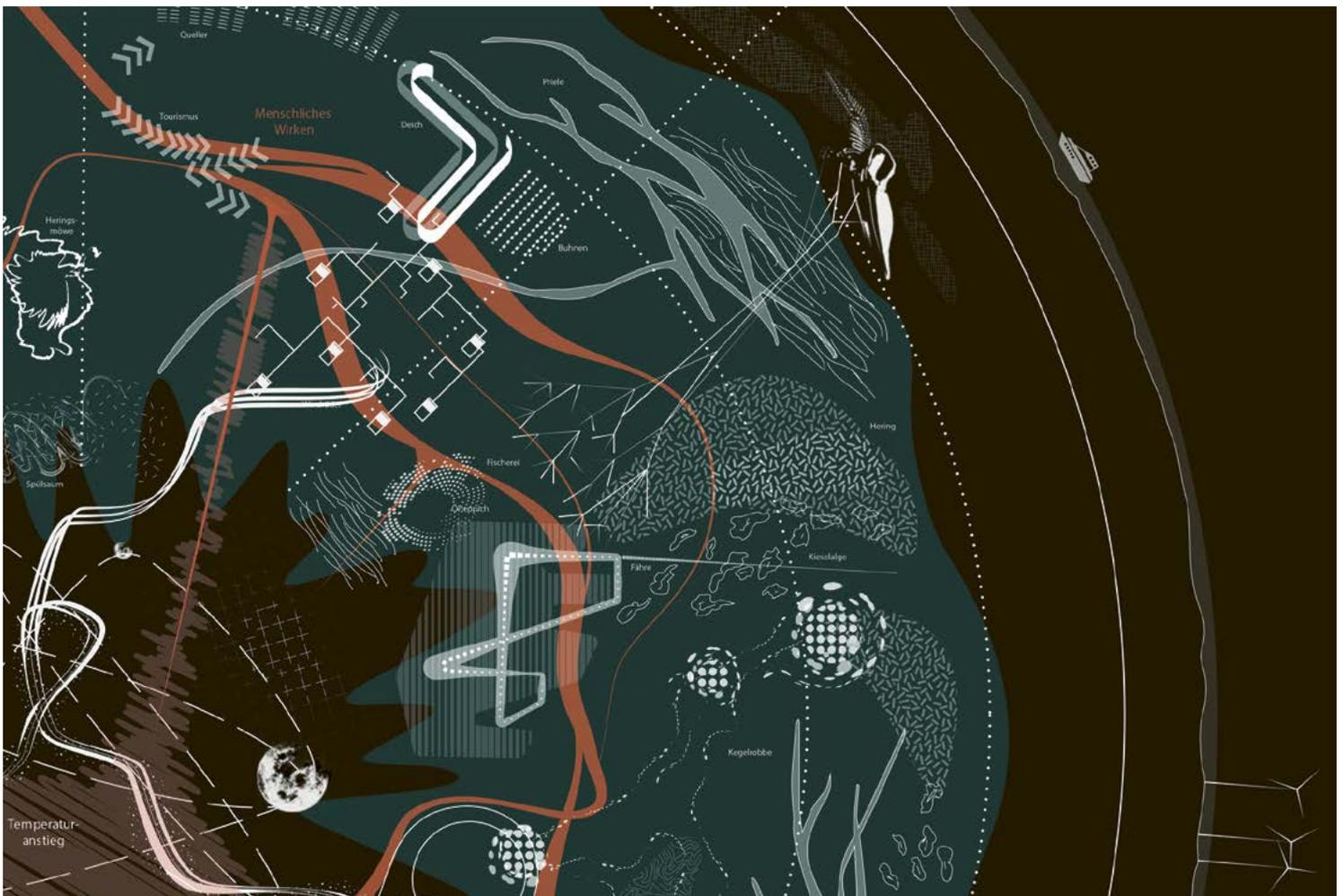


GAIiA

ECOLOGICAL PERSPECTIVES FOR SCIENCE AND SOCIETY
ÖKOLOGISCHE PERSPEKTIVEN FÜR WISSENSCHAFT UND GESELLSCHAFT



PARTICIPATORY MAPPING WITH GAIAGRAPHY COMMUNITY-BASED PARTICIPATORY RESEARCH WIE SPRACHE VERKEHRSPANUNG BEEINFLUSST

GAIA is available online at www.ingentaconnect.com/content/oekom/gaia
www.oekom.de | B 54649 | ISSN print 0940-5550, online 2625-5413 | GAIA 34/1, 1–64 (2025)

Von Parkplätzen, Spielplätzen und anderen Räumen.

Wie der gängige Diskurs der Verkehrswende im Weg steht und welche Sprache sie voranbringen kann

Sprache prägt unser Denken und Handeln. Solange der Diskurs über den öffentlichen Raum die Interessen des motorisierten Verkehrs stützt, kommt die Verkehrswende nur schwer voran. Sie kann aber Schwung gewinnen, wenn wir Räume aus der Sicht des aktiven Verkehrs erschließen, alte Wörter neu denken und neue in Gebrauch nehmen.

Hugo Caviola, Andrea Sabine Sedlaczek 

Of parking lots, playgrounds and other spaces. How the common discourse stands in the way of the mobility transition and what kind of language can advance the latter
GAIA 34/1 (2025): 42–50

Abstract

The article examines the impact of the use of key terms related to public space on the transition towards sustainable mobility in urban areas. Evidence from discourse linguistics indicates that framings such as parking space (*Parkplatz*), playground (*Spielplatz*), and roadway (*Fahrbahn*) have historically paved the way for motonormativity. A narrow understanding of a street as a motor transit space consolidates the normalcy of the car. Over the last decade a new interest in the allocation of public space has emerged. In an increasingly limited urban space, new words focusing on space allocation (such as spatial justice [*Flächengerechtigkeit*]) open the way for social and ecological transformation. Zones (such as pedestrian zones and 30 km/h zones) create islands of deceleration that both compensate for and stabilize motorized transport. The contribution concludes with linguistic suggestions promising to advance a mobility transition.

Keywords

discourse analysis, framing, language, mobility transition, motonormativity, public space, sustainable transport, traffic

Stadtkinder – so liest man – kennen heute mehr Automarken als Baumarten.¹ Städte sind weitgehend nach den Maßstäben des Autos gebaut (Diehl 2022, S. 24). Autos versprechen Freiheit und Mobilität, verstopfen aber auch Stadtquartiere, belasten die Luft und prägen menschliches Denken und Fühlen (Sheller 2004). Der motorisierte Individualverkehr gilt heute als die selbstverständliche Fortbewegungsart, an der sich verbreitete Vorstellungen von Mobilität orientieren. Im angelsächsischen Raum wurde für diese Normalisierung des Autos der Ausdruck *motonormativity* geprägt (Walker et al. 2023). Leider wird uns diese Normalität nur selten bewusst, mit ein Grund, warum Bemühungen in Richtung einer nachhaltigen Mobilität nur schleppend vorankommen. Wenig beachtet wird bisher, welche Rolle die Sprache in der Besitznahme des öffentlichen Raumes durch das Auto spielt.

Ausgangslage und Methoden

Diskurslinguistische Untersuchungen haben in den letzten Jahren einige sprachliche Hintergründe der Auto-Normalität ans Licht gebracht. Das Auto wirkt heute als Kollektivsymbol, das mit seinen Versprechungen von Freiheit, Mobilität und Erfolg weite Teile unseres Alltagsdenkens und -handelns beherrscht (Link 2005, Caviola und Reisingl 2020). Caviola und Sedlaczek (2020) haben aufgezeigt, dass der motorisierte Verkehr weitgehend als metaphorisches Naturphänomen verstanden wird, als Verkehrs-*Fluss*, der *rauscht*, *anschwillt*, *umgeleitet* wird und in *Staus* zum Stillstand kommt. Dass er menschengemacht ist, wird ausgeblendet. Die Verkehrspolitik ist aufgerufen, ihn am *Fließen* zu halten, indem sie – der Wassermetaphorik folgend – *Engpässe* beseitigt und *Flaschenhälse* ausweitet. Mit Metaphern wie *Gas geben*, *ins Schleudern geraten*, *von der Spur abkommen*, *die Kurve kriegen* oder *Energie tanken* setzen sich Menschen in unzähligen – auch autofernen – Belangen metaphorisch ans Steuer und geben sich das Auto als Denkmaßstab vor. In einem Satz wie *Der Naturpark liegt eine Autostunde von Köln* wird eine Raumdistanz wie selbstverständlich in Autofahrzeit übersetzt (Caviola und Reisingl 2020). Selbst die gesellschaftliche Bewältigung der Corona-

Dr. Hugo Caviola (corresponding author) | Universität Bern | Interdisziplinäres Zentrum für Nachhaltige Entwicklung und Umwelt (CDE) | Bern | CH | hugo.caviola@unibe.ch

Mag. Andrea Sabine Sedlaczek | Universität Wien | Institut für Sprachwissenschaft | Wien | AT | andrea.sabine.sedlaczek@univie.ac.at

© 2025 by the authors; licensee oekom. This Open Access article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY).
<https://doi.org/10.14512/gaia.34.1.9>
Received August 19, 2024; revised version accepted February 5, 2025 (double-blind peer review).

krise wurde als Autofahrt verstanden, als die österreichische Politik aufgefordert wurde, nun „auf Sicht zu fahren“ (Reisigl 2021, S. 8). Gängige Ausdrücke wie *Fahrbahn*, *Spur*, *Fußgänger-Streifen* und *Verkehrs-Insel* prägen die Wahrnehmung und Bewertung des Straßenraumes entscheidend mit und sprechen bestimmten Räumen bestimmte Nutzungen zu oder ab (Caviola 2020).

Im Folgenden betrachten wir mit Methoden der Diskurslinguistik den urbanen Straßenraum als Ort der Austragung von Machtkonflikten, die sich im Gebrauch zentraler Raumbegriffe niederschlägt. Wir untersuchen dazu erstens den historischen Zusammenhang zwischen den Wörtern *Parkplatz* und *Spielplatz*, zweitens die sich wandelnde Verstehensweise des Wortes *Straße* (im Verbund mit *Fahrbahn* und *Bürgersteig*) und verfolgen dann ein neu auftretendes Interesse an *Flächen*, *Räumen* und *Zonen*. Der Beitrag schließt mit Folgerungen für einen nachhaltigkeitsfördernden Sprachgebrauch in den Medien und der Verkehrspolitik.

Wir gehen von der diskurslinguistischen Prämisse aus, dass der gesellschaftliche Sprachgebrauch die Wahrnehmung der Welt mitformt und damit auch Einstellungen und Wertungen zum Ausdruck bringt (Spitzmüller und Warnke 2011, S. 43 ff., Bendel Larcher 2015, S. 59 ff., Reblin 2012, S. 73–180). Erkenntnisleitend ist die Frage, inwiefern die untersuchten *Frames* einer Verlagerung zur nachhaltigen Mobilität im Weg stehen oder förderlich für diese sind. Unter *Frames*, den sogenannten Deutungsrahmen, verstehen wir die Vorstellungen, die der Gebrauch eines Wortes in unseren Köpfen aufruft. Sie leiten uns – meist unbewusst – an, die Wirklichkeit „zu kategorisieren, zu schematisieren und Vordergrund/Hintergrund-Unterscheidungen zu treffen“ (Busse 2012, S. 543 ff., Ziem 2008, S. 441). Beispiel: Eine Transitstrecke durch die Alpen kann als *Gotthardröhre* oder *Gotthardtunnel* bezeichnet werden. Jeder *Frame* ruft eigene Vorstellungen, Wertungen und Handlungsoptionen auf. Die *Röhren-Metapher* entwirft den Alpen transit als sanitär-technisches Problem mit dem Ziel, den Verkehrsfluss am Fließen zu halten. Der *Tunnel* wiederum eröffnet die Erlebnisperspektive der Reisenden, die in den Tunnel fahren, und kann negative Gefühle wie Ungewissheit und Furcht aufrufen.

Unseren Analysen liegen eine Reihe von Datenquellen zugrunde, die mit diskurslinguistischen Methoden der Frame- und Zeichentheorie bearbeitet werden. Zur Analyse des allgemeinen Gebrauchs und der historischen Entwicklung unserer untersuchten Begriffe beziehen wir uns zum einen auf Wörterbucheinträge des *Digitalen Wörterbuchs der deutschen Sprache (DWDS)*² und des *Duden-Bedeutungswörterbuchs* (Dudenredaktion 2002)

und nutzen zum anderen die Wortprofile und Wortverlaufskurven des DWDS. Diese statistischen Werkzeuge des DWDS beruhen auf großen Zeitungs- und Literaturkorpora (über 75 000 Texte ab 1946 bei den Verlaufskurven und circa 13 Millionen Texte bei den Wortprofilen).

Um Belege für den gegenwärtigen Sprachgebrauch zu finden, haben wir zusätzlich eigene themenspezifische Korpora zusammengestellt. Diese umfassen erstens Websites von Verkehrsämtern aus dem deutschsprachigen Raum, zweitens Artikel aus Verbandszeitschriften österreichischer, deutscher und schweizerischer Verkehrsverbände aus den Jahren 2019 bis 2023 und drittens Artikel aus Tageszeitungen aus Deutschland, der Schweiz und Österreich aus demselben Zeitraum. Das Korpus der Verbandszeitschriften umfasst 20 ausgewählte Ausgaben der Magazine der Verbände Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Verkehrsclub Deutschland (VCD), VCÖ – Mobilität mit Zukunft (Österreich) und umverkehr (Schweiz). Das thematische Zeitungskorpus umfasst 1051 Texte und wurde anhand einer Schlagwortsuche (Sortierung nach Relevanz) mit den Suchwörtern *Verkehr*, *Straße* und *Raum* in der Datenbank *Wiso Presse* gebildet. Es umfasst Reportagen, Nachrichten, Interviews und verkehrspolitische Kommentare aus je sieben überregionalen und regionalen Tageszeitungen der drei Länder.³ Zur Zusammenstellung der Korpora wählten wir Suchbegriffe, die möglichst breite Ergebnisse zur diskursiven Aushandlung des räumlichen Aspekts von Verkehr versprachen. Den Ausdruck *Mobilität* haben wir nicht in die Suche einbezogen, da die Frames von *Verkehr* eine stärkere Bindung zum physischen Raum aufweisen (vergleiche Caviola und Sedlaczek 2020). Dies zeigt sich etwa an den zahlreichen raumspezifischen Komposita mit *Verkehr* wie *Stadtverkehr*, *Nah-* und *Fernverkehr*, die bei *Mobilität* fehlen.

Wir prüfen die Ergebnisse unserer Frame- und Zeichenanalyse in einem interdisziplinären Team. Es vereint Kompetenzen aus der Linguistik, den Sozialwissenschaften, der Nachhaltigkeitsforschung und dem Journalismus und nimmt auch die Sicht von NGOs auf, um daraus Folgerungen für einen nachhaltigkeitsfördernden Sprachgebrauch abzuleiten.⁴

Parkplätze, Spielplätze und Straßen

Wir beginnen mit einem sprachhistorischen Blick auf das Entstehen von *Park-* und *Spielplätzen*. Abbildung 1 (S. 44) aus dem DWDS zeigt die relative Häufigkeit der Wörter *Parkplatz*, *Spielplatz*, *Fahrbahn* und *Bürgersteig* in großen Zeitungskorpora aus dem deutschsprachigen Raum. Während das Wort *Parkplatz* ab

1 www.engels-kultur.de/kinder-kennen-mehr-automarken-als-baumarten

2 www.dwds.de

3 Die einbezogenen Zeitungen sind für Österreich: *Kurier*, *Der Standard*, *Die Presse*, *Salzburger Nachrichten*, *Kronen Zeitung*, *Kleine Zeitung*, *Oberösterreichische Nachrichten*; für Deutschland: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, *Die Welt*, *taz*, *Frankfurter Rundschau*, *BILD*, *Westdeutsche Allgemeine Zeitung*, *Rheinische Post* und für die Schweiz: *Tages-Anzeiger*, *Neue Zürcher Zeitung*, *Berner Zeitung*, *Basler Zeitung*, *Blick*, *Aargauer Zeitung*, *Luzerner Zeitung*. Für die Zeitungen FAZ und BILD wurde die Datenbank *APA OnlineManager* herangezogen.

4 *Martin Reisigl*, Universität Wien (Linguistik), *Immo Jannsen*, Changing Cities, Berlin (Sozialwissenschaften), *Dirk von Schneidmesser*, Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit, Potsdam (Sozialwissenschaften), *Andreas Kläy*, CDE Universität Bern (Nachhaltigkeitsforschung), *Felix Schindler*, Zürich (Journalist).

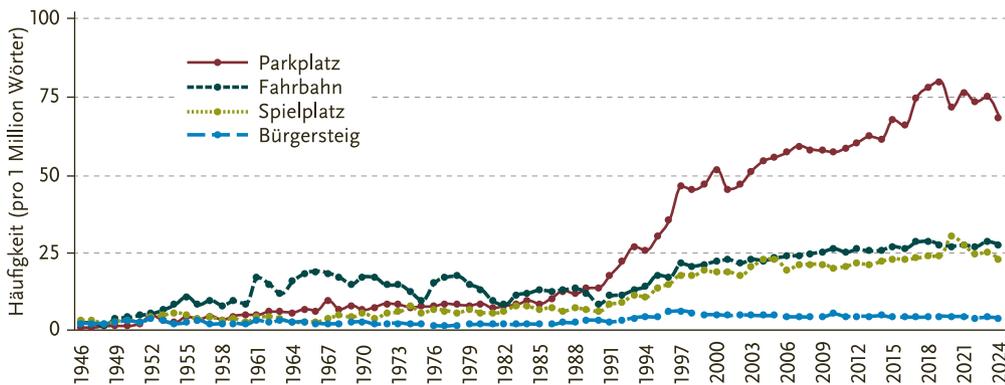


ABBILDUNG 1: Die Wörter *Parkplatz*, *Spielplatz* und *Fahrbahn* gewinnen gleichzeitig an Bedeutung, während der *Bürgersteig* in seiner Häufigkeit konstant bleibt. Datenquelle: DWDS-Zeitungskorpus: Wortverlaufskurve für *Parkplatz*/*Fahrbahn*/*Spielplatz*/*Bürgersteig*^a

a www.dwds.de/fr/plot/?view=1&corpus=zeitungen&norm=date%2Bclass&smooth=spline&genres=0&grand=1&slice=1&prune=0&window=0&wbase=0&logavg=0&logscale=0&xrange=1946%3A2024&q1=parkplatz&q2=fahrbahn&q3=spielplatz&q4=b%3C3%BCrgersteig

den 1990er-Jahren markant an Häufigkeit gewinnt und auch *Spielplatz* und *Fahrbahn* zunehmen, bleibt der Referenzbegriff *Bürgersteig* seit 1946 nahezu konstant. Offenbar gewinnen Parkplätze, Fahrbahnen und Spielplätze in dieser Zeit zunehmend an Aufmerksamkeit und gelangen ins gesellschaftliche Gespräch.

Ein Blick in die Geschichte kann erklären, dass diese Frequenzzunahmen mit dem Verständnis des Wortes *Straße* zusammenhängen. Vor der Zeit des Autos waren städtische Straßen multifunktionale Räume. Hier verkehrten Kutschen und Karren, hier gingen Klempner(innen) und Gemüsehändler(innen) ihren Tätigkeiten nach, hier hielten Nachbar(inne)n einen Schwatz ab und hier spielten die Kinder. Hier drohten aber auch *gefährliche Pflaster*. In diesem sozialen Straßenraum herrschte ein *Verkehr* im Sinn der älteren Wortbedeutung: Hier *verkehrten* Menschen miteinander und pflegten gesellschaftlichen Umgang (Norton 2008, S. 7). Der Wiener Verkehrsforscher Hermann Knoflacher (2001, S. 43) hat festgestellt, dass vor dem Siegeszug des Autos in den städtischen Straßen die Quer-Richtung zwischen den Häusern ebenso wichtig war wie die Fahrtrichtung.

Diese Multifunktionalität der städtischen Straßenräume finden wir im deutschen Wortschatz bis heute gespeichert. Redewendungen und Komposita zum Wort *Straße* aus dem Wörterbucheintrag des DWDS belegen ein facettenreiches Straßenverständnis (Tabelle 1).

Mit dem Aufkommen der Autos für viele wurden die multifunktionalen städtischen Straßen weitgehend zu Transiträumen für Autos umgedeutet, in denen die sogenannten *Fahrbahnen* dominierten. Dies zum Leidwesen der Nichtmotorisierten, insbesondere der Kinder. Im Jahr 1924 kamen allein in New York 1054 Kinder durch Autos ums Leben (Norton 2011, S. 42). In den folgenden Jahrzehnten wurden Kinder allmählich von den Straßen verdrängt und in Reservate mit dem Namen *Spielplatz*, in „geschützte Räume für Kinder außerhalb der Familienwohnung“ verwiesen (Gspurning 2014, S. 55), diesseits und jenseits des Atlantiks. Diese raumpolitische Auslagerung einer angestammten sozialen Funktion der Straße kann erklären, warum die Wörter *Parkplatz* und *Spielplatz* etwa gleichzeitig „Karriere machen“ (Abbildung 1) und warum städtische Straßen heute weitgehend

als Autodomänen verstanden werden. Während in Deutschland 1970 noch 90 Prozent der Schulanfänger(innen) zu Fuß zur Schule gingen, waren es im Jahr 2000 nur noch 52 Prozent (Flade 2013, S. 77). Heute schützen viele Eltern ihre Kinder vor dem Auto, indem sie diese mit dem Auto zur Schule chauffieren, wodurch sie den gefährlichen Autoverkehr noch erhöhen.

Das *Duden-Bedeutungswörterbuch* (Dudenredaktion 2002, S. 61) definiert eine Straße als „(besonders in Städten, Ortschaften gewöhnlich aus Fahrbahn und zwei Gehsteigen bestehender) befestigter Verkehrsweg für Fahrzeuge und (besonders in Städten und Ortschaften) Fußgänger“. Der *Duden* vermittelt damit ein Straßenverständnis, in dem die motorisierten Fahrzeuge die Hauptrolle spielen und die Zufußgehenden am Rand vorkommen.

Dieses lexikalisch fixierte Wortverständnis wird durch den Sprachgebrauch von Behörden und Gesetzen verstärkt. Dazu zwei Hinweise:

1. Das Schweizerische Bundesamt für Straßen (ASTRA) bestimmt seinen Gegenstand *Straße* weitgehend vom Auto her. Die Themen, die es behandelt, lauten: *Nationalstraßen*, *Verkehrssicherheit* mit Fokus auf Fahrassistenzsysteme, *Finanzierung* und *Schwerverkehr*. Erst in der neunten von zwölf Rubriken finden wir den sogenannten *Langsamverkehr*, der Zufußgehende und Fahrräder anspricht.⁵
2. In der deutschen *Straßenverkehrsordnung* (StVO) ist der Vorrang der Motorfahrzeuge darin begründet, dass sie zum einen die *Flüssigkeit des Verkehrs* (man beachte die Metapher!) vor die Sicherheit im Verkehr stellt (§ 3.2) und zum anderen mit *Straßen* nur die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr meint (§ 2).⁶

Dieses vermeintlich neutrale Verständnis von Straßen kann nun auch als Argument gegen verkehrspolitische Neuerungen eingesetzt werden. In einem Artikel vom 2. September 2023 kritisiert der NZZ-Journalist Michael von Ledebur die Bemühungen

⁵ www.astra.admin.ch/astra/de/home.html

⁶ <https://dejure.org/gesetze/StVO>

TABELLE 1: Im deutschen Wortschatz existieren zahlreiche Verstehensweisen von *Straße*, die ohne Bezug zum Auto auskommen.

STRASSENKOMPOSITA, REDEWENDUNGEN	STRASSENVERSTÄNDNIS
<i>Straßenfastnacht, Straßenkunst, Straßenmusik, Straßentheater, Straßenpublikum</i>	Ort für Freizeitvergnügen
<i>Straßenhandel, Straßenverkäufer, Budenstraße, Ladenstraße</i>	Straße als Marktplatz
<i>Gesetz der Straße, jemanden auf die Straße setzen, Straßekrawall, Straßentrubel, Straßekriminalität, Straßennädchen, Straßenprostitution</i>	Straße als Ort der Gefährdung, der Unruhe, der Sitten-, Gesetz- und Schutzlosigkeit
<i>etwas auf die Straße bringen, auf offener Straße</i>	ein Ort der Öffentlichkeit
<i>Straßenbekanntschaft, Straßencafé</i>	ein Ort der sozialen Begegnung
<i>Wohnstraße, Spielstraße</i>	Erweiterung des Wohnzimmers

der Zürcher Stadtregierung, Quartierstraßen in Begegnungs- und Naturräume zu verwandeln, mit dem Argument, dass diese Straßen mit dem Anbringen von Sitzgelegenheiten und Pflanzentöpfen keine Straßen mehr seien. Im Licht der *Duden*-Definition müssen die „grünen“ Pläne der Regierung tatsächlich als eine „Tilgung von Straßenraum“ (von Ledebur) erscheinen. Die einseitige Definition der Straße im Sinne einer Fahrbahn rückt auch das Wort *Straßensperrung* in ein einseitiges Licht. Von Ledebur beklagt, dass wegen der „grünen“ Maßnahmen „Straßenzüge über den Sommer gesperrt werden“. Gesperrt sind sie freilich nur aus der Sicht der Motorisierten, während sie für alle anderen offenstehen! Eine im Transit-Verständnis „offene“ Straße ist für Zufußgehende das ganze Jahr über gesperrt, nur kommt diese Sperrung, weil sie als normal gilt, sprachlich nicht zum Ausdruck (vergleiche Schneidmesser 2021). Die Beispiele illustrieren, wie ein in Lexika fixiertes Common-Sense-Verständnis von *Straße* als argumentative Waffe eingesetzt wird, um den Status quo zu zementieren. Dies zeigt: Die angestrebte Verkehrswende ist auch ein Ringen um die Deutung – das Framing – des Wortes *Straße* als multifunktionalen Raum.

Knapper werdende Räume

Parkplatz ist heute ein emotional aufgeladenes Wort, unter anderem weil in den Städten „um jeden Parkplatz [...] gestritten“ wird (FAZ, 30.04.2020). Es erstaunt nicht, dass die häufigsten Begleitverben des Wortes *Parkplatz* in den Zeitungskorpora des DWDS die Verben *suchen* und *finden* sind.⁷ Diese Wortseilschaften (Kollokationen) belegen, dass Parkplätze aus der Sicht der Automobilist(inn)en etwas Rares sind, das diese *suchen* und im besten Fall *finden*. Der allgegenwärtige Parkplatzmangel in den

Städten kann auch die hochschießenden Frequenzen des Wortes seit den 1990er-Jahren erklären (Abbildung 1).

Aber auch der Frame des Wortteils *Platz* birgt Brisanz. Komposita wie *Arbeitsplatz*, *Studienplatz*, *Sitzplatz*, *Stehplatz*, *Schlafplatz* belegen, dass einen Platz zu haben für Menschen bedeutet, in der Welt körperlich und sozial aufgehoben zu sein. Diese Wertung dehnt sich heute wie selbstverständlich auf den *Parkplatz* aus. Er markiert die Existenz des automobilen Menschen und würdigt seine Bedürfnisse. Diese Koppelung des Menschen mit einem *Parkplatz* drückt sich bis heute in zahlreichen Bauordnungen aus, die mit dem Erstellen einer Wohneinheit auch den Bau

von Parkplätzen – oder Bruchteilen von ihnen – vorschreiben.⁸ Wer wohnt, wird als Automobilist(in) gedacht. Doch die Reduktion der vorgeschriebenen Mindestparkplatzzahlen pro Wohnung bringt auch die Verkehrswende voran. Aus unserem Zeitungskorpus wird deutlich, dass Parkplätze heute gefährdet sind. So wird darüber diskutiert, ob man sie – aus behördlicher Sicht – „streichen“ (*Tages-Anzeiger*, 17.07.2020, *NZZ*, 15.09.2022), „umwandeln“ (*Der Standard*, 25.06.2020), „rückbauen“ (*Der Standard*, 07.08.2020, *Tages-Anzeiger*, 09.07.2022), „abbauen“ (*NZZ*, 15.09.2022), „reduzieren“ (*NZZ*, 30.07.2021), „verknappen“ (*NZZ*, 10.09.2021) oder „umwidmen“ solle (*Der Standard*, 28.06.2020). Es sind sprachliche Hinweise, dass die *motonormativity* ins Wanken gerät, ein Umstand, den Zahlen zum Abbau städtischer Parkplätze belegen.⁹

Man kann die gesellschaftliche Ambivalenz gegenüber Parkplätzen linguistisch auch am Wort *Fahrzeug* festmachen. Offenbar fällt es uns schwer, ein Gerät, das wir als *Fahrzeug* – das heißt, als Mobilitäts-Gerät – bezeichnen, in seiner Zweitexistenz als „Stehzeug“ (Knoflacher 2001, S. 30) zu erkennen. Die Bezeichnung *Fahrzeug* verdeckt, dass das *Fahrzeug* einen Stehplatz braucht. Je nach Berechnungsweise verbringen Autos 90 bis 99 Prozent ihrer Wirkungsmöglichkeit als *Stehzeuge* und verstellen damit den knappen öffentlichen Raum (Knoflacher 2001, S. 30). Das Parken am Straßenrand schafft einen Zustand, der heute weitgehend als normal gilt (Abbildung 2, S. 46). Die Stadtkinder, die mehr Automarken als Baumarten kennen, bestätigen diese Normalität.

Neue Wörter stoßen häufig Fenster zu neuen Sichtweisen auf und relativieren vermeintlich Normales. In den letzten rund zehn Jahren haben im Verkehrsdiskurs zahlreiche Komposita mit den Wörtern *Fläche*, *Raum* und *Platz* Fuß gefasst. In unserem Tageszeitungs-Korpus 2019 bis 2023 taucht der Ausdruck

⁷ www.dwds.de/wp/?q=Parkplatz

⁸ Beispiel einer sogenannten Parkplatzberechnung aus der Gemeinde Reinach (Baselland):

www.reinach-bl.ch/de/dokumente/03-Bauen-und-Stadtentwicklung/Bauinspektorat/Brosch_160212_Parkplaetze_2018_neu.pdf.

⁹ www.nzz.ch/zuerich/abstimmung-richtplan-zuerich-abbau-von-parkplaetzen-im-faktencheck-ld.1654631

Straßenraum 76-mal auf, gehäuft in Verbindungen mit Verben wie *verteilen*, *umverteilen*, *nutzen* und *begrünen*.¹⁰ Selbst der spezifischere Ausdruck *Flächenverbrauch* in Verbindung mit Auto oder Verkehr ergibt zehn Treffer.

2022 widmen zwei autokritische Verkehrs-Verbandszeitschriften eine Nummer dem Raum-Thema, in Deutschland *fairverkehr* 2/22 „Macht Platz!“, in der Schweiz das *VCS-Magazin* 5/22 „Wie nutzen wir den Platz?“. 2023 postuliert die Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt das Entwicklungsziel „Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren“ (Regierungsrat des Kantons-Basel Stadt 2023, S. 31). Der Frankfurter Verkehrsplaner Stefan Lüdeke spricht von *Verkehrsflächenumverteilung* zugunsten des Fahrrads (*Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung*, 18.12.2022) und ein Flyer des VCD fordert Flächengerechtigkeit ein.¹¹ Anders als das eher alltagssprachliche Wort *Platz* laden die geometrischen Begriffe *Fläche* und *Raum* zur genauen Quantifizierung und damit zur Durchsetzung politischer Forderungen ein. Neben dem *Flächenverbrauch* gehören dazu Wörter wie

- *Flächen- und Raumannspruch*,
- *Flächeneffizienz*,
- *Flächengerechtigkeit*.

Diese Wörter beleuchten den Verkehr unter dem Aspekt seiner physischen Raumnahme, die auch im Ringen um *Parkplätze* fassbar wird. Auffällig ist, dass diese raumbezogenen Sichtweisen den Blick nicht auf Lärm, Gestank und Kollisionen richten, sondern den öffentlichen Raum als *Allmende* in Erinnerung rufen. Dieser gemeinschaftliche Raum wird heute knapper und soll nach Regeln aufgeteilt werden, die auch dem Fuß- und Radverkehr gerecht werden. Was heißt das konkret?

In einer typischen städtischen Straße gehören etwa zwei Drittel der Fläche, das heißt *Fahrbahn* und *Parkplätze*, den Autos, ein Drittel – die *Trottoirs* (D: *Bürgersteige*, A: *Gehsteige*) – dem Fußverkehr (Abbildung 2). Diese Flächenverteilung steht ungefähr im umgekehrten Verhältnis zum Umfang der entsprechenden sozialen Gruppen: Etwa ein Drittel der Bewohner(innen) einer

¹⁰ Diese steigenden Wortfrequenzen bestätigt auch das Wortprofil des DWDS: www.dwds.de/wb/Stra%C3%9Fenraum?o=Strassenraum.

¹¹ www.vcd.org/fckeditor/user_upload/Redaktion/Stra%C3%9Fen_fuer_Menschen/VCD-200722_Forderungen_Flaechengerechtigkeit.pdf

ABBILDUNG 2: Als „normal“ gilt heute: Zwei Drittel der Straßenfläche umfassen *Fahrbahn* und *Parkplätze* (acht Meter), ein Drittel, die *Trottoirs* (zwei mal 2,5 Meter), gehört den Fußgänger(inne)n (im Bild: Burgweg, Basel).





ABBILDUNG 3: Neue Wörter wie *Flächenverbrauch* und *Flächengerechtigkeit* sind in der neuen Radabstellanlage bildlich in Szene gesetzt.

mittelgroßen europäischen Stadt besitzt heute ein Auto, zwei Drittel besitzen keines (Agora Verkehrswende 2020, S. 17). Dieser Vergleich legt nahe, *Flächengerechtigkeit* (Drews 2022) einzufordern und den städtischen Straßenraum unabhängig vom Autobesitz aufzuteilen (Agora Verkehrswende 2020, siehe dazu Creutzig et al. 2020). Das Beispiel illustriert, wie ein neues Wort eine neue Sichtweise und neue Handlungsoptionen in einem bestimmten Kontext erschließen kann. Neben dem Kriterium des Autobesitzes pro Person bietet sich zum Bemessen der *Flächengerechtigkeit* auch der *Flächenverbrauch* unterschiedlicher Mobilitätsformen an. Während eine Person im Privatauto mehr als 13 Quadratmeter beansprucht – eine Fläche, die sich für das beschleunigte Auto vervielfacht – beansprucht ein(e) Fußgänger(in) etwa einen Quadratmeter, ein(e) Radfahrer(in) etwa 1,2, ein(e) Nutzer(in) des öffentlichen Nahverkehrs etwa 2,8¹² (Abbildung 3).

Einiges deutet darauf hin, dass die neu eingeforderte *Flächengerechtigkeit* heute nach marktwirtschaftlichen Prinzipien verwirklicht wird. Ein *ökonomischer Frame* wird aufgerufen: Der Parkplatz wird als *knappes Gut* (Aargauer Zeitung, 28.05.2019) ökonomisch definiert. Die Zeit des sogenannten *Gratisparkplatzes* ist damit vorbei. Fokussierte der Ausdruck *Parkuhr* noch die zeitliche Nutzung des Parkplatzes, so liegt der Akzent neu auf dessen kostenträchtigem *Flächenanspruch*. Nun gilt die *Parkraumbewirtschaftung* (Aargauer Zeitung, 25.10.2019), die nach einer *Parkraumfinanzierung* und einer *Verteuerung des Parkraums* ruft (Die Welt, 02.11.2019). In den ökonomischen Frame passt auch die Wortneuprägung der *Autolagerfläche* (von Schneidmesser 2021), welche die private Nutzung des öffentlichen Raums als *Lagerung*, als kostenpflichtige Dienstleistung, definiert. Laut von Schneidmesser kostet das Einrichten eines Parkplatzes im urbanen Raum bis zu 5000 Euro, im Unterhalt bis zu 300 Euro im Jahr, eine Summe, die weit über dem Ertrag der üblichen *Anwohnerparkgebühren* liegt (von Schneidmesser 2021). Die Beispiele zeigen, wie das Prinzip distributiver Gerechtigkeit angewandt wird: Menschen werden zu einer Verhaltensänderung angeregt, indem

sie für ihren Nutzungsanteil an der Allmende zahlen müssen. Zu bedenken bleiben zwei Aspekte:

- Der neue Flächenfokus unterschlägt die Dreidimensionalität der Fahrzeuge, die im Verkehr oft als Sichtsperr wirken. Man denke etwa an SUVs und Lieferwagen. Eine Bepreisung nach Raumnahme wäre präziser.
- Lebensansprüche von Tieren und Pflanzen kommen unter dem Aspekt der Verteilungsgerechtigkeit schwer in den Blick, da nichtmenschliche Lebewesen (bisher) nicht als Rechtssubjekte gelten. Deren Bedeutung wird aber unter den Begriffen *Grünflächen* und *versiegelte Flächen* (beide VCS-Magazin 5/2020, S. 5) auch unter dem Flächenbegriff diskutiert.

Zonen als Kompensationsräume

Die Frage bleibt, was mit der Straße als Ort des sozialen Umgangs geschieht. Unsere Korpora und das DWDS deuten an, dass analog zu den Spielplätzen neue Räume entstanden sind, welche die verdrängten sozialen Funktionen der Straße wieder aufnehmen. Es sind *Zonen*. Genauer und in der Rangfolge ihrer Häufigkeit in unseren Zeitungskorpora heißen sie: *Fußgängerzonen*, *Tempo-30-Zonen*, *Begegnungszonen*, *autofreie Zonen* und *verkehrsberuhigte Zonen*. Weiter stoßen wir auf die *Spielzone in verkehrsberuhigten Bereichen* (Die Welt, 06.08.2019), verkehrsrechtliche Begriffe wie *Fahrradzone* (Frankfurter Rundschau, 15.02.2023) und *Fahrverbotszone* (FAZ, 01.04.2021). Wortschöpfungen wie *Null-Emissionszone* (Tages-Anzeiger, 02.10.2020), *fossilfreie Zone* (NZZ, 08.01.2023) und *Umweltzone* (Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt 2023, S. 36) kommen hinzu. All diese Zonen verbindet, dass sie auto-abgewandt sind. Dies macht sie für die Belange der Verkehrswende relevant.

Die *autofreien Zonen* oder *Fußgängerzonen* kommen vor allem in Tourismusorten und in Innenstädten vor und verbieten den motorisierten Verkehr (praktisch) ganz. Der Ausdruck *autofrei* drückt aus, dass hier etwas Negatives *nicht* vorkommt, dass wir hier *frei von etwas Unerwünschtem* sind. Frei zu sein von Autos lässt aber die Autos als vorherrschenden Maßstab im Hintergrund bestehen. Zum Vergleich: Niemand würde Autobahnen *fußgängerfreie Zonen* nennen. Dass dort Fußgänger(innen) vorkommen, gilt als unvorstellbar. Die *Autobahn* ist keine Freizone innerhalb einer Welt von Fußgänger(inne)n, sie bietet den Autos einfach freie Bahn.

Wie sieht der Frame des Wortes *Zone* aus? Das Wortprofil des Wortes *Zone* im DWDS verrät, dass die zwei häufigsten mit dem Nomen verbundenen Verben *schaffen* und *einrichten* sind.¹³ Anders als natürliche Zonen wie *Trockenzonen* oder *arktische Zonen* sind diese Zonen Räume, die durch staatliche Verfügung als klar abgegrenzte Gebiete eingerichtet wurden, wie etwa die *Besatzungszonen* im Nachkriegsdeutschland oder die im Bau-recht vorgenommene Unterscheidung von *Verkehrszonen* und

12 www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-Straßenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich

13 www.dwds.de/wp/?q=Zone

Bauzonen.¹⁴ Klare Grenzen gelten auch für die innerhalb der Autodomäne eingerichteten Zonen. In ihnen manifestiert sich der Wille, der Dominanz der Autos etwas entgegenzustellen. Wie weit diese Autodominanz geografisch reicht, lässt sich an jenen Orten ablesen, wo autofreie Zonen historisch zuerst Fuß fassen: 1. in isolierten Gebirgslagen, zum Beispiel in Zermatt, 2. in den verwinkelten Gassen historischer Innenstädte und 3. auf bestimmten Inseln, wo der Autoverkehr nicht hinkommt. Im Ganzen sind die oben aufgeführten Zonen – von der *Fußgängerzone* bis zur *fossilfreien Zone* – also begrenzte Ausnahme-Räume oder das, was der Soziologe Hartmut Rosa (2005, S. 148) *Entschleunigungsinseln* nennt. Auf ihren Ausnahme-Charakter deutet auch, dass sie mit Urlaub und Freizeit assoziiert werden. Man kann sie als Kompensationsräume für die durch die Massenmotorisierung verdrängten Bedürfnisse sehen. Sie zeugen von erfolgreichen Anstrengungen gegen die seit den 1920er Jahren nahezu stetig wachsende Raumnahme durch die Automobile.

Das Wort *Zone* legt eine Spur zu weiteren Ausnahmeräumen und Entschleunigungsinseln, die sich seit einigen Jahren im „Meer“ der Auto-Normalität ausbilden. *Tempo-30-Zonen* erhalten heute in den Siedlungsgebieten zunehmend Raum. Die reduzierte Geschwindigkeit nähert hier Autos und Unmotorisierte einander an. Die Benennung der Zone über die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde richtet sie dennoch an der Norm des Autos aus. Autoorientiert bleibt die Tempo-30-Zone auch in ihrer physischen Gestaltung: Fahrbahn, seitliche Parkflächen und Trottoirs geben eine „lineare Bewegungsleitung als Durchgangsraum“ vor (Reblin 2012, S. 191). Kinder leben auch in Tempo-30-Zonen gefährlich (vergleiche Abbildung 2). Diese verlangsamen wohl den Autoverkehr und mindern damit die Gefahr für die Zufußgehenden um etwa 40 Prozent, doch in der Flächennutzung und -gestaltung mit den Sichtsperrern durch geparkte Autos bleiben sie eine von Maschinen dominierte und für Kinder gefährliche Welt.¹⁵

Als *Begegnungszonen* (oder *Wohnstraßen*) gelten Straßen, in denen Zufußgehende Vorrang vor den Autos genießen, die höchstens mit 20 Kilometern pro Stunde fahren dürfen. Hier ist es erlaubt, auf der Straße zu spielen und diese für nachbarschaftliche Aktivitäten zu nutzen (Abbildung 4).¹⁶

Begegnungszonen werden oft auf Initiative der Anwohner(innen) geschaffen, was die Verbindung mit dem Ort und damit den sozialen Zusammenhalt in der Siedlung stärkt. Ihre bauliche Gestaltung soll für Autofahrende einen sogenannten *Durchfahrtswiderstand* (Künzler et al. 2011) erzeugen und diese so verlangsamen. Sitzelemente und Pflanzentöpfe signalisieren, dass hier das Verweilen und das soziale Leben Priorität vor der Durchfahrt haben. Der neue Ausdruck *Aufenthaltsqualität*, der seit rund 2010 eine steile Karriere erfährt,¹⁷ erschließt den Straßenraum

aus der Sicht der Anwohner(innen) als Ort des Verweilens und als sinnlich wahrnehmbaren naturnahen Begegnungsraum. In unseren Korpora finden wir Aufenthaltsqualität beispielsweise mit „Grünflächen“ (Frankfurter Rundschau, 20.09.2019), „Fußgängern“ (*Westdeutsche Allgemeine Zeitung*, 02.12.2022), „Schönheit“ (*Rheinische Post*, 08.05.2019) und „Wasserläufen“ (*Rheinische Post*, 04.04.2022) assoziiert. Als Ort mit der geringsten Aufenthaltsqualität gilt eine „autobahnähnliche Straße“ (*Westdeutsche Allgemeine Zeitung*, 16.11.2021). Das neue Wort fasst das Bedürfnis in Sprache, Straßen multifunktional zu verstehen. Eine Straße mit guter Aufenthaltsqualität soll Menschen nicht vor allem anderswohin bringen, sondern auch dazu einladen, am Ort zu verweilen.

In den letzten rund zehn Jahren hat im Straßenbau auch die Unterscheidung zwischen einem *verkehrs-* und einem *siedlungsorientierten* Straßenbau Fuß gefasst.¹⁸ Während der verkehrsorientierte Straßenbau die Straße von der Fahrbahn aus denkt, lädt der zweite dazu ein, „den ganzen Strassenraum von Fassade zu Fassade zu denken“ mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen“ (NZZ, 19.11.2022). Diese Idee, die Straße nicht als Transitraum, sondern „von Fassade zu Fassade“ zu denken, führt zurück zur Beobachtung von Knoflacher (2001, S. 43), dass vor dem Siegeszug des Automobils die Quer-Bewegungen zwischen den Häusern ebenso zahlreich waren wie jene die Straße entlang.

Ergebnisse und Folgerungen für einen Sprachgebrauch, der eine nachhaltige Mobilität stärkt

In der Welt des massenhaften motorisierten Individualverkehrs wird Automobilität samt ihrem Gefahrenpotenzial als gegeben akzeptiert; Individualität und Geschwindigkeit gelten als „normal“, während Ortsbezug, Verweilen, Langsamkeit, soziales Miteinander und Naturnähe eher als fakultative Ansprüche an den öffentlichen Raum gelten. Diese grundsätzliche Hochwertung von Tempo und Transit macht verständlich, warum nachhaltige Mobilität – etwa in Tempo-30- und Begegnungszonen – heute oft nur gegen Widerstand durchzusetzen ist: Solche Zonen werden etwas ab, das eigentlich hoch bewertet ist (Flade 2013, S. 48).

Unsere Frame- und Zeichenanalyse zeigt, dass als *Straßen* und *Parkplätze* bezeichnete Räume als „Hoheitsgebiete“ des Autos gelten. *Spielplätze* und *Zonen* kompensieren für die Widrigkeiten dieser Auto-Reviere, indem sie vom Auto verdrängte Straßenfunktionen übernehmen. Dies zeigt sich etwa, wenn sich autofreie Ferienorte als „Entschleunigungsinseln“ anbieten, auf denen man (mit vielsagender Metaphorik) „runterschalten“ und „auftanken“ kann, um danach „durchzustarten“.¹⁹ Rosa (2005,

14 https://baurecht.lu.ch/-/media/Baurecht/Dokumente/PBG_Neues_Recht/Planungsvorschriften_1a_85/51_60/52.pdf?rev=914fe69770f94ede8753a8f7c87c4981

15 www.gruenes-schwielowsee.de/wp-content/uploads/2021/07/Maria_Limbourg_Tempo30-2.pdf

16 <https://begegnungszonen.ch/dokumentation/#rechts>

17 www.dwds.de/?q=Aufenthaltsqualit%C3%A4t&from=wb

18 www.espacesuisse.ch/sites/default/files/documents/1-Grundlagen.pdf

19 Beispiel: www.tagesanzeiger.ch/inseln-der-entschleunigung-895043917674.

S. 149, 151) hat solche „Entschleunigungs-oasen“ als „Bestandesgarantien“ gedeutet, die das Gesamtsystem der Beschleunigung stabilisieren und einen Wandel behindern. (Das heißt, man gewährt auf Entschleunigungsinseln Ruhe, während auf dem „Meer“ das Tempo regiert.) Unsere Sprachanalyse zeigt aber auch, dass sich unter dem Anspruch auf *Flächengerechtigkeit* ein neues Raumbewusstsein ausbildet, das den öffentlichen Raum zwischen den verschiedenen Verkehrsarten neu aufzuteilen versucht. Im Lichte neuer Ausdrücke wie *Flächenanspruch* wird der motorisierte Verkehr gegenüber aktiven Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr zunehmend begründungsbedürftig und in seiner Normalität infrage gestellt.

Der Erfolg der angestrebten Verkehrswende wird davon abhängen, ob es gelingt, die vom Automobil kolonisierten und heute in ihrer sozialen und ökologischen Funktion oft unternutzten Straßenräume so aufzuwerten, dass sie für alle am Verkehr Teilnehmenden gleichermaßen sicher nutzbar werden können. Sprachliche Wege dazu können sein:

- In der Rückbesinnung auf die soziale Funktion der Straße können NGOs, Medien, Politik und Behörden unter dem Anspruch auf Flächengerechtigkeit Wörter wie *Aufenthaltsqualität* und *siedlungsorientierter Straßenbau* gezielt in Gebrauch

nehmen. Neben Wörtern wie *Wohnstraße* und *Begegnungszone* akzentuieren diese den Ortsbezug einer Straße. Sie schärfen das Bewusstsein dafür, dass Straßen mehr als bloße Transiträume für Autos sein können. Wichtig ist auch, dass Begegnungszonen und siedlungsorientierte Straßen so gestaltet werden, dass sie diese Namen auch verdienen. Damit muss die Gestaltung von der Optik und den Bedürfnissen aller Nutzenden ausgehen, nicht nur von jenen der Autofahrenden.

- Man könnte den Ausdruck *Zone* vermehrt auf verkehrsorientierte Straßen anwenden und damit deutlich machen, dass den Autos nicht selbstverständlich alle Flächen gehören, die keine Zonen sind. Das Wort *Autozone* schafft eine Außensicht auf die dominante Autowelt und verweist diese in einen beschränkten Bereich. *Autobahnen*, *Hauptstraßen* und *Fahrbahnen* wären solche Autozonen.
- Im Frame des Wortes *Straße* gilt es, jene Bedeutungsaspekte zu stärken, welche sie aus der Perspektive der Zufußgehenden darstellen. Der behördliche Gebrauch folgender Wörter kann dazu beitragen: *Wohnstraße* (statt *Begegnungszone*), *Ladenstraße*, *Straßenmusik*, *Spielstraße*, *Straßenmarkt*, *Straßenverkauf* etc. Seit circa zehn Jahren wird in Deutschland, Österreich und der Schweiz mit sogenannten *Rad-* oder *Velo-*

>

ABBILDUNG 4: *Begegnungszonen* oder *verkehrsberuhigte Straßen* bieten Raum für Zufußgehende und soziale Interaktion (im Bild: Pfefferstraße, Basel).



straßen experimentiert, das heißt Straßen, in denen Fahrräder Vorrang vor Autos genießen.

- Das natürlich erscheinende Anrecht von Autofahrenden auf den öffentlichen Raum in der Form sogenannter *Parkplätze* lässt sich relativieren, indem man den emotionsgeladenen Ausdruck *Parkplatz* vermeidet und durch *Auto-Stellplatz*, *Stellfläche* oder – provokativ – *Autolagerfläche* ersetzt.
- Dasselbe gilt für die am Auto orientierten Ausdrücke wie *autofrei* und *autolos*. Eine Alternative ist *gehfreundliche Straße*.
- Dass Straßen den Autos gehören, lässt sich sprachlich in Frage stellen, indem man die Rede von *offenen* oder *gesperrten Straßen* präzisiert und von „für Autos gesperrten“ oder „für Fußgänger offenen Straßen“ spricht.
- Eine Bilderwahl, die Straßen mit anderen Mobilitätsformen als Autos verbindet, kann korrigierend wirken.
- In Gliederungen amtlicher Kommunikationen oder in Gesetzestexten sollte man in Aufzählungen den aktiven Mobilitätsformen den Vorrang vor passiven geben. Das heißt: 1. Fußverkehr, 2. Radverkehr, 3. motorisierter Verkehr.

Acknowledgements: We would like to thank three anonymous reviewers for their constructive comments.

Funding: This article was written as part of the project *Sprachkompass Verkehr und öffentlicher Raum*. Further research findings are available online at www.sprachkompass.ch. The project is funded by Stiftung Mercator Schweiz.

Competing interests: The authors declare no competing interests.

Authors' contributions: Both authors contributed equally to the creation of this paper.

Literatur

- Agora Verkehrswende. 2020. *Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten*. www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten.pdf (abgerufen 10.05.2024).
- Bendel Larcher, S. 2015. *Linguistische Diskursanalyse. Ein Lehr- und Arbeitsbuch*. Tübingen: Narr.
- Busse, D. 2012. *Frame-Semantik. Ein Kompendium*. Berlin: de Gruyter. <https://doi.org/10.1515/9783110269451>.
- Caviola, H. 2020. *Bahn, Spur, Streifen und Insel*. <https://sprachkompass.ch/mobilitaet/bahn-spur-streifen-insel> (abgerufen 13.03.2024).
- Caviola, H., M. Reisl. 2020. *Der Mensch als Automobilist*. <https://sprachkompass.ch/mobilitaet/der-mensch-als-automobilist> (abgerufen 12.11.2023).
- Caviola, H., A. Sedlaczek. 2020. Grenzenlose Mobilität und fließender Verkehr. Eine kritische Sprachreflexion. *GAIA* 29/3: 161–169. <https://doi.org/10.14512/gaia.29.3.6>.
- Creutzig, F. et al. 2020. Fair street space allocation: Ethical principles and empirical insights. *Transport Reviews* 40/6: 711–733. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.176279>.
- Diehl, K. 2022. *Autokorrektur. Mobilität für eine lebenswerte Welt*. Fischer: Frankfurt am Main.
- Drews, F. 2022. *Flächengerechtigkeit und die Verteilung des öffentlichen Straßenraums in Berlin. Eine Untersuchung am Beispiel des Bezirks Berlin-Mitte*. IVP-Discussion Paper 2022/2. Berlin: Technische Universität Berlin. <https://doi.org/10.26128/2023.62>.
- Dudenredaktion. 2002. *Duden – Das Bedeutungswörterbuch*. 3. neu bearbeitete und erweiterte Auflage. Mannheim: Dudenverlag.
- Flade, A. 2013. *Der rastlose Mensch. Konzepte und Ergebnisse der Mobilitätspsychologie*. Berlin: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-19086-0>.
- Gspurning, W. 2014. *Der öffentliche Raum im Alltag von Kindern und Jugendlichen: Sozialraumanalyse mit 6- bis 14-Jährigen in Voitsberg*. Dissertation, Universität Graz.
- Knoflacher, H. 2001. *Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem*. Wien: Böhlau.
- Künzler P., J. Dietiker, R. Steiner. 2011. *Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich. Grundlagen für Planung, Bau und Reparatur von Verkehrsräumen*. Umwelt-Wissen 1110. Bern: Bundesamt für Umwelt.
- Link, J. 2005. (Nicht) normale Fahrten – Strukturen und Funktionen eines modernen Faszinationstyps. In: *Mobilität – Raum – Kultur. Erfahrungswandel vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Herausgegeben von K.-S. Rehberg, W. Schmitz, P. Strohschneider. Dresden: Thelem. 207–221.
- Norton, P. 2011. *Fighting traffic: The dawn of the motor age in the American city*. Boston: MIT Press.
- Reblin, E. 2012. *Die Straße, die Dinge und die Zeichen: Zur Semiotik des materiellen Stadtraums*. Bielefeld: transcript. <https://doi.org/10.1515/transcript.9783839419793>.
- Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. 2023. *Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel. Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt*. https://media.bs.ch/original_file/c9a58f5d8272793a625b267a08235dbfd440e1ea/2023-01-26-mobilitaetsstrategie-5.pdf (abgerufen 23.01.2025).
- Reisl, M. 2021. Vom Fahren bei schlechter Sicht, Beschleunigen, Abbremsen und Stillstehen auf dem Pannestreifen. Beobachtungen zur Leitmetapher der Automobilität im österreichischen Mediendiskurs über die Covid-19-Krise. *Wiener Linguistische Gazette (WLG)* 90: 5–38.
- Rosa, H. 2005. *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Sheller, M. 2004. Automotive emotions: Feeling the car. *Theory, Culture & Society* 21/4–5: 221–224. <https://doi.org/10.1177/02632764040406068>.
- Spitzmüller, J., I. Warnke. 2011. *Diskurslinguistik. Eine Einführung in Theorien und Methoden der transtextuellen Sprachanalyse*. Berlin: de Gruyter. <https://doi.org/10.1515/9783110229967>.
- von Schneidmesser, D. 2021. Die Straße war mal für Kinder. Interview. *taz*, 21.05.21. <https://taz.de/Verkehrsforscher-ueber-Sprache/15766200> (abgerufen 14.11.2023).
- von Schneidmesser, D., H. Caviola. 2024. Verkehr(t) kommunizieren: Sprachliche Stolperfallen bei der Mobilitätswende. *mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung* 45/1: 16–19.
- Walker, I., A. Tapp, A. Davis. 2023. Motonormativity: How social norms hide a major public health hazard. *International Journal of Environment and Health* 11/1: 21–33. <https://doi.org/10.1504/IJENVH.2023.135446>.
- Ziem, A. 2008. *Frames und sprachliches Wissen. Kognitive Aspekte der semantischen Kompetenz*. Berlin: de Gruyter. <https://doi.org/10.1515/9783110209419>.



Hugo Caviola

Studium der Germanistik und Anglistik in Basel und den USA. Dissertation zur Raumwahrnehmung. Tätigkeit als Gymnasiallehrer. Leitung von Forschungsvorhaben zur Metaphorik in der Wissenschaft und zur schulischen Interdisziplinarität. Seit 2014 Leiter des Forschungsprojekts *Sprachkompass*, seit 2022 mit dem Schwerpunkt Verkehr und öffentlicher Raum am Zentrum für Nachhaltige Entwicklung und Umwelt (CDE) der Universität Bern. Forschungsschwerpunkte: Metaphernanalyse, multimodale Diskursforschung, Ökoluistik.



Andrea Sabine Sedlaczek

Studium der Allgemeinen und Angewandten Sprachwissenschaft. Forschung zu Mediendiskursen über Klimawandel und Nachhaltigkeit am Institut für Sprachwissenschaft der Universität Wien. Seit 2018 Mitarbeit im Forschungsprojekt *Sprachkompass* in Kooperation mit dem Zentrum für Nachhaltige Entwicklung und Umwelt (CDE) der Universität Bern, derzeit zum Schwerpunkt Verkehr und öffentlicher Raum. Außeruniversitär bei COM-MIT tätig, einem Weiterbildungs- und Forschungsinstitut für Community Medien in Österreich. Forschungsschwerpunkte: multimodale Diskursforschung, Semiotik, Argumentationstheorie und Ökoluistik.