



Hrsg. Hans – Joachim Becker



Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum

Straßenraummanagement als Lösungsansatz für städtische Parks

Kathrin Schwarz

Berlin, Januar 2008

ISSN 1613-1258

**Schriften des Fachgebietes Integrierte Verkehrsplanung
des Institutes für Land- und Seeverkehr
an der Technischen Universität Berlin**

ISSN 1613-1258

Eigener Verlag und Druck

Vertrieb:

Technische Universität Berlin
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Sekretariat SG 4
Salzufer 17/19
10587 Berlin

Telefon +49 (0)30 314 25145
Fax +49 (0)30 314 27875
E-Mail **sekretariat@ivp.tu-berlin.de**
<http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de>

Technische Universität Berlin
Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

IVP-Schriften, Nummer 16
ISSN 1613-1258

Kathrin Schwarz

Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum

Straßenraummanagement als Lösungsansatz für städtische Parks

Berlin, Januar 2008

Vorwort

Der vorliegende Beitrag ist eine Kurzfassung der Diplomarbeit „Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum – Straßenraummanagement als Lösungsansatz für städtische Park“, die am Geographischen Institut der Humboldt Universität zu Berlin und am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der Technischen Universität Berlin geschrieben wurde. Die Arbeit entstand in einer Zusammenarbeit der beiden Berliner Universitäten. Sie setzt die universitätsübergreifende Ausbildung und interdisziplinäre Forschung fort.

Grünanlagen spielen für die Bewohner und Besucher von Städten eine wichtige Rolle. Sie übernehmen Ausgleichs-, Erholungs-, Freizeit-, Kultur-, Sport- und Kommunikationsfunktionen und wirken sich auf die Lebensqualität und Attraktivität der Städte unmittelbar aus. In Berlin beispielsweise bieten „mehr als 2.500 öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen mit einer Gesamtfläche von über 5.500 ha ... vielfältige Erholungsmöglichkeiten“ (siehe Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/gruenanlagen/>). Schutz, Pflege, Unterhaltung und Entwicklung der Parks und Grünanlagen sind in der Regel kommunale Aufgaben, die jedoch durch kommunale Mittelknappheit nicht entsprechend wahrgenommen werden oder wahrgenommen werden können (siehe auch Tagesspiegel: Grünanlage mit Mäzen - Das Pflegegeld für die Berliner Parks reicht nicht Deshalb kümmern sich immer mehr Privatleute: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/;art270,2355447>).

Nutzungskonflikte, Bestandserhalt, Pflege und Entwicklung erfordern unter veränderten Rahmenbedingungen Lösungen. Alternativen zum bestehenden Trend sind gefragt und hier setzt die vorliegende Arbeit an. Die Verfasserin wählt einen fachübergreifenden Ansatz, verbindet zwei unterschiedliche Fachrichtungen, die im öffentlichen Raum maßgeblich aktiv sind, aber wenig miteinander zu tun haben - das Grünraummanagement und das Straßenraummanagement. Der gewählte Arbeitsansatz geht davon aus, dass sich aus Lösungen zur Konfliktminderung im Straßenraum Lösungen für den Grünraum entwickeln lassen. Daher werden Nutzungskonflikte und Lösungen aus dem Straßenraum sorgsam untersucht, in einem Katalog zusammengestellt und es werden für die einzelnen Instrumententypen (ordnungsrechtliche, marktwirtschaftliche, infrastrukturelle, kommunikationsbezogene und vereinbarungsorientierte Instrumente) die Möglichkeiten für den Einsatz im Grünraum aufgezeigt. Die konzeptionelle Arbeit wird durch eine online Befragung ergänzt, in der die erarbeiteten Handlungsmöglichkeiten auf deren Akzeptanz bei Experten und Parkbenutzern abgefragt werden. Dadurch konnten verschiedene Akteursgruppen in die Arbeit einbezogen werden.

Die Ergebnisse dieser Arbeit liefern eine hervorragende Grundlage die Diskussion über neue Wege im Grünraummanagement fort zu führen.

Hans – Joachim Becker
Berlin, Dezember 2007

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Vorwort | 4 |
| Inhaltsverzeichnis | 5 |
| Abbildungsverzeichnis | 6 |
| Abkürzungen | 7 |
| Dank | 8 |
| 1 Einleitung | 9 |
| 1.1 Zielsetzung | 9 |
| 1.2 Vorgehensweise | 10 |
| 2 Der öffentliche Raum | 10 |
| 2.1 Funktion und Bedeutung des öffentlichen Straßenraumes | 11 |
| 2.2 Funktion und Bedeutung des öffentlichen Grünraumes | 11 |
| 2.3 Die Nutzergruppen mit ihren Ansprüchen im öffentlichen Raum | 12 |
| 2.4 Die Konflikte im öffentlichen Raum | 14 |
| 3 Straßenraummanagement | 17 |
| 3.1 SRM-Katalog | 20 |
| 3.2 Auswertung SRM-Katalog | 39 |
| 4 Lösungsansätze für städtische Parks | 40 |
| 4.1 Szenario A – Raum | 40 |
| 4.2 Szenario B – Zeit | 47 |
| 4.3 Szenario C – Engagement | 50 |
| 4.4 Szenario D – Geld | 52 |
| 5 Zusammenfassung und Ausblick | 54 |
| Literaturverzeichnis | 57 |
| Verzeichnis des Anhangs | 72 |
| Kontakte | 74 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Nutzergruppen mit ihren Ansprüchen an den öffentlichen Straßenraum. | 13 |
| Abbildung 2: Nutzergruppen mit ihren Ansprüchen an den öffentlichen Grünraum. | 14 |
| Abbildung 3: Konfliktstrategien. | 15 |
| Abbildung 4: Straßenraummanagement. | 20 |
| Abbildung 5: Transformations-Schlüssel. | 21 |
| Abbildung 6: Szenarien für städtische Parks. | 40 |
| Abbildung 7: Szenario A. | 42 |
| Abbildung 8: Auswertung der Frage "Wie fänden Sie eine räumliche Trennung der Nutzer in öffentlichen Grün- und Parkanlagen?" nach Gruppe. | 43 |
| Abbildung 9: Lärmschutzbepflanzung. | 44 |
| Abbildung 10: Auswertung der Frage "Wie finden Sie Lärmschutzbepflanzung um Spiel- und Sportplätze in öffentlichen Grün- und Parkanlagen?" nach Gruppe. | 44 |
| Abbildung 11: Graffiti-Mauer. | 45 |
| Abbildung 12: Auswertung der Frage "Wie störend empfinden Sie Vandalismus in öffentlichen Grün- und Parkanlagen?" nach Alter. | 46 |
| Abbildung 13: Auswertung der Frage "Sollte es für Jugendliche einen Platz zum legalen Graffitisprayen in öffentlichen Grün- und Parkanlagen geben?" nach Alter. | 47 |
| Abbildung 14: Auswertung der Frage "Was halten Sie von Regelungen bez. Hunde in Grün- und Parkanlagen?" nach Teilnehmern gesamt. | 49 |
| Abbildung 15: Auswertung der Frage "Was halten Sie von Regelungen bez. des Grillens in Grün- und Parkanlagen?" nach Teilnehmern gesamt. | 50 |
| Abbildung 16: Auswertung der Frage "Womit würden Sie sich engagieren?" nach Gruppe. | 52 |
| Abbildung 17: Auswertung der Frage "Für welche Ausstattungselemente wären Sie bereit einen finanziellen Beitrag zu leisten?" nach Gruppe. | 53 |
| Abbildung 18: Auswertung der Frage "Wie fänden Sie die Einführung von Pfandsystemen?" nach Gruppe. | 54 |

Abkürzungen

| | |
|----------|--|
| DGGL | Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V. |
| GALK-DST | Ständige Konferenz der Gartenamtsleiter beim Deutschen Städtetag |
| GALABAU | Fachverband für Garten- und Landschaftsbau e.V. |
| GrünanlG | Grünanlagengesetz |
| MIV | motorisierter Individualverkehr |
| MM | Mobilitätsmanagement |
| MV | motorisierter Verkehr |
| NMV | nicht motorisierter Verkehr |
| ö.R. | öffentlicher Raum /öffentliche Räume |
| ÖPNV | öffentlicher Personennahverkehr |
| ÖPP | Öffentlich-private Partnerschaft |
| ÖV | öffentlicher Verkehr |
| PBefG | Personenbeförderungsgesetz |
| SRM | Straßenraummanagement |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| VSM | Verkehrssystemmanagement |
| WiV | Wirtschaftsverkehr |

Dank

In der Bundesrepublik Deutschland leben fast 28 % der Bevölkerung in Städten mit mehr als 20.000 Einwohnern [vgl. STBA, 2005, S. 33f]. Gerade in den dicht besiedelten Ballungsräumen haben Grünräume eine wichtige Ausgleichs- und Regenerationsfunktion für die städtischen Bewohner. Auf der Tatsache aufbauend, dass die finanziellen Mittel zur Planung und „In-Wertsetzung“ der Grünräume in vielen Städten geringer werden, müssen neue kreative Lösungen zur Erhaltung gefunden werden. Diese Arbeit zeigt die Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum auf um dann durch die Übertragung des Straßenraummanagements neue Lösungsmöglichkeiten für den Grünraum zu entwickeln. Mit ausgewählten, bekannten und neuen Maßnahmen aus dem Straßenraummanagement werden Handlungswege für den Grünraum aufgezeigt, die eine Alternative zu dem bisherigen Trend bieten.

Ein herzlicher Dank gilt meinen beiden Betreuern Prof. Dr. Ludwig Ellenberg vom Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin und Dipl.-Ing. Hans-Joachim Becker vom Institut für Land- und Seeverkehr (Fachgebiet integrierte Verkehrsplanung) an der Technischen Universität Berlin, die mir mit guten fachlichen Ratschlägen zur Seite gestanden haben. Ebenso danke ich allen Bürgern und Experten, die an der Onlinebefragung teilgenommen und sich mit Interesse dem Thema zugewandt haben. Die Erhebung, die einerseits Grundlage für die Bewertung der Maßnahmen des Straßenraummanagements war und andererseits einen bescheidenen Beitrag zur Thematik städtisches Grün bringen soll, konnte nur durch zahlreiche Teilnehmer realisiert werden. Dabei bedanke ich mich besonders bei Herrn Oliver Hoch, Geschäftsführer des Fachverbandes Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau Berlin-Brandenburg e. V. (GALABAU) und des Landesverbandes Berlin-Brandenburg der Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e. V. (DGGL), Frau Anke Wünnecke von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Abteilung I - Stadt- und Freiraumplanung, Herrn Detlev Stranz aus dem Ressort Grünflächen u. Forste der Stadtverwaltung Wuppertal sowie alle weiteren nicht namentlich genannten Experten, die aktiv die Befragung unterstützt haben.

1 Einleitung

Man sieht es den öffentlichen Parks in den Städten nicht immer auf den ersten Blick an, aber der allmähliche Verfall schreitet an vielen Stellen voran. Öffentliches Grün als das klassisch-repräsentative Aushängeschild einer Stadt wird im Zusammenhang mit den vielerorts stattfindenden Sparmaßnahmen degradiert. Brunnen werden abgestellt, Grünflächen verwildern, Bedürfnisanstalten werden abgebaut und defekte Spielgeräte gesperrt. Müll, Hundekot und freilaufende Hunde sowie die aus den stärker überwachten Innenstädten in den Park gedrängten sozialen Randgruppen verursachen eine Negativspirale: Die Parks werden zunehmend unattraktiv für die Bevölkerung. Das Image der grünen Idylle wandelt sich in ein Arme-Leute-Image. Parks werden zu unansehnlichen Angsträumen, wo das friedlich-freundliche Miteinander der Menschen nicht mehr erkennbar und erlebbar ist [vgl. MILCHERT, 2003, S. 217]. Hinzu kommt, dass viele Nutzer den öffentlichen Grünraum für sich beanspruchen möchten. Es treffen die unterschiedlichsten Nutzungen aufeinander, von Aufenthalt und Erlebnis bis hin zu Ruhe und Erholung kommt alles vor. Der öffentliche Grünraum deckt eine Vielzahl von Funktionen und Bedürfnissen ab. Er beinhaltet durch seine Vielfalt aber auch erhebliche Nutzungskonflikte. Wie kann diese Abwärtsspirale gestoppt werden? Die Frage, für welche Aktivitäten der Raum jedoch genutzt werden darf und wer dies auf welcher Grundlage reglementiert, führt zu Streitigkeiten in der Gesellschaft. Wie soll das Nutzungsproblem fair und gerecht gelöst werden, ohne eine Überlegenheit einzelner Nutzergruppen bzw. Funktionen hervorzurufen? Die Herausforderung besteht darin, ein verträgliches Miteinander im Park zu schaffen, sodass alle Bedürfnisse befriedigt werden können. Der Trend zum allgemeinen Verbot von Tätigkeiten kann somit keine befriedigende Lösung für den öffentlichen Grünraum sein.

Im öffentlichen Straßenraum gibt es ähnliche Konflikte. Hier treffen ebenfalls unterschiedliche Nutzungen aufeinander: Verbindung, Versorgung und Aufenthalt. Wie werden die konkurrierenden Ansprüche mehrerer, unterschiedlicher Nutzungen auf die gleiche Fläche im öffentlichen Straßenraum gelöst? Dieser Frage sowie der Frage, ob eine Übertragung der Lösungsmöglichkeiten auf den Grünraum möglich ist, wird im Verlauf der Arbeit nachgegangen.

1.1 Zielsetzung

Die Bedeutung der öffentlichen Grünräume für die Städte ist unbestritten. Umso wichtiger ist, den vorab genannten negativen Trends im öffentlichen Grünraum entgegenzuwirken. Oberstes Ziel sollte die Verbesserung der Lebens- bzw. Nutzungsqualität in den Grünräumen sein. These der vorliegenden Arbeit ist, dass sich erprobte und bewährte

Maßnahmen aus dem SRM in modifizierter Art und an die lokalen Bedingungen vor Ort angepasst, sich auch für den öffentlichen Grünraum und seine Konflikte eignen. Neben den bislang angewandten Instrumenten bietet die Einführung von Maßnahmen aus dem SRM sehr viele neue Lösungsmöglichkeiten für die Nutzungskonflikte im öffentlichen Grünraum an. Ziel dieser Arbeit ist es, neue Lösungsansätze aus dem SRM für die Anwendung in den öffentlichen Grünanlagen zu entwickeln und zu überprüfen.

1.2 Vorgehensweise

Öffentliche Räume (ö.R.) setzen sich grob gesehen aus Straßen, Gebäuden, Plätzen und Parks zusammen. Die vorliegende Arbeit konzentriert sich auf die Raumtypen Park und Straße. Dadurch, dass sich in diesen beiden Räumen die Interessen und Ansprüche der einzelnen Nutzergruppen sehr ähneln sind auch die Konflikte ähnlich. Die Lösungsansätze sehen dagegen unterschiedlich aus. Aufbauend auf dieser Tatsache wird untersucht, ob gängige Ansätze des SRM sich in modifizierter Art auch auf die städtischen Grünflächen übertragen lassen. Dazu wurde ein Katalog der SRM-Maßnahmen erstellt. Dieser enthält praktische Anwendungsfälle, die den Einsatz und die Wirkungsrichtung im Straßenraum dokumentieren und die unterschiedlichen Möglichkeiten zur Übertragung auf den Grünraum aufzeigen. Bei den Anwendungsfällen handelt es sich um exemplarische „Best-Practice-Beispiele“ aus unterschiedlichen Ländern. Für den Schritt der Übertragung der Maßnahmen auf den Grünraum wurde ein Transformationssystem entwickelt, mit dessen Hilfe sich die Einzelinstrumente des SRM auf den Grünraum anwenden lassen. Der Katalog wurde anschließend um die neu entwickelten Maßnahmen für den Grünraum erweitert.

Die Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen wurde anhand festgelegter Kriterien abgeschätzt. Das Ergebnis ist ein Katalog, der eine Anwendungsgrundlage für die Praxis bildet. Mithilfe der Methode der Szenariotechnik wurden die effektivsten Maßnahmen aus dem SRM-Katalog zu vier verschiedenen Zukunftsbildern zusammengefasst. Die Anwendbarkeit der einzelnen Szenarien mit ihren unterschiedlichen Maßnahmen wurde in der Praxis durch eine Onlinebefragung überprüft. Dazu wurden sowohl 154 Experten aus der Grünplanung (Grünplanungsämter und Behörden, Verbände und Organisationen sowie private Institutionen) wie auch 228 Bürger befragt. Am Ende der Arbeit stehen eine zusammenfassende Auswertung und ein Ausblick.

2 Der öffentliche Raum

Jeder ö.R. bekommt durch seine spezielle (Nutzungs-) Geschichte einen ganz individuellen Charakter, der wesentlich das Bild und die Identität einer Stadt prägt. Dieser in sich

vielfältige Lebensraum beinhaltet die verschiedensten Nutzungen - von Verkehr, Unterhaltung, Konsum, Erholung bis hin zum Aufenthalt an der „frischen Luft“. Er ist ein Schauplatz verschiedenster Geschehen, Handlungen und Tätigkeiten. Durch technische, ethnische, politische und gesellschaftliche Entwicklungen ändern sich auch immer wieder die Nutzungsansprüche an den ö.R., sodass es weniger zu einem Funktionsverlust, sondern mehr zu einem Funktionswandel und einer Differenzierung des Raumes kommt. Der ö.R. befindet sich fortwährend in einem dynamischen Wandel. Bedingt durch die vielfältigen, sich verändernden Bedürfnisse der Bewohner ergeben sich z.T. konträre Ansprüche, die zu unterschiedlichen Problemen im ö.R. führen. Die Bemühungen um diese Stadträume sind aufgrund ungleicher Problemwahrnehmungen sehr unterschiedlich [vgl. BBR, 2002, S. 3].

2.1 Funktion und Bedeutung des öffentlichen Straßenraumes

Beim öffentlichen Straßenraum in den Städten und Gemeinden handelt es sich in erster Linie um ein Wege- und Straßennetz für den motorisierten Verkehr. Allerdings ist der Straßenraum mehr als nur die reine Verkehrsfläche in einer Stadt. Er ist zugleich auch der Kommunikations-, Aufenthalts- und Erlebnisraum sowie das Wohnumfeld [vgl. KÖNIG, 1997, S. 12]. Die Funktionen des öffentlichen Straßenraumes lassen sich in die zwei Bereiche materielle und immaterielle Funktionen gliedern. Aus den physischen Strukturen einer Stadt ergeben sich die materiellen Funktionen, die sich objektiv aufteilen lassen in die Verkehrs-, Versorgungs- und die sozialen sowie ökologischen Funktionen. Alle nicht verkehrlichen Aufgaben bilden die immateriellen Funktionen. Sie sind stark subjektiv geprägt, da sie anhand von Sinneseindrücken und Wahrnehmungen des Straßenraumes einer Stadt gebildet werden. Unter den immateriellen Funktionen werden die räumliche Orientierung, die soziale Brauchbarkeit, die Identifikation, die Anregung und die Schönheit verstanden [vgl. STEIERWALD und KÜNNE, 1994, S. 326f.].

2.2 Funktion und Bedeutung des öffentlichen Grünraumes

Unter dem Begriff öffentliche Grünfläche wird die Art des städtischen Parks verstanden, d.h. die mehr oder weniger großflächig gestaltete Grünanlage, die primär der Erholung dient und deren Nutzung der Allgemeinheit gewidmet ist. Da der Begriff Grünfläche überwiegend im Zusammenhang mit der Darstellung in Plänen verwendet wird und die Bezeichnung Grünraum besser die räumliche Ausprägung wiedergibt [vgl. GÄLZER, 1980, S. 5f.], wird

vorwiegend der Begriff Grünraum bzw. synonym auch Park, Parkanlage oder Grünanlage verwendet.

Ein wesentliches Merkmal von Städten ist die hohe Bevölkerungskonzentration und der hohe Anteil an bebauten bzw. versiegelten Flächen. Öffentliche Grünräume zählen in den Städten zu den knappsten Gütern. Nicht alle Menschen in einer Stadt verfügen über private Freiräume. Hinzu kommt, dass der eigene Garten nicht als Ersatz für öffentliche Grünräume gesehen wird, sondern vielmehr eine eigene Funktion hat [vgl. KGST, 2004, S. 20]. Entsprechend hoch ist demnach der Nutzungsdruck in den öffentlichen Grünräumen. Städtische Parks als gesamtgesellschaftliche Begegnungsstätten erfüllen vielfältige Ansprüche. Sie übernehmen eine stadtoökologische Funktion, indem sie zur Klimaverbesserung bzw. Lufthygiene beitragen, einen Lebensraum für die örtliche Flora und Fauna schaffen, eine Verbesserung des Wasserhaushaltes erzielen und eine Bodenschutzfunktion übernehmen. Die Grünräume schaffen somit eine bedeutsame Ausgleichs- und Regulationswirkung zu den strapazierten, versiegelten städtischen Flächen. Weitere Aufgaben sind die stadtgestaltende bzw. -gliedernde Funktion, die ökonomische sowie nutzungsbezogene Funktion. Da sie allgemein zugänglich für die Öffentlichkeit sind und ihre Gestaltung und Pflege multifunktional ausgerichtet ist, ermöglichen sie der Bevölkerung eine Vielzahl von unterschiedlichen Nutzungen. Die Tätigkeiten reichen von Ruhe und Erholung, Spiel und Sport, Naturerleben und Spazieren bis hin zum Feiern und Lagern [vgl. ERMER, 1996, S. 57f.].

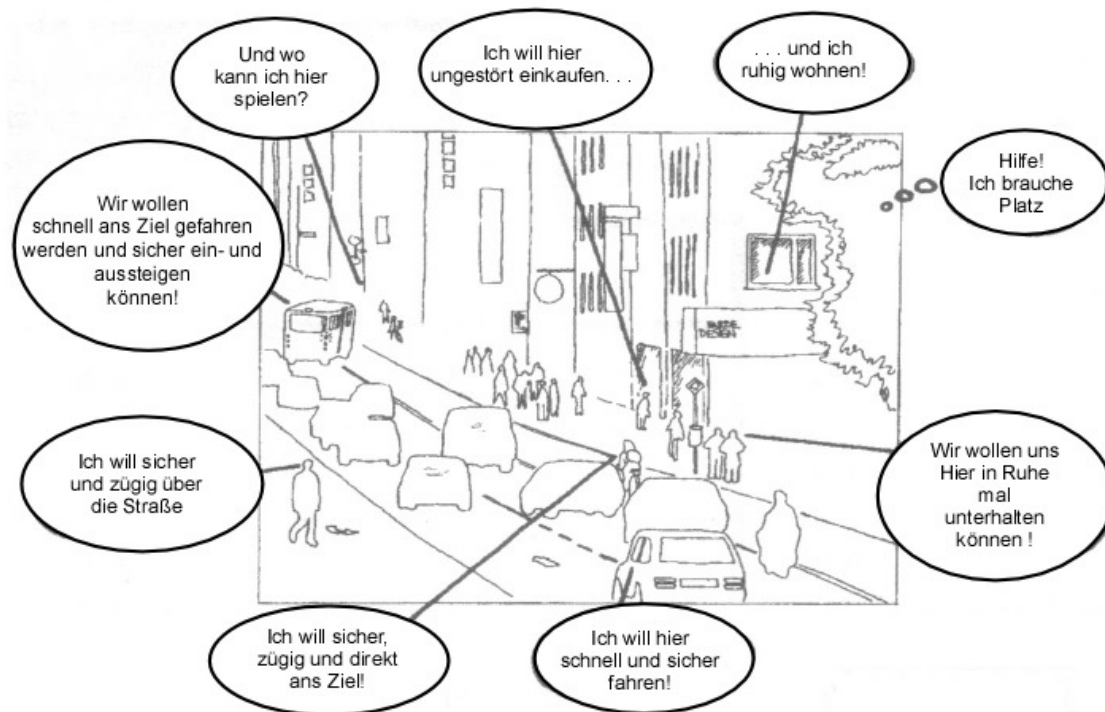
2.3 Die Nutzergruppen mit ihren Ansprüchen im öffentlichen Raum

Allgemein lassen sich die Nutzergruppen im ö.R. in die zwei Gruppen motorisierter Verkehr (MV) und nicht motorisierter Verkehr (NMV) unterscheiden. Der MV setzt sich zusammen aus dem Wirtschaftsverkehr (WiV), dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Unter dem NMV werden alle Verkehrsteilnehmer verstanden, die ihre Wege hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel zurücklegen.

Im Straßenraum kommen beide Gruppen vor, wohingegen im Grünraum nur der NMV anzutreffen ist und der MV nur in Ausnahmefällen. Die Ansprüche dieser Nutzergruppen an den ö.R. sind vielfältiger Art: Er soll ein Aufenthaltsraum, Wohnumfeld, Kommunikations- und Erlebnisraum sowie ein funktionierender Verkehrsraum sein. Gleichzeitig soll der ö.R. aber auch die stadtgestalterischen und ökologischen Funktionen übernehmen. Durch die verschiedenartigen Funktionen und Ansprüche kommt es zu Überschneidungen, die schwer zu lösen sind. Es entsteht ein Konkurrenzkampf zwischen den Nutzergruppen um die begrenzten Flächen im ö.R. Grundsätzlich lassen sich die Nutzungsansprüche hinsichtlich

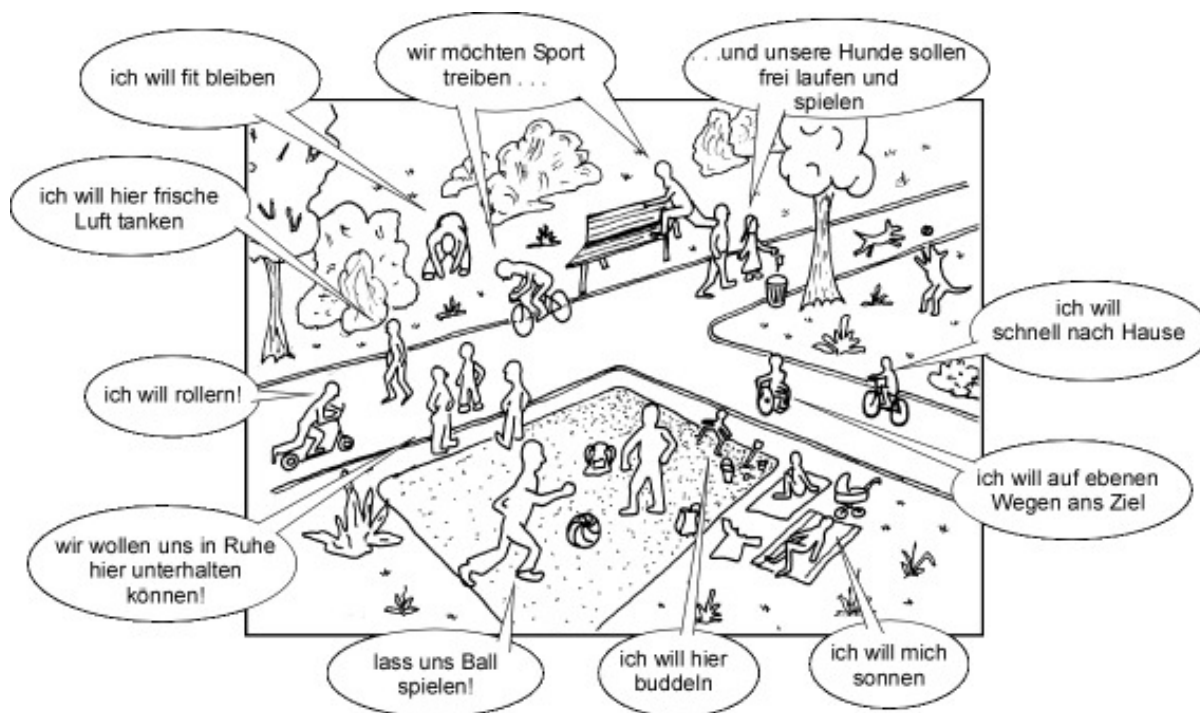
der qualitativen Aspekte, der Geschwindigkeit und des spezifischen Raumbedarfs unterscheiden. Die verschiedenartigen Bewegungsabläufe der jeweiligen Nutzer, ihre Besonderheiten sowie ihre schwer einschätzbaren, zeitlich variablen Verhaltensweisen machen die qualitativen Aspekte aus. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsarten und ihr spezifischer Raumbedarf müssen vor allem bei den Nutzungskonflikten beachtet werden. Der spezifische Raumbedarf für die Nutzungen leitet sich aus den Abmessungen der Verkehrsteilnehmer und/oder ihren Fahrzeugen bzw. deren Fahrgeometrie ab. Dagegen ist der Platzbedarf für sonstige nichtverkehrliche Nutzungen (Spielen, Aufenthalt etc.) im ö.R. schwieriger festzulegen, da es keine einheitlichen Maße gibt [vgl. WERMUTH und SOMMER, 2003, S. 8-7f.].

Abbildung 1: Nutzergruppen mit ihren Ansprüchen an den öffentlichen Straßenraum.



Quelle: WERMUTH und SOMMER, 2003, S. 8-1

Abbildung 2: Nutzergruppen mit ihren Ansprüchen an den öffentlichen Grünraum.



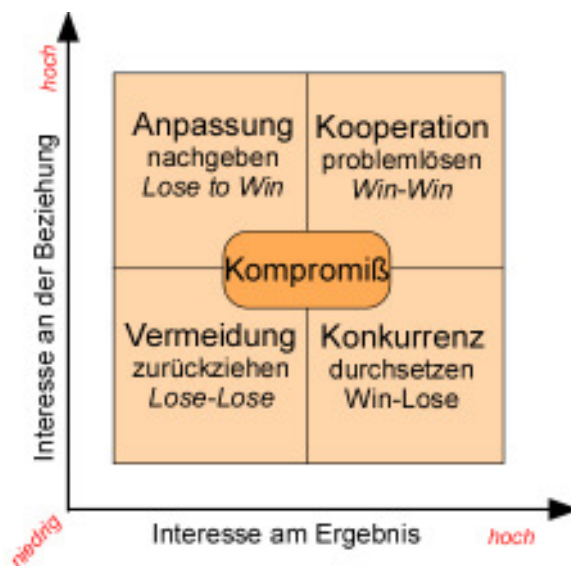
Quelle: eigene Darstellung, 2006

2.4 Die Konflikte im öffentlichen Raum

Konflikte gehören zum alltäglichen Leben. Sie können positive sowie negative Funktionen aufweisen und sind ein Medium, durch das Probleme aufgezeigt und Lösungen gefunden werden können. Der Konflikt ist ein Phänomen, das sich unter verschiedenen Perspektiven immer wieder anders darstellt. Als Raumnutzungskonkurrenzen bzw. räumliche Nutzungskonflikte werden konkurrierende Ansprüche mehrerer unterschiedlicher Nutzungen auf die gleiche Fläche verstanden [vgl. KLETT-PERTHES, 2005, o.S.]. Das heißt, ein Konflikt wird als eine Situation erfasst, in der zwei oder mehr Motive, Ziele, Handlungsentwürfe oder Handlungen, die mit ähnlicher und meist hoher Intensität verfolgt werden, tatsächlich oder scheinbar unvereinbar sind. Wichtig bei der Diskussion ist, dass der Begriff Konflikt unvoreingenommen als sozialer Tatbestand betrachtet wird und er nicht mit der Austragungsform (funktional oder dysfunktional) zu verwechseln ist [vgl. BÜHL, 1973, S. 11f, zit. bei CZICHOS, 1982, S. 334]. Ebenso darf er nicht durch die Bewertung eingrenzt und auf Merkmale reduziert werden. Zur Beurteilung eines Konfliktes ist es wichtig zu wissen, um welche Konfliktart es sich handelt. Unterschieden nach der Erscheinungsform, gibt es latente (verdeckte, verdrängte) und manifeste (offene, sichtbare) Konflikte. Diese können entweder nach der Sachebene (Sachkonflikt), der Beziehungs-/personalen Ebene (Beziehungs- und innere Konflikte) oder nach der organisatorisch-strukturellen Ebene (Wertkonflikt) unterschieden werden. Die Ursachen von Konflikten sind nicht immer leicht zu erkennen. Der

Anlass, aus dem ein Konflikt entstanden ist, kann sach- oder personenbedingten Ursprungs sein. Bedingt durch die öffentliche Austragung, ist die Kommunikationsform um den Konflikt im ö.R. anders. Im Gegensatz zu Konflikten im privaten Raum, wo die Kontroverse direkt zwischen Absender und Adressat geführt wird, wird die Auseinandersetzung über Konflikte im ö.R. indirekt durch die Medien beeinflusst. Hinzu kommen noch die „WahrnehmungsfILTER“ Erziehung, kulturelle Einflüsse, Konstitution und Erfahrungen, durch welche die Menschen die Konflikte unterschiedlich empfinden. In der Regel laufen Konflikte in verschiedenen Stufen ab, die sich immer mehr zuspitzen. Bei der Konfliktlösung sind verschiedene Strategien möglich, die nicht selten die Macht- und Ressourcenungleichgewichte zwischen den Konfliktparteien widerspiegeln. Es gibt nicht „die eine Strategie“, sondern es ist immer eine Aushandlung zwischen den unterschiedlichen Interessensebenen [vgl. BEISHEIM, 2005, S. 15].

Abbildung 3: Konfliktstrategien.



Quelle: eigene Darstellung nach BEISHEIM, 2005, S. 15

Die GALK-DST hat 2004 eine bundesweite Befragung zur Bürgerzufriedenheit mit kommunalen Grünflächen durchgeführt. An dieser Internetbefragung haben sich 112 Kommunen verschiedener Größe beteiligt [vgl. KGST, 2004, S. 8ff.]. Diese Befragung bietet zusammen mit verschiedenen kommunalen Vor-Ort-Untersuchungen zur Qualität und Nutzung öffentlicher Grünanlagen [vgl. SENSTADT, 2001, S. 56ff.] und Befragungen rund um Verteilungskonflikte im Straßenraum [vgl. BERNDS, 2002, S. 233ff.] sowie eigenen Beobachtungen und Interviews interessante Informationen über Bürgererwartungen und -unzufriedenheiten im ö.R. Des Weiteren werden damit Anhaltspunkte für die Planung bzw. Erhaltung des öffentlichen Raums ersichtlich. Im Wesentlichen wurden die nachfolgenden Fälle und Situationen als Konflikte genannt. Im ö.R. müssen nicht zwangsläufig alle Konflikte

vertreten sein, sondern es können auch nur einzelne Bereiche auftreten. Die Konflikte sind oft sehr vielschichtig und lassen sich nicht immer exakt voneinander abgrenzen.

- **Konfliktfall Umweltemissionen**

Jegliche Art der Abgabe von Substanzen, Schall, Erschütterungen, Energien, Strahlungen, Gerüchen oder ähnlichen Erscheinungen an die Umgebung wird als Emission verstanden.

- **Konfliktfall Ausstattungsmängel**

Dieser Bereich betrifft Konflikte, die sich aufgrund mangelnder Pflege, mangelnden Unterhalts oder fehlender Ausstattung ergeben. Vor allem sind es die Mängel, die aufgrund chronisch leerer Kassen oder reduzierter Etats in einigen Bundesländern zu Stande kommen. Immer stärkerer Nutzungsdruck durch den NMV und MV und immer weniger Mittel für Pflege, Unterhalt und Ausstattung lassen die Qualität der öffentlichen Grünanlagen und des Straßenraumes stetig sinken. Das Problem des Vandalismus ist im gesamten öffentlichen Raum zu finden. Als Vandalismus lässt sich das mutwillige Zerstören oder Beschmutzen von privatem oder öffentlichem Eigentum bezeichnen, das für den Täter keinen materiellen Nutzen bringt [vgl. GUTZWILLER-HELFENFINGER u.a., 2000, S. 8].

- **Konfliktfall Gefährdung, Behinderung und Belästigung der Nutzergruppen**

„Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“ [vgl. § 1 Abs. 2 StVO]

Eine **Gefährdung** liegt dann vor, wenn das Herbeiführen einer Situation, die Schädigung für Leib und Leben eines anderen wahrscheinlich macht und deren Ausbleiben nur vom Zufall abhängt. Eine Schädigung ist vorhanden, wenn fremde Körper- und Sachschäden mit wirtschaftlich messbarem Nachteil verursacht worden sind. Dies ist vor allem bei Unfällen mit Personenschäden der Fall.

Hingegen bedeutet eine **Behinderung**, dass durch fremdes, beabsichtigtes Verkehrsverhalten es einigermaßen nachhaltig zu einer Verhaltensbeeinträchtigung kommt. Zu Behinderungen kommt es für die Nutzergruppen v.a. durch die Nutzungsüberlagerungen im ö.R. Es entsteht eine Flächenkonkurrenz untereinander, die zu Einschränkungen des Bewegungsraumes führt. Bei dem fließenden Verkehr geschieht dies vor allem durch den Park-Such-Verkehr oder das Liefern und Laden in der zweiten Reihe. Bei Fußgängern und Radfahren entstehen die Verhaltensbeeinträchtigungen u.a. durch Sondernutzungen im Straßenraum (v.a. Auslagen von Geschäften, Container, Bestuhlung von Straßencafés), falsch abgestellte Pkws/Fahrräder und durch altersbedingte Konfliktpotenziale (Kinder und Senioren) [vgl. BRÄUER und DITTRICH, 1999, S. 228f.].

Eine **Belästigung** ist indessen eine Empfindensbeeinträchtigung, d.h. ein vermeidbares Zufügen eines objektiv empfundenen, körperlichen oder geistigen Unbehagens [vgl. § 1 Abs. 2 StVO]. Als Belästigungen werden von den Nutzergruppen v.a. die Emissionen und das reduzierte Sicherheitsempfinden durch unangenehmes Publikum empfunden. Unter dem Begriff „unangenehmes Publikum“ werden die Benutzergruppen des ö.R. verstanden, die aus unterschiedlichen Gründen nicht oder nur teilweise in die Gesellschaft integriert sind. Sie leben oft marginalisiert am Rande der Gesellschaft und können auch als soziale Randgruppen bezeichnet werden. Im ö.R. gehören dazu vor allem die Drogen- und Homosexuellenszene, Alkoholiker, Stadtstreicher bzw. Obdachlose, Jugendcliquen oder Banden sowie Kleinkriminelle. Durch Belästigungen, Pöbeleien, Gewalttätigkeit oder bereits durch den Anblick selbst setzen sie bei anderen Besuchern das subjektive Sicherheitsgefühl herab. Sie lösen Unsicherheit, Angst vor Überfällen oder Ekel aus, sodass nicht selten die Aufenthaltsorte dieser Randgruppen umgangen bzw. gemieden werden [vgl. SELLE, 2003, S. 54f.]. Sonstige Sachverhalte wie z.B. das Grillen in den Grünanlagen, das laute Spielen von Kindern, freilaufende Hunde oder Freizeitsportler (Nordicwalker, Jogger etc.) können ebenfalls als störend angesehen werden. All diese Empfindensbeeinträchtigungen sind stark subjektiv und abhängig vom Alter, der Tätigkeit und dem Befinden des einzelnen Nutzers. Die tolerierbare Nutzungsintensität bzw. max. Belastbarkeit von Freiräumen ist demnach einerseits abhängig vom Nutzungscharakter des Freiraumes, andererseits von der Erwartungshaltung des einzelnen Freiraumbenutzers [vgl. WAGENFELD, 1985, S. 44].

Die dargelegte Problematik zeigt, dass sich die Konflikte sowohl im Straßenraum als auch im Grünraum sehr ähneln. Anknüpfend daran, wird das SRM mit seinen Maßnahmen näher dargestellt. Die im SRM-Katalog aufgeführten unterschiedlichen Lösungsmöglichkeiten werden anschließend auf die Übertragung- und Anwendungsmöglichkeit im Grünraum hin untersucht und beurteilt.

3 Straßenraummanagement

Durch das gewachsene Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr und die gestiegene Mobilität der Bürger nehmen auch die verkehrlichen Probleme zu. Besonders in städtischen Gebieten sind Zugänglichkeitsprobleme, Staus, Luft- und Lärmverschmutzung und der Verlust an Lebensqualität an der Tagesordnung. Wenn der wachsende Verkehr bewältigt werden soll, dann muss er intelligenter und effizienter organisiert werden, denn der Neubau von Straßen gilt, im Gegensatz zum Stand der Praxis, als neuster wissenschaftlicher Erkenntnis nicht mehr als problemadäquater Lösungsansatz. Ziel sollte die Sicherung und Förderung der Mobilität bei gleichzeitiger Reduzierung der

verkehrsbedingten, negativen Auswirkungen sein [vgl. KUNZ, 1993, S. 7]. Um dieses Ziel zu erreichen und die momentanen Verkehrsprobleme zu lösen, gibt es verschiedene Ansätze. Das Straßenraummanagement ist zum jetzigen Zeitpunkt eine viel versprechende Möglichkeit. Das SRM setzt sich aus Maßnahmen des Verkehrssystemmanagements (VSM) und des Mobilitätsmanagements (MM) zusammen [vgl. ARNDT und BECKER, 2003, S. 14]. Das VSM basiert im Wesentlichen auf dem Ziel, die Straßenkapazität so zu optimieren, dass auch bei hohem Aufkommen ein optimaler Verkehrsdurchsatz im bestehenden Straßennetz möglich ist. Dies geschieht durch „harte Maßnahmen“, die Angebot und Nachfrage direkt durch technische, betriebliche, preispolitische und ordnungspolitische Maßnahmen beeinflussen [vgl. HAAG und HUPFER, 1995, S. 73]. Das MM setzt dagegen früher an. Es versucht die Verkehrsnachfrage mithilfe „weicher Maßnahmen“ wie Information, Koordination und Organisation zu steuern und somit die Ressourcen besser zu nutzen bzw. Alternativen zum derzeit dominierenden MIV aufzuzeigen [vgl. ILS NRW, 2000, S. 11]. Trotz der genannten Unterschiede gibt es zwischen dem VSM und dem MM Überschneidungen. Eine Trennung dieser zwei Ansätze ist zwar möglich, aber nicht sinnvoll, denn ein Computer ohne Software macht ebenso wenig Sinn wie eine Software ohne einen Rechner. Die „hardwareorientierten“ Maßnahmen des VSM benötigen „softwareorientierte“ Maßnahmen des MM, um den Menschen und sein Verhalten mit zu berücksichtigen: Der große technische Aufwand an Installation und Betrieb von Informations- und Leitsystemen braucht den Prozess des Umdenkens und der Akzeptanz des Einzelnen [vgl. KLEWE, 1999, S. 1]. Das SRM greift diese Notwendigkeit auf und verknüpft die beiden planerischen Ansätze miteinander. Die Handlungs- und Maßnahmenkonzepte sind auf den Straßenraum bezogen und zielen auf die Beeinflussung des zeitlichen und räumlichen Verkehrsgeschehens in Bezug auf Verkehrsaufkommen, Verkehrsmiteinsatz und das individuelle Verhalten sowie auf die Verkehrsauswirkungen ab. Das Ziel der Minderung der Nutzerkonflikte und die Verbesserung der Ist-Situation im Straßenraum wird durch einen koordinierten Einsatz von ordnungsrechtlichen, marktwirtschaftlichen, Infrastruktur-, Kommunikations- und Informationsinstrumenten sowie durch Vereinbarungen erreicht. Dazu werden alle im Straßenraum vorkommenden Verkehrsträger und Verkehrsmittel berücksichtigt. Der Einsatz der Instrumente kann kurz-, mittel- oder langfristig erfolgen. Die Instrumente können sich gegenseitig unterstützen, neutral zueinander sein oder sich beeinträchtigen. Im SRM werden verschiedene Typen von Instrumenten unterschieden, wie sie auch im VSM und MM zu finden sind:

- Ordnungsrechtliche Instrumente

Darunter fallen alle staatlich gesetzten Ge- und Verbote. Entscheidend ist ihre Verbindlichkeit. Sie beeinflussen direkt den Handlungsspielraum der Akteure.

- Marktwirtschaftliche Instrumente

Diese Instrumente versuchen, durch finanzielle Anreize wie beispielsweise Prämien oder Gebühren das Verhalten der Akteure zu beeinflussen. Sie beruhen auf dem Verursacher- bzw. Belohnungsprinzip.

- Infrastrukturinstrumente

Durch die gezielte Veränderung, Verbesserung und/oder Ergänzung von Infrastrukturen bzw. Dienstleistungen wird versucht, das Verhalten der Akteure zu steuern. Dazu werden Instrumente eingesetzt, die das erwünschte Verhalten erleichtern und das unerwünschte Verhalten erschweren.

- Kommunikations- und Informationsinstrumente

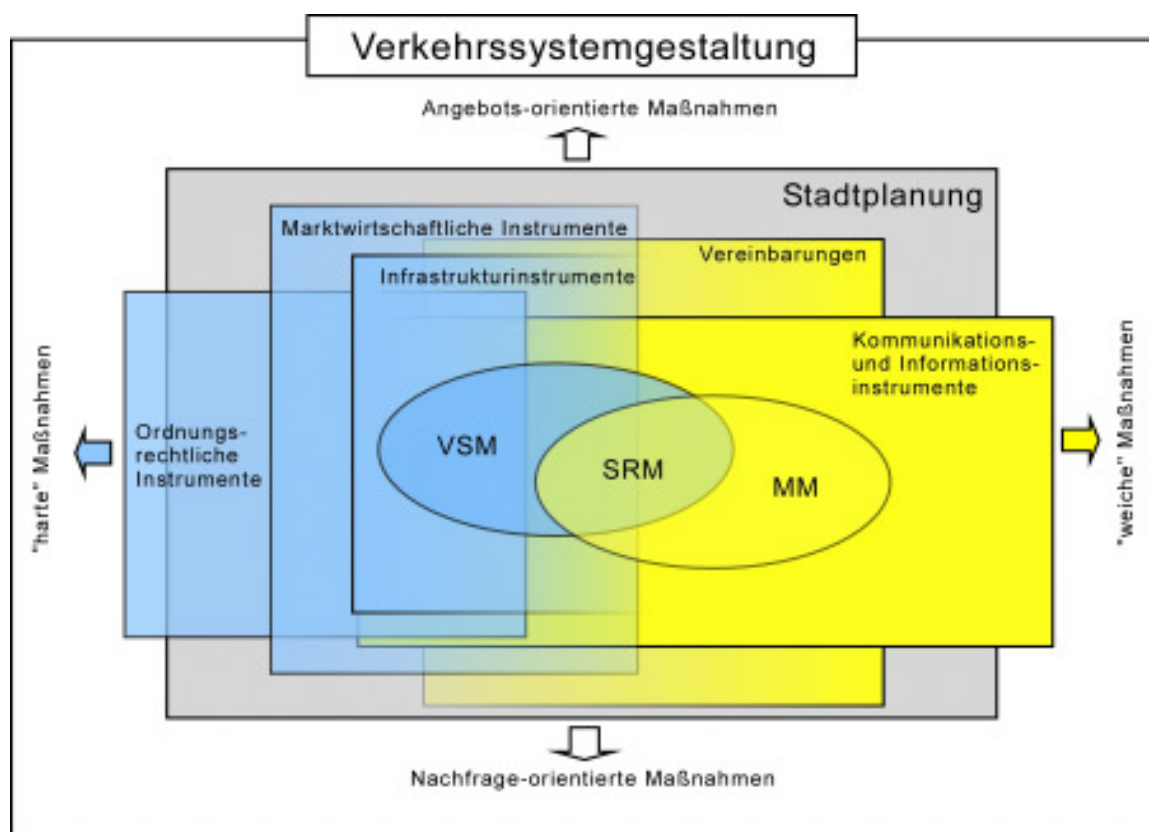
Eine Veränderung der Handlungsabsichten der Akteure wird durch die Veränderung ihrer Werte, ihres Wissens und ihrer Wahrnehmung versucht.

- Vereinbarungen

Vereinbarungen sind rechtlich verbindliche oder unverbindliche Abmachungen zwischen Staat und Wirtschaft bzw. den einzelnen Bürgern über bestimmte Ziele und Maßnahmen.

Jedes Instrument hat seine Vor- und Nachteile. Der Einsatz eines Instruments hängt von den Zielen ab, die erreicht werden sollen, von der Wirksamkeit sowie weiteren Einflussfaktoren wie Kosten, Zuständigkeit und Zeit. Meist empfiehlt sich in der Praxis eine Kombination aus mehreren Instrumenten.

Abbildung 4: Straßenraummanagement.



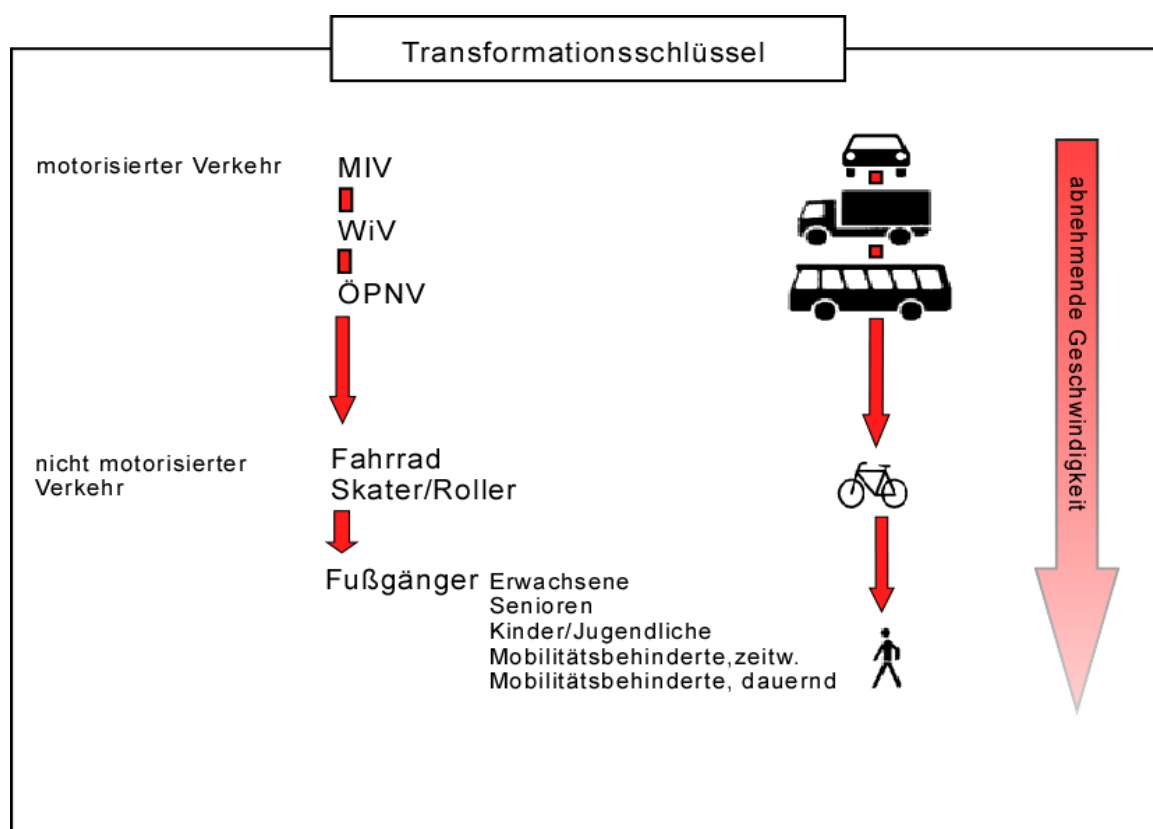
Quelle: eigene Darstellung nach ILS NRW, 2000, S. 11

3.1 SRM-Katalog

Ziel des SRM-Kataloges ist es, wirksame Instrumente zur Konfliktlösung im Grünraum zu entwickeln. Im Katalog sind alle gängigen Instrumente und Maßnahmen des SRM enthalten. Diese sind nach Instrumentenart, Instrumentenklasse und Einzelinstrument unterschieden (Spalte 1, 3 und 4). Der Wirkungsbereich der jeweiligen Instrumente wird in Hinblick auf vorher genannte Konfliktfälle mithilfe entsprechender Piktogramme dargestellt (Spalte 5). Da die meisten Instrumente mehrere Wirkungsrichtungen haben, eignen sie sich auch für mehrere Konfliktfälle. Zum Teil bauen die Maßnahmen auch aufeinander auf. So setzen z.B. bauliche Umsetzungen entsprechende planungsrechtliche Anweisungen voraus bzw. bedürfen einer finanziellen Förderung. Zu den Einzelinstrumenten wurde immer eine exemplarische Maßnahme aus dem Straßenraum aufgeführt (Spalte 6). Dieses ist entweder eine bekannte Standardmaßnahme oder aber eine neue Maßnahme. Bei der Anwendbarkeit der Einzelinstrumente des SRM auf den Grünraum wurde zunächst geprüft, ob sie nicht bereits direkt oder in modifizierter Art im Grünraum zur Anwendung gekommen sind. In so einem Fall wurde ein Beispiel für die bereits angewendete Maßnahme aufgeführt (Spalte 7). Bei den noch nicht angewandten Einzelinstrumenten aus dem Straßenraum wurde untersucht, ob sie entweder eins zu eins übertragen werden können oder ob sie mithilfe des

„Transformations-Schlüssels“ modifiziert und dann angewandt werden können (Spalte 8 und 9). Dieser Schlüssel basiert auf der Tatsache, dass es im Grünraum wie im Straßenraum eine Hierarchie der Fortbewegungsgeschwindigkeit der verschiedenen Nutzer gibt. Im Straßenraum ist der motorisierte Verkehr schneller als der nicht motorisierte Verkehr. Im Grünraum, wo der motorisierte Verkehr nicht existiert, gibt es nur die Hierarchie zwischen Radfahren und Fußgängern. Demzufolge können die Einzelinstrumente bzw. Maßnahmen aus dem Straßenraum „runtertransformiert“ werden auf die Ebene des Grünraumes, d.h. die Maßnahmen, die im Straßenraum für die höchste Stufe der Hierarchie (MV) gedacht waren, gelten nun für die im Grünraum vorkommende höchste Hierarchiestufe (NMV).

Abbildung 5: Transformations-Schlüssel.



Quelle: eigene Darstellung, 2006

Für alle möglichen Lösungsansätze, die aus einer Übertragung und/oder Modifikation von SRM-Instrumenten entstanden sind, wurde anschließend die Wirkungsrichtung in Hinblick auf die Konfliktbereiche nochmals überprüft (Spalte 10). Die Wirksamkeit der Lösungsansätze wurde - soweit möglich - anhand von vier Kriterien abgeschätzt (Spalten 11 bis 14). Eine Abschätzung dieser Art ersetzt allerdings keine spätere konkrete Detailuntersuchung für die Praxisumsetzung. Die Abschätzung orientiert sich an grundsätzlichen Fragestellungen, die für eine Planung von Bedeutung sind [vgl. SENSUT, 1992, S. 130f.]. Berücksichtigt werden dabei folgende Faktoren:

- Der Nutzen-Kostenfaktor, d.h. die Frage, in welchem Verhältnis der finanzielle Aufwand mit dem späteren Nutzen steht.

Geringer finanzieller Aufwand mit hohem Wirkungsgrad = Wirkung hoch (Faktor 3).

Finanzieller Aufwand und erzielter Effekt sind miteinander vereinbar = Wirkung mittel (Faktor 2).

Hoher finanzieller Aufwand mit niedrigem Wirkungsgrad = Wirkung gering (Faktor 1).

- Der räumliche Faktor, d.h. die räumliche Wirkung der Maßnahme auf den Grünraum.

Die erwartete räumliche Wirkung des Instruments ist flächendeckend = Wirkung hoch (Faktor 3).

Die erwartete räumliche Wirkung des Instruments ist großräumig = Wirkung mittel (Faktor 2).

Die erwartete räumliche Wirkung des Instruments ist punktuell = Wirkung niedrig (Faktor 1).

- Der zeitliche Faktor, d.h. die Überlegung, ob die Maßnahme sofort, mittelfristig oder erst langfristig umsetzbar ist.

Der gewünschte Effekt ist kurzfristig umsetzbar = Wirkung hoch (Faktor 3).

Der gewünschte Effekt ist mittelfristig umsetzbar = Wirkung mittel (Faktor 2).

Der gewünschte Effekt ist langfristig umsetzbar = Wirkung niedrig (Faktor 1).

- Der Zuständigkeitsfaktor, d.h. die Frage, welche Institutionen bei der Realisierung der Maßnahme beteiligt werden müssen. Sind zur Realisierung der Maßnahme Entscheidungen auf EU-, Bundes- oder kommunaler Ebene erforderlich? Hier wurde von der Überlegung ausgegangen, dass eine Maßnahme umso schneller und präziser gesteuert werden kann, je „dichter“ die entscheidende Institution am „Ort des Maßnahmegeschehens“ ist. Die Ränge wurden wie folgt festgelegt:

Bei der Realisierung muss die Kommune bzw. das Land beteiligt werden = Wirkung hoch (Faktor 3).

Bei der Realisierung muss der Bund beteiligt werden = Wirkung mittel (Faktor 2).

Bei der Realisierung muss die Europäische Union beteiligt werden = Wirkung niedrig (Faktor 1).

Für jedes dieser Kriterien wurde eine Rangskala der Ränge hoch (3), mittel (2) und niedrig (1) festgelegt. Werden die vergebenen einzelnen Bewertungspunkte addiert, ergibt sich ein „Wirksamkeitssummand“ (Spalte 15), der Werte in einer Skala zwischen 4 und 12 annehmen kann. Werte im untersten Drittel der Skala kennzeichnen schlechte oder nicht mögliche Maßnahmen (rot markiert), die Werte im mittleren Drittel stehen für mittelmäßige Maßnahmen (gelb markiert) und die Werte im obersten Drittel zeigen alle guten Maßnahmen auf (grün markiert).

Legende SRM-Katalog

Piktogramme



Konfliktfall Umweltemissionen



Konfliktfall Ausstattungsmängel



Konfliktfall Gefährdung, Behinderung und Belästigung der Nutzergruppen

1:1 Maßnahme direkt anwendbar

0 Maßnahme modifizierbar anwendbar

Rangskala



































10, 11, 12 Punkte sehr gute - gute Maßnahmen

7, 8, 9 Punkte mittelmäßige Maßnahmen

4, 5, 6 Punkte schlechte oder nicht mögliche Maßnahmen

Auf den nachfolgenden Seiten ist der SRM-Katalog für die einzelnen Instrumententypen ordnungsrechtliche, marktwirtschaftliche, Infrastruktur-, Kommunikations- und Informationsinstrumente sowie Vereinbarungen zusammengestellt. Dabei ist zu beachten, dass der Katalog für die einzelnen Instrumententypen wegen der Übersichtlichkeit in drei Teile aufgeteilt wurde.

Ordnungsrechtliche Instrumente (Teil1)

| 1 Instrumentenart | 2 Lfd. Nr. | 3 Instrumentenklasse | 4 Einzelinstrument | 5 Wirkt gegen Konflikte im Bereich |
|---------------------------------|---------------|-------------------------|------------------------|---|
| Beschränkungen räumlicher Art | 1 | Verlagerungen | Umleitung |   |
| | 2 | | |  |
| | 3 | Begrenzungen | Flächen |    |
| | 4 | | |  |
| | 5 | Sperrungen | Bereiche |   |
| | 6 | | |  |
| Beschränkungen zeitlicher Art | 7 | | stundenweise |   |
| | 8 | | |  |
| | 9 | | |  |
| | 10 | | |  |
| | 11 | Beschränkung | tageweise |   |
| | 12 | | |  |
| | 13 | | |  |
| | 14 | | |  |
| | 15 | | |  |
| | 16 | | |  |
| Beschränkungen juristischer Art | 17 | | Standards / Normen |  |
| | 18 | Auflagen | Pflichten |  |
| | 19 | | | |
| | 20 | | | |
| | 21 | | | |
| | 22 | | StVO |   |
| | 23 | Gesetze | Stellplatzbeschränkung |  |
| | 24 | | |  |
| | 25 | | |  |
| | 26 | | Verordnung |  |
| | 27 | | |  |
| | 28 | Begrenzungen | Grenzwerte |  |
| | 29 | | |  |
| | 30 | | Sperrungen |  |

Ordnungsrechtliche Instrumente (Teil 2)





























| 6 | 7 |
|--|---|
| <p>exemplarische Maßnahme aus dem Straßenraum</p> | <p>Beispiele für bereits angewendete Maßnahmen im Grünraum</p> |
| <p>"Ornungsgesetz", bundesweit-Deutschland, o.J.</p> | |
| <p>"Phoenix-Mauer" (Bereitstellung von Flächen für legale Sprayen), Dortmund-Deutschland, 2003</p> | <p>"Ausgewiesene Nutzungen" (Liegeweise, Hundeslaufgebiete), bundesweit-Deutschland, o.J.b</p> |
| <p>"Miljözon" (Zugang zu den Umweltzonen nur für Fahrzeuge die bestimmte Umweltschadstoffe erfüllen), Lund-Schweden, 1996</p> | <p>"Benzuzugsperre" (§ 6 Abs. 4 Grünanlagengesetz), Berlin-Deutschland, 1997</p> |
| <p>"Be- und Entladezonen" (Ausweisung spezieller Zonen tagsüber für das Be- und Entladen), Brügge-Belgien, 1989</p> | <p>"Nutzungszeiten" (u.a. für Spielmöglichkeiten und Bolzplätze), Heidelberg-Deutschland, 1976</p> |
| <p>"Nachfahrvorbot" (Fahrverbot von 22-5 Uhr an Werktagen, Sonn- und Feiertagen für LKWs über 7,5t), bundesweit-Deutschland, 1970</p> | |
| <p>"Verkehrsberuhigte Innenstadt" (Sperrung der Abfahrt an jedem Samstag), Erlauf-Deutschland, 1993</p> | |
| <p>"Ferienfahrvorbot" (mit für LKWs über 7,5t an allen Samstagen in der Zeit vom 01. Juli bis 31. August von 7:00 bis 20:00 bestimmte Autobahnstrecken und Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften in beide Fahrtrichtungen), bundesweit-Deutschland, 1970</p> | <p>"Nutzungsbeschränkungen" (auf Rasenflächen öffentlicher Parks, die als Liege- oder Spielweise gekennzeichnet sind, dürfen Hunde nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März mitgenommen werden), Berners-Deutschland, 1994</p> |
| <p>"Parkbügel" (Parkplatzsicherung mit abschließbaren Bügeln), bundesweit-Deutschland, o.J.a</p> | |
| <p>"Licencing accessible taxis" (Vergabe neuer Lizenzen nur an rollstuhlgerechte Taxis), Edinburgh-Großbritannien, 1989</p> | |
| <p>"Mindestanzahl an Fahrradstellplätzen in den zukünftigen Entwicklungen" (Verpflichtung zur Bereitstellung von Fahrradstellplätzen bei neuen Gewerbebetrieben), Lund-Schweden, 1997</p> | |
| <p>"Ge- und Verbote", bundesweit-Deutschland, o.J.</p> | <p>"Grünanlagengesetz", bundesweit-Deutschland, o.J.c</p> |
| <p>"Stellplatzbeschränkungsverordnung" (Neubau von Stellplätzen nur noch zu 40-60% der Richtwertzahl zugelassen), Stuttgart-Deutschland, 1985</p> | |
| <p>"Feinstaubplakette" (nach Emissionsstufen farblich gekennzeichnete Plaketten für Fahrzeuge), bundesweit-Deutschland, 2006</p> | |
| <p>"Luftreinhaltegesetz" (Festlegung von Luftqualitätsstandards, Alarmwerte für Warnungen und absolute Grenzwerte), Lyon-Frankreich, 1986</p> | |
| <p>"Vehicle damping" (Einsatz von Radstrahlen zur Durchsetzung der Parkregelungen, bei nicht oder zu geringbezahlten Parkgebühren), Dublin-Irland, 1998</p> | |

Ordnungsrechtliche Instrumente (Teil 3)

| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|-----|--|------------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------|
| | Lösungsansätze durch Übertragung und Modifikation von SRM Instrumenten bzw. Maßnahmen | Wirkung gegen Konflikte im Bereich | Bewertung nach Faktor I | Bewertung nach Faktor II | Bewertung nach Faktor III | Bewertung nach Faktor IV | Summe Faktoren |
| 1-1 | | | | | | | |
| 0 | bestimmte Nutzergruppen werden umgelenkt, Trennung von Gruppen durch Flächenaufteilung, Ringsystem | | 2 | 3 | 2 | 3 | 10 |
| 1-1 | §. Spalte 7 + 8 | | 2 | 3 | 2 | 3 | 10 |
| 0 | Trennung von Gruppen durch Flächenaufteilung, Ringsystem | | 2 | 3 | 2 | 3 | 10 |
| 1-1 | §. Spalte 7 | | 2 | 1 | 2 | 3 | 8 |
| 0 | Zugang zu bestimmten Zonen/Bereichen nur für Nutzer, die best. Eigenschaften erfüllen | | 2 | 1 | 2 | 3 | 8 |
| 1-1 | §. Spalte 7 | | 2 | 1 | 2 | 3 | 8 |
| 0 | Zonen für best. Nutzergruppen/ Nutzung stundenweise beschränkt | | 2 | 1 | 2 | 3 | 8 |
| 1-1 | | | | | | | |
| 0 | Nutzungsverbot für ___ ab ___ Uhr bis ___ Uhr | | 2 | 3 | 2 | 3 | 10 |
| 1-1 | | | | | | | |
| 0 | Nutzungsbeschränkung für best. Wochentage | | 2 | 3 | 2 | 3 | 10 |
| 1-1 | §. Spalte 7 | | 2 | 3 | 2 | 3 | 10 |
| 0 | | | | | | | |
| 1-1 | | | | | | | |
| 0 | Abschließbarer Kinderspielfeld, Hundespielfeld, Bolzplatz (gegen Vandalismus in der Nacht) bzw. gesamter Park bei Schließungszeiten | | 2 | 1 | 3 | 3 | 9 |
| 1-1 | | | | | | | |
| 0 | Behindertengerechte Wege | | 2 | 2 | 2 | 3 | 9 |
| 1-1 | | | | | | | |
| 0 | Mindestflächenbedarfswerte für Spielplätze, Hundespielfeld etc. | | 3 | 3 | 1 | 3 | 10 |
| 1-1 | §. Spalte 7 | | 3 | 3 | 2 | 3 | 11 |
| 0 | | | | | | | |
| 1-1 | | | | | | | |
| 0 | Hundeerziehung | | 3 | 3 | 1 | 3 | 9 |
| 1-1 | | | | | | | |
| 0 | Plakette für Hunde die einen Verhaltensstest positiv absolviert haben und somit ggf. freilaufen dürfen | | 2 | 3 | 1 | 3 | 9 |
| 1-1 | §. Spalte 6 | | 3 | 3 | 1 | 2 | 9 |
| 0 | Grenzwerts für die Anzahl von Hunden, Lärmgrenzwerts auf Spielplätzen | | 1 | 1 | 1 | 3 | 6 |
| 1-1 | | | | | | | |
| 0 | | | | | | | |

Ordnungsrechtliche Instrumente

Marktwirtschaftliche Instrumente (Teil1)

| 1 Instrumentenart | 2 Lfd. Nr. | 3 Instrumentenklasse | 4 Einzelinstrument | 5 Wirkt gegen Konflikte im Bereich | |
|----------------------|---------------|-------------------------|-----------------------|---|---|
| Prämien und Gebühren | 31 | Subventionen | Gebühren |   | |
| | 32 | | Förderungen |  | |
| | 33 | | Belohnungen | |  |
| | 34 | | Gewinn | |  |
| | 35 | | Strafgebühren | |   |
| | 36 | | Schutzgebühren | |  |
| | 37 | | | |  |
| | 38 | | | |  |
| | 39 | | | |  |
| | 40 | | | |  |
| 41 | | | | | |
| 42 | | | | | |
| 43 | | | | | |
| 44 | | | | | |
| 45 | | | | | |
| 46 | | | | | |
| 47 | | | | | |
| 48 | | | | | |
| 49 | | | | | |
| 50 | | | | | |
| 51 | | | | | |
| 52 | | | | | |
| 53 | | | | | |
| 54 | | | | | |
| 55 | | | | | |
| 56 | | | | | |
| 57 | | | | | |
| 58 | | | | | |
| 59 | | | | | |
| 60 | | | | | |
| 61 | | | | | |
| 62 | | | | | |
| 63 | | | | | |
| 64 | | | | | |
| Einkauf von Märkten | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | |   |
| | | | | |   |
| | | | | |   |
| | | | | |   |
| | | | | |   |
| | | | | |   |
| | | | | |   |
| | | | | |   |

Marktwirtschaftliche Instrumente (Teil 2)

| 6 | 7 |
|---|--|
| exemplarische Maßnahme aus dem Strafreaum | Beispiele für bereits angewendete Maßnahmen im Grünraum |
| "kostenloser ÖPNV" (Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Services), Hasselt-Belgien, 1997 | |
| "Steuerbefreiung" (1-2 jährige Steuerbefreiung für Besitzer von Fahrzeugen, die mit Benzin- oder Nachrüst-Russpartikelfilter ausgestattet sind bzw. nachgerüstet werden), Bozen-Italien, 2015 | |
| "Kopfgeld" (Prämien für Hinweise, die zur Aufklärung von Vandalismusschäden führen), Berlin-Deutschland, 2000 | |
| "Bremer-Wundertüte" (Der Kauf eines Müllsackes ermöglicht eine kostenlose Gewinnspielnahme), Bremen-Deutschland, 2003 | |
| "Bürgergeld", bundesweit-Deutschland, 1970 | "Bürgergeld", bundesweit-Deutschland, o.J. |
| "Pfand", bundesweit-Deutschland, 2003 | |
| "Vignette" (Radvignette als Nachweis für eine Haftpflichtversicherung), bundesweit-Schweiz, 1955 | |
| "Parkgebühren", bundesweit-Deutschland, o.J.g | "Gebühren für temporäre Nutzungen im Park" (Kiosk, Fimaufnahmen, Bühnen, Zirkus), München-Deutschland, o.J.h |
| "Mineralölsteuer", bundesweit-Deutschland, 1930 | |
| "Maut" (Gebühr für die Einfahrt in die Innenstadt), Bergen-Norwegen, 1998 | |
| "Kraftfahrzeugsteuer", bundesweit-Deutschland, o.J.e | "Hundsteuer", bundesweit-Deutschland, o.J.d |
| "Sondersteuer für Fast-Food-Restaurants", Oakland-USA, 2006 | |
| "Anwohnerparkausweise" (Bewohner erhalten gegen Antrag für ein Kraftfahrzeug einen Ausweis/Vignette für ihre Bewohnerzone, kostenpflichtig), Stadt Luxemburg- Großherzogtum Luxemburg, 1991 | |
| "Handel mit Emissionszertifikaten", Mitgliedstaaten der erweiterten Europäischen Union, 2004 | |
| "Kunstengramm" (durch Auftragsgrafiti erlangen die Sprayer mehr Akzeptanz und Respekt), Oberursel/Ts. Deutschland, o.J. | |
| "Parklizenzen" (Reserviertes Parken für spezifische Gruppen mittels bläulicher Parklizenzen für bestimmte Zonen), Kopenhagen-Dänemark, 1950 | |
| "Taxilizenzen" (gebührenpflichtige Lizenz für die Betriebsung von Taxis), New York-USA, 1973 | |

Marktwirtschaftliche Instrumente (Teil 3)

| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|-----|---|--|-------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------|
| | Lösungsansätze durch Übertragung und Modifikation von SRM Instrumenten bzw. Maßnahmen | Wirkung gegen Konflikte im Bereich | Bewertung nach Faktor I | Bewertung nach Faktor II | Bewertung nach Faktor III | Bewertung nach Faktor IV | Summe Faktoren |
| 1-1 | 0 | keine Ausleihe von Fahrrädern, Spielgeräten | | 2 | 2 | 3 | 9 |
| 1-1 | 0 | Steuerbefreiung für alle Hundehalter, die einen Hundehüfterschein machen bzw. deren Hund ein Wesenstest absolviert | 1 | 2 | 3 | 3 | 9 |
| 1-1 | 0 | Spalte 6 | 1 | 2 | 3 | 3 | 10 |
| 1-1 | 0 | Kauf von Hundekollern ermöglicht eine Gewinnspielnahme | | 2 | 2 | 2 | 9 |
| 1-1 | 0 | Spalte 7 | 3 | 3 | 2 | 3 | 11 |
| 1-1 | 0 | Hundkot-Fond (zurück zur Dogstation getragene gefällte Tüten bringen können Gewinn) | | 2 | 2 | 3 | 9 |
| 1-1 | 0 | Plakette für Hunde, die eine Haltpflichtversicherung haben | 1 | 2 | 3 | 3 | 10 |
| 1-1 | 0 | Spalte 7 | 1 | 1 | 2 | 3 | 8 |
| 1-1 | 0 | Gebühren für die temporäre Ausleihe von Geräten, Liegestühlen etc. geregelt durch einen Pächter o.ä. | | 2 | 1 | 3 | 8 |
| 1-1 | 0 | Hierfürsteuer | | 2 | 3 | 3 | 9 |
| 1-1 | 0 | Nutzungsabhängige Gebühr (Einfahrtsgeld, Gebühren für bestimmte Nutzungen oder Wegal Bereiche im Park) | | 2 | 3 | 3 | 10 |
| 1-1 | 0 | Spalte 7 | | 2 | 3 | 3 | 10 |
| 1-1 | 0 | Sonderabgabe für Gastronomiebetriebe im Park, Kolgebühren für Hunde, Gebühr auf Sprayflaschen wegen Graffiti | | 2 | 3 | 3 | 9 |
| 1-1 | 0 | Anwieser erhalten Gebühr einen Eintritts-Ausweis für den Park | | 3 | 1 | 3 | 9 |
| 1-1 | 0 | Spalte 6 | | 2 | 2 | 3 | 9 |
| 1-1 | 0 | Reservierte Nutzungen gegen Gebühr (Liegestühle, Parkbänke etc) | | 1 | 2 | 3 | 7 |
| 1-1 | 0 | Parklektaxi (Roll-Taxis im Park) | | 2 | 2 | 3 | 9 |

Marktwirtschaftliche Instrumente

Infrastruktur Instrumente (Teil 1)

| 1 Instrument | 2 USt. Nr. | 3 Instrumentenklasse | 4 Einzelinstrument | 5 Wirkt gegen Konflikte im Bereich |
|---|---------------|-------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| Einbauelemente | 62 | Sicherheits | Polenorm | |
| | 66 | | Leiterschutz | |
| | 67 | | | |
| | 68 | | | |
| | 69 | | | |
| | 70 | | | |
| | 71 | | | |
| | 72 | | | |
| | 73 | | | |
| | 74 | | | |
| | 75 | | | |
| | 76 | | | |
| | 77 | | | |
| | 78 | | | |
| | 79 | | | |
| Koordinierende oder steuernde Maßnahmen | 80 | Menschenführung | Trottelten | |
| | 81 | | | |
| | 82 | | | |
| | 83 | | | |
| | 84 | | | |
| | 85 | | | |
| | 86 | | | |
| | 87 | | | |
| | 88 | | | |
| | 89 | | | |
| | 90 | | | |
| | 91 | | | |
| | 92 | | | |
| | 93 | | | |
| | 94 | | | |
| Pfleger- und Schutzmaßnahmen | 95 | Mehrsysteme | Leitungsnetze | |
| | 96 | | | |
| | 97 | | | |
| | 98 | | | |
| | 99 | | | |
| | 100 | | | |
| | 101 | | | |
| | 102 | | | |
| | 103 | | | |
| | 104 | | | |
| | 105 | | | |
| | 106 | | | |
| | 107 | | | |
| | 108 | | | |
| | 109 | | | |
| 110 | | | | |
| 111 | | | | |
| 112 | | | | |
| 113 | | | | |
| 114 | | | | |
| 115 | | | | |
| 116 | | | | |

Infrastruktur Instrumente (Teil 2)


























| 6 | 7 |
|--|---|
| exemplarische Maßnahme aus dem Straßenraum | Beispiele für bereits angewendete Maßnahmen im Grünraum |
| "Begrünungen" (Intensivierung der Bepflanzungen in der Stadt), bundesweit-Deutschland, o.J.m | "Begrünungen", bundesweit-Deutschland, o.J. |
| "Flüsterasphalt bzw. Flüsterreifen" (Lärmreduzierender Fahrbahnbelag bzw. Reifen), bundesweit-Deutschland, o.J.p | "Abfallimer", bundesweit-Deutschland, o.J.n |
| "Abfallimer mit Vorrichtung für die Zigarettenentsorgung", Berlin-Deutschland, 1999 | "Dog-Station" (Tütenspender für Hundekotbeutel), Hamburg-Deutschland, 2003 |
| "Dog-Station" (Tütenspender für Hundekotbeutel), Berlin-Deutschland, o.J. | |
| "Null-Rischa" (elektrobetriebenes Reinigungsfahrzeug mit und ohne Sauger, gesteuert von Sozialhilfeempfängern), Herford-Deutschland, 2003 | |
| "Naasreinigung" (tägliche Naasreinigung der Fahrbahn, Bürgersteig und Gleiskörper zur Verringerung der Feinstaubbelastung), Düsseldorf-Deutschland, 2005 | |
| "City-Cleaner" (Hundekotsauger), Berlin-Deutschland, 1995 | |
| City-Toilette (selbstreinigende Toilette gegen Nutzungsgebühr/finanziert durch Werbeeinnahmen), Berlin-Deutschland, 1991 | |
| "High Genic Dog Toilet" (selbstreinigendes automatisches Hunde-WC), Turku-Finnland, 2003 | |
| "Abfallholine" (Bürger meiden verunreinigte Stellen, Säuberung erfolgt binnen 24 Stunden), Herford-Deutschland, 2003 | |
| "Call-a-bike" (gebührenpflichtiges Fahrrad-Meisystem der DB-AG), Berlin-Deutschland, 2002c | |
| "City-Bikes" (kostenloses Fahrrad-Meisystem per Pfand in der Innenstadt), Kopenhagen-Dänemark, 1994 | |
| "Park & Ride" (Pkw als Zubringerverkehrsmittel für den ÖPNV), Luxemburg-Luxemburg, 1988 | |
| "Bike & Ride" (Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel für den ÖPNV), München-Deutschland, o.J.c | "Gemeinsamer Fuß- und Radweg", bundesweit-Deutschland, o.J.j |
| "kombinierte Bus-Fahrradspur" (für einen freien Fluss des Bus- und Radverkehrs), Gent-Belgien, 1992 | |
| "Greenways" (überwachte Umweltspuren mit Priorisierung und Vorrangschaltungen für Busse), Edinburgh-Großbritannien, 1997 | |
| "Fahrradstraßen" (Vorrang der Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr), Lemgo-Deutschland, 1995 | |
| "Anwohnerparkausweise" (Bevorzugung der Anwohner durch Parkausweise), Stadt Luxemburg-Großherzogtum Luxemburg, 1991 | |
| "Lichtsignalanlagen", bundesweit-Deutschland, o.J.h | |
| "Parkleitsystem", bundesweit-Deutschland, o.J.f | |
| "Videoüberwachung" (an gefährdeten Orten und Objekten), Berlin-Deutschland, 2005b | |
| "Anti-Scratching-Folie" (krazfesteste Folie für Scheiben), Berlin-Deutschland, 1997 | |
| "Begrünung von Oberflächen die graffitifähig sind", Hamburg-Deutschland, 2000 | "Begrünung von Oberflächen die graffitifähig sind", Hamburg-Deutschland, 2000 |
| "Greifvögel" (zur Taubenabschreckung, nicht jagd), Frankfurt M.-Deutschland, 2005 | |
| "Verkehrssicherheitsgrün", bundesweit-Deutschland, o.J.i | "Sicherheitsbepflanzungen" (Radweg abgegrenzt durch Hecken zum Fußweg), bundesweit-Deutschland, o.J.k |
| "Service Bus-System" (spez. Service des ÖV Kleinbusse sind befreit von einigen Verkehrsregeln damit Mobilitätsbehinderte u. Kinder besuem u. sicher an ihren Zielen gelangen), Lund-Schweden, o.J. | |

Infrastruktur Instrumente (Teil 3)

| 8 | | 9 | | 10 | | 11 | | 12 | | 13 | | 14 | | 15 | |
|-----|---|--|--|---------------------------------|----|-------------------------|---|--------------------------|---|---------------------------|---|--------------------------|---|----------------|--|
| | | Lösungsansätze durch Übertragung und Modifikation von SRM-Instrumenten bzw. Maßnahmen | | Wird gegen Konflikte im Bereich | | Bewertung nach Faktor I | | Bewertung nach Faktor II | | Bewertung nach Faktor III | | Bewertung nach Faktor IV | | Summe Faktoren | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 7 | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | Begründungen zur klaren Trennung der Nutzergruppen | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | Umrüstemaßnahmen um Spiel- und Sportplätze | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 10 | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 6 + 7 | | ☑ | PM | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 10 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 7 | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 10 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 8 | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 11 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | Spiegelbild (Rückführung von Pflanzen und Wegen zur Festsitzerräumung) | | ☑ | PM | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 8 | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 10 | |
| 1-1 | 0 | Swager für Rasenflächen oder Sportplätze | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 10 | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 8 | | ☑ | PM | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 10 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | Pränsystem für Liegestühle, Spielbänke etc. | | ☑ | PM | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 10 | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 6 | | ☑ | PM | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 10 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 8 | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 10 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 7 | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | Überwachung von Gebieten oder Wegen für bestimmte Nutzungsgruppen | | ☑ | PM | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | Vorrang bestimmter Nutzer auf best. Wegen (Fußgänger hat Vorrang vor dem Radfahrer) | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | Bewerthung der Abstreife durch Prozessesse, die best. Nutzungen verbieten oder ermöglichen; bei Eintragsbüßen sind Rabatte oder Jahreskarten möglich | | ☑ | PM | 1 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | Wegensysteme | | ☑ | PM | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 8 | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | Bausicherung für Möblierungen, Spielgeräte | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 7 | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 8 | | ☑ | PM | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 9 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | 0 | a. Spalte 7 | | ☑ | PM | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 7 | |
| 1-1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |

Infrastruktur Instrumente
















Kommunikation- und Informationsinstrumente (Teil 1)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|-----------------|----------|-------------------------|----------------------|---|
| Instrumentenart | Lfd. Nr. | Instrumentenklasse | Einzelinstrument | Wirkt gegen Konflikte im Bereich |
| Kommunikation | 117 | Verhaltensbeeinflussung | Gegenstände |   |
| | 118 | | |   |
| | 119 | | direkter Kontakt |   |
| | 120 | | |  |
| | 121 | | |  |
| | 122 | | |  |
| | 123 | | Kampagnen / Aktionen |   |
| | 124 | | |  |
| | 125 | | |   |
| | 126 | | |  |
| | 127 | | |  |
| | 128 | Hinweise | Schilder |  |
| | 129 | | Informationssysteme |  |
| | 130 | | Sensibilisierung |  |
| | 131 | | Aufklärung |  |
| Information | 132 | | Aufklärung |  |
| | 133 | | |  |
| | 134 | | |  |
| | 135 | | |  |
| | 136 | | |  |

Kommunikation- und Informationsinstrumente (Teil 2)








| 6 | 7 |
|---|---|
| <p>exemplarische Maßnahme aus dem Straßenraum</p> | <p>Beispiele für bereits angewendete Maßnahmen im Grünraum</p> |
| <p>"Sprechender Mülleimer" (Mülleimer beinhaltet Tonband - "spricht" Passanten an und bittet um Müll), Berlin-Deutschland, 2003</p> | |
| <p>"Seechlaus" (Performance-Künstler stellen Kontakt zu Passanten her und vermitteln den richtigen Umgang mit Abfall), Zug-Schweiz, 1997</p> | |
| <p>"Schmizing" (öffentlicher Graffiti-Wettbewerb - Gewinner darf sein Graffiti in einem Holzstamm in 3D verewigen, später Ausstellung; ausgezeichnet mit dem Förderpreis Kriminalprävention 2004), Frankfurt M.-Deutschland, 2000</p> | |
| <p>"Safe Routes to Schools programme" (Verkehrssicherheitskampagne, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen), Leeds-Großbritannien, 1998</p> | |
| <p>"...auf die Plätze, Straßen los!" (Anwohner reinigen ihren Kiez), Berlin-Deutschland, 2005a</p> | |
| <p>"Wegweiser", bundesweit-Deutschland, o.J.o</p> | <p>"Wegweiser", bundesweit-Deutschland, o.J.o</p> |
| <p>"real-time information system" (Echtzeitsystem der öffentlichen Transportmittel), Gothenburg-Schweden, 1996</p> | |
| <p>"Aktionsstag Vandalismus" (öffentliche Ausstellung eines vernünftigen S-Bahn-Wagens), Berlin-Deutschland, 2006b</p> | |
| <p>"Ops!" (Poster zur Aufklärung über illegales Sprayen), Münster-Deutschland, o.J.</p> | |
| <p>"Lausprecherdurchsagen" (Polizei, Händler und Hotels warnen mittels Lausprecherdurchsagen vor Hütchenspielerbänden), Berlin-Deutschland, 2006c</p> | |

Kommunikation- und Informationsinstrumente (Teil 3)

| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|---|--|---|-------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------|
| Lösungsansätze durch Übertragung und Modifikation von SRM Instrumenten bzw. Maßnahmen | | Wirkung gegen Konflikte im Bereich | Bewertung nach Faktor I | Bewertung nach Faktor II | Bewertung nach Faktor III | Bewertung nach Faktor IV | Summe Faktoren |
| 1:1 | s. Spalte 6 |   | 1 | 1 | 3 | 3 | 8 |
| 0 | | | | | | | |
| 1:1 | s. Spalte 6 |   | 1 | 1 | 3 | 3 | 8 |
| 0 | | | | | | | |
| 1:1 | s. Spalte 6 |  | 3 | 1 | 3 | 3 | 10 |
| 0 | | | | | | | |
| 1:1 | | | | | | | |
| 0 | Kampagnen für mehr Sicherheit oder Sauberkeit auf Spielplätzen bzw. im gesamten Park |  | 2 | 3 | 2 | 3 | 10 |
| 1:1 | | | | | | | |
| 0 | Bürger reinigen ihren Park, Heilen beim Laubsammeln etc. |   | 3 | 2 | 2 | 3 | 10 |
| 1:1 | s. Spalte 7 |  | 3 | 1 | 2 | 3 | 9 |
| 0 | Leitsystem für Sehbehinderte, Themenwege, Naturlehrpfad, Infotouren, Sightseen |   | 3 | 1 | 2 | 3 | 9 |
| 1:1 | | | | | | | |
| 0 | | | | | | | |
| 1:1 | | | | | | | |
| 0 | Ausstellung von zerstörten Infrastrukturgegenständen (Bänke, Spielgeräte etc.) |  | 3 | 1 | 3 | 3 | 10 |
| 1:1 | s. Spalte 6 |  | 2 | 1 | 3 | 3 | 9 |
| 0 | Werbenöglichkeit auf den Postern |  | 3 | 1 | 3 | 3 | 10 |
| 1:1 | s. Spalte 6 |  | 2 | 1 | 3 | 3 | 9 |
| 0 | | | | | | | |

Kommunikations- und Informationsinstrumente

Vereinbarungen (Teil 1)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|-----------------|----------|------------------------|--|---|
| Instrumentenart | Lfd. Nr. | Instrumentenklasse | Einzelinstrument | Wirkt gegen Konflikte im Bereich |
| Vereinbarungen | 137 | Sponsoring | Infrastruktur |  |
| | 138 | | | |
| | 139 | Engagement | öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) |  |
| | 140 | | | |
| | 141 | | | |
| | 142 | | |  |
| | 143 | | | |
| | 144 | | |  |
| | 145 | | | |
| | 146 | Programme | Anti-Graffiti-Programm |  |
| | 147 | | | |
| | 148 | | |  |
| | 149 | Beschäftigungsprogramm | Beschäftigungsprogramm |  |
| | 150 | | | |
| | 151 | Auszeichnungen | Auszeichnungen | Gütesiegel |
| 152 | | | | |

Vereinbarungen (Teil 2)

| 6 | 7 |
|--|---|
| <p>exemplarische Maßnahme aus dem Straßenraum</p> <p>"Sponsoring von Stadtmöbeln" (Unternehmen sponsert Infrastrukturgegenstände z.B. Wartehäuschen, finanziert mittels Werbeflächen), Berlin-Deutschland, 2002b</p> <p>"Adopt-a-Highway" (Vereine und Organisationen übernehmen eine Patenschaft für einen Straßenabschnitt von zwei Meilen), Texas-USA, 1986</p> <p>"Ortsleiter" (Hausmeister für einen Stadtteil), Frankfurt M.-Deutschland, 2004</p> <p>"Anti-Graffiti-Mobil" (kostenlose schnelle Graffiti-Entfernung durch ehrenamtliche Tätigkeit der Malerinnung, die ihre Kosten durch vernägelte Fußgänger/Spendenbeschneigung deckt), Prozeim-Deutschland, 2004</p> <p>"ProGraM" (Sprayer reinigen die verschmutzten Flächen selbst, bei Ablehnung droht ein Gerichtsverfahren), München-Deutschland, o.J.a</p> <p>"BYG-Schülerbegleiter" (Unterstützung der Busfahrer durch Schüler, die eine vermittelnde Rolle bei eskalierenden Straf- und Gewalttaten einnehmen, bes. bei Schülerfahrten), Berlin-Deutschland, 2002a</p> <p>"Müll-Rischa" (elektrobetriebenes Reinigungsfahrzeug mit und ohne Sauger, gesteuert von Sozialhilfepfängern), Herford-Deutschland, 2003</p> <p>"Blauer Engel" (Umweltzeichen RAL-89 wird für lärmarme, kraftstoffsparende Autoreifen vergeben), Hanau-Deutschland, 1999</p> | <p>Beispiele für bereits angewendete Maßnahmen im Grünraum</p> <p>"Grünpatenschaften" (Bürger oder Firmen können für ausgewählte Teile eines städt. Parks eine Patenschaft übernehmen, Nennung auf Schilder oder Tafeln möglich), Hamburg-Deutschland, 2005</p> <p>"Spielplatzpat" (ehrenamtlicher Aufseher für Spielplatz), Berlin-Deutschland, 2006a</p> |

Vereinbarungen (Teil 3)

| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|-----|--|----------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------|
| | | Wirkt gegen Konflikte im Bereich | Bewertung nach Faktor I | Bewertung nach Faktor II | Bewertung nach Faktor III | Bewertung nach Faktor IV | Summe Faktoren |
| 1:1 | s. Spalte 6 | | 3 | 1 | 3 | 3 | 10 |
| 0 | | | | | | | |
| 1:1 | s. Spalte 7 | | 3 | 2 | 2 | 3 | 10 |
| 0 | | | | | | | |
| 1:1 | s. Spalte 7 | | 2 | 2 | 3 | 3 | 10 |
| 0 | | | | | | | |
| 1:1 | s. Spalte 6 | | 3 | 2 | 2 | 3 | 10 |
| 0 | | | | | | | |
| 1:1 | s. Spalte 6 | | 2 | 2 | 2 | 3 | 9 |
| 0 | | | | | | | |
| 1:1 | | | | | | | |
| 0 | Schüler nehmen eine vermittelnde Rolle auf Spielplätzen ein, unterstützen möglichen Parkbetreuer | | 3 | 2 | 2 | 3 | 10 |
| 1:1 | s. Spalte 6 | | 2 | 2 | 3 | 3 | 10 |
| 0 | | | | | | | |
| 1:1 | | | | | | | |
| 0 | Gütesiegel für lärmarmen oder sicheren Park | | 1 | 2 | 1 | 2 | 6 |

Vereinbarungen

3.2 Auswertung SRM-Katalog

Die wirksamsten Maßnahmen zur Übertragung auf den Grünraum haben 10, 11 oder 12 Punkte und befinden sich im obersten Drittel einer Skala von 4 bis 12. Im Katalog sind diese grün markiert. Der Großteil wirksamer Lösungsmaßnahmen kommt aus den folgenden vier Bereichen:

- Infrastrukturinstrumente (elf Maßnahmen),
- ordnungsrechtliche Instrumente (acht Maßnahmen),
- Vereinbarungen (sechs Maßnahmen),
- Kommunikations- und Informationsinstrumente bzw. marktwirtschaftliche Instrumente (je fünf Maßnahmen)

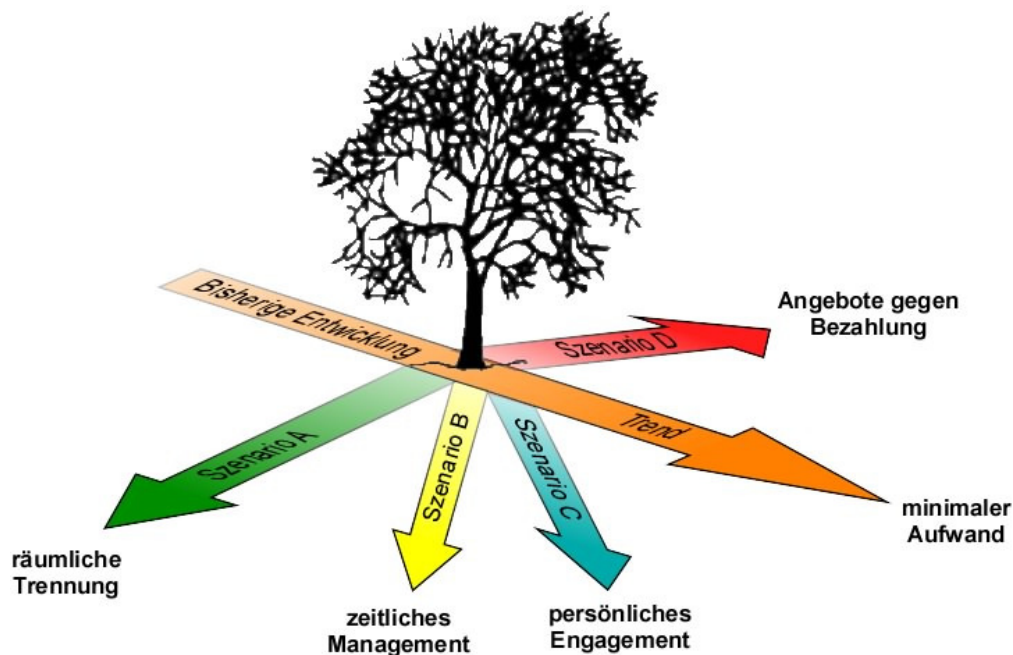
Interessant ist, dass die Wirkungsrichtung der einzelnen Lösungsmaßnahmen gegen Konfliktfälle sehr klar abgegrenzt ist. Die ordnungsrechtlichen Instrumente wirken gleichermaßen gegen den Konfliktfall „Gefährdung, Behinderung und Belästigung der Nutzergruppen“ sowie den Konfliktfall der „Umweltemissionen“. Die Infrastrukturinstrumente eignen sich überwiegend für den Konfliktfall der „Umweltemissionen“. Kommunikations- und Informationsinstrumente sowie die Vereinbarungen sind für den Konfliktfall der Ausstattungsmängel zweckmäßig. Die meisten Lösungsmaßnahmen wirken gegen ein oder zwei Konfliktfälle. Die wenigsten wirken gegen alle drei Konfliktfälle. Die Wirkungsrichtung der Maßnahmen hat sich für die neu entstandenen Lösungsmaßnahmen, die sich aus der Übertragung und/oder Modifikation von SRM-Instrumenten auf den Grünraum entwickelt haben, hingegen nicht verändert. Die Wirkung der Maßnahmen blieb überwiegend gleich, nur sehr vereinzelt hat sich eine Wirkungsrichtung aufgrund der Modifikation verändert. Die meisten Lösungsmaßnahmen aus dem Straßenraum lassen sich ohne große Probleme eins zu eins in den Grünraum übertragen. Besonders bei den Infrastrukturinstrumenten sowie bei den Vereinbarungen sind die Maßnahmen gut zu übertragen, da ihr Einsatz nicht auf den Straßenraum beschränkt ist. Die meisten Infrastrukturinstrumente sind ortsunabhängig einsetzbar wie z.B. Reinigungsmaschinen. Ebenso sind Vereinbarungen wie z.B. das Sponsoring analog im Grünraum anwendbar. Hingegen müssen Maßnahmen aus den Bereichen der marktwirtschaftlichen, ordnungsrechtlichen und Kommunikations- und Informationsinstrumente zunächst modifiziert werden, bevor sie sich zur Anwendung im Grünraum eignen. Maßnahmen, die bereits schon vereinzelt in Grünräumen angewendet werden, lassen sich z.T. noch in neue Maßnahmen weiterentwickeln.

Nur wenige Maßnahmen ließen sich nicht übertragen bzw. erhielten eine schlechte Bewertung. Ob und wie eine Übertragung der Lösungsansätze in der Praxis durchführbar ist, soll Gegenstand der weiteren Untersuchung sein. Fortfahrend werden aus den gut bewerteten Maßnahmen unterschiedliche Lösungsansätze gebildet.

4 Lösungsansätze für städtische Parks

Aus den wirksamsten Maßnahmen des SRM werden mit der Methode der Szenariotechnik vier Zukunftsbilder entwickelt, die verschiedene Anwendungsmöglichkeiten für den Grünraum aufzeigen.

Abbildung 6: Szenarien für städtische Parks.



Quelle: eigene Darstellung, 2006

Die Trendentwicklung in den städtischen Parks wird dann Realität, wenn alles so weiter läuft wie bisher, d.h. der zunehmende Sparzwang bei leeren Kassen weitergeführt wird. Diese Entwicklung kann aber durch Maßnahmen des SRM in einem gewissen Spielraum beeinflusst werden. Das Szenario A zeigt den Weg zu einem räumlichen Management in öffentlichen Grünräumen auf. Im Szenario B wird dagegen ein zeitliches Management beschrieben. Die individuelle Initiative ist in Szenario C der Schwerpunkt. Im Szenario D wird der Kosten-Nutzen-Gedanke betont. Diese vier Szenarios haben jeweils einen anderen Parkcharakter und damit unterschiedliche Nutzungsoptionen. Wie hoch der Grad der Akzeptanz dieser Szenarien bzw. ihrer einzelnen Maßnahmen ist, wurde mit einer Onlinebefragung von 154 Experten und 228 Bürgern geklärt. Diese wurden entweder direkt angeschrieben oder passiv online rekrutiert. Insgesamt wurde ein guter Rücklauf erzielt.

4.1 Szenario A – Raum

Das Szenario A basiert auf der Grundidee der räumlichen Aufteilung aus dem Straßenraum. Vor allem der Konfliktfall der Gefährdung, Behinderung und Belästigung soll durch eine räumliche Trennung der Nutzergruppen entschärft werden. Die Hauptinstrumente dieses

Szenarios sind die ordnungsrechtlichen Instrumente. Mit Instrumenten aus der Klasse der Verlagerungen bzw. Begrenzungen werden die unterschiedlichen Bereiche eines Parks so gegliedert bzw. aufgeteilt, dass bestimmte Konfliktgruppen räumlich voneinander getrennt sind. Die räumliche Separation betrifft einerseits die Gruppe der Radfahrer und Skater, die durch ihre schnellere Fortbewegung eine Gefährdung und Behinderung für die langsameren Fußgänger darstellen und andererseits die Gruppe der Hundehalter.

Für viele Menschen gehören Freizeit und Tiere zusammen. Deshalb sollten vielmehr attraktive Bereiche und Maßnahmen im Park geschaffen werden, die zum erwünschten Verhalten einladen und unerwünschtes Verhalten erschweren bzw. verringern. Die vorhandenen Flächen im Grünraum werden räumlich dafür so aufgeteilt, dass für alle Nutzergruppen mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen Platz vorhanden ist. Dies wird durch die Weiterentwicklung der Idee des Kreisverkehrs aus dem Straßenraum erreicht. Die schnelleren „Verkehrsteilnehmer“, d.h. die Radfahrer und Skater werden zusammen mit den Hundehaltern an den Rand des Parks auf eine ringförmige Fläche hin verlagert, sodass die Innenfläche des „Kreisverkehrs“ ausschließlich den langsameren Teilnehmern, also den Fußgängern zur Verfügung steht. Dadurch entstehen unterschiedliche Bereiche für verschiedene Nutzungen. Das ringförmige Hundeauslaufgebiet wird mithilfe durchgehender Gehölzabtrennungen vom inneren Bereich, aber auch von den Radfahrern und Skatern abgetrennt. Dadurch werden Behinderungen und Gefährdungen zwischen diesen zwei Gruppen vermieden. Gut asphaltierte Wege werden von Radfahren und Skaten gern angenommen, da sie optimale Fahreigenschaften mit sich bringen. Ebenso fühlen sich Hunde und ihre Halter auf Rasenflächen und Freiflächen wohler als auf eingezäunten Plätzen. Dies begründet sich einerseits aus dem natürlichen Fluchtinstinkt und den Spielformen der Tiere (Renn- und Apportierspiele) sowie andererseits aus der Tatsache, dass viele Besitzer sich z.T. nicht in eingezäunte Areale trauen, sobald zu viele Hunde bzw. bestimmte Rassen und Größen sich darin aufhalten [vgl. FEDDERSEN-PETERSEN, 2004, S. 273ff.].

Das Problem der Verunreinigung eines Parks wird durch Maßnahmen aus dem Bereich der Infrastrukturinstrumente gemindert. Diese bieten Handlungsalternativen zu unerwünschten Verhalten an und wirken so effektiv gegen den Konfliktfall der Umweltemissionen. Eine flächendeckende Aufstellung von Tütenspendern für Hundekot bewirkt einen deutlichen Rückgang der Verunreinigung mit Hundekot [vgl. BERLINER WOCHE, 2005, S. 2].

Abbildung 7: Szenario A.

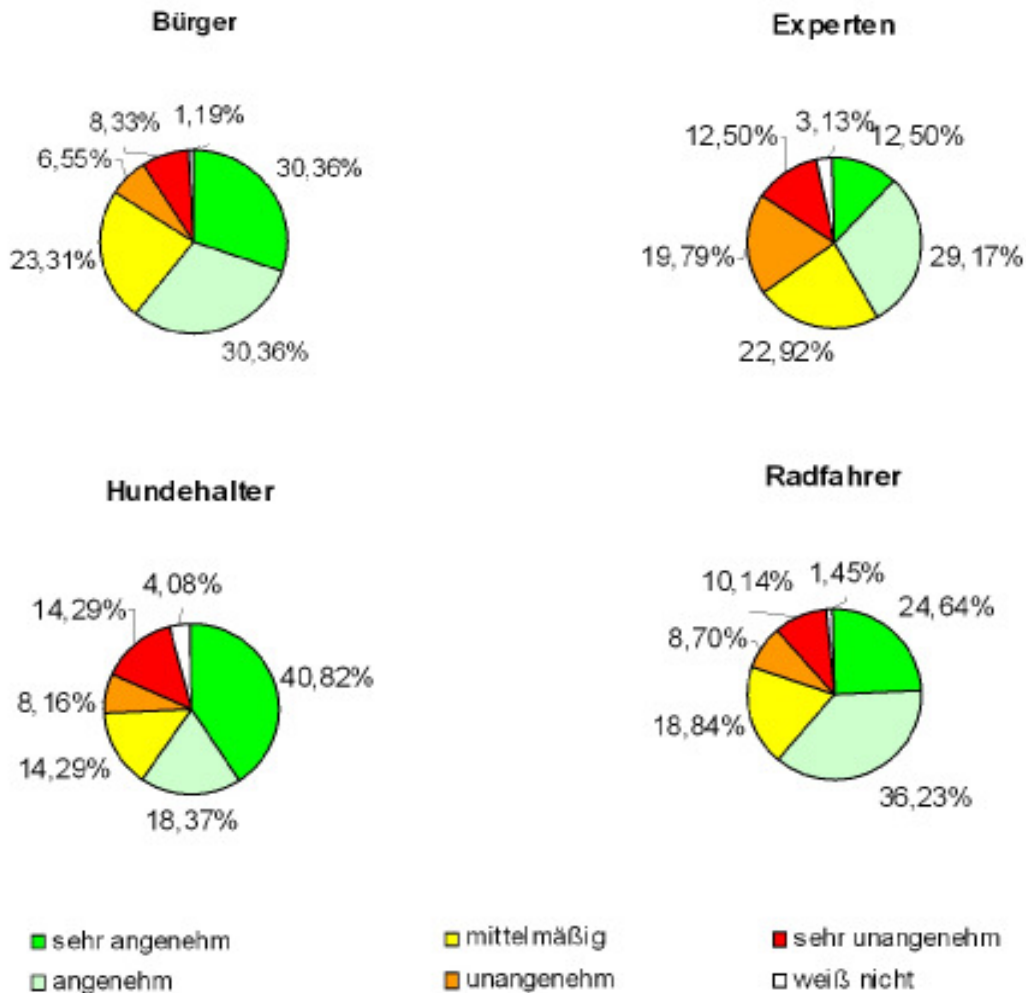


Quelle: eigene Darstellung, 2006

Die Gruppe der Bürger empfand die räumliche Trennung als sehr angenehm bis angenehm (60,72 %), die Experten stufen die Maßnahme als angenehm bis mittelmäßig (52,09 %) ein [vgl. Anhang Nr. 5-9]. Nach Geschlecht ausgewertet, ergaben sich keine besonderen Auffälligkeiten. In allen Altersgruppen wird eine räumliche Aufteilung des Parks durchweg als angenehm empfunden [vgl. Anhang Nr. 6-5]. Dies spiegelt auch das Sicherheitsbedürfnis der meisten Menschen wider. Weiterhin interessant ist, dass bei der Gruppe der Hundehalter diese Maßnahme als sehr angenehm empfunden wurde (40,82 %). Ein möglicher Grund für die positive Annahme kann der strenge Leinenzwang bzw. das Verbot in öffentlichen Grün- und Parkanlagen sein. Das ringförmig abgegrenzte Hundauslaufgebiet ist indessen eine Alternative. Die Nichthundehalter stufen die Maßnahme ebenso als angenehm (32,56 %) ein und gaben zusätzlich an, dass damit mehrere Probleme gleichzeitig entschärft werden: Die Verunreinigung durch Hundekot und die Gefährdung bzw. Belästigung durch freilaufende Hunde, da die Hunde durch die Gehölzabtrennung sowie das Verbot nicht in den übrigen Teil des Parks dürfen [vgl. Anhang Nr. 9-4]. Die Belästigung durch frei laufende Hunde ist nicht nur ein quantitatives, sondern vor allem ein qualitatives Problem. Ein einziger Hund, der über eine Liege- oder Spielwiese läuft, kann genügen, um Antipathien, empörte Reaktionen oder Angst zu verursachen. Vor allem Mütter mit Kindern äußerten sich über eine Separation sehr positiv. Die Mehrheit der Radfahrer (60,87 %) stufte die räumliche Trennung ebenfalls positiv ein [vgl. Anhang Nr. 11-1]. Vor allem für Radfahrer, die den Park als Verbindungsweg

nutzen, bietet der asphaltierte Rundweg eine schnelle, komfortable und konfliktfreie Durchquerung. Offensichtlich liegt auf allen Seiten ein Bedürfnis nach eigenen Bereichen/Wegen für bestimmte Tätigkeiten vor.

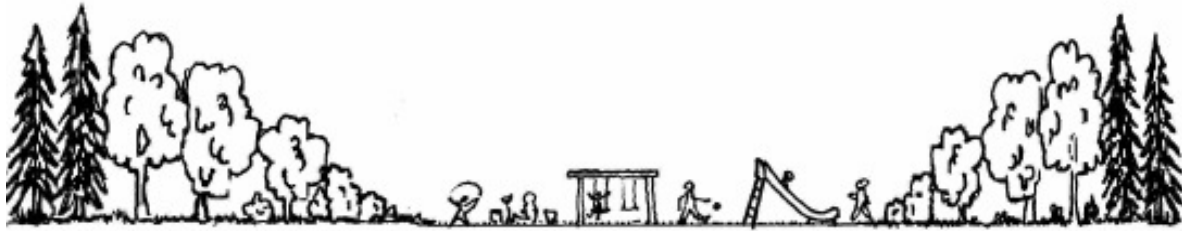
Abbildung 8: Auswertung der Frage "Wie fänden Sie eine räumliche Trennung der Nutzer in öffentlichen Grün- und Parkanlagen?" nach Gruppe.



Quelle: eigene Darstellung, 2007

Eine Reduzierung der Belästigung durch Lärm wird durch die Errichtung von Lärmschutzbepflanzungen um ausgewählte Bereiche wie z.B. Kinderspielplätze geschaffen. Somit werden neben Aktivitätszonen auch Ruhezone im Park gebildet. Bepflanzungen wirken zwar nicht so stark wie Lärmschutzwände, Wälle oder Mauern, aber sie passen sich optisch besser in das Landschaftsbild eines Parks ein. Außerdem trägt das optische Erscheinungsbild.

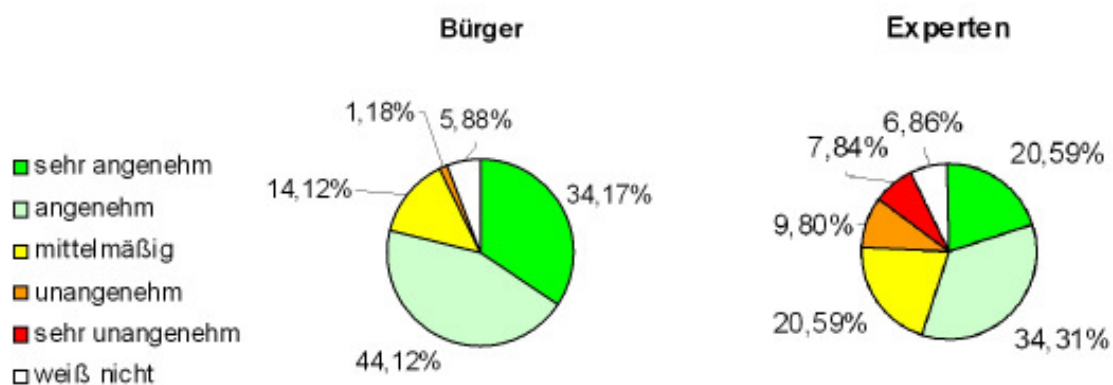
Abbildung 9: Lärmschutzbepflanzung.



Quelle: eigene Darstellung, 2006

Insbesondere Besucher, die als Tätigkeiten das Ausruhen und Erholen angaben, überzeugte diese Maßnahme. Insbesondere Besucher, die als Tätigkeiten das Ausruhen und Erholen angaben, überzeugte diese Maßnahme.

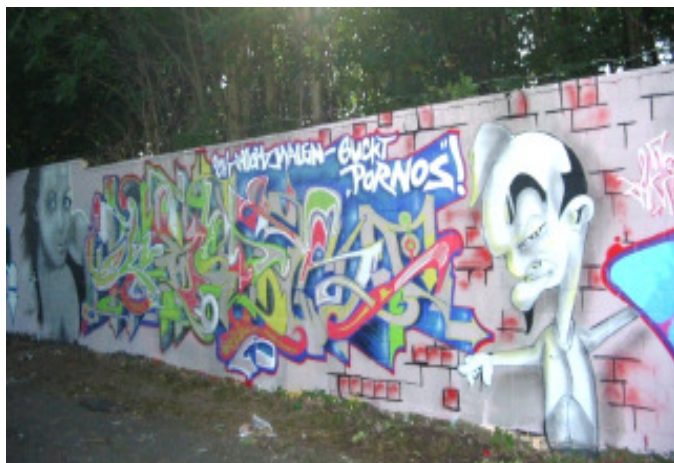
Abbildung 10: Auswertung der Frage "Wie finden Sie Lärmschutzbepflanzung um Spiel- und Sportplätze in öffentlichen Grün- und Parkanlagen?" nach Gruppe.



Quelle: eigene Darstellung, 2007

Die Bereitstellung von Flächen zum legalen Sprayen soll das Problem des illegalen Graffiti und Vandalismus eindämmen. Das Prinzip basiert auf dem Gedanken der Umformung von Aggressivität in Kreativität. Durch erlebnis- und sportpädagogische Projekte wird versucht, die Gewaltbereitschaft zu kanalisieren und „umzuleiten“.

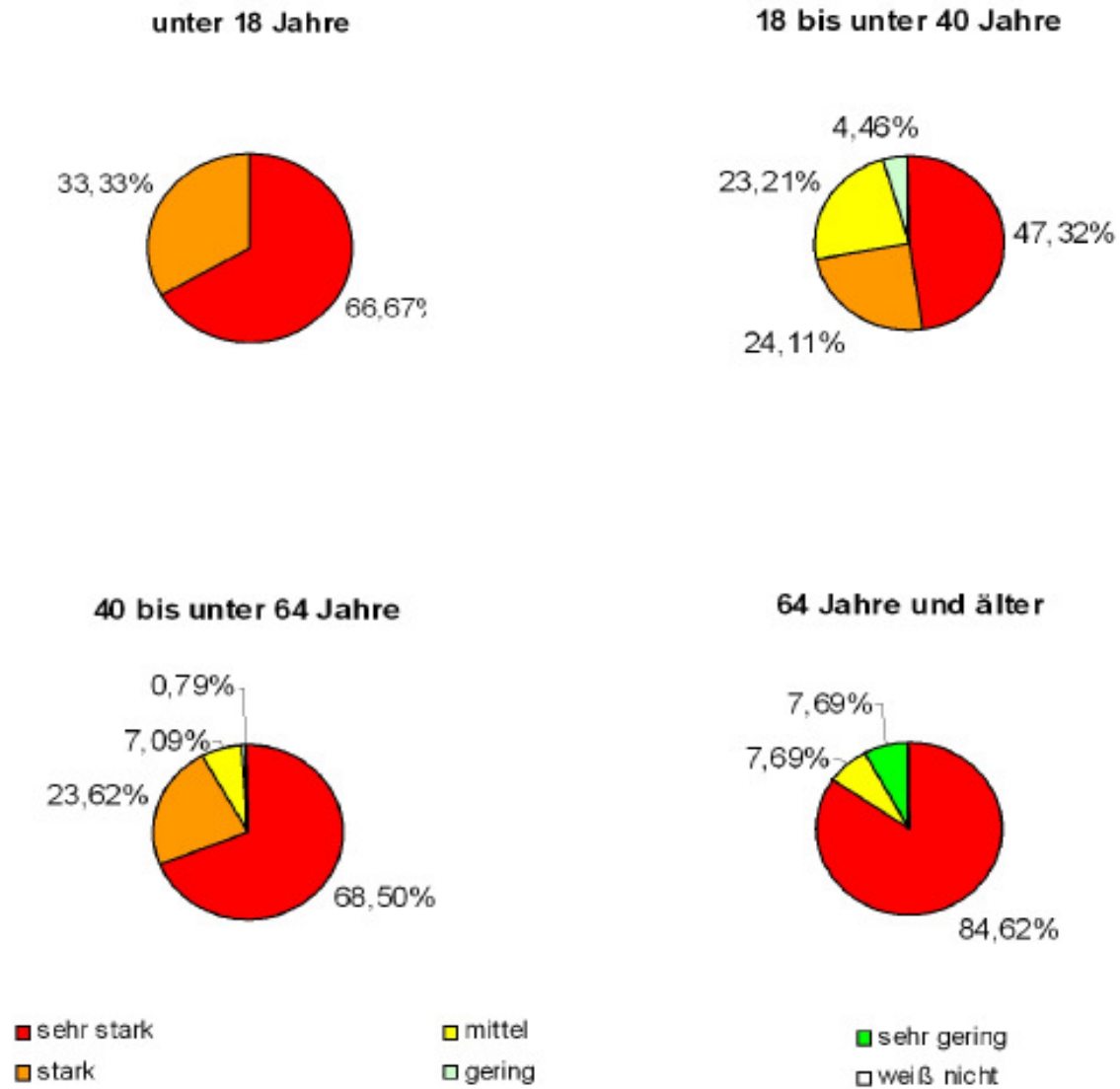
Abbildung 11: Graffiti-Mauer.



Quelle: unbekannt

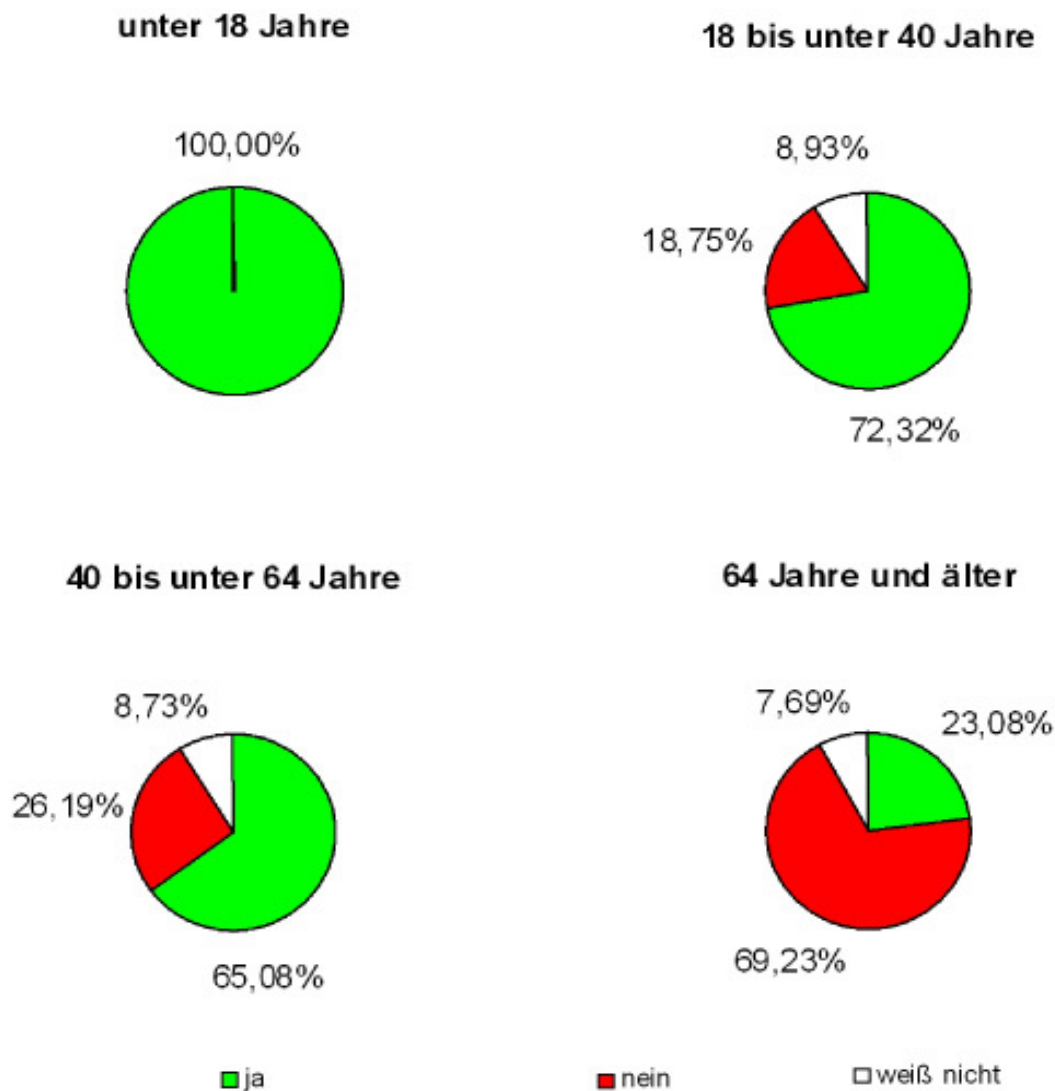
Rund 79 % der Bürger und 91 % der Experten gaben an, dass sie Vandalismus sehr stark bis stark stört [vgl. Anhang Nr. 5-11]. Insbesondere die Altersgruppe der über 64-Jährigen störte sich am Vandalismus sehr stark. Die Beantwortung der Frage nach einem legalen Graffitiplatz fiel dagegen sehr konträr aus. Alle Altersgruppen - bis auf die über 64-Jährigen - waren überwiegend für die Errichtung einer legalen Graffiti-Mauer. Nur die älteren Teilnehmer (über 64 Jahre) sprachen sich zu 69,23 % gegen einen solchen Platz aus [vgl. Anhang Nr. 6-6].

Abbildung 12: Auswertung der Frage "Wie störend empfinden Sie Vandalismus in öffentlichen Grün- und Parkanlagen?" nach Alter.



Quelle: eigene Darstellung, 2007

Abbildung 13: Auswertung der Frage "Sollte es für Jugendliche einen Platz zum legalen Graffitisprayen in öffentlichen Grün- und Parkanlagen geben?" nach Alter.



Quelle: eigene Darstellung, 2007

Generell müssen diese Maßnahmen nicht isoliert, sondern als Aktionspaket zusammen durchgeführt werden. In der Anfangsphase sollten sie zusätzlich stärker kontrolliert werden um zu gewährleisten, dass die Maßnahmen auch greifen und nicht missbraucht werden.

4.2 Szenario B – Zeit

Das Szenario B basiert auf der Grundidee der zeitlichen Aufteilung. Durch ein Zeitmanagement der unterschiedlichen Nutzungen sollen die Konflikte reduziert werden, denn öffentliche Grünanlagen haben bestimmte Nutzungszeiten.

Rund 23 % aller Befragten besuchen eine Grünanlage täglich, 53 % nutzen den Park dagegen ein- bis dreimal die Woche. Hinzu kommt, dass an den Wochenenden die

Grünanlagen intensiver besucht werden als an den Werktagen. Werktags werden die Grünanlagen von rund 49 % der Befragten bis zu einer Stunde genutzt. An den Wochenenden sind es dagegen 70 % der Befragten, die sich ein bis zwei Stunden im Park aufhalten [vgl. KGST, 2004, S. 15]. Die Besuchshäufigkeit zeigt zusammen mit der Besuchsdauer an, wie stark eine Grünanlage frequentiert wird und zu welchen Zeiten sich die meisten Nutzungskonflikte ergeben. Die damit verbundenen Nutzungsmuster lassen außerdem Rückschlüsse auf die Besucherstruktur zu. So liegt die Hauptnutzungszeit in den Nachmittagsstunden zwischen 14 und 18 Uhr. In dieser Zeit sind Eltern mit ihren Kindern auf dem Spielplatz, Spaziergänger, Sportler und Hundehalter unterwegs sowie Picknicks und Grillfeste beginnen. Zu dieser Tageszeit treten auch die meisten Konflikte zwischen den unterschiedlichen Gruppen auf. Am Abend oder am Vormittag sind dagegen weniger Nutzungskonflikte aufgrund der geringen Zahl von Besuchern im Park zu verzeichnen. Verknüpft mit den Jahreszeiten zeigt sich, dass die Mehrheit der Besucher vorwiegend im Sommer eine Grünanlage nutzt (68,3 %). Im Frühling und im Herbst besucht nur noch knapp jeder zweite den Park (58 % und 51,7 %). Im Winter ist der Besucherrückgang noch deutlicher (36,4 %) [vgl. SENSTADT, 2001, S. 21ff.]. Diese Nutzungsmuster geben wichtige Aufschlüsse darüber, in welchen Zeiten sich die Konflikte in den Grünanlagen häufen. Sie zeigen somit die Einsatzmöglichkeiten eines zeitlichen Managements auf. Die Hauptinstrumente dieses Szenarios sind die ordnungsrechtlichen Instrumente. Eine zeitliche Aufteilung des Grünraumes wird durch die Weiterführung der im Straßenraum angewendeten Maßnahmen der stundenweisen Beschränkung von Nutzungen, wie z.B. das Nachtfahrverbot, der tageweisen Beschränkung, wie z.B. die Verkehrsberuhigte Innenstadt am Wochenende und durch die monatsweise Beschränkung, wie z.B. das Ferienfahrverbot für Lkws erreicht. Übertragen auf den Park, bedeutet dies, dass es eine zeitliche Regelung für die unterschiedlichen Nutzungen gibt. Bestimmte Nutzungen sind nur in bestimmten Zeitfenstern möglich. Vor allem der Konfliktfall der Gefährdung, Behinderung und Belästigung soll damit entschärft werden. Jedem Parkbesucher wird somit die Gelegenheit gegeben, zu einem bestimmten Zeitpunkt seinen Nutzungsvorlieben nachzugehen. Dies betrifft unter anderem den Hundefreilauf und bestimmte Nutzungen wie z.B. das Grillen im Grünraum.

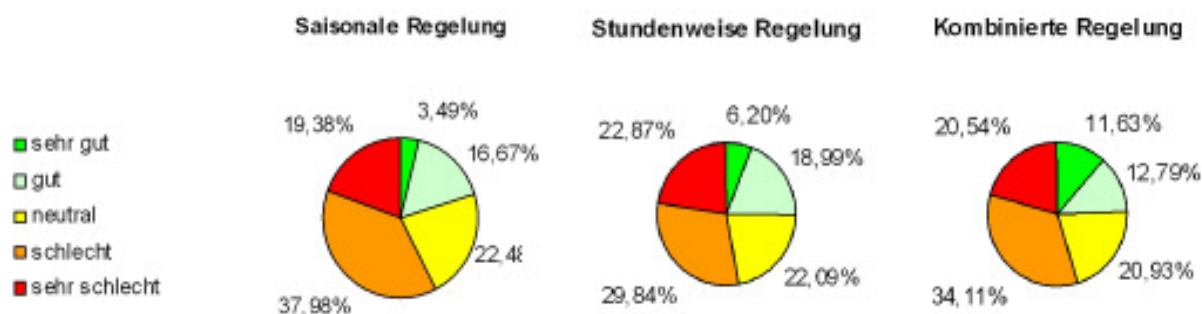
Bei der Festlegung von Regeln für Hunde in öffentlichen Grün- und Parkanlagen sind drei verschiedene zeitliche Modelle möglich:

1. Saisonale Regelung – der Hundefreilauf ist nur in der weniger besuchten Wintersaison erlaubt, in der stärker frequentierten Sommerzeit gilt Leinenzwang.
2. Stundenweise Regelung – der Hundefreilauf ist ganzjährig nur zu bestimmten Zeiten am Tag erlaubt.

3. Kombination – in der Sommersaison gilt Leinenzwang. Ausnahme können die wenig besuchten Morgen- und Abendstunden bilden, wo der Freilauf stundenweise erlaubt sein kann. In der Wintersaison, wo sich deutlich weniger Besucher im Park aufhalten, kann der Freilauf dagegen durchgehend erlaubt werden.

Insgesamt stuften die Experten wie auch die Bürger die drei verschiedenen zeitlichen Regelungen als schlecht ein. Keine der drei Maßnahmen überzeugte [vgl. Anhang Nr. 5-17]. Als negativ an einem zeitlichen Management wurden die Unflexibilität (man muss sich an Zeiten halten), die Problematik der Verschmutzung mit Hundekot (Hundehalter achten bei einem Freilauf ihrer Hunde weniger auf die Hinterlassenschaften) und die Belästigung durch andere Besucher während der Freilaufzeiten genannt [vgl. Anhang Nr. 13]. Interessant war, dass jene Befragten, die für eine räumliche Regelung waren, die drei zeitlichen Regelungen ablehnten. Damit zeigt sich, dass die Besucher für eine dauerhafte Regelung sind und eine aus ihrer Sicht unflexiblere zeitliche Lösung ablehnen [vgl. Anhang Nr. 12-2].

Abbildung 14: Auswertung der Frage "Was halten Sie von Regelungen bez. Hunde in Grün- und Parkanlagen?" nach Teilnehmern gesamt.

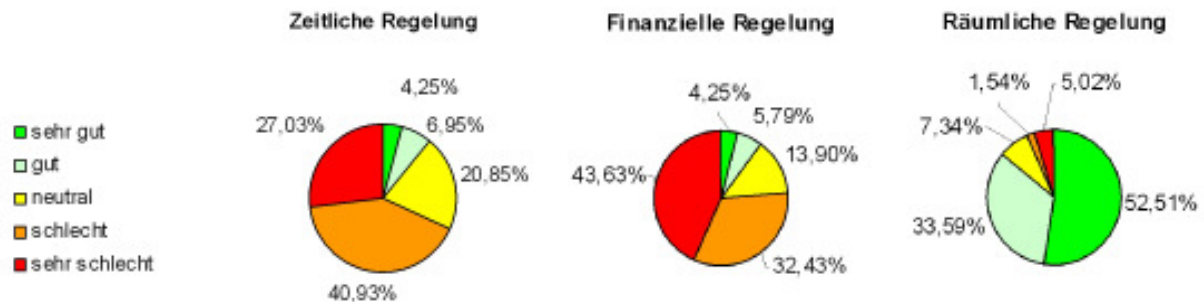


Quelle: eigene Darstellung, 2007

Mit einer kombinierten Frage bezüglich des Grillens in öffentlichen Grün- und Parkanlagen sollte überprüft werden, ob eher eine zeitliche Regelung (Szenario B), eine räumliche Regelung (Szenario A) oder finanzielle Regelung (Szenario D) bevorzugt wird. Rund 28 % aller Teilnehmer gaben als Tätigkeit das Grillen oder Picknicken im Park an [vgl. Anhang Nr. 5-6]. Bei der Bewertung der drei Regelungen waren sich die Gruppe der Bürger und Experten einig. 83,93 % stuften die tageweise und finanzielle Regelung als schlecht bzw. sehr schlecht ein. Einzig allein die räumliche Regelung überzeugte mit 52,51 % [vgl. Anhang Nr. 5-14]. Als Begründungen wurden hier wiederum eine soziale Ausgrenzung durch Gebührenerhebung sowie die Unflexibilität durch festgelegte Zeiten genannt. Durch eine räumliche Ausweisung von geeigneten Grillbereichen wäre auch das Problem der

Belästigung durch Grillgeruch bzw. Rauchentwicklung eingedämmt, welches als sehr störend angegeben wurde.

Abbildung 15: Auswertung der Frage "Was halten Sie von Regelungen bez. des Grillens in Grün- und Parkanlagen?" nach Teilnehmern gesamt.



Quelle: eigene Darstellung, 2007

Begleitende Instrumente sind die Kommunikations- und Informationsinstrumente. Diese streben eine Veränderung dessen an, was in dem Menschen geschieht, d.h. eine Veränderung seiner Werte und seiner Wahrnehmung und somit auch eine Veränderung seiner Handlungsabsichten. Durch Aufklärungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen sollen Wissen vermittelt und Reflexionsprozesse angestoßen werden. Die Wirkung setzt im Rahmen von Aktionen sehr schnell ein, ist allerdings zunächst auf den raumzeitlichen Kontext der Aktion beschränkt. Langfristige Wirkungen treten auf, wenn es gelingt, gesellschaftliche Trends aufzunehmen. Die Infrastrukturinstrumente haben die Aufgabe, die Wirkung der Hauptmaßnahme durch Bereitstellung oder Verbesserung von Infrastrukturgegenständen zu erhöhen. Die punktuell attraktiven Ergänzungen, die zum erwünschten Verhalten einladen, sind vermehrte Abfallbehälter mit Deckel (vor allem für anfallende Grillreste), Tütenspender für Hundekotbeutel, öffentliche Toiletten und spezielle Reinigungsmaschinen (Sauger).

4.3 Szenario C – Engagement

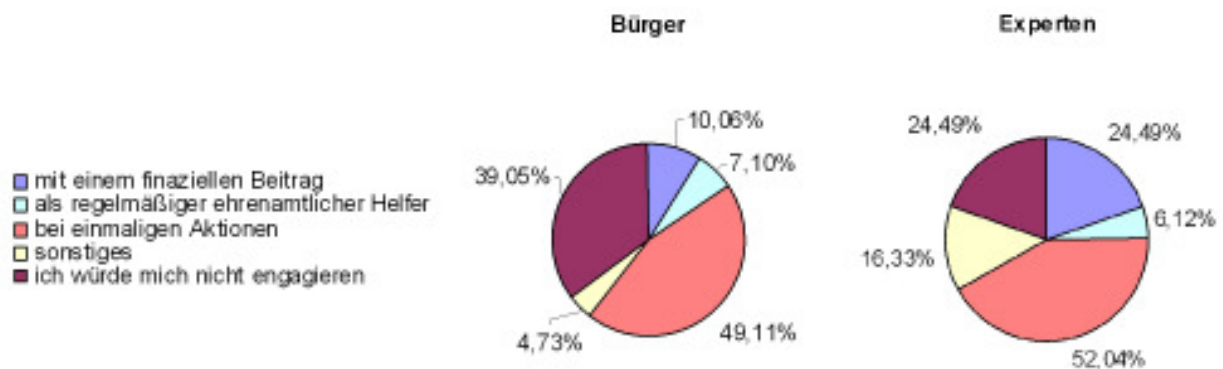
Das Szenario C basiert auf der Idee der individuellen Initiative. Mithilfe von Kommunikations- und Informationsinstrumenten sowie Vereinbarungen soll ein Park entstehen, den die Bürger als „ihren“ Park betrachten. Dies wird erreicht, indem sie aktiv an der Planung und dem Unterhalt der Anlage beteiligt werden. Dadurch, dass sich die Bürger mit ihrer Anlage identifizieren, wird ein Zugehörigkeits- und Verantwortungsgefühl gegenüber der Anlage geschaffen. Dies hat auch auf die soziale Struktur und die Lebensqualität des umliegenden Stadtviertels einen positiven Effekt. Neben der Beteiligung von Privatpersonen sollen auch Unternehmen zum Engagement bewegt werden. Der Nutzen für sie besteht darin, eine

weitere Kommunikationsplattform zur Ansprache einer Zielgruppe zu erhalten bzw. einen effektiven Imagetransfer erzielen zu können. Das jeweilige Engagement wird zusätzlich noch durch eine werbewirksame Firmenpräsentation mit einem Hinweisschild auf der entsprechenden Fläche belohnt. Damit haben die Bürger und Unternehmen die Möglichkeit, ein Stück Verantwortung für einen Park zu übernehmen und somit einen ganz persönlich Beitrag zum Stadtbild zu leisten. Die Kernidee des „Bürgerparks“ wird durch Einzelinstrumente aus dem Bereich der Vereinbarungen und mithilfe von Kommunikations- und Informationsinstrumenten realisiert.

- Öffentlich-private-Partnerschaften (ÖPP)
- Ehrenamt
- Sponsoring von Infrastrukturgegenständen
- Beschäftigungsprogramm
- Kampagnen / Aktionen
- Wettbewerb
- Sensibilisierung
- Finanzielle Anreize

Bei der Frage nach der Bereitschaft zum Engagement in einer öffentlichen Grün- und Parkanlage mit dem Ziel, diese wieder bzw. noch attraktiver zu gestalten, konnten verschiedene Möglichkeiten (Mehrfachauswahl) ausgewählt bzw. eigene Vorschläge gemacht werden. Die Gruppe der Bürger gab zu 49,11 % an, sich nur bei einmaligen Aktionen wie z.B. Sauberkeits- oder Aufräumaktionen zu beteiligen. Eine Beteiligung mit einem finanziellen Beitrag oder durch ehrenamtliche Hilfe wurde nur mit 10,06 % bzw. 7,10% genannt. 39,05 % der Bürger gab an, sich gar nicht engagieren zu wollen. Als eigene Vorschläge wurde Pflanzenpflege, die Mitarbeit bei der Errichtung von Hundeplätzen sowie Unterstützung durch Benefizkonzerte genannt. Dies zeigt, dass die ehrenamtlichen Tätigkeit vor allem „Spaß“ machen, „interessant“ sein und soziale Kontakte verschaffen soll. Abgelehnt werden generell Tätigkeiten, welche die Zeitautonomie einschränken und die gesundheitlich gefährden können [vgl. KOHLI u.a., 1993, S. 88]. Die Experten stufen dies fast gleich ein: Rund 52 % sahen ein Potenzial in einem einmaligen Engagement und rund 24 % schätzten das Nichtengagement. Die Befragungsergebnisse zeigen, dass es vor allem überschaubare, einzelne Aktionen sein müssen, um die Bürger zum Mitwirken zu bewegen. Säuberungs- sowie Aufräumaktionen und Ähnliches bieten sich dafür an [vgl. Anhang Nr. 5-8].

Abbildung 16: Auswertung der Frage "Womit würden Sie sich engagieren?" nach Gruppe.



Quelle: eigene Darstellung, 2007

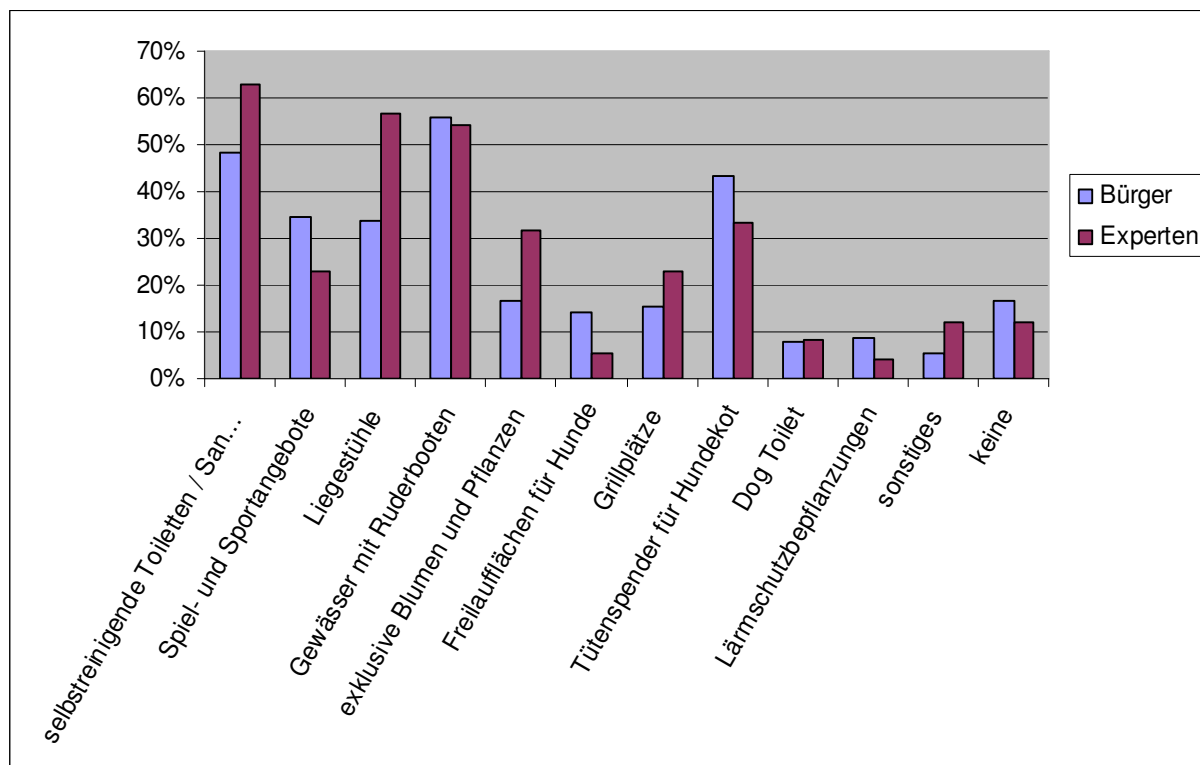
4.4 Szenario D – Geld

Das Szenario D basiert auf dem Kosten-Nutzen-Gedanken. Die Konflikte im öffentlichen Grünraum sollen so gelöst werden, dass für alle beteiligten Parteien eine Win-Win-Situation entsteht.

Dies wird durch die analoge Übertragung der im Straßenraum angewandten Methode der nutzungsabhängigen Gebühr erreicht. Durch Straßenbenutzungsgebühren wie die z.B. die City Maut in London (Congestion charging scheme) wird nicht nur das Verkehrsaufkommen reduziert, sondern auch das Verkehrsverhalten beeinflusst. Mit den Einnahmen werden u.a. Maßnahmen im öffentlichen Verkehr finanziert. Damit sollen der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr gefördert und die Innenstadt wieder für Fußgänger und Radfahrer attraktiver gemacht werden. Auf den Grünraum übertragen heißt das, dass für bestimmte Tätigkeiten eine nutzungsabhängige Gebühr entrichtet werden muss. Mit dieser Gebühr werden dann die Pflege und Unterhaltskosten für die Grünanlage und ihre Ausstattungen gedeckt und besonders attraktive und funktionale Ausstattungen angeboten. Dies steigert die Akzeptanz und Bereitschaft für die Bezahlung, da die Preisgestaltung transparenter wird [vgl. PÄTZOLD, 2005, S. 16]. Mithilfe von Eintrittsgebühren kann eine Grünanlage besser gepflegt werden und exklusive Ausstattungselemente aufweisen. Dies entspräche auch dem bundesweiten Wunsch nach gepflegten und sauberen Anlagen mit blühenden Sträuchern, Blumenrabatten, Teichen und Spieleinrichtungen [vgl. KGST, 2004, S. 21ff.]. Diese kostenintensiven Ausstattungsmerkmale sind vor allem für finanzschwache Kommunen und in Zeiten allgemeiner Sparmaßnahmen nur durch Eintrittsgebühren realisierbar. Da allerdings eine Gebühr finanzärmere Familien und Schulklassen aus den Parkanlagen verdrängen könnte, darf diese nicht zu hoch ausfallen bzw. es müssen Vergünstigungen (Jahresticket, ermäßigter Eintritt o.ä.) angeboten werden. Bei der Frage, für welche Angebote in öffentlichen Grün- und Parkanlagen die Besucher bereit wären, einen

finanziellen Beitrag zu leisten, war die Mehrheit der Teilnehmer in beiden Gruppen bereit, einen finanziellen Beitrag zu leisten. Nur 16,67 % der Bürger und 11,96 % der Experten gaben an, keinen finanziellen Beitrag leisten zu wollen. Deutlich wurde, dass die Besucher vor allem bereit sind für exklusive Angebote zu zahlen.

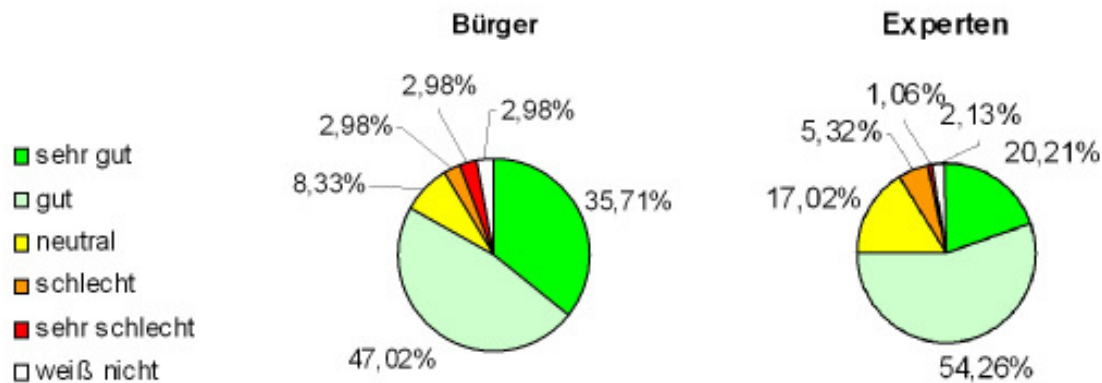
Abbildung 17: Auswertung der Frage "Für welche Ausstattungselemente wären Sie bereit einen finanziellen Beitrag zu leisten?" nach Gruppe.



Quelle: eigene Darstellung, 2007

Zusätzlich attraktive Angebote sind Pfandsysteme. Mithilfe des Pfandsystems stehen dem Parkbesucher weitere Nutzungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die Möglichkeit, Gegenstände wie z.B. Spiel- und Sportgeräte, Fahrräder, Liegestühle etc. gegen Pfand auszuleihen, kam sowohl bei der Gruppe der Bürger als auch der Expertengruppe gut an (47,02 % und 54,26 %) [vgl. Anhang Nr. 5-10]. In allen Altersgruppen wurde ein solches System als sehr gut bis gut befunden [vgl. Anhang Nr. 6-1]. Vor allem bei den Gruppen, die wenig bis kein eigenes Einkommen zur Verfügung haben (Schüler, Studenten, Arbeitslose etc.), kam die Maßnahme sehr gut an. Durch ein Pfandsystem entsteht keine soziale Benachteiligung, wie es etwa der Fall bei Eintrittsgeldern wäre. Vor allem in problematischen Stadtteilen mit niedrigem Einkommen wäre diese Maßnahme eine durchaus sinnvolle Alternative. Für den Erfolg der Maßnahme sollten bereits gemachte Erfahrungen mit Pfandsystemen (z.B. „City-Bike“ aus Kopenhagen) berücksichtigt werden.

Abbildung 18: Auswertung der Frage "Wie fänden Sie die Einführung von Pfandsystemen?" nach Gruppe.



Quelle: eigene Darstellung, 2007

Kommunikations- und Informationsinstrumente wie Poster oder Hinweisschilder klären die Besucher über bestimmte Regeln und Nutzungsmöglichkeiten auf. Sie unterstützen und fördern somit die Hauptinstrumente.

5 Zusammenfassung und Ausblick

Das Ziel, neue Lösungsansätze aus dem SRM für die Anwendung in den städtischen Parks zu entwickeln, konnte realisiert werden. Der Überblick des ö.R. mit seinen unterschiedlichen Nutzergruppen und Konfliktfällen zeigte, dass sich sowohl die Nutzer als auch Konflikte in den beiden Räumen – Straßenraum und Grünraum – sehr ähneln. Darauf aufbauend wurde ein „Transformationsschlüssel“ entwickelt, mit dessen Hilfe sich dann die katalogisiert dargestellten Maßnahmen des SRM auf den Grünraum anwenden bzw. übertragen ließen.

Die Lösung ist ein ausgleichendes Management. Das Straßenraummanagement (SRM) regelt dabei das Verkehrsgeschehen zeitlich und räumlich so, dass die Nutzungskonflikte minimiert und die Ist-Situation verbessert werden. Dieses Management bezieht dabei alle Nutzer im Straßenraum mit ein.

Wesentlicher Kernpunkt der Arbeit war, neben dem SRM-Katalog, die Entwicklung und Beurteilung von konkreten Lösungsansätzen für städtische Parks. Die entwickelten Szenarien wurden durch eine Onlinebefragung von Experten sowie von Bürgern bewertet. In der Auswertung der Befragung zeichnete sich ein deutliches Bild ab.

Maßnahmen des Szenario A - d.h. der räumlichen Aufteilungen eines Parks - wurden sehr gut akzeptiert. Durch eine Aufteilung des Parks in Bereiche für unterschiedliche Nutzungen

(Spiel- und Sportbereiche, Ruhezone, Flächen für Graffiti-Sprayer, Hundauslaufbereiche sowie getrennte Wege für verschiedene Nutzungen) können fast alle Nutzungsansprüche zufrieden stellend erfüllt werden. Grundsätzlich empfiehlt es sich bei der Planung von Angeboten für bestimmte Gruppen, diese auch mit einzubeziehen, um eine bessere Identifikation mit der Anlage zu erzielen.

Der Versuch, ein zeitliches Management (Szenario B) der verschiedenen Nutzungen im Park zu integrieren, wurde dagegen von beiden Befragungsgruppen abgelehnt. Eine zeitliche Regelung können und/oder wollen die meisten Befragten nicht mit ihrem eigenen Tagesablauf koordinieren. Außerdem bleibt das Problem der Belästigung durch andere Nutzungen für alle diejenigen bestehen, die keine Möglichkeit haben, den Park in „ihren“ entsprechenden Zeitfenstern zu besuchen.

Der Entwurf eines „Bürgerparks“ mit individueller Initiative (Szenario C) stieß nur bedingt auf Interesse. Die Mehrheit der Befragten ist nur bereit, sich bei einmaligen Aktionen zu engagieren. Regelmäßiges Engagement sowie eine Beteiligung mit einem finanziellen Beitrag lehnen die meisten Teilnehmer ab. Auch die Aussicht auf eine Prämie für sachdienliche Hinweise zur Aufklärung von Vandalismusschäden lässt die Mehrzahl der Besucher nicht zu einer stärkeren Kontrolle bewegen. Zu groß ist - vor allem bei Frauen - die Angst vor Gewalttätigkeit der Täter.

Die Befragung hat ferner gezeigt, dass die Mehrheit der Teilnehmer hingegen durchaus bereit ist, für Grünanlagen mit Angeboten und Ausstattungen besonderer Qualität einen finanziellen Beitrag zu leisten (Szenario D). Vor allem bei besonders exquisiten Angeboten und hoher Sauberkeit einer Anlage steigt die Zahlungsbereitschaft. Desgleichen werden Pfandsysteme sehr positiv angenommen, da es keine sozialen Benachteiligungen gibt. Besonders in den einkommensschwachen Gruppen wie Schüler, Studenten, Auszubildende und Erwerbslose findet dieses System Anklang.

Zusammenfassend ergibt sich das Bild, dass das Szenario A als einziges von vier durchgehend bei den Befragten positiv angenommen wird. Dies deckt sich auch mit den Erkenntnissen, dass öffentliche Grün- und Parkanlagen oft eine sehr vielfältige und heterogene Besucherstruktur haben und daher auch unterschiedlichste Aufgaben und Funktionen zu erfüllen haben [vgl. ERMER, 1996, S.57f.]. Es ist folglich nahe liegend, dass die meisten Teilnehmer der Onlinebefragung deswegen eine räumliche Aufteilung des Parks in unterschiedliche Nutzungsbereiche sich wünschen. Hinzu kommt, dass für bestimmte Bevölkerungsgruppen wie z.B. ältere und einkommensschwache Menschen Grünanlagen

eine wichtige Kompensationsfunktion haben, da es sich diese Gruppen entweder finanziell nicht leisten können, teure Freizeitangebote in Anspruch zu nehmen oder zu immobil sind, um weit entfernte Erholungsgebiete zu besuchen. Von den anderen drei Szenarien (B, C, D) eignen sich immer nur einzelne Maßnahmen zur Übertragung auf den Grünraum. Die Ergebnisse der Onlinebefragung haben die These der vorliegenden Arbeit, dass sich erprobte und bewährte Maßnahmen aus dem SRM sich in modifizierter Art auch für den öffentlichen Grünraum und dessen Konflikte eignen, bewiesen.

In Anbetracht steigender knapper Mittel und des Wettbewerbs der Städte um Einwohner, Arbeitsplätze und Unternehmen steigt auch der Konkurrenzdruck. Die deutschen Städte schneiden zwar im internationalen Vergleich gut mit ihren Grünanlagen ab, aber es fehlt an der In-Wert-Setzung der vorhandenen Anlagen [vgl. FORUM DIE GRÜNE STADT, 2006c, S. 1]. Nicht selten spielen auch bei der Standortwahl von Unternehmen gut gestaltete und gepflegte Grünflächen in der Umgebung eine wichtige Rolle. Auf diesen Tatsachen aufbauend, müssen die Städte neue kreative Wege erproben und nicht nach universalen Gesamtlösungen streben. Dabei ist wichtig, dass es einen verbindlichen Grundstandard gibt, denn es darf nicht zu einer Trennung der Grünanlagen in gepflegte, gut ausgestattete und ungepflegte, spärlich ausgestattete Anlagen kommen. Oft werden Grünräume nicht als wertvoll für die Stadt in ökologischer, ökonomischer und sozialer Hinsicht angesehen, dabei ist der Bestand an Grün ein wichtiges Kapital der Stadt für die Zukunft, denn „Städte, die in ihre grüne Mitte investieren, investieren in ihre Zukunft“. [FORUM DIE GRÜNE STADT, 2006c, S. 1] Städte wie London und Chicago haben gezeigt, wie aufwändig und kostspielig die Rückgewinnung dieser Werte ist, wenn sie einmal verloren sind [vgl. FORUM DIE GRÜNE STADT, 2006a, S. 1]. Die Anwendung des SRM auf städtische Parks könnte ein neuer kreativer Weg sein, denn „Angesichts bestehender Nutzungskonkurrenzen sowie zunehmender Funktionsüberlagerungen und -spezialisierungen wird es in Zukunft immer mehr um ein abwägendes und ausgleichendes Management der zeitlichen und räumlichen Verteilung von Nutzungen im öffentlichen Raum gehen“. [BBR, o.J, S. 3]

Wünschenswert wäre ein Modellversuch in der Praxis, in dem die positiv bewertenden Maßnahmen der einzelnen Szenarien umgesetzt werden. Dieser könnte Aufschluss bringen, in welchem Ausmaß die Nutzungskonflikte entschärft werden und wie die Maßnahmen langfristig wirken und sich entwickeln. Ferner geben die Ergebnisse der Onlinebefragung zahlreiche Hinweise für Schwerpunkte in der zukünftigen Planung des städtischen Grüns.

Literaturverzeichnis

- Arndt, Wulf-Holger; Becker, Hans-Joachim:** Kompetenz in Verkehr und Mobilität in Berlin. Thesenentwurf. IVP-Schriften 01 (Schriften des Fachgebietes Integrierte Verkehrsplanung des Institutes für Land- und Seeverkehr an der Technischen Universität Berlin). Berlin. 2003. Online im Internet: <http://130.149.38.18/download/IVPSchrift01Web.pdf> [2006.07.31]
- BBR** (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hg.): Öffentlicher Raum. Kurzbericht. Bonn. o.J. Online im Internet: http://www.bbr.bund.de/cln_007/nn_21888/DE/Forschungsprogramme/ExperimentellerWohnungsStaedtebau/Forschungsfelder/OeffentlicherRaum/03__Ergebnisse.html [2006.01.11]
- BBR** (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hg.): Städte als Standortfaktor: Öffentlicher Raum. Kurzfassung. Bonn. 2002. Online im Internet: http://www.bbr.bund.de/cln_007/nn_21888/DE/Forschungsprogramme/ExperimentellerWohnungsStaedtebau/Forschungsfelder/OeffentlicherRaum/DL__WPKurzfassung,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL_WPKurzfassung.pdf [2005.09.08]
- Beisheim, Margret:** Konfliktmanagement. Wirtschaftsuniversität Wien. Wien. 2005. Online im Internet: http://www.wu-wien.ac.at/inst/gender/Lehre/SS2005/6_Konfliktmanagement.pdf [2007.01.15]
- Berliner Woche:** Das kommt in die Tüte. Jg,12., Nr. 19, 11.05.2005. S. 2
- Bernds, Esther:** Verteilungskonflikte im Straßenraum: Gerechtigkeits- - und Fairnessvorstellungen konkurrierender Interessensgruppen. Dissertation. Universität Bremen. Bremen. 2002. Online im Internet: http://elib.suub.uni-bremen.de/publications/dissertations/E-Diss605_diss_bernds.pdf [2006.02.02]

Czichos, Reinhard: Konflikte, Konfliktdefinitionen und Konflikt-handhabungsformen bei Führungskräften in einem industriellen Grossbetrieb. Dissertation. 1982. Ludwig-Maximilian-Universität München. München. 1982

Ermer, Klaus u.a.: Landschaftsplanung in der Stadt. Stuttgart. 1996

Fedderson-Petersen, Dorit Urd: Hundepsychologie. Sozialverhalten und Wesen. Emotionalität und Individualität. 4. Auflage. Stuttgart. 2004

Forum Die Grüne Stadt (Hg.): Nur die grüne Stadt hat eine Zukunft. In: TASPO Report DIE GRÜNE STADT, März 2006. Düsseldorf 2006c. Online im Internet: <http://www.die-gruene-stadt-de/pdf/TASPO1.pdf> [2006.08.10]

Forum Die Grüne Stadt (Hg.): Tu Grünes und rede darüber. In: TASPO Report DIE GRÜNE STADT, Februar 2006. Düsseldorf 2006a. Online im Internet: <http://www.die-gruene-stadt.de/pdf/TASPO2.pdf> [2006.08.010]

Gälzer, Ralph: Beitrag zur methodischen Grünplanung für Großstädte. Dissertation Technische Universität München. München. 1980

Gutzwiller-Helfenfinger, Eveline u.a.: Jugendlicher Vandalismus: Motive, Anlässe und Prävention. Forschungsbericht 2002-2. Schlussbericht. Psychologisches Institut der Universität Bern. Bern. 2000

Haag, Martin; Hupfer, Christoph: Wirkungen von Verkehrsmanagement - systemanalytisch untersucht. Grüne Reihe Nr. 29. Fachgebiet Verkehrswesen Universität Kaiserslautern. Kaiserslautern. 1995

ILS NRW (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen; Institut für Stadtbauwesen (Hg.): Mobilitätsmanagement Handbuch. Dortmund. 2000

KGST (Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement): Bundesweite Internetbefragung zur Messung der Bürgerzufriedenheit mit den kommunalen Grünflächen. Abschlussbericht. Köln. 2004. Online im Internet: http://www.galk.de/arbeitskreise/ak_organisationsbetriebswirtschaft/down/kgst_buergerumfrage_041027.pdf [2005.02.18]

Klett-Perthes Verlag (Hg.): TERRA-Lexikon. Gotha. 2005. Online im Internet: <http://www.klett-verlag.de/sixcms/detail.php?id=32456> [2005.10.25]

Klewe, Heinz: Mobilitätsmanagement als Ansatz zur Lösung verkehrlicher Probleme. Berichte zur autofrei leben! Konferenz in Weimar. März 1999. Online im Internet: <http://alt.autofrei.de/docs/konferenzen/weimar/klewe.pdf> [2006.07.31]

König, Volker: Handbuch über die blinden- und sehbehindertengerechte Umwelt- und Verkehrsraumgestaltung. 1. Aufl., Köln. 1997

Kunz, Josef: Integriertes Gesamtverkehrskonzept und Verkehrssicherheit aus der Sicht des Bundesverkehrsministeriums. BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) (Hg), Verkehrssicherheit und modernes Verkehrsmanagement. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Verkehrstechnik, Heft Nr. V 8. Bergisch Gladbach. 1993. S. 7-14

Milchert, Jürgen: Aktuelle Anmerkungen zum öffentlichen Grün. In: Selle, Klaus (Hg.): Was ist los mit den Öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte. AGB Bericht No. 49. 2. Aufl. Dortmund. 2003. S. 217-219

Pätzold, Patricia: Lustwandeln kostet nichts? In: TU intern, Jg. 2005, Nr. 4. Berlin. 2005

Selle, Klaus: Öffentliche Räume: Drei Annäherungen. In: Selle, Klaus (Hg.): Was ist los mit den Öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte. AGB Bericht No. 49. 2. Aufl. Dortmund. 2003. S. 13-91

SenStadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin) (Hg.): Abschlussbericht Bürgerumfrage „Qualität und Nutzung öffentlicher Grünanlagen in Berlin“. Berlin. 2001. Online im Internet: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/gruenanlagen/downloads/bericht_2001.pdf [2005.09.27]

SenSUT (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie Berlin) (Hg.): Studie zur ökologischen und stadtverträglichen Belastbarkeit der Berliner Innenstadt durch den Kfz-Verkehr. Ergebnisbericht. Berlin. 1992

Steierwald, Gerd; Künne, Hans-Dieter (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Heidelberg. 1994

Wagenfeld, Horst (Hg.): Stadtgrünplätze. Wiedergewonnener Freiraum. Wiesbaden. 1985

Wermuth, Manfred; Sommer, Carsten: Städtische Verkehrsplanung. Skript. Technische Universität Braunschweig. Braunschweig. 2003

Quellen SRM-Katalog

Bergen-Norgwegen, 1998: "Maut". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "Road pricing". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0364.htm> [2005.12.14]

Berlin-Deutschland, 1991: "City-Toilette". Wall AG (Hg.): Perfektion für alle: CITY-TOILETTEN. Berlin. o.J.

Berlin-Deutschland, 1995: "City-Cleaner". Jesgulke, Oliver: Alles wieder voll - Gespräch mit einem Hundekot-Beseitiger. In: Zitty, Jg. 28, 19/2005. S.22

Berlin-Deutschland, 1997: "Benutzungssperre". GrünanlG (Grünanlagengesetz) Gesetz zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen. Vom 24. November 1997 (GVBl. S. 612), zuletzt geändert durch § 15 Abs. 1 des Gesetzes vom 29. September 2004 (GVBl. S. 424)

Berlin-Deutschland, 1997: "Anti-Scratching-Folie". Kurpjuweit, Klaus: Berlin wird's jetzt zu bunt. In: Der Tagesspiegel, Jg. 2006, Nr. 19158, 9.04.2006. S. 9

Berlin-Deutschland, 1999: "Abfalleimer mit Vorrichtung für die Zigarettenentsorgung". BSR (Berliner Stadtreinigungsbetriebe) (Hg.): Imagekampagne 1999/2000. Eine Dokumentation. Berlin. 1999. Online im Internet: http://www.bsr-online.de/bsr/download/020615_Doku1.pdf [2007.01.18]

Berlin-Deutschland, 2000: "Kopfgeld". During, Rainer W.: Kopfgeld für Farbschmierer. In: Der Tagesspiegel, Jg. 2000, 24.11.2000. Online im Internet: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/archiv/24.11.2000/ak-be-be-9917.html> [2007.01.15]

Berlin-Deutschland, 2002: "Call-a-bike". DB FuhrparkService GmbH: Call a Bike. Berlin.2002. Online im Internet: <http://www.callabike-interaktiv.de/kundenbuchung/> [2007.01.16]

Berlin-Deutschland, 2002: "BVG-Schülerbegleiter". Krumme, Detlef: Programme gegen Gewalt bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). In: Berliner Forum Gewaltprävention. Themenschwerpunkt: Kriminalitätsoffer. Ausgabe Nr. 12. Berlin. 2003. Online im Internet: http://www.senbjs.berlin.de/jugend/landeskommission_berlin_gegen_gewalt/veroeffentlichungen/berliner_forum_gewaltpraevention_12_2003/bfg_12_2003_14_krumme.pdf [2006.12.10]

Berlin-Deutschland, 2002: "Sponsoring von Stadtmöbeln". Berliner Morgenpost: Im Dienste der Stadt. In: Berliner Morgenpost, Jg. 2005, 3.05.2005. Online im Internet: <http://www.morgenpost.de/content/2005/05/03/wirtschaft/751317.html> [2005.08.15]

Berlin-Deutschland, 2003: "sprechender Mülleimer". Anker, Jens: BSR testet im Frühjahr sprechende Mülleimer. In: Die Welt, Jg. 2004, 8.01.2004. Online im Internet: <http://www.welt.de/data/2004/01/08/220528.html> [2005.08.18]

Berlin-Deutschland, 2005: "...auf die Plätze, Straßen los!". BSR (Berliner Stadtreinigungsbetriebe) (Hg.): Auf die Plätze, Straßen, Los! Berlin. 2005. Online im Internet: http://www.bsr.de/bsr/aufdieplaetze/downloads/BSR_CleanUp.pdf [2006.09.14]

Berlin-Deutschland, 2005: "Videoüberwachung". Fülling, Thomas; Stengel, Mathias: Kameras und Zäune gegen Vandalismus. In: Berliner Morgenpost, Jg. 2005, 26.04.2005. Online im Internet: <http://www.morgenpost.de/content/2005/04/26/berlin/749771.html> [2005.05.12]

Berlin-Deutschland, 2005: "Lautsprecherdurchsagen". Hasselmann, Jörn: Mit Lautsprechern gegen Hütchenspieler. In: Der Tagesspiegel, Jg. 2005, Nr. 18898, 19.07.2005. S. 12

Berlin-Deutschland, 2006: "Spielplatzpate". During, Rainer W.: Der Spielplatzpate. In: Der Tagesspiegel, Jg. 2006, Nr. 19259, 24.07.2006. S. 12

Berlin-Deutschland, 2006: "Aktionstag Vandalismus". Jacobs, Stefan: Der Preis der Zerstörungswut - S-Bahn startet Offensive gegen Vandalismus. In: Der Tagesspiegel, Jg. 2006, Nr. 19099, 9.02.2006. S. 11

Berlin-Deutschland, o.J.: "Dog-Stations". Projektbüro stadt&hund: Beutelspender. Berlin. o.J. Online im Internet: <http://www.stadtundhund.de/beutelspender-schoen-praktisch-produkte-3.html> [2006.09.10]

Bozen-Italien, 2005: "Steuerbefreiung". Kraftfahrzeugsteuer des Landes Italien/Bozen (LG 11. August 1998, Nr. 9)

Bremen-Deutschland, 1994: "Nutzungsbeschränkungen". Bremer Ortsgesetz über die öffentliche Ordnung vom 27. September 1994 (Brem.GBl. S. 277) in der Fassung vom 26. Januar 2006 (Brem.GBl. S. 51)

Bremen-Deutschland, 2003: "Bremer-Wundertüte". Freie Hansestadt Bremen: Prämierte Wundertüte - Bremer Entsorgungsbetriebe erhalten VKS Creativ Preis 2003 für unkonventionelle Umweltkampagne. Bremen. 2003. Online im Internet: http://www2.bremen.de/web/owa/p_anz_presse_mitteilung?pi_mid=89718&pi_back=p_presse%3Fpi_bereich%3DS%26pi_archiv%3D1 [2005.06.29]

Brügge-Belgien, 1989: "Be- und Entladezonen". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "Special assigned areas in streets for deliveries". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0199.htm> [2005.12.14]

bundesweit-Deutschland, 1930: "Mineralölsteuer". MinöStG (Mineralölsteuergesetz) vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2150, 1993 I S. 169, 2000 I S. 147, 2003 I S. 96, zuletzt geändert durch Artikel 16 des Gesetzes vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3076), sowie die zu seiner Durchführung erlassenen Verordnungen

bundesweit-Deutschland, 1970: "Bußgelder". Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), zuletzt geändert durch Artikel 474 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)

bundesweit-Deutschland, 1970: "Ferienfahrverbot". Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), zuletzt geändert durch Artikel 474 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)

bundesweit-Deutschland, 1970: "Nachtfahrverbot". Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), zuletzt geändert durch Artikel 474 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)

bundesweit-Deutschland, 2003: "Pfand" . Verpackungsverordnung über die Vermeidung und Verwertung von Verpackungsabfällen Verpackungsverordnung - VerpackV1) Vom 21. August 1998 (BGBl. I S. 2379) zuletzt geändert durch Art. 1 Dritte ÄndVO2 v. 24. 5. 2005 (BGBl. I S. 1407 vom 27.05.05)

bundesweit-Deutschland, 2006: "Feinstaubplakette". Donner, Susanne: Die Feinstaubplakette. In: Analysen und Gutachten der Wissenschaftlichen Dienste. Der Aktuelle Begriff. Nr. 26/06. Berlin. 2006. Online im Internet: <http://www.bundestag.de/bic/analysen/2006/Feinstaubplakette.pdf> [2007.01.18]

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Parkbügel". Steierwald, Gerd; Künne, Hans-Dieter (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Heidelberg. 1994

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Ausgewiesene Nutzungen". Bremer Ortsgesetz über die öffentliche Ordnung vom 27. September 1994 (Brem.GBl. S. 277) in der Fassung vom 26. Januar 2006 (Brem.GBl. S. 51)

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Grünanlagengesetz". GrünanlG (Grünanlagengesetz) Gesetz zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen. Vom 24. November 1997 (GVBl. S. 612), zuletzt geändert durch § 15 Abs. 1 des Gesetzes vom 29. September 2004 (GVBl. S. 424)

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Hundesteuer". Hundesteuergesetze bzw. Kommunalabgabengesetze der jeweiligen Länder, die die Gemeinden zur Steuererhebung verpflichten oder zum Erlass entsprechender Steuersatzungen berechtigen

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Kraftfahrzeugsteuer". Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), geändert durch Artikel 30 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818)

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Nutzungszeiten". Satzung über die Benutzung der öffentlichen Kinderspielplätze der Stadt Heidelberg vom 9. Dezember 1976

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Flüsterasphalt bzw. Flüsterreifen". Schmidt, Peter: Blauer Engel. E-Mail vom 22.09.2005. "Blauer Engel" [2005.09.22]

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Parkleitsystem". Steierwald, Gerd; Künne, Hans-Dieter (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Heidelberg. 1994

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Parkgebühren". Steierwald, Gerd; Künne, Hans-Dieter (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Heidelberg. 1994

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Lichtsignalanlagen". Steierwald, Gerd; Künne, Hans-Dieter (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Heidelberg. 1994.

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Verkehrssicherheitsgrün". Steierwald, Gerd; Künne, Hans-Dieter (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Heidelberg. 1994

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Gemeinsamer Fuß- und Radweg". Steierwald, Gerd; Künne, Hans-Dieter (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Heidelberg. 1994.

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Sicherheitsbepflanzungen". Müller, Wolfgang: Städtebau. Technische Grundlagen. Stuttgart. 1974

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Ortsumgehungsstraßen". BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen) (Hg.): Ortsumgehungsprogramm. Berlin. 2000. Online im Internet: <http://www.b474n.de/download/zip.pdf> [2006.03.16]

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Begrünungen". GrünanlG (Grünanlagengesetz) Gesetz zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen. Vom 24. November 1997 (GVBl. S. 612), zuletzt geändert durch § 15 Abs. 1 des Gesetzes vom 29. September 2004 (GVBl. S. 424)

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Abfalleimer". Steierwald, Gerd; Künne, Hans-Dieter (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Heidelberg. 1994

bundesweit-Deutschland, o.J.: "Wegweiser". Steierwald, Gerd; Künne, Hans-Dieter (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Heidelberg. 1994

bundesweit-Schweiz, 1955: "Vignette". Schmidt, Werner: Radeln auf Nummer sicher. In: Der Tagesspiegel, Jg. 2005, Nr. 18793, 3.04.2005. S. 10

Dortmund-Deutschland, 2003: "Phoenix-Mauer". Dortmund gegen Graffiti-Schmierereien e.V.: Phoenixmauer. Dortmund. 2003. Online im Internet: <http://www.graffiti-verein-dortmund.de/index.htm?=#phoenixmauer.htm> [2005.08.12]

Dublin-Irland, 1998: "Vehicle clamping". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "Vehicle clamping". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0285.htm> [2005.12.14]

Düsseldorf-Deutschland, 2005: "Nassreinigung". Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.: Feinstaub: Städten droht Fahrverbot. Bonn. 2005. Online im Internet: http://www.nabu.de/m07/m07_04/03528.html [2007.01.18]

Edinburgh-Großbritannien, 1989: "Licensing accessible taxis". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Final Brochure. Best Practice and Transferability of Measures. Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/pdf/brochdeu-1.pdf> [2006.03.03]

Edinburgh-Großbritannien, 1997: "Greenways". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "Greenways". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0181.htm> [2005.12.14]

Erfurt-Deutschland, 1993: "Verkehrsberuhigte Innenstadt". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Final Brochure. Best Practice and Transferability of Measures. Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/pdf/brochdeu-1.pdf> [2006.03.03]

Frankfurt M.-Deutschland, 2000: "Schnitzing". Docken, Hendrik: Schnitzing. Oberursel. 2004. Online im Internet: <http://www.schnitzing.de> [2006.08.06]

Frankfurt M.-Deutschland, 2004: "Ortsdiener". Stadt Frankfurt am Main: Ortsdiener - Ein Hausmeister für den Stadtteil. Frankfurt am Main. 2004. Online im Internet: [http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2873&_myvars\[_id_listenartikel\]=54332&_myvars\[_extrnav_active\]=3859&_myvars\[_extrnav_parenturl\]=Sauberes_Frankfurt&_myvars\[_nav_id\]=2873](http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2873&_myvars[_id_listenartikel]=54332&_myvars[_extrnav_active]=3859&_myvars[_extrnav_parenturl]=Sauberes_Frankfurt&_myvars[_nav_id]=2873) [2006.12.15]

Frankfurt M.-Deutschland, 2005: "Greifvögel". F.A.Z. Electronic Media GmbH: Taubenjäger in Frankfurt: Großes Interesse an Wüstenbussarden. In: FAZ.NET, Jg. 2004, 23.01.2004. Online im Internet: <http://www.faz.net/s/RubFAE83B7DDEFD4F2882ED5B3C15AC43E2/Doc~EDEEFB35E54DD4EDC866171011B7703DE~ATpl~Ecommon~Scontent~Afor~Eprint.html> [2007.01.15]

Gent-Belgien, 1992: "kombinierte Bus-/Fahrradspur". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Final Brochure. Best Practice and Transferability of Measures. Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/pdf/brochdeu-1.pdf> [2006.03.03]

Gothenburg-Schweden, 1996: "real-time information system". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "Gothenburg Traffic Information: real-time information system". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0367.htm> [2005.12.14]

Hamburg-Deutschland, 2000: "Begrünung von Oberflächen die graffitigefährdet sind". Knür, Deborah: Alsteranleger - Grünpflanzen gegen Graffiti. In: Die Welt, Jg. 2000, 16.9.2000. Online im Internet: <http://www.welt.de/data/2000/09/16/582146.html?prx=1> [2005.08.12]

Hamburg-Deutschland, 2005: "Grünpatenschaften". Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg: Hamburger Grünpate. Hamburg. 2005. Online im Internet: <http://www.gruenpate.de> [2005.05.19]

Hanau-Deutschland, 1999: "Blauer Engel". Schmidt, Peter: Blauer Engel. E-Mail vom 22.09.2005. "Blauer Engel" [2005.09.22]

Hasselt-Belgien, 1997: "kostenloser ÖPNV". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "Free public transport for everybody". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0270.htm> [2005.12.14]

Herford-Deutschland, 2003: "Abfallhotline". Oberndörfer, Martina: Projekt Aktiv Stadt Herford. Telefonisches Interview am 18.08.2005

Herford-Deutschland, 2003: "Müll-Rikscha". PRO-S-PACK (Arbeitsgemeinschaft für Serviceverpackungen e. V.): Mit Müll-Rikschas für eine saubere Stadt. Staufenberg. o.J. Online im Internet: <http://www.littering.de/aktionen/staedte/herford/herford.html> [2006.09.10]

Kopenhagen-Dänemark, 1990: "Parklizenzen". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "Reserved parking for specific groups". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0353.htm> [2005.12.14]

Kopenhagen-Dänemark, 1994: "City-Bikes". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "City-Bikes". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0358.htm> [2005.12.14]

Leeds-Großbritannien, 1998: "Safe Routes to Schools programme". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "Safe Routes to Schools programme". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0627.htm> [2005.12.14]

Lemgo-Deutschland, 1995: "Fahradstraßen". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Final Brochure. Best Practice and Transferability of Measures. Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/pdf/brochdeu-1.pdf> [2006.03.03]

Lund-Schweden, 1996: "Miljözon". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Final Brochure. Best Practice and Transferability of Measures. Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/pdf/brochdeu-1.pdf> [2006.03.03]

Lund-Schweden, 1997: "Mindestanzahl an Fahrradstellplätzen in den zukünftigen Entwicklungen". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "Obligation for bicycle parking in future developments". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0405.htm> [2005.12.14]

Lund-Schweden, o.J.: "Service Bus-System". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "ServiceBus". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0407.htm> [2005.12.14]

Luxemburg-Luxemburg, 1988: "Park& Ride". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Case Study Cities Database "Park+Ride". Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/database/measures/meas0296.htm> [2005.12.14]

Lyon-Frankreich, 1996. "Luftreinhaltungsgesetz". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Final Brochure. Best Practice and Transferability of Measures. Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/pdf/brochdeu-1.pdf> [2006.03.03]

Mitgliedstaaten der erweiterten Europäischen Union, 2004: "Handel mit Emissionszertifikaten". Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz vom 8. Juli 2004 (BGBl. I S. 1578), zuletzt geändert durch Artikel 74 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)

München-Deutschland, o.J.: "ProGraM". Steiz, Roland; Goß, Wolfgang: Projekt Graffiti München (ProGraM). München. o.J. Online im Internet: http://www.brueckemuenchen.de/ProGraM/ProGraM_PP.htm [2005.08.15]

München-Deutschland, o.J.: "Gebühren für temporäre Nutzungen im Park". Satzung über die Gebühren für die Benutzung von Grünanlagen der Landeshauptstadt München (Grünanlagegebührensatzung) vom 12. August 1991, in der Fassung der Bekanntmachung vom 04.02.1977 (BayRS 2024-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.07.1989 (GVBl. S. 361)

München-Deutschland, o.J.: "Bike & Ride". MVV (Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH): Bike & Ride. München. o.J. Online im Internet: <http://www.mvv-muenchen.de/de/home/fahrgastinformation/mvv-netz/netzplaene/bikeride/index.html> [2007.01.15]

Münster-Deutschland, o.J.: "Oops!". OPSG (Ordnungspartnerschaft Graffiti): oops! - Statt Werbung Graffitiposter in Bussen und Bahnen. Münster. o.J. Online im Internet: <http://www.graffiti-muenster.de/opsg.html> [2005.08.13]

New York-USA, 1973: "Taxilizenzen". Lindner, Roland: Ein amerikanischer Traum in Gelb. In: F.A.Z. (Frankfurter Allgemeine Zeitung), Jg. 2004, Nr. 273, 22.11.2004. S. 13

Oakland-USA, 2006: "Sondersteuer für Fast-Food Restaurants". Blick Online: Fast-Food-Restaurants müssen für Abfall blechen. In: Blick Online, Jg. 2006, 8.02.2006. Online im Internet: <http://www.blick.ch/news/ausland/news12904> [2007.01.10]

Oberursel /Ts.-Deutschland, o.J.: "Künstleragentur". Docken, Hendrik: Künstleragentur "Fidebund" - Auftragsgraffiti. Oberursel. 2004. Online im Internet: <http://www.schnitzing.de/auftragsgraffiti.htm> [2006.08.06]

Pforzheim-Deutschland, 2004: "Anti-Graffiti-Mobil". Kunstmann, Maren: Hin und weg - Das Pforzheimer Modell. In: Der Immobilienverwalter, o.J. Online im Internet: <http://www.verlagsmarketing.de/immoverwalter/iv704/406.html> [2005.08.12]

Stadt Luxemburg-Großherzogtum Luxemburg, 1991: "Anwohnerparkausweise". LEDA-Forschungskonsortium: LEDA Final Brochure. Best Practice and Transferability of Measures. Graz 1999. Online im Internet: <http://www.leda.ils.nrw.de/pdf/brochdeu-1.pdf> [2006.03.03]

Stuttgart-Deutschland, 1985: "Stellplatzbeschränkungssatzung". LBO (Landesbauordnung für Baden-Württemberg) in der Fassung vom 28. November 1983 (GBl. S. 770, ber. GBl. 1984, S.519), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. Dezember 1990 (GBl. S. 426)

Texas-USA, 1986: "Adopt-a-Highway". Texas Department of Transportation: Don't mess with Texas - Adopt-a-Highway. Texas. 1986. Online im Internet: <http://www.dontmesswithtexas.org/adopt.php> [2005.06.29]

Turku-Finnland, 2003: "High Gienic Dog Toilet". Oy Shippax Ltd: Dog Toilet information. Uusikaupunki. o.J. Online im Internet: <http://www.shippax.fi/ilmari4/www/att.php?id=3> [2005.09.19]

Zug-Schweiz, 1997: "Seechlaus". BUWAL (Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft) (Hg.): Sauberbuch - Leitfaden für Maßnahmen gegen das „Littering“. Bern. 2001

Verzeichnis des Anhangs

- Anhang 1: Rekrutierungsliste Experten (1-I bis 1-X)
- Anhang 2: Fragebogen zu öffentlichen Grün- und Parkanlagen – Papierversion (2-I bis 2-XIII)
- Anhang 3: Fragebogen zu öffentlichen Grün- und Parkanlagen – Onlineversion (3-I bis 3-XI)
- Anhang 4: Feldbericht Onlinebefragung (4-I bis 4-IV)
- Anhang 5: Statistik zum Projekt „Nutzungskonflikte in städtischen Parks“ split nach Gruppe (5-I bis 5-XVII)
- Anhang 6: Statistik zum Projekt „Nutzungskonflikte in städtischen Parks“ – Kreuztabellen: Alter (6-I bis 6-VI)
- Anhang 7: Statistik zum Projekt „Nutzungskonflikte in städtischen Parks“ – Kreuztabellen: Beruf (7-I bis 7-V)
- Anhang 8: Statistik zum Projekt „Nutzungskonflikte in städtischen Parks“ – Kreuztabellen: Geschlecht
- Anhang 9: Statistik zum Projekt „Nutzungskonflikte in städtischen Parks“ – Kreuztabellen: Hundehalter (9-I bis 9-VI)
- Anhang 10: Statistik zum Projekt „Nutzungskonflikte in städtischen Parks“ – Kreuztabellen: Meinung zu Vandalismus (10-I bis 10-IV)
- Anhang 11: Statistik zum Projekt „Nutzungskonflikte in städtischen Parks“ – Kreuztabellen: Radfahrer (11-I bis 11-II)
- Anhang 12: Statistik zum Projekt „Nutzungskonflikte in städtischen Parks“ – Kreuztabellen: Räumliche Trennung (12-I bis 12-III)

Auf Anfrage können die Anhänge als pdf-Dokument zugesendet werden.

■ Kontakte

Dipl.-Geograph Kathrin Schwarz

kathrin-schwarz@online.de

Dipl.-Ing. Hans – Joachim Becker

Jochen.Becker@ivp.tu-berlin.de

Technische Universität Berlin

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Sekretariat SG 4

Salzufer 17/19

10587 Berlin