. Der Smogalarm im Ruhrgebiet, der saure Regen, die Katastrophen von Bhopal und Tschernobyl sowie der Sandoz-Chemieunfall in Basel, der den biologischen Tod weiter Strecken des Rheins verursachte, beherrschten die Umweltdebatte damals. In den 1990ern kam der Klimawandel hinzu und damit die Notwendigkeit, die weltweiten Treibhausemissionen zu senken. Gleichzeitig nahm mit der Globalisierung das Verkehrsaufkommen deutlich zu und damit die Verminderung der Fließgeschwindigkeit des Verkehrs (Staus).

Vor diesem Hintergrund begannen einige Städte, ihre Stadtentwicklung und Verkehrspolitik zu überdenken und neue Wege zu gehen. Diese Städte waren Pioniere – ›Nachhaltigkeitslabors‹ (Brocchi 2007:124) von de-

54 ›Werbung: Lange gezögert‹, in: Der Spiegel, Nr. 3/14.01.1980

(unter: <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-14316952.html>, abgerufen am 07.03.2012).

55 Vortrag von Hans Köhler, Geschäftsführer der Stadtwerke Frankfurt a. Oder GmbH, unter:

http://www.stadtwerke-ffo.de/service/pdf/02_EER_FFO_Praesentation_Koehler.pdf (abgerufen am 07.03.2012).

56 ›Die natürliche Umwelt spielt für den Menschen nicht nur als Rohstofflager und Ressourcenquelle eine wesentliche Rolle, sondern auch als ›Deponie‹ (Senke) für Abfälle und Emissionen. Aufnahme- und Verarbeitungskapazitäten der Umweltmedien Boden, Luft und Wasser sowie der Ökosysteme für Abfälle und Schadstoffemissionen sind jedoch begrenzt‹ (Grundwald/Kopfmüller 2006:18).

nen andere Städte wie Köln lernen können. Bewährte Lösungen müssen nicht unbedingt neu erfunden werden, sondern sie werden schon hier und da mit Erfolg praktiziert. In Folge werden Maßnahmen und Projekte vorgestellt, die Schule machen können.

3.1 Brüssel

Mehrmals im Jahr gibt es autofreie Sonntage im Zentrum von Brüssel⁵⁷ – und zwar seit 2000. Am dritten Sonntag im September kommt es zum Höhepunkt der ›Mobilitätswoche‹: Dann ist die ganze Stadt (161 Quadratkilometer) von 9 bis 19 Uhr für Autos gesperrt. Diese Aktionswoche wird mit Plakaten an jeder Bushaltestelle angekündigt. 2009 waren bunte Lutscher darauf zu sehen, mit der Inschrift ›Goûtez à une autre mobilité‹ – Probieren Sie eine andere Mobilität.

Eine Umfrage von 2008 hat gezeigt, dass die Brüsseler mit dieser Maßnahme sehr zufrieden sind: »Fast 90 Prozent sehen den Tag als eine gute oder gar exzellente Initiative.«⁵⁸

Jährlich am 22. September findet europaweit ein autofreier Aktionstag statt, an dem zum Verzicht auf das Autofahren aufgerufen wird. Inzwischen gibt es viele weitere europäische Städte, die autofreie Sonntage eingeführt haben. Seit 2000 sind an vier Sonntagen pro Jahr in 150 italienischen Städten die Zentren für Autos gesperrt. In Deutschland haben u. a. Hannover⁵⁹ und Erfurt autofreie Sonntage.

3.2 Erlangen

Dietmar Hahlweg (SPD) war von 1972 bis 1996 Oberbürgermeister von Erlangen – und revolutionierte das Stadtbild. »Er setzte sich das Ziel, das Leben in Erlangen so attraktiv zu machen, dass sich die Einwohnerinnen und Einwohner so fühlen, als ob sie im Urlaub wären« (BUND/Misereor 1998:264). Sein Verkehrskonzept sah vor, »den Durchgangsverkehr umzuleiten, Hauptstraßen in der Innenstadt zu Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Straßen zu machen, Fahrradwege und -straßen zu bauen und den öffentlichen Verkehr zu verbessern. Die Haupteinkaufsstraße und Hauptachse durch die Innenstadt wurde zur begrünten Fußgänger- und Fahrradstraße. Plätze, die ehemals als Parkplätze genutzt wurden, sind heute autofrei und damit attraktive Aufenthaltsorte [...] Neue Wohnquartiere werden von vornherein mit Fuß- und Fahrradwegen angebunden« (ebd.).

1998 war das Fahrradwegnetz von Erlangen 175 Kilometer lang, zum überwiegenden Teil unabhängig von Autostraßen. Die Tatsache, dass das Fahrrad hier besonders gefördert wurde, machte Erlangen zu ernsthafter Konkurrentin von Münster als fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands. Noch heute ist das Fahrrad ein verbreitetes Verkehrsmittel in der gesamten Bevölkerung.

57 Brüssel Guide (unter: <http://www.brussel-gui.de/brussel/wissenswertes.html>, abgerufen am 08.03.2012).

58 Felix Werdermann, ›Brüssel ohne Auto‹, in: Klimaretter.info, am 21.09.2011
(unter: <http://blogs.wir-klimaretter.de/eu-blog/2009/09/21/brussel-ohne-auto/>, abgerufen am 08.03.2012).

59 ›Hannover autofrei erobern‹ unter: <http://www.hannover.de/autofrei/aktuell/haautofrei/index.html>

3.3 Hasselt

Die flämische Stadt Hasselt zählt rd. 68.000 EinwohnerInnen. In den 1980er Jahren wurde dort ein zweiter Umgehungsring gebaut, um die Innenstadt vom wachsenden Verkehr zu entlasten. Doch er brachte nicht den gewünschten Effekt, so dass in den 1990er Jahren eine Diskussion über den Bau eines dritten Ringes begann. Aus Ärger über die Verkehrszunahme kandidierte der Restaurantbesitzer Steve Stevaert für die BürgerInnenmeisterInnenwahl und gewann die Wahl mit einem innovativen Verkehrskonzept, das folgende Maßnahmen beinhaltete:

- Verzicht auf den Bau des dritten Umgehungsringes;
- Eindämmung des Autoverkehrs und Ausbau des Bussystems;
- ÖPNV zum Nulltarif für jedermann.

Als BürgerInnenmeister gelang es Stevaert, diese Maßnahmen tatsächlich zu realisieren. Der kostenlose Busverkehr für Hasselt und Umgebung wurde 1996 eingerichtet und zuerst durch Einsparungen an den sonst notwendig gewordenen Investitionen für den Bau weiterer Straßen finanziert. Weitere Einnahmen entstanden durch die Erhöhung der Parkgebühren, zuerst auf 1 Euro für die erste Stunde, danach auf 10 Euro für den halben Tag. Nach dieser Umstellung stieg die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr innerhalb von zwölf Monaten von 340.000 auf 2,7 Millionen pro Jahr. Zehn Jahre später wurde die 4,5-Mio.-Marke überschritten.

In der Pilotphase von 1997 bis 2000 erstatteten die Stadt Hasselt und die Provinz Flandern dem Verkehrsanbieter die Einnahmeausfälle. Heute muss die Stadtverwaltung weniger als ein Prozent des städtischen Budgets an den Verkehrsanbieter zahlen. Das sind etwa 18 Euro im Jahr pro SteuerzahlerIn.

Durch die Umstellung wurde die Stadt attraktiver. Bis zu 30 Prozent mehr BesucherInnen kamen nach Hasselt. Die Umsätze des Einzelhandels stiegen entsprechend. Die Reduktion des Autoverkehrs ermöglichte die Abschaffung von 800 Parkplätzen im Innenstadtbereich. »Die vierspurige Ringstraße, die ursprünglich für den Autoverkehr ausgebaut werden sollte, ließ Stevaert mit 400 Bäumen bepflanzen und zum fußgänger- und radfahrerfreundlichen ›Grünen Boulevard‹ umgestalten.«⁶⁰

3.4 London

Der ehemalige BürgerInnenmeister Ken Livingston ließ im Februar 2003 eine ›Staugebühr‹ (Congestion Charge) in London einführen. Sie betraf ein Gebiet von 38 km² im Stadtzentrum. Die Gebühr beträgt heute 10 Pfund (fünf Pfund bis 2005) pro Tag (Mo.–Fr. 7:00–18:00 h). Ausgenommen sind ein Drittel aller Fahrzeuge (etwa 39.000), nämlich: Noteinsatzwagen, Pannendienste, Behindertenfahrzeuge, Taxis, Fahrzeuge über acht Sitzplätze (also auch Linienbusse), Fahrzeuge mit Gas-, Elektro-, Brennstoffzellen oder Hybrid-Antrieb, Zweiräder. Die BewohnerInnen der Mautzone haben Anspruch auf 90 Prozent Rabatt.

Nach der Einführung ging der Verkehr in der Londoner Innenstadt um ca. 15 Prozent in den ersten sechs Monaten zurück. 50–60 Prozent der Personen, die wegen der ›Staugebühr‹ auf ihre Autofahrten verzichteten, stieg auf den Öffentlichen Personennahverkehr um.

Am 19. Februar 2007 wurde das mautpflichtige Gebiet verdoppelt. Nun gehören auch die westlichen Stadtteile Kensington, Chelsea und Knightsbridge dazu.

60 ›ÖPNV-Finanzierung: Mehr Mut zum Erfolg‹, in: Fairkehr Magazin, 02/2005 (unter:

http://www.fairkehr-magazin.de/fileadmin/user_upload/fairkehr/archiv/2005/fair_0205/politik/mut.htm, abgerufen am 08.03.2012).

Weitere Städte in Europa, die eine ›City-Maut‹ eingeführt haben, sind: Bergen (1985), Oslo (1990), Trondheim (1991–2005), Edinburg (2005), Bologna (2006), Stockholm (2007) und Mailand (2008).

3.5 Ruhr.2010

Am 18. Juli 2010 wurde der Ruhrschnellweg A40 auf 60 km von Duisburg bis Dortmund für den Motorverkehr gesperrt und für BesucherInnen freigegeben. »20.000 Tische, 40.000 Bänke, 60.000 Meter Autobahn, drei Millionen Menschen mit Ideen und Herzblut, tausende Helfer und strahlender Sonnenschein – ein einmaliges Fest der Alltagskulturen mitten in der Metropole Ruhr: das war Still-Leben Ruhrschnellweg.«⁶¹ Für einen Tag gingen drei Millionen Menschen spazieren, fuhren Rad, frühstückten ... – auf der Autobahn!

3.6 Schweiz

Die Aktionstage ›slowUp‹ (engl.: verlangsamen) finden mehrmals im Jahr in mehreren Regionen der Schweiz statt. Dabei werden Strecken von 25 bis 60 Kilometern, die möglichst flach sind, für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt und dem nicht-motorisierten Individualverkehr (vorwiegend FußgängerInnen, VelofahrerInnen und InlineskaterInnen) vorbehalten.

»Daraus wird ein Fest, anders als alle anderen: Jung und Alt, Familien und Singles, Bewegungsmenschen und Genussmenschen genießen die fröhliche Stimmung im autofreien Ambiente [...] Die Teilnahme ist gratis [...] Die slowUp-Erfolgsgeschichte ist eindrucklich. Seit dem Start im Jahre 2000 als Vorevent der Expo.02 hat slowUp ein stürmisches Wachstum erlebt. Jahr für Jahr stiegen die Zahl der Events und die Zahl der Teilnehmenden. Aus der Idee ist in kurzer Zeit ein nationaler Event geworden, einer der größten, was die Zahl der aktiv Teilnehmenden betrifft. Über 400.000 Personen nehmen jährlich an einem der mittlerweile 16 slowUp teil (Stand 2010). Die nationalen Träger von slowUp sind Gesundheitsförderung Schweiz, die Stiftung SchweizMobil und Schweiz Tourismus [...] Träger der einzelnen slowUp sind in der Regel Vereine, in denen die Gemeinden, der Tourismus und die Politik vertreten sind [...] Finanziert werden die slowUp, abgesehen von den Sachleistungen der Gemeinden, fast ausschließlich über Sponsoring.«⁶²

3.7 Treuenbrietzen-Feldheim

Treuenbrietzen-Feldheim ist eine der 200 energieautarken Kommunen, die es inzwischen in Deutschland gibt. Mit Windrädern, Fotovoltaik, Erdwärme, Wasserkraft und Biogas-Anlagen erzeugen sie mindestens so viel Strom, wie sie selbst benötigen.

Die kleine Gemeinde südwestlich von Berlin hat aber noch mehr geschafft: Sie ist die erste Kommune in der Bundesrepublik, die sich komplett unabhängig von den großen Energiekonzernen gemacht hat. Sie erzeugt selbst den Strom und die Heizwärme, die sie braucht. Dazu haben die BewohnerInnen ihr eigenes Strom-

⁶¹ Projektwebsite: <http://www.ruhr2010.still-leben-ruhrschnellweg.de>

⁶² slowUp Website: <http://www.slowup.ch/d/idee.html>

und Nahwärmenetz gebaut, indem jeder 3.000 Euro in eine Genossenschaft eingezahlt hat. Der Rest der Finanzierung wurde über Kredite und Fördermittel aus Brüssel sichergestellt. Von dem Strom, den die 43 Windräder am Ortsrand produzieren, verbrauchen die 145 FeldheimerInnen normalerweise nicht einmal fünf Prozent. »Die überschüssige Energie wird deshalb verkauft und ins Stromnetz eingespeist.«⁶³

Die BewohnerInnen von Feldheim sind keine klassischen Ökoaktivisten, sondern haben sich vor allem von den ökonomischen Vorteilen überzeugen lassen. »Der Strompreis wurde für zehn Jahre festgeschrieben: 16,6 Cent/kWh. Das ist rund 25 Prozent günstiger als bei lokalen Konkurrenten. Danach wird der Feldheimer Strom sogar noch billiger, weil Kredite auslaufen. Die Feldheimer profitieren nicht nur von günstigen Energiepreisen. Das Unternehmen Energiequelle GmbH errichtete in dem Ort auch eine Fabrik für Solaranlagen und schuf zwanzig Arbeitsplätze. Mit den dadurch verbundenen Steuereinnahmen wurde ein neuer Sportplatz samt Flutlicht gebaut und die Straßen erneuert. Durch die Verpachtung ihrer Grundstücke für die Windkraftanlagen können mehrere Familien außerdem zusätzliches Einkommen generieren.«⁶⁴

Treuenbrietzen-Feldheim ist inzwischen international bekannt: »Mehrere Tausend Interessierte besuchen jährlich den abgelegenen Ort, nicht nur aus Deutschland, sogar aus Chile, Sansibar – und Japan. Seit dem Reaktorunglück von Fukushima gibt es dort ein gestiegenes Interesse an alternativen Energiequellen. Feldheim zeigt, dass es funktioniert. Man muss nur wollen – und nicht darauf warten, dass Politik oder die großen Konzerne vorangehen.«⁶⁵

3.8 Köln

In der Domstadt gibt es bereits Kräfte, die sich für Frieden und Demokratie, mehr Lebensqualität oder eine ›Transition‹ in Richtung Nachhaltigkeit einsetzen. Über ihr Amt für Straßen und Verkehrstechnik ist die Stadt Köln selbst in der Vergangenheit immer wieder im Rahmen der jährlichen ›Europäischen Woche der Mobilität‹⁶⁶ im September aktiv geworden. 2008 wurde die Deutzer Brücke gesperrt und 2009 die Rheinuferstraße. Aufgrund des sich abzeichnenden Haushaltsdefizits stellte jedoch die Stadt die Initiative umgehend ein.⁶⁷ Um auf die entstehende Lücke hinzuweisen, fand die 3. Kölner Fahrradsternfahrt 2010 im September und nicht wie üblich im Juni statt.

Best-Practice-Projekte müssen auch innerhalb der Domstadt nicht unbedingt erfunden werden. Der ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ will bestehende Akteure nicht ersetzen, sondern sie durch Vernetzung stärken und sichtbarer machen. Die einzelnen Erfahrungen sollen gemeinsam reflektiert werden, zu einem gemeinsamen Lernprozess führen und zur Fortsetzung des zukunftsfähigen Transformationsprozesses der Stadt dienen – womöglich auf einer anderen qualitativen Ebene.

63 ›Die Selbstversorger-Kommune‹, in: W wie Wissen, ARD, 11.03.2012

(unter: http://www.daserste.de/wwwissen/beitrag_dyn~uid,1xfwaqohz074lkmv~cm.asp, am 11.03.2012).

64 ebd.

65 ebd.

66 Website der jährlichen ›Europäischen Woche der Mobilität‹: <http://www.mobilityweek.eu/>

67 Mitteilung der Kölner Verwaltung 1382/2010 zum autofreien Tag und Zusammenfassung der entsprechenden Diskussion im Verkehrsausschuss: http://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=22114&voselect=4648 (abgerufen am 24.03.2012)

4. Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit

Warum sollte das, was in vielen anderen Städten möglich ist, nicht auch in Köln möglich sein? Als die Idee ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ im Rahmen des Wettbewerbs ›Dialog Kölner Klimawandel‹⁶⁸ im Dezember 2011 mit dem Preis im Bereich Verkehr ausgezeichnet wurde, stellte sie Svend Ulmer, Biologe und Mitarbeiter vom Katalyse-Institut,⁶⁹ als ›Vision für Köln‹ vor.

In der Tat kann diese Idee nicht auf ihren Kern reduziert werden, die Einführung eines autofreien Sonntags pro Jahr. Vielmehr will der ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ Taktgeber für eine Umgestaltung der Stadt in Richtung Nachhaltigkeit und postfossile Gesellschaft sein. Die Analyse der Problemfelder Peak Oil und Klimawandel hat gezeigt, dass Köln (wie der ganzen Weltgesellschaft) ein radikaler Wandel bevorsteht, der kaum bezweifelt werden kann. Die Frage ist nur, wann genau und wie dieser Wandel stattfinden wird. Nur wenn die Stadt die eigene Zukunft selbst in die Hand nimmt und die Probleme antizipiert, werden die Kosten und die negativen Konsequenzen des Übergangs in die Nach-Erdölzeit begrenzt bleiben. Wie die Beispiele im Kapitel ›Vorbilder‹ gezeigt haben, birgt eine selbst eingeleitete Neuorientierung die Chance, Lebensqualität und Wohlbefinden in der Stadt zu erhöhen. ›Nachhaltigkeit‹ heißt nämlich nicht nur Vorbeugung eines möglichen gesellschaftlichen Kollaps durch Selbstbegrenzung, sondern auch ›Buen Vivir‹, gutes Leben (vgl. Fatheuer 2011).

Der ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ ist mit einer 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 Gestamtstromlieferung im Jahr 2010)⁷⁰, 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 zwei Sonntage der Nachhaltigkeit pro Jahr statt eines. 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 nachhaltige Innovationen dauerhaft bestehen zu lassen.

68 Website des Ideenwettbewerbes: <http://www.koelner-klimawandel.de>

69 <http://www.katalyse.de/>

70 <http://www.rheinenergie.com>

Es stellt sich nun die Frage, welche gesellschaftlichen AkteurInnen einen solch ambitionierten Prozess gestalten und mittragen sollen. Weil viele Probleme in den Städten (und nicht nur hier) auch das Ergebnis einer Krise der Demokratie in der jetzigen Form sind, versteht sich der ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ auch als Labor für neue Formen der politischen Partizipation und Mitbestimmung.

Der sich erweiternde Wirkungsbereich dieser Idee korrespondiert nämlich mit dem Raum, der von einem neuen ›Parlament der Umwelt, Zivilgesellschaft und Kultur‹ zurückerobert und gestaltet wird.

Neben dieser Institution soll mittelfristig eine ›Agentur für zukunftsfähige Stadttransformation‹ gegründet werden, die für das Projektmanagement, die Kommunikation und die Koordination der einzelnen Maßnahmen zuständig ist.

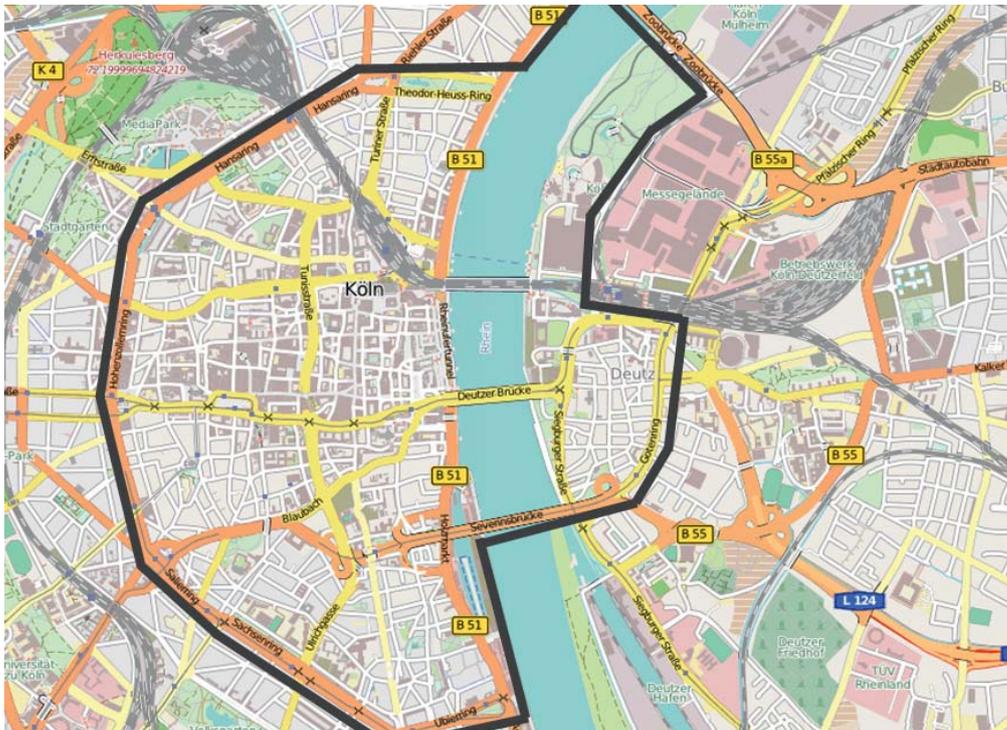
Im Folgenden werden die einzelnen Aspekte der Vision ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ detaillierter vorgestellt und ein Plan für ihre Realisierung erstellt.

4.1 Das Kernelement: Der verkehrsfreie Sonntag

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 der komplette Innenstadtbereich für den individuellen motorisierten Verkehr gesperrt. Mit Innenstadtbereich ist linksrheinisch das Gebiet innerhalb der Kölner Ringe gemeint und rechtsrheinisch der Bereich Severinsbrücke, Gotenring, Deutzer Bahnhof und Hohenzollerbrücke, wobei der Rheinpark auch dazu gezählt werden kann (s. Grafik).

Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit 2013: Das verkehrsfreie Gebiet⁷¹



71 Quelle: www.openstreetmap.de

Für BesucherInnen von außen ist die Innenstadt an diesem Tag nur durch öffentliche Verkehrsmittel erreichbar. 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 spontan organisierte politische Debatten (nach dem Vorbild der ›Speakers Corner‹ im Londoner Hyde Park) genutzt. Musikbands veranstalten spontane Konzerte und KünstlerInnen stellen ihre Bilder unter freiem Himmel aus. Es wird Fußball, Tennis und Volleyball auf dem Asphalt gespielt. BürgerInneninitiativen und Organisationen gestalten den öffentlichen Raum mit. Die Rückeroberung der Stadt durch ihre BürgerInnen könnte symbolisch durch die ›Kölner Fahrrad-Sternfahrt‹ dargestellt werden.⁷² Ab 2013 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 inhaltlichen 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« (Paech/Paech 2011:57).

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 (ebd.).

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.

4.2 Der progressive vernetzende Aspekt

So anarchisch der Karneval auch ist, danach geht das Leben in der Domstadt genauso so weiter wie zuvor. Wie viele andere Events dient auch dieser nicht der Veränderung der sozialen Ordnung, sondern sei-

ner Reproduktion. Es ist vielleicht kein Zufall, dass diese Tradition im katholischen Kulturkreis entstanden ist – einerseits als Ritual, das das Gemeinschaftsgefühl stärkt, andererseits aber auch als Ventil für die strengere Moral, zum Beispiel die sexuelle.

Genauso kann die verbreitete Unterhaltungsindustrie, die Tourismusbranche oder das ›Shopper‹ als Stütze für eine leistungsorientierte Gesellschaft interpretiert werden, in der viele Menschen bloß ›funktionieren‹. Weil die Gesellschaft mehr Stress als Selbstverwirklichung produziert, benötigt sie einen scheinheiligen Ausgleich. Es ist ein soziales System, das nach unbegrenztem Wachstum strebt, obwohl es so energieintensiv wie teilweise sinnlos ist. Es hält nicht ein, was es verspricht: echte Freiheit.

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. Bei jedem ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ wird der letzte durchgeführte Schritt in diesem Transformationsprozess ausgewertet und reflektiert; es wird danach ein neuer angekündigt und gefeiert.

Mögliche Quellen dieser transformativen Schritte sind:

- der Austausch und die Kooperation zwischen Akteuren aus verschiedenen Bereichen;
- die Selbstverpflichtung bzw. die Gestaltungsmöglichkeiten von Institutionen, Unternehmen, Verbänden, Initiativen und Personen;
- die demokratische Entscheidung auf kommunaler Ebene, im eigenen Stadtviertel oder unter den BewohnerInnen einer Straße;
- der politische Druck von unten auf die verschiedenen institutionellen Ebenen (Land, Bund, EU);
- die Freigabe bzw. die Erweiterung von freien/selbstbestimmten Räumen, in den Alternativen erprobt werden können.

Die möglichen Schritte in Richtung ›postfossile Gesellschaft‹ betreffen das Ganze und nicht nur einen gesellschaftlichen Bereich. Nach dem Prinzip »Alles hängt mit allem zusammen« (Commoner 1971) benötigt und unterstützt eine Veränderung in einem Bereich Veränderungen in anderen Bereichen. Deshalb kann ein nachhaltiger Prozess nur ein systemischer Prozess sein, der ein vernetztes Denken erfordert (Vester 2005).

Die Reichweite der Nachhaltigkeit kann am besten durch das Vier-Säulen-Modell dargestellt werden (SRU 1994). 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...) bzw. die Bereitstellung der Mittel und Ressourcen für das Erreichen der Ziele der Gemeinschaft. 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 anstatt 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 (2006), 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 (Subkulturen, MigrantInnen, Religionen).

Diese typologische Darstellung entspricht dem Spektrum der Aktivitäten, der Veränderungen und der Akteure hinter dem ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹. Diese Vielfalt soll sich auch in dem oben genannten ›Parlament der Umwelt, Zivilgesellschaft und Kultur‹ widerspiegeln. In diesem ›Parlament‹ 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. Die Akteure, die diesen Schritt initiiert haben und umsetzen wollen, erhalten dann an diesem Tag öffentlich wie medial so viel Anerkennung wie möglich. Dies soll andere Akteure motivieren, ähnliche Schritte zu machen.

4.3 Die Vorteile für Köln

Mit dem Transformationsprozess, der mit dem ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ verbunden ist, setzt Köln ein sichtbares, mutmachendes Zeichen. Die Stadt positioniert sich in der deutschen und europäischen Landschaft neu und holt ihren Rückstand in der Mobilitäts-, Energie-, Umwelt- und Kulturpolitik auf. Als Vorreiterin in einer Übergangsperiode, die von Jahr zu Jahr weltweit nach Antworten ruft, kann Köln ein Know-How aufbauen, das international gefragt sein wird.

Die stärkere Attraktivität von Köln erhöht die Identifikation der BürgerInnen mit ihrer Stadt und zieht noch mehr BesucherInnen an.

Die Bevölkerung wird psychologisch auf die notwendigen Veränderungen vorbereitet, denen niemand sich wird entziehen können. Einerseits führen die Maßnahmen zu einer progressiven Ersparnis von Energie und Ressourcen in der Stadt und dadurch zu einer Senkung von Kosten und der Abhängigkeiten. Köln wäre gegenüber möglichen Krisen besser gewappnet, würde offensiv Verantwortung im Bereich des Klimaschutzes und indirekt für den Frieden übernehmen durch seinen lokalen Beitrag zur Vorbeugung von Ölkriegen.

Zugleich wird die Lebensqualität in der Stadt erhöht, indem das Verkehrsaufkommen, der Straßenlärm und die Umweltverschmutzung reduziert werden. Die Gesundheit der Kölner verbessert sich und die Gesundheitskosten sinken. Fußgänger, Radfahrer, aber auch Kinder und alte Menschen erhalten in der Stadt einen höheren Stellenwert als das Auto und können sich deutlich besser und sicherer bewegen.

Flächen, die vorher für Parkplätze verwendet wurden, können begrünt, für »urbanes Gärtnern« (Müller 2011) oder als Raum für gemeinsame Aktivitäten verwendet werden. Neue Straßen werden nicht gebaut, hingegen wird die Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs ausgebaut. Immer mehr BürgerInnen können sich die wachsenden Ausgaben für ein eigenes Auto ersparen, indem sie auf ÖPNV und Carsharing umsteigen.

Schließlich wird die Wirtschaft der Region gefördert. Der Markt für nachhaltige Produkte und Dienstleistungen wird gestärkt, wobei viele Unternehmen lernen, ihre Produktion den Wünschen der KonsumentInnen anzupassen. Es entstehen Kooperationsnetzwerke zwischen ProduzentInnen und VerbraucherInnen.

Für diesen Transformationsprozess wird der Weg mindestens genauso wichtig sein wie das Ziel. Das Kollektive und die Kooperation werden gegenüber dem Privaten und dem Wettbewerb aufgewertet. Das Bündnis zwischen Umwelt, Zivilgesellschaft und Kultur in Gestalt eines »Parlaments« soll eine Dynamik in Köln und der 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.

4.4 Die Akteure und die Organisation

Der Initiator

Davide Brocchi (*1969, Rimini) ist Dipl.-Sozialwissenschaftler und hat sein Studium an der Universität Bologna (Italien) mit einer Arbeit über den »Begriff und die Konzeption der nachhaltigen Entwicklung in Deutschland« abgeschlossen. Seit 1992 lebt er in Deutschland und seit 2005 in Köln. Beruflich ist er hauptsächlich als freier Dozent für Nachhaltigkeit tätig (u. a. an der ecosign, Köln, und am Institut für Umweltkommunikation der Universität Lüneburg). Er hat verschiedene Texte über die kulturelle Dimension der Nachhaltigkeit veröffentlicht und war immer wieder als Forscher, Kulturmanager und Journalist tätig.

Davide Brocchi hat das Netzwerk Cultura21 gegründet und das Postfossil-Institut, Hamburg, mitgegründet. Weitere Informationen unter: www.davidebrocchi.eu

Kreis der UnterstützerInnen

In der ersten Umsetzungsphase der Initiative »Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit« wird es vor allem darum gehen, den Kreis der UnterstützerInnen zu erweitern. Zu ihnen gehören bereits Institutionen wie ecosign/Akademie für Gestaltung, Köln; das Netzwerk nachhaltiger Unternehmen »dasselbe in grün e. V.«, das Postfossil Institut und das Netzwerk Cultura21. Eine aktuelle Liste der Organisationen, die die Projektidee unterzeichnet haben, findet sich mitsamt der jeweiligen Profile und Webadressen am Ende des Dokuments.

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 (Diekmann/Preisendörfer 2001:92–93):
 - 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 Regelverstößes;
 - 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.

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 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 Erde‹⁷³ bezieht, wird »das Verhältnis zwischen Mensch und Natur auf die Grundlage von Ursprünglichkeit, Gegenseitigkeit und Dialog gestellt.«⁷⁴

Für Latour lässt sich die Ökologie nicht auf Naturschutz reduzieren: Vielmehr geht es darum, »alles auf eine andere Weise zu betrachten« (Latour 2010:19). 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« (Latour 2010:18). 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, Kultur) um die knapp

73 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).

74 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.

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 gemeinsame road map hin zur zukunftsfähigen, postfossilen Stadt ausgearbeitet werden. Auf diesem Weg würden die ›Kölner Sonntage der Nachhaltigkeit‹ dann symbolische Meilensteine darstellen.

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« (Fücks 2011:16). 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« (ebd.).

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.

4.5 Der Realisierungsplan

Eine Vision allein ist keine Garantie für die Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen bzw. für das Erreichen aller Ziele. Jeder kleine realisierte Schritt zu einer zukunftsfähigen Umgestaltung der Stadt wäre ein großer Erfolg. Manche Schritte brauchen vielleicht weniger Zeit und Ressourcen, andere wiederum mehr Zeit und Geduld als vorgesehen.

Das Konzept ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ ist erst einmal wie ein kleiner Stein, der in einen See geworfen wird. Anhand der entstehenden Wellen wird man genauer einschätzen können, ob, wann und mit welcher Strategie das Projekt realisiert werden kann.

Auf jeden Fall sollten die ersten Schritte der Realisierung überschaubar sein, einerseits um keine falschen Erwartungen zu wecken und Beweglichkeit trotz knappe Ressourcen zu ermöglichen; andererseits weil sich

in der Anfangsphase die ›Gene‹ des Projekts und des Netzwerks bilden: Sie sind ausschlaggebend für die Weiterentwicklung und könnten den Unterschied zwischen Erfolg und Misserfolg machen.

Deshalb kann der folgende Plan nur vorläufig und indikativ sein.

Erste Phase (April – Dezember 2012)

Das Konzept ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ wird bekannt gemacht. Das Dokument kann von der Website www.koelner-sonntag-der-nachhaltigkeit.de von jedem heruntergeladen werden. Dort können alle InteressentInnen (Initiativen, Organisationen, Parteien, Unternehmen, Schulen, Personen ...) den Kreis der UnterstützerInnen beitreten. Die Liste soll auf der Website sichtbar sein.

Über einen Newsletter werden die UnterstützerInnen über die weiteren Entwicklungen informiert. Es werden öffentliche Treffen organisiert, in denen das Konzept präsentiert und diskutiert wird. Dabei würden auch die Organisatoren⁷⁵ des autofreien Sonntags in Hannover auftreten, ihre Erfahrung vorstellen, die Idee greifbarer machen und Bedenken abbauen.

Hauptziel dieser Phase ist es, eine möglichst breite Öffentlichkeit hinter der Initiative zu erzeugen, um den Kölner Stadtrat dazu zu bewegen, einen autofreien Sonntag in der Kölner Innenstadt einzuführen.

Falls der erste Anlauf scheitern sollte, kann versucht werden, die Initiative erstmals in einem anderen Stadtbezirk oder Stadtteil zu realisieren – zum Beispiel in Ehrenfeld.

Parallel sollten Gespräche mit VertreterInnen der Institutionen stattfinden (Parteien, Verwaltungsmitarbeitern, KVB ...), um alle Informationen zu sammeln, die für die technische Umsetzung des autofreien Sonntags wichtig sind.

Bei ecosign/Akademie für Gestaltung würde im Oktober 2012 ein Projektseminar starten, bei dem die Studierenden eine Kommunikationsstrategie, eine Corporate Identity, ein Corporate Design und eine Kampagne für den ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ entwickeln.

Zweite Phase (Januar – September 2013)

Im Januar 2013 sollte feststehen, ob es einen autofreien Sonntag im September 2013 geben wird oder nicht. Im positiven Fall sollte ein detaillierter Plan und eine detaillierte Kalkulation erstellt werden. Dann müssen die Grundfinanzierung gesichert und ein Projektmanagementbüro gebildet werden.

Aus dem Kreis der UnterstützerInnen sollte ein Netzwerk entstehen, aus dem heraus ein Programm für den ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ und eine Reihe von Kommunikationsmaßnahmen konzipiert und vorgeschlagen werden. Dafür werden ein oder mehrere Workshops nötig sein.

Im Mai sollte eine Kampagne starten, in der der Termin ›22. September: Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ angekündigt und für die Inhalte und die Motivation dahinter geworben wird. Durch die Kampagne sollte wiederum das Netzwerk erweitert werden: Immer mehr Initiativen und Personen würden den Newsletter erhalten und sich bereit erklären, den ›Kölner Sonntag für Nachhaltigkeit‹ mitzugestalten.

Die Vorbereitungen sollen im engen Austausch mit der Stadtverwaltung stattfinden.

Eine wichtige Rolle werden Medienpartnerschaften spielen.

Dritte Phase (September – Oktober 2013)

Am 22. September 2013 um 9 Uhr wird die Kölner Innenstadt für den individuellen motorisierten Verkehr gesperrt. Eine entscheidende Variable wird das Wetter sein. Bei Sonne und Wärme werden die Menschen spontan den zusätzlichen öffentlichen Raum nutzen, zusammen auf der Straße essen, Rad fahren, spazieren gehen, Fußball spielen oder Musik machen. Bei Regen und Kälte würde sich das Programm auf die Straßmärkte und eine zentrale Bühne konzentrieren, während in großen Teilen der Straße Ruhe herrschen würde. In beiden Fällen dürften die Menschen ihre Stadt aus einer ganz anderen Perspektive erleben.

Unabhängig vom Wetter wären die Fahrten mit Bahn und Bus an diesem Tag bis 19 Uhr kostenlos für alle.

75 Zum Beispiel VertreterInnen der Stadt Hannover und der Agentur Polymorphing (www.polymorphing.de)

Der erste Sonntag der Nachhaltigkeit wäre eine Art ›Pilotprojekt‹ und würde der Verfeinerung von Konzeption und Entwicklung der nachfolgenden ›Kölner Sonntage der Nachhaltigkeit‹ dienen. Entsprechend gut sollte dieser Tag durch die (elektronischen) Medien dokumentiert werden. Fotos, Filme und Berichte sind später im Internet u. a. über die Website des ›Kölner Sonntags‹ abrufbar.

Weitere Phasen

Weitere mögliche Schritte nach dem ersten ›Sonntag der Nachhaltigkeit‹ wären:

- Gründung des ›Parlaments für Umwelt, Zivilgesellschaft und Kultur‹ im Rahmen des Netzwerkes. Damit sollte der progressive, über den Tag hinausweisende Aspekt des Projektes eingeleitet werden bzw. die Einführung einer weiteren nachhaltigen Innovation ab dem zweiten ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ im September 2014 initiiert werden.
- Das Managementbüro könnte irgendwann in eine ›Agentur für zukunftsfähigen Stadttransformation‹ umgewandelt werden.
- 2014 könnte ein interdisziplinäres Symposium mit dem Titel ›Post-Oil-City‹ organisiert werden, bei dem Theorie und Praxis zusammenkommen würden.

4.6 Die Finanzierung

Ausgaben in der ersten Phase

(vorläufige Einschätzung)

Aufgabe	Was	Einheitssatz	Menge	Gesamt
Projektmanagement	Öff.-Arbeit, Koordination, Recherche ...	240 € / Tag*	30 Tage	7.200 €
Öffentliche Veranstaltung und Workshop mit Experten				1.600 €
Dokumentation, Website mit Blog und ›Petitionsmodul‹	Gestaltung, Programmierung, Webhosting			2.000 €
Projektseminar ecosign	2 Dozenten (Honorar) / Preis für die besten Konzepte			2.500 €
Vernetzung/Beratung/ Sonstiges	U.a. Bildung eines Projektbeirates			1.500 €
Gesamt				14.800 €

* Ein Fünftel (20 %) der Tätigkeit ist in dieser Phase ehrenamtlich, deshalb ist der Tagessatz 60 € niedriger als in den folgenden Phasen.

Ausgaben in der zweiten Phase

(vorläufige Einschätzung)

Aufgabe	Was	Einheitssatz	Menge	Gesamt
Projektleitung	Honorar	300 € / Tag	80 Arbeitstage	24.000 €
Fundraising	Kosten (Pauschale)	240 € / Tag	40 Arbeitstage	9.600 €
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit		240 € / Tag	40 Arbeitstage	9.600 €
Buchhaltung		176 € / Tag	20 Arbeitstage	3.520 €
Bürokosten	Miete, Strom, Telefon (Anteil)			5.400 €
Materialkosten	Papier, Fotokopien, Porto ...			2.000 €
Vernetzung der Akteure	Treffen, Raummiete, Kommunikationsmaßnahmen ...			3.000 €
Kampagne	Plakate, Flyer, Werbung ...			20.000 €
Sonstiges (z. B. Praktikumsstelle)				2.000 €
Gesamt				79.120 €

Im Moment ist es leider noch nicht möglich, eine ernst zu nehmende Kalkulation für die weiteren Projektphasen zu erstellen.

Mögliche Einnahmequellen

Man darf keine Komplettfinanzierung durch die Stadtverwaltung erwarten, auch nicht annähernd. Das Konzept hat vielmehr gezeigt, wo die Stadt Kosten sparen, neue Einnahmequellen erschließen und ihre Investitionen noch intelligenter tätigen kann. Dazu gehört auch der ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ und der damit verbundenen Prozess. Der Regierungsbezirk Köln, einige Landes- und Bundesministerien könnten das Projekt allerdings zu fördern bereit sein – und Sponsoren.

Für die KVB und zum Teil für die Deutsche Bahn ist eine aktive Rolle im Rahmen des autofreien Sonntags vorgesehen, diese Unternehmen könnten sich am Projekt deutlich und mit Imagegewinn beteiligen. So wie die RheinEnergie AG und die Abfallwirtschaftsbetriebe Köln (AWB), da nicht nur das Thema Verkehr, sondern auch die Energie und der Umgang mit Ressourcen bei dem Projekt stark angesprochen werden.

Weitere Wirtschaftszweige, die ein Interesse haben könnten, das Projekt zu unterstützen, sind:

- Carsharing, Fahrradgeschäfte und Sportgeschäfte;
- Die Krankenkassen, weil das Projekt für eine Gesundheitsvorsorge wirbt;
- Der klassische ›grüne‹ Teil der Wirtschaft (Biohandel, Bioverbände, Erneuerbare Energien ...);
- Der Handel und die Gastronomie, weil das Projekt die Attraktivität der Stadt erhöht;
- Banken und Investoren, weil sie von ihrem Gewinn in der Stadt, etwas an die Bevölkerung zurückgeben sollten;
- die Industrie- und Handelskammer (IHK), weil das Projekt für die regionale Wirtschaft wirbt.

Schließlich gibt es eine Reihe von Stiftungen, die an dem Projekt interessiert sein könnten, zum Beispiel die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU), die Stiftung Umwelt und Entwicklung NRW sowie die Mercator Stiftung.

5. Literatur

- BGR** (Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe) (2006), ›Reserven, Ressourcen und Verfügbarkeit von Energierohstoffen 2006. Kurzstudie.‹ Hannover.
- Bovet, Philippe; Rekecewics, Philippe; et al.** (2008), ›Atlas der Globalisierung – Klima, Paris/Berlin: Le Monde Diplomatique/Taz Verlag.
- Braun, Reiner et al.** (2009), ›Kriege um Ressourcen: Herausforderungen für das 21. Jahrhundert, München: oekom.
- Brocchi, Davide** (2007), ›Die Umweltkrise – eine Krise der Kultur, in: Simonis, Udo E., Jahrbuch der Ökologie 2008, München: C. H. Beck, 2007. S. 115–126.
- BUND und Misereor** (Hrsg.) (1998), ›Zukunftsfähiges Deutschland. Ein Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung, Basel: Birkhäuser.
- 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.
- BUND Hamburg, Diakonie Hamburg, Zukunftsrat Hamburg** (Hrsg.) (2010), ›Zukunftsfähiges Hamburg. Zeit zum Handeln.‹ München/Hamburg: Dölling und Galitz Verlag GmbH.
- Campbell, Colin** (2008), ASPO (Association for the Study of Peak Oil & Gas), ›Newsletter, Nr. 87,‹ März 2008, Cork.
- Commoner, Barry** (1971), ›The Closing Circle: Nature, Man and Technology, New York: Alfred Knopf.
- Fatheuer, Thomas** (2011), ›Buen Vivir: Eine kurze Einführung in Lateinamerikas neue Konzepte zum guten Leben und zu den Rechten der Natur,‹ Band 17 der Schriftenreihe Ökologie, Berlin: Heinrich Böll Stiftung.
- Fücks, Ralf** (2011), ›Die Vision der nachhaltigen Stadt: Der Moloch erfindet sich neu, in: Oekom e. V., 2011, S. 16–22.
- Habermas, Jürgen** (2006), ›Theorie des kommunikativen Handelns,‹ Frankfurt: Suhrkamp.
- Heinberg, Richard** (2008), Öl-Ende. ›The Party's over. Die Zukunft der industrialisierten Welt ohne Öl, München: Riemann.
- Helfrich, Silke; Heinrich-Böll Stiftung** (Hrsg.) (2009), ›Wem gehört die Welt? Zur Wiederentdeckung der Gemeingüter, München: oekom.
- Hopkins, Rob** (2008), ›Energiewende: das Handbuch,‹ Frankfurt am Main: Zweitausendeins.
- Grundwald, Armin; Kopfmüller, Jürgen** (2006), ›Nachhaltigkeit,‹ Frankfurt am Main: Campus.
- 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).
- Kraft, Sabine; Kuhnert, Nikolaus; Uhlig, Günther** (Hrsg.) (2010), ›Post Oil City. Die Stadt nach dem Öl: Die Geschichte der Zukunft der Stadt,‹ Zeitschrift ARCH+, Zeitschrift für Architektur und Städtebau, Nr. 196/197, Januar 2010, Aachen: Arch + Verlag.
- Kuhnert, Nikolaus; Ngo, Anh-Linh; et al.** (2010), ›Post-Oil City: Die Geschichte der Zukunft der Stadt, in: Kraft/Kuhnert/Uhlig, 2010, S. 10–11.
- 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>).
- Latour, Bruno** (2010), ›Modernisierung oder Ökologisierung? Das ist hier die Frage, in: Kraft/Kuhnert/Uhlig, 2010, S. 12–21.
- Latour, Bruno** (2001), ›Das Parlament der Dinge: für eine politische Ökologie,‹ Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- Lattmann, Jens** (2011), ›Kommunen im Wandel: Engagement fürs Klima trotz finanzieller Fesseln‹, in: Oekom e. V., 2011, S. 38–44.
- Müller, Christa** (Hrsg.) (2011), ›Urban Gardening – Über die Rückkehr der Gärten in die Stadt‹, München: oekom.
- Oekom e. V. – Verein für ökologische Kommunikation** (Hrsg.) (2011), ›Post-Oil City. Die Stadt von morgen‹, München: oekom.
- Ostrom, Elinor** (1990), ›Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action‹, Cambridge University Press.
- Paech, Björn; Paech, Niko** (2011), ›Stadt und Postwachstumsökonomie: Suffizienz plus Subsistenz ergibt ökonomische Souveränität‹, in: Oekom e. V., 2011, S. 54–60.
- 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/cafec/activities/pdf/cba_baseline_results2000_2020.pdf, am 04.03.2012).
- Rösler, Cornelia** (2007), ›Machbarkeitsstudie: Regionale Luftreinhalteplanung‹, Köln: Deutsches Institut für Urbanistik.
- Rubin, Jeff** (2010), ›Warum die Welt immer kleiner wird: Öl und das Ende der Globalisierung‹, München: Carl Hanser.
- Schindler, Jörg; Held, Martin** (2009), ›Postfossile Mobilität – Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil‹, Bad Homburg: VAS.
- SRU** (Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen) (1994), ›Umweltgutachten 1994. Für eine dauerhafte umweltgerechte Entwicklung‹, Stuttgart: SRU.
- Vester, Frederic** (2005), ›Die Kunst vernetzt zu denken. Ideen und Werkzeuge für einen neuen Umgang mit Komplexität‹, München: dtv, 1999.
- Wolfrum, Sophie** (2011), ›Die Stadt, ein komplexes System räumlicher Ordnung: Das Kapsel-Denken überwinden‹, in: Oekom e. V., 2011, S. 24–31.

Weitere Informationen:

Statistisches Jahrbuch 2011 der Stadt Köln: http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/statistisches_jahrbuch_k__ln_2011.pdf (abgerufen am 24.03.2012)

6. Liste der unterstützenden Organisationen

KölnAgenda, Köln (www.koelnagenda.de)

Der Verein setzt sich für eine nachhaltige und bürgernahe Entwicklung in Köln ein. Hierzu sucht er den Dialog mit Stadtverwaltung, Politik und Stadtgesellschaft, initiiert konkrete Projekte, wie die Jecke Fairsuchung (Faire Kamelle), Gründungsinitiative Bürgerstift Köln, Wegbereitung Kölner Bürgerhaushalt, Schule als Garten, Klimabündnis Köln, Ökostadtführer), unterstützt die Agenda-Gruppen und betreibt Öffentlichkeitsarbeit.

Allerweltshaus Köln e.V. (www.allerweltshaus.de)

Das Allerweltshaus Köln e.V. gibt es seit 1987. Als private Initiative von engagierten Einzelpersonen gegründet, betreiben wir seit über 20 Jahren ein interkulturelles Begegnungszentrum in Köln-Ehrenfeld und machen entwicklungspolitische Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit. Schwerpunkte unserer Arbeit sind die Bekämpfung von Rassismus und einer Politik der sozialen Ausgrenzung. Durch Auseinandersetzung mit den Folgen der Globalisierung möchten wir dazu beitragen, Probleme im weltweiten Zusammenhang zu diskutieren. Wir treten ein für solidarisches Handeln mit sozialen Bewegungen hier und in den Ländern des Südens. Soziale Gerechtigkeit, Achtung der Menschenrechte und Verantwortung für die nachkommenden Generationen durch umweltgerechtes Wirtschaften sind Leitlinien unseres Handelns. Der Verein setzt sich für eine nachhaltige und bürgernahe Entwicklung in Köln ein. Hierzu sucht er den Dialog mit Stadtverwaltung, Politik und Stadtgesellschaft, initiiert konkrete Projekte, wie die Jecke Fairsuchung (Faire Kamelle), Gründungsinitiative Bürgerstift Köln, Wegbereitung Kölner Bürgerhaushalt, Schule als Garten, Klimabündnis Köln, Ökostadtführer), unterstützt die Agenda-Gruppen und betreibt Öffentlichkeitsarbeit.

artrmx e. V., Köln (www.artrmx.com)

Der artrmx e. V. ist ein gemeinnütziger Kölner Kunstverein, der im Jahre 2006 zur Popularisierung zeitgenössischer Kunst und Förderung außergewöhnlicher Ausstellungskonzepte gegründet wurde. Seine Mitglieder kommen aus verschiedenen Bereichen des Kunst- und Kulturlebens oder sind selbst künstlerisch tätig. Sie verfügen über ein professionelles Know-how im Kunstbetrieb sowie umfangreiche Kontakte zur Freien Kunstszene Deutschlands und Europas und zu aktiven Schaffenden der institutionellen Kulturlandschaft. Der artrmx e. V. (gesprochen: artremix) versteht sich als eine Plattform für die Vernetzung von Kreativen untereinander, aber auch für die Vernetzung unterschiedlicher künstlerischer Tätigkeiten, Stilrichtungen und Genres.

Der Verein ist der Veranstalter des biennial stattfindenden internationalen Urban Art Festival CityLeaks⁷⁶ (erstmalig 2011) sowie zahlreicher Ausstellungen in der Rheinlandhalle (u.a. URBAN COLOGNE und SATT im Rahmen der Langen Nacht der Kölner Museen 2010 und 2011).

Der artrmx e. V. wird das Projekt ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ in der Organisation des kulturellen Angebots unterstützen und Kontakte zu Künstlern und Kreativen herstellen.

Bund Deutscher Landschaftsarchitekten, Landesgruppe NRW (www.bdlanw.bdl.de)

Der Bund Deutscher Landschaftsarchitekten, als Bund Deutscher Gartenarchitekten am 29. Oktober 1913 in Frankfurt am Main gegründet, mit ca. 1.500 Mitgliedern (davon ca. 200 in NRW) ist ein Zusammenschluss von Garten- und Landschaftsarchitekten. Der Berufsverband sieht sich als Sprachrohr für selbstständige, angestellte und beamtete Landschaftsarchitekten, Fachleute aus verwandten Fachdisziplinen und den beruflichen Nachwuchs. Er vertritt die Interessen des Berufsstandes in der Öffentlichkeit, in der Politik, in Wirtschaft und Verwaltung. Damit erfüllt der BDLA eine wichtige Gemeinschaftsaufgabe für eine zahlenmäßig kleine Berufsgruppe, deren Kenntnisse und Erfahrungen bei der Gestaltung von Freiräumen immer wichtiger werden.

BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Köln (www.bund-koeln.de)

Der BUND versteht sich als die treibende gesellschaftliche Kraft für eine nachhaltige Entwicklung in Deutschland. Unsere Vision ist ein zukunftsfähiges Land in einer zukunftsfähigen und friedfertigen Welt. Wir orientieren die Umsetzung unserer Vision an den Leitbildern der Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“.

Bürgerinitiative Helios, Köln (www.buergerinitiative-helios.de)

Die Bürgerinitiative Helios hat sich im Mai 2010 konstituiert, als Pläne einer Investorengemeinschaft bekannt wurden, auf dem Helios-Gelände in Köln Ehrenfeld ein Einkaufszentrum mit weit über 20.000 qm Einzelhandelsverkaufsfläche zu realisieren. Die BI-Helios hat auf ihrer Internetseite über 4000 Unterstützer. Ihr Engagement ermöglichte Anfang 2012 eine extern moderierte Bürgerbeteiligung, deren Ergebnisse in ein Bauleitplanverfahren zur Entwicklung des Helios-Geländes einbezogen werden. Ein Einkaufszentrum scheint verhindert werden zu können.

bureau gruen, Köln (www.bureaugruen.de)

Die Agenturphilosophie von »bureau gruen« und seiner Gründerin Dunja Karabaic lautet, dass Kulturschaffende hervorragend Visionen kreieren und Wege vordenken können, die dazu beitragen, die Gesellschaft nachhaltig positiv zu entwickeln. Im Sinne dieser Verantwortung und unter dem Dach ökologischer, sozialer und kultureller Aspekte, bieten wir Kulturmanagement, Nachhaltigkeitscoaching & Design.

Comedia Theater, Köln (comedia-koeln.de)

Kinder und Jugendliche haben das gleiche Recht auf Kunst, Kultur und Unterhaltung wie Erwachsene. Auf ganze Kunst und ganze Künstler und nicht auf halbe Kunst oder halbe Künstler.

Das Comedia Theater ist eine gemeinnützige GmbH mit dem Schwerpunkt KinderTheater, JugendTheater und Angebote im Bereich der kulturellen Bildung. Im neuen Haus in der Südstadt werden jährlich rund 200 Veranstaltungen für Kinder und Jugendliche durchgeführt. In dieser Sparte sind wir Produzenten.

Für Erwachsene bieten wir 200 Kabarettveranstaltungen an. In dieser Sparte sind wir einer der größten Veranstalter in NRW.

Unsere Schauspieltraining für Laien und Amateure bieten pro Semester 20 Kurse vom Grundkurs bis zum Inszenierungskurs an. Unterstützt wird das Theater von der Stadt Köln, dem Land NRW, dem Förderkreis des Theaters, Stiftungen und Sparkassen in Köln.

ComeTogether Projekt, Köln (www.cometogetherprojekt.de)

Das ComeTogether Projekt setzt eine Vielzahl an kulturellen und historischen Fußnoten. In seinem kulturellen Schaffen wird das seit Februar 2012 als gemeinnütziger Verein agierende Projekt stets von zentralen Strömungen der Pop- und Straßenkultur inspiriert. Innerhalb dieses soziokulturellen Rahmens wird in verschiedenen Betätigungsfeldern, wie Musik, Kunst, Design, Film und Skateboarding interdisziplinär agiert. In all seinen Spielformen und Kulturformaten dient die Arbeit des ComeTogether Projekts der Schaffung von Plattformen. Diese geben Möglichkeiten für den künstlerischen Ausdruck und schaffen Orte der Begegnung. Ziel des ComeTogether Projekts ist es lokal und international, den soziokulturellen, intellektuellen und emo-

tionalen Austausch und die Interaktion zwischen Menschen unterschiedlicher Herkunft, Milieus und Metiers zu fördern.

Institut Cultura21 e. V., Berlin (www.cultura21.de)

Cultura21 ist eine internationale Plattform von ca. 300 Geistes- bzw. Sozialwissenschaftlern und von Künstlern, die sich für einen kulturellen Wandel im Sinne einer sozial-ökologischen Entwicklung einsetzen, das heißt für eine kulturelle Evolution der Gesellschaften und der Lebensweisen. Die Plattform ist in Köln bereits aktiv gewesen. 2008 realisierte Cultura21 die internationale Kunstausstellung ›Subkulinaria‹⁷⁷ im Bauch der Deutzer Brücke. Daran beteiligten sich 14 KünstlerInnen und verschiedene Organisationen wie Greenpeace, FIAN und 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. Einmal pro Jahr organisiert das Institut ein internationales Forum, zuletzt 2011 in Hude bei Oldenburg in Kooperation mit dem Studio Kunst und Landschaft. Das Thema: ›Die Kultivierung von Ökologie(n): Gärten und Komplexität in landschaftlichen und urbanen Räumen‹.

Cultura21 wird die Initiative ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ mit seinem eigenen Netzwerk, Wissen und Kreativität unterstützen.

dasselbe in grün e. V., Köln (www.dasselbe-in-gruen.de)

›Dasselbe in grün e. V.‹ ist ein Verband zur Vernetzung nachhaltiger Unternehmen. Verbandsmitglieder sind Unternehmen, die vorwiegend nachhaltige, ökologische und/oder Fair Trade- Produkte oder -Dienstleistungen anbieten. Mit einem gemeinsamen Internetauftritt, einer verstärkten Präsenz in den Medien und auf Messen gelingt es dem Verband und seinen Mitgliedern, die öffentliche Wahrnehmung zu steigern. Interessierten Verbrauchern ermöglicht ›dasselbe in grün e. V.‹ eine Übersicht über und die einfache Suche nach vielen nachhaltigen Unternehmen. Über Verbandshomepage und Social Media werden die KonsumentInnen über ›grüne‹ Veranstaltungen in ihrer Nähe informiert und immer auf dem aktuellsten Stand gehalten.

Design Quartier Ehrenfeld, Köln (www.d-q-e.net)

Das Design Quartier Ehrenfeld – DQE, Siegerprojekt des Landeswettbewerbs „Create.NRW“, ist angetreten, um das ehemalige Kölner Arbeiterviertel Ehrenfeld exemplarisch zu einem Zentrum für junges Design zu entwickeln. Mit kreativen Veranstaltungen zu relevanten neuen Designfeldern wie dem „popdesignfestival – pdf“ sowie Projekten für eine Stadtentwicklung „von unten“ trägt es zur räumlichen und inhaltlichen Strukturierung des Stadtviertels bei. Seit 2010 macht es sich für innovative ökologische Konzepte stark: der Ehrenfelder Gemeinschaftsgarten „Obsthain Grüner Weg“ wurde gegründet; ein Workshop zu Urbanen Gärten in Köln wurde als KlimaBaustein-Projekt anerkannt; das Konzept „CO₂-freies Ehrenfeld – Vom ehemaligen Industriestandort zum Null-Emissions-Quartier“ wurde im Rahmen des Ideenwettbewerbs „Kölns Klima wandeln“ des Dialog Kölner Klimawandel ausgezeichnet; das Konzept „Low Line Linear Park“ zur grünen Durchwegung auf stillgelegten Güterbahntrassen des Stadtteils wurde beim KlimaKreis Köln auf den Weg gebracht.

ecosign/Akademie für Gestaltung, Köln (www.ecosign.net)

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 und 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, eine Kommunikationsstrategie, das Corporate Identity und das Corporate Design sowie eine Kampagne für das Vorhaben entwerfen.

Aktionsbündnis Kölner Fahrrad-Sternfahrt (www.sternfahrt-koeln.de)

Die Kölner Fahrrad-Sternfahrt ist ein Aktionsbündnis, gegründet im April 2008. Zu ihr zählen zahlreiche Verkehrs- und Umweltverbände, Initiativen, Parteien und engagierte Bürgerinnen und Bürger, die sich für eine gesunde und umweltfreundliche Mobilität einsetzen und das Ziel haben, den Fahrradverkehr in Köln zu verbessern. Mit dem Thema „Per Fahrrad - für ein prima Klima“ startet die Kölner Fahrrad-Sternfahrt nun schon zum fünften Mal - am Sonntag, 17. Juni 2012, dem bundesweiten Aktionstag der Initiative „Mobil ohne Auto“. Das veranstaltende Aktionsbündnis ruft alle zur Mitfahrt auf, die sich für eine gesunde, umweltfreundliche Mobilität und verbesserten Fahrradverkehr in Köln einsetzen.

Gemeinwohl Ökonomie, Energiefeld Köln (www.gemeinwohl-oekonomie.org)

Die „Gemeinwohl-Ökonomie“ beschreibt die grundlegenden Elemente einer alternativen Wirtschaftsordnung. Sie wählt dabei drei Zugänge:

- * Der Wertewiderspruch zwischen Markt und Gesellschaft soll aufgehoben werden. In der Wirtschaft sollen dieselben humanen Werte belohnt werden, die zwischenmenschliche Beziehungen gelingen lassen.
- * Verfassungskonformität. Die Wirtschaft soll mit den heute bereits in den Verfassungen westlicher Demokratien enthaltenen Werten und Zielen übereinstimmen, was gegenwärtig nicht der Fall ist.
- * Die wirtschaftliche Erfolgsmessung soll von der Messung monetärer Werte (Finanzgewinn, BIP) auf die Messung dessen, was wirklich zählt, die Nutzwerte (Grundbedürfnisse, Lebensqualitätsfaktoren, Gemeinschaftswerten), umgestellt werden. Die erste Version des Modells inklusive Gemeinwohl-Bilanz wurde von einem Dutzend UnternehmerInnen aus Österreich 2009 bis 2010 entwickelt.

Das GWÖ Energiefeld Köln besteht aus Bürger/innen, die dieses alternative Wirtschaftsordnung regional unterstützen und hervorbringen wollen.

Jack in the Box, Köln (www.koelnerbox.de)

›Jack in the Box‹ ist ein gemeinnütziger Verein für Entwicklung und Erprobung innovativer Modelle der Beschäftigungsförderung mit Sitz in den Werkhallen auf der Brache des ehemaligen Güterbahnhofs Köln-Ehrenfeld. Die Vereinsgründung im April 2006 war das Resultat einer parteipolitisch unabhängigen Arbeits- und Interessengemeinschaft sozial engagierter Kölner Bürger/innen aus den Berufssparten Soziologie, Sozialpädagogik, Sozialarbeit und Architektur.

Fachkräfte aus den Bereichen Verwaltung, Kunst und Medien ergänzen und erweitern die Wissens- und Erfahrungsbestände des Kompetenznetzwerks des Vereins.

Eng verknüpft mit der Konzeption der Modelle der Beschäftigungsförderung ist die Auseinandersetzung des Vereins mit dem Themenkomplex ›Modulares Bauen mit Standard-Containern‹.

Die Box symbolisiert unsere Beschäftigung mit dem Ausbau von Seecontainern sowie deren modularen, mobilen und temporären Nutzungsmöglichkeiten.

Als einen weiteren Tätigkeitsschwerpunkt betreibt ›Jack in the Box‹ eine umfassende Kulturarbeit im Sinne einer nachhaltigen Quartiers- und Stadtentwicklung, in deren Perspektive stehend der Verein sein gesamtes, vielfältiges Engagement versteht.

KAP-Forum, Köln (www.kap-forum.de)

Historische Kräne, den Rhein im Blick: das KAP Forum im Kölner Rheinauhafen bildet mit den sieben Firmen

Alape, Carpet Concept, Dornbracht, Gira, Silent Gliss, Wilkhahn und Zumtobel Licht eine übergreifende Netzwerk- und Kommunikationsplattform.

Die Unternehmen verbindet ein hoher Qualitätsanspruch und die ständige Suche nach innovativen Wegen des Planens, Bauens und Einrichtens. Im KAP Forum kommen Experten aus Architektur, Technologie und Design mit einer interessierten Öffentlichkeit zusammen.

Neben dem internen Austausch zwischen den Partnerunternehmen ermöglichen Ausstellungen, Foren, Vorträge, Seminare zu Architektur und Städtebau, Kommunikation und Design, Wirtschaft und Kultur im KAP den aktiven Dialog zwischen Unternehmen und Kunden, Nachwuchs und Profis über die Zukunft von Leben, Arbeiten und Wohnen.

Katalyse - Kölner Institut für angewandte Umweltforschung e.V., Köln (www.katalyse.de)

KATALYSE ist eines der ersten unabhängigen Umweltinstitute Deutschlands. Seit 1978 engagieren sich Wissenschaftler aus verschiedenen Fachrichtungen für den Schutz von Umwelt und Gesundheit sowie für eine nachhaltige Entwicklung in Nord und Süd. Der Name KATALYSE versinnbildlicht den Anspruch, Prozesse zu beschleunigen oder in eine andere Richtung zu lenken. Das KATALYSE Institut versteht sich als Denkfabrik, die zukunftsfähige Konzepte entwickelt und verbreitet. Als gemeinnützige Organisation finanziert sich die Einrichtung durch Forschungsprojekte, Spenden, Fördermitgliedschaften und Auftragsarbeiten. Dadurch ist das KATALYSE Institut in der Lage, in den Bereichen Umweltforschung und Verbraucherschutz unabhängig zu arbeiten.

Klimabündnis Köln (www.klimabuendnis-koeln.de)

Das Klimabündnis Köln ist eine Initiative Kölner Bürger, das sich in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen der Alianza del Clima (Klimabündnis europäischer Städte) für den Klimaschutz engagiert. Ein Meilenstein ist hierbei die Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990. Wir beobachten die Kölner Stadtpolitik im Hinblick auf klimawirksame und klimaschädliche Maßnahmen, mischen uns ein und ermuntern Kölner Bürger zu einem klimafreundlichen Lebensstil. Dazu tragen wir durch Aufklärungsarbeit, eigenes Beispiel und die Verbreitung unserer Absichtserklärung bei.

KVB- Kölner Verkehrs-Betriebe AG (www.kvb-koeln.de)

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) ist eines der größten öffentlichen Verkehrsunternehmen der Bundesrepublik Deutschland. Mit den Bussen und Bahnen der Kölner Verkehrs-Betriebe sind jeden Tag mehr als 850.000 Menschen in Köln unterwegs - 266 Millionen Fahrgäste hat die KVB 2009 an ihr Ziel gebracht. Dieses Fahrgastaufkommen bewältigt die KVB mit 367 Bahnen und über 300 Bussen. Auf den Betriebshöfen und in den Werkstätten in Braunsfeld, Merheim, Riehl und Wesseling sowie in der Hauptwerkstatt in Weidenpesch sind rund 3.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Sie sorgen dafür, dass tagtäglich Busse und Bahnen zur Verfügung stehen und dieses komplexe System aus fast 60 Linien funktioniert. Das Motto der KVB lautet: Menschen bewegen, mehr Bus und Bahn fahren, der Umwelt zuliebe.

Offene Welt / Mondoaperto e.V., Köln (www.offene-welt.de)

Der Offene Welt e.V. ist ein überparteilicher, überkonfessioneller und unabhängiger Verein, in dem in Köln lebende Italienerinnen und Italiener, die aus den verschiedensten Regionen Italiens stammen oder bereits hier geboren sind, sich einem offenen interkulturellen Dialog verpflichtet fühlen. Dementsprechend gehören dem Verein auch Menschen anderer Nationalitäten, Staatsangehörigkeiten, Sprach- und Kulturkreise an, welche die Satzungsziele und Zwecke unterstützen möchten. Er ist das erste und einzige anerkannte interkulturelle Zentrum für Italiener in Köln. Seit Juni 2008 ist der Verein als Träger der freien Jugendhilfe gem. § 75 SGB VIII anerkannt.

Der Verein hat seinen Sitz am Zugweg 22 in der Neustadt-Süd. In Köln und unmittelbarer Umgebung leben wieder ca. 20.000 Italienerinnen und Italiener. Davon leben allein in der Kölner Südstadt an die 25% der

Familien.

Der Offene Welt e.V. setzt sich in sich ein für Demokratie und Rechtsstaatlichkeit, für die Gleichberechtigung von Mann und Frau, für ein Miteinander der verschiedenen Völker und Religionen, für das Selbstbestimmungsrecht aller Menschen, gegen jegliche Diskriminierung, Rassismus und Gewalt.

oikos Köln - students for sustainable economics and management (www.oikos-koeln.de)

oikos setzt sich vor allem dafür ein, dass Nachhaltigkeit in den Wirtschafts- und Sozialwissenschaften an der Uni Köln eine größere Rolle spielt. Dazu organisieren wir z.B. Ringvorlesungen oder Workshops („Wie schreibe ich eine nachhaltige Abschlussarbeit?“).

Neben diesem direkten Engagement im Bereich der Lehre legen wir großen Wert auf regelmäßige Treffen (gerne in der Kneipe), gemeinsame Aktionen („oikos kickert/klettert/backt/fährt aufs Land“ uvm) und eine bunt-gemischte Truppe verschiedener Studiengänge, Fakultäten und Semester. Auch die Frage, welche Rolle Nachhaltigkeit im (Studi-)Alltag spielt, treibt viele von uns um (daraus entstand zuletzt etwa ein „nachhaltiges WG-Projekt“), ebenso wie die Gestaltung einer nachhaltigen Uni insgesamt. Per Mail halten wir uns über Veranstaltungen und Jobs es im Bereich Nachhaltigkeit auf dem Laufenden. Und was sich international tut, erfahren wir über rund 30 oikos-Lokalgruppen weltweit.

Ostara Werkstatt, Köln

Die Ostara Werkstatt wurde 2009 in Köln als „Überlebens Projekt“ gegründet. Sie ist ein Raum, in dem sich Träume, Phantasien und Kreativität der Menschen begegnen.

Dabei können Regungen, Ausdrucksformen und Gestalten geschaffen werden, durch die Mensch, Zeit und Raum immer neu zusammen fließen, bunt, magisch und mit alle Facetten des Menschenkinderlebens - wandernd auf dem Weg durch den Kontinent Theater.

Dies geschieht in unterschiedlichen Projektformen. Ob als Workshop, AG, Ausstellungen, Performance, Theaterprojekte, oder Auftragsarbeit, die Ostarawerkstatt bietet experimentelle Arbeit in Institutionen wie Frauen Zentren, Krankenhäuser, Kinderheime, Jugendzentren, Altersheime, Museen, Justizvollzugsanstalten, Vereine mit integrativer und Interkulturelle Arbeit.

perpedalo, Köln (www.perpedalo.de)

perpedalo/ köln-rikscha fährt seit 1993 mit Fahrradrickschas durch Köln. Anfangs waren die Fahrzeuge indische und thailändische Originale und wurden für Hochzeiten und Events aller Art gerne gebucht. Heute fahren täglich bis zu 20 Fahrradtaxi. Es sind technisch ausgereifte Fahrzeuge mit einem Bekenntnis zum ökologischen Nahverkehr und damit der Vision autofreier Innenstädte. perpedalo ist das einzige Unternehmen, welches eine emissionsfreie Fahrzeugflotte unterhält und deren MitarbeiterInnen hinter dem Konzept stehen.

Ein weiterer Geschäftszweig liegt in der Planung und Organisation von Events sowie im Branding von Rickschas zu Promotionszwecken. Die Werbewirtschaft hat richtig erkannt, dass sich das Image eines Unternehmens mit der Werbung auf Fahrradtaxi verbessert.

Seit zwei Jahren vermieten wir sogenannte Conferencebikes bei denen sieben Personen Platz finden. Sie werden gerne für Sightseeings wie auch für Junggesellen/innen Abschiede genutzt und bieten ein Gemeinschaftsfahrgefühl der besonderen Art.

Alles in allem ein ökologisches Unternehmen dessen Zukunft erst angebrochen ist!

Postfossil-Institut e. V., Hamburg (www.peakoil.de)

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 18 Mitgliedern.

Das Postfossil-Institut wird das Projekt ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ mit Know-How versorgen und

über Trends im Energiebereich, Peak Oil, Energieeffizienz, Energiealternativen und postfossile Mobilität informieren.

PR Köln (www.pr-koeln.de)

PR Köln ist ein Netzwerk freier Kommunikationsprofis. Wir bieten von Beratung und Konzeption, über Texte, die Umsetzung von Low-Budget-Projekten und Eventmanagement, bis zur komplexen und langfristigen PR-Strategie die gesamte Palette der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Für Einzelkämpfer, Non-Profit-Unternehmen und Marktführer, für Handel, Dienstleister und Hersteller. Wer uns ins Netz geht, macht einen guten Fang!

Querwaldein e. V., Köln (www.querwaldein.de)

Der gemeinnützige Querwaldein e. V. bietet seit dem Jahr 2005 ein vielfältiges Umweltbildungsprogramm im Großraum Köln/Bonn an. Innerhalb der täglich stattfindenden Veranstaltungen liegt der Schwerpunkt im ›wohn- und lebensraumnahen‹ Naturerleben. In den vergangenen Jahren betätigte sich der Verein auch im Bereich der Klimaschutzbildung und seit 2009 führt er die Kölner Klimaschutzkampagne durch.⁷⁸

Der Querwaldein e. V. wird die Öffentlichkeitsarbeit des Projektes ›Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit‹ unterstützen und sich punktuell an seiner konkreten Umsetzung beteiligen.

Report-K, Köln (www.report-k.de)

Kölns Internetzeitung wird vom Verlag Atelier Goral GmbH seit 2004 herausgegeben. report-k.de erreicht rund 70.000 bis über 100.000 Leser im Monat mit aktuellen Nachrichten aus der Region Köln, Deutschland und der Welt. Dabei liegt der Fokus auf regionaler und aktueller Berichterstattung aus den Themenbereichen, Stadtleben, Politik, Wirtschaft, Kultur und Sport. Abgerundet wird das Profil der General Interest lokalen Kölner Internetzeitung durch große Specials zu Themen, wie etwa dem Kölner Karneval, saisonalen oder regionalen Services.

Slow Food Köln (www.slowfood.de/slow_food_vor_ort/koeln)

Slow Food

- ist eine weltweite Vereinigung von bewussten Genießern und mündigen Konsumenten, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, die Kultur des Essens und Trinkens zu pflegen und lebendig zu halten.
- fördert eine verantwortliche Landwirtschaft und Fischerei, eine artgerechte Viehzucht, das traditionelle Lebensmittelhandwerk und die Bewahrung der regionalen Geschmacksvielfalt.
- bringt Produzenten, Händler und Verbraucher miteinander in Kontakt, vermittelt Wissen über die Qualität von Nahrungsmitteln und macht so den Ernährungsmarkt transparent.
- ist eine Non-Profit-Organisation.

Die „Basisgruppen“ von Slow Food sind die Convivien, unsere regionalen Gruppen. Sie sind der Ort, an dem Slow Food „gelebt“ wird. Hier finden die unterschiedlichsten konkreten Aktionen, Aktivitäten statt. Und hier können sich alle Mitglieder eines Conviviums in die Arbeit einbringen, können eigene Ideen in die Planung eines Jahres zur Verwirklichung vorschlagen und dabei mithelfen, Slow Food noch weiter zu verbreiten. Und immer mit Spaß und Genuss bei der Sache.

Stadtrad, Köln (www.stadtrad-koeln.de)

Das Fahrradfachgeschäft Stadtrad sorgt seit 17 Jahren in und über die Grenzen der Kölner Südstadt hinaus für Bewegung. Mit besonderem Augenmerk auf die Entwicklung der zweirädrigen Elektromobilität und im Hinblick auf eine humane städtische Verkehrspolitik bringt Stadtrad mittels hohem Produkt-Qualitätsstandard Transport- und Fortbewegungslösungen auf den Weg.

⁷⁸ <http://www.querwaldein.de/der-verein/projekte/koelner-klimaschutzkampagne/index.html>

StadtwaldHolz, Köln (www.stadtwaldholz.de)

StadtwaldHolz® der Name ist Programm: Die Schreinerei „Feines in Holz“ arbeitet ausschließlich mit Holz aus dem Kölner Forst. Individuelle Möbelfertigungen, Kleinmöbel und Accessoires in Serie – all dies erhalten Kunden aus konsequent nachhaltiger Produktion. Platanen, Eichen, Ulmen entstammen lokaler, FSC-zertifizierter Forstwirtschaft und werden im hauseigenen Sägewerk aufgesägt, gelagert und zu handwerklich hochwertigen, langlebigen Produkten verarbeitet. Nachhaltigkeit spielt in allen Herstellungsabschnitten die zentrale Rolle – ob bei der Verwendung von Ökostrom, der ressourcenschonenden Logistik, der Verwendung von kontrollierten Ölen zur Behandlung des Holzes, der soliden Verarbeitung oder dem modernen und zugleich zeitlosen Design. Hier entstehen Möbel fürs Leben, die sich klar vom Mainstream absetzte. Hinter der 2007 eingetragenen Marke StadtwaldHolz® stehen die Architektin Sabine Röser und der Schreiner Wilfried Nissing.

Transition Town Initiative Köln (www.ttkoeln.blogspot.de)

Inspiziert von den Ideen und Ansätzen der Transition (Town) Bewegung hatten sich Ende November 2010 mehrere Interessierte zusammengefunden und die Kölner Transition Town-Initiative gestartet. Einzelne hatten bereits an einem „Training for Transition“ teilgenommen und schon einige lokale Aktionen wurden seitdem erfolgreich durchgeführt. Aktuell gibt es kein festes Kernteam und auch keine festen Termine, sondern vereinzelt stattfindende Aktionen und Treffen. Diese werden über den Mail-Verteiler oder die unterschiedlichen Online-Aktivitäten der Kölner Transition Town-Initiative angekündigt. Ferner posten wir über diese Kanäle auch interessante Aktivitäten in Köln, die dem „Transition-Gedanken“ nahe sind. Diese werden auch im Kalender dieses Blogs eingepflegt.