



Parkplätze zu Schlafplätzen

Van Bo Le-Mentzel ist Architekt. Bekannt wurde er durch seine Hartz-IV-Möbel und die Entwürfe von Tiny Houses, kleinen temporären Häusern auf Rädern.

in durchschnittlicher Parkplatz ist 5 Meter lang und 2,3 Meter breit. Das sind 11,5 Quadratmeter, damit kann man so viel machen! Wenn in einer Straße durch die Verkehrswende ein Parkplatz frei wird, würde ich dort zuerst einen leeren Anhänger hinstellen. Dann braucht man noch eine Batterie für Strom und eine Propangasflasche zum Heizen. Das ist die Grundlage für eine Notunterkunft, ein Tiny House oder eine Werkstatt.

Was konkret daraus wird, sollte die Entscheidung der Menschen sein, die dort wohnen. Öffentlicher Raum ist für alle da, deshalb ist es wichtig, dass die Nachbarschaft das Projekt akzeptiert. Idealerweise würde ich das Konzept und den Ort mit ihnen zusammen entwickeln und bauen. Für ein Tiny House braucht man im Prinzip nur vier Wände und ein Dach aus Holz. Wichtig finde ich allerdings, dass es sozial genutzt wird. Der öffentliche Raum ist nicht dafür da, dass alle ihre privaten Autos abstellen. Stattdessen sollten dort soziale Projekte stattfinden.

Das passiert, wenn alle Zugang zu den Ressourcen haben, besonders Menschen, die im Stadtraum sonst verdrängt werden oder wenig Platz haben, zum Beispiel Obdachlose, Jugendliche, Kinder oder Geflüchtete. Wenn ein Wohnwagenbesitzer diesen zur Verfügung stellen würde, wäre das ein soziales Projekt. Aber die meisten nutzen diese Gefährte nur im Urlaub. Dabei erfrieren in Hamburg jeden Winter rund 30 Menschen.

Seit letztem Winter habe ich in Berlin eine mobile Notunterkunft stehen, für die ich jeden Abend einen neuen Parkplatz suche. Es ist ein Tiny House, das mit seiner Fläche von gerade mal zweieinhalb

Quadratmetern so klein ist, dass es auf einen Kleintransporter passt. Die Hütte ist aus Holz, drinnen befinden sich eine Küche, eine Toilette, zwei Schlafplätze und ein Büro mit Stuhl und einem ausklappbaren Tisch. Im Moment schlafen dort jede Nacht obdachlose Menschen.

Natürlich löst das das Problem der Obdachlosigkeit nicht. Auch nicht, wenn man 30.000 solcher Unterkünfte aufstellen würde. Aber im Notfall können sie Menschenleben retten. Und wenn Parkraum als Wohnraum genutzt wird, könnte das die Wohnungskrise generell entschärfen.

Für den städtischen Raum eignen sich am besten mobile Lösungen. Stadtplaner müssen, wenn sie Häuser bauen, immer alle möglichen Szenarien durchdenken und reden mit sämtlichen Interessengruppen. Dann müssen sie einen Kompromiss finden, aber die sind nie radikal oder mutig. Das ist anders, wenn man Häuser auf Rädern baut. Klar muss man sich seiner Umgebung trotzdem bewusst sein. Aber wenn etwas nicht oder nicht mehr passt, dann fahre ich halt weg.

Solange Tiny Häuser auf einen Kleintransporter passen, kann sie theoretisch jeder bauen. Dann kann man sie einfach auf einem Parkplatz parken und darin leben. Rechtlich gesehen ist das verboten, weil man in Deutschland einen gemeldeten Wohnsitz braucht. Und wohnen kann man nur auf Flächen, die als Wohnraum gemeldet sind. Im öffentlichen Raum geht das also nicht.

Aber wo am Ende tatsächlich gelebt wird, kann keiner überprüfen. Alles, was man in Großstädten braucht, ist eine Parkvignette und einen Parkplatz. Der kostet in Hamburg 65 Euro im Jahr. Da kann man dann sein soziales Projekt draufstellen. Menschen sollten kreativ und aktiv werden und eigene Ideen umsetzen, die den öffentlichen Raum sozialer und schöner für alle machen.

Tankstellen zu Beeten

Dida Zende betreibt in Berlin das Kunstprojekt „FIT freie internationale tankstelle“ und belebt leerstehende Tankstellen wieder.

Die Tankstelle ist ein Symbol unserer verschwenderischen Gesellschaft. Hier kommt man mit seiner dicken Karre hin, tankt Benzin und beschleunigt wieder. Der Schaden, der dabei für die Umwelt entsteht, ist riesig. Was für ein Schwachsinn, was für ein Luxus. Wie wäre es stattdessen, wenn die Tankstelle ein Ort der Entschleunigung sein könnte? Ein Ort, den alle gemeinsam gestalten können. Dieses gemeinsame Schaffen nenne ich „Human Fuel“ – also menschlichen Treibstoff.

Ich betreibe meine „FIT freie internationale tankstelle“ im Berliner Stadtteil Prenzlauer Berg nun schon seit über zwanzig Jahren, tanken kann man hier nicht mehr. Für mich wird die Tankstelle selbst zum Kunstwerk. Zu einer Sozialen Skulptur, also zu einem Ort für Workshops, nachbarschaftliches Feiern und Zusammenkünfte. Ehemalige Tankstellen haben es mir angetan, auch in anderen Städten wie zum Beispiel in Kopenhagen und Miami habe ich zeitweise leerstehende Tankstellen genutzt und viele Mitstreiter gefunden, die selbst nun Projekte an Tankstellen durchführen.

Warum dieser Ort? Weil er als sichtbares Symbol des untergehenden fossilen Zeitalters mitten in der Gesellschaft steht. Für zugängliche Kunstprojekte haben Tankstellen auch Standortvorteile. Sie sind gut sichtbar an der Straße positioniert, meine zum Beispiel genau an der Ecke von einer Kreuzung in einem Wohngebiet.

Zum anderen stehen viele Tankstellen weltweit leer und es werden mehr dazu kommen, durch die Verkehrswende und den Boom von Elektroautos. Außerdem macht die symbolträchtige Architektur

die Tankstelle zu etwas Besonderem, was ich auch bei meinen Projekten berücksichtigen kann. Ich finde es spannend, bei der Transformation den ursprünglichen Charme des Ortes zu behalten: die typischen Farben, das Verkaufshäuschen und das Dach. So kommen Leute vorbei, die erst dachten, es wäre eine normale Tankstelle. Leute, die sonst in keine Kunstausstellung gehen würden.

Bei der Bespielung der Orte ist mir wichtig, dass alles gemeinschaftlich passiert. So kamen die meisten Ideen für Projekte für meine Tankstelle in Berlin von Freund*innen und Nachbar*innen. Der Ort wird dabei vielseitig genutzt, auf dem Tankstellendach haben sie zum Beispiel Gemüse angebaut. Tomaten, Chillis und verschiedene Kräuter, die das Licht auf dem Dach optimal ausnutzen können. Unter dem Dach wurden im Sommer und Frühjahr auch öfter Chorproben abgehalten. Super zum Schutz vor Regen und als Schattenspendler.

Ein Projekt, das ich mit einem befreundeten Regisseur durchgeführt habe, passt besonders gut zu diesem speziellen Ort. Und zwar haben wir ein kleines Filmfestival veranstaltet, bei dem unterschiedliche Leute Remakes von berühmten Tankstellen-Szenen machten. Wir schauten die Filme am Ende zusammen, der schlechteste Beitrag gewann. Das fand ich auch wegen der Zugänglichkeit richtig gut, weil Menschen mitgemacht haben, die vorher noch nie eine Kamera in den Händen hielten und nicht dachten, dass sie kreativ sein können.

Auch für Einrichtungen, die über die Energiewende aufklären, ist so ein Kunstprojekt interessant. Die Heinrich-Böll-Stiftung etwa nutzt FIT seit vielen Jahren für Veranstaltungen. Die Tankstelle der Zukunft kann also auch einen aufklärerischen Charakter haben und sich vom Energieträger für Autos zum Energieträger des Menschlichen wandeln.

VERBRAUCHTE ZIELE

Das 1,5 Grad-Ziel ist verloren, das 2 Grad-Ziel wohl auch. Brauchen wir einen Strategiewechsel?

Mit Lea Bonasera, Kirsten Fehrs, Dana Giesecke, Jonathan Franzen, Anders Levermann, Wolf Lotter, Belit Onay, Katja Riemann und Harald Welzer.

Die neue taz FUTURZWEI

baz Verlags- und Vertriebs GmbH, Friedrichstraße 21, 10969 Berlin

Magazin für Zukunft und Politik

Wie wurde gerechnet?

Wie viel Fläche wird durch die Verkehrswende frei? Das hat die taz am Beispiel Hamburg berechnet. Die Rechnung orientiert sich vor allem daran, wie sich der Anteil der Fortbewegungsmittel am Gesamtverkehr entwickeln wird. Wie viel Prozent der Menschen fahren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Auto, dem Fahrrad oder gehen zu Fuß? Den Ist-Zustand erfasst die Stadt regelmäßig, zuletzt 2022. Von der ersten Erhebung 2008 bis 2022 ist der motorisierte Individualverkehr um 17,9 Prozent geschrumpft. Wenn sich dieser Trend fortsetzt, wird der Anteil im Zeitraum zwischen 2020 und 2030 um 12,8 Prozent zurückgehen.

Straßen
Das Ingenieurbüro Argus Stadt und Verkehr berät die Stadt Hamburg bei der Verkehrsplanung und schätzt auf Grundlage aktueller Daten, dass bei 17,5 Prozent der Hamburger Hauptstraßen zwei Fahrstreifen für Autos wegfallen können. Der Landesbetrieb für Vermessung gibt die Gesamtlänge aller

Hamburger Hauptverkehrsstraßen 2021 mit 564.956 Metern an. Wenn 17,5 Prozent dieser Straßen um zwei Fahrstreifen reduziert werden, bedeutet das einen Flächengewinn von 642.637 Quadratmetern.

Tankstellen und Parkhäuser
Die Berechnungen zu den Tankstellen und Parkhäusern beruhen auf Daten des Hamburger Liegenschaftskatasters Alkis vom Juli 2023. Demnach gibt es in Hamburg 166 öffentliche Parkhäuser mit 384.679 Quadratmetern Fläche und 202 Tankstellen-Gebäude mit insgesamt 46.206 Quadratmetern. Die Größe bezieht sich auf die Grundrissfläche der Gebäude. Mit dem errechneten Rückgang des Autoverkehrs bis 2030 werden 49.239 Quadratmeter weniger Parkhausfläche gebraucht. Berechnungen des Öko-Instituts gehen davon aus, dass 2030 16 Prozent aller Autos elektrisch angetrieben sind und keine klassische Zapfsäule brauchen.

Insgesamt kann bei den Tankstellen damit eine Fläche von 12.361 Quadratmetern frei werden.

Parkplätze
Die Berechnung der frei werdenden Parkplatzflächen beruht auf einem Datensatz mit 200.000 Parkplätzen des Landesbetriebs Verkehr in Hamburg von 2023. Für 29 von 104 Stadtteilen wurde die vollständige Anzahl der Parkplätze erhoben. Um die Gesamtzahl der Parkplätze in Hamburg zu ermitteln, wurde die Parkplatzdichte für alle vollständig erhobenen Stadtteile ausgerechnet und im nächsten Schritt hochgerechnet. Im Mittel sind 2,11 Prozent der Fläche eines Stadtteils Parkplätze. Hochgerechnet auf ganz Hamburg entspricht das 15,95 Quadratkilometer. 12,8 Prozent davon ergeben ein Einsparpotenzial von 2,04 Quadratkilometer. Waren das noch nicht genug Zahlen? Einen detaillierteren Rechenweg können Sie hier nachlesen: taz.de/platz.