

Mehr oder Weniger?

FREIHAFEN

WOHNEN & MOBILITÄT

Auf dem Gelände des Hafen-Ost soll ein neues Quartier entstehen: **sozial gemischt, nachhaltig und urban**. Die Herausforderungen sind groß, die Chancen ebenso.

VOLKSPARK

TRANSDISZIPLINÄRES FORSCHUNGSPROJEKT
Entwicklungschancen und Hemmnisse einer
suffizienzorientierten Stadtentwicklung **EHSS II**

GEFÖRDERT VOM

INHALTSVERZEICHNIS

**MEHR ODER WENIGER? UND: WARUM
NACHHALTIGKEIT? _____ 3**

KLIMAKRISE & NACHHALTIGKEITSZIELE _____ 4

MEHR ODER WENIGER?

Mobilität

MEHR FLENSBURGER*INNEN, VIEL MEHR AUTOS _____ 6

PARK ODER PARKPLATZ? _____ 7

**ANGEBOT UND NACHFRAGE: WIE SIND WIR
UNTERWEGS? _____ 8**

MOBILITÄT & SOZIALE UNGLEICHHEIT _____ 9

NACHHALTIGKEIT ZAHLT SICH AUS _____ 10

MEHR ODER WENIGER?

Wohnen

GRÜN STATT GRAU _____ 11

WOHNEN & SOZIALE UNGLEICHHEIT _____ 12

PLATZ DA! _____ 13

TEILEN STATT BESITZEN _____ 14

MEHR ODER WENIGER?

Raum & Fläche

MEHR ALS HAUSMÜLL _____ 15

UMWELTSCHÄDEN SIND KEIN ZUFALL _____ 16

TRANSDISZIPLINÄRES FORSCHUNGSPROJEKT
Entwicklungschancen und Hemmnisse einer
suffizienzorientierten Stadtentwicklung **EHSS II**

MEHR ODER WENIGER?

WOHNEN & MOBILITÄT

MEHR ODER WENIGER? UND: WARUM NACHHALTIGKEIT?

Die Stadt Flensburg hat sich viel vorgenommen. Auf dem Gelände des Hafens-Ost, in bester Wasserlage gegenüber der historischen Altstadt, soll ein neues Quartier entstehen. Die Ansprüche sind hoch: **sozial gemischt, nachhaltig, urban** soll es sein. Die Grafiken zeigen, welche Herausforderungen es zu bewältigen gibt und wo angesetzt werden kann, um dies zu erreichen.



53,5 ha – davon 39,5 ha Landfläche und 14 ha Wasserfläche – stehen für das neue Quartier zur Verfügung. Ziel ist es, nachhaltiges Leben leicht zu machen.

Der Klimawandel gilt als die größte Herausforderung unserer Zeit. Klimawissenschaftler*innen sind sich einig, dass eine globale Erwärmung um mehr als 1,5 Grad unbedingt vermieden werden muss. Stand derzeit: 1,2 Grad Celsius. Verursacht wird die Erwärmung vor allem durch die Nutzung fossiler Brennstoffe. **Bei der Verbrennung von Kohle, Gas und Öl wird CO₂ freigesetzt, das sich in der Atmosphäre anreichert und den natürlichen Treibhauseffekt verstärkt.**

KLIMAKRISE & NACHHALTIGKEITZIELE

Die Lebensgrundlagen aller Menschen sind durch den Klimawandel bedroht. Zum Beispiel durch die Zunahme von Extremwetterereignissen: Dürren lassen den Grundwasserspiegel absinken, längere Trockenphasen führen zu Ernteausschlägen und erhöhen das Risiko von Waldbränden. Vegetationsphasen verändern sich. In Deutschland blühen Apfelbäume inzwischen rund zwei Wochen früher als noch in den 1970er Jahren und sind so anfälliger für Fröste. Starkregen führt zu Überschwemmungen und Hochwasser. Stürme verwüsten Landschaften. Infolge des Abschmelzens der polaren Eisschilde und der Gletscher steigt der Meeresspiegel. Das gefährdet weltweit hunderte Millionen Menschen an Küsten, in Flussdeltas und auf Inseln.

Der Klimawandel ist ein globales Problem. Allerdings tragen Menschen in sehr unterschiedlichem Umfang zu seinen Ursachen bei und sind in sehr verschiedenem Ausmaß von seinen Folgen betroffen. Sowohl regional als auch in weltweitem Maßstab spüren diejenigen die Auswirkungen am deutlichsten, die am wenigsten zu seiner Verursachung beigetragen haben.

Im Pariser Klimaabkommen haben alle Staaten völkerrechtlich verbindlich vereinbart, die Erderhitzung auf 1,5 Grad zu begrenzen. Der Bundestag hat dem 2016 einstimmig zugestimmt.

Die **Sicherung der Lebensgrundlagen dieser und künftiger Generationen** kann nicht allein dadurch erreicht werden, dass Einzelne ihre Essgewohnheiten umstellen oder häufiger mit dem Fahrrad fahren.

MEHR ODER

ODER WENIGER?

Um die notwendigen Mengen an CO₂ und anderen schädlichen Treibhausgasen zu reduzieren, bedarf es **struktureller Veränderungen**: bei der Energiegewinnung, beim Flächenverbrauch, im Verkehr, beim Bauen und Wohnen. Dies betrifft somit Entscheidungen auf kommunaler Ebene.

Im Hafen-Ost soll das erprobt werden. Menschen, die dort künftig leben, arbeiten oder das Quartier für Sport und Erholung nutzen, sollen dafür möglichst wenig Ressourcen verbrauchen müssen. Dazu wurden acht Leitlinien für ein nachhaltiges urbanes Quartier von der Ratsversammlung verabschiedet. Flensburger*innen brachten in Beteiligungsverfahren zum Ausdruck, was sie sich vom Hafen wünschen. Stadt- und Verkehrsplaner*innen haben, den Vorgaben aus Politik und Gesellschaft folgend, **Pläne entworfen: viel öffentlicher Raum, kleine Wohnungen, wenig Wohnfläche pro Kopf, wenig versiegelte Flächen, viele Grünräume, platzsparende Bebauung für unterschiedlichste Nutzungen, viel Raum für Radfahrer-, Fußgänger*innen und den ÖPNV.** Die Chancen stehen nicht schlecht für einen nachhaltigen Hafen-Ost. Ob dort ein **zukunftsfähiges Quartier** entsteht, liegt in den Händen von Politik und aktiver Stadtgesellschaft.



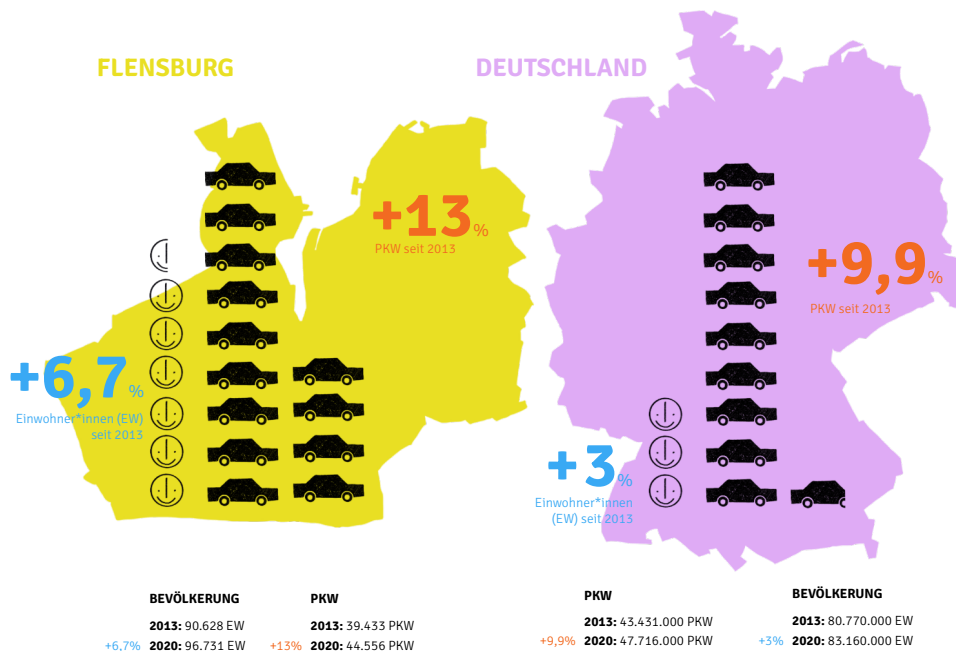
Die Leitlinien für den Hafen-Ost der Stadt Flensburg können per QR Code aufgerufen oder [hier](#) heruntergeladen werden.

Detaillierte Informationen zum Planungsprozess finden sich auf der Webseite des [Sanierungsträgers der Stadt Flensburg](#).

Begleitet werden die Planungen zum Hafen-Ost von einer Forschungsgruppe aus Mitarbeiter*innen der [Stadt Flensburg](#) und des [Norbert Elias Center der Europa-Universität Flensburg](#).

MEHR FLENSBURGER*INNEN, VIEL MEHR AUTOS

Auf Deutschlands Straßen und in den Städten wird es immer enger. Trotz Klimakrise und knappen Flächen steigt deutschlandweit – auch in Flensburg – die Zahl der zugelassenen PKW rascher als die Zahl der Einwohner*innen.



Während die Flensburger Bevölkerung in den vergangenen acht Jahren um 6,7 Prozent gewachsen ist, stieg die Zahl der zugelassenen PKW um 13 Prozent. Der bundesweite Trend ist ähnlich. Nur drei Prozent mehr Einwohner*innen stehen 9,9 Prozent mehr Autos gegenüber. Immer mehr Autos heißt auch immer mehr Flächenverbrauch.

PARK ODER PARKPLATZ?



Alle derzeit in Flensburg zugelassenen PKW beanspruchen insgesamt eine Stellfläche von 51,2 Hektar (ohne Zuwege).

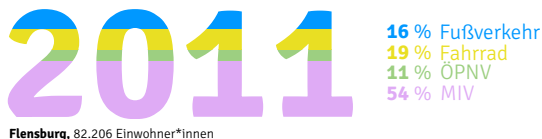
Das ist umgerechnet zwölfmal so viel Fläche wie der Christiansenpark (4,2 Hektar) oder zwei Drittel des Volksparks (75 Hektar).

51,2 Hektar

Parken im öffentlichen Raum wird auch als **temporäres Privatisieren von Fläche** bezeichnet. Dies ist in Flensburg im Vergleich zur Nutzung des ÖPNV günstig: 2,50 Euro kostet ein Busticket für den Stadtverkehr, welches eine Stunde lang gültig ist. Bewohner*innenparken kostet 2,55 Euro im Monat, die Jahresgebühr beträgt 30,70 Euro. Das deckt häufig nicht einmal den Verwaltungsaufwand.

ANGEBOT UND NACHFRAGE: WIE SIND WIR UNTERWEGS?

Flensburg strebt bis 2050 eine gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsmittel an. Dazu muss vor allem der sogenannte motorisierte Individualverkehr (MIV), das heißt der private Autoverkehr, reduziert werden.



In **Wien** wird der ÖPNV gestärkt. Das Jahresticket für den gesamten ÖPNV kostet 365 Euro. (Zum Vergleich: 525 Euro in Flensburg). Parallel zum Ausbau des ÖPNV Angebots wurde das kostenlose Parken im öffentlichen Raum schrittweise abgeschafft.

Münster setzt auf eine fahradfreundliche Infrastruktur. Dies bedeutet auch, dem Radverkehr Platz auf der Straße zu gewähren, der vorher ausschließlich Autos zur Verfügung stand.



In Wien, Münster und anderen Städten zeigt sich: Den MIV zu reduzieren gelingt dort, wo der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), wo Fuß- und Radverkehr attraktiv sind und gleichzeitig das Autofahren weniger als bislang gefördert wird.

MOBILITÄT & SOZIALE UNGLEICHHEIT

43

PKW

Die unterste Einkommensklasse hat ein Nettoeinkommen von unter 1.300 €

 = 1.000 €



In 100 Haushalten der untersten Nettoeinkommensklasse fanden sich 43 PKW.

187

PKW

Die höchste Einkommensklasse hat ein Nettoeinkommen von über 5.000 €

 = 1.000 €



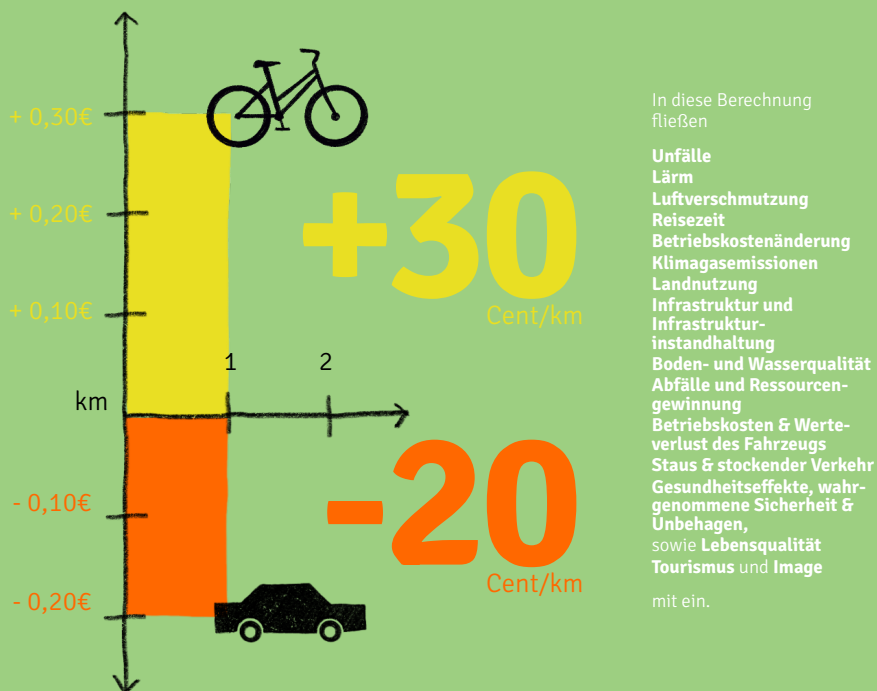
Die Haushalte der höchsten Einkommensklasse besaßen mit 187 Pkw je 100 Haushalte rund viermal so viele Autos.

Wie viele Ressourcen in einem Haushalt verbraucht werden, hängt stark vom Einkommen ab. In Haushalten mit niedrigen Einkommen steht zum Beispiel seltener ein PKW zur Verfügung als in Haushalten höherer Einkommensklassen. Wer also mehr Einkommen hat, konsumiert und emittiert in der Regel mehr und hat einen größeren Flächenverbrauch.

Ein gut ausgebautes öffentliches Nahverkehrsnetz macht den Zugang zu Mobilität nicht nur unabhängiger vom Einkommen, sondern ist auch weniger ressourcen- und flächenintensiv.

NACHHALTIGKEIT ZAHLT SICH AUS

Ein Kostenvergleich zwischen Auto und Fahrrad zeigt: Radfahren spart nicht nur im privaten Haushalt Kosten, sondern ist auch volkswirtschaftlich betrachtet günstiger.

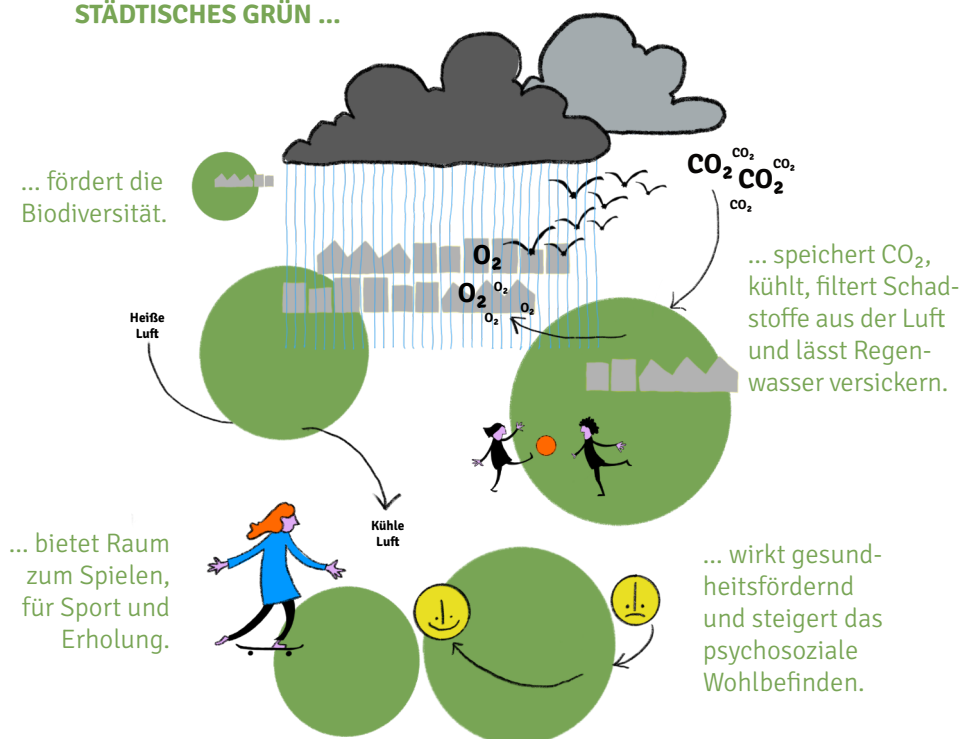


Während ein in Deutschland gefahrener Autokilometer volkswirtschaftlich betrachtet Kosten in Höhe von 20 Cent/km verursacht, entsteht bei einem mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer ein gesamtgesellschaftlicher Nutzen von 30 Cent. Das ist das Ergebnis einer Studie der Universität Lund, in der untersucht wurde, wie Rad- und Autoverkehr volkswirtschaftlich zu Buche schlagen. Aus ökonomischer Perspektive ergibt es Sinn, Kosten und Nutzen anhand unterschiedlicher Variablen abzuwägen, um die Investitionen zur Förderung der Mobilitätsformen zu bewerten.

GRÜN STATT GRAU

Durch den Klimawandel hat die Zahl der sogenannten „heißen Tage“, an denen die Temperatur 30 Grad und mehr erreicht, in Deutschland zugenommen. Sie wird weiter deutlich steigen, so der Deutsche Wetterdienst. Dies führt zu höheren gesundheitlichen Belastungen vor allem bei Älteren, Kranken und Kleinkindern. Dicht bebaute und stark versiegelte Flächen speichern Wärme und heizen Städte zusätzlich auf.

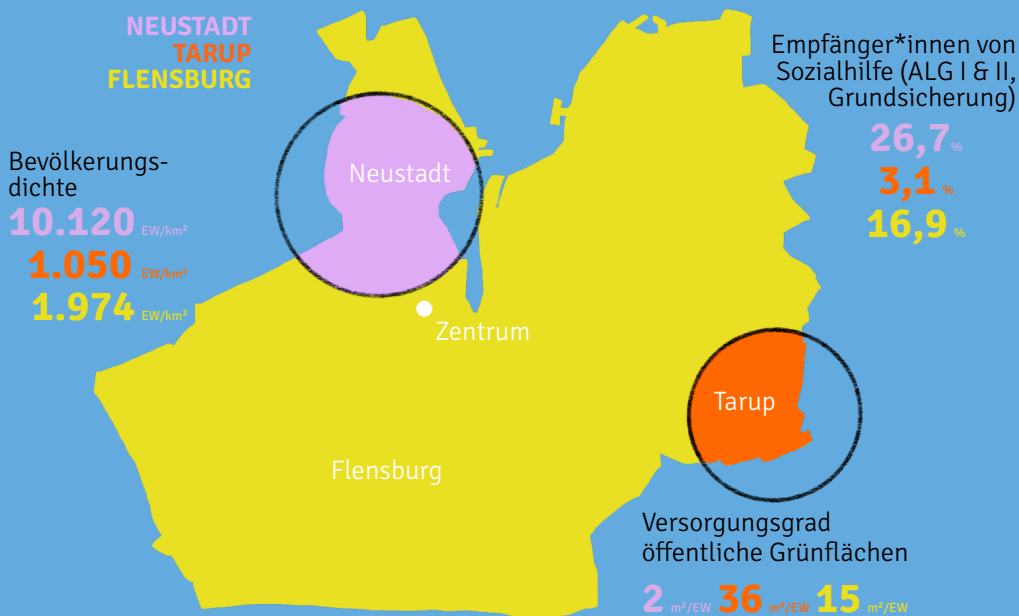
STÄDTISCHES GRÜN ...



Weniger Versiegelung und mehr städtische Grünräume wirken Umweltbelastungen entgegen und fördern die Gesundheit von Bürgerinnen und Bürgern.

WOHNEN & SOZIALE UNGLEICHHEIT

Wie Menschen mit Krisen umgehen können – seien es die Corona- oder die Klimakrise –, hängt nicht zuletzt von ihrer Wohnsituation ab. Ausreichend Platz, der Zugang zu Grünanlagen oder Schutz vor Lärm und Schmutz bedeuten nachweisbar weniger Stress und wirken sich positiv auf die körperliche und geistige Gesundheit aus.



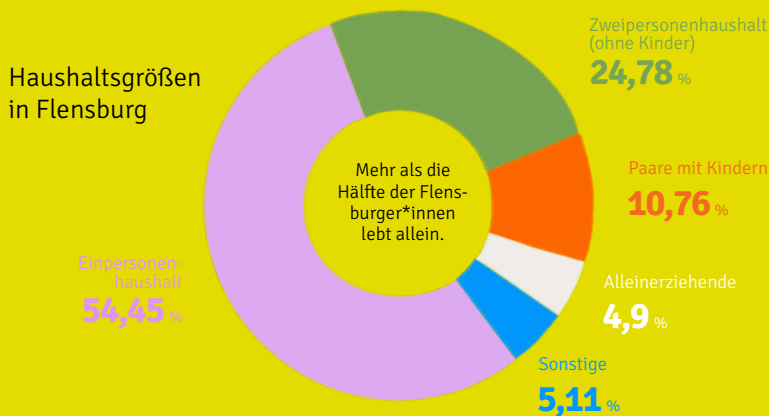
Arme Menschen leben häufiger als Wohlhabendere in kleineren Wohnungen, dicht bebauten Quartieren und in größerer Entfernung zu Grünflächen. Besonders deutlich wird dies im direkten Vergleich zwischen Tarup und der Neustadt. Nachhaltige Stadtentwicklung zielt darauf ab, den Zugang zu Grün- und Erholungsflächen einkommensunabhängig zu gestalten.

PLATZ DA!

Die Wohnfläche pro Kopf steigt in Deutschland seit Jahrzehnten. Waren es in den 1960er Jahren noch durchschnittlich 19 Quadratmeter pro Kopf, so sind es heute 47 Quadratmeter.



Wachsender Wohlstand, sich wandelnde Arbeits- und Geschlechterverhältnisse, staatliche Förderungen wie die Wohnungsbauprämie sind Gründe für stetig steigende Wohnflächen. Zudem wird oft am Bedarf vorbei gebaut. Immer mehr Menschen leben in Ein- oder Zweipersonenhaushalten, gebaut werden aber vor allem große Familienwohnungen.



Ein Gedankenspiel: Läge die durchschnittliche Wohnfläche in Flensburg auf dem Niveau von 1990, fänden rund 20.000 Menschen mehr Platz in der Stadt.

TEILEN STATT BESITZEN

In vielen Städten werden Flächen knapp, die für Wohnen, Gewerbe oder Verkehr genutzt werden können. Das lässt die Bodenpreise steigen. Wissenschaftler*innen betonen die Notwendigkeit einer nachhaltigen Flächennutzung. Statt immer neue Wohnungen zu bauen, könnte die vorhandene Wohnfläche besser genutzt werden. Forscher*innen der Europa-Universität Flensburg haben errechnet: Eine durchschnittliche Wohnfläche von rund 32 qm pro Kopf würde den Wärme- und Sanierungsbedarf erheblich reduzieren und bezahlbaren Wohnraum ohne Neubau schaffen.



60 m²

Über 65-jährige



78 m²

Über 65-jährige,
alleinlebend



97 m²

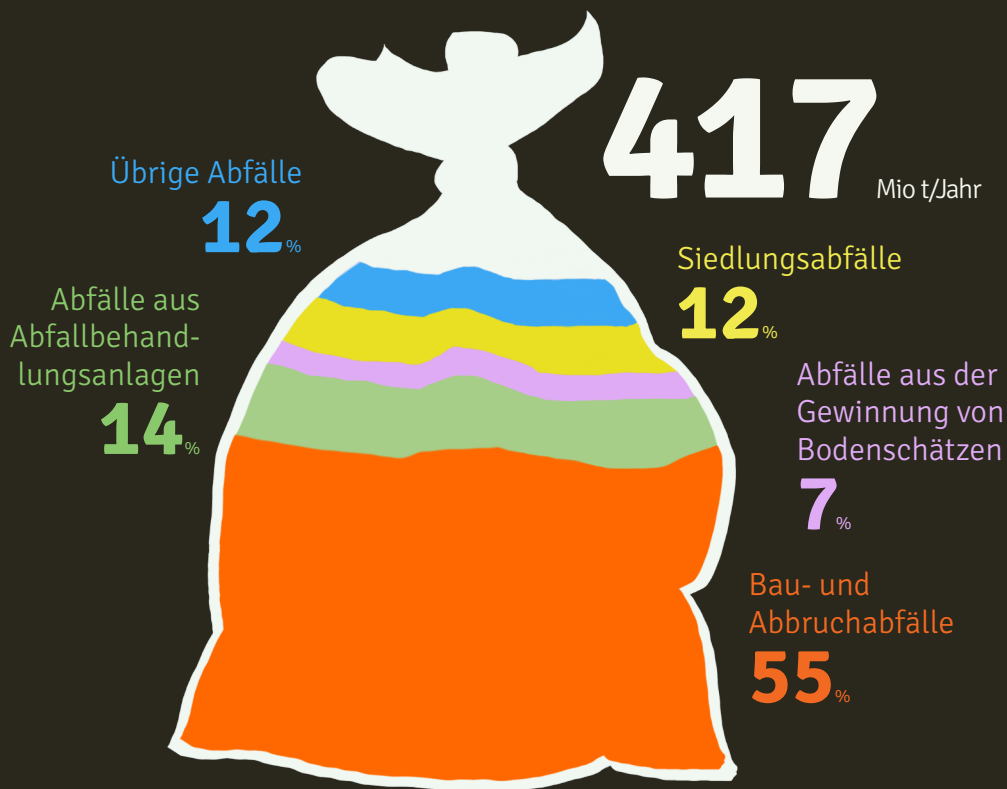
Alleinlebende im Eigentum
(altersunabhängig)

In Deutschland stellen Senior*innen mit großen Wohnflächen rund 10 Prozent aller Haushalte. Große Wohnflächen entstehen oftmals ungewollt, wenn sich ein Haushalt personell verkleinert (z.B. durch Auszug der Kinder, den Tod des Partners oder der Partnerin) und keine Teilung oder Umzug in eine kleinere Wohnung erfolgt.

Schon heute zeigen verschiedenste Projekte, dass flächensparendes Wohnen möglich ist und mit einer hohen Lebensqualität einhergehen kann. Der Schlüssel hierzu sind soziale Innovationen wie geteilte Arbeitsräume und Gästezimmer, gemeinschaftliches Wohnen sowie Wohnbörsen, Umzugsberatung und -unterstützung, all dies könnte auch staatlich gefördert werden.

MEHR ALS HAUSMÜLL

Für Bauen und Wohnen werden in Deutschland anteilig die meisten Ressourcen verbraucht. **40 Prozent der Treibhausgasemissionen** in Deutschland entstehen beim Bau, bei der Instandhaltung und dem Betrieb von Gebäuden.

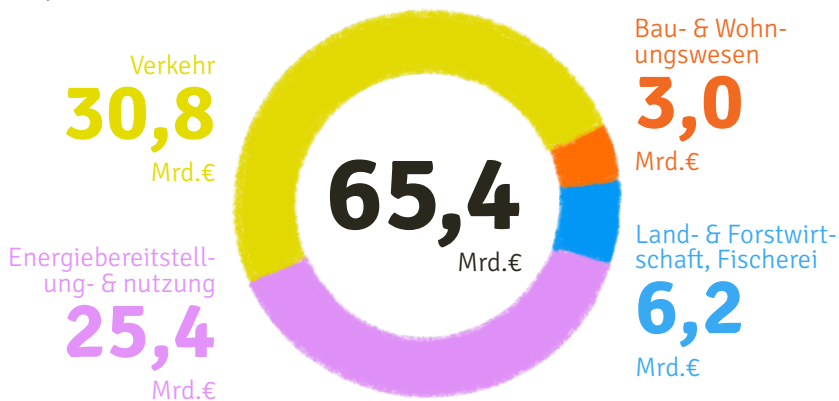


Bauen macht Müll: Mehr als die Hälfte der jährlich anfallenden Abfälle kommt aus dem Bausektor, umgerechnet sind das **im Jahr 3 Tonnen Bauschutt pro Kopf**. Reduzieren lassen sich Müll-, Energie-, Ressourcen- und Flächenverbrauch, indem weniger, bedarfsgerecht und mit nachhaltigen Baustoffen gebaut wird, und indem weniger abgerissen und stattdessen Bestehendes weiter genutzt wird.

UMWELTSCHÄDEN SIND KEIN ZUFALL

Ein hoher Ressourcenverbrauch ist nicht zufällig, sondern Ergebnis politischer Rahmensetzungen. Autofahren, Fliegen oder der Bau von Einfamilienhäusern wird erst durch Finanzhilfen, Steuervergünstigungen sowie indirekte Subventionen (z.B. für Dieselkraftstoff) für viele Menschen attraktiv und finanzierbar.

Diese Förderungen werden als umweltschädliche Subventionen bezeichnet, denn sie verzerren den Wettbewerb zu Lasten von nachhaltigen Alternativen und bremsen Klima-, Arten- und Umweltschutz aus. Laut einer aktuellen Schätzung des Umweltbundesamtes betrug die Gesamtsumme der umweltschädlichen Subventionen im Jahr 2018 mindestens 65,4 Milliarden Euro.



Ein Umbau dieser Subventionen hin zu sozial-ökologischen Investitionen (z.B. Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, sicherer Rad- und Fußwege) könnte die Entwicklung technologischer und sozialer Innovationen beschleunigen und würde dazu beitragen, unsere Lebensgrundlagen zu sichern und für ein gelingendes Zusammenleben vorzusorgen – auch für künftige Generationen.

IMPRESSUM

Herausgeber

Norbert Elias Center der Europa-Universität Flensburg
Auf dem Campus 1
24943 Flensburg

Redaktion

Michaela Christ, Levke Mahrt, David J. Petersen

Satz und Gestaltung

Laura Klein

Stand

2022