

Redebeitrag von alarm Offenburg auf der Demo des Ortenauer Klimabündnisses am 07.03.2020

Fußgänger*innen und öffentlicher Lebensraum

Laut Aussagen des Umweltbundesamtes werden 1/5 aller Wege in Deutschland ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Dazu kommen dann noch die sogenannten letzten Meter, wenn als Fortbewegungsmittel der öffentliche Nahverkehr genutzt wird, also der Weg zwischen Bahnhof oder Bushaltestelle bis zum Ziel. Das Zu-Fuß-Gehen bietet so viel: wenig Ressourcenverbrauch (maximal Schuhe und evtl. Hilfsmittel), keine Abgase, keine Kosten, kein Energieverbrauch außer dem eigenen, wenig Platzbedarf - und reichlich Raum für Begegnungen und Entschleunigung. Warum haben wir es alle immer so eilig? Warum ist es relevant, wie lange ich für eine Wegstrecke brauche? Weil in unserer kapitalistischen Welt Zeit Geld ist und bei den meisten ein knappes Gut.

Fußgänger*innen stehen meist an letzter Stelle im Ranking um den Raum, den Verkehrsteilnehmer*innen heutzutage in unseren Städten haben – gemäß dem Tempo, das dabei vorgelegt wird. Dabei müssen sie den spärlichen Raum noch teilen: mit Radfahrer*innen, die sich auf der Straße nicht sicher fühlen, mit parkenden Autos, mit Mülltonnen, Fahrradständern und kommerziellen Dingen wie Auslagen von Geschäften, Cafés und manchmal auch Verleihstationen für Fahrräder, E-Scooter oder Segways. Und dabei sind Fußgänger*innen am schutzlosesten den Gefährdungen durch andere Verkehrsteilnehmer*innen ausgesetzt und haben diesen am wenigsten entgegen zu setzen.

Dass es mehr braucht als Schilder aufzustellen, die eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen erzeugen sollen, dass wir erstmal das Auto als wichtigstes Verkehrsobjekt aus unseren Köpfen kriegen müssen, zeigt zum Beispiel die Alte Lange Straße hier in Offenburg. Offiziell sind alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt. Aber die Umgestaltung deutet durch die Abflüsse Gehwege an und verbannt damit die Fußgänger*innen an die Seite. Wehe, es traut sich jemand, auf der Mitte der Straße zu gehen. Es ist und bleibt eine Autostraße.

Dass es auch anders geht, zeigen Städte wie Kopenhagen. Eine Schwerpunktsverschiebung vom Auto hin zu Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr macht den Umstieg auch für jene attraktiv, die keine gesundheitlichen oder ökologischen Gründe haben.

Wie konnte es denn überhaupt dazu kommen, dass dem Auto so viel mehr Raum und Rechte eingeräumt wurden? Das, was fast allen umsonst zur Verfügung steht – die eigenen Beine zum Gehen – waren und sind kein Prestigeobjekte. Ein Auto schon – und es brachte uns schneller ans Ziel. Und als es immer mehr wurden, wurden auch die Straßen breiter, die Anzahl der Parkplätze mehr. Inzwischen reicht nicht mal mehr das. Inzwischen müssen die alten Parkplätze verbreitert werden, damit die immer breiteren Autos noch darauf Platz finden. Aber für wen ist der Platz da? Nur für die, die der Verwertungslogik dienen?

Was wir brauchen und fordern ist eine Rückeroberung des öffentlichen Raumes. Eine Selbstverständlichkeit des Daseins Aller – unabhängig von der Art der Mobilität und auch unabhängig von den eigenen finanziellen Mitteln. Wir brauchen und wollen einen öffentlichen Raum, der keinen Konsumzwang zur Voraussetzung hat, der Lust macht, dort zu verweilen und Möglichkeiten eröffnet, auf vielerlei Weise zu partizipieren, sich zu begegnen und auszutauschen. Unsere Städte sind jedoch zubetoniert und lassen nur wenig Raum für Wichtiges und Lebenswertes.

Wenn wir mit dem Kampf gegen den Klimawandel ernst machen wollen, müssen wir an verschiedenen Fronten kämpfen, die geschickt miteinander kombiniert werden können. Wenn wir den Autoverkehr massiv reduzieren bzw. aus den Städten verbannen, entstehen durch nicht mehr benötigte Parkplätze, Kreuzungen und Straßen Freiflächen. Oft bleiben diese dann zubetoniert, werden vielleicht gepflastert, sind aber trotzdem versiegelt. Stattdessen können diese Flächen für dringend benötigte Grünflächen, Naherholungsgebiete oder für den Anbau von Obst und Gemüse genutzt werden. Damit könnte auch ein Schritt zur lokalen Nahrungsmittelversorgung der Städte getätigt werden. Gemüseanbau in den Städten hätte mehrere Vorteile: die Anfahrtswege für die benötigten Lebensmittel würden zumindest teilweise wegfallen, gleichzeitig ermöglichen Gemeinschaftsgärten einen anderen Zugang zu unseren Lebensmitteln. Wer weiß denn heute noch, welche Pflanzen zu welcher Jahreszeit wachsen und welche eine halbe Weltreise hinter sich haben? Solche Begegnungsstätten ermöglichen auch den Austausch über Ernährung. Was hat der Verzehr von Bananen und Avocados für Folgen, was der von Fleisch und anderen tierlichen Produkten? Welche Alternativen gibt es und warum sind diese für unser Dasein auf der Erde besser? Welches Wissen über Pflanzen haben Nachbar*innen z. B. aus Afghanistan und Eritrea, das uns helfen kann, sich dem Klimawandel anzupassen? Und was macht das mit uns, wenn wir Menschen kennenlernen, die eine andere Geschichte haben als wir?

Lasst uns überlegen, wem die öffentlichen Räume gehören, wer von deren Gestaltung profitiert! Wird die freiwerdende Fläche für mehr „attraktive Einkaufsmöglichkeiten und Cafés“ genutzt, für scheußliche architektonische Meisterwerke oder haben wir andere Ideen?

Setzen wir neue Maßstäbe, weg vom Auto, hin zum Gemeinwohl, inklusive Umweltschutz und Teilhabe aller!