

Canzler, Weert; Pfaff, Theresa

**Article**

## Lebensqualität für alle: Im Kampf um Straßenland helfen positive Botschaften

WZB-Mitteilungen: Quartalsheft für Sozialforschung

**Provided in Cooperation with:**

WZB Berlin Social Science Center

*Suggested Citation:* Canzler, Weert; Pfaff, Theresa (2023) : Lebensqualität für alle: Im Kampf um Straßenland helfen positive Botschaften, WZB-Mitteilungen: Quartalsheft für Sozialforschung, ISSN 2943-6613, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlin, Iss. 182 (4/23), pp. 34-37,  
<https://bibliothek.wzb.eu/artikel/2023/f-25876.pdf>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/327874>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

# Lebensqualität für alle

## Im Kampf um Straßenland helfen positive Botschaften

---

Dass etwas geschehen muss, ist offensichtlich: Stau, Abgase und die Versiegelung von immer mehr Fläche illustrieren die Grenzen des individualisierten Autoverkehrs. Aber wie kann die Verkehrswende gelingen, gegen alle Beharrungstendenzen? Das „Manifest der freien Straße“ setzt auf positive Bilder. Mit verschiedenen Mitteln will es zeigen, dass alle gewinnen, wenn öffentlicher Raum für mehr genutzt wird als nur zur Fortbewegung.

*Weert Canzler und Theresa Pfaff*

**E**s gibt zu viele Autos auf den Straßen. In Deutschland sind es annähernd 49 Millionen Pkw mit mehr als 230 Millionen Sitzplätzen. Damit kommen auf 1.000 Einwohner\*innen 600 Pkw. Es werden jedes Jahr nicht nur mehr Autos, sie werden auch noch ständig größer, schwerer und breiter. Die allermeisten davon stehen im öffentlichen Raum, fast immer am Straßenrand. Aktuell wird in den Normungsgremien der Verkehrsplaner\*innen diskutiert, die Standardmaße für Stellflächen zu verändern, damit man auch bei nebeneinander geparkten SUV noch ein- und aussteigen kann. Im Übrigen ist die Flotte geparkerter Vehikel ziemlich träge, denn im Durchschnitt werden die einzelnen Fahrzeuge nicht mehr als 50 Minuten am Tag bewegt. Es sind also mehr Steh- als Fahrzeuge.

International gerät dieses Stellplatzprivileg zunehmend unter Druck. Einige europäische und nordamerikanische Städte haben aufsehenerregende Entscheidungen getroffen. Paris beispielsweise hat die Autos nicht nur von den Ufern der Seine verbannt, sondern auch die Gebühren für das Abstellen von Pkw auf öffentlichen Stellplätzen auf 4 Euro pro Stunde

erhöht und die Parkdauer auf maximal 2 Stunden begrenzt. In London, Brüssel, Mailand oder auch in Wien ist das private Parken auf öffentlichen Parkflächen nicht nur für Besucher\*innen, sondern auch für die Anwohner\*innen drastisch teurer geworden. In diesen Städten wurde außerdem beschlossen, die Zahl der Stellplätze Jahr für Jahr zu reduzieren. In Deutschland begrenzen eher mittelgroße Städte wie Freiburg, Tübingen oder Darmstadt das Parken und machen es großflächig kostenpflichtig; jüngst hat Hannover einen ambitionierten Plan für eine autoarme Innenstadt vorgestellt. Die Konkurrenz um begrenzte Verkehrsflächen nimmt zu, und die Kritik wird lauter, der öffentliche Raum sei zum Lagerplatz für Fahrzeuge geworden. Auf der anderen Seite gibt es aber auch immer wieder Proteste und Widerstand, sobald Parkplätze abgebaut oder Fahrradstreifen zulasten von Autospuren eingerichtet werden.

Es ist überfällig, dass über Stellplätze für das Auto diskutiert wird. Jetzt wird politisiert, was auch politisch ist – und nicht nur das Ergebnis individueller Entscheidungen in der Wahl des Verkehrsmittels. Öffentliche Straßen und Plätze

sind zentral für die Stadt, sie sind eine wichtige Voraussetzung, damit Urbanität entstehen kann. Jede\*r darf sich hier aufhalten. Egal ob er oder sie jung, alt, reich oder arm ist. Es ist der Raum außerhalb der privaten Behausung für

## **„Die Massenmotorisierung und die moderne Trennung der verschiedenen Lebensbereiche haben den städtischen öffentlichen Raum komplett verändert“**

den Austausch unter Nachbar\*innen. Das ist übrigens so neu nicht. Die Straße war über Jahrhunderte ein öffentlicher Raum. Erst seit Mitte des 20. Jahrhunderts haben der öffentliche Raum insgesamt und die Straße im Besonderen einen enormen Bedeutungsverlust erfahren. Die Massenmotorisierung und die moderne Trennung der verschiedenen Lebensbereiche haben den städtischen öffentlichen Raum komplett verändert. Es geht seither vorwiegend nur noch darum, ihn zu durchqueren und schnell von A nach B zu kommen.

Ambivalenztoleranz, also die Fähigkeit, ganz andere Lebensformen und Identitäten nicht nur zu erleben, sondern auch als gleichberechtigt anzuerkennen, ist nicht selbstverständlich. Sie muss erlernt werden. Die Chance dazu hängt

**Weert Canzler** ist Co-Leiter der Forschungsgruppe *Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung*. [weert.canzler@wzb.eu](mailto:weert.canzler@wzb.eu)

Foto: © WZB/David Ausserhofer, alle Rechte vorbehalten.

auch mit der Gestaltung der Straße zusammen. Es braucht Raum für alltägliche Begegnungen. Die von Autos befreite Straße fördert das nachbarschaftliche Zusammenleben. Was das heißt, war während der Corona-Pandemie zu erleben. Nicht nur, dass Nachbarschaften, die stärker vernetzt sind, in Krisen und existenziellen Bedrohungen besser durchkommen. Weil während der Pandemie Büros, Geschäfte und Freizeiteinrichtungen geschlossen waren und weite Wege plötzlich sinnlos waren oder gemieden wurden, wurde die nähere Umgebung aufgesucht. Auf Spaziergängen um die Ecke oder auf Spritztouren mit dem Rad haben viele ihre Nachbarschaft besser kennengelernt. Ähnliche Effekte lassen sich beobachten, wo Durchfahrtssperren, die sogenannten Superblocks, das Autofahren sehr unattraktiv machen und zugleich das Parken nicht mehr möglich ist – früh wurde das etwa in Barcelona ausprobiert. Dort blüht das Leben auf den Straßen auf. Alte trauen sich heraus aus ihren Wohnungen und Kinder dürfen auf der Straße Ball spielen.

Die Straße ist aber auch ein Teil des Verkehrs, der vor einer umfassenden Transformation steht. Das ist ein ganz dickes Brett. Technische Lösungen genügen nicht, ein Elektroauto für alle wird nicht die Lösung sein. Der Rechtsrahmen, die Siedlungsformen und nicht zuletzt eingefahrene Nutzungsrouterien und gesellschaftliche Normvorstellungen müssen sich ändern. Die Dimensionen und das Ausmaß der Veränderungen sind schwer zu vermitteln. Das gilt schon für die Tatsache, dass Städte und Mobilität, wie wir sie heute kennen, nichts Naturgegebenes sind. Ihre Entstehungsgeschichte

**Theresa Pfaff** ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Projekt Graefekiez in der Forschungsgruppe *Digitale Mobilität*. Sie forscht zu sozialer Kohäsion und zur Mobilitätswende. [theresa.pfaff@wzb.eu](mailto:theresa.pfaff@wzb.eu)  
Foto: © WZB/Martina Sander, alle Rechte vorbehalten.

sieht man ihnen nicht an. Umgekehrt ist es beinahe unmöglich zu erkennen, dass es auch anders sein könnte. Das erklärt die starken Be-

## „Das Elektroauto für alle wird nicht die Lösung sein“

harrungstendenzen in der Art, wie wir uns fortbewegen und welches Stadtbild wir akzeptieren.

Ein möglicher Ausweg aus den polarisierenden Debatten um tatsächliche oder vermeintliche Einschränkungen in Folge der Verkehrswende könnte ein plausibles Narrativ sein. Narrative bündeln verschiedene Lösungswege und komplexe Zusammenhänge. Sie machen Veränderungen erzählbar und zeichnen Visionen für die Zukunft. Sie können auch ein Gegenmittel für Vereinseitigungen sein wie beispielsweise die, dass mit der Verkehrswende das Auto komplett abgeschafft würde. Ein Narrativ ist hilfreich, wenn es aus den Diskurs-Blasen herausführt und für verschiedene Akteure verständlich ist.

Genau diesen Anspruch hat das Anfang 2023 veröffentlichte „Manifest der freien Straße“. Es ist das Ergebnis einer ungewöhnlichen Zusammenarbeit zwischen drei Partnern: dem gemeinnützigen Verein paper planes, der mit kreativen Methoden an Visionen der Stadt von morgen arbeitet, der Forschungsgruppe Digitale Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung und dem Fachgebiet Arbeitslehre, Technik und Partizipation an der Technischen Universität Berlin. Dieses Konsor-

## „Straßenzüge werden dargestellt, wie sie sein könnten: Wo üblicherweise Parkplätze sind, stehen Marktstände“

tium ist so vielfältig wie das Manifest mitsamt seinem umfangreichen Hintergrundmaterial. Fakten, Studien und Argumente für die Befreiung der Straße werden ergänzt durch Glossare für jeden Themenabschnitt, um Begriffe noch einmal zu erklären. Dabei werden auch Vor-

denker\*innen aufgeführt und Literatur, mit der das eigene Wissen vertieft werden kann. Gleichzeitig werden konkrete Lösungsvorschläge vorgestellt, wie Straßen umgestaltet werden können. Fakten und gute Beispiele sind das eine. Allerdings besteht das Manifest nicht nur aus Text und Argumenten, sondern es wurde mit Visualisierung in verschiedenen Formen gearbeitet. Renderings als fotorealistische Darstellungen durchziehen den Text im Buch und auch die Website. Darin werden Straßenzüge dargestellt, wie sie sein könnten: Wo üblicherweise Parkplätze sind, stehen Marktstände. Eine Straße zwischen Plattenbauten wird zum Schwimmbecken inmitten einer üppigen Begrünung. Dabei geht es nicht nur um Bilder, die inspirieren, sondern um einen Kontrast zur Realität. Die bestehenden Straßen werden dekonstruiert, es wird gezeigt, dass sie veränderbar sind. So gelingt es, eine bisher oft blind akzeptierte Selbstverständlichkeit abzuerkennen.

Neben den Renderings greift das Manifest auch auf Infografiken zurück. Comics bilden den Abschluss jeder These, sie sind das auserzählte Narrativ. Sie vergleichen das Leben von unterschiedlichen Personen in der jetzigen Straßengestaltung mit dem möglichen Alltag in einer imaginierten Welt mit befreiten Straßen und hoher Lebensqualität. Spielerisch können sich unterschiedliche Personen eine Transformation niedrigschwellig vorstellen und sich individuell darin wiederfinden. Personen in befreiten Straßen leben gesünder, mit freieren Wahlentscheidungen, was ihre Mobilität betrifft, und Nachbarschaften sind inklusiver und interaktionsfreudiger aufgestellt.

„Lebensqualität für alle“ ist die zentrale Botschaft des Manifests. Seine Stärke liegt in der Kombination von informativen Texten und inspirierenden Visualisierungen. Unterschiedliche gesellschaftliche Akteure können damit etwas anfangen: Schüler\*innen können lernen und verschiedene Zusammenhänge verstehen, Politiker\*innen können Entscheidungen für ihre Kommunen fundieren und Bürger\*innen Handlungsideen für ihre Nachbarschaft ableiten. Auch Personen, die auf das Auto angewiesen sind, werden auf die komplexen Zusammenhänge des massenhaften motorisierten Individualverkehrs aufmerksam. Das Manifest zeigt mittelfristige Lösungen: So kann Parkraum auf öffentlichem Land beispielsweise durch Quartiersgaragen ersetzt werden.

Wen will das Manifest mit dem Narrativ der Lebensqualität ansprechen? Kommunen bzw. öffentliche Verwaltungen und gleichzeitig Bürger\*innen. Hier sollen Reflexion und Handeln angestoßen werden, denn es sind die Kommunen, in denen Freiräume geschaffen werden. Sie brauchen allerdings gleichzeitig Mut für eine Veränderung. Rechtliche Instrumente wie die temporäre Anordnung oder die Experimentierklausel in der Straßenverkehrsordnung bieten Spielraum für das Ausprobieren von Alternativen. Das Manifest zielt zugleich darauf, jede\*n Einzelne\*n für den Prozess der Befrei-

## „Alle können sich engagieren, durch Radentscheide oder in Initiativen für Kiezblocks“

ung der Straße zu aktivieren. Alle können sich engagieren, durch Radentscheide oder in Initiativen für Kiezblocks. Das Manifest mit seiner Botschaft der Lebensqualität für alle kann als Brücke dienen zu einer sicherlich nicht einfachen Transformation des Verkehrs.

Befreite Straßen sind nur durch das Zutun vieler zu erreichen. Es braucht einen aktiven Umbau, eine offene Neugestaltung von Verkehrsflächen. Dafür gibt es keinen Masterplan. Auseinandersetzungen lassen sich nicht vermeiden. Elementar sind dabei Narrative wie das der „Lebensqualität für alle“. Darin finden sich Schnittmengen zwischen verschiedenen Bedürfnissen. Es braucht engagierte Verwaltungen und Bürger\*innen, es braucht ebenso einen offenen Streit der Interessen und es braucht die Bereitschaft zu Trial and Error.

Hilfreich kann es zudem sein, zu schauen, wie es anderswo gemacht wurde. Für eine Vermittlung braucht es zudem Visualisierungen, es

## „Es braucht Bilder und Geschichten eines gelungenen Umbaus“

braucht Bilder und Geschichten eines gelungenen Umbaus. Es ist nun einmal schwer, sich eine Welt jenseits der gewohnten Wirklichkeit überhaupt vorzustellen. Diese Bilder müssen inspirieren und zugleich so viel Realität enthalten, dass sie nicht als reine Fantastereien erscheinen.

Die Schlagworte der Verkehrswende und die damit verbundenen verkehrspolitischen Ziele kennen wir: mehr Flächengerechtigkeit, angemessenes Tempo, Erreichbarkeit für alle und soziale Teilhabe, Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Kinder und Alte, bezahlbare Mobilität und nicht zuletzt Klimaresilienz. Allzu oft allerdings wird mit negativen Bildern hantiert: Es geht darum, Versiegelung, Lärm, Stress, Umweltschäden zu vermeiden. Das „Manifest der freien Straße“ schlägt einen anderen Ton an. Es zeigt Straßen als Ort der Begegnung, als Wirtschaftsraum und als Raum für Bewegung und Sport, also viel mehr als Transport- und Transitstrecken. Das Manifest ist eine Fundgrube für Informationen und vor allem eine Quelle der Inspiration. Das Leitbild der „Lebensqualität für alle“ soll einen, wo sonst der Streit vorherrscht. ●

*Gefördert wurde das interdisziplinäre Vorhaben von der Stiftung Mercator. Siehe auch: [www.strassen-befreien.de](http://www.strassen-befreien.de)*

### Literatur

Allianz der freien Straße (Hg): Manifest der freien Straße. Berlin: Jovis 2023.

Canzler, Weert/Knie, Andreas/Ruhrort Lisa/Scherf Christian: Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen. Bielefeld: Transcript 2018.

Diehl, Katja: Autokorrektur. Mobilität für eine lebenswerte Welt. Frankfurt am Main: S. Fischer Verlag 2022.