

# Kunst des Gehens

Taktiken im Ort des Automobils

Sören Groth, Jakob Hebsaker  
und Lucas Pohl

## 1. Einleitung

Tagtäglich strömen tausende Studierende und Angestellte von der nächstliegenden U-Bahnstation zum innerstädtischen Campus der Universität Frankfurt am Main. Dabei wird die Zufahrtsstraße einer großen Kreuzung in aller Regel überlaufen: Weder quer zur Fahrtrichtung, noch an der nahen Ampelanlage und unter Inkaufnahme eines Rückstaus abbremsender Automobile. Die deutschlandweit auflagenstärkste Tageszeitung spricht hier von einem ‚Stillstand‘ und ‚Verkehrskollaps‘ und greift damit ein lokalpolitisch kontrovers diskutiertes Thema auf (vgl. Schlagenhauer 2013). An diesem Beispiel zeigt sich, wie sehr die Straße in der öffentlichen Wahrnehmung als Ort des Automobils betrachtet wird. Keineswegs aber steht hier der Verkehr still: Sobald kein Fahrzeug in Sicht ist und spätestens dann, wenn ein erstes Automobil auf sein ‚Vorfahrtsrecht‘ verzichtet, beginnt der Strom der Zufußgehenden zu fließen.

Ziel des vorliegenden Beitrags ist es, der hegemonialen Deutung der Straße als Ort des Automobils eine andere Lesart entgegenzusetzen und den hierarchisch konzeptualisierten Straßenraum als Ort konflikthafter Aushandlungsprozesse zu dekonstruieren. Theoretischer Ausgangspunkt der Auseinandersetzung mit dem konflikthaften Spannungsverhältnis unterschiedlicher ‚Bewegungen‘ ist Michel de Certeaus Hauptwerk *Kunst des Handelns* (1988) und die darin enthaltenen Überlegungen zum Verhältnis von *Strategien* und *Taktiken*. Methodisch wurde dafür eine interventionistische Flächenprojektion von Fußwegen in dem oben skizzierten Straßenraum durchgeführt, durch die das Konfliktfeld Straße an einem prädestinierten Fallbeispiel sichtbar gemacht werden konnte. Infolge medialer Aufmerksamkeit kam es unmittelbar im Anschluss an die Intervention vor Ort zu einer adaptiv-planerischen Reaktion des städtischen Verkehrsdezernats.

Im Nachfolgenden wird in einem ersten Schritt für die Denaturalisierung der Straße als *Ort* des Automobils über einen historischen Abriss der Durchsetzung der *Strategie* Autostraße sensibilisiert (Kapitel 2). An dem Fallbeispiel wird dann gezeigt, wie das *Gesetz des Ortes* alltäglich durch die Praxis

der Zufußgehenden im Sinne einer *Taktik* unterwandert wird (Kapitel 3). Im Anschluss daran folgen Dokumentation und Interpretation der interventionistischen Flächenprojektion und anschließenden Reaktion der Frankfurter Stadt- und Verkehrsplanung (Kapitel 4). Der Beitrag endet mit einer Zusammenfassung und kurzen Schlussbetrachtung (Kapitel 5).

## 2. Die Denaturalisierung der Straße als Ort des Automobils

Die Straße als *Ort* des Automobils in seiner Funktion als Transit- und Abstellraum für den motorisierten Individualverkehr ist kein Naturgesetz. Sie ist sozial konstruiert und nur aus ihrem zeitlichen Kontext heraus zu verstehen (vgl. Norton 2009). Mit de Certeau lässt sich die Straße demnach als historisches Produkt einer *Strategie* lesen, die sich in einem immerwährenden Konflikt durchsetzt. Als *Strategie* versteht de Certeau die Organisation von Beziehungen zu Exterioritäten (vgl. 1988: 87f.). Damit verfolgt sie das Ziel einer Abgrenzung des eigenen Bereichs von anderen Nutzungen und Bewegungen. Diesen Bereich bezeichnet er als *eigenen Ort* – einer spezifisch festen Form, die durch Machtbeziehungen und materialisierte Ordnungen von Elementen entsteht (ebd.: 217ff.).

Noch bis in die Zeit der Industrialisierung hinein stand die Straße im Mittelpunkt unterschiedlichster Nutzungen. Neben dem Verkehr diente sie mitunter als ergänzender Lebensraum zu den zumeist engen Wohnverhältnissen, als öffentlicher Raum des Austauschs, Handels und Handwerks (vgl. Schopf/Emberger 2013: 5). Noch am Anfang des 20. Jahrhunderts findet sich unter den Gesetzen des Königlich-Preußischen Staates etwa folgende Festlegung: „Fahrwege dürfen von jedermann zum Gehen, Reiten, Radfahren, Fahren und zum Viehtreiben [...] benutzt werden“ (Wegeverordnung für Westpreußen von 1905 zitiert in VCD 2006).

Sicherlich handelte es sich hierbei nicht um ein konfliktfreies Verhältnis, dennoch stand der öffentliche Straßenraum prinzipiell einer Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen offen. Erst mit dem Aufkommen des Automobils und anderen motorisierten individuellen Straßenverkehrsmitteln wurde das Konzept einer Mischnutzung der Straße nach und nach tiefgreifend infrage gestellt (vgl. Geels 2005: 455ff.). Das damalige Luxusgut Automobil galt zunächst noch als eine Art Fremdkörper, dessen Auftauchen mit Behinderungen und Gefahren für sämtliche andere Straßennutzungen einherging. Die Idee der Straße als Mischsystem dominierte bis zu diesem Zeitpunkt weiterhin – das Auto verfügte also mit de Certeau gesprochen über keinen eigenen *Ort* –, jedoch folgten hier bereits erste Inklusionsprozesse des Automobils in die Straße. Das 1909 erlassene erste deutsche „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ etwa verfolgte den Zweck, den Konflikt zwischen nicht-motorisierten und motorisierten Nutzer\_innen des Straßenverkehrs in geordnete Bahnen zu lenken.

Mit einem Konzert von Veränderungen seit den 1920er-Jahren begann das Automobil im Zuge der Massenmotorisierung staatsübergreifend seine strategische Führung entfalten (vgl. Krämer-Badoni/Grymer/Rodenstein 1971: 14ff.), das Konzept von Straße als Mischsystem zu substituieren und sich so seinen eigenen *Ort* schaffen. So galt das Auto im Zuge von Massenproduktion und Massenkonsum nicht nur als wichtiges Demokratisierungselement (vgl.

Häußermann/Läpple/Siebel 2008: 149ff.), es war darüber hinaus auch das Verkehrsmittel, das am besten mit dem kapitalistischen Grundprinzip der privaten Profitaneignung vereinbar war (vgl. Paterson 2007, Wolf 1996), verkörperte als Ausdruck von Individualität und Flexibilität zentrale gesellschaftliche Paradigmen der Moderne (vgl. Rammler 2008) und war individuelle Projektionsfläche tiefster Emotionen (vgl. Sachs 1984).

„Das Auto, ein gewöhnlicher Gebrauchsgegenstand, tritt in den Vordergrund und verwandelt sich unter unseren Augen zum Leitobjekt unserer ‚westlichen‘ Welt. Es determiniert prägnante Bedeutungen; es verlangt kolossale Investitionen, die Umwandlung, die Ausweidung ganzer Städte. Das Auto ist der Kopf des ‚Systems‘ [...] und nicht nur eine Abfolge empirisch erlittener Nötigungen.“ (Lefebvre 1975: 241)

Die zentralen Figuren der Planung integrierten die Entwicklungen einer zunehmenden Automobilität in ihre Modelle einer funktionsgegliederten Stadt und propagierten auf radikale Weise eine Abkehr von der Straße als Lebensraum: „Wohin eilen die Automobile? Ins Stadtzentrum! Es gibt keine befahrbare Fläche im Zentrum. Man muß sie schaffen.“ (Le Corbusier 2015 [1925]: 101) Die Straße sollte von nun an die funktionsgegliederten Teilgebiete wie Fließbänder miteinander verbinden, auf denen alles in ungehinderter Durchquerung zirkuliert (vgl. Hilpert 1978: 54ff.).

Umrahmt von einer Vielzahl ineinander verwobener Entwicklungsprozesse – wie der Breitendurchsetzung des Automobils, zunehmenden Suburbanisierungsprozessen, die Integration städtebaulicher Leitbilder wie Reichows *Autogerechter Stadt* (1959) in ein neues Planungsrecht sowie neue Institutionen zur Regulierung des motorisierten Individualverkehrs (vgl. Manderscheid 2014: 12) – avancierte die Straße nun zu einem exklusiven *Ort* des Automobils. Dieses Straßenkonzept ist folglich mit de Certeau als *strategisches* Resultat wirtschaftlicher, sozialer und politischer Interessen zu verstehen, worin das Autofahren als „hegemoniale Mobilitätspraktik“ (Manderscheid 2012: 158) bezeichnet werden kann.

Die Durchsetzung des Automobils als dominante Bewegung korrespondierte mit dem Ausbau der heute ubiquitären und dezentralisierenden Straßennetze in einem dispersen und funktionsgegliederten Siedlungsgeflecht. Das Automobil schuf sich eine Art Sphäre der Alternativlosigkeit. De Certeau spricht auch von einem „Sieg des Ortes über die Zeit“ (1988: 88). Der Erfolg der *Strategie* einer Straße als *Ort* des Automobils ist daran geknüpft, die Zeit – verstanden als Temporalität und Veränderbarkeit verschiedener Nutzungen – zu unterbinden und statt dessen über Leitbilder, Gesetze und die Beeinflussung von Vorstellungen für Stabilität zu sorgen. Die sich daraus ergebende Zeitlosigkeit zeigt sich auch in der 1937 erstmals erlassenen Straßenverkehrsordnung (StVO). Bis heute dient sie als zentrale Festschreibung der Exklusivität des Automobils. So wird dort festgelegt, dass die Zufußgehenden den Gehweg am Straßenrand zu benutzen haben, während das Zentrum der Straße als ausschließlich dem motorisierten Verkehr vorenthaltene Fahrbahn definiert wird. Alternative Bewegungen zum motorisierten Individualverkehr wurden damit rezessiv, der nun dominanten Rolle des Automobils explizit untergeordnet und zwecks einer verbesserten Automobilität von der Fahrbahn verbannt.

### 3. Kleine Schritte zum Kollaps des Verkehrs

Eine solch kohärente Erzählung zur *strategischen* Konzeption der Straße vernachlässigt, dass innerhalb dieser tagtäglich auch andersartige Bewegungen produziert werden, die in der funktionalistischen Rationalität der hierarchisch organisierten Straße wie Irrlinien wirken. Dies spiegelt sich im Spannungsverhältnis zwischen der Straße als *Ort* des Automobils und den als rezessiv antizipierten Bewegungen des Zufußgehens wider. Um solche Bewegungen in den Blick nehmen zu können, stellt de Certeau dem *Ort* und seiner stabilisierenden Ordnung den *Raum* entgegen. Der *Raum* entsteht durch einen Akt der Bewegung und steht im Gegensatz zum *Ort* für ein zeitliches und destabilisierendes Moment (vgl. de Certeau 1988: 218). Während die Straße als *Ort* des Automobils vor allem darauf zielt, Ordnungen festzuschreiben, bezieht der *Raum* alle Bewegungen auf der Straße mit ein – also bei weitem nicht nur das Automobil, sondern sämtliche Dinge, die sich auf der und über die Straße bewegen.

Im Augenblick der Bewegung wird die *Strategie* des Automobils in ihrer Singularität aufgelöst. In diesem Zusammenhang stellt de Certeau der *Strategie* die *Taktik* gegenüber, die er als räumliche Praxis versteht. Die *Taktik* ist die „Kunst des Schwachen“ (de Certeau 1988: 89), die nur den Ort des Anderen hat: „Sie muss mit dem Terrain fertigwerden, das ihr so vorgegeben wird, wie es das Gesetz einer fremden Gewalt organisiert“ (ebd.). Auf jeden *Ort* kommt demzufolge eine ganze Bandbreite neuer *Taktiken*, die sich nicht dem „Gesetz des Ortes“ (ebd.: 78) unterwerfen, nicht durch den *Ort* definiert und identifiziert und in diesem Sinne auch nicht durch ihn lokalisierbar sind.

Ein Beispiel, in dem die konflikthafte gesellschaftliche Aushandlung durch *taktische* Bewegungen im Ordnungssystem Straße sichtbar wird, ist die alltägliche Situation auf der eingangs skizzierten Hansaallee in Frankfurt am Main (vgl. Abb. 1). Mit dem sukzessiven Umzug der Geistes- und Gesellschaftswissenschaften der Universität Frankfurt vom alten Campus in Bockenheim in den Stadtteil Westend seit Anfang der 2000er-Jahre (vgl. Belina et al. 2013, Ronneberger 2015), wird die Hansaallee täglich von einem Großteil der Studierenden und Mitarbeitenden des Campus überquert. So pendeln wochentags während den Hauptvorlesungszeiten innerhalb einer halben Stunde circa 1.000 Studierende zwischen der nächstgelegene U-Bahn-Station und dem Campusgelände. Dabei brechen sie das Gesetz des *Ortes* – hier also der Hansaallee als Fahrbahn –, indem sie die Straße überqueren und so die *Strategie* des *Ortes* unterlaufen. Zwar existiert in der näheren Umgebung auch eine Ampelanlage, deren Nutzung wäre jedoch mit einem kontraintuitiven Umweg verbunden, sodass nur ein Bruchteil der Querenden sie tatsächlich in Anspruch nimmt. Die überwiegende Mehrheit nutzt dagegen den direkten, jedoch regelwidrigen Weg über die Autostraße.

Aufgrund der Vielzahl an Zufußgehenden, die sich ihren Weg durch den hierarchisch organisierten *Ort* bahnen, wurde das Phänomen in jüngerer Vergangenheit bereits mehrfach problematisiert: seitens der Universitätsleitung, der Lokalpolitik und auch in der Presse. Die deutschlandweit auflagenstärkste Tageszeitung spricht in Bezug darauf von einem ‚Kollaps‘ des Verkehrs (vgl. Schlagenhauer 2013). Auch die Stadtverwaltung hat sich schon länger mit der Thematik beschäftigt. Aus einer Magistratsanfrage ging

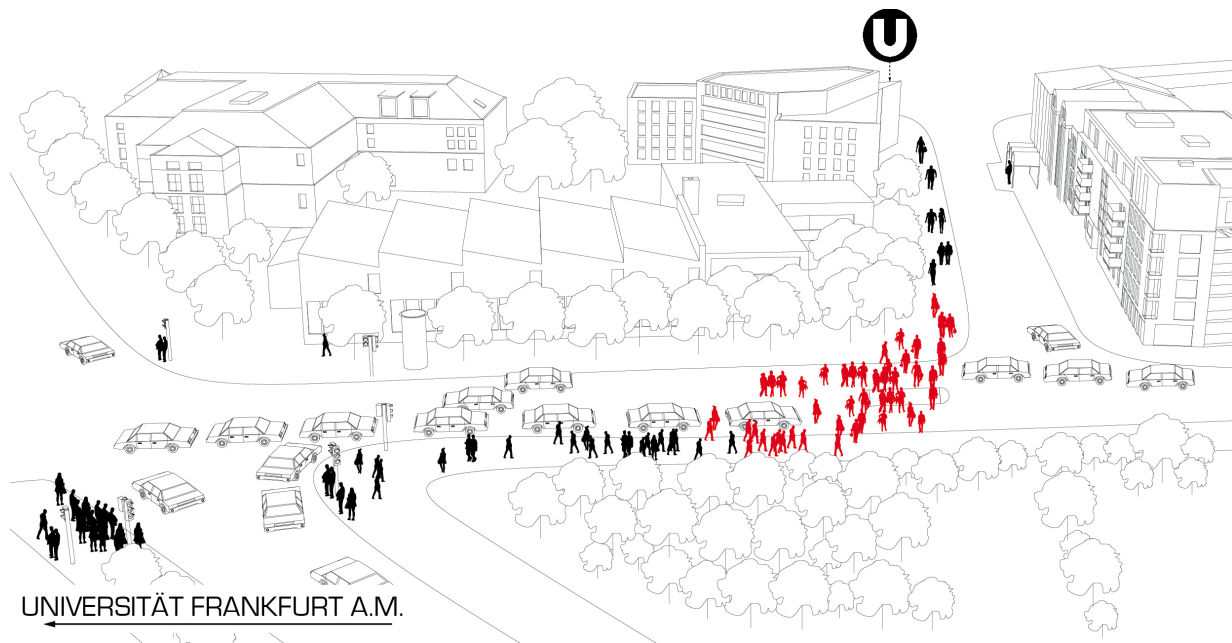


Abb. 1 Szenario auf der Hansaallee in Frankfurt am Main (Eigene Darstellung orientiert an Deutinger et al. 2016; Figuren © 123rf.com)

jedoch im August 2013 hervor, dass sich die Stadt „aus formalen Gründen“ (Majer 2015) nicht imstande sieht, hier einen offiziellen Fußgängerüberweg zu errichten, da sich mit der angesprochenen Ampelanlage in der Nachbarschaft bereits ein offizieller Fußgänger\_innenüberweg befände.

Die *Taktik*, mit der die Zufußgehenden hier die Straßenordnung unterlaufen, bringt zwei Spezifikationen mit sich. Zunächst wird deutlich, dass es sich bei dieser Situation nicht um ein individuelles Phänomen, sondern um eine kollektive Praxis handelt. Während sich eine direkte Lektüre de Certeaus allem voran auf die Kunst des einzelnen Handelns bezieht, steht an dieser Stelle die kollektive Praxis im Vordergrund. Daran anschließend ist es unausweichlich darauf hinzuweisen, dass die vorangegangene Beschreibung der Hansaallee auf der Tatsache aufbaut, dass das, was dort passiert, tagtäglich wieder geschieht. Die beschriebene Alltagspraxis umfasst demnach nicht nur eine tiefgreifende Verschränkung des individuellen und kollektiven Handelns, diese Bewegung unterliegt außerdem einem *Rhythmus*, den wir in unserem Beitrag durch eine theoretische Ergänzung in Anschluss an Henri Lefebvre herausstellen möchten. *Rhythmen* entstehen demnach in jeder Interaktion zwischen Ort, Zeit und Praxis und sind geprägt durch periodische Wiederholungen, Abweichungen und Interferenzen (vgl. Lefebvre 2014: 25). Von Bedeutung ist dabei, dass *Rhythmen* über eine Temporalität verfügen und in bestehende Ordnungssysteme eingebunden sind, indem sie, – wie die *Taktik* – Spielräume im Ort des Anderen schaffen. Das Besondere daran, was wir im Folgenden deshalb als *rhythmische Taktik* bezeichnen, ist jedoch, dass sie den Schwerpunkt auf die alltägliche Konstitution einer kollektiven Bewegung legt und ein Gedächtnis umfasst, welches sich in zyklischen Wiederholungen und Abweichungen äußert. Aufgrund ihrer Regelmäßigkeit, verfügt die *rhythmische Taktik* – im Vergleich zu individuellen und einmaligen *Taktiken* – über ein erhöhtes Potential, sichtbar und wahrgenommen zu werden. Zudem ergibt sich die Macht der Zufußgehenden hier aus ihrer Masse, welche den automobilen Verkehr unweigerlich zum Halten bringt.[1]

Dies lässt sich am Beispiel der Hansaallee einerseits an Zeitungsberichten und politischen Diskursen illustrieren, andererseits ist es aber auch der

Grund, weshalb gerade diese Situation Gegenstand unserer Analyse wurde. Um eine andere Sichtbarkeit dieser *rhythmischen Taktik* zu erzeugen, erschien es jedoch aus wissenschaftlicher Perspektive unmöglich, sich auf eine reine Zählung und Beobachtung des *Ortes* zu beschränken.

#### 4. Irrlinien im Ordnungssystem Straße

Am 25. Juni 2015, während der Hauptvorlesungszeit, forderten wir die Zufußgehenden auf, mit Straßenkreide ihren Weg zu markieren. Ziel war es, den Konflikt im Straßenraum zwischen den verschiedenen Bewegungen sichtbar zu machen, indem die *rhythmische Taktik* der Zufußgehenden als *Spur* materialisiert wurde (vgl. Abb. 2). Dazu wurden diese – in größerer Entfernung zur Straßenquerung – mit Handzetteln kurz über ihre Rolle im Rahmen der Erhebung informiert. Die Kreide wurde den Teilnehmer\_innen dann wenige Meter vor der eigentlichen Straßenquerung überreicht. Die Standorte wurden so ausgewählt, dass sie sowohl den Umweg über die Ampelanlage, als auch den direkten Weg über die Straße gehen konnten.

Eine solche Einschreibung der Praxis in den *Ort* stellt aus Sicht de Certeaus jedoch ein Problem dar. Denn dadurch werde zwar eine *Spur* erzeugt, es gehe jedoch gerade das verloren, was in den Blick genommen werden soll, nämlich die Praxis selbst. Wie er festhält, könne der Prozess des Gehens zwar in Stadtpläne oder ähnliches eingetragen werden, „[a]ber diese dicken und dünnen Linien verweisen wie Wärter lediglich auf die Abwesenheit dessen, was geschehen ist. Bei der Aufzeichnung von Fußwegen geht genau das verloren, was gewesen ist: der eigentliche Akt des Vorübergehens“ (1988: 188). Die *Spur* sei demnach unzureichend, „da die Wegstrecke und die Zeit oder Bewegung auf diese Weise auf eine Linie reduziert werden“ (ebd.: 86). Sie lässt die einzigartigen Augenblicke des Gehens ersetzbar werden,

Abb. 2 Zebrastrifen aus Kreide in der Hansaallee in Frankfurt am Main (Foto: Petra Esch-Pohl, Juni 2015)



weshalb sie von de Certeau zur Auseinandersetzung mit Alltagspraxis und zugunsten der Analyse von *Strategien* und *Taktiken* verworfen wird.

Wir stimmen mit de Certeau darin überein, dass die *Spuren*, welche durch die Intervention am 25. Juni von den Passant\_innen in den Straßenraum gezeichnet wurden, sich weder als *Strategie* noch als *Taktik* verstehen lassen. Sie sind ein selektives Überbleibsel, das nur noch rudimentär davon zeugt, wer, wann, wie täglich zu Fuß auf der Straße verkehrt. Und doch liegt ein (politisches) Potential in den *Spuren*, das einer voreiligen Verwerfung solcher Projektionen verwehrt bleibt. Als Materialisierung der *rhythmischen Taktik*, erhöht die *Spur* das Potenzial der Sicht- und Wahrnehmbarkeit dessen, was alltäglich auf der Straße geschieht.

Die Intervention vom 25. Juni wurde auf unterschiedliche Weise registriert. Die lokale Presse berichtete über die Aktion und die prekären Verhältnisse auf der Hansaallee (vgl. Bauer 2015) und das Verkehrsdezernat sah sich ermutigt über den „üblichen Rahmen“ (Majer 2015) hinauszugehen, wie es der Dezernent ausdrückte, sodass schließlich im September desselben Jahres ein adaptives Planungsvorhaben von Seiten der Stadt realisiert wurde (vgl. Abb. 3).

Ein ‚Schachbrett‘ ersetzt von nun an die Kreidelinien, um dauerhaft auf die mögliche Querung von Zufußgehenden aufmerksam zu machen. Diese vermeintlich progressive Reaktion der Stadt vermag allerdings nicht, das Gesetz des *Ortes* zu entgrenzen. Denn das Schachbrett als „gute Lösung“ (Majer 2015) stellt die *Strategie* der Straße als Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr nicht in Frage, sondern reproduziert Bestehendes im Gewand der vermeintlichen Re-Konfiguration. De Certeau konstatiert diesbezüglich, dass sich die *strategische* Führung allenfalls auf die *Taktik* zubewegen, wenn ihre Kräfte schwächer werden (vgl. 1988: 90). In diesem Sinne wurde die *rhythmische Taktik* der Zufußgehenden durch die neue Straßenmarkierung zwar in den *Ort* des Automobils eingeschrieben, das

Abb. 3 Adaptive Planung ‚Schachbrett‘ in der Hansaallee in Frankfurt am Main (Eigenes Foto, Oktober 2015)



Schachbrett selbst entfaltet jedoch keine rechtliche Wirkung, da es als einfache „Pflastermalerei“ (Majer 2015) kein Bestandteil der Straßenverkehrsordnung ist und die Vorfahrt beim Autoverkehr verbleibt.

Wenngleich sich die *Strategie* der Straße damit nicht verändert hat, sorgt das Schachbrett an der Hansaallee dennoch für stetige Irritationen. So schreibt sich die *rhythmische Taktik* der Zufußgehenden in den *Ort* des Automobils ein und sorgt dafür, dass sich die *Strategie* an dieser Stelle aufweicht und auf die *Taktik* zubewegt. Faktisch konnte diese Materialisierung der *Taktik* durch die Stadt den Konflikt jedoch weder eindämmen noch abschwächen. Im Gegenteil: Zufußgehende sehen sich in ihrem Handeln bestätigt und Autofahrer\_innen beharren weiterhin auf dem Gesetz des Ortes.

## 5. Zusammenfassung und Schluss

Mit de Certeaus Hauptwerk *Kunst des Handelns* (1988) lässt sich ein ontologisches Spannungsverhältnis im funktionalistisch organisierten und als Transitraum konzeptualisierten Ordnungssystem Straße zwischen den als rezessiv antizipierten Bewegungen des Zufußgehens und jenen dominanten automobilen Bewegungen sichtbar machen. Diesbezüglich existiert die Straße als *Ort* des Automobils nicht per se, sondern wird *strategisch* ins Sein gebracht. Darin produzieren Zufußgehende tagtäglich *taktisch* andersartige Bewegungen, die in der funktionalistischen Rationalität des automobilen Straßenkonzepts wie Irrlinien wirken. Besonders offensichtlich wird dieses Spannungsverhältnis dann, wenn *Taktiken* nicht einmalig, sondern in einem *Rhythmus* (vgl. Lefebvre 2014), also repetitiv und kollektivistisch, auftreten und so die *Strategie* permanent unterlaufen. Eine solche *rhythmische Taktik*, wie wir sie in Anlehnung an de Certeau und Lefebvre bezeichnen, kann als *Spur* des Gehens sichtbar gemacht werden und das konflikthafte Spannungsverhältnis der Bewegungen im Straßenraum offenlegen, um schließlich eine Korrespondenz zwischen Alltagspraxis und Planung herzustellen.

Das Fallbeispiel der Frankfurter Hansaallee zeigt, wie sich die alltäglich konflikthafte Aushandlung von Straßenräumen durch Planung materialisiert und in der Konzeption von Straße verstetigt. Wenngleich hier nicht mit der *Strategie* der Straße als *Ort* des Automobils gebrochen wird, so beinhaltet der – durch die Intervention angestoßene – Planungsakt jedoch Ansätze eines Paradigmenwechsels: eine Loslösung von der Autozentriertheit, die Konflikte unterschiedlicher Bewegungen im Straßenraum anerkennt, offenlegt und zulässt.

## Danksagung

Wir möchten uns herzlich bei Paddy Bauer, Charlotte Behrmann, Jonas Bereiter, Alev Coban, Petra Esch-Pohl, Franziska Graf, Thomas Klinger, Martin Lanzendorf, Esther Meisinger, Hannah Müggenburg, Oliver Reul, Felix Schoeler, Steffi Schubert, Christiane Tristl und Mathias Wilde bedanken, die uns vor, während und nach der Intervention so tatkräftig unterstützt haben. Ein besonderer Dank gilt auch Katharina Manderscheid für ihr konstruktives und sehr hilfreiches Feedback beim Schreiben des Artikels.



## Kurzer Nachtrag

Im Herbst 2016 wurde der für das ‚Schachbrettmuster‘ verantwortliche Verkehrsdezernent Stefan Majer (Bündnis 90/Die Grünen) von Klaus Oesterling (SPD) abgelöst. Kurz darauf wurde die örtliche Straßeneinfärbung durch einen ‚roten Teppich‘ ersetzt. Da die Forschung zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossen war, bleiben neue Fragen nach der verkehrspolitischen Intention hinsichtlich der im Artikel entwickelten Argumentation an dieser Stelle ungeklärt.

## Endnoten

- [1] Hier besteht eine gewisse Nähe zur *critical mass*-Bewegung, die sich jedoch im Gegensatz zum vorliegenden Fallbeispiel stärker durch ein organisiertes Event auszeichnet (vgl. Strüver 2015).

## Autor\_innen

Sören Groth ist Mobilitätsforscher. Auf Basis von Handlungs-, Raum- und Planungstheorien forscht er zu neuen Mobilitätstrends (z.B. Multimodalität).  
soeren.groth@ils-forschung.de

Jakob Hebsaker ist Stadtgeograf. Er beschäftigt sich mit Theorien räumlicher Mobilität, urbanen Verkehrsinfrastrukturen und Stadtpolitik.  
hebsaker@geo.uni-frankfurt.de

Lucas Pohl ist Stadtgeograf. Seine Forschungsschwerpunkte sind Stadt- und Raumtheorie, Architektur und politische Praxis.  
pohl@geo.uni-frankfurt.de

## Literatur

- Bauer, Paddy (2015): Zebrastreifen aus Kreide. In: Frankfurter Rundschau, 26.6.2015.
- Belina, Bernd / Petzold, Tino / Schardt, Jürgen / Schipper, Sebastian (2013): Die Goethe-Universität zieht um. Staatliche Raumproduktion und die Neoliberalisierung der Universität. In: *suburban. zeitschrift für kritische stadtforschung* 1/1, 49-74.
- de Certeau, Michel (1988 [1980]): *Kunst des Handelns*. Berlin: Merve.
- Deutinger, Theo / Filippas, Stefanos / Cooke, Liam (2016): *Crowd Control*. <http://td-architects.eu/projects/show/crowd-control/> - imgid-2625 (letzter Zugriff am 5.1.2017).
- Geels, Frank (2005): The dynamics of transitions in socio-technical systems: a multi-level analysis of the transition pathway from horse-drawn carriages to automobiles (1860-1930). In: *Technology Analysis & Strategic Management* 17/4, 445-476.
- Häußermann, Hartmut / Läßle, Dieter / Siebel, Walter (2008): *Stadtpolitik*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Hilpert, Thilo (1978): *Die funktionelle Stadt: Le Corbusiers Stadtvision – Bedingungen, Motive, Hintergründe*. Braunschweig: Vieweg.
- Krämer-Badoni, Thomas / Grymer, Herbert / Rodenstein, Marianne (1971): *Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Le Corbusier (1925 [2015]): *Städtebau*. München: Deutsche Verlags-Anstalt.
- Lefebvre, Henri (1975): *Metaphilosophie. Prolegomena*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Lefebvre, Henri (2014): *Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life*. London: Bloomsbury.

- Majer, Stefan (2015): Interview vom 3. November 2015.
- Manderscheid, Katharina (2012): Automobilität als raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne. In: Henning Füller / Boris Michel (Hg.), *Die Ordnung der Räume: Geographische Forschung im Anschluss an Michel Foucault*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 145-178.
- Manderscheid, Katharina (2014): Formierung und Wandel hegemonialer Mobilitätsdispositive. In: *Zeitschrift für Diskursforschung* 2/1, 5-31.
- Norton, Peter D. (2009): *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age on the American City*. Cambridge: MIT.
- Paterson, Matthew (2007): *Automobile Politics. Ecology and Cultural Political Economy*. Cambridge: University Press.
- Rammler, Stephan (2008): The Wahlverwandtschaft of modernity and mobility. In: Weert Canzler / Vincent Kaufmann / Sven Kesselring (Hg.), *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. Farnham: Ashgate, 57-75.
- Reichow, Hans Bernhard (1959): *Die Autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*. Ravensburg: Otto Maier Verlag.
- Ronneberger, Klaus (2015): Wissens-Räume – Architektur und Hochschulpolitik in Frankfurt. In: *dérive - Zeitschrift für Stadtforschung* 59, 22-31.
- Sachs, Wolfgang (1984): *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Reinbek b. Hamburg: Rowohlt.
- Schlagenhafer, Stefan (2013): Jeden Tag auf der Hansaallee. Der Studenten Stau. In: *Bild-Zeitung*, 17.10.2013.
- Schopf, Josef Michael / Emberger, Günter (2013): Die Straße, die Fussgänger und die Stadtentwicklung. In: *dérive - Zeitschrift für Stadtforschung* 50, 4-9.
- Strüver, Anke (2015): *Critical Mass* als performative Kritik der städtischen Verkehrspolitik? Fahrradfahren mit Judith Butler auf dem Gepäckträger. In: *s u b \ u r b a n. zeitschrift für kritische stadtforschung* 3/3, 33-50.
- VCD - Verkehrsclub Deutschland (2006): Freier Gang für freie Bürger. In: *fairkehr – VCD-Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen* 6, 14-17.
- Wolf, Winfried (1996): *Car Mania. A Critical History of Transport*. London: Pluto Press.