

MANIFEST
DER
FREIEN
STRASSE

jovis

MANIFEST DER FREIEN STRASSE

Allianz der freien Straße (Hg.)

bestehend aus:

paper planes e. V. - Gemeinnützige Denkfabrik für ein besseres
Leben zwischen den Häusern

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung,
Forschungsgruppe digitale Mobilität
und gesellschaftliche Differenzierung

Technische Universität Berlin, Fachgebiet Arbeitslehre/
Technik und Partizipation

Das Projekt „Verkehrswende erleben“
wird gefördert von der Stiftung Mercator.



jovis

Folgen der Umweltverschmutzung



Gesundheitsbewusste Verbraucher

Möglichkeiten zur dezentralen Büroarbeit

Wunsch nach neuen Erzeuger-Verbraucher-Verbindungen

Hohe Luft- & CO₂-Belastung

Ernteausfälle und Versorgungsengpässe

Extreme Wetterlagen: Starkregen & Hitzewellen

Folgen der Digitalisierung

Wegfall ganzer Branchen durch Automatisierung

Sackgasse Niedriglohnssektor

Veränderung des Konsumverhaltens durch Onlinehandel

Dezentrale Verteilstationen: Logistik und Mobilitätshubs

Neue Arbeitsplätze im Umbau und Management von Quartieren

Saisonalen und lokalen Nahrungsmittelanbau und -verzehr

Mikrokosmen für Menschen: mehr Stadtraum für Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Natur

Neue Formen demokratischer Mitbestimmung im Quartier

Wilde und vielfältige Bepflanzung

Entsiegelung von Verkehrsflächen für Mikroklima & Biodiversität

Ausbau nachhaltiger und vielfältiger Verkehrsinfrastruktur bei starker Einschränkung von PKW

Identitätsstarke & barrierefreie Infrastruktur für bunte Nachbarschaft

Folgen des Klimawandels

Städte als geteilter Lebensraum von Tier und Mensch

Ältere und diversere Bevölkerung

Wachsende gesellschaftliche Unterschiede

Folgen sozialer Ungleichheit



WARUM DIESES MANIFEST?

Unser Morgen steht zur Disposition!

Es sind die von uns Menschen verursachte Klimakrise, der demografische Wandel und die wachsende soziale Ungleichheit, es sind die großen Schritte in eine digitalisierte und kompetitive Welt, mit denen wir uns über die nächsten Jahre und Jahrzehnte auseinandersetzen müssen. Als Gruppe von Forschenden, Planerinnen und Kreativen haben wir uns mit Möglichkeiten beschäftigt, wie sich unsere Lebensrealität trotzdem positiv gestalten lässt. Wir haben dabei unseren Fokus auf einen kaum beachteten Stadtraum gelegt, an dem wir jedoch alle gemeinsam wohnen und der uns allen gemeinsam gehört: die Straße.

Derzeit größtenteils maximal ineffizient mit privaten Autos zugestellt, schlummert auf ihrer Fläche das Potenzial einer Befreiung hin zu einer sozialeren, ökologischeren und gesünderen Gesellschaft.

Wir danken für Ihr Interesse und hoffen, Sie mit dem Manifest der freien Straße überzeugen zu können! Besuchen Sie auch unsere Website www.strassen-befreien.de und treten Sie mit uns in Kontakt!

Allianz der freien Straße

**STRASSEN
BEFREIEN** 



INHALT

- 7 Warum dieses Manifest?
- 10 **Die Nachbarschaftsthese**
Die Straße ist unser Treffpunkt mit dem Fremden.
Verändern wir Straße – verändern wir Gesellschaft.
- 28 **Die Mobilitätsthese**
Die Nutzung des Stadtraums als Parkplatz ist ein fundamentales
Missverständnis.
Echte Freiheit beginnt jenseits unserer privaten Autos. Befreien wir uns von
ihnen!
- 48 **Die Wirtschaftsthese**
Befreite Straßen sind Lebensadern des Fortschritts.
Sie versorgen uns zuverlässig und schaffen neue Räume für Kreativität und
Innovation.
- 70 **Die Gesundheitsthese**
Befreite Straßen sind charmante Einladungen.
Auf ihnen sind alle Menschen sicher, gesund und gerne unterwegs.
- 92 **Die Klimathese**
Befreite Straßen schützen unser Leben und das der kommenden Generationen.
Mit ihnen lassen sich Extremwetterlagen besser bewältigen.
- 110 **Die Politikthese**
Um Straßen zu befreien, braucht es politischen Willen.
Konflikte müssen ausgehalten, Neues muss gewagt und manches auch wieder
verworfen werden.
- 132 **Die Beteiligungsthese**
Um Straßen zu befreien, braucht es Pioniere.
Wir alle können diesen Kulturwandel mitgestalten.
- 150 Bibliografie
- 158 Impressum

**DIE STRASSE
IST UNSER
TREFFPUNKT
MIT DEM
FREMDEN.**

**VERÄNDERN WIR
STRASSE -
VERÄNDERN WIR
GESELLSCHAFT.**







SOZIALE WESEN OHNE REVIER

Öffentliche Straßen und Plätze sind das große Gemeingut der Stadt. Jede und jeder darf sich hier aufhalten – ganz gleich welcher Meinung, Hautfarbe oder welchen Alters. Egal ob er oder sie jung, alt, reich oder arm ist. Ja, die Straße ist ein Raum, in dem sich seit Tausenden von Jahren alle begegnen (können). Zumindest theoretisch.

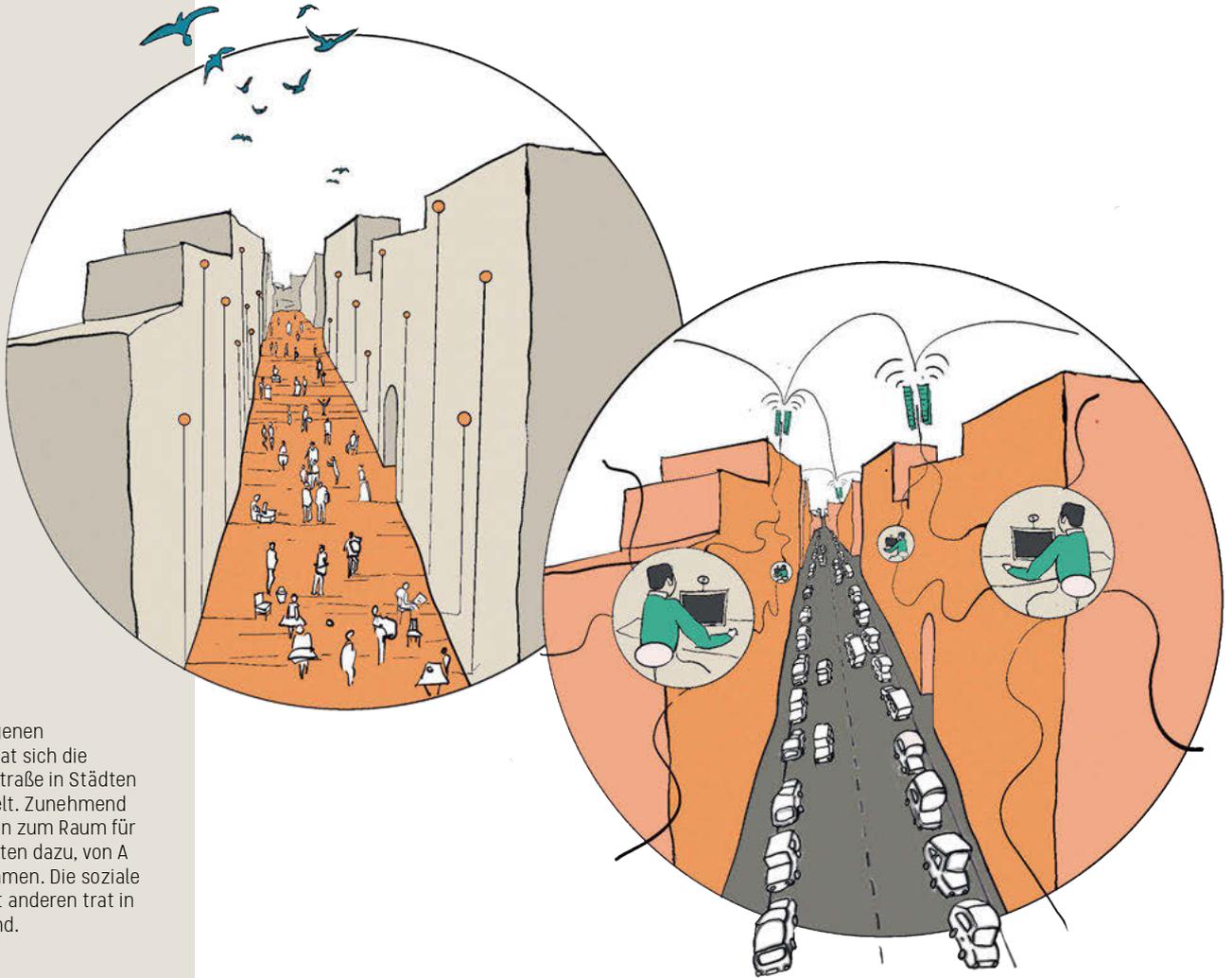
Seit Menschengedenken war der Raum außerhalb der eigenen (privaten) Behausung – sei es ein Zelt, eine Hütte oder ein Haus – der Ort des Austausches unter Nachbarinnen und Nachbarn. In manchen Zeiten und Kulturen feierte und teilte man diesen öffentlichen Raum mehr, in anderen weniger. Seit Mitte des 20. Jahrhundert jedoch hat der öffentliche Raum einen enormen Bedeutungsverlust erfahren. Die Massenmotorisierung und die moderne Trennung der verschiedenen Lebensbereiche haben den städtischen öffentlichen Raum für uns komplett verändert. Es geht vorwiegend nur noch darum, ihn zu durchqueren und schnell von A nach B zu kommen.

Für diesen Trend gibt es viele gute Gründe. Zu viel Nähe engt ein und überfordert den modernen Menschen oft. Er und sie möchten sich nicht auf die Zumutungen von zu viel Nähe einlassen. Lieber bewegen wir uns in unseren Kreisen, bleiben in unserer Blase. Nähe zu vermeiden, verhindert zugleich, die Welt und Unbekanntes kennenzulernen. Und wer möchte heute schon auf Nachbarinnen und Nachbarn angewiesen sein, um etwas über die aktuelle politische Lage zu erfahren? Hier zeigt sich die ganze Ambivalenz. Zwar haben moderne Techniken wie das Telefonieren oder Chatten auch wichtige Formen des menschlichen Miteinanders ergänzt und teilweise ersetzt.

Doch gibt es den einst alltäglichen kleinen Tratsch auf der Straße kaum mehr. Auch ehemals selbstverständliche Hilfestellungen unter Nachbarinnen und Nachbarn sind die Ausnahme. Man kennt sich nicht mehr. Selbst das alltägliche Betrachten anderer Mitmenschen nahm ab. Mit dem Siegeszug des Automobils fehlte einerseits der Platz, sich auf der Straße aufzuhalten, und andererseits verbargen sich Menschen von nun an hinter Glas und Metall. Das hat uns individuell und die Gesellschaft insgesamt grundlegend geprägt.

Der gesellschaftliche Zusammenhalt leidet darunter, wenn wir uns in abgeschotteten (Teil-)Öffentlichkeiten bewegen und andere Lebensweisen kaum 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.

Wir fordern daher im Sinne einer freien und vielfältigen Gesellschaft mit dem Manifest der freien Straße mehr Raum für alltägliche Begegnungen. Die von Autos befreite Straße fördert das nachbarschaftliche Zusammenleben.



In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Funktion der Straße in Städten stark gewandelt. Zunehmend wurden Straßen zum Raum für Autos, sie dienten dazu, von A nach B zu kommen. Die soziale Interaktion mit anderen trat in den Hintergrund.

Die Nachbarschaftsthese

Die Gesellschaft im Kleinen

Anders als Freundinnen und Freunde oder Bekannte sucht man sich Nachbarinnen und Nachbarn (normalerweise) nicht aus. Das macht die Nachbarschaft weniger berechenbar und dadurch so wertvoll für eine demokratische Gesellschaft. Es geht um Erfahrungen und Begegnungen jenseits der eigenen Blase.

Die Welt ist komplex, und wir streben danach, sie zu vereinfachen. So sind wir beispielsweise darauf getrimmt, alles Unbekannte in bekannte Muster einzuordnen und diese zu verallgemeinern. Selbst in Bezug auf unsere Meinung über die Gesellschaft bzw. den Zustand unseres Landes verlassen wir uns am ehesten auf unsere eigenen Eindrücke und Erfahrungen. Die Nachbarschaft steht für uns oft als Abbild der Gesellschaft als Ganzes, da sie uns zugleich vertraut und fremd ist. Manche Leute kennen wir, aber eben längst nicht alle. In einer gemischten Nachbarschaft finden wir verschiedene Lebensentwürfe. Zugleich bildet jede Nachbarschaft nur einen Bruchteil der Gesamtgesellschaft ab. Dennoch überträgt sich das hohe oder geringe Vertrauen, das wir in unsere Nachbarschaft haben, zum Großteil auch auf unser Vertrauen in die Gesellschaft.

Übrigens bescheinigt die moderne Sozialwissenschaft Menschen in Nachbarschaften eine Art „kollektives Gedächtnis“: In Nachbarschaften werden demnach (positive oder negative) Erfahrungen gespeichert und durch das Verhalten der Nachbarinnen und Nachbarn weitergetragen – selbstverständlich auch gemischt mit vermitteltem Wissen bzw. Erzählungen (beispielsweise aus der Zeitung/den Nachrichten) (vgl. Allmendinger & Wetzel 2019).



Die Kunstgeschichte ist durchzogen von Darstellungen des alltäglichen und selbstverständlichen Neben- und Miteinanders auf der Straße. Canaletto's „Steinmetzhof“ von 1725 zeigt Venedig (oben) und Eduard Gaertners Werk von 1831 zeigt „Die Parochialstraße“ in Berlin (unten).

