ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Canzler, Weert; Pfaff, Theresa

Article — Published Version

Der Traum von der freien Straße – noch nie so wertvoll wie heute

Aus Politik und Zeitgeschichte

Provided in Cooperation with:
WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Canzler, Weert; Pfaff, Theresa (2023) : Der Traum von der freien Straße – noch nie so wertvoll wie heute, Aus Politik und Zeitgeschichte, ISSN 2194-3621, Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn, Vol. 72, Iss. 15/16, pp. 47-53, https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/traeume-2023/519803/der-traum-von-der-freien-strasse-noch-nie-so-wertvoll-wie-heute/

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/335112

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-nc-nd/3.0/de/

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

DER TRAUM VON DER FREIEN STRAßE – NOCH NIE SO WERTVOLL WIE HEUTE

Weert Canzler · Theresa Pfaff

„25 Prozent weniger Parkplätze? Nicht mit uns!", ließ die CDU im Berliner Landtagswahlkampf im Frühjahr 2023 plakatieren. Trotzig wird das Gewohnheitsrecht verteidigt, das private Auto im öffentlichen Raum abzustellen – schließlich war das doch schon immer so. Es schwingt die rhetorisch gemeinte Frage mit, wozu man denn eigentlich Kfz-Steuern und vielerorts auch noch Parkgebühren zahle. Und überhaupt: „Irgendwo muss der Verkehr doch hin!" Schon 1986 wurde in der Broschüre „Stadtverkehr im Wandel" des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau dieser Einwand als eine von 13 „Killerphrasen" enttarnt, mit denen jeglicher verkehrspolitischer Ehrgeiz ausgebremst wird.[01] In der Einleitung der Broschüre schreibt der damalige Raumordnungsminister Oscar Schneider (CSU): „Ich sage ein klares ‚Ja' zum Auto. Aber das Auto und der Verkehr haben dienende Funktion. Sie dürfen nicht die Herrschaft übernehmen. Wir müssen den Autoverkehr auf ein vernünftiges Maß beschränken."[02] Dies forderte er damals mit Blick auf 28 Millionen Autos auf bundesrepublikanischen Straßen. Auf 1000 Bürger*innen kamen ungefähr 460 Autos.

Mittlerweile sind 37 Jahre Autowachstum ins Land gegangen. Heute sind in Deutschland fast 49 Millionen Pkw zugelassen, was eine Motorisierungsrate von annähernd 600 Fahrzeugen je 1000 Einwohner*innen bedeutet. Es werden jedes Jahr nicht nur mehr Autos, sie werden auch ständig größer, schwerer und breiter. Die allermeisten davon stehen im öffentlichen Raum, fast immer am Straßenrand. Die Fläche der geparkten Autos allein auf dem Berliner Innenstadtgebiet entspricht ungefähr der Fläche des Tempelhofer Feldes. Derzeit wird in den Normungsgremien der Verkehrsplaner*innen ernsthaft darüber diskutiert, die Standardmaße für Stellflächen zu vergrößern, damit man in nebeneinander geparkten SUVs auch noch ein- und aussteigen kann. Im Übrigen ist die Flotte geparkter 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.[03]

Dieses Stellplatzprivileg wollen mehr und mehr Städter*innen nicht mehr akzeptieren. In Berlin sammelte beispielsweise die „Initiative Volksentscheid Berlin autofrei" in kurzer Zeit mehr als 50 000 Unterschriften für die Forderung, den Autoverkehr fast vollständig aus dem Bereich des Berliner S-Bahn-Rings zu verbannen. In Hannover wurde 2019 ein grüner Oberbürgermeister gewählt, der mit einer Kampagne für eine autoarme Innenstadt Wahlkampf gemacht hatte. Auch weil die Konkurrenz um begrenzte Verkehrsflächen zunimmt, wird immer weniger akzeptiert, dass der öffentliche Raum zum Lagerplatz für Fahrzeuge geworden ist. Zugleich gibt es immer wieder Proteste und Widerstand, sobald Parkplätze abgebaut oder Fahrradstreifen zulasten von Autospuren eingerichtet werden. Es ist eine scharfe Polarisierung zu beobachten. Die Einwände und kritischen Fragen zu jeglichen Versuchen, die Vorherrschaft des Autos auf den Straßen zurückzudrängen, werden oft von denjenigen vorgetragen, die sich bedrängt und bevormundet fühlen, weil eine scheinbare Selbstverständlichkeit zunehmend infrage gestellt wird.

GESELLSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER STRAßE

Dass die Diskussion um die Stellplätze für das Auto so an Fahrt gewonnen hat, ist jedoch längst überfällig. Mit ihr wird etwas politisiert, was politisch *ist* – und nicht nur das Ergebnis individueller Entscheidungen bei der Wahl des Verkehrsmittels. Öffentliche Straßen und Plätze sind zentral für die Stadt, sie sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Urbanität entstehen kann. Jede*r muss sich hier aufhalten können – ganz gleich, welcher Meinung, Herkunft oder welchen Alters eine Person ist und ob sie reich oder arm

ist. Das Szenario der „freien Straße“ beschreibt einen Raum, in dem sich alle begegnen können. Er ist der Ort außerhalb der eigenen (privaten) Behausung, der dem Austausch unter Nachbar*innen dient. Diese Vorstellung ist übrigens so neu nicht: Die Straße war über Jahrhunderte ein öffentlicher Raum, der erst seit Mitte des 20. Jahrhunderts einen enormen Bedeutungsverlust erfahren hat. Die Massenmotorisierung und die moderne Trennung der unterschiedlichen Lebensbereiche haben den städtischen öffentlichen Raum komplett verändert. Es geht vorwiegend nur noch darum, ihn zu durchqueren und schnell von A nach B zu kommen.

Die gesellschaftliche Bedeutung der Straße ist umso größer, je digitaler die soziale Interaktion und je zerklüfteter die Öffentlichkeit ist. Der gesellschaftliche Zusammenhalt leidet darunter, wenn wir uns in abgeschotteten (Teil-) Öffentlichkeiten bewegen und andere Lebensweisen kaum mehr erleben. 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 auch mit der Gestaltung der Straße zusammen. Es braucht Raum für alltägliche Begegnungen.

Die von Autos befreite Straße fördert das nachbarschaftliche Zusammenleben. Einen Eindruck davon, was das heißt, konnten wir während der Corona-Pandemie erfahren. Weil Büros, Geschäfte und Freizeiteinrichtungen geschlossen und weite Wege plötzlich sinnlos waren, haben wir unsere nähere Umgebung aufgesucht. Auf Spaziergängen durchs eigene Viertel oder auf Spritztouren mit dem Rad haben viele ihre Nachbarschaft besser kennengelernt. Das zeigt sich auch jenseits von Corona: In den Wohngebieten Barcelonas etwa, wo Durchfahrtssperren, die sogenannten Superblocks, das Autofahren sehr unattraktiv machen und zugleich das Parken verhindern, blüht das Leben auf den Straßen auf. Alte Menschen trauen sich wieder heraus aus ihren Wohnungen, und Kinder dürfen auf der Straße Ball spielen.

GENESE DER AUTOGERECHTEN STRAßE

Der Siegeszug des Autos war kein historischer Zufall, sondern es gab gute Gründe dafür. Das eigene Auto war jahrzehntelang ein Ausdruck für wirtschaftlichen Erfolg und ein Versprechen auf individuellen Aufstieg. Tatsächlich hat (Auto-)Mobilität individuelle Handlungsräume erweitert, sie wurde in modernen Gesellschaften zum Kern des individuellen Lebenskonzepts.[04] Das Auto gehörte – und gehört vielfach bis heute – einfach dazu.

Aus techniksoziologischer Perspektive fällt die habituelle Dimension der Massenmotorisierung ins Auge: Autofahren ist kein Zwang, aber andererseits auch nicht immer die Folge absichtsvoller Entscheidungen. Oft handelt es sich um ein unreflektiertes Benutzen, wie in Interviews mit Autofahrer*innen immer wieder zu erkennen ist.[05] Der wichtigste Mechanismus für das Alltagshandeln sind Routinen. Mit ihnen handeln wir, ohne in jedem Einzelfall unsere Handlungen abzuwägen. Routinen entlasten von Unsicherheit und Entscheidungsdruck, sie laufen als eine Art Hintergrundprogramm ab. Auch das Autofahren als Alltagspraxis hat starke individuelle Entlastungswirkungen: Die regelhafte und routinierte Nutzung des Automobils mindert Unsicherheiten und eröffnet zugleich neue Handlungsspielräume.

Neben den Handlungsroutinen und dem über viele Jahre plausiblen Narrativ vom privaten Auto als Voraussetzung und Ausdruck eines gelungenen Lebens gibt es aus Konsumentensicht weitere Gründe, die für die Nutzung eines Kraftwagens sprechen. Dazu gehört nicht zuletzt eine strukturell verzerrte Wahrnehmung seiner Kosten: Autofahrer*innen nehmen in aller Regel nur die sogenannten Out-of-Pocket-Kosten wahr, also die Ausgaben für das Tanken und Parken,

01 Vgl. Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Stadtverkehr im Wandel, Bonn 1986. Online unter www.verkehrsplanung.de/material_buero/StadtverkehrImWandel/siw.pdf.

02 Ebd., S. 3.

03 Vgl. zu den Fakten im Bereich (Auto-)Verkehr Katja Diehl, Autokorrektur. Mobilität für eine lebenswerte Welt, Frankfurt/M. 2022.

04 Vgl. Dietmar Klenke, „Freier Stau für freie Bürger.“ Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949–1994, Darmstadt 1995; Ueli Haefeli, Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert. Unterwegs sein können, wollen und müssen, Zürich 2022.

05 Vgl. Weert Canzler, Automobil und moderne Gesellschaft, Münster 2016, S. 108ff.; Malene Freudendal-Pedersen, Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom, London 2009.

nicht jedoch den Wertverlust oder die nur in großen Abständen anfallenden Kosten für Versicherungen, Kfz-Steuern oder Reparaturen.

Schließlich bestimmt eine Raum- und Siedlungsstruktur das Verkehrsverhalten, deren Grundzüge und Prinzipien von Anfang des vergangenen Jahrhunderts stammen. Das 1933 auf dem Internationalen Kongress für neues Bauen in der „Charta von Athen" umrissene stadtplanerische Reformprojekt der Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholung konnte nur durch die Hinzunahme beziehungsweise Aufwertung des Verkehrs realisiert werden. Allerdings unterlagen die Planungen zum Verkehrsraum dabei einem folgenreichen Kurzschluss: Die Gestaltung des Verkehrs wurde rein funktionalistisch betrachtet. Gemäß ihrer technischen Charakteristika und ihrer unterschiedlichen Geschwindigkeiten sollten die einzelnen Verkehrsmittel eigene Trassen erhalten. Ziel war es, eine maximale Fließgeschwindigkeit und möglichst wenig Störungen des Verkehrs zu erreichen. Verkehrsinfarkte infolge der Überlastung von Straßen, die bereits in den 1920er Jahren ein wichtiges Thema in der Presse waren, galten als ein wesentliches Hindernis für die Realisierung der funktional gegliederten modernen Stadt. Störendes und Unvorhergesehenes durfte es in diesem Transitraum nicht geben, und räumliche Widerstände mussten beseitigt werden, während zugleich der ruhende Verkehr genügend Platz bekommen sollte.[06]

Noch bis in die 1950er Jahre hinein dominierte im Fernverkehr die Eisenbahn und bei den kurzen Wegen das Fahrrad. Der motorisierte Privatverkehr bestand vor allem aus Zweirädern und Kleinfahrzeugen. Dennoch wurden die Städte gemäß der Leitidee der „autogerechten Stadt" umgebaut. Man ging verkehrs- und infrastrukturpolitisch gleichsam in Vorleistung. Gleichzeitig entwickelte sich auch das Recht zu einer automobilgerechten Regulierung. Das Verkehrsrecht und nicht zuletzt die Straßenverkehrsordnung sind seither geprägt durch das Prinzip des „Gemeingebrauchs der Straße", und alle Verkehrspolitik unterliegt dem Primat der „Leichtigkeit des Verkehrs".

06 Vgl. Jos Nino Notz, Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie einer Allmende – über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis, TU Berlin, IVP-Discussion Paper 1/2017.

Die Straße ist nur ein – wenn auch sehr wichtiges – Element des Verkehrs. Die Transformation hin zur vielfach geforderten Verkehrswende ist eine gewaltige Aufgabe, die bewältigt werden muss. Technische Lösungen werden hierfür nicht genügen, auch nicht die Elektrifizierung des gesamten Straßenverkehrs.[07] Der Rechtsrahmen, die Siedlungsformen und nicht zuletzt die eingefahrenen Nutzungsroutinen und gesellschaftlichen Normvorstellungen werden sich ändern müssen. Wissenschaftlich gibt es hierzu bereits eine Fülle von Erkenntnissen, allerdings scheinen sie schwer vermittelbar. Das gilt schon für die Tatsache, dass Städte und Mobilität, wie wir sie heute kennen, nichts Naturgegebenes sind. Ihre Entstehungsgeschichte und damit auch die Variabilität des Gegenwärtigen sieht man ihnen nicht an. Umgekehrt ist es beinahe unmöglich zu erkennen, dass es auch anders sein könnte. Das erklärt die starken Beharrungstendenzen bei der Art, wie wir uns fortbewegen, und welches Stadtbild wir akzeptieren.

Dabei hat das Auto längst seinen Nimbus verloren. Es wird gerade von den Jüngeren oft als ein Gebrauchsgut unter vielen betrachtet, das man nutzt, aber nicht unbedingt besitzen muss. Gerade für junge Städter*innen ist das eigene Auto nicht selten eine Belastung.[08] Zugleich bleibt die oft gehörte Rede von der Transformation der „autogerechten" hin zur „menschengerechten" Stadt abstrakt, viele verkehrspolitische Forderungen der Verkehrswende bleiben blutarm. Nur wenn es gelingt, die komplexen Zusammenhänge im Verkehr und ihre Genese nicht nur abstrakt abzuleiten, sondern auch anschaulich zu machen, können wir einen Schritt vorankommen. Die Anstiftung zum Handeln und zur Veränderung braucht Inspiration. Dazu gehören nicht zuletzt der Mut und die Fähigkeit, gemeinsam zu träumen. Auch am Anfang des automobilen Zeitalters stand übrigens ein kollektiver Traum: jener von der grenzenlosen Freiheit.

07 Vgl. Alexander Wentland, Warum elektrische Utopien festgefahren sind. Das Imaginary Automobilität als Grenze der Verkehrswende am Beispiel der Elektromobilität in Deutschland, in: Behemoth 1/2020, S. 70–82; Katharina Manderscheid, Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs, in: Achim Brunnengräber/Tobias Haas (Hrsg.), Baustelle Elektromobilität, Bielefeld 2020, S. 37–68.

08 Vgl. Weert Canzler et al., Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen, Bielefeld 2018.

Die Abbildung an dieser Stelle wurde aus urheberrechtlichen Gründen entfernt.

„Um Straßen zu befreien, braucht es Pioniere. Wir alle können diesen Kulturwandel mitgestalten."
Quelle: Manifest der freien Straße / paper planes e.V.

EIN NARRATIV ALS AUSWEG

Es spricht viel dafür, dass gemeinsames Träumen die Vorstellungskraft für die Möglichkeit von Veränderung weckt – eher jedenfalls als nüchterne Faktensammlungen. Ideengeschichtlich und ideologiekritisch lässt sich das gemeinsame Träumen in die Nähe von Utopien rücken. Der utopische Charakter und damit unrealistische Teil einer Idee löst sich laut Herbert Marcuse auf, „wenn die materiellen und intellektuellen Kräfte für die Umwälzung technisch vorhanden sind".[09] Bezogen auf Mobilität und Verkehr ist das durchaus so: Hier lässt sich konkret zeigen, wie eine Steigerung der Lebensqualität zu erreichen ist und an welchen infrastrukturellen und regulativen Stellschrauben dafür gedreht werden müsste.[10] An Vorschlägen, wie eine sozial gerechte und nachhaltige Mobilität gestaltet werden kann, mangelt es ebenso wenig wie an Beispielen einer erfolgreichen Umgestaltung von Straßen. Offen ist allerdings, ob diese Ziele auf einen breiten Konsens treffen oder ob es Widerspruch und Gegenwind gibt.

Derzeit entzünden sich viele verkehrspolitische Kontroversen an Missverständnissen, die oft wenig mit den eigentlichen Anlässen zu tun haben. Vorschläge zur Verkehrswende sind nicht selten emotional aufgeladen. So werden schnell Vorwürfe erhoben, freie Entscheidungen würden eingeengt und Verbote ausgesprochen. In solchen Auseinandersetzungen geraten verkehrspolitische Akteure rasch in einen Verteidigungsmodus, anstatt an einem Veränderungsprozess mitzuarbeiten. Das ist umso problematischer, da der Veränderungsdruck immens ist.

Wie dringlich Veränderungen im Verkehrssektor sind, wurde nicht zuletzt durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts im Frühjahr 2021 deutlich. In seinem Urteil zum Klimaschutzgesetz pocht das höchste deutsche Gericht darauf,

09 Herbert Marcuse, Der eindimensionale Mensch. Studien zur Ideologie der fortgeschrittenen Industriegesellschaft, München 1998[2].

10 Schon vor einigen Jahren beispielsweise nachzulesen in: Umweltbundesamt, Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt, Dessau 2017.

Die Abbildung an dieser Stelle wurde aus urheberrechtlichen Gründen entfernt.

„Befreite Straßen schützen unser Leben und das der kommenden Generationen. Mit ihnen lassen sich Extremwetterlagen besser bewältigen."

Quelle: Manifest der freien Straße / paper planes e.V.

die Klimaschutzziele in jedem Emissionssektor in nachvollziehbaren Schritten festzuschreiben und nicht unspezifisch auf später zu verschieben. Spätere Generationen, so das Gericht, sollen nicht die Zeche zahlen müssen für eine zu unambitionierte Klimaschutzpolitik heute. Dies betrifft, mehr noch als andere gesellschaftliche Sektoren, den Verkehr. Im Verkehrssektor gibt es mit Blick auf klimaschädliche Emissionen seit Jahrzehnten kaum Fortschritte. Einschränkungen und Belastungen werden daher unvermeidlich sein – die Frage ist nur, wie gerecht diese verteilt sein werden.[11]

Einen möglichen Ausweg aus den polarisierenden Debatten um tatsächliche oder vermeintliche Einschränkungen könnte ein plausibles Narrativ bieten. Narrative bündeln unterschiedliche Lösungswege und komplexe Zusammenhänge und machen Veränderungen mit einem Ausblick auf eine Zukunftsvision „erzählbar". Sie können auch ein Gegenmittel gegen Vereinseitigungen wie beispielsweise die Behauptung sein, dass mit der Verkehrswende das Auto komplett abgeschafft würde.[12] Ein Narrativ ist hilfreich, wenn es aus den Diskurssilos herausführt und für verschiedene Akteure greifbar wird.

Genau diesen Anspruch hat das „Manifest der freien Straße".[13] Das Manifest ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen dem gemeinnützigen Verein Paper Planes, einer Denkfabrik, die sich mit kreativen Arbeitsweisen für die Entwicklung der Stadt von Morgen auseinandersetzt, der Forschungsgruppe Digitale Mobilität des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung, die auf sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung spezialisiert ist, und

11 Vgl. Bundesverfassungsgericht, Beschluss des Ersten Senats vom 24.3.2021, 1 BvR 2656/18 u.a.

12 Vgl. Theresa Pfaff, „Autofrei" hilft auch den Autofahrer:innen, 16.2.2022, https://digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2022/02/16/autofrei.

13 Allianz der freien Straße (Hrsg.), Manifest der freien Straße, Berlin 2023. Gefördert wurde das interdisziplinäre Vorhaben von der Stiftung Mercator. Siehe auch www.strassen-befreien.de.

des Fachgebiets Arbeitslehre, Technik und Partizipation der Technischen Universität Berlin, die einen besonderen Schwerpunkt auf Beteiligungsforschung legt. Das Konsortium ist so vielfältig wie das Material an sich: Im Manifest werden Fakten, Studien und Argumente für die „Befreiung der Straße" ergänzt durch Glossare, um allen Interessierten die zentralen Begriffe der Debatte näherzubringen. „Vordenker*innen" für die eigene Wissensvertiefung werden ebenso vorgestellt wie konkrete Lösungsvorschläge und Maßnahmen, wie Straßen umgestaltet werden können; hinzu kommen Visualisierungen in unterschiedlichen Formen und Formaten. Partizipationsmöglichkeiten werden im Manifest nicht nur beschrieben, sondern waren bei seiner Ausarbeitung selbst Teil des Prozesses. Über eine sogenannte Planungszelle wurden Bürger*innen an der Gestaltung des Materials beteiligt, gleichzeitig wurden weitere vertiefende Erkenntnisse mit aufgenommen, die in Expert*innenrunden gewonnen wurden.

Aus dem „Manifest der freien Straße" ist so ein inklusives und mehrdimensionales Narrativ geworden. Die Mobilitätswende und die Transformation der Straße werden in Bezug auf die Themen Nachbarschaft, Mobilität, Wirtschaft, Gesundheit, Klima, Politik und Beteiligung in themenspezifischen Kapiteln ausbuchstabiert, visualisiert und mit Thesen verknüpft. So lautet beispielsweise die „Wirtschaftsthese": „Befreite Straßen sind Lebensadern des Fortschritts. Sie versorgen uns zuverlässig und schaffen neue Räume für Kreativität und Innovation." Im Bereich „Politik" lautet die These: „Um Straßen zu befreien, braucht es politischen Willen. Konflikte müssen ausgehalten, Neues muss gewagt und manches auch wieder verworfen werden." Der narrative rote Faden über alle Thesen hinweg lautet „Lebensqualität für alle": Computergenerierte Renderings zeigen als fotorealistische Darstellungen Straßenzüge so, wie sie sein *könnten*. Wo üblicherweise Parkplätze sind, stehen nun Marktstände. Eine Straße zwischen Plattenbauten wird zum Schwimmbecken inmitten einer üppigen Begrünung. Die Bilder sollen nicht nur illustrieren, sondern vor allem auch den Kontrast zur jetzigen Straße deutlich machen. Auf diese Weise werden die bestehenden Straßen dekonstruiert und ihre Variabilität und damit Wandelbarkeit verdeutlicht. So gelingt es, eine bisher oft blind akzeptierte Selbstverständlichkeit abzuerkennen.

Neben den Renderings greift das Manifest auch auf Infografiken zurück. Comics bilden den Abschluss jedes Themenbereichs und fassen gewissermaßen das auserzählte Narrativ zusammen: Sie vergleichen das Leben von unterschiedlichen Personen in der jetzigen Straßengestaltung mit einem möglichen Alltag in einer imaginierten Welt mit „befreiten Straßen" und hoher Lebensqualität. Spielerisch und niedrigschwellig werden auf diese Weise mögliche Transformationen vorstellbar, in denen sich die Betrachter*innen wiederfinden können. Im Idealfall leben sie in diesen befreiten Straßen gesünder, sind mit freieren Wahlentscheidungen bezüglich ihrer Mobilität ausgestattet und finden sich in Nachbarschaften wieder, die inklusiver und interaktionsfreudiger sind als ihre heutigen.

BRÜCKEN BAUEN

Kann nun das Narrativ der Lebensqualität ein verbindendes Element zwischen Personen mit unterschiedlichen Erwartungen sein? Kann es die inklusive Kraft entfalten, einen Ausweg aus den nicht selten verkeilten Diskussionen zur Zukunft des Verkehrs und der Stadt zu eröffnen? Als sogenanntes Grenzobjekt zwischen verschiedenen Akteuren mit unterschiedlichen Interessen muss es dafür mehrere Voraussetzungen erfüllen:[14] Es muss einerseits ein Mindestmaß an interpretativer Flexibilität besitzen und andererseits so konkret sein, dass es nicht komplett umgedeutet werden kann. Es muss zudem modular aufgebaut sein, sodass seine Einzelteile verschiedenen Zwecken dienen können. Und es muss für unterschiedliche Gruppen eine Handlungsorientierung bieten können. Das Narrativ der „Lebensqualität für alle", wie es im Manifest ausgearbeitet ist, kann entlang dieser Dimensionen wirken. Seine Stärke liegt in der Kombination von informativen Texten und inspirierenden Visualisierungen, die es für unterschiedliche gesellschaftliche Akteure zugänglich macht: Schüler*innen etwa können mit ihm lernen, Zusammenhänge zu verstehen, Politiker*innen Entscheidungsprozesse in ihrer Kommune begründen und interessierte Bürger*innen Handlungsideen für ihre Nachbarschaft ableiten. Auch Personen, die in ihrem täglichen

14 Vgl. Susan Leigh Star, This Is Not a Boundary Object. Reflections on the Origin of a Concept, in: Science, Technology, & Human Values 5/2010, S. 601–617.

Leben auf das Auto angewiesen sind, können so auf die komplexen Zusammenhänge des massenhaften motorisierten Individualverkehrs aufmerksam werden und sich zum Beispiel bei Parkraumproblemen mit mittelfristigen Lösungen wie Quartiersgaragen auseinandersetzen.

Das Manifest möchte vornehmlich Kommunen, öffentliche Verwaltungen und Bürger*innen ansprechen, deren Handeln auf unterschiedlichen Ebenen angestoßen werden soll. Die Kommunen sind der zentrale Ort, an dem die Freiräume geschaffen werden müssen. Allerdings braucht es hierfür den Mut zur Veränderung. Rechtliche Instrumente wie die temporäre Anordnung oder die Experimentierklausel in der Straßenverkehrsordnung können einen Spielraum für ein Ausprobieren von Alternativen eröffnen. Das Manifest zielt aber zugleich auf die Aktivierung jedes und jeder Einzelnen. Die Menschen müssen durch formelle Verfahren lokal beteiligt werden, damit die „Befreiung der Straße" gelingen kann. Top-Down- und Bottom-Up-Prozesse werden im Manifest als synergetischer Kern einer Transformation verstanden, für die das Manifest eine Brücke sein kann.

STOFF FÜR GEMEINSAME TRÄUME

Straßen sind mehr als nur Verkehrswege. Sie haben vielfältige Funktionen. Als Ort der Begegnung, als Wirtschaftsraum und Raum für Bewegung und Sport sind sie ebenso fundamental wie für den Zweck, sich sicher, schnell und zu erschwinglichen Kosten von A nach B zu bewegen. Die Bewertung dieser unterschiedlichen Dimensionen unterscheidet sich historisch erheblich, künftig wird die Klimafrage auch für das Thema Straße wichtiger denn je sein. Hitzeinseln und Starkregen lassen sich in der Stadt nur bewältigen, wenn es mehr Grün gibt und Wasser versickern beziehungsweise zurückgehalten werden kann. Das wiederum geht nur mit deutlich weniger versiegelten Straßen- und Stellplatzflächen. In der Corona-Pandemie haben wir gelernt, wie bedeutsam der Nahraum um unsere Wohnungen herum ist. Lange kaum wahrgenommene Straßen und Plätze vor unserer Tür und in unserer Nachbarschaft haben wir oftmals neu entdeckt, als uns Lockdowns und vermeintlich unsichere öffentliche Verkehrsmittel veranlasst haben, die gewohnten langen Wege zu vermeiden.

Befreite Straßen aber fallen nicht vom Himmel, sondern sie erfordern einen aktiven Umbau und eine offene Neugestaltung. Dafür gibt es keinen Masterplan. Jeder Umbau und jede Neugestaltung sind mit Auseinandersetzungen verbunden. Das lässt sich nicht vermeiden. Elementar sind dabei jedoch Narrative wie das der „Lebensqualität für alle", in dem sich Schnittmengen zwischen den verschiedenen Bedürfnissen finden. Für den Umbau braucht es engagierte Verwaltungen und Bürger*innen, es braucht aber ebenso den offenen Streit der Interessen und die Bereitschaft zu „Trial and Error". Vor allem aber braucht es für die Vermittlung Visualisierungen, Bilder und Geschichten eines gelungenen Umbaus, denn es ist schwierig, sich eine Welt jenseits des Gewohnten überhaupt vorzustellen. Diese Bilder müssen inspirieren und zugleich so viel Realität enthalten, dass sie nicht als reine Phantastereien erscheinen.

Die Schlagworte der Verkehrswende und der damit verbundenen verkehrspolitischen Ziele kennen wir: mehr Flächengerechtigkeit, angemessenes Tempo, Erreichbarkeit für alle, soziale Teilhabe, Aufenthaltsqualität, Sicherheit für Kinder und Alte, bezahlbare Mobilität und nicht zuletzt Klimaresilienz. Das „Manifest der freien Straße" steuert zu dieser Diskussion Fakten bei und gibt Hinweise darauf, wie diese Ziele erreicht werden können – und wo dies bereits gelungen ist. Die „befreite Straße" ist nicht nur ein Thema für den Bereich Verkehr, sondern könnte der Ursprung einer Diskussion über „Lebensqualität für alle" sein. Das Manifest selbst will inkludieren, nicht polarisieren. So entsteht Stoff zum Träumen für alle. Denn ohne gemeinsame Träume wird es keine Veränderung geben.

WEERT CANZLER
ist habilitierter Politikwissenschaftler und Leiter der Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung" am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB).
weert.canzler@wzb.eu

THERESA PFAFF
ist wissenschaftliche Mitarbeiterin der Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung" am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB).
theresa.pfaff@wzb.eu