

PARKLETS IM LEIPZIGER WESTEN



EINLEITUNG

Der Straßenraum Leipzigs wird dominiert von der Nutzung durch Auto – im ruhenden oder bewegten Verkehr. Auch die Fußwege sind zugunsten des Straßenraums sehr knapp bemessen. In den dicht bebauten Gründerzeitvierteln des Leipziger Westen verdeutlicht sich dies durch enge Straßenschluchten, die sich endlos ziehen. Nicht überall ist straßenbegleitendes Grün, wie etwa Straßenbäume, vorhanden, was den tristen Eindruck verstärkt. Grüne Oasen zum Kraft tanken und Verweilen fehlen oftmals wegen unterirdisch verlegten Kabeln und anderer Infrastruktur. Besonders alte Menschen, und damit eine der vulnerabelsten Gruppen unserer Bevölkerung, finden auf ihren Alltagswegen keine (nicht kommerzielle) Möglichkeit sich auszuruhen.

Autoabstellflächen sind zwar (noch) begehrtes Gut, doch ihre alternative Nutzung macht aus ihnen Oasen der Entspannung mitten im städtischen Alltag. Vor allem kleinräumige Begrünungs-, Bepflanzungs- und Rastflächen können zum Wohlbefinden und Aufenthalt im öffentlichen Raum einladen. Sie dienen als alternative Treffpunkte der Kommunikation, die das soziale Miteinander und den Informationsaustausch in der Nachbarschaft fördern können.

Besonders Parklets - ausgestattet mit Sitzgelegenheiten, eventuell einem Büchertauschregal und Blumenkübeln - würden diesen Missständen Abhilfe schaffen. Weitere vielfältige Vorteile liegen auf der Hand: Gesellschaftliche Gemeinschaftsstrukturen werden durch Parklets geschaffen, ein Beitrag zur Verkehrswende wird geleistet. Nebenbei wird ein Beitrag zur Klimafolgenanpassung (Hitzestress) sowie zur Rückeroberung von öffentlichen Raum für die Menschen geleistet. Auch die Gestaltung des Stadtbildes wird durch diese Orte aktiv, bürgerschaftlich und kreativ belebt.

Parklets sind Orte der Gemeinschaft für eine sich ändernde Gesellschaft!

WAS IST EIN PARKLET?

Als Parklet bezeichnet man die räumliche Erweiterung des öffentlichen Gehwegs, welche anstelle einer Parkfläche Raum für Menschen schafft. Parklets sind die natürliche Weiterentwicklung des Parking Days, der seinen Ursprung in San Francisco hat. Dort entstand 2010 auch das offiziell erste Parklet. Ähnlich wie am Parking Day wurde eine Parkplatzfläche in einen Aufenthaltsbereich transformiert, mit dem Unterschied, dass die Installation am Ende des Tages nicht abgebaut wurde. Was als Kunstaktion angefangen hat, ist mittlerweile ein bewährtes Instrument von Stadtplaner*innen und urbanen Aktivist*innen.

Parklets versuchen, das volle Potential einer städtischen Straße aufzuzeigen. Auf einer kompletten Straße sind die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen, egal ob in Bewegung oder nicht, im Gleichgewicht. Zudem können sie sehr kostengünstig etwa Raum oder Infrastruktur für untervertretene Bedürfnisse schaffen. Parklets können zum Beispiel Fußgänger*innen und Gehbehinderten die Möglichkeit bieten, Rast zu halten.

Auch dienen sie dem nachbarschaftlichen Austausch. Parklets bieten die Möglichkeit seine Nachbar*innen kennenzulernen und sich mit ihnen zu unterhalten, ohne sie direkt nach Hause einzuladen. Parklets können zu Treffpunkten in einem Quartier werden.

Wir möchten Parklets „bottom-up“, also aus der Nachbar*innenschaft heraus entstehen lassen. Dafür sollen sich Nachbar*innen zusammenschließen oder ein Verein sich gegenüber der Stadt als Ansprechpartner präsentieren.

Die Parklets sollen unterschiedlich gestaltet werden und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten aufweisen. Dies kann eine Sitzgelegenheit mit Tischen mit einer Spielecke oder einer Möglichkeit zur Mittagspause auch eine „grüne Lounge“ sein, die gerade in den immer häufiger auftretenden Hitzesommern Kühlung und Sonnenschutz bietet. Einzelne Elemente, wie Ladestationen für E-Bikes, Radstellplätze oder Büchertauschmöbel runden die Möglichkeiten des Parklet-Einsatzes ab.

Parklets sind vielfältig in ihrer Erscheinungsform und ihren Nutzungsmöglichkeiten!

BEST PRACTICE

In Deutschland wurden bereits in mehreren Städten erfolgreich Parklets installiert. Vor allem in Stuttgart war dieser Prozess sehr erfolgreich, wo er von engagierten Bürger*innen initiiert und begleitet wurde (www.parklet-stuttgart.de). Das Projekt ist in dieser Art und Größenordnung bisher einmalig in Deutschland. Es wurde eigens ein Genehmigungsverfahren geschaffen, welches in Zukunft Grundlage für den Bau weiterer Parklets, auch durch Bürger*innen, bilden kann. Gleichzeitig ist es gelungen, verlorengegangene Funktionen wieder ins Straßenbild zu integrieren. Aber auch internationale Beispiele in Städten wie Wien, Helsinki, Birmingham, London oder Los Angeles zeigen gut, wie zivilgesellschaftliches Engagement zur Belebung des öffentlichen Raums erfolgreich umgesetzt wurden:



Parklets in Stuttgart



links oben: Wien

rechts oben: Łódź

links mitte: San Francisco

rechts mitte: San Francisco

rechts unten: Los Angeles



WARUM PARKLETS FÜR DEN LEIPZIGER WESTEN?

Wie in vielen Städten Deutschlands soll auch in Leipzig ein Begegnen der Menschen im öffentlichen Raum gestärkt werden. Es gibt Bereiche in der Stadt, in denen dies erschwert ist. Der Straßenraum der Georg-Schwarz-Straße zählt eindeutig dazu. Laut Fachkonzept Freiraum und Umwelt des INSEKs Leipzig 2030 handelt es sich bei Altlindenau um einen Ortsteil mit einer stark defizitären Freiraumversorgung. Qualitativ ansprechende und ausreichend vorhandene Grün- und Freiflächen fehlen in diesem Bereich des Leipziger Westens. Gerade vor dem Hintergrund einer sich ändernden Nutzungs- und Begegnungskultur des öffentlichen Raums werden hier Mängel ersichtlich. Auch das Abstandsgebot in Zeiten der Corona-Pandemie zeigt, dass Menschen Orte des Aufenthalts und der Begegnung im Freien benötigen.

Momentan ist die Möglichkeit der Begegnung und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum in der Georg-Schwarz-Straße sehr gering:



REALISIERUNGS- KONZEPT

WIE SOLL DAS FUNKTIONIEREN?

Bis spätestens Mai 2021 wollen wir folgende, maximal 3 (Teil-)ziele erreichen:

1. Einen Prototyp-Parklet im Leipziger Westen auf der Georg-Schwarz-Straße umsetzen, Hausgemeinschaft Georg-Schwarz-Straße 19 + 21 bereits ‚verpflichtet‘
2. Umsetzung durch die Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle begleiten und ermöglichen und daraus Strukturen schaffen, Finanzierung über Burg Giebichenstein und Preisgeld ‚Wir für Sachsen‘
3. Hausgemeinschaften / Nachbarschaften / weitere Interessierte zur Umsetzung von weiteren Parklets in 2021 finden

Darüber hinaus wollen wir langfristig folgende Ziele erreichen:

- Anzahl der Parklets im Leipziger Westen erhöhen
- Selbsttragende Strukturen für Parklets schaffen
- Konzept auf die gesamte Stadt übertragen und anwenden.

STANDORTWAHL

Geplanter Standort des Parklets ist vor der Georg-Schwarz-Straße 21.



PAT*INNENSCHAFT

Die Hausbewohner*innen von Georg-Schwarz-Straße 19 sowie von Nr. 21 haben sich bereits gemeinsam zur Übernahme der Patenschaft bereit erklärt, am Parking Day 2021 testen sie in Eigenverantwortung bereits ein Parklet und werben in der Nachbarschaft

BAU UND ERHALT VON PARKLETS

Gebaut werden soll das Parklet vom Kollektiv plus X. Dieser der Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle nahestehende Verein führt Projekte durch, die sich an der Schnittstelle von Kunst, Raumplanung, Design und Sozialer Arbeit befinden. Das Kollektiv plus X steht für Urbane Interventionen, die den öffentlichen Raum als Bühne begreifen und für eine lebendige Stadtkultur eintreten.

Die Parklets sollen in zwei Projektseminaren der Kunsthochschule geplant und gebaut werden. Das erste im Wintersemester 2020/ '21 ist dafür vorgesehen, in Kontakt zu den Beteiligten zu treten, sich mit der Situation vor Ort vertraut zu machen und erste Planungen zu machen. Das zweite im Frühjahr 2021 beinhaltet den Bau und die Aufstellung des Parklet-Prototyps. Nötige und gewünschte Anforderungen an diesen Prototyp, der selbst nachbaubar sein soll, werden an das Projektseminar gestellt. Alle Beteiligten sind bei dem Genehmigungs- und Realisierungsprozess an einer offenen und transparenten Kommunikation interessiert, die die verantwortlichen Behörden und Kontaktpersonen beteiligt. Um einen dauerhaften Eindruck der Parklets zu sichern, werden Projektmittel für die Reparatur (z.B. von Vandalismus-Schäden) und Pflege zurückgehalten.

BETRIEB: WAS WIRD BEACHTET?

Alle Beteiligten sind an einer sicheren und verfahrenskonformen Lösung interessiert. Aus diesem Grund werden bei der Planung, dem Bau und der Aufstellung folgende Aspekte berücksichtigt:

- Straßenkonstruktion werden nicht beschädigt (keine Verankerungen im Boden, keine Bohrungen etc.)
- stabile Abgrenzung zum Fließverkehr sind vorgesehen (durch Markierungen / Schilder / Reflektoren)
- keine Freileitungen über den Gehweg
- Lichtraumprofil wird freigehalten
- notwendige Restgehwegbreite wird eingehalten
- Oberflächenentwässerung wird nicht beeinträchtigt (Freihalten von Einlaufgitter / -schächten)
- Rücksicht auf Menschen mit Behinderungen wird genommen (Barrierefreiheit / Zugänglichkeit Parklets = Rampen?)

AUSBLICK

Die Stadt soll zukünftig mehr als Ort der Zusammenkunft und des Miteinanders begriffen werden, an dem Menschen sich begegnen und austauschen können. Das Quartier soll als ‚Wohnzimmer‘ begreifbar gemacht werden: Wir treffen andere Menschen, entspannen, flanieren, entdecken. Durch kommunikatives und praktisches Engagement der Bürger*innen soll die Verwaltung verstärkt dazu sensibilisiert werden, sich mit dem Thema Umgestaltung des öffentlichen Raumes auseinanderzusetzen. Es soll dafür ein Modell-Parklet in der Georg-Schwarz-Straße errichtet werden. Die Erfahrungen bei der Planung und Umsetzung soll nach erfolgreicher Realisierung nicht verloren gehen: aus diesem Grund soll eine Vorlage für weitere Genehmigungsverfahren erstellt werden, um Parklets an weiteren Standorten im Leipziger Westen und der ganzen Stadt zu realisieren.