Rat für
NACHHALTIGE
Entwicklung

Ergebnisbericht zur Kreativwerkstatt Nachhaltiger Konsum

durchgeführt am 13. Oktober 2009

Organisation und Durchführung durch

nexus

Institut für Kooperationsmanagement und Interdisziplinäre Forschung GmbH

Otto-Suhr-Alle 59

10585 Berlin

Inhalt

1 Ausgangspunkt 3
2 Ablauf 3
3 Ergebnisse der Kreativwerkstatt Nachhaltiger Konsum 6
3.1 Überblick über die wichtigsten Ergebnisse 6
3.1.1 Nachhaltige Lebensmittelversorgung 6
3.1.2 Freizeit und Mobilität 6
3.1.3 Wohnen der Zukunft 7
3.2 Nachhaltige Lebensmittelversorgung 7
3.2.1 Konsumwerkstatt Lebensstile 7
3.2.2 Konsumwerkstatt Geschäftsmodelle 9
3.2.3 Konsumwerkstatt Gemeinschaft und Produkte 2050 11
3.3 Freizeit und Mobilität 12
3.3.1 Konsumwerkstatt Lebensstile 12
3.3.2 Konsumwerkstatt Geschäftsmodelle 13
3.3.3 Konsumwerkstatt Gemeinschaft und Produkte 2050 15
3.4 Wohnen der Zukunft 16
3.4.1 Konsumwerkstatt Lebensstile 16
3.4.2 Konsumwerkstatt Geschäftsmodelle 18
3.4.3 Konsumwerkstatt Gemeinschaft und Produkte 2050 19
4 Die Mini-Delphi-Befragung 20
4.1 Methode, Durchführung und Befragungsinhalte 20
4.2 Ergebnisse 21
4.2.1 Szenarien zur Nachhaltigen Lebensmittelversorgung 21
4.2.2 Szenarien zu Freizeit und Mobilität 22
4.2.3 Szenarien zum Wohnen der Zukunft 22
5 Impressum 24

1 Ausgangspunkt

Für die Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung sind die individuellen Konsumentscheidungen von entscheidender Bedeutung. Nachhaltiges Konsumverhalten nimmt bewusst Rücksicht auf einen möglichst geringen Ressourcenverbrauch und die gesellschaftlichen Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen bzw. ihrer Herstellung. Die sich wandelnde Zusammensetzung der Gesellschaft verändert die Bedürfnisse und Notwendigkeiten.

Entscheidend für ein nachhaltiges Einkaufsverhalten ist eine ausreichende Informationsbasis über Produkte bzw. Dienstleistungen und ihre Herstellung. Einkaufsführer, wie die vom Rat für Nachhaltige Entwicklung herausgegebene Broschüre „Der Nachhaltige Warenkorb“[1], wollen Konsumenten bei der Umsetzung von Nachhaltigkeit ins tägliche Leben unterstützen und geben vielfältige Anregungen für nachhaltige Kaufentscheidungen.

Vor diesem Hintergrund hat der Rat für Nachhaltige Entwicklung das nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung mit der Organisation und Durchführung einer Kreativwerkstatt zum nachhaltigen Konsum beauftragt. Im Rahmen einer eintägigen Veranstaltung sollten Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft zusammentreffen und mit Hilfe von kreativitätsfördernden, partizipativen Methoden verschiedene Aspekte des nachhaltigen Konsums diskutieren und zukunftsweisende Ideen entwickeln.

Innerhalb der Kreativwerkstatt Nachhaltiger Konsum wurden die drei Themenbereiche „Lebensmittelversorgung“, „Freizeit und Mobilität“ sowie „Wohnen der Zukunft“ von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern besprochen. Für alle drei Themen wurden relevante Lebensstile und Konsumbedürfnisse herausgearbeitet, Ideen für neue Geschäftsmodelle entwickelt und eine Vision für die Umsetzung der drei Bereiche für das Jahr 2050 entworfen. Bei der Diskussion der drei Themengebiete sollten gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen, wie der Demografische Wandel, Generationengerechtigkeit, Globalisierung und Konsumtrends berücksichtigt werden.

Wie aus der großen Bandbreite der Themen und der diskutierten Aspekte deutlich wird, muss die Kreativwerkstatt Nachhaltiger Konsum als ein Startpunkt für weitere Veranstaltungen zu diesem Thema verstanden werden. Durch die Kreativwerkstatt wurde ein Überblick über Probleme und mögliche Entwicklungstrends des nachhaltigen Konsums geliefert. Sie hatte nicht den Anspruch, die einzelnen Themenbereiche und Aspekte erschöpfend zu bearbeiten. Es wäre wünschenswert, wenn das Konzept der Kreativwerkstatt von der Bundesregierung in den vorbereitenden Diskussionen um die Nachhaltigkeitsstrategie 2012 aufgenommen würde.

2 Ablauf

Methodisch wurde für die Kreativwerkstatt Nachhaltiger Konsum eine Kombination aus Experteninputs, Praxisbeispielen sowie dem Wechsel von Plenum und Kleingruppenarbeiten in den sogenannten Konsumwerkstätten gewählt. Hierdurch wurde ein kreativer Prozess angeregt, in dem die Teilnehmenden aufgefordert wurden, ihre eigenen Perspektiven einzubringen und zu diskutieren. Durch die Kreativwerkstatt sollten die Teilnehmerinnen und Teilneh-

[1] Siehe www.nachhaltiger-warenkorb.de

mer in einen wechselseitigen Meinungsaustausch treten, der ihnen neue Perspektiven für die eigene Arbeit eröffnet. Des Weiteren sollten durch das Zusammenspiel verschiedener Sichtweisen neue Ideen für die Zukunft des nachhaltigen Konsums entwickelt werden, die in der Arbeit des Rates für Nachhaltige Entwicklung verwendet werden können.

Programm der Kreativwerkstatt nachhaltiger Konsum

9.00	Registrierung und Begrüßungskaffee
10.00	**Begrüßung durch den Rat für Nachhaltige Entwicklung**
10.10	**Einführung in Konzept und Methoden der Veranstaltung** Dr. Hans-Liudger Dienel - nexus Institut
10.20	**Themenkomplex Lebensmittelversorgung - Einführung** Referent: Dr. Nadine Pratt – Centre on Sustainable Consumption and Production, Wuppertal
10.40	**Praxisbeispiel** Frauke Hehl, workstation e.V.
10.50	**Einführung in die Methodik der Konsumwerkstätten**
11.10	Kaffeepause
11.30	**Konsumwerkstatt „Nachhaltige Lebensmittelversorgung“** Kleingruppenarbeit zu den Themen Lebensstile, Geschäftsmodelle, Gemeinschaft und Produkte 2050
12.30	Mittagspause
13.30	**Themenkomplex Freizeit und Mobilität - Einführung** Referent: Prof. Dr. phil. Andreas Knie – Wissenschaftszentrum Berlin
13.50	**Praxisbeispiel** Peter Wedel – Film „Die Rechnung“
14.00	**Konsumwerkstatt „Freizeit und Mobilität“** Kleingruppenarbeit zu den Themen Lebensstile, Geschäftsmodelle, Gemeinschaft und Produkte 2050
15.00	Kaffeepause
15.30	**Themenkomplex Wohnen der Zukunft – Einleitung** Referent: Dipl.-Ing. Arch. Paola Alfaro d´Alençon – Technische Universität Berlin, Habitat Unit
15.50	**Praxisbeispiel** Peter Weber – SelbstBau e.G.
16.00	**Konsumwerkstatt „Wohnen der Zukunft“** Kleingruppenarbeit zu den Themen Lebensstile, Geschäftsmodelle, Gemeinschaft und Produkte 2050
17.00	**Abschlussplenum** moderiert von Dr. Hans-Liudger Dienel - nexus Institut
18.00	**Empfang und Ausklang des Tages**

Innerhalb der Konsumwerkstätten wurden verschiedene kreativitätsfördernde Methoden verwendet, die einerseits eine Abwechslung für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sicherstellen und andererseits zur qualitativen Verbesserung der Ergebnisse beitragen sollten. Die Teilnehmenden wurden für jede Kleingruppenphase in drei Gruppen aufgeteilt. Jede Gruppe diskutierte anschließend für 20 Minuten jeweils einen Aspekt (Lebensstile, Geschäftsmodelle, Gemeinschaft und Produkte 2050). Nach Ablauf der Zeit besprachen die Gruppen den nächsten Aspekt, so dass nach einer Stunde alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer alle Aspekte diskutiert haben.

Im Folgenden sollen die verschiedenen Kreativmethoden, die in den Konsumwerkstätten angewendet wurden, kurz dargestellt werden.

In der Konsumwerkstatt **„Lebensstile“** wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgefordert, in der ersten Hälfte der Zeit bestimmte Konsumtypen zu charakterisieren. Hierdurch sollten sich die Beteiligten über die spezifischen Charakteristika und Bedürfnisse einer Gruppe von Konsumenten bewusst werden. In der zweiten Hälfte waren die Teilnehmenden aufgefordert, zu überlegen, wie ein nächster Schritt in Richtung nachhaltiger Konsum für die von ihnen charakterisierte Konsumgruppe aussehen könnte. Beide Ergebnisse wurden dokumentiert und auf einer Säule zum Thema „Lebensstile“ festgehalten.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Konsumwerkstatt **„Geschäftsmodelle“** wurden zu Beginn der Konsumwerkstatt in Kleingruppen zu je fünf Personen aufgeteilt. Anschließend wurde ein fünfstufiges Verfahren zur Entwicklung neuer Geschäftsmodelle angewandt. In der ersten Stufe waren die Anwesenden aufgefordert eine Geschäftsidee aufzuschreiben, das sich aus neuen, nachhaltigen Konsummustern ergibt. In der zweiten Stufe sollte sie überlegen, ob es ähnliche Geschäftsideen gibt, in der dritten Stufe sollten sie mögliche Kombinationen mit anderen Geschäftsmodellen nennen. In der vierten Stufe sollte ein mögliches neues Geschäftsmodell dargestellt werden, das sich aus den Stufen 1 - 3 ergeben hat. Anschließend wurden die so entwickelten Geschäftsmodelle einer Kleingruppe an eine andere Kleingruppe weitergereicht, die nun aufgefordert war, das Geschäftsmodell zu kommentieren. Die Ergebnisse aller Stufen wurden auf einem Arbeitsblatt dokumentiert, dass auf der Säule „Geschäftsmodelle“ aufgehängt wurde.

In der Konsumwerkstatt **„Gemeinschaft und Produkte 2050“** sollten die Teilnehmenden ihre Visionen des Zusammenlebens und existierender Produkte im Jahr 2050 entwickeln. Hierfür sollte die erste Gruppe, welche die Konsumwerkstatt durchlief, ein Negativszenario für das Jahr 2050 zeichnen. Die Aufgabe der zweiten Gruppe war es, dieses Negativszenario in ein positives zu übersetzen. Die letzte Gruppe war aufgefordert aus den Ergebnissen der beiden vorhergehenden Gruppen ein einheitliches Szenario für das Jahr 2050 zu konstruieren. Wie bereits bei den beiden zuvor beschriebenen Konsumwerkstätten wurden die Ergebnisse auf Arbeitsblättern dokumentiert und an der Säule „Gemeinschaft und Produkte 2050“ zur allgemeinen Ansicht ausgehängt.

3 Ergebnisse der Kreativwerkstatt Nachhaltiger Konsum

Für die Auswertung der Ergebnisse wurden in einem ersten Schritt alle Ergebnisse sorgfältig dokumentiert. In einem zweiten Schritt wurden thematisch ähnliche Äußerungen unter einzelnen Überschriften gruppiert.

3.1 Überblick über die wichtigsten Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse der einzelnen Konsumwerkstätten zusammenfassend dargestellt. Die Ergebnisse sind nach den drei Themenbereichen „Nachhaltige Lebensmittelversorgung“, „Freizeit und Mobilität“ und „Wohnen der Zukunft“ geordnet. Innerhalb der Themenbereiche wird auf die einzelnen Aspekte (Lebensstile, Geschäftsmodelle, Gemeinschaft und Produkt 2050) der Konsumwerkstätten eingegangen. Eine ausführliche Beschreibung der Ergebnisse folgt im Anschluss.

3.1.1 Nachhaltige Lebensmittelversorgung

- Stärkung der Selbstversorgung des ländlichen Raums
- Sicherstellung einer dezentralen Lebensmittelversorgung auf dem Land durch den Ausbau mobiler Angebote unter Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien und insbesondere des Internets
- Bessere Vernetzung von Stadt und Land: mehr Direktangebote ländlicher Produkte in den Städten
- Aufklärungskampagnen zur höheren Wertschätzung von Lebensmittelprodukten
- Verbessertes Labelling von Lebensmitteln, so dass der Verbraucher bei der Kaufentscheidung Informationen über die Nachhaltigkeitseigenschaften der Produkte erhält

3.1.2 Freizeit und Mobilität

- Verbesserter Service im ÖPNV und weitergehende Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote (ÖPNV, Auto, Fahrrad)
- Förderung von Elektroautos und spritsparendem Fahren
- Verstärkte Bildung und Nutzung von Fahrgemeinschaften
- Förderung und weitere Verbreitung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten
- Mobilitätscontracting für die Städte: Stadtbewohner können, je nach Bedarf, verschiedene Mobilitätsangebote nutzen, die im Nachhinein zentral abgerechnet werden (vgl. Pilotprojekt www.touchandtravel.de) Förderung von Car-Sharing und Miet- Angeboten

3.1.3 Wohnen der Zukunft

- Bessere Durchmischung verschiedener Nutzergruppen: Bildung von Mehrgenerationenhäusern
- Stadt der kurzen Wege: Schaffung eines attraktiven Wohnumfelds mit umfassender Infrastruktur vor Ort, um lange Wege zu vermeiden
- Gemeinschaftliche Nutzung von Hauswirtschaftsgeräten, Gärten, Gästezimmern, Autos
- Wohnumfeld so gestalten, dass sich Netzwerke bilden, die Wohnen, Arbeiten und Leben integrieren
- Vermehrte Beratungsangebote zum Thema nachhaltiges Wohnen.

3.2 Nachhaltige Lebensmittelversorgung

Im Themenbereich „Nachhaltige Lebensmittelversorgung“ wurden notwendige Veränderungen in Konsummustern und ihre Auswirkungen auf die Versorgungsangebote entwickelt. Hierbei wurden aktuelle Entwicklungen, wie der demografische Wandel berücksichtigt. Um ein differenziertes Bild zu erhalten, wurde zwischen der Lebensmittelversorgung in den Städten und in ländlichen Räumen unterschieden.

3.2.1 Konsumwerkstatt Lebensstile

In der Konsumwerkstatt „Lebensstile“ waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgefordert, in einem ersten Schritt die typischen Merkmale der urbanen, bzw. ländlichen Lebensmittelversorgung zu charakterisieren. Hierauf basierend sollten sie einen Entwurf für eine nachhaltige Lebensmittelversorgung des jeweiligen Raumes entwickeln.

Ländliche Regionen

Typische Merkmale der Lebensmittelversorgung des ländlichen Raumes sind:

- Lange Wege zu den Einkaufsmöglichkeiten (z.B. Supermärkten), die die Nutzung von PKWs oder des ÖPNVs notwendig machen.
- Die Versorgung vor Ort ist zum einen durch Selbstversorgung durch eigene Gärten, Kleintierhaltung, Jagd und Fischerei gekennzeichnet, zum anderen spielt die Nähe zum Produzenten eine wichtige Rolle, wodurch der Zugang zu frischem Obst und/oder Gemüse gewährleistet ist. Allgemein kann von einer größeren Nähe zur Natur gesprochen werden, wobei die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine sinkende Selbstversorgerkompetenz feststellen.
- Mobile Versorger, wie Lieferdienste (z.B. Bofrost) und Bestellungen und Lieferung größerer Mengen über das Internet spielen eine wichtige Rolle. Dies ist spiegelt sich auch in den besseren Lagermöglichkeiten wider.

Eine nachhaltige Lebensmittelversorgung des ländlichen Raumes kann insbesondere durch ein Stärkung gemeinschaftlicher Angebote und Aktivität erzielt werden. In diesem Zusam-

menhang nennen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer unter anderem organisierte Einkaufs-Fahrgemeinschaften, Verbrauchergenossenschaften und eine bessere nachbarschaftliche Hilfe. Des Weiteren sollen die Wege durch die Schaffung dezentraler Einkaufsmöglichkeiten und der Erweiterung mobiler Angebot verkürzt werden (mobile Tante-Emma-Läden). Auch eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes wird vorgeschlagen, die eine Nutzung des Autos weniger notwendig macht.

Eine weitere Maßnahme ist eine **verstärkte staatliche Förderung der nachhaltigen Lebensmittelversorgung**. Hierunter fallen Subventionen für eine sozial verträgliche, nachhaltige Versorgung, die Förderung von generationenübergreifenden Gemeinschaftsprojekten und eine die Unterstützung von Aufklärungskampagnen zum nachhaltigen Konsum.

Der ländliche Raum kann jedoch auch selber Anteil an einer nachhaltigen Lebensmittelversorgung haben, indem er durch alternative Butterfahrten, Wochen- und Bauernmärkte in den Städten und erweiterten Abokisten mit regionalen Produkten aus allen Lebensbereichen zur Versorgung der Städte beitragen kann.

Städtisches Umfeld

In den Städten hingegen ist das Einkaufsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner durch Discounter, flexible Öffnungszeiten, eine differenzierte Nachfrage und ein entsprechend großes Angebot geprägt. Des Weiteren bestreiten Teile der Bevölkerung ihre Lebensmittelversorgung im Wesentlichen durch Restaurants und Fast-/Convenience Food. Es wird deutlich, dass die Städte abhängig von ihren Zulieferern sind, da sie wenig Lebensmittel selbst erzeugen. Hiermit ist ein hoher Energieaufwand verbunden. Das große existierende Angebot führt zu einem zusätzlichen Preisdruck, der sich auch in der Qualität der Produkte widerspiegelt. Die gesellschaftliche Konsequenz dieser Entwicklung ist eine Polarisierung zwischen Luxuskonsumenten, die sich teure und qualitativ hochwertige Lebensmittel leisten können auf der einen Seite und prekären Konsumenten, die ihre Kaufentscheidungen bei Lebensmitteln ausschließlich auf der Grundlage des günstigen Preises treffen auf der anderen Seite.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer machen deutlich, dass die Rolle der Städte für die Nachhaltigkeit nicht unterschätzt werden darf, da sich Trends, wie der Konsum ökologischer Produkte oder die Sehnsucht nach einem natürlichen und gesunden Leben auch in den Städten ausbilden, so das auch Nischenprodukte eine Chance für das Überleben auf dem Markt haben. Die Heterogenität der städtischen Bevölkerung lässt keine universellen Lösungen für eine nachhaltige Lebensmittelversorgung zu, vielmehr müssen für die unterschiedlichen Lebensstile auch entsprechende Angebote eingeführt werden (beispielsweise Lieferservice, Komplettangebote oder spezialisierte Anbieter). Für eine nachhaltige Lebensmittelversorgung der Stadt werden verschiedene Ideen präsentiert, wie zum Beispiel die Einrichtung einer **städtischen Landwirtschaft** mit Selbsternteprojekten oder die Einführung von 30-Miles-Produkten, die den regionalen Bezug der Lebensmittelversorgung sicherstellen sollen. Des Weiteren kann eine **detaillierte und anschauliche Aufschlüsselung der Preise** einen zusätzlichen Impuls in Richtung eines

nachhaltigen Lebensmittelkonsums setzen. Dies kann zusätzlich durch eine computergestützte Lebensmittelversorgung ergänzt werden, die zum Beispiel den individuellen Bedarf optimiert, einen CO_2-Footprint und weitergehende Informationen zu Inhaltsstoffen enthält. Des Weiteren empfehlen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine umfassendere Aufklärung der Bevölkerung durch Werbung und Presse aber auch die **Einführung des ches „Ernährung“**. Das wesentliche Ziel dieser Maßnahmen soll eine höhere zung des Themas „Essen“ insgesamt sein.

3.2.2 Konsumwerkstatt Geschäftsmodelle

Innerhalb dieser Konsumwerkstatt sollten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer überlegen, was für neue Geschäftsideen und –modelle sich aus den neuen Rahmenbedingungen einer nachhaltigen Lebensmittelversorgung ergeben. Zwei Gruppen wurden aufgefordert, sich Gedanken zu neuen Geschäftsideen im ländlichen Raum zu machen und zwei Gruppen zum städtischen Umfeld.

Ländliche Regionen

Für die ländlichen Regionen haben die Mitwirkenden der Konsumwerkstatt insbesondere den Ausbau von mobilen Angeboten und von Dorf- oder Hofläden, bzw. Kooperativen vorgeschlagen.

Bei den **Lieferservices** werden insbesondere Kombinationen von online-Bestellungen mit anschließender Lieferung genannt. Für die Lieferung wäre es wichtig, dass sie möglichst klimaschonend erfolgt, das heißt, dass möglichst Elektrofahrzeuge genutzt werden sollten. Solch ein Lieferservice kann auch genutzt werden, um Lebensmittel, die in der Region produziert werden einzusammeln und innerhalb der Region zu verkaufen. Dies würde den kooperativen Charakter eines solchen Lieferservices stärken. Als Zielgruppe für eine mobile Versorgung vor Ort werden insbesondere ältere Menschen und Berufstätige genannt.

Eine Variation dieser Idee sind **mobile Dorfläden**, die den aussterbenden Einzelhandel vor Ort ersetzen sollen. Diese mobilen Läden können mit einem Online-Bestellsystem kombiniert werden, so dass die Konsumenten die benötigten Produkte vorher bestellen und sie anschließend abholen können.

Eine weitere interessante Geschäftsidee ist das mobile Restaurant (auf Schienen), dass vornehmlich Lebensmittel aus der Region verarbeitet und dem ebenfalls ein Laden angegliedert ist, in dem regionale Produkte verkauft werden.

Zur Stärkung der lokalen Infrastruktur wird, wie bereits erwähnt, neben den mobilen Angeboten insbesondere auch der **Ausbau von Hof- oder Dorfläden** und die Bildung von Kooperationen vorgeschlagen. Diese Angebote können die Bildung von Erzeugergenossenschaften aber auch die Gründung einer Gemüse- und Samentauschbörse beinhalten. Ziel soll es sein, zum einen für die ländliche Bevölkerung eine alternative Infrastruktur zu schaffen, welche die Lebensmittelversorgung sicherstellt, zum anderen hierdurch den ländlichen Raum aufzuwerten, so dass die Region eventuell auch für städtische Besucher attraktiver wird. Diese Läden können auch dafür genutzt werden, die Überschüsse der Ernte des eigenen Gartens zu verkaufen oder gegen andere Produkte einzutauschen.

Eine weitere Idee ist ein Baukasten, um Gemüse selbst zu züchten. Dieser Baukasten soll eine Anleitung durch professionelle Gärtner enthalten. Um das kommunikative Element zu

erhöhen, soll zusätzlich eine Vernetzung der Hobby-Gärtner über das Internet stattfinden. Dies wäre ein weiterer Schritt, um die Subsistenzwirtschaft auf dem Land zu fördern.

Städtisches Umfeld

Für die städtische Lebensmittelversorgung haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Geschäftsmodelle insbesondere für die Vermarktung regionaler Produkte, die Einrichtung von nachhaltigen Lieferservices, ein verbessertes Labelling und die Verbesserung der urbanen Selbstversorgung entwickelt.

Für eine bessere Vermarktung regionaler Produkte wurden verschiedene Ideen entwickelt, unter anderem die **Einrichtung eines regionalökologischen Internetkaufhauses** oder mehrerer Regionalmärkte mit saisonalem Bezug: Diese Märkte könnten auch das Konzept eines städtischen 50-km Marktes umsetzen, das heißt, das kein Produkt einen längeren Transportweg als 50 km zurücklegt. Dies kann zusätzlich durch lokale Erzeuger-Verbraucher-Gemeinschaften ergänzt werden in denen regionale Produzenten mit Verbrauchern vor Ort vernetzen werden.

Auch die Einrichtung von Lieferdiensten wird empfohlen. Die Vorschläge aus diesem Bereich orientieren sich im Wesentlichen am Konzept der bereits existierenden Biokisten. Dieses Konzept wird um die Idee erweitert, **Fahrradkuriere als Lieferservice** einzusetzen. Es ist den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wichtig, möglichst wenig Zwischenhändler zu haben. Ideal ist deshalb der Aufbau eines Direktvertriebes, der Produkte aus nachhaltig arbeitenden landwirtschaftlichen Genossenschaften direkt an Privathaushalte in den Städten verkauft.

Um eine bessere Transparenz über die Nachhaltigkeit von Lebensmittel für die städtischen Konsumenten zu schaffen, wird ein **besseres Labelling von Lebensmitteln** vorgeschlagen. Konkret können die Produkte mit einem Label zur CO_2-Bilanz oder mit einem Water-Footprint versehen werden. Dies könnte zusätzlich mit der Einführung von CO_2-Geschäften verbunden werden, in denen nur Produkte verkauft werden, die eine gute CO_2-Bilanz haben. Weitere Labels, die eingeführt werden könnten, sind ein Fairtrade-Label für Deutsche Produkte, ein Ampel-System für die Nachhaltigkeit von Lebensmitteln, ein Veganlabel oder ein Fairmade plus-Label für Produkte und Dienstleistungen, die von benachteiligten Menschen erbracht wurden.

Als letzten Punkt schlagen die Mitwirkenden der Konsumwerkstatt die Verbesserung der **urbanen Selbstversorgung** vor. Dies kann durch die Neugestaltung des Kleingärtnerwesens, die verstärkte Einrichtung von Gemeinschaftsgärten, dezentrales urbanes Landwirtschaften, Leihgärten für Selbstversorger oder sogar durch die Züchtung von Pilzkulturen in leerstehenden städtischen Infrastrukturgebäuden erreicht werden. Hierdurch können die Wege der Lebensmittel deutlich verkürzt werden.

3.2.3 Konsumwerkstatt Gemeinschaft und Produkte 2050

In einem dreistufigen Verfahren (s. Kapitel 2) haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Kreativwerkstatt ihre Vision des gemeinschaftlichen Zusammenlebens und existierender Produkte und Dienstleistungen für das Jahr 2050 entwickelt. Bei der Betrachtung des Themenbereichs „Lebensmittelversorgung“ wurden zwei Visionen entworfen: Eine Vision für die Lebensmittelversorgung auf dem Land und eine Vision für das städtische Umfeld.

Ländliche Regionen

In ländlichen Regionen wird ein Großteil der Lebensmittelversorgung direkt durch regional hergestellte Produkte abgedeckt und durch zusätzliche mobile Angebote ergänzt. Der Fokus der Lebensmittelproduktion und -versorgung liegt auf der Selbstversorgung. Um eine nachhaltige Lebensmittelversorgung sicherzustellen ist der naturnahe Anbau und der Anbau von Mischkulturen, die sich ergänzen, weiterentwickelt worden. Ein zusätzlicher Effektivitätsgewinn bei der Lebensmittelversorgung wurde durch Zusammenschlüsse der Produzenten zu Genossenschaften erzielt. Um diese Entwicklung zu beschleunigen, sind Anreize innerhalb des Agrarsystems zur Förderung einer variantenreichen, an die örtlichen Bedingungen angepassten Landwirtschaft geschaffen worden. Produkte, deren Bedarf nicht aus lokalen Quellen gedeckt werden kann, werden durch eine dezentrale Lebensmittelversorgung mit Hilfe von fliegenden Händlern mit integrierten Bestellservices abgedeckt. Als weiterer Teil einer nachhaltigen Lebensmittelversorgung existiert ein geschlossener Stoffkreislauf bei Verpackungen. Auch soziale Aspekte des Zusammenlebens sollen nicht zu kurz kommen: Um den sozialen Zusammenhalt in den ländlichen Regionen zu stärken, gibt es mobile Treffpunkte, wie zum Beispiel mobile Landcafés, in denen sich Verwandte, Freunde und Bekannte treffen.

Städtisches Umfeld

Im Jahr 2050 ist die städtische Lebensmittelversorgung im Wesentlichen durch eine enge Vernetzung der Städte mit der jeweiligen Region geprägt. Dies wird einerseits durch direkte Versorgungswege zwischen Produzenten und Konsumenten sichergestellt, andererseits tragen spezielle Warenhäuser, die nur Produkte aus der Region anbieten, dazu bei. Des Weiteren werden zunehmend mehr Lebensmittel direkt in der Stadt angebaut. Dies geschieht vor allem in Gemeinschaftsgärten, die insbesondere auf brachliegenden Flächen eingerichtet wurden. Zusätzlich haben moderne Hochhäuser für jedes sechste Geschoss eines Hauses eine Treibhausetage und existierende Flachdächer der Häuser werden intensiv für den Anbau von Obst und Gemüse genutzt.

Die Politik hat verschiedene Maßnahmen ergriffen, um eine nachhaltige Lebensmittelversorgung sicherzustellen. So werden regionale Produkte und Biobauern durch die Umlegung der tatsächlichen Produktionskosten auf die Lebensmittelpreise gestärkt: Bei der Preisbildung spielen insbesondere Faktoren wie Wasser- und Energieverbrauch während der Produktion und die Länge der Transportwege eine wichtige Rolle. Alle Lebensmittel müssen den CO_2- und Wasserverbrauch, sowie die Kilometer, die ein Produkt zurückgelegt hat, ausweisen. Des Weiteren sind Gentechnik und Zusatzstoffe in Lebensmitteln verboten. Umfangreiche Aufklärungsprogramme, wie zum Beispiel „Kochen“ als eigenständiges Fach an Schulen und Kindergärten sind eingeführt worden. Diese tragen dazu bei, dass Ernährung und Essen als wichtige Werte gesehen werden. Gesundes Essen und nachhaltiger Konsum sind zu einem Statussymbol geworden.

3.3 Freizeit und Mobilität

Die zentralen Fragen der Konsumwerkstätten zum Thema „Freizeit und Mobilität“ lauteten: Wie werden sich Mobilitätsbedürfnisse verändern und auf welche Mobilitätsangebote kann zurückgegriffen werden? Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollten gemeinsam die Werte, die hinter unserer Freizeitmobilität liegen, offenlegen und überlegen, welche Maßnahmen notwendig sind, um eine nachhaltige Mobilitätskultur zu etablieren.

3.3.1 Konsumwerkstatt Lebensstile

Im ersten Teil der Konsumwerkstatt waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgefordert zu überlegen, welche Mobilitätsangebote von verschiedenen Gruppen zu unterschiedlichen Mobilitätsanlässen genutzt werden. Die Gruppen, die vorgegeben wurden, waren “Personen, die an Nachhaltigkeit interessiert sind, mit und ohne Kinder“ und „Personen, die nicht an Nachhaltigkeit interessiert sind mit und ohne Kinder“. Die verschiedenen Mobilitätsanlässe, die von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern berücksichtigt werden sollten, waren „Wahrnehmung sozialer Kontakte“ (Besuche von Freunden und Verwandten), „Kurze Ausflüge“ (z. B. Tagesausflüge am Wochenende), „Urlaub“ und „Wahrnehmung regelmäßiger Aktivitäten“ (z. B. der Besuch im Sportverein). Im zweiten Teil der Konsumwerkstatt sollten sie sich überlegen, wie ein nächster Schritt in Richtung einer nachhaltigen Mobilität für die jeweilige Gruppe aussehen könnte.

Bei der Auswertung der typischen Mobilitätsangebote, die zu den verschiedenen Mobilitätsanlässen genutzt werden, ist, wie zu erwarten war, ein deutlicher Unterschied zwischen Personen, die an Nachhaltigkeit interessiert sind und Personen, die kein Interesse an Nachhaltigkeit haben, festzustellen. Nachhaltigkeitsinteressierte nutzen für die Anlässe „Wahrnehmung sozialer Kontakte“ und „Regelmäßige Aktivitäten“ vor allem den ÖPNV, das Fahrrad und das Auto (unter Nutzung alternativer Angebote wie Car-Sharing und Fahrgemeinschaften). Des Weiteren werden diese Aktivitäten nach Ansicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch oftmals zu Fuß erledigt. Zusätzlich wird darauf geachtet, dass die Aktivitäten in der persönlichen Umgebung (Nachbarschaftskontakte) stattfinden, so dass die Notwendigkeit der Nutzung von Mobilitätsangeboten minimiert wird. Im vorliegenden Fall haben die Teilnehmenden keine signifikanten Unterschiede zwischen kinderlosen Personen und Eltern gemacht.

Auch für die Mobilitätsanlässe „Ausflüge“ und „Urlaub“ gibt es bei nachhaltig interessierten Personen keine nennenswerten Unterschiede zwischen kinderlosen Personen und Menschen mit Kindern. Aus der Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzen nachhaltig interessierte Personen hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere die Bahn. Des Weiteren werden bei der Auswahl des Zielortes eher regionale Reise- oder Ausflugsziele bevorzugt, wodurch der CO_2-Ausstoß verringert wird. Beim Mobilitätsanlass „Reisen“ wird auch das Flugzeug als häufig genutztes Fortbewegungsmittel genannt, allerdings wird dann von CO_2-Kompensationszahlungen Gebrauch gemacht.

Personen ohne Interesse an Nachhaltigkeit nannten als wichtigstes Fortbewegungsmittel für alle Mobilitätsanlässe das Auto. „Nicht-Nachhaltige“ ohne Kinder nutzen nach Ansicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die Wahrnehmung sozialer Kontakte und für regelmäßige Aktivitäten auch das Fahrrad. Außerdem sind sie die Einzigen, die für die Wahrnehmung sozialer Kontakte auch das Flugzeug nutzen (um Freunde im Ausland zu besuchen). Urlaube von Personen, die kein Interesse an Nachhaltigkeit haben, werden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern als Fernreisen ohne CO_2-Kompensation und Massentourismus charakterisiert.

Als einen nächsten Schritt in Richtung nachhaltige Mobilität haben die Mitwirkenden für die Gruppen der an Nachhaltigkeit interessierten und nicht interessierten Personen sehr ähnliche Ideen entwickelt. Der **ÖPNV** soll durch eine Verbesserung des Serviceangebots (z. B. Gratistickets, Ausbau des Haltestellennetzes, etc.) attraktiver gemacht werden. In diesem Zusammenhang sollte auch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, Auto) gefördert werden. Des Weiteren sollte in verstärktem Maße das Besitzkonzept („Mein eigenes Auto“) durch ein Nutzungskonzept (Car Sharing) ersetzt werden. Auch über eine verstärkte Nutzung **virtueller Mobilität** (Skype, oder andere Formen der online-Kommunikation) sollte insbesondere bei der Wahrnehmung sozialer Kontakte nachgedacht werden. Bei den Mobilitätsanlässen „Ausflüge“ und „Urlaub“ sollten generell **regionale Ziele** bevorzugt und auf eine bessere Vernetzung des regionalen ÖPNVs und überregionaler Mobilitätsanbieter geachtet werden. Auch eine stärkere **gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen** durch die Bildung von Fahrgemeinschaften und organisierten Angeboten für Personen mit gleichen Interessen können Nachhaltigkeit im Bereich der Freizeitmobilität fördern.

Für den Individualverkehr wäre ein weiterer Schritt in Richtung Nachhaltigkeit durch eine verstärkte Nutzung von Elektroautos und spritsparendem Fahren erreicht. Das Fahrrad und der ÖPNV stellen die gängigsten Alternativen zum Autofahren dar.

3.3.2 Konsumwerkstatt Geschäftsmodelle

Im Rahmen dieser Konsumwerkstatt haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verschiedene Geschäftsmodelle für die ländlichen Regionen und Städte entwickelt, die sich aus einer nachhaltigen Mobilität ergeben.

Ländliche Regionen

Die Vorschläge für die ländlichen Regionen zielen auf eine **verstärkte gemeinschaftliche Nutzung von Mobilitätsangeboten**. Dies soll unter anderem durch die Neuorganisation des ÖPNVs erreicht werden. So sollen vermehrt Sammelbusse zum Einsatz kommen, die flexibler auf bestehende Mobilitätsbedarfe reagieren können als herkömmliche Linienbusse. Es sind verschiedene Sammelbus-Formen denkbar. Eine einfache und im höchsten Maße flexible Variante ist das Anrufsammeltaxi. Dies sieht vor, dass, orientiert am aktuellen Bedarf, Kleinbusse zur Personenbeförderung bereitgestellt werden. Eine weitere Variante sind themenbezogene Sammelbusse, welche die Erreichbarkeit von beispielsweise kulturellen Ereignissen (Konzerte, Theaterstücken) oder spezifischer Einkaufsmöglichkeiten sicherstellen. Eine weitere Abwandlung dieses Konzepts sind spezielle Sammelbusse für Kinder, die den Transport zum Kindergarten oder zur Schule sicherstellen. Sie sollen die individuell organisierten „Mamataxis“ ersetzen.

Als weitere Geschäftsmodelle werden **Netzwerke zur gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen** vorgeschlagen. Auch in diesem Zusammenhang sind verschiedene Varianten entwickelt worden. Diese reichen von der Einrichtung eines Fahrzeugpools innerhalb einer Dorfgemeinschaft über die Etablierung werbefinanzierter Pendlernetzwerke bis zum Angebot von Shuttle- und Transportservices an neuralgischen Punkten durch den Handel, bzw. einzelne Unternehmen oder Dienstleister. Auch einzelne Verbände oder die Verwaltung können als Anbieter von Car-Sharing-Angeboten fungieren.

Weitere Geschäftsmodelle konzentrieren sich auf die Stärkung des Tourismus in ländlichen Regionen. In diesem Zusammenhang wurden verschiedene Angebote entwickelt. Hierbei ist unter anderem der **entmotorisierte Landurlaub** zu nennen, bei dem die Touristen zwischen verschiedene Mobilitätsangeboten (Elektroauto, Pferd, Fahrrad, Boot) wählen und wechseln können. Andere Ideen sind beispielsweise all-inclusive Fahrradtouren (vorher organisiert, Fahrrad wird gestellt) oder Wanderkulturevents. Diese verschiedenen Angebote sollen den ländlichen Raum für Touristen attraktiver machen und gleichzeitig eine nachhaltige Mobilität fördern.

Mobile Freizeitangebote, die zu potentiellen Nutzern ins Dorf kommen und somit zur Verringerung des Individualverkehrs beitragen sind weitere mögliche Geschäftsmodelle, welche die Teilnehmenden vorschlagen. Es handelt sich hierbei insbesondere um mobile Sportplätze und Sportanlagen mit wechselnden Angeboten. Eine weitere Idee sind mobile Mikro-Freizeitparks, die als dezentrale Treffpunkte in der Freizeit dienen sollen.

Städtisches Umfeld

Die Vorschläge für den städtischen Raum ähneln den bereits dargestellten Geschäftsmodellen für ländliche Regionen, allerdings sind die konkreten Ausgestaltungen der verschiedenen Vorschläge an das städtische Umfeld angepasst.

Auch für Städte wird eine Reform des ÖPNV vorgeschlagen. Die Ideen gehen verstärkt in Richtung eines umfassenden **Mobilitätscontractings**, das die integrierte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote umfasst. Hierfür ist die Einführung einer Mobilcard, die serviceorientiert alle zentralen Verkehrsdienstleistungen (Auto, Fahrrad, ÖPNV) integriert, denkbar. Dieses Angebot kann durch die Einführung eines Bonussystems für umweltfreundliches Verhalten ergänzt werden, das besondere Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel setzt. Zusätzlich kann der städtische ÖPNV durch Sammeltaxis ergänzt werden, die das bestehende Angebot flexibilisieren sollen. Diese sind insbesondere als Abendservice für ältere Menschen und Kinder einsetzbar. Des Weiteren können feste Termine für Einkäufe vereinbart werden, an denen Sammeltaxis interessierte Personen zum Supermarkt oder Wochenmarkt fahren.

Eine **Erweiterung des Car-Sharing-Angebotes** wird für Städte als sinnvoll erachtet. Hierbei kann die Nachbarschaft als Bezugsgröße dienen, so dass das „Kiezauto“ vermehrt genutzt wird. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Kreativwerkstatt erhoffen sich hiervon eine Halbierung des aktuellen Autobestandes. Als weiterer Service, der Car-Sharing attraktiver

machen soll, wird ein Hol- und Bringedienst vorgeschlagen, der die An- und Abfahrt zum Auto vereinfacht und komfortabler macht.

Auch ein **Ausbau von Mietangeboten** wird vorgeschlagen. An erster Stelle ist hier die Erweiterung des Angebotes an Mietfahrrädern zu nennen. Diese sollen nicht nur flächendeckend angeboten werden, sondern sie sollen auch um weitere Angebote, wie die Vermietung von Lastenfahrrädern, Trolleys und Kindersitzen erweitert werden.

3.3.3 Konsumwerkstatt Gemeinschaft und Produkte 2050

Die Visionen für eine nachhaltige Mobilität im Jahr 2050 zeichnen sich durch drei Charakteristika aus:

a) Vermeidung unnötigen Individualverkehrs,

b) Verbesserung bestehender Angebot und

c) Schaffung neuer Mobilitätsangebote.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Verkehr zu vermeiden. Zukünftig wird stärker per Internet eingekauft. Hierdurch entfallen die Wege zu den Geschäften, was zu einer Entlastung des Individualverkehrs führt. Des Weiteren wurden durch den vermehrten Einsatz von Telearbeit und Videokonferenzen Arbeitswege und der damit einhergehende Verkehr eingespart. Auch die Einführung moderner Navigationsgeräte hat zur Verringerung des Individualverkehrs beigetragen. Diese Geräte geben Auskunft über die kürzeste, schnellste, nachhaltigste und preisgünstigste Route. Zusätzlich sind die Angebote des ÖPNV mit dem Individualverkehr vernetzt. Eine verbesserte Stadtplanung, die eine Stadt der kurzen Wege vorsieht, hat den Anteil der fußläufig erreichbaren Angebote erhöht.

Für den ÖPNV wurden verschiedene Szenarien entwickelt. Das erste Szenario sieht einen kostenlosen ÖPNV vor, wodurch der Anteil der Nutzer deutlich steigen soll. Weiter Szenarien gehen von einer stärkeren Querfinanzierung des ÖPNVs aus. Ein Modell sieht vor, dass die Arbeitgeber grundsätzlich ein ÖPNV-Jahresticket als Alternative zum Parkplatz anbieten. Ein anderer Entwurf schlägt den Pflichterwerb einer ÖPNV-Jahreskarte bei jeder KFZ-Zulassung vor. Insgesamt soll der Service unter anderem durch Zusatzangebote verbessert werden. Im Vordergrund stehen hierbei die bereits dargestellte Integration von ÖPNV und Individualverkehr. Diese wird zukünftig durch den Einsatz eines intelligenten technischen Assistenten deutlich erleichtert.

Auch das Car-Sharing wird in der Zukunft verstärkt genutzt. So existieren integrierte Wohn-Mobilitätskonzepte. Hierbei teilen sich jeweils 20 Bewohner ein Auto, das von der Wohnverwaltung gestellt wird. Außerdem sind weitere Anreize für die Nutzung von Gemeinschaftsfahrzeugen umgesetzt worden: Beispielsweise ist es Car-Sharing-Elektroautos erlaubt auf der Busspur zu fahren, wodurch sie schneller als der übliche Individualverkehr sind.

Auch die Politik unterstützt die nachhaltige Mobilität durch verschiedene Schritte. Als erstes sind an dieser Stelle steuerliche Maßnahmen, wie die Einführung einer CO_2-Steuer für Flüge zu nennen, die eine realistische Preisbildung insbesondere bei Fernreisen bewirkt. Als weitere Möglichkeit ist eine PKW-Maut eingeführt worden, die den Individualverkehr weniger attraktiv macht. Ziel ist es, umweltschädliche Fortbewegungsmittel, wie das Auto, im Gegensatz zu umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten zu verteuern. Auch andere, weiche Maß-

nahmen, wie zum Beispiel die Verschiebung des Raumangebotes zu Gunsten von Radfahrern und Fußgängern wird durch die Politik gefördert und umgesetzt. Konkret werden hierbei mehr Wege für Fahrräder, Skater und Fußgänger geschaffen, indem die Wege für Autos minimiert werden. Dies soll zu einer Entschleunigung der Gesellschaft und einem "Vorrecht für den Langsamsten" führen.

3.4 Wohnen der Zukunft

Der Klima- und der demografische Wandel machen eine Veränderung der Wohnkultur notwendig. Bei Planung, Bau und Nutzung des Wohnraumes müssen der CO_2 –Ausstoß und die Bedürfnisse und Notwendigkeiten einer alternden Gesellschaft berücksichtigt werden. Dies gilt sowohl für einen Neubau als auch für den aktuellen Bestand oder die Nachnutzung von Brachen. Die Aufgabe der Konsumwerkstätten war es, neuen Bedarfe und Notwendigkeiten zu identifizieren, daraus Geschäftsmodelle zu entwickeln und Visionen für ein Wohnen der Zukunft abzuleiten.

3.4.1 Konsumwerkstatt Lebensstile

Wie schon bei den vorhergehenden Konsumwerkstätten zum Lebensstil sollten die Anwesenden im ersten Teil der Werkstatt die charakteristischen Wohnumstände für bestimmte Gruppen identifizieren. Die vorgegebenen Gruppen waren „Beschäftigte mit Kindern“, „Beschäftigte ohne Kinder“, „Studenten/Azubis“ und „Rentner“. Im zweiten Teil der Konsumwerkstatt sollten sie, basierend auf den zuvor dokumentierten Eigenschaften, ihre Merkmale für ein nachhaltiges Wohnen darstellen.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben für die vier genannten Gruppen verschiedene Merkmale des Wohnens ausgearbeitet. Bei Beschäftigten mit Kindern spielt ein kinderfreundliches Wohnumfeld eine wichtige Rolle: Die Wege müssen kurz und kindersicher sein und es sollten Grünflächen zum Spielen, Schulen/Kindergärten und kulturelle Angebote für Kinder in erreichbarer Nähe existieren. entsprechend der Familiengröße benötigen Beschäftigte mit Kindern mehr Wohnraum als die anderen Gruppen und haben eine Tendenz zu stadtnahen Eigenheimen.

Im Gegensatz dazu ist das Wohnen der Beschäftigten ohne Kinder stärker durch den städtischen Kontext geprägt. Sie leben eher zentrums- und arbeitsnah, nutzen in stärkerem Maße Freizeitangebote und Einkaufsmöglichkeiten und haben eine Tendenz zu Eigentumswohnungen. Kinderlose Personen nutzen in der Regel mehr Wohnraum pro Kopf als es Familien mit Kindern tun. Des Weiteren wird der Wohnraum weniger häufig genutzt: Die Wohnungen sind tagsüber leer, während die Geräte und die Heizung weiter in Betrieb sind.

Für Rentner spielen nach Ansicht der Mitwirkenden der Kreativwerkstatt die Angebote und Dienstleistungen in ihrem Wohnumfeld eine wichtige Rolle für ihre Wohnentscheidung. Hierzu gehören insbesondere die medizinische Versorgung, Pflegedienste oder –einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und Beschäftigungsmöglichkeiten, bzw. Treffpunkte. Barrierefreiheit

ist ein weiterer wichtiger Faktor für Rentner. Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist es wichtig zu erwähnen, dass die Rentner keine homogene Gruppe sind, sondern deutliche Unterschiede existieren und sich dementsprechend auch die Ansprüche an die eigene Wohnsituation unterscheiden.

Bei der Gruppe der Studenten und Auszubildenden haben das geringe Einkommen und der Zwang zur räumlichen Flexibilität einen prägenden Einfluss auf die Wohnsituation. Sie verfolgen deshalb stärker als die anderen Gruppen das Konzept des gemeinschaftlichen Wohnens (Wohngemeinschaften) mit allen Facetten, wie gemeinsamem Einkaufen oder gemeinsamer Nutzung von Küche, Waschmaschine und Bad. Diese Gruppe kann deshalb als Pionier des nachhaltigen Wohnens verstanden werden. Ein wichtiger Faktor bei der Wohnungswahl ist die relative Nähe zum Ausbildungsplatz oder zur Universität. Aus finanziellen Gründen leben einige Studenten und Auszubildende weiterhin bei ihren Eltern.

Für Beschäftigte könnte ein Schritt in Richtung nachhaltigeres Wohnen durch **die Ausweitung von Heimarbeitsplätzen**, bzw. der Förderung wohnungsnaher Arbeitsplätze erreicht werden. Eine **bessere Anbindung an den ÖPNV** ist eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung der Idee des autofreien Wohnens. Zusätzlich sollte überlegt werden, ob das Konzept der gemeinschaftlichen Nutzung von beispielsweise Hauswirtschaftsgeräten, Gärten, Gästezimmern, Autos und Küchen in das eigene Wohnkonzept integriert werden kann. Bei Neubauten ist darauf zu achten, dass die Häuser Wohnungen für unterschiedliche Nutzergruppen bereithalten, das heißt, dass verschiedene Wohnungsgrößen und –schnitte zu unterschiedlichen Preisen innerhalb eines Hauses vorgesehen sind. Dies soll eine gemischte Mieterstruktur innerhalb eines Hauses sicherstellen und ist eine zusätzliche Voraussetzung, um generationenübergreifendes Wohnen zu ermöglichen.

Aus der Sicht der Beteiligten der Konsumwerkstatt spielen für Rentner insbesondere die Faktoren Gemeinschaft und Umfeld eine wichtige Rolle, um ein nachhaltigeres Wohnen zu erreichen. Zum Bereich Gemeinschaft gehören unter anderem das Wohnen in Wohnprojekten („Alten-WGs“) in denen Küche und Bad gemeinsam genutzt werden. Darunter fällt aber auch die **bessere Einbindung in das nachbarschaftliche Umfeld** zum Beispiel durch „Wahl-Omas“, die für Berufstätige einen Teil der Kinderbetreuung übernehmen können oder die Nutzung und Betätigung in Kiezküchen. Das Wohnumfeld von Rentnern sollte so gestaltet sein, dass eine gute Anbindung an Einkaufsmöglichkeiten, kulturelle Angebote, medizinische Dienste und Treffpunkte für Ältere existiert.

Für die Gruppe der Studenten und Auszubildenden kann nach Ansicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor allem durch eine weitergehende Berücksichtigung ihrer finanziellen Umstände und durch eine bessere Beteiligung bei der Ausgestaltung des Wohnraumes ein höheres Maß an Nachhaltigkeit erreicht werden. Es wird unter anderem vorgeschlagen, dass die Studierenden oder Auszubildenden **Wohnraum gegen Arbeit** erhalten. So könnten sie günstigen oder kostenfreien Wohnraum beispielsweise gegen Hilfen bei Senioren erhalten. Ein anderes Modell sieht vor, durch soziale Arbeit Credits zu sammeln, die in Wohnzeit umgerechnet werden können. Von einer besseren Beteiligung der Auszubildenden und der Studierenden versprechen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine auf die jeweiligen Bedürfnisse angepasste und somit bessere Gestaltung des Wohnraumes. Sie kann durch Befragungen oder einen Quartiersmanager erfolgen, der das Zusammenleben organisiert.

3.4.2 Konsumwerkstatt Geschäftsmodelle

Auch in dieser Konsumwerkstatt wurde bei der Entwicklung von Geschäftsmodellen zwischen Ideen für ländliche Räume und Vorschlägen für eine städtische Umgebung unterschieden.

Ländliche Räume

Für den ländlichen Raum gibt es viele Vorschläge, die ein generationenübergreifendes Wohnen favorisieren. Eine Variante ist die Idee einer **generationenübergreifenden Bauernhofsiedlung mit Nutzgärten zur Eigenversorgung**. Diese kann zusätzlich durch weitere Angebote, wie Kindergärten, Cafés, Hofläden und Altenpflege ergänzt werden. Dieses Geschäftsmodell kann zusätzlich die Genossenschaftsidee bei der Ausgestaltung der Bauernhofsiedlung ergänzt werden. Die grundlegende Idee hinter diesen Vorschlägen ist die Schaffung eines Netzwerkes, das Wohnen, Arbeiten und Leben integriert. Diese Vorschläge können weiterhin mit der Idee mobiler Angebote, wie fahrenden Supermärkten oder mobilen kulturellen Zentren kombiniert werden, die noch bestehende Versorgungslücken schließen sollen.

Unabhängig hiervon wird eine bessere Erschließung des ländlichen Raumes vorgeschlagen. Dies kann unter anderem durch die Bildung eines Netzwerkes erfolgen, dessen Ziel es ist, Einwohnern der Städte ein Landleben auf Zeit anzubieten. Innerhalb dieses Netzwerkes soll ein Matching-Prozess zwischen Personen, die aus der Stadt „flüchten“ wollen und möglichen Anbietern auf dem Land durchgeführt werden. Durch eine zusätzliche Ausweitung der Telearbeit ergibt sich somit für die Bewohner der Städte die Möglichkeit, tatsächlich für einige Zeit in ländlichen Regionen zu leben ohne den eigenen Arbeitsplatz aufgeben zu müssen.

Abschließend wird auch der Bau von sogenannten **Passiv- und/oder Plushäusern** empfohlen. Hierdurch soll eine Selbstversorgung mit Energie innerhalb der Dörfer ermöglicht werden.

Städtisches Umfeld

Für das städtische Umfeld werden insbesondere Wohnkonzepte vorgeschlagen, die sich durch eine **gemeinschaftliche Nutzung verschiedener Angebote** auszeichnen. Eine Möglichkeit sind Mehrparteienhäuser, die sich durch flexible Wohnungsgrößen mit gemeinsam genutzten Waschküchen, Werkstätten und Musikzimmern auszeichnen. Soweit dies möglich ist, können solche Häuser zusätzlich mit **Gemeinschaftsgärten** ausgestattet sein, die sowohl zur Erholung als auch teilweisen Selbstversorgung der Bewohner beitragen sollen. Innerhalb dieses Ideenkreises findet sich auch die Idee genossenschaftlicher Organisation wieder, die auf die Bereiche Bauen und Wohnraumgestaltung erweitert werden kann.

Eine weitere Geschäftsidee ist die Bereitstellung verschiedener Beratungsleistungen zum Thema „Nachhaltiges Wohnen“. So sind Beratungen zur Entwicklung von Miethausprojekten denkbar. Sie können auch Finanzberatungen für nachhaltiges Investment beinhalten, welche

die Entwicklung von gemeinschaftlichen Finanzierungsmodellen unterstützen sollen. Grundsätzlich sind auch **Berater für nachhaltiges Wohnen** denkbar, die individuelle Verbesserung der eigenen Wohnsituation in Richtung Nachhaltigkeit entwickeln.

Auch für Städte ist die Idee des mobilen Wohnens eine zunehmend wichtige. Im Rahmen der Konsumwerkstatt wurden verschiedene Ideen zu diesem Themenkomplex entwickelt. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Bildung von Pendel-WGs, Wohnungssharing und Tausch-WGs zu nennen. Mit solchen Maßnahmen soll insbesondere den erhöhten Anforderungen an die räumliche Flexibilität der Arbeitnehmer entsprochen werden, die den Einzelnen zum Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort nötigen. Die Vermarktung solcher Angebote kann durch eine Plattform für Pendler-Tauschwohnungen unterstützt werden.

3.4.3 Konsumwerkstatt Gemeinschaft und Produkte 2050

Für das Thema „Wohnen der Zukunft“ haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Konsumwerkstatt verschiedene Visionen für das Zusammenleben im Jahr 2050 entwickelt.

Ein Schwerpunkt liegt auf der Diversität von sozialen und ethnischen Gruppen im Zusammenleben innerhalb eines Hauses oder eines Kiezes. Hierfür sind verschiedene Maßnahmen notwendig. So sollen das Wohnumfeld und die umgebende Infrastruktur so gestaltet sein, dass es für verschiedene Gruppen interessant ist. Dies kann beispielsweise durch die Einrichtung entsprechend strukturierter Kindergartenplätze oder der Einrichtung von Gemeinschaftsräumen im Kiez, die gemeinsam nach demokratischen Prinzipien gestaltet werden, erreicht werden. Innerhalb eines Hauses sind verschiedene Möglichkeiten zur Sicherstellung einer guten Durchmischung der Einwohnerstruktur denkbar. Zum einen kann die Politik eine staatlich bestimmte Durchmischung für privat genutzte Miethäuser festlegen. Des Weiteren können innerhalb eines Hauses Wohnungen mit unterschiedlichen Grundrissen und Ausstattungen angeboten werden, die jeweils auf die Bedürfnisse von Senioren, Studenten oder Familien zugeschnitten sind. Im Wohnumfeld wurde zusätzlich für das Jahr 2050 die Errichtung von Mehrgenerationen-Spielplätzen vorausgesehen. Diese beinhalten Geräte für Spiel, Spaß, Bewegung und Fitness für alle Generationen. Auch die Grünflächen werden vermehrt gemeinschaftlich genutzt. So können Gartenpatenschaften mit Nutzflächen, Gemeinschaftsgärten oder interkulturelle Gärten gebildet werden, die sowohl der Erholung als auch als Treffpunkt und der teilweisen Selbstversorgung dienen.

Des Weiteren wird eine bessere Integration von Wohnen und Arbeiten für das Jahr 2050 prognostiziert. Zum einen gibt es umfassendere Möglichkeiten für Telearbeit, zum anderen werden bei der Vergabe von Wohnungen Personen bevorzugt, deren Arbeitsplätze in der Nähe sind. Es ist auch denkbar, das Firmen als Eigentümer von Wohnhäusern Wohnungen direkt an ihre Mitarbeiter vermieten. Auch die individuelle Mobilität kann in das eigene Wohnumfeld integriert werden: So kann mit dem Einzug in eine Wohnung zugleich der Zugang zu einem Car-Sharing-Angebot verbunden werden.

4 Die Mini-Delphi-Befragung

4.1 Methode, Durchführung und Befragungsinhalte

Die Mini-Delphi-Befragung war ein ergänzender Baustein der Kreativwerkstatt. Ziel der Mini-Delphi-Befragung zu Szenarien des Nachhaltigen Konsums war es, verschiedene Einschätzungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu vorgegebenen Thesen aus den Themenfeldern Nachhaltige Lebensmittelversorgung, Freizeit und Mobilität sowie Wohnen der Zukunft zu erhalten.

Die Grundidee des Delphi-Verfahrens besteht darin, in einem systematischen Prozess in mehreren Wellen Expertenmeinungen anonym einzuholen. Das Endergebnis stellt eine aufbereitete Gruppenmeinung dar. Besonders interessant sind dabei jene Aussagen, bei denen ein hohes Maß an Übereinstimmung deutlich wird. Sie weisen auf einen Konsens unter den Experten hin.

Die Mini-Delphi-Befragung zum Nachhaltigen Konsum umfasste zwei Befragungsrunden: Die erste Befragungsrunde wurde vor der Kreativwerkstatt Nachhaltiger Konsum durchgeführt, bevor die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Gelegenheit hatten, sich intensiv mit den vorliegenden Aussagen, Thesen und spezifischen Fragen auseinanderzusetzen. Die zweite Befragungsrunde wurde nach der Veranstaltung als Online-Befragung durchgeführt - mit den gleichen Fragen und ergänzt um die Ergebnisse der ersten Befragungsrunde, so dass die Teilnehmenden ihre Antworten unter dem Einfluss der Einschätzungen der anderen Befragungsteilnehmenden und den erfolgten Diskussionen innerhalb der Kreativwerkstatt treffen konnten. Sie hatten die Möglichkeit, ihre Meinung in der zweiten Befragungsrunde noch einmal zu überdenken und gegebenenfalls zu ändern.

Die Befragung beinhaltete jeweils drei Aussagen zu zukünftigen Szenarien in den Themenfeldern „Nachhaltige Lebensmittelversorgung", „Freizeit und Mobilität" und „Wohnen der Zukunft". Für jede der insgesamt neun Aussagen sollten folgende Einschätzungen getroffen werden:

A. Wie wahrscheinlich trifft das Szenario ein?

   (ganz sicher, ziemlich wahrscheinlich, kaum wahrscheinlich, keinesfalls)

B. Bis wann wird das Szenario eintreffen?

   (2020, 2035, 2050)

C. Welche Wirkung hat die Globalisierung auf das Szenario?

   (positiv, neutral, negativ)

D. Welche Wirkung hat der Demografische Wandel auf das Szenario?

   (positiv, neutral, negativ)

E. Durch welche Entwicklung kann das Eintreffen/die Realisierung des Szenarios behindert werden?

   (wirtschaftliche Entwicklung, gesellschaftliche Entwicklung, politische Entwicklung)

F. Wer kann die Realisierung des Szenarios unterstützen?

(Bürger, Unternehmen, Verbände, Politik)

G. Welche politische Ebene soll auf die Realisierung des Szenarios Einfluss nehmen)

(Land, Bund, EU, International)

H. Wie schätzen Sie Ihre eigene Fachkenntnis zu dem jeweiligen Szenario ein?

(sehr hoch, hoch, gering, keine)

4.2 Ergebnisse

Die folgende Darstellung der Ergebnisse bezieht sich nur auf die Auswertung der 58 abgegebenen Fragebögen der ersten Befragungsrunde, da die Teilnahme an der zweiten Runde zu gering war. Ein Vergleich der Ergebnisse aus der ersten und zweiten Befragungsrunde weist aber auf ähnliche Tendenzen bei den Einschätzungen hin, so dass keine relevanten Meinungsänderungen, zumindest bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der zweiten Befragungsrunde, festgestellt werden können. Die Befragten schätzen ihre eigene Fachkenntnis bei allen Szenarien als entweder „gering“ (größte Gruppe) oder „hoch“ (zweitgrößte Gruppe) ein.

4.2.1 Szenarien zur Nachhaltigen Lebensmittelversorgung

Szenario 1: Im ländlichen Raum gewinnt die Eigenversorgung an Bedeutung.

Szenario 2: Carbon Labelling von Produkten wird flächendeckend in der EU eingeführt.

Szenario 3: Starke Nachfrage nach Bioprodukten führt zu erheblichen ökologischen Beeinträchtigungen (z.B. erhöhter Flächenbedarf, erhöhter CO_2-Ausstoß durch Importe).

Das Eintreffen von Szenario 1 und noch eindeutiger von Szenario 2 wird von den meisten der Befragten als „ganz sicher“ oder „ziemlich wahrscheinlich“ eingeschätzt. Hingegen wird das Szenario 3 mehrheitlich mit „kaum wahrscheinlich“ bzw. „keinesfalls“ eingestuft. Alle drei Szenarien werden bis zum Jahr 2020 erwartet. Dabei wirkt die Globalisierung negativ auf die Bedeutungszunahme der Eigenversorgung im ländlichen Raum (Szenario 1) sowie auf die Nachfrage nach Bioprodukten (Szenario 3) und positiv auf die flächendeckende Einführung eines Carbon Labellings von Produkten in der EU (Szenario 2). Die Wirkung des Demografischen Wandels wird jeweils als neutral eingeschätzt. Dass die Eigenversorgung im ländlichen Raum an Bedeutung gewinnt (Szenario 1), kann nach Meinung der Befragten durch gesellschaftliche Entwicklungen behindert und wiederum vor allem von Seiten der Bürgerinnen und Bürger aber auch der Politik auf Landesebene unterstützt werden.

Die EU-weite Einführung eines Carbon Labellings kann nach Meinung der Befragten vor allem durch politische und wirtschaftliche Entwicklungen behindert werden. Folglich ist es die Politik, insbesondere auf Ebene der EU, welche die Realisierung vorantreiben kann.

Aus der Sicht der Befragten ist die (Nicht-)Realisierung von Szenario 3 von gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen sowie Bürgerinnen und Bürgern und Unternehmen

abhängig. Auf politischer Ebene wird die EU als verantwortlicher Akteur genannt.

4.2.2 Szenarien zu Freizeit und Mobilität

Szenario 4: Motorisierte Verkehrsmittel nutzen ausschließlich Elektroantriebe, die mit Strom aus regenerativen Quellen betrieben werden.

Szenario 5: Infolge umfassender Bewirtschaftung der verfügbaren Energie finden motorisierte Wege möglichst gebündelt statt (Fahrgemeinschaften, öffentlicher Verkehr).

Szenario 6: Es besteht ein flächendeckendes Angebot vielfältiger Freizeit- und Versorgungsangebote, so dass Freizeitwege zu drei Vierteln unmotorisiert im Nahbereich zurückgelegt werden.

Nur eine knappe Mehrheit der Befragungsteilnehmenden hält es für wahrscheinlich, dass motorisierte Verkehrsmittel ausschließlich regenerative Elektroantriebe nutzen, und wenn, dann langfristig bis zum Jahr 2050. Der Globalisierung wird eine positive Wirkung auf die Realisierung des Szenarios zugesprochen. Die politische und gesellschaftliche Entwicklung kann die Realisierung verhindern. Neben der Politik können auch Bürgerinnen und Bürger- und Unternehmen die Realisierung, insbesondere auf EU-Ebene unterstützen.

Die meisten Befragten denken, dass eine Bündelung von Verkehr (Szenario 5) bis 2020 oder 2035 stattfinden wird. Der Demografische Wandel wird diese Entwicklung verstärken. Insbesondere Bürgerinnen und Bürger könnten die Realisierung unterstützen. Auch der Bundes- und Landespolitik wird Verantwortung zugesprochen. Gesellschaftliche Entwicklungen könnten ein Hemmnis darstellen.

Dass ein flächendeckendes Angebot vielfältiger Freizeit- und Versorgungsangebote besteht und dadurch Freizeitwege größtenteils unmotorisiert zurückgelegt werden können (Szenario 6), wird mehrheitlich für unwahrscheinlich gehalten und ist gegebenenfalls erst langfristig bis zum Jahr 2050 zu erwarten. Aus der Sicht der Befragten kann der Demografische Wandel eine positive Wirkung auf die Realisierung des Szenarios entfalten. Gesellschaftliche und politische Entwicklungen gelten als mögliche Hemmfaktoren. Eine Zuständigkeit für die Realisierung wird primär der Politik auf Landesebene zugesprochen.

4.2.3 Szenarien zum Wohnen der Zukunft

Szenario 7: Aspekte der funktionalen Mischnutzung (Wohnen, Konsum, Arbeit) gewinnen als Strategien einer nachhaltigen Stadtentwicklung signifikant an Bedeutung.

Szenario 8: Innerstädtische Bereiche mit hoher `Aktionsdiversität`, in guter Anbindung an bestehende Infrastrukturnetze, Nahversorgung und vielfältigen kulturellen Angeboten, fördern eine sozialverträgliche Stadtentwicklung.

Szenario 9: Quartiere mit starkem Rekreationswert (Angebot an Freizeit & Konsum) stehen durch ihre Möglichkeiten der Identitätsbildung stark im Trend der modernen urbanen Lebensformen.

Eine eindeutige Mehrheit hält ein Eintreffen der Szenarien zum Wohnen der Zukunft für „ziemlich wahrscheinlich“ oder „ganz sicher“. Während Szenario 7 und 8 bis zum Jahr 2035

erwartet werden, ist Szenario 9 bereits bis 2020 wahrscheinlich. Der Globalisierung wird eher eine neutrale bzw. bei Szenario 9 eine positive Wirkung zugesprochen. Hingegen wirkt der Demografische Wandel positiv auf die Realisierung aller drei Szenarien. Politische Entwicklungen könnten Szenario 7 und 8 behindern bzw. andersherum sollte die Politik auf Landesebene Einfluss auf die Realisierung nehmen. Aktivitäten von Seiten der Bürger können die Realisierung von Szenario 9 unterstützen und gesellschaftliche Entwicklungen hemmen.

5 Impressum

Auftraggeber:

Rat für Nachhaltige Entwicklung

Geschäftsstelle c/o GTZ
Potsdamer Platz 10, 10785 Berlin
Tel.: 030 / 408190-121
Fax: 030 / 408190-125
E-Mail: info@nachhaltigkeitsrat.de

Durchführungsträger und Herausgeber

nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH

Geschäftsführer: Dr. Hans-Liudger Dienel

Otto-Suhr-Allee 59
10585 Berlin
Telefon: +49 (0)30 318 054 63
Telefax: +49 (0)30 318 054 60
E-Mail: mail@nexus-berlin.com

Projektleitung:

Dr. Hans-Liudger Dienel

Organisation und Durchführung:

Dr. Christine von Blanckenburg

Nicolas Bach

Daphne Reim

Verfasser:

Nicolas Bach

Daphne Reim

Fotos:

Sören Marotz/ nexus