

Gerhard Lang

EQUUS NIGER FLAVUS

Aktion Mobiler Zebrastreifen am 26. September 2020 in Berlin

Den ersten zoologisch gestreiften, mobilen Zebrastreifen verwendete Gerhard Lang am 19 Mai 1993 bei einem Spaziergang durch die Kasseler Innenstadt. Die Aktion mit 600 Spaziergängerinnen und Spaziergängern war eine humorvolle Kritik an der bis heute gängigen Planungspraxis, die dem Autoverkehr den Vorrang gibt. Zugleich war die von Studierenden des Fachbereichs Architektur, Stadtplanung und Landschaftsplanung (ASL) der Gesamthochschule Kassel und Gerhard Lang mitorganisierte Aktion eine Veranstaltung im Zusammenhang mit der Emeritierung des Soziologen und Spaziergangswissenschaftlers Lucius Burckhardt[1].

Ist dasselbe noch dasselbe nach 27 Jahren?

Im Frühjahr 2020 lud der Kurator Lukas Feireiss Gerhard Lang mit dem mobilen Zebrastreifen zur Ausstellung *Living the City*[2] nach Berlin ein. Lang entschied sich dafür, in Berlin einige Details der Kasseler Aktion von 1993 zu ändern. Die maßgebliche Geste der Aktion sollte jedoch gleich bleiben. Denn die Grundproblematik in der Verkehrsplanung bestand weiterhin, trotz aller Mikroentwicklungen in eine andere Richtung und der Versprechungen aus Politik, Planung und Wirtschaft.

Seit 1993 hat sich die Situation auf den Straßen verschärft. Eine Ursache liegt in der Entwicklung von äußerst dynamischen Motoren, die bei nahezu allen Fahrzeugtypen höhere Beschleunigungswerte und Endgeschwindigkeiten zulassen. Die Konsequenz: Straßen sind gefährlicher und stärker längsorientiert. Des Weiteren ist das heutige Autodesign tendenziell bulliger und aggressiver, was Automobile deutlich Raum einnehmender macht. Autos sind zu hochentwickelten, scheinbar unverwundbaren Festungen geworden, deren Innenraum sich entschiedener vom Umfeld trennt. Mithin sind es zwei ineinandergreifende Entwicklungen, die das Umfeld in den letzten 27 Jahren grundlegend mitgeprägt haben. Egal wo wir heute Straßen überqueren, in Kassel, Berlin oder irgendwo auf dem Land, es sind nicht mehr die Straßen, die wir Anfang der 90er Jahre überquerten.



II

Das Problem des Übergangs: Straßen waren dereinst Übergangsbereiche, deren Durchlässigkeit in alle Richtungen sie mit dem unmittelbaren Umfeld eng verband. Je stärker ihre Längsrichtung betont wurde, desto mehr wurden Straßen hinsichtlich der anderen Ausrichtungen zu geplanten Hindernissen. Eine starke Längsbetonung, ein Extremfall ist die Autobahn, beschleunigt die Verbindung von der Nähe in die Ferne. Dazwischen allerdings haben die Straßen all ihre vermittelnde Rolle hinsichtlich der Dörfer, Stadtteile und Nachbarschaften verloren. Wie Rasierklingen schneiden sie Verbindungen ab. Die Konsequenzen solcher planerischen Eingriffe sind unüberschaubar und reichen hinein in das soziale Gefüge der Gesellschaft. In New York wird zum Beispiel immer wieder darüber diskutiert, welche Rolle der Cross Bronx Expressway beim Aufkommen der schweren sozialen Unruhen in der Bronx spielte, die bis heute unser Bild von diesem Stadtteil des Big Apple prägen.
Ein Problem löst ein anderes ab. Darin liegt die Tragik fast jeglicher gesellschaftlicher Handlung. Ein monomodales Denken und Handeln verschärft diese Problematik. Hierfür steht das bisherige, dominierende Verkehrskonzept: Seit der Nachkriegszeit wird den Fußgängerinnen und Fußgängern mehr und mehr der öffentliche Raum entzogen, um ihn dem Autoverkehr[3] zu überlassen.
Für Gerhard Lang war das Grund genug, für die Aktion am 26. September 2020 in Berlin den Gedanken Mobiler Zebrastreifen weiter zu entwickeln. Während sich die Farbgebung des Kasseler mobilen Zebrastreifens am Schwarz-Weiß des in der Savanne lebenden Zebras hielt, sah das beim Berliner Zebra anders aus. Es erschien in Schwarz-Gelb. Das verwendete Gelb ist das Straßengelb, mit dem vorübergehende Veränderungen im Straßenverlauf, wie in Baustellenbereichen, angezeigt werden. Das Berliner Zebra bestand aus zwei Teilen (400 x 2000 cm und 400 x 1000 cm), was ein leichteres Durchkommen in engeren Stadtgebieten ermöglichte. In Kassel und Berlin war die Musik ein wesentliches Element der Aktion. In Berlin übernahm diese Aufgabe die Marching Band *phon-O-rama* (Siehe letzte Seite unten).
Die Route der Aktion *Mobiler Zebrastreifen* führte vom Ausstellungsort, dem Flughafen Tempelhof am Platz der Luftbrücke, über den Columbiadamm hinein in den Bergmannkiez. Späterhin zog das Zebra entlang der Bergmannstraße und überquerte diagonal die stark befahrene Kreuzung Bergmannstraße-Mehringdamm-Kreuzbergstraße. Zwei nicht vorhersehbare Gegebenheiten verliehen der Aktion einen besonders eindringlichen Charakter: Die sich nach der Einladung rasant verbreitende Corona- Pandemie und die für den leichten Dauerregen sorgenden Wolken.
Die Aktion mobiler Zebrastreifen[4] ist eine Projektion in eine Zukunft, in der Fußgängerinnen und Fußgänger Straßen wieder dort überqueren können, wo es ihnen beliebt - ohne dass sie dafür einen mobilen Zebrastreifen mitführen müssen. Eine Umsortierung des Straßenraums steht an. Jedoch ist das damit verbundene Umdenken mit einem Tabu belastet: Der Autoverkehr muss öffentlichen Raum an die Fußgängerinnen und Fußgänger abgeben, an diejenigen, denen in der Nachkriegszeit im Rahmen der autogerechten Stadt ein erheblicher Anteil des Raumes genommen wurde. C. N.



III



IV



V



VI



VII

1) Ausführlich geschildert im Separatum *Equus Niger Candidus*, Schloss-Nasses, 2017.
2) *Living the City* war eine vom Kuratorenteam Lukas Feireiss, Tatjana Schneider und GreenEyl konzipierte Ausstellung. Vom 25.9. bis 20.12.2020 war sie im Flughafen Tempelhof zu sehen.
3) Hierbei ist unerheblich, ob es sich um Fahrzeuge mit Benzin- oder Elektromotor handelt. Die Elektro-Lobbyisten haben dafür gesorgt, dass wir gemeinhin das E-Mobil erstaunlich unkritisch sehen. Die täglich beteuerte Klimaneutralität der E-Mobile ist unzutreffend. Ausgeblendet werden die katastrophalen, ökologischen und menschlichen Missstände im Zusammenhang mit der Herstellung der E-Mobile. Die Entsorgung der Akku-Säuren ist ungeklärt. Im Zusammenhang mit herkömmlichen Fahrzeugen werden die von ihnen verursachten Umweltschäden richtigerweise immerfort betont, doch unterbleibt dieser Hinweis weitestgehend bei den E-Fahrzeugen. Zu befürchten ist, dass wir die bei der Durchsetzung der Atomkraft gemachten Fehler jetzt beim E-Mobil wiederholen. Ganz aus dem Blickfeld geraten zu sein scheint ein Aspekt, der in den 70ern und 80ern bei Umweltfragen fortwährend auf der Agenda stand: Wo gibt es Einsparpotential? Stattdessen gehen gegenwärtig die Energiedebatten davon aus, dass der Verbrauch gleich bleibt oder steigt.
4) Im Gegensatz zum mobilen Zebrastreifen mit seinem zoologisch, dynamisch bewegten Muster besitzt ein auf die Straße gepinselter, mit parallelen Streifen versehener Zebrastreifen diese Aussage nicht. Der immobile Übergang entstammt dem Konzept autogerechte Stadt. Siehe Anmerkung 1.

Abbildungen: I bis III: Während der Überquerung des Columbiadamms in Richtung Friesenstraße, Abb. I und II: Markus Altmann, Abb. III: Jörg Brüggemann **IV:** Während einer Überquerung auf der Friesenstraße, Abb.: Silke Briel **V:** Posaunenspieler der Marching Band *phon-O-rama,* Abb.: Silke Briel **VI bis X:** Die Überquerung der stark frequentierten Kreuzung Bergmannstraße - Mehringdamm - Kreuzberstraße. Die Kreuzung wurde diagonal überquert, weshalb der Autoverkehr in alle Richtungen zum Stillstand kam. Die zu überbrückende Strecke war länger als beide Zebrastreifen zusammen. Deswegen ergab sich an dieser Stelle eine besondere Konstellation: Während das längere Zebra den Anfang der Strecke markierte, wurde das kleine Zebra am Streckenende ausgerollt. Dazwischen entstand eine Lücke (Bild IX), Abb. VI, VII, IX: Felix Heieck, Abb. VIII, X: Silke Briel **XI bis XVIII:** Alle bei der Aktion mitgeführten schwarz-gelb gestreiften Gegenstände: **XI:** Das Banner (120 x 260 cm) **XII bis XVI:** Fünf Schilder (je 54 x 65 cm) mit grünen Figuren: Wolke mit Spazierstock, ältere Frau mit Spazierstock, spielende Kinder, flanierende Figur, Bär **XVII + XVIII:** Der zweiteilige mobile Zebrastreifen (400 x 2000 cm und 400 x 1000 cm).



VIII



IX



X



XI



XII



XIII



XIV



XV



XVI



XVII



XVIII

Die Marching Band phon-O-rama: Martin Klingeberg (Trumpet, Arrangement, Band Leader), Geoffroy Dabrock (Trombone),
Soeren Fischer (Trombone), Gerhard Gschlössl (Sousaphone), Otto Hirte (Alto-Saxophone), Jan Leipnitz (Snare-Drum), Tilman Person (Bass-Drum)

Das Team für den großen Zebrastreifen: Lukas Feireiss, Mariangela Beccoi, Jakob Engelhard, Max O'Dell. Das Team für den kleinen Zebrastreifen:
Evelyn Hendreich, Paula Mirella Hendreich, Nicole Klingenberger, Victoria Koppenwallner, Rainer Menge, Werner Meyerdrees, Katrin Sowinski

Danke: Edith und Hans-Fritz Lang, Margrith und August Künzel, Hessische Kulturstiftung, Helmut Aebischer, Sabine Bangert, Leandro Dias,
Wolfgang Dunkelau, Helmut Holzapfel, Martin Kürschner, Heinrich Köbberling, Thekla Mellau, Ursula Panhans-Bühler, Karsten Schubert, Roland Stimpel,
Andreas Sourisseaux, Sybille Uken, Stephan Weyer-Menkhoff. Abgesichert wurde die Demonstration von einer Polizeieinheit der Direktion 4 Abschnitt 44.

www.gerhardlang.com Gerhard Lang © VG Bild-Kunst, Bonn, 2021