



Forum Stadt

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung



48. Jahrgang
4|2021

Forum Stadt
Verlag

Schwerpunkt:

DIE BEWEGTE STADT

Herausgegeben von Jürgen Hasse





Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben vom »Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte e.V.« in
Verbindung mit Harald Bodenschatz, Tilman Harlander, Johann Jessen,
Elisabeth Merk, Jürgen Reulecke und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiß (Chefredakteur)

Prof. Dr. Dietrich Denecke, Universität Göttingen,
Geographisches Institut

Prof. Dr. Andreas Gestrich, Trier,
Historisches Institut

Dr. Robert Kaltenbrunner, Bonn und Berlin,
Bundesinst. für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Prof. Dr. Hans-Rudolf Meier, Bauhaus-Universität
Weimar, Denkmalpflege und Baugeschichte

Prof. Dr. Klaus Jan Philipp, Universität Stuttgart,
Institut für Architekturgeschichte

Dr. habil. Olaf Schnur, Berlin, vhw Bundesverband
für Wohnen und Stadtentwicklung

Prof. Dr.-Ing. Barbara Schönig, Bauhaus-Universität
Weimar, Fakultät Architektur und Urbanistik

Prof. Dr. Dieter Schott, TU Darmstadt,
Institut für Geschichte

Prof. Dr.-Ing. Christina Simon-Philipp, Hochschule
für Technik Stuttgart, Fakultät Architektur

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:

Forum Stadt
Postfach 100355
73728 Esslingen
Email: hans.schultheiss@email.de
Website: www.forum-stadt.eu

Die Zeitschrift Forum Stadt ist zugleich Mitglieder-
zeitschrift des ca. 110 Städte umfassenden
»Forum Stadt – Netzwerk historische Städte e.V.«

Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 96,- Einzelheft EUR 26,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 64,-
jeweils zzgl. Versandkosten.

Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt,
zur Fortsetzung bis auf Widerruf. Kündigungen
des Abonnements können nur zum Ablauf eines
Jahres erfolgen und müssen bis zum 15. November
des laufenden Jahres beim Vertrieb, Verlag oder
der Redaktion eingegangen sein.

Vertrieb:

Südost Service GmbH
Am Steinfeld 4, D - 94065 Waldkirchen
Fax +49 (0) 8581-9605-754
E-mail: info@suedost-service.de

Verlag:

Forum Stadt Verlag (FSTV)
Ecklenstraße 32, 70184 Stuttgart
E-mail: forumstadtverlag@email.de

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbeding-
t die Meinung der Redaktion wieder. Redaktion und
Verlag haften nicht für unverlangt eingesandte Manu-
skripte. Die der Redaktion angebotenen Originalbeiträge
dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröf-
fentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung
überträgt der Autor dem »Forum Stadt – Netzwerk histo-
rischer Städte« e.V. und dem Verlag das ausschließliche
Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht
zur Herstellung elektronischer Versionen und zur Ein-
speicherung in Datenbanken sowie das Recht zu deren
Vervielfältigung online und offline. Alle in dieser Zeit-
schrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich ge-
schützt. Kein Teil der Zeitschrift darf außerhalb der engen
Grenzen des Urheberrechts ohne schriftliche Genehmi-
gung in irgendeiner Form reproduziert oder in eine von
Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanla-
gen verwendbare Sprache übertragen werden.

Druck: Print Media Group, Hamm

© 2021 Forum Stadt e.V., Esslingen

Printed in Germany / ISSN 2192 - 8924



Bis zum 37. Jahrgang 2010 erschien die »Viertel-
jahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziolo-
gie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung« unter
dem Obertitel »Die alte Stadt« (ISSN 0170-9364).

Die bewegte Stadt

Herausgegeben von Jürgen Hasse

Editorial

Jürgen Hasse

Die bewegte Stadt 339

Abhandlungen

Jürgen Hasse

Der sich im urbanen Raum bewegende Mensch.
Bemerkungen zum pneumatischen Rhythmus der Stadt 345

Barbara Büscher

Performative Überschreibungen und künstlerische Aneignungen des
städtischen Raums: von (medial vernetztem) Gehen und Fahren,
Spielen und Versammeln 361

Jens Wietschorke

Berliner Tempo, Wiener Gemüt?
Ein stadtanthropologischer Beitrag zur „symbolic time of cities“ 377

Anna Lena Hahn

Urbane Choreografien.
Ein Blick auf Bewegungslandschaften städtischer Orte 393

Forum

Klaus Jan Philipp

Laudatio Otto-Borst-Preis 2021 405

Autorinnen / Autoren 416

Besprechungen

- LISA MAREI SCHMIDT / KERSTIN WITTMANN-ENGLERT (Hrsg.),
Werner Düttmann, Berlin. Bau. Werk / Building. Berlin (*Albrecht Göschel*) 417
- HARALD BODENSCHATZ / MAX WELCH GUERRA (Hrsg.),
Städtebau als Kreuzzug Francos. Wiederaufbau und Erneuerung unter der
Diktatur in Spanien 1938-1959 (*Dieter J. Mehlhorn*) 419
- CHRISTA KAMLEITHNER (Hrsg.), Ströme und Zonen.
Eine Genealogie der „funktionalen Stadt“ (*Clemens Zimmermann*) 423
-

Hinweis zu geschlechtergerechter Sprache aus Gründen der Lesbarkeit:

Sämtliche personenbezogenen Bezeichnungen sind geschlechtsneutral zu verstehen.

Die bewegte Stadt

Editorial

Alle Formen der Mobilisierung werden unter den Vorzeichen eines fatalen Verbrauchs von Naturressourcen heute zu einem Politikum und einer immensen Herausforderung demokratischer Gesellschaften. Diese operieren qua Verfassung zwar vernunftbasiert. Dennoch streben sie selbst im 21. Jahrhundert nur ausnahmsweise Ziele essentieller Nachhaltigkeit zu. Tatsächlich legitimieren die Parlamente auf allen Stufen des Staatswesens noch den größten Aberwitz durch „demokratische“ Mehrheiten. Weit hinter offensichtlichen Themen der Zukunftssicherung – wie Energiegewinnung, Verkehrsplanung und Landwirtschaft – ist die Bewegung von Menschen und Sachen aller Art viel zu selbstverständlich und banal, als dass sie zu einem Thema der Kritik werden könnte.

Gleichwohl haben die Einschränkungen der individuellen Bewegungsfreiheit in der Corona-Krise gezeigt, dass Bewegung auf einer verdeckten Ebene durch und durch politisch ist. Darin verweist sie auf Manches, das mit Bewegung im engeren Sinne gar nichts zu tun hat. Das illustriert ein Containerschiff, das sich im Suez-Kanal festgefahren und die Durchfahrt für andere Schiffe über Tage blockiert hat. Der stockende Transport von Gütern aller Art führt zur Unterbrechung von Lieferketten und dem Stocken industrieller Fertigungsprozesse, die geordnete Fließbandabläufe verlangen.

Bewegung setzt etwas *Bewegliches* ebenso voraus wie etwas *Bewegtes*. Und sie ist gegenstands- wie situationsgebunden. Was (um welchen Preis) bewegt wird, rückt ebenso in den Fokus einer ethischen Bilanzierung wie die Modi, nach denen etwas



transportiert wird. Während die Arten des logistischen Güter- und Personenverkehrs schon relativ lange ein Thema der Politik sind, stellt sich noch nicht einmal im Ansatz die Frage nach dem Sinn eines Transportes im Blick auf die bewegte Sache. Sie müsste in eine „Ethik des Transportierens“ münden, wäre die Verfrachtung von Brot, Käse und Gemüse aus gesellschaftlicher (allzumal globaler) Sicht doch anders zu bewerten als die von Luxusgütern aller Art. Angesichts heute bestehender globaler ökologischer Herausforderungen reklamiert sich vor allem die kritische Revision von Mobilitätsmustern und Lebensprinzipien, in denen sich nicht-nachhaltige Seinsweisen ausdrücken.

Das vorliegende Heft verfolgt das Ziel einer Thematisierung von Bewegung abseits der Mainstream-Diskurse über Formen der Verkehrsmobilität. Bewegung soll bewusst gemacht und zu einem Gegenstand des Bedenkens werden. Zwei Aspekte treten dabei hervor. Die allokativen Bewegung im und durch den Raum der Stadt und die mentale wie leibliche Bewegung, in deren Vitalität sich die Stadt selbst zeigt. Damit rückt eine im pluralen Sinne aufgefasste Bewegung der Stadt(-gesellschaft) in den Blick, denn: Bewegung bedeutet nicht allein den Transport von Gütern, nicht nur die Bewegung von Menschen und Tieren, sondern auch die stimmungsmäße Bewegung der Gemüter. Die Lebensbedürfnisse der Menschen hängen nicht zuletzt am Faden ihres affektiven Befindens, ihres Wünschens und Wollens. Deshalb takten die Bewegungen des Zeitgeistes auch die Lebenszufriedenheit der Menschen und die Rhythmen des Lebens. Leben ist in seinem Wandel nichts anderes als Bewegung. Bewegung drückt sich nicht nur in Verkehrsmobilität aus; sie ist existenzieller Ausdruck des Lebens. Und so bedingt sie die allokativen Bewegung angesichts dessen, was das Leben antreibt, was ihm Kraft spendet und Sinn verheißt. Bewegung ist folglich eine spezifische Perspektive, in der das biologische Leben in seiner gesellschaftlichen Mobilisierung in den Blick gelangt.

Der Themenschwerpunkt dieses Heftes umfasst vier Beiträge. Sie setzen innerhalb der großen Bandbreite dessen, was sich zur urbanen Bedeutung von Bewegung denken und sagen lässt, besondere Akzente.

Der Beitrag des Herausgebers *Jürgen Hasse* widmet sich der doppelten Bewegung des Menschen im urbanen Raum: seiner allokativen Fort-Bewegung auf der einen Seite und der Vielfarbigkeit seiner emotionalen Bewegtheit auf der anderen Seite. Die gegenwärtigen Menschen der westlichen sog. „postindustriellen“ Welt sind nicht nur hypermobil. Sie befinden sich auch in einer technikaffinen Dauererregung und permanenten Bereitschaft zur Kommunikation mit den Maschinen. Im Bild städtischer Szenen bewegen sich aber nicht nur Menschen – mit und ohne technische Medien der Mobilität (von der Straßenbahn bis zum Tretroller). Zur bewegten Welt der



Abb.: Bewegung situiert die Menschen im Raum der Stadt; Foto: J. Hasse.

Stadt gehören ebenso Tiere und Pflanzen, ziehende Wolken und heran- wie wegwehende Geräusche und Gerüche. Mit anderen Worten: *Der Leib der Stadt* „atmet“ in einem metaphorischen Sinne und stimmt durch seine Rhythmen das Ergehen seiner Bewohner und Benutzer. Bewegung situiert die Menschen im Raum der Stadt, wie die Politik der Stadt und die Macht der Ökonomie die Menschen im Hinblick auf bestimmte Bewegungsmuster situieren. Der Beitrag votiert für die Bewusstmachung aller Implikationen und Schattenzonen individueller und kollektiver Bewegung. Indem die Sicherung der Lebensstandards allzumal in der westlichen Welt hohe Bewegungsinterferenzen voraussetzt, müssen vor allem jene Formen der Bewegung, die soziale und ökologische Ressourcen beanspruchen, auch zu einer Sache der politischen und ethischen Legitimation werden.

Eine Stadt ist ein plurarer Raum, eine Gemengelage zueinander passender, aber auch in großen soziokulturellen wie -ökonomischen Spannungen zueinander stehender Räume – z.B. der begehbarer Raum, der mathematische Raum, der atmosphärische Raum wie der projektive Raum der Imagination. Aber es gibt auch

Zwischenebenen hybrider Räume, auf denen sich die Sphären überlagern und durchdringen. Diese Zwischenebenen haben zugleich den Charakter von Weichen, die sich in wechselnden Gestalten und Funktionen als temporäre Interfaces konstituieren. Dabei entsteht kein reines Milieu der Bilder; eher eine schwimmende Bühne der Bewegung.

Der Beitrag von *Barbara Büscher* widmet sich einer solchen Welt der Schwellen: der überaus dynamischen Sonderwelt der performativen Kunst. Diese steht nicht, wie ein Phantasma, neben oder „über“ dem, was in der Substanz materieller Stoffe tatsächlich existiert. In der künstlerischen Aneignung der Stadt wird ihr Raum „überschrieben“ – gehend, fahrend, spielend. In einem doppelten Sinne wird er dabei in Bewegung versetzt: in der künstlerischen Interaktion, Intervention und Provokation. Einmal durch die körperliche Bewegung der Akteure und ein weiteres Mal in einem politischen Sinne durch das, *was* Kunst in bestimmter Weise macht.

Digitale Medienkunst transzendiert – aus kreativen Sphären der Imagination kommend – aber nicht ins „Meta-Imaginäre“. Sie positioniert sich als eine Form urbaner Praxis in der Mitte der tatsächlichen Welt, um in performativen Choreographien das gesellschaftliche Leben denkwürdig zu machen. Der reale Stadtraum wird so zum leiblichen Bewegungsraum, zu einer auditiven Welt und zugleich zu einem 3-D-kartographischer Datenraum. Kunst ordnet die urbane Welt neu. Gelebte, ikonographische und fiktionale Bilder der Stadt werden in gewisser Weise verschoben – auf dass sich ihr urbanes Gesicht gleichsam verflüssigt und in anregenden wie irritierenden Vexierbildern präsentiert. Auf der medialen Schwelle von Video, Radio, Karte und Spiel öffnen sich perspektivische Fenster, hinter denen der gewohnte Blick auf die urbane Welt zerstreut wird. Kunst ist eine bewegte Bewegerin. Was immer sie im Raum der Stadt auch mobilisiert; es sind nie lediglich menschliche Körper. Es sind auch soziale Gefüge, in denen Subjekte die Stadt als ein höchst flüchtiges wie flüssiges Soziotop leben.

Der stadtanthropologische Beitrag von *Jens Wietschorke* thematisiert eine imaginäre Schwelle im dynamischen Bewegungsbild einer Stadt. Auf ihr setzen sich tatsächliche Bewegungen und stadthabituelle Rhythmen zueinander in Beziehung. Urbane Milieus verdanken sich in ihrem Erscheinen in besonderer Weise einer atmosphärischen Immersivität, die weniger sichtbar als spürbar ist. Die fluiden Muster habituell-kollektiver Dynamik erfasst Wietschorke mit dem Begriff der „symbolic time“. Bewegung ist Wandel in der Zeit. Jede Stadt hat ihr eigenes Gesicht, samt der „Falten“, die ihr Werden hinterlassen hat. Darin zeigt sich, was dauert und was sich ändert. In der „symbolic time of cities“ pulsieren die je aktuellen Figuren einer nie stillstehenden Transformation.

Lebendige, in Bewegung befindliche städtische Welten werden vor allem im Modus des Mit-Seins ganzheitlich erlebt. Eine Stadt ist nämlich nicht nur Spiegel

dessen, WAS in ihr ist, sondern auch, WIE sie ist, wie sie in lebendigen Choreographien also gelebt wird. Im Vergleich von Berlin und Wien geht der Beitrag (mit einem historischen Schwerpunkt in der Zeit des 19. und frühen 20. Jahrhunderts) den stimmenden Einflüssen nach, die die metropolitanen Bewegungsrhythmen schließlich hervorbringen. Keine Stadt ist wie die andere – schon aus Gründen ihrer je eigenen physischen Präsenz, ihrer kulturhistorischen Wertung sowie der aktuellen Taktung ihres Vitaltons. Es gehört zum Wesen urbaner Räume, dass sie im Sinne des Wortes *eigenartig* sind, sich also von anderen unterscheiden.

Keine urbane Welt geht allein in materiellen und in der Zeit beharrenden Substraten auf. Städte sind und bleiben sich bewegende Gebilde. In ihrer Wirklichkeit gibt es über das Faktische hinaus ihren Mythos. Im Zustandekommen mentaler Bilder kann er mächtiger sein als die (statistisch beglaubigten) „tatsächlichen“ sozioökonomischen Verhältnisse. Die mythische Stadt schwebt aber nicht über dem wirklichen Leben. Sie speist sich zum einen aus atmosphärischen Bewegungsresonanzen des Urbanen und wird zum anderen durch flüssige, Wirklichkeit erst hervorbringende Narrative produziert. Sie ist ebenso Produkt der Wirkmacht ökonomischer und politischer Kalküle. Stimmungen verdanken sich wiederum eindrücklich anstehender Atmosphären. Am Beispiel zweier historisch mächtig überschriebener Metropolen zeigt der Beitrag, welche Kräfte auf diesen Prozess einwirken.

Anna Lena Hahn nimmt die Stadt als gestimmten Raum in den Blick, dessen aktuelles Gesicht sich vor dem Hintergrund außergewöhnlicher Situationen in seinen Bewegungschoreographien verändert. Anhand von drei Beispielen illustriert der Beitrag einen Wandel urbaner Atmosphären, der wesentlich auf einen Phasenwechsel in den Bewegungs- und Aneignungsmustern des städtischen Raumes zurückgeht. Um eine Stadt in ihrer vitalen Erscheinungsweise von Grund auf umzustimmen, müssen nicht erst glamouröse Türme in der City errichtet werden.

Am Beispiel der Mittelmeermetropole Tel Aviv zeigt die Verfasserin, wie sich in einem ganz und gar nicht-alltäglichen atmosphärischen Rahmen des jüdischen Versöhnungstages Yom Kippur die urbanen Bewegungsmuster einer ganzen Stadt wandeln. Zwischen Beklemmung und Ausgelassenheit konstituiert sich nun in Gestalt von „place-ballets“ auf immer wieder neue Weise ein atmosphärischer Raum der Stadt. Plötzlich konzentriert sich die Aufmerksamkeit nicht mehr auf die großen Verkehrsströme und die Hauptschauplätze des metropolitanen Lebens; in der Unterbrechung alltagsweltlicher Rhythmen kommen die kleinen Geschichten und marginalen Ereignisse in den Blick. Städtische Beziehungsgefüge zeigen sich in wechselnden Bildern. Das temporär ganz andere Gesicht der Stadt macht diese ebenso denkwürdig wie alles, was in und mit ihr geschieht.

Ein 2010 in der Ruhrmetropole realisierter verkehrspolitischer Ruhetag pointiert Ähnliches. Eine Bundesautobahn (die A40) wird in ihrer prinzipiell einzig

möglichen Nutzung als Schnellstraße gewissermaßen aus dem Verkehr gezogen. Sodann wird sie von Bewegungsarten eingenommen, die der trajektologischen Funktion einer Schnellstraße fremd sind: vom Spazierengehen, Radfahren, der Zusammenkunft aller möglicher Menschen u. v. a. m. Wenn die BAB zu einem sozialen Freiraumlabor für „verrückte“ Experimente wird, gerät die Art der automobilen Fortbewegung auf den Prüfstand.

Ein drittes höchst aktuelles Beispiel thematisiert eine Stadt im Lockdown zur Zeit der Corona-Pandemie. Damit rückt die scheinbar marginale Frage in den Fokus, was der Stillstand der Bewegungen auf den Verkehrsinfrastrukturen im städtischen Raum für die Tierwelt bedeutet. Was zunächst amüsant erscheint, wird auf den zweiten Blick zum Anlass einer manifesten Kritik des Mensch-Tier-Verhältnisses. Wenn in Tel Aviv Schakale durch die Stadtstraßen streunen, in San Francisco Kojoten und in Santiago Pumas, so zerbricht das Bild einer Stadt der Menschen, in der den Tieren lediglich nischenhafte Resträume zugewiesen werden. Wenn im Thailändischen Lopburi die Affen sogar die Geschäfte plündern und Menschen auf offener Straße angreifen, um etwas Essbares zu erbeuten, zeigt sich in scheinbar unterhaltsamen Szenen eine bereits lange krisenhafte Schiefelage im Mensch-Natur-Verhältnis. Dieses ist aber nicht aktuell, sondern strukturell aus dem Lot geraten. Die Bewegung als universaler Modus des menschlichen Lebens impliziert in modernen westlichen Gesellschaften die Herausreißung wildlebender Tiere aus ihren Naturkreisläufen, um sie zu verspeisen oder Teile von ihnen wirtschaftlich zu nutzen. Nur in anderer Weise belastet die industrielle Massenproduktion von „Speisefleisch“ die natürlichen Ressourcen. Bewegung ist existenziell – im produktiven wie im destruktiven Sinne.

Frankfurt/Esslingen am Neckar, Oktober 2021

Jürgen Hasse

Der sich im urbanen Raum bewegende Mensch

Bemerkungen zum pneumatischen Rhythmus der Stadt

Seit der Antike ist die Stadt nicht nur ein horizontaler, sondern zugleich ein vertikaler Bewegungsraum, denn in seiner technischen Zivilisationsgeschichte strebt der Mensch mehr luftig-lichten Höhen zu, als unterirdisch-finsteren Tiefen. Schon im antiken Rom gab es siebengeschossige „Hochhäuser“. Allzumal in der Stadt entfernt sich der Mensch aber nicht nur im Medium der Architektur vom Boden. In seiner mentalen Welt bewegt er sich in spezialsprachlich-terminologische Abstraktionshöhen, die nur Eingeweihten etwas bedeuten. Und in seinen spätmodernen Lebensformen steigert sich die ohnehin schon bestehende Hypersensibilität seines Nervenlebens¹ in sinnliche Sphären, die gleichsam „neben“ der dreidimensionalen Welt des täglichen Lebens existieren – in sogenannten sozialen Netzwerken, auf Screens und in Kopfhörern. Indes ist der Mensch in seiner körperlichen Mobilisierung an seine Materialität ebenso gebunden wie an den begehbaren tatsächlichen Raum. Aber kein Mensch bewegt sich nur als feststofflicher Körper im mathematischen Raum von A nach B; stets wird er von emotionalen Regungen begleitet. So hat die Motorik Auswirkungen auf die schnelle oder langsame Atmung, das Schwitzen oder die Gänsehaut. Wer – um noch schnell einen Zug zu erreichen – aufgeregt und in großer Eile durch die Stadtstraßen zum Bahnhof rennt, ist angespannt, wer am Flussufer flaniert, entspannt. Allokative *Bewegungen* im mathematischen Raum korrespondieren mit situationspezifisch gestimmten *Bewegtheiten* im atmosphärischen Raum.

Der folgende Beitrag thematisiert die Stadt einerseits als einen architektonischen Raum, andererseits als eine mentale Welt, die unbegrenzt ist wie ein atmosphärischer Nebel. Die Rede ist dabei von einer doppelten Bewegungswelt – der der körperlichen Fortbewegung von einem Ort zum anderen und einer leiblichen Bewegtheit. Was physisch an einer Stelle im Raum existiert, ist im atmosphärischen

1 Vgl. G. Simmel, Die Großstädte und das Geistesleben (zuerst 1903), in: K. Lichtblau (Hrsg.), Georg Simmel. Soziologische Ästhetik, Bodenheim 1998, S. 119-133, hier 132. Georg Simmel sprach die Großstadt als ein ambivalentes Biotop an: zwischen Erregung und Abstumpfung, der individuellen Atrophie wie der gesellschaftlichen Hypertrophie.

Raum in Beziehungsnetze verstrickt. Im gelebten Raum gibt es nicht hier die gebaute und dort die erlebte Stadt; als Lebenswelt ist die Stadt ein ganzheitliches Gebilde – stofflich und ätherisch, objektiv und subjektiv, gegenständlich und immersiv, rational begreifbar und emotional ergreifend. Die Welt der *Fortbewegung* steht mit all ihren technischen Infrastrukturen wie Fahrstühlen, Bussen und Bahnen in einer unmittelbaren Beziehung zur Welt der Erregung, der affektiven Stimmungen, des Aufruhrs, der „Steigerung des Nervenlebens“.² Der Postbote fährt mit seinem Elektromobil in zielgerichteter Eile von einem Briefkasten zum nächsten. Die Joggerin rennt samt High-Tech-Equipment an ihrem Körper der leiblichen Bewegung willen durch den Raum. Beide folgen einer je eigenen Gestimmtheit. Die sich in großen Menschenmassen dahinbewegenden Demonstrationen ziehen in allokativer Hinsicht *zäh* durch den Raum der Stadt. Zugleich sind sie in kollektiven Affekt-Ekstasen jedoch äußerst vital und hochdynamisch, und können sich in der politischen Erregung überaus schnell hochschaukeln. Die so grundverschiedenen Bewegungsmodi (des Postboten, der Joggerin und der demonstrierenden Menschenmasse) generieren als vitale Ströme des Urbanen je situationsspezifische Kartographien – eine der flotierenden Körper und eine der Affekte.

Auf welche Weise lassen sich – außerhalb der Wissenschaftssprache – die so verschiedenen Bewegungsarten des urbanen Lebens explizieren? Wie ist die (nicht nur sprachliche) Verständigung darüber möglich? Literatur, Fotografie, Malerei und Musik bieten je eigene *ästhetische Wege* des Ausdrucks. *Erstens*: George Perec beschreibt in den 1970er Jahren, was auf einem Platz in der Mitte von Paris passiert: „Vorbeifahrt eines halb vollen 96ers / Weitere Lichter gehen im Café an. / Draußen ist die Abenddämmerung in vollem Gang / Vorbeifahrt eines 63ers er ist voll / Vorbeigehen eines Mannes, der sein Vélosorex schiebt.“³ Er spricht bzw. schreibt in einem irritieren und unkonventionellen Stil, was geschieht. *Zweitens*: Der niederländische Fotograf Ed van der Elsken hält in den 1950er Jahren in zahllosen Schnappschüssen die geradezu ekstatische Virulenz des Amsterdamer Straßenlebens fest.⁴ Er illustriert das Wirkliche mit technisch hergestellten Bildern, mit einem realistischen Ausdrucksmedium. *Drittens*: Auf dem Montmartre in Paris finden sich um 1900 zahlreiche Künstler zusammen und widmeten sich mit Skizzen, Handzeichnungen und Gemälden der sozialen Dynamik eines „Milieus aus Kleinkriminellen, Zuhältern und Prostituierten“.⁵ Sie alle äußern sich im Medium der Kunst, indem

2 Ebd., S. 119.

3 G. Perec, Versuch, einen Platz in Paris zu erfassen (zuerst 1975); aus dem Französischen und mit einer Nachbemerkung von Tobias Scheffel, Konstanz 2010, S. 33.

4 Vgl. E. van der Elsken, Camera in love, hrsg. vom Stedelijk Museum, Amsterdam 2017.

5 R. McD. Parker, Picasso und der Montmartre. Fruchtbare Boden für die Kunst, in: I. Pfeiffer/M. Hollein (Hrsg.), Esprit Montmartre. Die Bohème in Paris um 1900, München 2014, S. 289-295, hier 295.



Abb. 1: Graffiti als Ausdruck sozialer Bewegtheit; Foto: J. Hasse.

sie gesellschaftliche Realität und situative Wirklichkeit ins Imaginäre transformieren. *Viertens:* Für die New Yorker Philharmoniker schreibt der amerikanische Komponist George Gershwin im Jahre 1928 die Auftragskomposition *Ein Amerikaner in Paris*, mit der er seine Reiseeindrücke musikästhetisch in ein Klangbild überträgt. Er komponiert nicht nur Musik, sondern mit auditiven Mitteln vor allen Dingen synästhetische Eindrucksqualitäten, die die Menschen in ihrer emotionalen Bewegtheit stimmen. Alle vier Bewegungsbilder zeichnen mit ästhetischen Mitteln Spuren urbaner Lebendigkeit nach. Sie entziehen sich der Quantifizierung; sie spiegeln emotionale Situationsverwicklungen wider, deren Thematisierung in der Wissenschaft üblicherweise nicht stattfindet. Quelle der Aufmerksamkeit ist jeweils die *mitfühlende Teilhabe* am mehrdimensionalen urbanen Bewegungsgeschehen. In der atmosphärischen Verbildlichung rückt (mit metaphorischer und synästhetischer „Genauigkeit“) ein facettenreiches menschliches Treiben und Sein in den Fokus, das nur zufällig auch den Charakter eines planvollen Handelns von „Akteuren“ hat.

Jede Bewegung hat eine sinnliche Dimension, die – leiblich spürbar und mit Gefühlen durchsetzt – über die allein körperliche Motorik hinausgeht (vgl. Abb. 1). Bewegung wird aus Lust und Freude ausgeführt, aber auch unter Schmerzen sowie

gegen Widerstand und Abneigung. In all dem ist sie gesellschaftlich verwurzelt und kulturhistorisch formatiert. In ihrer habituellen Ausdrucksgestalt folgt sie Normen und symbolisch codierten Konventionen – von existenziell-elementaren Regungen abgesehen (wie dem schreckhaften Zurückweichen von der Abbruchkante eines in die Tiefe stürzenden Abgrundes). Auf einer perceptiven Seite werden Bewegungen aber auch als bildhafter Ausdruck situativ-persönlichen Befindens verstanden. Eine repräsentativ gekleidete, schnellen und sicheren Schrittes durch den Raum schreitende Person wird in ihrem Habitus als jemand ganz anderer erfasst als jemand, der sich gebrechlich in vernachlässigter Kleidung dahinschleppt oder schließlich jemand, der bettelnd auf dem Straßenpflaster sitzt und einen Pappbecher vor sich hat. Die imaginäre Kartographie urbaner Vitalität impliziert eine bunte Gemengelage sozial hoch differenzierter Bewegungsmuster.

Zum Bewegungsbild einer städtischen Szene gehören nicht nur Menschen und ihre sich scheinbar von selbst bewegendem technischen Artefakte (wie Straßenbahnen und alle möglichen Fahrzeuge), sondern auch Tiere und Pflanzen, ziehende Wolken und heran- wie wegwehende Geräusche und Gerüche. Bewegung geht nicht in den Oszillogrammen lebender Tiere und toter Dinge auf. Der „pneumatische“ Rhythmus einer Stadt wird nicht nur vom Hin- und Herpendeln der Fahrzeuge, Güter, Personen und allem, was sich durch Leitungen transportieren lässt, getaktet. Der *Leib der Stadt*⁶ „atmet“ in einem ganzheitlichen Sinne im „Ergehen“⁷ seiner Bewohner wie temporären Benutzer.

1. Bewegung – zwischen Vergegenständlichung und sinnlichem Erleben

Eine Bewegung kommt nie *an sich* zur Erscheinung. Wir sehen sie (in einem vergegenständlichenden Sinne) erst, wenn wir etwas Dynamisches und Prozesshaftes abstrahierend von einem sinnlich wahrnehmbaren *Geschehen* abspalten. Noch nicht einmal das Gehen gibt es „an sich“; es geht immer *jemand* auf Stadt- oder Dorfstraßen, Wegen oder Pfaden, durch die Wildnis oder ein innerstädtisches Häusermeer – und dies in einer besonderen Stimmung: gehetzt, entspannt, schnell, langsam, schlendernd, schleppend, hinkend, tanzend etc. Man geht allein anders als mit anderen, im Gespräch anders als schweigend. Der „Vitalton“⁸ des Gehens ist am Mor-

6 Vgl. J. Hasse, *Der Leib der Stadt. Phänomenographische Annäherungen*, Freiburg/München 2015.

7 W. Hellpach, *Sinne und Seele. Zwölf Gänge in ihrem Grenzdickicht*, Stuttgart 1946, S. 65.

8 Vgl. K. Graf von Dürckheim, *Untersuchungen zum gelebten Raum* (zuerst 1932), hrsg. von J. Hasse (mit Einführungen von J. Hasse / A. Janson / H. Schmitz / K. Schultheis) (= *Natur – Raum – Gesellschaft*, Bd. 4), Frankfurt a. M. 2005, S. 39.



Abb. 2: Verkehrsinfrastrukturen als urbane Lebensadern; Foto: J. Hasse.

gen anders gestimmt als am Mittag, am Abend, in der Nacht oder im Gedränge der Rushhour.

Die rational agierende Geschäftsfrau plant die Fahrt zu einem Meeting in Kopenhagen nach einem effizienzorientierten Ablauf logistischer Segmente. Der Flaneur dagegen geht „unsachlich“ und in gewisser Weise „unvernünftig“ durch die Straßen der Altstadt. Das Ziel flanierenden Gehens ist auch nicht die *Ankunft*.⁹ Wer wandert, will nirgendwo *hin*, vielmehr zum Zweck des Gehens unterwegs sein. Im So-oder-So-Gehen drückt sich nach Michel de Certeau eine Beziehung zu Straße oder Weg aus.¹⁰ Kaum anders ist dies bei allen nur erdenklichen Arten, von einem Ort zum anderen zu gelangen, mit dem Motorroller – mit dem Fahrrad, der Straßenbahn, der U-Bahn oder dem Automobil. Immer verhält sich, wer sich so oder so bewegt, zu sich und seinem Ziel, zu Raum und Zeit sowie zum konkreten Herum einer durchqueren Gegend (vgl. Abb. 2).

⁹ Vgl. ebda., S. 124.

¹⁰ M. de Certeau, *Kunst des Handelns* (zuerst 1980); aus dem Französischen übersetzt von Ronald Voulié, Berlin 1988, S. 192.

Eine Bewegung setzt etwas Bewegliches wie etwas Bewegtes voraus.¹¹ Zu etwas begrifflich *Allgemeinem* wird sie erst, wenn das *konkret* Lebendige und Fließende aus einer vitalen Situation herausgeschnitten und in Theorie verdampft wird. Zur Pointierung dieser in den Wissenschaften ganz selbstverständlichen Transformation lebensweltlicher Eindrücke in terminologische Abstraktionsgespinste unterscheidet John Shotter zwischen zwei Modi des Denkens: „withness-thinking“ und „aboutness-thinking“.¹² Ergebnis des erstgenannten Denkmodus sind die vier einleitend annotierten Beispiele ästhetischer Einlassungen auf Bewegung. Der zweitgenannte Modus gipfelt in der (in den Wissenschaften üblichen) theoretischen Reflexion dessen, was wir „Bewegung“ *nennen*. Aber es gibt auch eine Praxis der Vermittlung beider Modi: das nachdenkende Mitgehen in der Bewegung.

2. Stillstand und Bewegung

Die Lebendigkeit städtischen Lebens drückt sich in Szenen von unüberschaubarer Mannigfaltigkeit der Bewegungen aus: von Personen, Tieren, Gütern, Fahrzeugen und noch von Gegenständen, die gar nicht für die Bewegung gemacht sind (wie der von einer Sturmböe in Einzelteile zerfetzte Marktstand). Diesseits des Materiellen und Feststofflichen sind auch Wind und Regen in Bewegung, und die Tages-¹³ und Jahreszeiten beeinflussen das Erscheinen und Erleben des sich Bewegenden. Schließlich bewegen sich Atmosphären in ihrem unvermittelten Kommen, Gehen und Wechseln. Städte präsentieren sich in einem langsamen und gemütlichen, hektischen und eiligen Rhythmus ihrer atmosphärischen Wandlung. Diese wiederum überträgt sich situativ ins befindliche „Ergehen“¹⁴ und färbt auf diesem Wege ortsspezifische Stimmungen und Lebensgefühle ein.

Wer oder was sich bewegt, verharnt (von permanent laufenden Maschinen abgesehen), schließlich in Phasen des Stillstandes. Was sich bewegt, steht in einem Spannungsverhältnis zum Ruhenden. In einem existenzphilosophischen Verständnis begründen solche Spannungen nach Karl Jaspers die antinomische Struktur des Lebens. Die wohl radikalste Polarität besteht zwischen der Bewegung der Lebenden

11 M. Merleau-Ponty, *Phänomenologie der Wahrnehmung* (zuerst 1945) (aus dem Französischen übersetzt und eingeführt durch eine Vorrede von Rudolf Boehm), Berlin 1966, S. 319. „[...] es ist der Vogel im Fluge, [...] der sich fortbewegt, dieser gefederte Wirbel, noch hier, ist es, der in einer Art Allgegenwart auch schon dort ist“; ebda., S. 320.

12 J. Shotter, *Goethe and the Refiguration of Intellectual Inquiry: From 'Aboutness'-Thinking to 'Withness'-Thinking in Everyday Life*, in: Janus Head, Vol. 8 (2005), S. 132-158, hier S. 140.

13 „Die Nacht sich reckt in die dunkle Glut“ (Tagesende); Ch. Baudelaire, *Blumen des Bösen* (übertragen von Carlo Schmid), Frankfurt a. M 1986, S. 198.

14 W. Hellpach (s. A 7), S. 65.



Abb. 3: Am Ende aller Bewegung; Freeman Street Grimsby (GB); Foto: J. Hasse.

und der postmortalen Unbewegtheit der Toten. Gleichsam „zwischen“ der hypervitalen City und dem thanatologischen Raum des Friedhofs breiten sich die Interferenzen des Urbanen im vitalen Leben aus. Ein lebender Mensch verändert sich in Prozessen seines natürlichen und sozialen Werdens;¹⁵ ebenso verändert er seine herumwirkliche Welt. Auch der Raum der Stadt wandelt sich in einer antinomischen Bewegungsdynamik, einer Spannung zwischen lebendigem Wachstum (sozial wie architektonisch-städtebaulich) und postmortalem Verfall am Ende der Geschichte (relativer Stillstand von allem Menschgemachten). Die Stadt ist ein chaotischer Kosmos permanenter Übergänge. Diese ereignen sich zwar auch in der Peripherie der vom Fortschritt übergangenen Dörfer, jedoch in einem ganz anderen sozialen und technologischen Rhythmus.

Übergänge sind Bewegungen und Bewegungen sind Übergänge. Maurice Merleau-Ponty merkt an: „Wollen wir das Phänomen der Bewegung ernstnehmen, so müssen wir eine Welt denken, die nicht allein aus Dingen, sondern aus reinen Über-

15 Aus der Kraft der dialektischen Reflexion kann ein „Prozeß beginnen, der das vorher selbstverständliche Gehäuse zur Auflösung bringt. [...] Daß der Mensch lebt und nicht zugrunde geht, ist daran sichtbar, daß er im Auflösungsprozeß des alten Gehäuses gleichzeitig neue Gehäuse oder Ansätze dazu baut.“; K. Jaspers, *Psychologie der Weltanschauungen* (zuerst 1919), Berlin u. a. 1971, S. 281.

gängen besteht.“¹⁶ Die hypervirulente City verliert sich in der Tiefe der Nacht in einen scheinbar leblosen Zustand. Eine existenzielle Bewegungspolarität ist noch in das Muster städtischer Funktionsorte eingeschrieben: Die Spielwelt des Kindes steht den u- bis dystopischen Wohnstätten des „Dritten Lebensalters“ gegenüber. Auf der einen Seite sind die Räume der Selbst-*Übung* wie -*Überwindung*, auf der anderen Seite die barrierefreien Milieus zäher, bereits lebensabgewandter und erstarrender Bewegung. Die Stadt bietet sich ihren Einwohnern jedoch keineswegs als wohlsortierte Gemengelage situativ und biographisch „passender“ Orte an, wonach erst die eine und dann die andere Welt käme. Sie präsentiert sich in flimmernden Bildern einer chaotischen Raumcollage – voller abrupter Übergänge, nicht-synchronisierter Brüche und schöner wie böser Überraschungen (vgl. Abb. 3).

3. Die Stadt als leiblicher Bewegungsraum

Das vereinfachte Verständnis der menschlichen Bewegung als *Körper*-Mobilisierung drückt ein vergegenständlichendes Denken aus, das die anthropologische „Verschränkung von Körper und Leib“¹⁷ verdeckt, denn: „Nie ist es unser objektiver Körper, den wir bewegen, sondern stets unser phänomenaler Leib“,¹⁸ jene sinnlich empfindende „zweite“ Seite des Körpers, ohne die der Mensch ein Zombie wäre. Der Leib ist ein nach- wie vorausspürendes Medium, das sich in mögliche Bewegungen einstimmt. Wenn der kinästhetische Sinn dem intelligiblen Denken auch scheinbar nicht viel zu bieten hat, so heißt dies doch nicht, dass er wertlos ist, denn jeder Sinn leistet einen charakteristischen „Beitrag für den Aufbau der vergesellschafteten Existenz“.¹⁹

Ein ausgeprägtes Bewusstsein der Sinne hatte auch der Anthropologe Arnold Gehlen.²⁰ Im Blick auf das nachspürende Verstehen von Bewegung merkte er an: Mit Hilfe von „Bewegungsphantasien“ können wir uns „in eine Bewegung einleben – nicht eindenken“.²¹ Mit anderen Worten: Bei dem Versuch, sich als Fußgänger trotz roter Ampel zwischen dem fließenden Verkehr auf die andere Straßenseite hindurch zu schlängeln, ist das rationale Denken wenig hilfreich; vielmehr kommt es auf ein

16 M. Merleau-Ponty (s. A 12), S. 320.

17 H. Plessner, Gesammelte Schriften III. Anthropologie der Sinne, Frankfurt a. M. 1980, S. 385.

18 M. Merleau-Ponty (s. A 12), S. 131.

19 G. Simmel, Soziologie der Sinne (zuerst 1907), in: K. Lichtblau (Hrsg.), Georg Simmel. Soziologische Ästhetik, Bodenheim 1998, S. 135-149, S. 137.

20 Vgl. A. Gehlen, Die Seele im technischen Zeitalter. Sozialpsychologische Probleme in der industriellen Gesellschaft (zuerst 1957), Frankfurt a. M. 2007, Kapitel II.1.

21 A. Gehlen, Der Mensch. Seine Natur und seine Stellung in der Welt (zuerst 1940), Wiesbaden 1986, S. 182.

intuitives Reaktionsvermögen an, dank dessen die aktuelle Verkehrssituation eingefühlt werden kann. Denn gekonnt „ist eine Bewegung, wenn der Leib sie verstanden hat, also wenn er sie in seiner ‚Welt‘ einverleibt hat“.²²

Ohne einverleibtes Bewegungswissen bleibt selbst der persönliche Nahraum ein ungewohntes Terrain, wenn nicht gar ein Labyrinth. Erst die verinnerlichten „Trails“ gewohnheitsmäßigen Gehens im proxemischen Raum der Wohnung gewährleisten den sicheren Schritt in der Dunkelheit der Nacht. Ecken und Kanten möglicher Kollision sind in den leiblichen Spürsinn „eingetragen“ – tentativ und intuitiv, aber nicht objektiv und maßstäblich wie auf einer Katasterkarte. Den leiblichen Richtungsraum hat man im Gefühl und nicht im Verstand. Was für die Einverleibung der Richtungen im Nahraum gilt, ist im vertrauten Bewegungsraum des Wohnquartiers der eigenen Stadt prinzipiell nicht anders. Den Weg zum Bahnhof „kennt“ man, den in eine noch nie gesehene Straße geht man suchend und mit gerichteter Aufmerksamkeit.

In seiner affektiven Gestimmtheit ist der leibliche Raum ambivalent. Zum einen löst die Symbolik und Suggestivität konkreter Orte bestimmte Bewegungen, Einstellungen und Verhaltensweisen aus, denen das Individuum folgen *will*. Zum anderen laufen konkrete Raumeigenschaften möglichen Bewegungen, Einstellungen und Verhaltensweisen der Gerichtetheit des Selbst aber auch zuwider.²³ Deshalb ist der gegenwärtige Raum weit mehr als nur ein „Gegenüber“; in seiner affektiven Tönung ist er „in das Aktualselbst ›eingegangen‹“.²⁴ Darin klingt an, was Maurice Merleau-Ponty über die Unauflöslichkeit des Zusammenhangs von Wahrnehmung und Bewegung sagt: „Wahrnehmung und Bewegung bilden nur ein System, das als Ganzes sich modifiziert.“²⁵

Städtische Quartiere, Orte, Bauten, Plätze etc. stellen sich in ihrem Erleben als atmosphärisch „temperiert“ dar. Nichts, das individuell begegnet, wird in einem emotional aseptischen Modus der Bedeutungsleere erfasst. Man fühlt und bewegt sich in der „eigenen“ Stadt deshalb auch anders als in einer fremden Umgebung, anders in einer ansprechenden als abweisenden Gegend. Leibliches Raumerleben ist ganzheitlich umfassend, weshalb ein wie auch immer ergreifender Eindruck auch *körperliche* Reaktionen zur Folge haben kann (von der Gänsehaut über die Veränderung

22 M. Merleau-Ponty (s. A 12), S. 168.

23 Vgl. K. Graf von Dürckheim (s. A 8), S. 52.

24 Ebda., S. 48.

25 M. Merleau-Ponty (s. A 12), S. 137. Am Beispiel des Maschinenschreibens illustriert er das: „Der Maschinenschreiberin ist die Bewegung ihrer Finger nicht als eine objektiv beschreibbare Ortsbewegung gegeben, sondern allein in Gestalt einer bestimmten Modulation der Motorik. [...] Es ist buchstäblich wahr, daß Maschinenschreiben lernen heißt, den Raum der Klaviatur seinem Körperraum integrieren.“; ebda., S. 174 f. Schmitz spricht hier von *leiblicher Kommunikation*, die keinem physischen, sondern einem habituell-gefühlsmäßigen Rhythmus folgt, für den die Alltagssprache den Begriff der „Einverleibung“ kennt.

des Blutdrucks bis hin zum Erbrechen). Dürckheim verdeutlicht das am Beispiel der Bewegung in einer Kirche. Für das Gefühl des Drin-Seins im Inneren des sakralen Raumes mache es einen maßgeblichen Unterschied, ob man unter der Macht der Autorität des christlichen Glaubensprogramms steht oder die im Raum spürbaren mythischen Suggestionen aus einer Haltung heidnischer Distanziertheit emotional abzuschirmen vermag.²⁶

4. Lebendiger Stadtraum, mobile Bewegung, emotionale Bewegtheit

Bewegung ist nichts Einzelnes. Sie ist etwas Dynamisches, das sich als Moment der Lebendigkeit in die atmosphärische Vielfalt des Urbanen einfädelt. Diese Vielfalt verdankt sich der physiognomischen Buntheit der Stadt, einer pluralen Gemengelage materieller Artefakte, der verschiedensten technischen Infrastrukturen, ekstatischer Bauten, aber auch einer wild wachsenden wie technisch reproduzierten, eindrücklich inszenierten Natur. In der Mannigfaltigkeit des Unterschiedlichen bewegt die Stadt die Gefühle der Menschen. Städtische Atmosphären beeindrucken und schrecken ab.²⁷ Die mal vorhersehbare, mal überraschende Flexibilität des Urbanen zeigt sich auf den ersten Blick in allokativen *Bewegungskurven* im tatsächlichen Raum, auf den zweiten Blick aber auch in Psychogrammen individueller und kollektiver *Bewegtheit* im pathischen Raum. Im einen wie im anderen werden Spiel-Räume des Tuns und Lassens als „Möglichkeits- und Widerstandsgefüge für bestimmte Bewegungen“²⁸ erschlossen. Aus der Bewegung von Körpern im Ortsraum erklären sich die mitunter ekstatisch ausgreifenden metropolitanen Turbulenzen nur bedingt. Von urbanistisch-konstitutiver Bedeutung sind die damit verzahnten emotionalen *Bewegtheiten* i. S. von Quasi-Bewegungen kultureller, intellektueller und performativer „Wendigkeit“. Das Wesen einer jeden Stadt verdankt sich der Synchronisierung dieser dualen Räumlichkeit, der situativ angepassten Verschmelzung von relationalem und atmosphärischem Raum.

In Gefühlswelten eingetauchte emotionalisierte Bewegungsmilieus spricht Otto Friedrich Bollnow mit dem Begriff des „hodologischen Raumes“²⁹ an. Straßen, Wege und Pfade werden in ihm nicht benutzt wie Trassen und Schienenstränge im trajektologischen Raum. Sie werden spürend durchwandert und spielerisch angeeignet. Deshalb ist der hodologische Raum dem Tanzraum im Sinne von Max Bense ähnlich: „Der

26 Vgl. K. Graf von Dürckheim (s. A 8), S. 50.

27 Vgl. auch J. Hasse, *Atmosphären der Stadt*, Berlin 2012.

28 K. Graf von Dürckheim (s. A 8), S. 47.

29 O. F. Bollnow, *Mensch und Raum*, Stuttgart u. a. 1963, S. 195 ff.

Tanz findet den Raum. [...] Tanz ist Hingabe an den Raum.³⁰ Das Verhältnis zu ihm ist gefühlsmäßig-pathisch und nicht rational-verstandesmäßig. Auch für Erwin Straus ist der Tanzraum kein „Stück des gerichteten historischen Raumes, sondern symbolischer Teil der Welt, nicht (wie der mathematische Ortsraum) durch Entfernung, Richtung und Größe bestimmt, sondern durch Weite, Höhe, Tiefe und Eigenbewegung“.³¹ Die atmosphärische „Herumwirklichkeit“³² des hodologischen Raumes wird als eine imaginäre Affektlandschaft spürbar, die über dem materiellen Substrat des tatsächlichen Raumes liegt. Vor allem die Gefühlsqualitäten des ge- und erlebten Raumes färben die Beziehung des Menschen zu seiner Umgebung ein, so dass der rationale Blick auf die urbane Welt zugunsten einer ganzheitlichen, rationalitätsübergreifenden Betrachtung gleichsam „aufgeweicht“ wird. Im Unterschied zur planungswissenschaftlichen Perspektive folgt die tatsächliche Entwicklung einer Stadt (aktuell und über lange Zeiten) auch nur bedingt projektierten und berechneten Verläufen. Performative Welten schießen ins Offene. Die Stadt ist ein solches unabschließbares, geradezu fluides Raumgebilde. Mit Thomas von Aquin ist Bewegung als „die Seinsweise einer Wirklichkeit zu verstehen, die nicht nur die Wirklichkeit eines Unvollendeten (actus imperfecti), sondern zugleich als Wirklichkeit unvollendet (actus imperfectus) ist“.³³ Bewegung verändert Wirklichkeit, sie ist aber schon selbst Wirklichkeit – eine motorische, mentale und emotionale. Im leiblichen Herumraum hat Bewegung facettenreiche Gesichter: bildliche, olfaktorische, taktile und lautliche. Der Übergang von einem Raum in einen anderen zeigt sich in motorisch-allokativen Choreographien, in denen das Wirkliche physisch wie atmosphärisch in Bewegung gerät.

Über die Bewegung von etwas lässt sich weit schwieriger sprechen als darüber, *was* sich bewegt. Die Schärfung der Aufmerksamkeit gegenüber der Bewegtheit der Stadt wird in der Kommunikation durch den Gebrauch von Metaphern und Synästhesien gefördert. So bedient sich Lewis Mumford zur Illustration urbaner Erlebnisqualitäten in seinem Werk „Megalopolis“³⁴ in den 1940er Jahren synästhetischer Pointierungen, die sich zur Umschreibung diffuser Milieueigenschaften viel mehr angeboten hatten als scheinpräzise Begriffe. In einem Kapitel über „Die Farben der Stadt“ spricht er von spürbaren Erlebnisqualitäten im „Leib der Stadt“.³⁵ Die Bewegungen, von denen dabei

30 M. Bense, Raum und Tanz (zuerst 1934), in: *St. Günzel* (Hrsg.), *Texte zur Theorie des Raums*, Stuttgart 2013, S. 47-49, hier S. 49.

31 E. Straus, *Die Formen des Räumlichen. Ihre Bedeutung für die Motorik und die Wahrnehmung* (zuerst 1930), in: ders., *Psychologie der menschlichen Welt. Gesammelte Schriften*, Berlin u. a. 1960, S. 141-178, hier S. 176f.

32 K. Graf von Dürckheim (s. A 8), S. 36.

33 *Historisches Wörterbuch der Philosophie*, hrsg. von J. Ritter, Bd. 1, Basel/Stuttgart 1971, Sp. 870.

34 Vgl. L. Mumford, *Megalopolis. Gesicht und Seele der Gross-Stadt* (Deutsch von Veronica Ensslen), Wiesbaden 1951; zuerst 1945 unter dem Titel ‚City Development‘ erschienen.

35 Ebda., S. 35; vgl. auch J. Hasse (s. A 6).

die Rede ist, thematisieren die atmosphärische Lebendigkeit von dahintreibenden Ausdünstungen, wegwehendem Staub, kreischenden Fahrzeugrädern, dem Donnern der Hochbahn, dem „gelegentlichen Läuten der Kuhglocke eines Lumpensammlers“³⁶ und einer Vielzahl anderer Eindrücke, die die Vitalität eines New Yorker Stadtquartiers in den 1950er Jahren ausgemacht hatten. Karlfried Graf von Dürckheim sprach eine in diesem Sinne bewegte Gegend „als leibhaftige Ganzheit“,³⁷ „Sphäre“³⁸ oder „Herumganzes“³⁹ an, das in „Vitalqualitäten“⁴⁰ erlebt wird. So wirkt die Luft (mit den Worten von Willy Hellpach) „einmal ‚frisch‘ und einmal ‚drückend‘ [...], einmal ‚prikkelnd‘ und einmal ‚schneidend‘, ‚beißend‘, ‚scharf“⁴¹ usw. auf das „Ergehen“⁴² ein. Sie bewegt sich in ihrem Strömen wie ein atmosphärisch spürbarer „Stoff“, der das eigene Mitsein im Raum tingiert.

Was Hellpach am Beispiel der Luft umschreibt, ließe sich in einem ähnlichen Reichtum an Variationen über dahingehende, stockende und dann wieder hektisch rennende Menschenmengen sagen, die sich *durch* und *im* Stadtraum bewegen. Motorische Bewegungen verbinden sich mit bedeutungskomplementären, gefühlsmäßigen *Bewegtheiten*. So gibt es auch Eindrücke, wonach etwas in einem synästhetischen Sinne *in Bewegung* zu sein scheint, das sich motorisch gar nicht tatsächlich bewegt. Solche „Bewegungssuggestionen“⁴³ gehen u. a. über Musik, Klänge, Töne oder Rhythmen in die Wahrnehmung ein – etwa über die Lautlichkeit abendlich abschwellender Verkehrsströme, in denen sich der Tagesausklang atmosphärisch wie lautlich zur Geltung bringt.

5. Zum zweifachen Situationsbezug von Bewegung

Bewegung *situiert* und ist *situiert*. Die *reine* Fort-Bewegung einer Person von einer Stelle zur anderen lässt kaum auf ein emotionales Ergehen schließen. Die emotionale Gestimmtheit einer Bewegung drückt sich in der habituellen Gestalt der Bewegung einer Person aus. Auf dem subkulturellen Niveau sozialer Gruppen zeigen sich kollektive Befindlichkeiten im Medium der Atmosphären. Noch die Soziotope einer Stadt werden sozialgruppenspezifisch choreographiert („vornehme“ Quartiere der Upper-Class anders als „No-Go-Areas“ sozialer Brennpunkt-Siedlungen). Habituelle

36 Ebda., S. 37.

37 K. Graf von Dürckheim (s. A 8), S. 36.

38 Ebda.

39 Ebda., S. 37.

40 Ebda., S. 39.

41 Ebda., S. 61.

42 W. Hellpach (s. A 7), S. 65.

43 H. Schmitz, System der Philosophie, Bd. III, Teil 5: Die Wahrnehmung (zuerst 1978), Bonn 1989, S. 37.

Bewegungen können als seismographische Anzeiger interpretiert werden, die etwas über die Lebensrhythmen städtischer Viertel erzählen. Aber auch die Tages- wie die Jahreszeiten situieren die Menschen in ihrem habituellen Bewegungsmodus (s. o.), und zwar im Spiegel der lebensweltlich und systemisch getakteten Zeit.

Habituelle Bewegungsmuster werden nicht wie propositionales Wissen (z. B. die Vokabeln einer Fremdsprache) erlernt, sondern *situativ* durch Einverleibung. Über die Macht der Sozialisation prägt sich den Individuen ein Bewegungsgefühl für das eigene Selbst ein und damit zugleich ein Gespür für die soziale Verwurzelung im Raum der Gesellschaft. In einverleibten Bewegungsdispositionen spiegelt sich schließlich ein schwaches oder starkes Selbstbewusstsein, ein Wille zur Selbstbehauptung oder eine Disposition zur Unterordnung wider. Daher ist der öffentliche Raum der Stadt auch eine Psycholandschaft, die sich in Bewegungsgestalten ausdrückt, in Bewegungsmustern, die gefühlsmäßig auf die Struktur und Situation eines Ortes angepasst sind. Die Art schnellen und langsamen Gehens, des Einbiegens in eine Straße, Vorüberschlenderns an einem Café, „schweren“ Stehens in einem Trauerzug vor der Kirche oder scheinbar starr wartenden Sitzens auf einer Bank, korrespondieren mit dem emotionalen Befinden in der jeweiligen Situation. Es gibt Räume, die in ihrer funktionalen Offenheit keine oder wenig Ansprüche an die Bewegung stellen (Plätze, Liegewiesen, Uferpromenaden), aber auch solche, die für bestimmte Bewegungsprogramme gemacht sind wie Sportstätten oder Schnellstraßen.

Zuletzt hat die Corona-Krise insbesondere in den großen Städten eindrucksvoll illustriert, dass und wie die Bewegungsmuster der Menschen im öffentlichen Raum in die Bahnen politisch gesetzter Normen gepresst werden können. Aus Angst vor Ansteckung sind viele Menschen in der Hochzeit des Infektionsgeschehens unter dem Druck eines panischen bis hysterischen Journalismus sowie offensichtlich überforderter politischer Institutionen schließlich sogar *freiwillig* zu Hause geblieben, während sie in anderen Ländern durch Ausgangssperren in ihren Wohnungen festgesetzt worden sind. Noch nach dem Beginn der „Lockerung“ zuvor verhängter Restriktionen haben sich viele ungerne auf Plätzen zu Massen konzentriert und lieber dispers im Raum verteilt. In großen Städten ist es möglicherweise als Ausdruck psychologischer Kompensation einer als allzu lange empfundenen Unterbindung von freier Bewegung wiederum zu sorglosen Feiern auf öffentlichen Plätzen gekommen. Unbehagen hat sich schließlich in Demonstrationen entladen, mit denen im Medium der Bewegung Widerstand gegen deren Einschränkung zum Ausdruck gebracht werden sollte. Hier wie da waren Bewegungsströme und -muster in hohem Maße mit Gefühlen besetzt. Wo der Gang vor die eigene Haustür politisch als toxisches Tun tabuisiert ist, wird in der Folge auch die tatsächliche Bewegung im öffentlichen Raum über ihre höchst banale allokativen Funktion hinaus zu einer hoch emotionalisierten Sache.

6. Politik und Bewegung

Die obrigkeitliche Ausübung von Macht über die Motorik der Menschen lässt in der pandemiebedingten Reduktion menschlicher Bewegung im Stadtraum eine biopolitische Dimension erkennen. Durch Rechtsnormen kann die freie Bewegung aber auch aus anderen Gründen systematisch unterdrückt werden und in die regelrechte Festsetzung münden, um Personen in ihrem leiblichen Ergehen „in den Griff zu bekommen“, zu disziplinieren oder sogar ihren freien Willen zu brechen. In diesem Sinne praktiziert die Polizei im Rahmen der legitimen Ausübung staatlicher Macht unter bestimmten Voraussetzungen die Körperfixierung. Auch das polizeiliche Verhör mutmaßlicher Delinquenten verlangt im Allgemeinen das Stillsitzen.

Die Methoden, Personen ihre freie Bewegung zu nehmen, sie zu kontrollieren, in Bahnen zu lenken oder sogar zu sedieren, vermitteln einen angstbasierten Zuwachs an biopolitischer Herrschaft über die Menschen. Noch in der Gegenwart gibt es diverse „leibpolitische“ Praktiken der Bewegungslenkung, die danach streben, *bestimmte* Formen der Fortbewegung durchzusetzen und andere auszumerzen. Auf einem ganz anderen politischen Niveau haben sich klimapolitisch motivierte Mobilitätsdebatten konsolidiert, die eine Revision schon lange selbstverständlicher Formen der Verkehrsmobilität fordern. Dabei geht es nicht um die Bewegung *an sich*, sondern die Emissionslasten von Fahrzeugen. Verkehrspolitische Normen bleiben aber als vielsagende Gesten so lange stumpf und wirkungslos, wie es ihnen an Instrumenten der praktischen Durchsetzung mangelt.

Wenn sich die Diskurse zum innerstädtischen Verkehr auch auf die Horizontale (Straße und Schiene) beschränken, so hat dichte innerstädtische Mobilität doch auch eine vertikale Dimension. Diese erstreckt sich in zwei Richtungen: unter die Erde, in die B-Ebenen der U- und S-Bahnen, und über die Rolltreppen und Lifte in die Höhe der Behörden- und Kaufhausetagen.⁴⁴ Die sich nicht zuletzt als Folge innerstädtischer Verdichtung zuspitzende Krise der Mobilität hat in der Expansion der vertikalen Stadt der Hochhäuser schon eine lange Geschichte. Begonnen hat die moderne Epoche der vertikalen Stadt in den USA bereits in 80er Jahren des 19. Jahrhunderts.⁴⁵ Die um 1900 realisierten ersten Hochgaragen⁴⁶ dürfen als früher Versuch der Lenkung des (fließenden wie ruhenden) Verkehrs in den großen Städten gedeutet werden.

44 In den USA gibt es sie seit 1911, in Deutschland seit 1927; vgl. G. Wasmuth (Hrsg.), Wasmuths Lexikon der Baukunst, Berlin 1929, Bd. IV, S. 190 f.

45 Das erste Hochhaus mit 10 Geschossen und einem Aufzug wurde 1883 in Chicago nach einem Entwurf von W. L. Jenney errichtet; vgl. ebda., Bd. III, S. 111.

46 Vgl. J. Hasse, *Übersehene Räume. Zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses*, Bielefeld 2007.

Wohnhäuser wurden schon im alten Rom mit Höhen von bis zu sieben Stockwerke erbaut. Mit anderen Worten: Die vertikale Stadt ist ein uraltes Thema der Stadtentwicklung, und nicht erst eines unserer Tage. Das moderne Hochhaus spiegelt jedoch nicht nur die Bevölkerungsverdichtung im Raum der Stadt wider. Viel mehr ist es das architektonische Zeugnis einer Bedeutungsverschiebung von materiellen Gütern zu datenbasierten Gütern,⁴⁷ die dank der Erfindung des Aufzuges eine technisch-organisatorische Umstrukturierung der Informationsübermittlung bis hin zur Ausbreitung rein virtueller Bewegungsströme nach sich gezogen hat. Die aus der Vertikalisierung der modernen Stadt folgende Beschleunigung sollte sich mit der Umstellung von papierbasierten Informationsträgern auf das Format digitaler Daten noch einmal erhöhen. Die Großstadt ist – so könnte man zugespitzt sagen – so lange es sie gibt, auch eine vertikale Welt.⁴⁸

Alle technischen Modi der Fortbewegung verdanken sich dem technischen Fortschritt. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts bewirkt die Erfindung der Eisenbahn eine radikale Veränderung in der massenhaften Bewegung der Menschen. „Bald erscheint ihnen (den Verkehrsteilnehmern, J.H.) nicht mehr die gleichförmig-schnelle Bewegung der Dampflokomotive gegenüber der durch Zugtiere hergestellten als das Unnatürliche, sondern umgekehrt: die mechanische Gleichförmigkeit wird ihnen die neue Natur, der gegenüber die Natur der Zugtiere als gefährliches Chaos erscheint.“⁴⁹ In der Gegenwart implizieren die Verkehrstechnologien eine Fußnote zum Stand gesellschaftlich regulierter Mensch-Natur-Verhältnisse. In unserer Zeit soll insbesondere das „Elektroauto“ einen Beitrag zur Schonung der natürlichen Ressourcen leisten, gleichwohl eher im Sinne einer symbolischen Geste, ist die Idee und Praxis der sogenannten Elektro-Mobilität doch in erster Linie PR-Medium einer „grünen“



Abb. 4: Bewegung als politischer Ausdruck;
Foto: J. Hasse.

47 Vgl. dazu auch H. Blumenberg, *Geistesgeschichte der Technik*, Frankfurt a.M. 2009, S. 93.

48 Umso irritierender ist die Konstatierung eines vertikalen Urbanismus als *neues* Forschungsfeld der Humangeographie, vgl. i.d.S. A. Harris, Vertical urbanisms. Opening up geographies of the three-dimensional city, in: *Progress in Human Geography* 39 (2015), 5, pp. 601-620.

49 W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München/Wien 1977, S. 19.

Ideologie. In der politischen Propaganda werden verdeckte CO²-Emission ebenso ignoriert wie die großen ökologischen Probleme bei der Beschaffung der Rohstoffe zur Herstellung von Batterien.

Die Durchsetzung von Bewegungsdispositiven bedarf a priori weder der Polizei, noch dunkler Herrschaftspraktiken autoritärer Staaten. Sie vollzieht sich schon freiwillig und obendrein lustvoll im unkritischen Gebrauch scheinbar banaler Computersoftware. Jedes so harmlos erscheinende *Google*-Konto höhlt in der fast metergenauen Protokollierung allokativer Bewegungen im Raum die Privatsphäre aus, auf dass die generierten Daten auf krummen Wegen in die Hand finsterner Akteure geraten und in rechtsfreien Räumen zum Rohstoff krimineller Aktionen werden können. Wo der Machthunger politischer Eliten grenzenlos wird, kommt Software wie „Affectiva“ mit der sogenannten „emotion-tracking technology“⁵⁰ zum Einsatz, um die habituelle Präsenz und Mobilität von Individuen zum Analyse- und Interpretationsgegenstand zu machen⁵¹: „Affectiva Human Perception AI analyzes complex human states.“⁵² Am Ende werden die sich „hinter“ Bewegungsabläufen verbergenden Person zum eigentlichen Objekt panoptischer Introspektion. Je weniger sich die Menschen der Vieldeutigkeit ihrer Bewegung bewusst sind, desto mehr bieten sie sich für die Erfassung individueller Mobilitätsdaten zum Zwecke der Generierung einer imaginären Kartographie der Hyperkontrolle an.

Sobald die Menschen ihre eigene Bewegung im Raum der Stadt als mehrdimensionales Politikum begreifen, beginnen sie sich aus kulturindustriellen Zwängen zu befreien, um sich die Herrschaft über das eigene Selbst anzueignen. Indem Bewegung im Raum nicht nur den materiellen Körper betrifft, der mit Bus, Tram und U-Bahn transportiert werden kann, sondern auch den spürbaren Leib, reklamiert sich ein naturbezogenes kritisches Denken: hinsichtlich der ersten Natur der Böden, des Klimas und der Wälder, aber auch des eigenen Selbst sowie der zweiten Natur der kulturellen und technischen Konstruktionen und kulturindustriellen Kolonisierung individueller wie gesellschaftlicher Wünsche, Bedürfnisse und sozial lenkender Normen. Bewegung erscheint vor diesem weiteren Horizont als menschlich existenzielle Daseinsäußerung. Die Bewusstmachung all ihrer Implikationen und Schattenzonen mündet schließlich – zumindest optional – in eine umfassende Revision aller Verhältnisse zur Welt.

50 Vgl. <https://www.affectiva.com> [20.1.2019].

51 Vgl. auch R. *Simanowski*, Wem gehört mein Gesicht? Und wird darf in meine Seele schauen?, in: NZZ vom 19.11.2019.

52 <https://www.affectiva.com> [20.1.2019].

Performative Überschreibungen und künstlerische Aneignungen des städtischen Raums.

**Von (medial vernetztem) Gehen und Fahren,
Spielen und Versammeln**

Public Art, Kunst im öffentlichen Raum, Locative Arts, Urbane Praxis, Urban Curatorial Practice – es gibt eine Vielzahl von Begriffen und Beschreibungen für die künstlerische und kulturelle Praxis in und mit der Stadt, dem urbanen Raum und seinen Determinanten, die je eigene konzeptuelle Kontexte und Entwicklungen repräsentieren, die seit den 1990er Jahren neue, auch medial vernetzte Konfigurationen annehmen. Dabei spielt das Performative, zwischen Kunst und Aktivismus, eine wichtige Rolle. Ebenso wie eine große Vielfalt von unterschiedlich dimensionierten Projekten und künstlerischen Praktiken entwickelt wird.

Public Art München z. B. ist ein öffentlich gefördertes dreimonatiges Programm, das alle fünf Jahre stattfindet und in seiner zweiten Ausgabe 2018 (PAM 2018) – unter der kuratorischen Leitung von Joana Warsza – einen Schwerpunkt auf performative Kunstformen legte. Gleichzeitig stellte das Programm unter dem Titel „Game Changer“ Aspekte der Stadtgeschichte in den Fokus, zu deren Aneignung und Überschreibung die eingeladenen Künstlerinnen und Künstler aufgefordert waren.

„Die Ausrufung der Bayrischen Räterepublik im Jahr 1919, der demokratische Optimismus der Olympiastadioneröffnung 1972, das Willkommenheißeln von Geflüchteten am Hauptbahnhof 2015 – all diese Münchner Momente dauerten nur ein paar Stunden oder Tage und doch beeinflussen ihre Konsequenzen noch immer, wer wir sind und wie wir leben. Sie sind sichtbare Game Changer.“¹

In Relation zu solchen Programmen meinte *Kunst im öffentlichen Raum* in der Vergangenheit vor allem die installative und skulpturale Auseinandersetzung mit dem urbanen Raum, obwohl auch hier – wie es die letzte Ausgabe der Skulptur Projekte Münster

1 Die Ausführungen zum Konzept befinden sich auf der Website des Projekts: <https://pam2018.de/concept/?lang=de> [27.05.2020].

(2017) demonstrierte² – Bewegung/Performance und Aktivierung inzwischen einen wichtigen Part einnehmen.

Zahlreiche Arbeiten, Projekte, Festivals, die aus dem Bereich des Theaters, bzw. der freien Produktionshäuser kommen und die Häuser als Aufführungs- oder Präsentationsorte verlassen, wollen den urbanen Raum nicht nur ‚bespielen‘, sondern dessen aktuelle politische Markierungen zum Gegenstand machen. „Claiming Common Space. Kunst und Urbane Praxis“ nennt das Bündnis Internationaler Produktionshäuser³ ein gemeinsames Projekt bzw. eine Projekt-Plattform, die seit 2019 veranstaltet wird. Locative Arts – ein recht neue begriffliche Kombination⁴ – dagegen betont eine mediale Voraussetzung, die in verschiedene Formen der künstlerisch initiierten und motivierten Bewegung in und mit der Stadt eingeht:

„Mit dem Aufkommen und Verbreiten mobiler Endgeräte in Kombination mit Verortungstechnologien hat sich ein heterogenes Feld von Kunstpraxen herausgebildet. [...] Unterteilen lassen sich diese Projekte rein formal in solche, die mit alternativen Kartierungsmethoden arbeiten und solche, die die Bewegung von Menschen und Dingen im Raum nachverfolgbar machen. [...] Locative Arts beziehen sich somit auf eine künstlerische Verortungspraxis, die in der Differenz von technisch verfassten, objektiven Karten und subjektiv, körperlich erfasstem Raum wirksam werden.“⁵

Sowohl in den als Audio-/Video-Walks bezeichneten wie in an Computer-Games anknüpfenden künstlerischen Formaten sind die Möglichkeiten der medialen Übertragung, Adressierung und Vernetzung zentrale Faktoren der Teilnahme – was anhand der im Folgenden beschriebenen Beispiele deutlich werden wird. Die Begriffe *Urbane Praxis* und *Urban Curatorial Practice* verändern die Reichweite der (künstlerischen) Interventionen in den städtischen Raum und stellen sie nicht vor allem in den Kontext unterschiedlicher Kunstfelder und Kunstformen, sondern in eine politisch und sozial umfassender verstandene Bewegung in, mit und für die Stadt, bzw. den urbanen Raum.

2 Die Skulptur Projekte Münster sind ein vorwiegend im öffentlichen Raum stattfindendes Ausstellungsprojekt, das seit 1977 im Abstand von 10 Jahren veranstaltet wird. Das Programm sowie weitere Materialien zur aktuell letzten Ausgabe findet man hier: <https://www.skulptur-projekte-archiv.de/de/de/2017/> [20.04.2021].

3 Das Bündnis internationaler Produktionshäuser ist ein Zusammenschluss von Häusern der freien Theater- und Kunstszene, die auch von der Kulturbeauftragten des Bundes gefördert werden und in diesem Zusammenhang übergreifende Projekte und Plattformen entwickeln, siehe: www.produktionshaeuser.de [20.04.2021]

4 Verschiedene Autorinnen und Autoren weisen darauf hin, dass der Begriff von Drew Hemment 2014 geprägt worden ist, siehe z. B. L. Popplow/L. Scherfig, *Locative Arts – neue Erzählung des Raums?*, in: R. Buschauer/K. S. Willis (Hrsg.), *Locative Media – Medialität und Räumlichkeit*, Bielefeld 2013, S. 277-296.

5 Ebda., S. 229 und 230.

„Urbane Praxis ist künstlerisches Handeln aller Sparten in Bezug auf Stadt. Das Handeln erfolgt in den Dimensionen des Sozialen und Räumlichen sowie der Bildung und der Erfindung möglicher Zukünfte durch gemeinsames Planen, Entwickeln und Umsetzen von Stadt. Urbane Praxis verbindet immer die Künste mit anderen Feldern, denn das Urbane ist das Vielfältige und Gemeinsame. Urbane Praxis überwindet disziplinäre Denkmuster und agiert non-disziplinär.“⁶

So lautet z. B. eine Beschreibung des Begriffs, die man sowohl auf der Website des Berliner Projekts floating university wie auf der des Berliner Rats der Künste findet.⁷ Betont wird auch in anderen, theoretischen Kontexten der enge Zusammenhang zum Diskurs von Stadtentwicklung und zur Entwicklung neuer Strategien des Intervenierens in Stadt-Planung.

Bewegung in der Stadt wird zu einer Bewegung der Stadt, in dem Sinne, dass Veränderungen, Teilhabe angestoßen, Nutzer-Perspektiven eingebracht oder durchgesetzt werden sollen.

Wenn ich im Folgenden einige Beispiele künstlerischer Praxis in und mit der Stadt vorstelle, dann repräsentieren sie auf dem Hintergrund solch umfassender Überlegungen und theoretischer Kontexte nur einen kleinen Ausschnitt der Aktivitäten und Bewegungen in und mit dem urbanen Raum. Mich interessiert dabei auch die Frage nach der Mediatisierung dieser Praktiken, nach der Überlagerung des realen physischen Raumes durch einen als virtuell wahrgenommenen Datenraum – Praktiken, die ja vielfach auch den Alltag des Um-Gangs mit Stadt bestimmen.

1. Gehen, Fahren – mediale Erweiterung und Überlagerung von Hören und Sehen

2010 lancierte Deutschlandfunk Kultur in Kooperation mit verschiedenen Künstler-Gruppen und der vom Audiokünstler Udo Noll entwickelten Plattform radio aporee⁸ das Projekt Radio-Ortung ein Handy-Hörspiel-Format, das im Untertitel als „Hörspiele für Selbstläufer“ benannt wurde, und skizzierte es so: „Auf einer virtuellen

6 Siehe: www.floatinguniversity.org/urban-practice/ [20.04.2021].

7 Siehe: <https://www.floatinguniversity.org/urban-practice/> und www.rat-fuer-die-kuenste.de/r/themen/urbanepaxis [20.04.2021]. Ähnlich formuliert die Stadtplanerin Renée Tribble, die zum Team der Hamburger Planbude gehört: „Urbane Praxis verwendet urbane Interventionen als Methode, indem sie in bestehende Räume eingreift und ‚alternative Realitäten‘ mit lokalen Akteuren ‚koproduktiv‘ und ‚lokal spezifisch‘ herstellt.“ R. Tribble, Make the Gap. Alternative Ways of Urban Development, in: I. Finkenberger / E. M. Baumeister / Chr. Koch (Hrsg.), Komplement und Verstärker. Zum Verhältnis von Stadtplanung, künstlerischen Praktiken und Kulturinstitutionen, Berlin 2019, S. 79.

8 Siehe U. Noll, radio aporee. Experimentelles Radio, performatives Hören, in: M. Albrecht / M. Wehren (Hrsg.), Verortungen / Entwürfen. Urbane Klangräume, Berlin 2015, S. 83-92, sowie die Website: <https://aporee.org/> [20.04.2021].

Karte im Netz werden Hörspielfragmente als Audio Datei abgelegt. Im öffentlichen Stadtraum können diese Hörminiaturen dann mit der ‚miniatures for mobiles‘ App an Ort und Stelle gehört werden. Alle Projekte können auch online auf der interaktiven Karte gehört werden.“⁹

Das Projekt nahm damit eine Entwicklung auf, die in den vorausgegangenen Jahren mit den Formen des künstlerischen Audio-/Video-Walks, das angeleitete Gehen/Spazieren durch den urbanen Raum mit narrativen Überlagerungen, die zunächst wesentlich auf die akustische Ebene rekurrten, verband. Als eine wichtige Protagonistin in diesem Bereich gilt die kanadische Künstlerin Janet Cardiff, die – oft gemeinsam mit George Buren Miller – seit den frühen 1990er Jahren Audio- und Video-Walks erarbeitet, die international in Ausstellungen und Biennalen präsentiert und zugänglich gemacht wurden.¹⁰ Die drei ersten Produktionen der *Radio-Ortung* wiederum wurden von drei Künstler-Gruppen der freien Theater-, Performance- und Radio-Szene erarbeitet und präsentiert, die sich seit geraumer Zeit und mit verschiedenen Formaten in, durch und mit der Stadt bewegen.

LIGNA – Audio-Walks und zerstreute Formen der Versammlung im urbanen Raum

Die Gruppe LIGNA machte 2010 in Kooperation mit Deutschlandfunk Kultur und dem Deutschen Theater Berlin den Anfang: „Verwisch die Spuren!“ war der Titel ihrer Arbeit, die an 32 lokalisierten Punkten in Berlin Mitte – einem Gebiet zwischen Alexanderplatz und Schlossplatz – narrative Fragmente über die radio aporee App, verbunden mit der GPS-Ortung in den Smartphones der Teilnehmer, zugänglich machte. Verbunden wurden in diesen akustischen Miniaturen¹¹ Aspekte der Stadtgeschichte, die sich ortsspezifisch auf die Platzierung der Sounds im realen urbanen Raum bezogen, mit Handlungsanweisungen und Kommentaren der Stimmen, die auf Bedingungen der gerade praktizierten Arten des Gehens und Agierens verwiesen, sie sichtbar bzw. hörbar machten.¹² Als Spuren sind so einerseits die im realen Stadtraum sichtbaren (architektonischen oder anderen materialen) Zeichen

9 Siehe auch weitere Erläuterungen auf der Website des Deutschlandfunk Kultur: https://www.deutschlandfunkkultur.de/audiowalks-im-oeffentlichen-raum-radioortung.3640.de.html?dram:article_id=483475 [20.04.2021].

10 Ihre Arbeiten sind vielfach besprochen, analysiert und in einem Band auch dokumentiert worden: Janet Cardiff – the walk book, hrg. v. *Thyssen-Bornemisza Art Contemporary*, Köln 2005. Interessant ist ihre grundlegende Position zum Verhältnis von Soundscape und realem physischem Raum und die Betonung des Charakters der Stimme: „The virtual recorded soundscape has to mimic the real physical one in order to create a new world as a seamless combination of the two.“ Ebd., S. 15.

11 Beim schnellen Durchschauen der Miniaturen auf der noch zugänglichen Karte habe ich eine Dauer zwischen 1 und 7 Minuten gefunden. Man findet diese Fassung der Arbeit auf der Website von radio aporée, siehe: <https://aporee.org/mfm/web/#mfm> [20.04.2021].

12 Eine genauere Untersuchung dieser Arbeit findet man u. a. in: *N. Tecklenburg*, *Performing Stories. Erzählen in Theater und Performance*, Bielefeld 2014, S. 225-234.

und Zeugnisse historischer Schichten zu verstehen, die durch die Erzählungen kommentiert, durch nicht (mehr)-sichtbare Ereignisse ergänzt oder überschrieben werden. Andererseits wird deutlich verwiesen auf die Spuren, die die Teilnehmerinnen und Teilnehmer als Nutzer der Smartphone / GPS-Technik im digitalen Daten(Stadt) Raum hinterlassen und die sich zu Kontrolle und Überwachung eignen. In diesem Sinne spricht der Medientheoretiker Lev Manovich schon zu Beginn der 2000er Jahre vom erweiterten Raum (augmented space) als von „einem mit ‚Daten verdichtetem‘ physischem Raum, da jetzt potentiell jeder Punkt verschiedene Informationen enthält, die von anderswoher übertragen werden.“¹³

Schichtungen oder Überlagerung basieren so verstanden – und das thematisieren LIGNA mit dieser Arbeit explizit – auf drei Ebenen: dem physisch-realen Stadtraum, dem in den Hörspiel-Fragmenten gespeicherten akustischen Narrationsraum und dem durch den Gebrauch der entsprechenden technischen Ausrüstung aktualisierten Datenraum. Das ziellose Flanieren, das Umherschweifen – so formulieren sie selbst im Kontext dieses Projekts – könnte an sein Ende gekommen sein:

„Der kontrollierte öffentliche Raum, das Hinterlassen digitaler Spuren machen die verdächtigen Bewegungen im Detail nachvollziehbar und deren Zwecklosigkeit zur statistischen Größe, die eingerechnet wird, um auch für sie noch ein Warenangebot zusammenzustellen. [...] Die ursprüngliche urbane Erfahrung – in der Menge zu verschwinden und die Orientierung zu verlieren – ist damit unmöglich geworden. [...] Erst in der Lektüre der eigenen Spuren, so die These, wird die Voraussetzung geschaffen, sich in einer digital verschriftlichten Stadt der Erfassung zu entziehen und den Flaneur wiederkehren zu lassen.“¹⁴

Dieser Gestus der kritischen ‚Lektüre‘ des Stadtraums und der eigenen Bewegung darin, der sich auch explizit auf Bertolt Brecht bezieht,¹⁵ findet sich in ihren künstlerischen Projekten und Aktionen auch in anderer Form. Die Perforierung des öffentlichen Raumes mit Kontroll-, Überwachungs- oder anderen Regulierungsmechanismen spielt dabei eine zentrale Rolle, wie etwa in ihren bekannt gewordenen, verschiedentlich nachgeahmten „Radio-Balletten“.

13 L. Manovich, Die Poetik des erweiterten Raumes, in: A. Lammert / Akademie der Künste Berlin (Hrsg.), TOPOS Raum, Berlin/Nürnberg 2006, S. 337-349; Siehe auch: *Hardware Medienkunst Verein Dortmund* (Hrsg.), *Verstreute Momente der Konzentration. Urbane und digitale Räume*, Frankfurt a.M. 2005.

14 LIGNA, Verwisch die Spuren! Flanieren in Berlin, siehe: <http://ligna.blogspot.com/2010/08/ligna-verwisch-die-spuren-flanieren-in.html>[20.04.2021].

15 LIGNA bezog sich schon in ihren Radio-Arbeiten der späten 1990er Jahre auf Brecht und der Titel dieses Projektes „Verwisch die Spuren“ referiert auf eine wiederkehrende Zeile im ersten Gedicht von Bertolt Brechts „Lesebuch für Städtebewohner“.



Abb. 1: Projekt Radioortung – Deutschlandfunk Kultur;

Quelle: https://www.google.com/search?q=Radioortung&client=safari&rls=en&source=Inms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjYkv3hoqrwAhWNhvoHSHoD4UQ_AUoA3oECAEQBQ&biw=1845&bih=916#imgrc=SM8-vuSe_qVtSM1544 (Ausschnitt) [20.04.2021].

Audio- und Video-Walks richten sich zunächst an Einzelne, die über den durch Kopfhörer zugänglichen Ton bzw. die Stimme geleitet werden und damit selbst bei offenen Kopfhörern gegen die Kommunikation mit anderen Teilnehmern, Gehenden und Hörenden, abgeschlossen sind. Dabei stiftet das Distributionsmedium, sei es nun das Radio oder eine über App zugängliche Soundcloud, eine Vernetzung, ohne dass sie allerdings von den Agierenden erfahren werden müsste. Auch sind die Teilnehmer im Stadtbild nicht unbedingt als solche auszumachen, wenn sie den akustischen Erzählungen folgen, da das Tragen von Kopfhörern ja durchaus üblich geworden ist. Mit der Form des „Radio-Balletts“ und anderen gemeinschaftlichen Aktionen im urbanen Raum haben LIGNA Möglichkeiten der deutlich sichtbaren Intervention erprobt.¹⁶

Das erste „Radio-Ballett“ entstand 2002 in Hamburg im Rahmen eines Projektes der Hamburger Kunsthalle. Dem Radio verbunden waren Ole Frahm und Torsten Michaelsen von LIGNA dadurch, dass sie schon seit Ende der 1990er Jahre im Ham-

¹⁶ Zur Vielfalt der von LIGNA entwickelten und erprobten künstlerischen Formen und Formate siehe die Website der Gruppe, auf der die Projekte dokumentiert sind: www.ligna.org[20.04.2021].

bürger freien Radio FSK (Freies Sender Kombinat) aktiv waren und an der Verwandlung des Distributions- in einen Kommunikationsapparat (Brecht) arbeiteten.¹⁷ Der Untertitel des ersten Radio-Balletts lautete „Übung in nichtbestimmungsgemäßigem Verweilen“. Die Performance fand im Hamburger Hauptbahnhof statt und wurde 2003 im Leipziger Hauptbahnhof wiederholt (vgl. Abb. 1). In ihrer Projektbeschreibung skizzieren LIGNA das Ziel und Verfahren der Performance:

„Das Radioballett ist eine Übung in öffentlichem Radiohören. Über den Raum zerstreut führen Radiohörer_innen den Stimmen aus dem Radio folgend gleichzeitig dieselben Gesten aus. Ziel der Performance ist es, massenhaft Gesten und Alltagspraktiken an einen Ort zurückzubringen, aus dem sie durch die Privatisierung und der damit einhergehenden Kontrolle verdrängt wurden. Die Radiosendung schlägt eine von Reflektionen unterbrochene Choreographie vor, mit der die Grauzone zwischen ‚erlaubten‘ und ‚verbotenen‘ Gesten erforscht wird – wie z. B. zwischen der Geste, die Hand zu reichen und der Geste, die Hand aufzuhalten.“¹⁸

Auch hier zeigt sich die kritische ‚Lektüre‘ eines nicht mehr öffentlichen Raumes, dessen Reglementierungen im alltäglichen Gebrauch selten bemerkt werden. Allerdings wird nun das einzeln Gehörte in gleichzeitige, wenn auch verstreute, aber gemeinsame sichtbare Aktion überführt. Mit einer solchen Konstellation zwischen dem Audio-Walk der Einzelnen und der über einen erfahrbaren Raum zerstreuten Versammlung Vieler, aber auch mit verbundenen Choreographien Vieler im urbanen Raum haben LIGNA in den vergangenen 20 Jahren vielfach experimentiert, so z. B. 2017 in „Wir – eine kollektive Zerstreuung“ oder zuletzt 2020 in „Zerstreuung überall! Ein internationales Radioballett“, das den über die Welt verstreuten Akteurinnen und Akteuren, die sich aufgrund der Pandemie-Bedingungen nicht versammeln konnten, eine akustische Verbindung bot.¹⁹

Rimini Protokoll – Geschichten von Kontrolle und Überwachung sowie ortsspezifische Alltagssituationen

2011 folgt mit „50 Aktenkilometer. Ein begehbare Stasi-Hörspiel“ der Gruppe Rimini Protokoll die zweite Produktion des Projektes Radioortung, dieses Mal in

17 Ole Frahm reflektiert die Anfänge der Arbeit in: O. Frahm, Das Ende der Autonomie. LIGNA 1995-2002, in: S. Peters (Hrsg.), Das Forschen aller, Bielefeld 2013, S. 141-154.

18 *Ligna*, Radioballett. Übung in nichtbestimmungsgemäßigem Verweilen, siehe: ligna.blogspot.com/2009/12/radioballett.html [27.05.2020]. Eine Analyse der Radioballette unter dem Aspekt der Versammlung und des Kollektiven findet man in: K. van Eikels, Die Kunst des Kollektiven. Performance zwischen Theater, Politik und Sozio-Ökonomie, München 2013.

19 Dass solche Performance-Formen öfter die Grenze zu aktivistischen Interventionen/Demonstrationen negieren, zeigt u. a. die Performance „Das Unbewusste der Sterne“ (2008) von LIGNA, siehe dazu: S. Peters, The Art of Being Many, in: dies. (Hrsg.), Das Forschen aller, Bielefeld 2013, S. 169, 170 sowie G. Brandstetter/S. Peters/K. van Eikels (Hrsg.), Prognosen über Bewegungen, Berlin 2009.

Kooperation mit Deutschlandfunk Kultur, radio aporée und dem HAU (Hebbel am Ufer) in Berlin. Genutzt wurde die gleiche technische Anordnung und eine ähnliche Struktur. Der Audio-Walk erstreckte sich über ein auf einer Karte eingetragenes Areal in Berlin-Mitte, auf dem über 120 akustische ‚Blasen‘, d. h. Audiodateien, verteilt waren.²⁰ Wie der Untertitel der Arbeit sagt, steht im Zentrum die Überwachung und Beobachtung durch die Staatssicherheit der DDR. Auf einem Gang bzw. auf verschiedenen Gängen durch Berlin-Mitte zwischen Alexanderplatz, Schiffbauerdamm, Gendarmenmarkt und Brandenburger Tor erscheint in jeweils ortsbezogenen akustischen Erzählungen das Archiv, das die Theatermacher in der Vorbereitung angelegt haben.

„An die 100 Menschen wurden in Berlin-Mitte befragt, erinnern sich oder rekonstruieren am Mikrofon Beobachtungen. Wie hören sich Protokolle der Observation am Ort ihrer Aufnahme für den damals Observierten an und wie schnell wird man vom vorerst Unbeteiligten zum aktiven Mitspielenden? [...] Mitten in der Lifestyle Kapitale Berlin stoßen die Hörer:innen bei ihrem Spaziergang auf Observationsberichte, Persönlichkeitsbilder, Operativpläne, Gedächtnisprotokolle und Originaltöne aus dem Archiv.“²¹

Dokumente aus den Archiven, Interviews mit Zeitzeugen beider Seiten – sowohl mit Opfern wie mit Inoffiziellen Mitarbeitern –, beschreibende Beobachtungen realer Situationen, wie z. B. die Akteneinsicht Betroffener, bilden einen großen Teil des Materials, das – als Collage über den Ausschnitt des Stadtraums verteilt – durchs Gehen erfahrbar wird. Gelegentlich unterbricht eine gesonderte Sound- / Musik-Ebene das Dokumentarische der Inszenierung. Der gegenwärtige urbane Raum wird mit Aspekten seiner Geschichte überschrieben, beide Zeit-Schichten werden gleichzeitig erfahrbar. In einem so genannten Kontrollzentrum, das sich in der Galerie des Fernsehturms auf dem Alexanderplatz befand, startete der Rundgang. In diesem Kontrollzentrum konnten auch – seiner Bezeichnung folgend – die Wege der gerade im Hörspiel-Rundgang aktiven Smartphone-Benutzer nachvollzogen werden. Von eben dort erhielten sie SMS auf ihre Handys mit Handlungsaufforderungen und Kommentaren, die ihnen zu verstehen geben, dass sie sich ebenfalls unter permanenter Beobachtung befanden. Auch in dieser Arbeit wird also – ähnlich wie bei LIGNA „Verwisch die Spuren“ – das Bewusstsein über die Realität von Observationen und

20 Auch hiervon findet man die Kartenversionen – also die auf einer GoogleMaps-Karte anwählbaren Punkte, deren Hör-Fragmente noch abrufbar sind – auf der Website von radio aporée, siehe: <https://aporee.org/mfm/web/#mfm> [20.04.2021].

21 Rimini Protokoll, 50 Aktenkilometer, siehe: www.rimini-protokoll.de/website/de/project/50-aktenkilometer [20.04.2021]. Diskutiert wird das Projekt in: D. Barnett, Sampling the Stasi with GPS Device in Berlin, in: J. Birgfeld u. a. (Hrsg.), Rimini Protokoll Close-Up: Lektüren, Erlangen 2015, S. 95-114.

Kontrolle in der Geschichte mit dem verbunden, was die eigene Datenspur diesbezüglich an Möglichkeiten eröffnet.²²

Rimini Protokoll hat sich in verschiedener Weise sowohl mit Hörspiel (für das Radio als Sendeanstalt) wie auch mit Audio-Walks beschäftigt. Eine ihrer bekanntesten Walks wurde das 2005 entwickelte Mobile Phone Theatre „Call Cutta“, das eine gänzlich andere Form der Überlagerung zweier Räume ins Spiel brachte. Sie schreiben auf ihrer Website:

„Aus einem indischen Call-Center ferngesteuerte Tour durch Kalkutta und Berlin. ‚Call Cutta‘ erforscht, was passiert, wenn die transatlantische Unterhaltung nicht dem Verkauf, sondern der Verführung durch den eigenen städtischen Dschungel dient. Sobald das Telefon in deiner Hand klingelt, beginnt das interkontinentale Theaterstück: Es meldet sich eine Stimme mit indischem Akzent, noch ist sie fremd, bald wird sie zu deinem Verbündeten. [...] So wie Tausende von deutschen Arbeitsplätzen sind auch die Performer von Call Cutta outsourced. Sie sitzen 15.000 km und viereinhalb Stunden Zeitverschiebung östlich, im Infinity Tower, Nordostkalkutta, Westbengalen, Indien.“²³

Die Stimme aus dem weit entfernten Kolkata leitet die Teilnehmer per Kopfhörer durch Kreuzberg West, einem genau ausgearbeiteten Skript folgend, das sich den Wegstrecken und -zeiten am weit entfernten Ort in Berlin anpassen muss. Handlungsanweisungen, Small Talk, persönliche Fragen und Erzählungen z. B. zur Überlagerung von deutscher und indischer Geschichte während des Zweiten Weltkriegs wechseln sich ab.²⁴ Die Intimität, die die Stimme durch körperliche Nähe – der Kopfhörer pflanzt sie ja direkt ins Ohr – herstellen kann, ebenso wie das 1:1 der Kommunikationssituation, sind entscheidend für die Erfahrung der beiden Räume: Orte, die durch Live-Übertragung verbunden sind. Das ist ein wesentlicher Unterschied zu den Arbeiten von Radioortung, in denen gespeicherte Dateien, die vorab aufgezeichnet worden sind, aktiviert und gehört werden. Rimini Protokoll hatte dieses Mobiltelefon-Theater übrigens zunächst für einen Audio-Walk vor Ort, in einem Viertel von Kolkata, entwickelt und dort 2004 auf- und ausgeführt.²⁵

Dieses Verfahren, eine dramaturgische Konstellation in ortsspezifischen Varianten weiter- und anders zu entwickeln, hat die Gruppe in verschiedener Weise auch

22 Natascha Gillenberg beschreibt das eindrücklich: „Das Wissen, permanent beobachtet zu werden, nimmt mit jeder SMS zu, die man während des Spaziergangs erhält. [...] Die Konfrontation mit eigenen Datenspuren, die die Bewegung durch die Stadt hinterlässt, erreicht bei vielen Teilnehmern Schrecken.“ N. Gillenberg, Du bist nicht allein!, in: Der Freitag, 25.05.2011, zit. nach: www.rimini-protokoll.de/website/de/text/du-bist-nicht-allein[20.04.2021].

23 Rimini Protokoll, Call Cutta. Mobile Phone Theatre von Haug / Kaegi / Wetzel, siehe: www.rimini-protokoll.de/website/de/project/call-cutta[20.04.2021].

24 Siehe dazu E. Behrendt, Theater Telefonservice, in: Theater Heute, Mai 2005, S.23.

25 Auf der Website von Rimini Protokoll zu diesem Projekt finden sich zwei Berichte – von S. Saha (2004) und P.D. Gupta (2005), die in The Telegraph (Calcutta) erschienen sind.

mit Themen, die die Stadt und die Entwicklung von Urbanität betreffen, verfolgt. So mit dem Projekt „100% Stadt. Eine statistische Kettenreaktion“ (seit 2008), das inzwischen für über 35 Städte in Zusammenarbeit mit lokalen Teams variiert wurde.²⁶

Das Gehen als Spazieren oder Flanieren steht nicht mehr allein im Zentrum. Verschiedene Formen der Fortbewegung in der Stadt treten hinzu und werden zur Überlagerung unterschiedlicher Nutzungsweisen des städtischen Raumes und der Erschließung von Themen und Situationen genutzt, die sich nicht allein im Zentrum ereignen. So entwickelt Stefan Kaegi für die Produktion „Cargo Sofia-X. Eine europäische LastKraftWagen-Fahrt“ 2006 den Plan für den Umbau eines bulgarischen LKWs, der auf einer Längsseite mit einem Schau-Fenster versehen, wie ein mobiler Guckkasten 45 Zuschauer auf eine zweistündige Reise schickt, gefahren von professionellen Fernfahrern, deren Erzählungen die Reise begleiten. Sie führt zu Wegen und Orten des Transits, des Warenumschlages, zu Dialogen mit dort Arbeitenden, die – wie ein Prinzip der Arbeitsweise von Rimini Protokoll benannt ist – als ‚Experten des Alltags‘²⁷ Teil des Projektes werden.

Die Fahrt erschließt den Teilnehmern Aspekte der Stadt, des urbanen Lebens, die sie ansonsten selten oder gar nicht erfahren. In der Beschreibung des Projektes heißt es u. a.: „Mit 2 bulgarischen LKW-Fahrern und – je nach Aufführungsort – Berliner Fleischpediteuren, südfranzösischen Gemüsegroßhändlern, Warschauer Logistikern, Essener Autobahnpolizisten, serbischen Verkehrsplanern, madrilenischen Magazinarbeitern oder Dubliner Hafenarbeitern.“²⁸

Die Liste macht deutlich, ebenso wie das X im Titel des Projekts, dass auch hier eine ortsspezifische Adaption der grundlegenden dramaturgischen Konstellation an viele verschiedene, europäische Städte konzipiert wurde. Anders als die grundlegende Anordnung der Audio-Walks, mit der die Bewegung im Raum der Stadt durch medial vernetzte Erzählungen und digitale Spuren überlagert wird, integriert das Fahren im gemeinsamen Beobachtungsposten die Erzählungen der ‚Experten des Alltags‘ in physischer Präsenz in die Bewegung durch den urbanen Raum und seine Transit- und Handelszonen.

Die australische Theaterwissenschaftlerin Meg Mumford hat in einer umfangreichen Analyse zweier Produktionen von Rimini Protokoll, darunter auch von „Cargo Sofia-X“, untersucht, in welcher Weise hier transkulturelle Konstellationen (re)präsentiert werden, die die unterschiedlichen Lebens- und Arbeitsweisen in (europäi-

26 „Eine Ansammlung von hundert Menschen, die nach fünf Kriterien genau eine Stadt abbilden, eine repräsentative Stichprobe stellt sich auf einer großen Drehbühne zu immer neuen Gruppenbildern zusammen.“ Siehe: www.rimini-protokoll.de/website/de/projects/100-stadt-7-1 [20.04.2021].

27 M. Dreysse/Florian Malzacher (Hrsg.), Experten des Alltags: das Theater von Rimini Protokoll, Berlin 2007.

28 Siehe www.rimini-protokoll.de/website/de/project/cargo-sofia-x [20.04.2021].

schen) Städten in Beziehung zueinander setzt:

„Rimini Protokoll productions often generate intercultural encounters – particularly between people from different occupational and ethnic cultures, and between people who are themselves polycultural: that is, complex fluid identities who travel between, or combine components from, multiple cultures in their everyday life. The desire to work with these subjects in turn contributes to the company’s own status as a privileged form of global nomad, one that moves within and across national borders in search of thinking bodies, stories, images and performance places.“²⁹

Auch dies ist ein zentraler Aspekt der Bewegung in und mit der Stadt und verschiedener Narrationen, die sich im urbanen Raum als Schichten sehen und hören lassen.

II. Vom Spielen und bewegungsbasierten Gaming, den realen Raum mit einem virtuellen Modell verbindend

Die im vorigen Abschnitt vorgestellten Formen des individuellen Walks und der dramaturgisch organisierten Bewegung von Gruppen setzen in unterschiedlich komplexer Weise auf die physische Involvierung und Aktivierung der Teilnehmer. Die Bewegung im urbanen Raum ist keine vorgeführte oder dargestellte, sondern eine, die man selbst ausführen sollte.

Unter dem Stichwort „urban gaming“ rücken in diesem Abschnitt – unter anderer Akzentuierung – die Involvierung und Partizipation in den Kontext von Spielen in der Stadt, von Spiel-Formen, die im städtischen Raum stattfinden und ihn mit Regeln belegen, die von denen der alltäglichen Nutzung abweichen, sie unterlaufen oder verschieben.³⁰

Spielen in der Stadt ist ein Zugang zu Performances im urbanen Raum, der die Veränderung durch Computerspiele, mobile Endgeräte wie Smartphones und die bewusst gesetzte und auch thematisch verhandelte Überlagerung von realem Raum und virtuell-modelliertem Raum-Bild aufgreift. Damit treten immer wieder die „technischen und nicht-technischen Differenzen von abstraktem Ort und konkreter Umwelt“, von „formal definierten Orten im Sinne der Verortungstechnologie und kontexthaft erlebtem Raum ihrer Benutzer“ ins Zentrum, wie es Popplow und Scherfig für Locative Arts beschrieben haben.³¹

29 M. Mumford, Rimini Protokoll’s Reality Theater and Intercultural Encounter: Towards an Ethical Art of Partial Proximity, in: Contemporary Theatre Review, Vol. 23, No. 2, 2013, S.153-165, hier: 154.

30 Als Überblick dazu sei erwähnt: A. De Souza e Silva / L. Hjorth, Playful Urban Spaces, in: Simulation & Gaming 40 (5) 2009, S. 602-625; L. Hjorth, Urban Gaming – Stadt als transmedialer Spielplatz, in: Bauwelt 24, 2011, S. 44-49; J. Ackermann, Location Based Mobile Gaming in der Stadt, in: Th. Chr. Bächle u.a. (Hrsg.), Mobile Medien – mobile Leben, Münster 2014, S.143-167.

31 L. Popplow / L. Scherfig (s. A 4), S. 243.

Spielen in der Stadt betont den temporär gemeinschaftlichen Charakter des Agierens und die als Teil der künstlerischen Konzeption ausgearbeiteten und vereinbarten Spiel-Regeln. Das verbindet die im Folgenden beschriebenen Arbeiten nicht nur mit solchen von Computerspiel-Designern, sondern auch mit denen einer Reihe von jüngeren Theatergruppen, die – sich innerhalb des Aufführungsraumes bewegend – mit Spielstrategien ihr Publikum zu Teilnehmern machen.³²

2009 gründete sich in Berlin das Kollektiv Invisible Playground, das sich aktuell eher als Netzwerk von Expertinnen und Experten versteht, die projektbezogen zusammenarbeiten.³³ Sie haben verschiedene Spielformate entwickelt, auch in Kooperation mit Theatern, wie etwa 2014 gemeinsam mit dem Zürcher Theater Gessnerallee die Morgenwanderung „Wir würden Hier Sein“, die mit Spielkarten erzählend und an verschiedenen Stationen in Kommunikation mit Menschen vor Ort Parallelwelten erschließen will. 2018 entwickelten sie für das Theater Essen „Der Spalt. Ein mixed reality game“, das mit der besonderen Teilung des städtischen Raumes in Essen operierte und sie thematisierte.³⁴ Die Ankündigung beschreibt den Kontext der Spiel-Erzählung:

„Seltsame Dinge geschehen in Essen. So wollen Menschen mitten auf der A40, die die Stadt in Nord und Süd spaltet, einen Linienbus gesehen haben, der wie aus dem Nichts aufgetaucht und sofort wieder verschwunden sei. Schnell macht in der Stadt das Wort vom „Geisterbus“ die Runde. Nur was steckt dahinter? Fake News? Oder vielleicht doch ein Riss in der Realität? Die auf solche Vorfälle spezialisierte Agentur SPALT (Spezialagentur für Alternierende Territorien) soll gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern erforschen, was es mit dem Bus auf sich hat. Dieser, davon sind die Leute von SPALT überzeugt, sei Teil einer parallel verlaufenden Realität und in dieser Realität müsse etwas vorgefallen sein, das den Bus für kurze Zeit in unsere Dimension durchbrechen ließ. Doch nicht nur das: In der Stadt tauchen an verschiedenen Stellen Artefakte aus der zweiten Realität auf. Um der Sache auf den Grund zu gehen, stellt die Agentur den Essener Bürgerinnen und Bürgern eine App zur Verfügung, mit deren Hilfe sie anhand der spärlichen Informationen, die über die Passagiere des Busses vorliegen, deren Identitäten im Stadtraum nachverfolgen können und so die fehlenden Daten liefern, die die Agentur benötigt, um das Bild zu vervollständigen. Alle sollen mithelfen, unsere Realität zu sichern!“³⁵

Während solche Spiele den Stadtraum als Projektionsfläche für spielerische Narrative nutzen, setzte z. B. das 2014 für Witten entwickelte Projekt „72 Hours Interaction.

32 Siehe u. a.: J. Männel, „Put Theatre at Play: Spielanordnungen im Theater, in: Chr. Hust (Hrsg.), Digitale Spiele. Interdisziplinäre Perspektiven, Bielefeld 2018, S. 205-218; B. Büscher, Gaming-Strategien im Theater, dokumentiert und notiert, in: ebda., S. 193-204; Ph. Schulte/B. Siebert, Konstitutive Spielverbereiten, in: F. Kreuder/S. (Hrsg.), Spiele spielen, Paderborn 2018, S. 123-134.

33 Auf ihrer Website sind allerdings für die letzten drei Jahre keine Projekte eingetragen, siehe: www.invisibleplayground.com [20.04.2021].

34 Siehe dazu: www.theater-essen.de/spielplan/a-z/der-spalt/ [20.04.2021].

35 So beschrieben auf der Website des Theater Essen: <https://www.theater-essen.de/spielplan/a-z/der-spalt/>

Eine Weltmeisterschaft für spielbare Architektur“ auf eine direkte Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten spielerischer Bewegungen in der Stadt. Organisiert wurden fünf gemischte Teams, die jeweils in 72 Stunden für einen Ort in der Stadt eine „temporäre Architektur entwerfen und realisieren, die Menschen einlädt, spielerisch zusammenzukommen“. ³⁶ Mit „playpublik“ kuratierten Invisible Playground dann 2012 für Berlin ein „Festival für Spielräume der Öffentlichkeit“, das 2014 in Krakow fortgesetzt wurde.

Man könnte die so skizzierten Stadt-Spiele in Verbindung zu einem Projekt sehen, dass 2014 in einer Kooperation des japanischen Künstlerkollektivs Port B unter Leitung von Akira Takayama mit dem Künstlerhaus Mousonturm Frankfurt realisiert wurde. „Evakuieren“ beschrieb sich selbst aber gar nicht als ‚Spiel‘ im Sinne des Gaming, sondern verstand sich als eine „theatralische Architektur“ und als ein „System, in dem sich Fremde begegnen“. ³⁷ Auch hier gibt es Spiel-Elemente: Karten und Stadtpläne, die die Teilnehmervon der Projektwebsite herunterladen sollten. Angeboten wurden vier verschiedene Touren, die man selbst kombinieren konnte. Die 40 sog. „Evakuierungspunkte“ – Orte, Aktionen, Inszenierungen, Versammlungen und Anweisungen zur Spuren-Suche – sind in diesem Projekt von einer Vielzahl renommierter Künstlerinnen und Künstler konzipiert und realisiert worden, u. a. von LIGNA, dem Videokünstler Chris Kondek oder dem argentinischen Regisseur Mariano Pensotti. Thematisiert wurden verschiedene Facetten des ‚Evakuierens‘, sowohl politische von

Flucht und Migration, von der Atomkatastrophe in Fukushima, wie auch die, den städtischen Routinen zu entgehen, das Zentrum zu verlassen und an den Rändern zu schauen. Sowohl in der Größenordnung wie in der Thematik verfolgte das Projekt eine andere Dimension als die skizzierten Arbeiten von Invisible Playground. Sie ordnete die spielerischen und partizipativen Elemente der inszenatorischen Zielsetzung unter.

Blast Theory – Hybrid Reality Games: simultane Bewegungen in virtuellen und realen Räumen

Seit den frühen 1990er Jahren arbeitet die britische Gruppe Blast Theory an „interactive art to explore social and political questions, placing audience members at the centre of our work“, ³⁸ wie sie es in ihrer aktuellen Selbstdarstellung formulieren. Ihre Arbeiten nehmen Orte und Plätze, aber auch Kommunikationsstrukturen populärer

³⁶ Siehe: www.72hourinteractions.com [20.04.2021].

³⁷ Siehe zur Selbstbeschreibung des Projektes: [www.evacuation.jp/frankfurt/Frankfurt_evakuieren: About](http://www.evacuation.jp/frankfurt/Frankfurt_evakuieren>About) [20.04.2021].

³⁸ Siehe: <https://www.blasttheory.co.uk/about-us/> [20.04.2021].

Kultur und des technisch basierten Spielens auf und entwickeln spezifische Narrationen und Spielregeln, die sich sowohl an die Teilnehmer als Einzelne wie als gemeinschaftlich Agierende richten.

Seit 1999 arbeiten sie mit dem Mixed Reality Lab der Universität von Nottingham bei der Entwicklung dieser Game-Szenarien und ihrer technischen Voraussetzungen zusammen. Die erste gemeinsame Produktion „Desert Rain“ war eine international viel beachtete großformatige Performance-Installation, die Virtual Reality-Technik benutzte, um Wüstenlandschaften und Bunkerszenarien im realen Innen-Raum beispielbar zu machen, die den Spieler:innen Aufgaben zur gemeinschaftlichen Lösung stellte und sich thematisch vor dem Hintergrund des Irak-Krieges Anfang der 1990er Jahre entfaltete.³⁹ Mit der 2001 ebenfalls in Kooperation mit dem Mixed Reality Lab entwickelten Arbeit „Can You See Me Now?“ wurde eine Ebene der Spiel-Inszenierung in den Außenraum verlagert, in die Straßen einer Stadt. Zunächst wurde bei der Premiere in Sheffield gespielt, später dann auch in Köln, Brighton, Barcelona, Tokyo, Chicago, Dublin, Belo Horizonte und weiteren Städten. Die Möglichkeit eines derartigen Transfers markiert einen wichtigen Aspekt dieser und ähnlicher Spielformate: die grundlegende Spielanordnung und die Spielregeln werden beibehalten, die konkreten Materialien (Karte, 3D-Visualisierung) für die Stadt angepasst. Die Ortspezifität, die sich herstellt, entsteht nicht durch die jeweils neue Konfiguration des Spiels, sondern sie entsteht in den Erfahrungen der Teilnehmer durch die Bewegung im jeweils spezifischen urbanen Raum. Das Projekt basierte auf dem Zusammenspiel von Online-Spielern und solchen, die sich in den Straßen bewegen. Beschrieben ist die Anordnung so:

„Online players navigated a 3D map of a city centre game area, while Blast Theory runners were on the streets for real. Runners chased after online players using mobile devices to follow their location live, whilst runners' positions were tracked by satellite and updated in real time on the 3D game area. With up to 100 people playing online at a time, players used text chat to exchange tactics and send messages to the runners.“⁴⁰

Das Spiel fokussiert auf Situationen, die mit und durch die Entwicklung mobiler Kommunikationstechnik, durch die Etablierung eines Datenraums, der den städtischen Raum überzieht, alltäglich werden und die Differenzen zwischen Nähe und Distanz, zwischen privat und öffentlich, bekannt und unbekannt durchstreichen. Die spielerische Konstellation, die Überlagerung von realem und virtuellem Daten-Raum – manifestiert in der 3D-Visualisierung des gleichen städtischen Areals –

39 Siehe dazu u. a. S. Dixon, *Digital Performances. A History of New Media in Theater, Dance, Performance Art, and Installation*, Cambridge MA 2007, S. 616-621.

40 Zitiert aus der Beschreibung auf der Website der Gruppe, siehe: www.blasttheory.co.uk/projects/can-you-see-me-now [20.04.2021].

zum Gegenstand des Spiels zu machen, eröffnet Möglichkeiten, diese ansonsten unsichtbaren und oft unbemerkten Überlagerungen zu reflektieren. Eine solche Konstellation wird in entsprechenden Untersuchungen als „hybrid reality game“ bezeichnet.⁴¹

2003 entwickelte Blast Theory mit „Uncle Roy All Around You“ ein weiteres Spiel, das das Agieren im realen Stadtraum und das Online-Spielen mit dem Ziel verband, das Büro einer fiktionalen Figur („Uncle Roy“) zu finden. Nach der Einführung durch den Spielleiter konnten die beiden Spielergruppen durch kurze akustische Nachrichten miteinander kommunizieren, ergänzende Instruktionen kamen hinzu. Auch die zufälligen Passanten wurden ins Spiel einbezogen. Wenn es Spielern gelang, mit der Hilfe verschiedener ihnen unbekannter Personen das Ziel, das Büro von Uncle Roy, zu erreichen, fanden sie eine Postkarte mit der Frage vor: „Wann kannst Du anfangen, einem Fremden zu vertrauen?“ Rowan Wilken beschreibt in seiner Untersuchung von Blast Theory's Spielanordnungen dies als wichtiges Thema: Wie kann man sich auf der Suche nach einem unbekanntem Ziel durch die Stadt bewegen und sich auf Fremde verlassen, ihnen vertrauen.⁴² Nicht der Wettbewerb steht im Zentrum, sondern der Prozess des Spielens und die Fragen, die auf dem Weg zum Ziel aufgeworfen werden.

Aus der Vielzahl weiterer Spiele, die die Gruppe in den vergangenen mehr als 20 Jahren entworfen hat, sei noch ein letztes erwähnt. Es knüpft an diesem thematischen Aspekt – der (sehr privaten) Kommunikation mit Unbekannten, die zudem öffentlich einsehbar wird – an und operiert gleichzeitig mit einem Mittel, das auch für die Inszenierung von Audio Walks zentral ist: der menschlichen Stimme. „Rider Spoke“, zum ersten Mal 2007 durchgeführt und bis heute im Programm von Blast Theory, entwirft eine Spielsituation, in der die Teilnehmer sich auf dem Fahrrad durch die nächtliche Stadt bewegen und ihre eigenen gesprochenen Assoziationen, Kommentare und Anmerkungen in der Reaktion auf spezifische Orte und Atmosphären der Stadt aufzeichnen und zugänglich machen. Die Frauenstimme, deren Instruktionen und Fragen die Fahrt strukturieren, schafft dabei eine besondere, ruhige und konzentrierte Atmosphäre, die auf einer spezifischen Aufnahmesituation beruht.⁴³

41 A. De Souza et Silva/L. Hjorth (s. A 29); J. Ackermann (s A 29).

42 R. Wilken, Proximity and Alienation. Narratives of City, Self, and Other in the Locative Games of Blast Theory, in: J. Farmon (Hrsg.), The Mobile Story. Narrativ Practices with Locative Technologies, New York 2014, S. 175-188.

43 „Their (i.e. the artists, BB) hope was that the texts would stimulate an ‚internal monologue‘ in which recipients would review and reflect on the questions and verbalize their own reactions and responses to them. After various attempts, they decided [...] to entrust the task to Ju Row Farr, a member of Blast Theory. She recorded the texts in the middle of the night in a specially constructed, acoustically isolated setting.“ K. Kwastek, Aesthetics of Interaction in Digital Art, Cambridge MA / London 2013, S. 252.

Katja Kwastek, die der Arbeit eine Fallstudie in ihrer Untersuchung zur Ästhetik von Interaktions-Praktiken gewidmet hat, schreibt dazu:

„Although the questions are very open, they nonetheless steer the recipient’s thoughts in a specific direction, insofar as they emphasize the importance of temporal relations, on the one hand, and the possible emotional impact of certain paces or the personal memories and associations they evoke, on the other [...].“⁴⁴

Aus dem eingangs mit verschiedenen Begriffen skizzierten sehr differenzierten Feld künstlerischer und interventionistischer Praktiken in und mit dem Stadtraum habe ich einen Ausschnitt skizziert. Er repräsentiert eine in den vergangenen 20 Jahren im Bereich der performativen Kunstformen wichtig gewordene Entwicklung. Die Projekte widmen sich in vielfältiger Weise den Verhältnissen zwischen physisch realer Bewegung im urbanen Raum und deren Überschreibung durch gestaltete, mediale, akustische und optische Räume ebenso wie ihrer Überlagerung durch Bewegung in den telekommunikativen Datenräumen.

„Die Orte der Locative Arts wären damit weder im Cyberspace noch in irgendeinem ursprünglichen ‚Realraum‘ zu finden, sondern in der Mannigfaltigkeit sich überlagernder möglicher Räume, die nicht erst durch die Locative Medien entsteht, aber in der Verknüpfung von verräumlichter Narration und einer Reflexion der Technizität ihrer Verortung aktualisiert wird.“⁴⁵

Die Bewegung in solchen Konstellationen gehört inzwischen zum Alltag vieler Menschen, die sich durch den Stadtraum bewegen – künstlerische Projekte eröffnen Möglichkeiten, die Überlagerungen sichtbar zu machen, zu reflektieren, mit ihnen zu spielen.

44 Ebda.

45 L. Poplow/L. Scherfig (s. A 4), S. 245.

Berliner Tempo, Wiener Gemüt?

Ein stadtanthropologischer Beitrag zur ‚symbolic time of cities‘

1. Innere Urbanisierung und das temporale Imaginäre

Die Stadt ist immer in Bewegung. Hier wird in einem schnelleren Takt gelebt als auf dem Land, hier zirkulieren Menschen und Waren in einem erhöhten Tempo. Der Kulturwissenschaftler Gottfried Korff hat argumentiert, dass der Prozess der Urbanisierung im 19. Jahrhundert mit einer „inneren Urbanisierung“ der Stadtbewohner einherging, zu der ganz wesentlich die Anpassung des sinnlichen und geistigen Apparats an die beschleunigten Lebenswelten der modernen Großstadt gehörte.¹ Die so hergestellte Beweglichkeit des Großstädtlers, schreibt der Sozialpsychologe Willy Hellpach 1952 in seiner Abhandlung über *Mensch und Volk der Großstadt*, „erstreckt sich auf die gesamte Motorik: auf die Bewegungen des Körpers im Gehen, Sichwenden, Eilen, aber auch auf die Bewegungen des Gesichts und der Sprechorgane, auf Mienenspiel und Redeweise. Und sie erstreckt sich ebenso auf die psychische wie die physische Seite der Motorik, sie ist psychophysisch: der Großstädtler ist gesprächiger, er spricht auch rascher, er ist unruhiger, unsteter in jeder Hinsicht, aber er hastet auch mehr – sein Bewegungsdrang ist ebenso erhöht wie sein Bewegungstempo.“²

Die Diagnose, dass sich das „Tempo-Virus“³ der Moderne zuallererst in den urbanen Ballungsräumen ausbreitete, liegt auf der Hand. Sie bestimmt den Diskurs über die Stadt mindestens seit der Etablierung der Eisenbahn in den europäischen Metropolen in den 1840er und 1850er Jahren. Was aber ist mit den qualitativen Differenzen zwischen Städten, die für Brüche und Widersprüche in diesem Diskurs sorgen? Führt die „innere Urbanisierung“ immer zu den gleichen Beschleunigungsmustern? Gibt es „schnellere“ und „langsamere“ Städte? Der vorliegende Beitrag geht der Frage nach, wie das kulturell Imaginäre bestimmter Städte spezifisch mit Rhythmus-, Bewegungs- und Geschwindigkeitssemantiken aufgeladen ist. Anhand der beiden Me-

1 G. Korff, Mentalität und Kommunikation in der Großstadt. Berliner Notizen zur „inneren Urbanisierung“, in: H. Bausinger/T.Kohlmann (Hrsg.), *Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung*, 24. Deutscher Volkskunde-Kongress in Berlin vom 26. bis 30. September 1983, Berlin 1985, S. 343-361.

2 Zit. nach P. Borscheid, *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt a. M./New York 2004, S. 363-364.

3 Ebda.

tropolen Berlin und Wien wird untersucht, wie sich hier konträre Narrative der Bewegung und der Bewegtheit ausgebildet haben: Berlin als paradigmatischer Ort der beschleunigten Moderne, Wien als sein entschleunigter Konterpart – eine angeblich rückwärtsgewandte, „gemütliche“ Stadt, in der die Uhren noch anders gehen und deren Bewohner vor allem eines haben: Zeit. Mit dieser Versuchsanordnung schließe ich an Überlegungen an, die Anselm L. Strauss 1961 in seinem Buch *Images of the American City* formuliert hat. Die mentale Repräsentation von Städten ist, so Strauss, stets mit zeitlichen Vorstellungen verbunden: „Thought and speech about cities are replete with temporal imagery.“ Städte erscheinen so als vergangenheits-, gegenwarts- oder zukunftsorientierte Individuen, die ein symbolisches Alter haben: „young or old, or settled or conservative“.⁴ Im Rahmen seiner Studie kommt Strauss zu dem Schluss: „Every American City is represented in temporal terms.“⁵ Es wird indessen schnell klar, dass das von Strauss entwickelte Konzept der „symbolic time of cities“ auch auf die europäische Stadt übertragen werden kann. Vielleicht umso mehr, als hier die lokalen Stadtmythologien fallweise viel weiter in die Geschichte ausgreifen.

Wien und Berlin bieten sich an, um Strukturen der *symbolic time* vergleichend zu untersuchen und dabei vor allem zwei Aspekte in den Blick zu nehmen: Wie haben sich erstens die temporalisierten Stadterzählungen nicht zuletzt im wechselseitigen Bezug aufeinander herausgebildet und verstärkt? Und wie ist zweitens die symbolische Zeitstruktur der beiden Städte mit Charakterisierungen ihrer Bewohnerinnen und Bewohner verknüpft, denen immer wieder eine spezifische Berliner „Elektrizität“ und Wiener „Gemütlichkeit“ zugeschrieben worden ist?

2. Tempo! Tempo! Berlin als „schnellste Stadt der Welt“

„Die schnellste Stadt der Welt“: Unter dieser Überschrift präsentierte sich 1987 eine ganze Abteilung der großen stadtgeschichtlichen Begleitausstellung zur 750-Jahr-Feier der Stadt Berlin. Gezeigt wurden Exponate der Kommunikationstechnik, der Presse- und Verkehrsgeschichte, Bilder der Pressegiganten Mosse, Ullstein und Hugenberg sowie der Journalisten Theodor Wolff und Georg Bernhard, eine Rotationsmaschine und ein Ferndrucker, Telegraphen und Telephonapparate. Dazu Filmplakate von Ernst Mays *Asphalt* und Fritz Langs *Metropolis*, Ansichten der Kaufhäuser Tietz am Alexanderplatz und Karstadt am Hermannplatz, von Wertheim und vom Kaufhaus des Westens. Modelle von Straßenbahnen und U-Bahn-Zügen. Materialien über Tankstellen, Motorradrennen auf der AVUS und den

4 A. Strauss, *Images of the American City* [1961], Reprint, New Brunswick 1976, S. 18.

5 Ebda., S. 32.

Flughafen Tempelhof. Der Taxistand und der Verkehrsturm am Potsdamer Platz. Angesichts der 230 im Katalog angeführten Exponate dieser Abteilung könnte diese Liste leicht verlängert werden.⁶ Sie umreißt das Bild einer Stadt, die vor allem eines ist: modern, schnell, immer *up to date*. Eine „absolute Stadt“, wie sie Rolf Lindner in seiner kleinen Berliner Stadtanthropologie beschreibt, deren Blaupause nicht in Europa zu finden war, sondern in den USA.⁷

In der Rede von der „schnellsten Stadt der Welt“, die eine lange Geschichte hat und ihren offensichtlichen Höhepunkt in der klassischen Moderne zwischen 1880 und 1930 erlebte, überlagern sich zwei unterschiedliche Ebenen von urbaner Bewegung. Einerseits verweisen die genannten Exponate der Berlin-Ausstellung 1987 auf ganz konkrete, beobachtbare- und wahrnehmbare Schauplätze und Phänomene, auf die Geschwindigkeit des Verkehrs, die Zirkulation von Informationen oder das Tempo filmischer Schnitte. Andererseits wird das Thema der urbanen Bewegung aber auch auf einer anderen Ebene verhandelt, nämlich auf der Ebene der ganzen Stadt, der *city as a whole*, und damit des urbanen Imaginären.⁸ Auf dieser Ebene geht es nun nicht mehr um die konkreten Bewegungspraktiken, nicht um messbare Geschwindigkeiten am Potsdamer Platz oder auf der AVUS, sondern darum, dass Berlin nach seinem kometenhaften Aufstieg zur Weltstadt in der Gründerzeit zu einem Inbegriff urbaner Beschleunigung wurde. Auf dieser Ebene scheint Berlin als Ganzes, als Gestalt, als Image mit der Vorstellung von der Bewegung, vom Tempo verbunden, ohne dass dies mit einer „Rhythmusanalyse“,⁹ einer Untersuchung von „sozialen Choreographien“¹⁰ oder von „timeprints of cities“¹¹ zureichend erfasst werden könnte. Es geht dabei um die Stadt als wahrgenommene Sinneinheit, die sich als solche nicht zuletzt im Vergleich mit anderen städtischen Sinneinheiten herausbildet, insofern „das Erkennen des Eigenen erst in der Begegnung und Auseinandersetzung mit signifikanten Anderen entsteht“.¹²

6 G. Korff/R. Rürup (Hrsg.), Berlin, Berlin. Die Ausstellung zur Geschichte der Stadt, Berlin 1987, S. 472-509.

7 R. Lindner: Berlin, absolute Stadt. Eine kleine Anthropologie der großen Stadt, Berlin 2016.

8 R. Lindner, Textur, imaginaire, Habitus – Schlüsselbegriffe der kulturwissenschaftlichen Stadtforschung, in: H. Berking/M. Löw (Hrsg.), Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung, Frankfurt a.M./New York 2008, S. 83-94.

9 H. Lefebvre, Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life. Wirral, Cheshire 2004; J. Winkler, Über Rhythmusanalyse, in: D. Henckel/C. Kramer (Hrsg.), Die zeitgerechte Stadt, Hannover 2019, S. 87-108.

10 G. Klein, Soziale Choreographie. Bewegungsordnungen und -praktiken in urbanen Räumen, in: I. Breckner/A. Göschel/U. Matthesen (Hrsg.), Stadtsoziologie und Stadtentwicklung. Handbuch für Wissenschaft und Praxis, Baden-Baden 2020, S. 391-402.

11 M. Young: The Metronomic Society. Natural Rhythms and Human Timetables, Cambridge 1988, S. 53.

12 J. Griem/J. Rauscher, Zur Einleitung, in: S. Frank/P. Gehring/J. Griem/M. Haus (Hrsg.), Städte unterscheiden lernen: Zur Analyse interurbaner Kontraste: Birmingham, Dortmund, Frankfurt, Glasgow. Frankfurt a. M. 2014, S. 127-134, hier S. 128.

Auch der Rowohlt-Verlag lieferte einen Beitrag zum Berliner Jubiläumsjahr 1987 und legte eine zweibändige Anthologie mit verschiedensten Texten über die deutsche Hauptstadt vor. Aus kürzeren und längeren Zitaten montierte der Herausgeber Klaus Strohmeier eine beeindruckende literarische Großcollage; als Titelüberschrift wählte er die sloganartige Wendung „Berlin in Bewegung“. Im einleitenden Essay heißt es dann:

„Berlin überschlägt sich in seiner Entwicklung zum Industriezentrum, ist immer im Aufbruch, ruhelos, mobil, veränderungswütig. Diese brachiale Dynamik teilt sich seinen Bewohnern mit: hektisch, schlagfertig und ganz und gar unsentimental passen sich die Berliner der Bewegung der Stadt an. Die explosive Beweglichkeit, die keine Tradition achtet, wird zur Metapher: Berliner Tempo! [...] Die Berliner wurden die nervösesten und vergnügungshungrigsten Menschen in Deutschland, immer unter Strom, als würden sie von Akkumulatoren gespeist, die nur regelmäßig aufgeladen werden müssen. Wie elektrisiert bewegten sie sich von Termin zu Termin, von der eigenen Motorik beherrscht, die Ansprüche der Stadt haben sie zu ihren eigenen Ansprüchen gemacht. Wer ihre Kreise störte, wurde ein Hindernis, besonders die Fremden aus der Provinz, deren Uhren noch langsamer liefen. Selbst Feierabend und Erholung, Nacht und Wochenende werden mit gleicher Geschwindigkeit praktiziert, um nicht aus dem Rhythmus zu kommen.“¹³

Diese Passage formuliert in gewisser Weise eine Essenz aus den zahlreichen Texten und Zitaten der beiden Bände, die das Bild von der „Stadt in Bewegung“ bestätigen: Berlin, die rasante Stadt im permanenten Wandel, der Karl Scheffler in seiner berühmt gewordenen Formulierung bescheinigt hatte, sie sei dazu „verdammte, immerfort zu werden und niemals zu sein“.¹⁴ Die Einwohner Berlins schienen stets „intensiv mit ihrer Beschäftigung beschäftigt“,¹⁵ wie Alfred Polgar meinte, und laut Walter Mehrings Chanson „Heimat Berlin“ hatten sie notorisch „keine Zeit, keine Zeit, keine Zeit“.¹⁶ Das ubiquitäre Wahrnehmungsmuster von „Berlin in Bewegung“ ist aber nicht nur motivgeschichtlich interessant. Aus der Perspektive einer Anthropologie der Stadt und der Städte ist vor allem erstaunlich, wie nahtlos die Beschreibung der urbanen Hektik *Berlins* in die Beschreibung der Hektik der *Berliner* übergeht. Klaus Strohmeiers Essay stellt hier ein ideales – weil aus vielen Quellen gespeistes – Beispiel dar. Wie kann die Anpassung der Bewohner einer Stadt an deren Bewegungsdynamiken eigentlich gedacht werden? Was soll es bedeuten, wenn die

13 K. Strohmeier, Berlin in Bewegung, in: ders. (Hrsg.), Berlin in Bewegung. Literarischer Spaziergang 1: Die Berliner, Reinbek bei Hamburg 1987, S. 9-20, hier S. 12-14.

14 K. Scheffler, Berlin: Ein Stadtschicksal [1910]. Herausgegeben und mit einem Vorwort von F. Illies, Berlin 2015, S. 222.

15 A. Polgar, Berlin, Sommer 1922, in: ders., Kleine Schriften Bd. 1: Musterung, hrsg von M. Reich-Ranicki in Zusammenarbeit mit U. Weinzierl, Reinbek bei Hamburg 1982, S. 339-342, hier S. 339.

16 Die Gedichte, Lieder und Chansons des Walter Mehring, Frankfurt a. M. 1929, S. 206.



Abb. 1: **Berlin – Weltstadtleben**, Postkarte um 1900.

Berliner als „von ihrer eigenen Motorik beherrscht“ vorgestellt werden? Und wie ist Berlin überhaupt zum Idealtypus der „schnellen“ und „hektischen“ Stadt geworden?

3. Genealogien der Wiener Gemütlichkeit

Um diese Fragen zu beantworten, ist ein vergleichender Blick auf das so ganz andere *temporal imagery* der österreichischen Haupt- und Residenzstadt Wien aufschlussreich. Der Kulturwissenschaftler Lutz Musner hat in seiner Monographie „Der Geschmack von Wien“ mittels zweier denkbar disparater Zitate deutlich gemacht, dass die Vorstellung vom gemächlichen, gemütlichen Wien eine erstaunliche *longue durée* aufweist. 1873 schreibt Alexius Kiessling in seinem pünktlich zur Wiener Weltausstellung erschienenen „Wiener Baedeker“:

„Die Physiognomie der Bewohner Wien's ist eine von anderen Weltstädten, als London, Paris, Berlin, wesentlich verschiedene. Während der Engländer und speziell Londoner kalt, ruhig, berechnend, der Pariser leichtfertig und oberflächlich, der Berliner kühl und zurückhaltend, ist der Ausdruck der Wiener Bevölkerung vorwiegend gemächlich und zutraulich. Der Fremde, dem es in Wien an jeglicher Bekanntschaft fehlt, wird sich trotzdem

*nicht einsam fühlen; überall, wohin er geht, welche Lokale er auch besucht, kommt man ihm mit herzlicher Gemüthlichkeit entgegen.*¹⁷

Es wäre nicht allzu schwer, Hunderte weiterer Zitate aus der umfangreichen Stadt- und Reiseliteratur herauszusuchen, die einen ähnlichen Tenor aufweisen.¹⁸ „Gemütlichkeit“ wurde spätestens im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einer Chiffre des Wienerischen, die in der kulturellen Produktion von der Wiener Vorstadt-Komödie über Operette, Wienerlied und Revue bis hin zum Film vielstimmig reproduziert worden ist. Und das keineswegs nur in Wien selbst: 1977 bringt Billy Joel seinen Song „Vienna“ heraus – und auch hier begegnet uns das Narrativ der Entschleunigung im Zusammenhang mit dieser Stadt:

*„Slow down you crazy child
Take the phone off the hook
And disappear for a while
It's alright you can afford
to lose a day or two
When will you realize ... Vienna waits for you.“*¹⁹

In seiner Analyse dieses Entschleunigungsstereotyps bezeichnet Musner die Wiener Gemütlichkeit als eine „symbolische und alltagskulturelle Reaktionsbildung auf die widersprüchliche soziale Gemengelage [...], die die Industrialisierung mit sich gebracht hatte“. Die „Besinnung auf tempogedrosselte Alltagspraktiken“ in Kaffeehäusern, Heurigenlokalen und Gasthäusern sollte „die sozialen Entfremdungsphänomene und den Schock der neuen Arbeits- und Zeitrhythmen des industriellen Paradigmas ausgleichen“.²⁰ Gemütlichkeit als Praxis der Komplexitätsreduktion angesichts der beschleunigten Moderne: Das allein erklärt allerdings noch nicht die Herausbildung einer spezifischen Wiener Gemütlichkeit. Eine Ausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien hat sich 2001 ebenfalls dieser Frage gewidmet und den lokalspezifischen Umgang mit Uhrzeit und Zeitmessung nachgezeichnet. Im scharfen Gegensatz zur „protestantischen Zeitznutzungsethik“ habe sich im katholischen Wien eine Kultur „geringer Aufmerksamkeit gegenüber den Zwängen der Uhrzeit im Alltag“²¹ herausgebildet, was

17 Zit. nach L. Musner, *Der Geschmack von Wien. Kultur und Habitus einer Stadt*, Frankfurt a. M. 2009, S. 173.

18 Vgl. dazu u. a. T. Sadowsky, *Reisen durch den Mikrokosmos. Berlin und Wien in der bürgerlichen Reiseliteratur um 1800*, Hamburg 1998; K. Kauffmann, „Es ist nur ein Wien!“ *Stadtbeschreibungen von Wien 1700 bis 1873. Geschichte eines literarischen Genres der Wiener Publizistik*, Wien u. a. 1994; C. Jäger/E. Schütz, *Städtebilder zwischen Literatur und Journalismus. Wien, Berlin und das Feuilleton der Weimarer Republik*, Wiesbaden 1999.

19 Zit. nach L. Musner (s. A 17), S. 174.

20 Ebda. S. 202.

21 E. Chvojka (Hrsg.), *Dem Glücklichen schlägt keine Stunde... oder wie die Vorstellung von der „Wiener*



Abb. 2: Wien, Neuer Markt; Postkarte um 1900.

sich dann unter anderem darin niedergeschlagen habe, dass „Wien um 1900 als einzige Metropole Europas die weltweite Einführung der neuen Zeitzonen nur widerwillig und mit auffallender Verzögerung vollzog“.²² Neben dem Katholizismus ist hier die höfische Prägung der Wiener Stadtgesellschaft ein ausschlaggebender Faktor; so ist ein Kapitel des Ausstellungskatalogs dem „Kaiserhof als Taktgeber der Wiener Zeitordnung“²³ gewidmet.

Neben die Vorstellung eines lässigen Umgangs mit der Uhrzeit und eines genussvoll entschleunigten Lebenstempos tritt die Idee, dass die Stadt Wien als Ganzes gewissermaßen quer im Strom der Zeit steht. Anstatt wie Berlin auf Wandel und Veränderung zu setzen, repräsentiert Wien eine Stadt, die in ihrer eigenen Vergangenheit ruht. Der deutsche Journalist Franz Servaes, der 1899 von Berlin nach Wien zog, hat das in seinem Wien-Buch von 1908 folgendermaßen formuliert: „Wien hat eine ganz andere

Gemütlichkeit“ entstand. 280. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien, 8. November 2001 bis 13. Jänner 2002, Wien 2001, S. 10-11.

22 Ebd., S. 12.

23 Ebd., S. 54-65.

Lebensaufgabe als Berlin. Epigrammatisch könnte man es so ausdrücken: *Berlin will ,werden‘ [...] Wien aber soll Wien bleiben.*”²⁴ Dieser Haltung entspricht ein ambivalentes Verhältnis zu allem, was der technische und ökonomische Fortschritt bringt. Um nochmals Rolf Lindners Charakterisierung Berlins als „absolute Stadt“ aufzugreifen, könnte man das Pendant Wien vielleicht als „relative Stadt“ par excellence verstehen, in der gilt, was Robert Musil in seinem monumentalen Stadtroman „Der Mann ohne Eigenschaften“ festgehalten hat: In „Kakanien“ und seiner traditionsreichen Hauptstadt „gab es auch Tempo, aber nicht zuviel Tempo“, natürlich „rollten auf diesen Straßen auch Automobile; aber nicht zu viele Automobile“. Man „ließ hie und da ein Schiff nach Südamerika oder Ostasien fahren, aber nicht zu oft. [...] Man entfaltete Luxus; aber beileibe nicht so überfeinert wie die Franzosen. Man trieb Sport; aber nicht so närrisch wie die Angelsachsen.“ Und schließlich war Wien „um einiges kleiner als alle andern größten Städte der Welt, aber doch um ein Erkleckliches größer, als es bloß Großstädte sind.“²⁵ In dieser österreichischen Selbstcharakterisierung ist die Kritik an den Nachbarstaaten ebenso deutlich herauszuhören, wie sich die Beschwörung der Wiener Gemütlichkeit immer schon gegen die Verhältnisse in Preußen und insbesondere in Berlin richtete. Nicht zu viel und nicht zu wenig von allem: Diese Idee von einer moderaten, in sich ausbalancierten Moderne, in der die menschlichen Bedürfnisse den Takt des Fortschritts bestimmen und nicht die Technik über die Bedürfnisse herrscht, lässt sich als die kulturelle Tiefengrammatik aller Wien-Stereotype bezeichnen. Eine solche Balance kann nicht am Reißbrett geplant werden, sie muss wachsen. Sie inkorporiert „das Andere, das Verborgene und das Gegenläufige“ als „integrale Bestandteile der Repräsentation und Imagination der Stadt“.²⁶ Die in Wien eingeübten Inszenierungsweisen von Geschichte haben stets dabei geholfen, diese Idee plausibel zu machen.

4. Ansatzpunkte idiographischer Stadtforschung

Bisher sind hier vor allem Narrative nachgezeichnet worden, ohne systematisch der Frage nachzugehen, wie die grundlegende Differenz des kulturellen Imaginären der Städte Berlin und Wien aus Sicht einer idiographischen kulturwissenschaftlichen Stadtforschung erklärt werden kann. Im Folgenden möchte ich dazu drei Interpretationslinien andeuten.

Erstens lässt sich die Herausbildung von Stadt-Stereotypen im Falle Wiens und Berlins grundsätzlich als Prozess der *Kulturalisierung der Ökonomie* fassen. Die

24 F. Servaes, Wien. Briefe an eine Freundin in Berlin, Leipzig 1908, S. 130-131.

25 R. Musil, Der Mann ohne Eigenschaften, Roman. Erstes und Zweites Buch, Reinbek 1978, S. 32-33.

26 L. Musner (s. A 17), S. 282.

konservierend-retardierenden Effekte der höfisch-katholischen Wirtschaft und Gesellschaft sind eindeutig mit dafür verantwortlich, dass Wien als Stadt des Genusses und der Lebensfreude gilt. Die zeitweilige ökonomische Rückständigkeit gegenüber Deutschland mag zusätzlich zu dem nostalgischen Zug der Wiener Stadtnarrative beigetragen haben. „Gemütlichkeit“ wurde zum Signet derer, die bei dem Tempo der Nachbarn nicht ganz mitkamen. Dieser Kulturalisierung ökonomischer Defizite steht auf Berliner Seite eine Kulturalisierung des ökonomischen Booms gegenüber, der die deutsche Hauptstadt zwischen 1870 und 1930 signifikant geprägt hat. „Berliner Tempo“ wurde zur Kernerzählung technischen Fortschritts und kultureller Energie, aber auch zum Ansatzpunkt für Kritik an der „Amerikanisierung“ der deutschen Verhältnisse, wie man sie in Berlin beobachten konnte. Die Rolle Berlins als Kapitale der Elektroindustrie ab den 1890er Jahren spielte in diesem Narrativ eine Schlüsselrolle. Denn die Stadt, in der Unternehmen wie Siemens & Halske, AEG und Osram die umfassende Elektrifizierung des Alltags vorantrieben, schien auch ihre Bewohner zu elektrisieren: Die Berliner schienen immer unter Strom, immer unter Spannung, immer schlagfertig. „Dass der Berliner Junge ‚helle‘ ist, hat weniger mit der Aufklärung als mit der Elektrizität zu tun“, schreibt Rolf Lindner.²⁷ Das deutsche „Elektropolis“,²⁸ die Stadt des Tempos, des Lichts, der Reklame und der Massenpresse wurde denn folgerichtig auch zur „Hauptstadt der Populärmoderne“, deren Kennzeichen die „Taktung aller Lebensbereiche“ war: „der Arbeit (Band, Maschinentakt), des Verkehrs (Regelung von Bahn-, Telefonanschlüssen), des Konsums (Maschen, Moden, Saisons) und des Vergnügens (‚Bilder‘, ‚Nummern‘, ‚Runden‘)“.²⁹

Insofern scheinen die symbolischen *temporal imageries* von Wien und Berlin durchaus auf den „harten“ Kern ökonomischer Branchen und Konjunkturen zurückführbar zu sein. Dieser Denkfigur folgt jedenfalls das Gros der stadtsoziologischen und kulturwissenschaftlichen Forschungsansätze zum „Habitus der Stadt“ oder der „Eigenlogik der Städte“, die man unter Verweis auf eine Formulierung von René König der Traditionslinie einer „idiographischen“ Stadtforschung zuordnen könnte.³⁰ Die zwischenzeitlich recht lebhaft geführte Debatte über diese Ansätze in der deutschsprachigen Stadtsoziologie ist mittlerweile etwas abgeflaut; ohnehin ist hier nicht der Ort, diese Debatte ausführlich zu diskutieren.³¹ Von Interesse ist hier der zentrale Denk-

27 R. Lindner (s. A 7), S. 57.

28 Vgl. dazu A. Killen, Berlin Electropolis: Shock, Nerves, and German Modernity, Berkeley and Los Angeles 2006.

29 R. Lindner (s. A 7), S. 110.

30 R. König, Großstadt, in: ders. (Hrsg.), Handbuch der empirischen Sozialforschung, II. Band, Stuttgart 1969, S. 622-674, hier S. 665.

31 Einen guten Überblick zur Eigenlogik-Debatte bieten S. Frank/J. Schwenk/S. Steets/G. Weidenhaus, Der aktuelle Perspektivenstreit in der Stadtsoziologie, in: Leviathan. Berliner Zeitschrift für Sozial-

ansatz, das Imaginäre, den Habitus oder die Eigenlogik der Stadt zunächst aus den Strukturen der städtischen Ökonomie herzuleiten. So bilden, um mit Max Webers Städtetypologie zu sprechen, Residenz-, Handels- und Industriestädte (nach Ulf Hannerz: *courtstown*, *commercetown* und *coketown*) prinzipiell unterschiedliche lokale Dispositionen aus. Die stadtprägenden Ökonomien haben demnach nicht nur Auswirkungen auf das Bild und Image der Stadt, sondern auch auf die Praktiken vor Ort: auf lokale Problemlösungsstrategien, die Herausbildung von urbanen „Geschmackslandschaften“ und letztlich auch die Alltagspraktiken der Menschen. „Auf der Basis des jeweils stadtprägenden Sektors der Ökonomie kommt es durch kulturelle Codierungen über die Zeit zur Herausbildung dessen, was man den ‚Charakter‘ oder den ‚Stil‘ einer Stadt nennen könnte“,³² schreibt Rolf Lindner, und Martina Löw spricht von der ökonomischen „Pfadabhängigkeit“³³ städtischer Eigenlogiken.

Zweitens wird in vielen Quellen zu Wien und Berlin die Relationalität des kulturellen Imaginären der Stadt mehr als deutlich. Das städtische Imaginäre verweist immer auf Differenzwahrnehmungen, und die Charakterisierung von Städten dient immer auch der Erzeugung von Differenz. „Gibt es ein Wien ohne Berlin?“³⁴ Diese von Rolf Lindner in einem Grazer Vortrag formulierte Frage trifft in dieser Hinsicht den Kern der Sache: die Interdependenz von Diskursen über Städte. Der österreichische Schriftsteller Eduard von Bauernfeld gibt bereits 1842 einen entscheidenden Hinweis darauf, dass das Gemütlichkeits-Klischee wenig über Wien und Österreich, hingegen sehr viel über die deutschen Verhältnisse und Bedürfnisse aussagt: „Kein deutscher Literator, der im Solde seines Verlegers reist und seine dürftigen Anschauungen in Reiseskizzen zu Markte bringt, kehrt aus Wien zurück, ohne von den ‚gemüthlichen‘ Wienern, von Volksleben, Fiakern, Strauß und Lanner, vom Prater und Backhühnern zu erzählen.“³⁵ Interessant ist die differenztheoretische Erklärung für diese populären Wien-Bilder: „Alle diese Duodez-Touristen geben nur in Prosa und Versen kund, was ihnen selbst, in der Heimath und im Herzen, gebriecht. Was Einem

wissenschaft 41/2 (2013), S. 197-222. Siehe auch meine Bestandsaufnahmen zum Thema: *J. Wietschorke: Anthropologie der Stadt: Konzepte und Perspektiven*, in: *H. Mieg/C. Heyl* (Hrsg.), *Stadt. Ein interdisziplinäres Handbuch*, Stuttgart 2013, 202-221; *J. Wietschorke*, *So tickt Berlin? Städtische Eigenlogiken in der Diskussion*, in: *Stadt. Aus Politik und Zeitgeschichte* 67 (2017), Heft 48, S. 4-10.

32 R. Lindner, *Offenheit – Vielfalt – Gestalt. Die Stadt als kultureller Raum*, in: *F. Jaeger/J. Rüsen* (Hrsg.), *Handbuch der Kulturwissenschaften*, Bd. 3: *Themen und Tendenzen*, Stuttgart 2004, S. 385-398, hier S. 395.

33 Vgl. *M. Löw*, *Soziologie der Städte*, Frankfurt a. M. 2008, S. 90-95.

34 R. Lindner, *Geschichten zweier Städte: Gibt es ein Wien ohne Berlin?* Vortrag am 17.10.2013, Universität Graz. In seinem Vortrag hat Lindner allerdings darauf verwiesen, dass mit größerem Recht gefragt werden könnte: Gibt es ein Berlin ohne Wien? Denn der Zuzug Wiener Künstlerinnen, Künstler und Kulturschaffender hat die Berliner Kulturszene vor allem zwischen 1900 und 1933 erheblich geprägt.

35 *E. von Bauernfeld*, *Pia Desideria eines österreichischen Schriftstellers*, Leipzig 1842, S. 14.

fehlt, davon spricht und singt er; worüber sich einer lustig macht, das fehlt ihm.“³⁶ In diesem Sinne sind auch die großen Städtevergleiche zwischen Wien und Berlin, die im frühen 20. Jahrhundert erschienen sind, nicht nur Indizien für die reale Verschiedenartigkeit der beiden Städte, sondern sie bringen diese Verschiedenartigkeit auch mit hervor, *indem* sie vergleichen.³⁷ Von hier aus wird deutlich, dass hinter der Konstellation „Wien – Berlin“ teilweise ganz andere Themen standen, die darüber verhandelt wurden: der politische Status des preußisch-österreichischen Dualismus, der konfessionelle Gegensatz von Katholizismus und Protestantismus, unterschiedliche Pfade der ökonomischen Entwicklung, Berliner und Wiener Moderne in der Kunst und überhaupt verschiedenste Verhältnisse von Tradition und Moderne – oder was man dafür hielt. Vor der urbanen Vergleichsfolie „Wien – Berlin“ wurden also komplexe symbolische Kämpfe ausgetragen, und man tut gut daran, diese Kämpfe mitzudenken, wenn es um Städteklischees in der klassischen Moderne geht.

Drittens bestimmen konkrete Praktiken des Stadtmarketings und des urbanen *branding* mit, wie eine Stadt positioniert und wahrgenommen wird. Zwar gehen *Image* und *imaginaire* keineswegs ineinander auf, allerdings lässt sich nicht bestreiten, dass dominante Bilder von Städten auch in den Schaltzentralen des modernen Tourismus entworfen und tradiert werden. So hat Siegfried Mattl auf die entscheidende Rolle der Fremdenverkehrswerbung bei der Konstitution und Verfestigung bestimmter Stadtimages hingewiesen: „Jenseits aller wirtschaftlichen Bedeutung [...] trägt der Tourismus zur mentalen Konzeptualisierung der Stadt bei. [...] Oft schafft erst der Repräsentationszwang gegenüber dem Touristen die Vorstellung [...] einer Authentizität der Stadt.“³⁸ Als der Wiener Gemeinderat 1908 einen Ausschuss ins Leben rief, der sich um die Belebung des Fremdenverkehrs kümmern sollte, wurde ein „Anforderungsprofil“ erarbeitet, in dem es heißt: „Wenn Weimar und Jena die ehrwürdigen Stätten der Blütezeit deutscher Dichtung sind, so ist Wien die klassische Stätte der Blütezeit der deutschen Musik, die Musikstadt par Excellence, die auf alle musikalischen Talente Deutschlands von hervorragender Anziehungskraft war.“³⁹ Mattl zeigt nun, wie das hier geschaffene Label der „Musikstadt Wien“ immer weitere Kreise zog und auch von den sozialdemokratischen Stadtregierungen der 1920er aufgegriffen wurde. Im Zusammenspiel mit einem auf die „Musikstadt“ fixierten Tourismus wurde das Wiener Musikleben immer stärker auf seine traditionalistischen Linien festgeschrieben; so „ist nicht zu bestreiten, daß die Tourismus-Experten wesentlich

36 Ebd.

37 Siehe beispielsweise A. H. Fried, *Wien – Berlin. Ein Vergleich*, Berlin 1908; J. Bab / W. Handl, *Wien und Berlin. Vergleichende Kulturgeschichte der beiden deutschen Hauptstädte*. Neue bearbeitete Ausgabe, Berlin 1926.

38 S. Mattl, *Wien im 20. Jahrhundert. Geschichte Wiens*, Bd. VI, Wien 2000, S. 9.

39 Zit. nach S. Mattl, ebd., S. 13-14.

teil daran hatten, die Kulturpolitik in Wien (und damit das kulturelle ‚Klima‘ in der Stadt) in die Bahnen der Historisierung zu lenken, die der zeitgenössischen Moderne das Leben erschwerte. [...] Eine rückwärts orientierte Musikpflege hatte den zusätzlichen Wert, Tradition zu stiften und das alte Klischee von Wien als Stadt des Phäakentums zu verewigen.“⁴⁰ Dass Wien als eine Stadt fürs Gemüt gilt, liegt wesentlich an dieser aktiv gesuchten Verbindung mit der Musik als einer Kunstform, die nach landläufiger Auffassung eher das Gefühl als den Verstand anspricht. Der Melancholiker Schubert wurde zu einer Inkarnation des Wienerischen erklärt und damit verharmlost; die populären Wiener Genres des Konzertwalzers und des Wienerlieds trugen dazu bei, das gemütliche Wien auch in seiner klanglichen Signatur zu etablieren und zu reproduzieren.⁴¹

Aus einer praxistheoretischen Perspektive ist hier entscheidend, dass Städtebilder und *urban imaginaries* nicht als Klischees im schlechten Sinne verstanden werden dürfen, nicht als falsche oder ideologische Abziehbilder der Wirklichkeit. Vielmehr stellen sie auch ein generatives Prinzip dar, indem sie Wirklichkeiten mit herstellen. Das reicht bis in die Bausubstanz der Stadt hinein, wie Monika Sommer betont hat: „Surplus und Image stehen nicht in Opposition zur physikalischen Realität der Stadt, sondern penetrieren sie und werden beispielsweise in der Architektur der Stadt und ihren künstlerischen Repräsentationen manifest.“⁴² Das städtische Imaginäre ist also ein Produkt spezifischer Praktiken der Hervorbringung von Stadt, eine Konstruktion im Sinne von etwas, das *gemacht* ist. Gleichzeitig gewinnt es eine eigene Realität und schreibt sich in den Raum selbst ein – ein Hybrid aus Klischee und Wirklichkeit, in dem beide nicht mehr voneinander zu trennen sind.

5. Zum Schluss: Brüche, Widersprüche, Fragen

Berlin und Wien sind grundverschiedene Städte. So müsste ein Fazit aus der ausufernden Literatur zur Charakteristik beider Metropolen ausfallen, ein Resümee all der Behauptungen aus Reisebeschreibungen und Feuilletons, Romanen und Reportagen, aber auch Werbeprospekten, Kinofilmen und Fernsehsendungen. Das „verbreitete Unterschiedsgefühl in Sachen Wien-Berlin“,⁴³ das die Journalisten Julius Bab und Willy Handl 1926 festgestellt haben, hat eine bemerkenswerte historische Kontinuität über die Jahrhunderte hinweg. Es taucht im ausgehenden 18. Jahrhun-

40 Ebda., S. 17.

41 M. Nussbaumer, Musikstadt Wien. Die Konstruktion eines Images. Freiburg i. Br./Berlin/Wien 2007.

42 M. Sommer, Imaging Vienna – Das Surplus von Wien. Stadterzählungen zwischen Ikonisierung und Pluralisierung, in: M. Sommer/M. Gräser/U. Prutsch (Hrsg.), *imaging vienna. Innensichten, außen-sichten, stadterzählungen*, Wien 2006, S. 9-19, hier S. 13.

43 J. Bab/W. Handl (s. A 37), S. 10.

dert mit Nachdruck in der Literatur auf und hat bis heute zahlreiche Konjunkturen und Variationen erlebt. Einige grundlegende Narrative bilden die Konstanten des Wien-Berlin-Diskurses, darunter eben auch das, was man als das komplementäre symbolische Rhythmusmuster beider Städte bezeichnen könnte: die Vorstellung vom hektischen und betriebsamen Berlin und dem gemütlichen Wien. Wie wir gesehen haben, entspricht beiden Zuschreibungen auch eine Vorstellung vom Verlaufstempo der historischen Zeit: hier ständiger Wandel und rasche Veränderung, dort Beharrungsvermögen und Nostalgie.

Doch auch das städtische Imaginäre bleibt nicht immer stabil, es weist auch innere Brüche und Widersprüche auf. Es ist erheblichem historischem Wandel unterworfen. Und es gibt stets auch Gegenerzählungen, die sich am hegemonialen Bild abarbeiten. Kurzum: Es gibt – in bestimmten Kontexten – selbstverständlich auch das moderne Wien und das gemütliche Berlin. 1927 publizierte Ludwig Hirschfeld in der Reihe *Was nicht im Baedeker steht* einen alternativen Wien-Reiseführer. Dieses Buch präsentiert ein ganz anderes Wien als es die auf „Gemütlichkeit“ getrimmten Sittengeschichten und Feuilletons der Alt-Wien-Folklore taten: eine moderne, ganz in der Gegenwart der 1920er Jahre angekommene Stadt. Hirschfeld behandelt vom Telefonnetz über den Sport bis hin zum „Shopping“ und zum Nachtleben alles, was man auch in einem Berlin-Reiseführer der Zeit gefunden hätte; von Technikbegeisterung ist ebenso die Rede wie vom „Menschenrennen“. Selbst die Wienerin, ansonsten in der nostalgischen Stadtliteratur eine Paradefigur des „herzigen“ und „gemütlichen“ Wien, ist hier „ohne jede Träne im Augenwinkel, viel ernster, sachlicher, nüchterner“⁴⁴ geworden. „Und das süße Mädle? Das werden Sie im Wien von 1928 ganz vergebens suchen.“⁴⁵ Freilich fällt durchgehend auf, dass auch Hirschfeld, der bemüht ist, die alten Wien-Klischees zu vermeiden, dies nur tun kann, indem er die Klischees ausgiebig thematisiert: Der Effekt des dezidiert *anderen* Reiseführers funktioniert eben nur vor der Folie der gewohnten Stereotypen der Stadtbeschreibung.

Aus den 1920er Jahren in die Gegenwart, vom hektischen Wien ins gemütliche Berlin: „Wieso hier immer alle cool bleiben“, erklärt uns das 2016 im Berliner be.bra Verlag erschienene Buch *Der Berlin-Code* von Brenda Strohmaier und Alexander S. Wolf – erstere immerhin Autorin einer anspruchsvollen stadtsoziologischen Studie über die Frage *Wie man lernt, Berliner zu sein*.⁴⁶

„Es gibt wenige so unaufgeregte Metropolen wie diese. Um die Berliner Seele nachzubauen, müsste man einen Mix kreieren aus einem britischen Adeligen, einem bretonischen Land-

44 L. Hirschfeld, *Das Buch von Wien* (Was nicht im „Baedeker“ steht), München 1927, S. 240.

45 Ebd., S. 242.

46 B. Strohmaier, *Wie man lernt, Berliner zu sein*. Die deutsche Hauptstadt als konjunktiver Erfahrungsraum, Frankfurt a. M. 2014.

wirt, einem Pizzabäcker aus Palermo und einem polnischen Intellektuellen. Nichts, aber auch gar nichts beeindruckt Berliner wirklich. Obwohl das schon viele versucht haben und immer wieder versuchen. Unzählige Manager, Prominente, Investoren, Medienmenschen und Politiker sind schon in die Stadt eingeritten, beladen mit ihrem Programm, ihrer Attitüde, ihrem Tempo. Und wurden von Berlin einfach ausgebremst.⁴⁷

Hätte man diesen Text einem Feuilletonleser der 1920er Jahre vorgelegt, so hätte dieser Leser die Stadt Berlin in der Charakterisierung nicht wiedererkannt. Berlin, diese aufregende und aufgeregte Stadt der Machertypen, als eine durchweg entspannte, „unaufgeregte“ Stadt, die die Machertypen „ausbremst“? Dabei ist das, was der „Berlin-Code“ als Berliner *coolness* beschreibt, natürlich einer spezifischen Perspektive geschuldet: „Arbeitslos? Erst mal in den Park gehen und die Sonne genießen. Karrierechance? Erst mal schauen, ob das ins Work-Life-Balance-Konzept passt. Die Stadt versinkt wieder mal im Chaos? Haben wir schon öfter überstanden.“⁴⁸ Sogar österreichischen Kommentatoren, die von Wien aus nach Berlin blicken, fällt diese *coolness* auf, so etwa dem Journalisten Klaus Stimer alias JM Stim, der die „offenbare Gemächlichkeit“ als Kennzeichen Berlins betont.⁴⁹ Auch wenn dieser neue Berliner Entschleunigungsdiskurs eng an eine bestimmte Fraktion der kreativen urbanen Mittelklasse gebunden zu sein scheint, verweist er doch auch allgemein darauf, dass sich urbane Rhythmen und stadtspezifische Zeitwahrnehmungen einschneidend verändern können – oder dass sie zumindest relativierbar, flexibel und kontextabhängig sind.

Es scheint, als hätten die historischen Transformationen Berlins seit Ende der 1920er Jahre für eine komplexe Neuausrichtung des Berliner Tempodiskurses und des *temporal imagery* der Stadt gesorgt. Die Zerstörung des alten Berlin im Bombenkrieg 1943/44, die spezifische abgeschottete Lage der „Insel“ West-Berlin, die Stagnation der DDR-Gesellschaft, deren Hauptstadt Ost-Berlin 40 Jahre lang war, die Nachwendzeit in Prenzlauer Berg, Friedrichshain und Pankow haben aus der ehemals „schnellsten Stadt der Welt“ Berlin einen Ort multipler Temporalitäten gemacht, in der sich Inseln einer sich überschlagenden Digitalmoderne mit Inseln der Entschleunigung abwechseln. Mittlerweile sind beide Narrative – das beschleunigte wie das entspannte Berlin – zu Bestandteilen des städtischen Images geworden. Man könnte aber auch sagen: Das „Tempo! Tempo!“-Klischee der 1890er bis 1920er Jahre, das in Berlin nur die „absolute Stadt“ sehen konnte, ist mittlerweile einer differenzierteren, pluralistischeren – und realistischeren – Wahrnehmung gewichen.

47 B. Strohmaier/A. S. Wolf, *Der Berlin-Code. Eine Berlinungsanleitung in elf Geboten*, Berlin 2016, S. 103.

48 Ebda. S., 108.

49 JM Stim, *Hier ist Berlin. Mit einer Einführung von Tim Mohr*, Wien 2011, S. 19.

Idiographische Stadtforschung muss mit der Persistenz der Bilder ebenso rechnen wie mit deren Wandel, mit der Geschlossenheit der Narrative ebenso wie mit deren inneren Brüchen und Widersprüchen. Eine Anthropologie der Stadt, die den komplexen Zirkulationen des historischen Wissens über Städte nachgeht und die den Klischees der Wirklichkeit ebenso auf der Spur ist wie der Wirklichkeit der Klischees, muss sich also auf konstitutive Uneindeutigkeiten einlassen. Nur so entgeht die Untersuchung der „Gestalt“, des „Habitus“ oder der „Eigenlogik“ von Städten den Gefahren des Holismus und Essenzialismus. Denn das Reale ist, wie wir unter anderem von Pierre Bourdieu gelernt haben, relational.⁵⁰

50 P. Bourdieu, *Praktische Vernunft. Zur Theorie des Handelns*, Frankfurt a. M. 1998, S. 15.

Urbane Choreografien

Ein Blick auf Bewegungslandschaften städtischer Orte

Würde eine Stadt nur aus ihren Gebäuden, Straßen und Tunneln bestehen, gäbe es keinen gefühlten Unterschied zwischen den kostbaren Stunden, in denen die Stadt erwacht und ihrem hektischen Hochbetrieb am Nachmittag. Städte genau wie Menschen leben, atmen, wachsen und schlafen und tun dies wahrnehmbar. Sie zeigen ganz ähnliche Vitalqualitäten wie Menschen oder Tiere und sind je nach Situation von unterschiedlichen Atmosphären gezeichnet: Eine Stadt kann träumerisch oder einladend sein, erdrückend und eng oder eindrucksvoll und einschüchternd.

Dieser Beitrag wirft einen Blick auf Bewegungschoreografien urbaner Orte und darauf, wie sie die Atmosphären von Städten beeinflussen. Mit Bezug auf David Seamon, der Alltagsbewegungen in Städten als „body-and-place-ballets“¹ bezeichnet, untersuche ich drei Situationen, in denen solche alltäglichen Bewegungschoreografien unterbrochen sind: Die erste Szene spielt in Tel Aviv an Yom Kippur. Am höchsten jüdischen Feiertag geschieht in der Stadt (vermeintlich) nichts. Doch während der Alltag unterbrochen ist, finden ungewohnte Aktivitäten einen Platz in der Stadt. Die sonst lebendig-hektische Atmosphäre Tel Avivs ebbt ab und macht Platz für zögerlich ausgelassene Improvisationen. Eine ähnliche Unterbrechung des Alltäglichen erfuhr das Ruhrgebiet 2019 bei der Aktion „Still-leben Ruhrschnellweg“. Die A 40, meist befahrene Autobahn im Ruhrgebiet, wurde für einen Tag gesperrt und für Fußgänger und Radfahrer geöffnet. Die Autobahn wandelte ihr Gesicht an diesem Tag, war einmalig begehbar und dadurch erlebbar. Die letzte Szene spielt in einer Großstadt während des Lockdowns, die in dieser Zeit der verlegenen Bewegungen trist und bedrückend wirkt. Schnelle, huschende Bewegungen auf den Straßen, eine merkwürdige Stille und geometrische Warteschlangen vor Geschäften sorgen dort für eine beklemmende Stimmung. Alle drei Szenen beschreiben Situationen, in denen sich die Bewegungsflüsse von Orten und dadurch die erlebten Atmosphären des Ortes gänzlich verändern. An diesem Wandel wird ersichtlich, dass Städte

1 D. Seamon, Body-Subject, Time-Space Routines and Place-Ballets, in: The Human Experience of Space and Place, London 1980, S. 157.

keine materiellen Konglomerate sind, sondern ihre Lebendigkeit von den Bewegungen und Szenen abhängt, die in ihr stattfinden.

1. Ein Feiertag zwischen Beklemmung und Ausgelassenheit

Israel steht einmal im Jahr am jüdischen Versöhnungstag Yom Kippur still. Kein Auto fährt, kein Bus bewegt sich, Geschäfte sind geschlossen, (fast) niemand arbeitet. Die Bewegungen des Alltags, der Weg zur Arbeit, die Fahrt im Bus, der Besuch im Café finden an diesem Tag nicht statt und hinterlassen Lücken. Der Puls der ansonsten oft hektischen Mittelmeermetropole kommt zur Ruhe. In der aufkommenden Stille finden leisere, zögerlichere, weniger zielgerichtete Bewegungen Platz. Stadtbewohner schlendern langsam und ziellos durch die Straßen, picknicken auf Zebrastreifen und Kreisverkehren. Die Stadt lädt zum Flanieren ein, zum ziellosen Umherschweifen und Beobachten: Eine Künstlerin lässt ein elegantes Seidentuch von einer Autobahnbrücke hängen und probt atemberaubende Figuren (vgl. Abb. 1).

Nebenan bringen Anwohner Sofas auf die Straßen, richten gemütliche Ecken auf dem Asphalt ein, der ansonsten pausenlos von Autos befahren wird. Obwohl die Gebäude der Stadt unverändert bleiben, wird Tel Aviv eine Andere: Die Szenen, die sich an Yom Kippur bieten, sind surreal, die Atmosphäre schwankt zwischen post-apokalyptischer Leere, ruhigem Sonntagsflair und träumerisch verspielter Neugier. Ähnliche Unterbrechungen des Alltags kennen wir von hohen Feiertagen oder Katastrophen – Yom Kippur wohnt eine Prise von beiden inne: Der Tag der Buße wiegt für einige schwer, während sich andere in der neugewonnenen Bewegungsfreiheit sonnen. Szenen solcher ‚place-ballets‘ erleben wir täglich, sobald wir in den öffentlichen Raum treten: Der Postbote versucht einen Brief in den ohnehin schon überfüllten Briefkasten zu stecken. Das glatte Papier reibt über Metall, gibt ein dumpfes Stöhnen von sich, bevor es erleichtert auf den Boden der Metallbox fällt. Die Tür öffnet sich, eine alte Dame beginnt ihren Morgenspaziergang. Ein Auto fährt los, zu spät wie jeden Morgen. Eine Katze stirbt. Kinder schlendern langsam den Bürgersteig entlang zur Schule. Die Kirchenglocken läuten. Es ist acht Uhr. Aus einer offenen Balkontür strömen zaghafte Stimmen zweier Liebender. Nebenan knallt eine Tür.

Diese Bewegungen sind nicht intentional koordiniert, ihr Nebeneinander macht jedoch die Bewegungs- und Geräuschkulissen aus, in denen wir uns täglich bewegen. Solche Muster sind überraschend stabil, die Routinen des urbanen Geschehens wiederholen sich endlos und sind uns häufig nicht einmal bewusst. Nach einem Umzug zum Beispiel bedarf es oft einiger Ankünfte vor der ‚alten Haustür‘, bis der routinierte Nachhauseweg zum neuen Haus führt. Der Alltag ‚geschieht‘ als Aneinander-



Abb. 1: Während gläubige Juden am Tag der Sühne um Vergebung ihrer Sünden bitten, schwebt Akrobatin Shay Rylski anmutig an einem Vertikaltuch zwischen Autobahnbrücke und Hochhäusern; Foto: *Elad Orenstein*.

reihung von präreflexiven „Zeit-Raum-Routinen“.² Diese richten sich immer auch an den Routinen der Mitmenschen aus: Zur Schule und zur Arbeit geht man zu vereinbarten Zeiten, nicht irgendwann; und wer einmal samstagsmorgens 20 Minuten in der Postfiliale wartet, überlegt sich beim nächsten Mal zu einer anderen Zeit zu kommen. Choreografien finden eben nicht als Solo statt, sondern in Bewegung mit anderen, die sich simultan bewegen und so eine „chaotisch-mannigfaltige“³ Ganzheit bilden. Diese komplexen Beziehungsgeflechte werden in Regionalwissenschaften unzureichend untersucht, kritisiert Thorsten Hägerstrand.⁴ Regionalplanung, die Men-

2 Ebda., S. 158.

3 *J. Hasse*, *Der Leib der Stadt*, München 2015, S. 75.

4 Vgl. *T. Hägerstrand*, *What about People in Regional Sciences?*, in: *Papers of the Regional Science Association* 24 (1970), S. 7-21.

schen als Individuen in luftleeren (Beziehungs-)räumen betrachtet, verkennt, dass jede Bewegung im Raum von einer anderen Bewegung abhängt. Seamon bietet eine andere Perspektive auf Stadtgestaltung und sieht die Lebendigkeit von Orten im Charakter ihrer Bewegungsroutinen begründet. Menschen machen Stadt, indem sie ihren alltäglichen Routinen nachgehen; dabei kreuzen sich Wege, Körper streifen und Blicke treffen sich.

2. Still-Leben auf der Autobahn

Am 18. Juli 2010 wurde die A 40, Hauptverkehrsader des Ruhrgebiets, für einen Tag gesperrt. Wo normalerweise der Mittelstreifen Autofahrern Orientierung bietet, bauten Privatpersonen und Vereine Bühnen und Picknicktische auf. Der Stau blieb: Nachmittags standen zigtausende Fahrradfahrer mit ihrem Rad im Gedränge und mussten schieben (vgl. Abb. 2). Die A 40 kann normalerweise leiblich nur ‚durch‘ das Auto erfahren werden. Klimaanlage, Fensterglas, Radio und Geschwindigkeit moderieren die Erfahrung zwischen Pendler und Autobahn und kapseln ihn von seiner unmittelbaren Umgebung ab.⁵ Wie viele Menschen wohl tagtäglich mit dem Auto über die A 40 fahren, aber nie einen Fuß auf den Asphalt setzen konnten? Am Aktionstag rückt die Autobahn näher, sie ist anfassbar, gehbar und kann neu erlebt werden. Andere Gerüche liegen in der Luft, Bratwurst und Schweiß zum Beispiel, und auch die Geräuschkulisse wandelt sich. Das endlose Rauschen der Autobahn weicht plötzlich Akkordeonklängen, Fahrradklingeln und Gesprächsfetzen. Ein botanischer Verein nutzt die Gelegenheit, um eine „floristisch-faunistische Kartierung der A 40“ vorzunehmen und findet – unglaublich – 335 Pflanzensippen auf dem Bochumer Autobahnabschnitt.⁶ Ein und derselbe Ort bietet zwei gänzlich unterschiedliche Erfahrungslandschaften. Die tagtäglichen Choreografien aus Blechschäden, Asphaltflimmern und Unfällen weicht Spaziergängern, Flaneuren und Radfahrern. Obwohl die Autobahn für Anwohner aus dem Ruhrgebiet fast immer akustisch oder visuell präsent ist, wird sie erst an diesem Tag begehbar und dadurch anders erlebbar.

Wie auch an Yom Kippur ist der Aktionstag der A 40 eine Ausnahmesituation, in der eine zeitlich begrenzte Umnutzung das Wesen eines Ortes gänzlich verändert. Die sich variierenden Bewegungsmuster, die neue Langsamkeit und die ungewohnten Handlungen wandeln die Atmosphären des Ortes und offenbaren eine andere Facette desselben. Der Wandel von Orten wird häufig Baumaßnahmen und Infra-

5 Vgl. H. Boesch, *Die sinnliche Stadt: Essays zur modernen Urbanistik*, Zürich 2001.

6 Vgl. C. Buch/A. Jagel, *Still-Leben Ruhrschnellweg – eine floristisch-faunistische Kartierung der A40 in Bochum*, in: *Jahrbuch Bochumer Botanischer Verein* 2 (2011), S. 120-127.



Abb. 2: Mitglieder des Bochumer Botanischen Vereins nehmen die Flora des Mittelstreifens der A40 genau unter die Lupe während sich Fahrradfahrer und Fußgänger die Fahrspuren teilen. Um 12 Uhr Mittags gab es 15 km „Fahrradstau“; Foto: *Julian Sattler*.

strukturprojekten zugeschrieben und überlassen, dabei zeigen die oben genannten Beispiele, wie schon veränderte Bewegungsströme und Nutzungsweisen Orte atmosphärisch gänzlich transformieren können. Architektonisches Handeln kann durch Bauen geschehen, aber eben auch durch Laufen. Gehen ist nicht nur ein ephemeres Geschehen, sondern auch eine Intervention, die Spuren hinterlässt.⁷ Für seine Skulptur „A Line Made by Walking“ läuft Richard Long geradeaus durch ein Feld und fotografiert die sichtbare Linie.⁸ Die Spur im Gras zeigt, wie Bewegungen Landschaften und prägen und wie Laufen eine Form von Ortsgestaltung und Architektur sein kann.

Über die A40 zu laufen kann demnach auch als Erprobung eines Zukunftsszenarios für die ehemalige Industrielandschaft betrachtet werden: Wie fühlt sich

7 Vgl. *F. Carreri*, *Walkscapes: Walking as an aesthetic practice*, Barcelona 2002.

8 *R. Long*, *A line Made by walking*, o. O. 1967.

das Ruhrgebiet nach dem automobilen Zeitalter an? Wie könnten die heutigen Verkehrsadern genutzt werden, wenn sie nicht mehr als Nadelöhr für Tausende Pendler fungieren müssen? Die Aktion macht ein wichtiges Verkehrsexperiment sinnlich erfahrbar und erlaubt (unvorstellbare) Zukünfte leiblich zu erkunden. Dabei ist bemerkenswert, wie unterschiedlich der Planungsprozess der A 40 und der Organisationsprozess des Aktionstages Still-Leben Ruhrschnellweg sind. Während die A 40 von Stadtplanerinnen und Stadtplanern mit einem Lineal durch die Essener Wohnviertel gezogen wurde, ist der Aktionstag eine Assemblage lokaler Anwohner, Vereine und Initiativen. Die gradlinige A 40 ist nach amerikanischem Vorbild in kürzester Zeit ins Ruhrgebiet gebaut worden. Wohnhäuser, die dem damaligen Mobilitäts- bzw. Fortschrittssymbol *Autobahn* im Wege standen, mussten weichen. Am Aktionstag ist die Textur des Geschehens vielschichtig und polyfon: Da ist zum Beispiel eine Gruppe junger Frauen, die in Brautkleider gehüllt, Werbung für türkische Hochzeitsmode aus Duisburg Marxloh macht. Sie läuft an einer Skatrunde älterer Herren vorbei, die gemütlich um einen Tisch sitzen und Karten spielen, als wären sie in derselben Kneipe wie sonst auch.

Es sind solche Überschneidungen verschiedener Aktivitäten, die Orte lebendig machen, so Christopher Alexander. In seinem Aufsatz „Die Stadt ist kein Baum“ vergleicht er natürlich gewachsene Städte wie Istanbul oder Siena mit künstlich entworfenen Städten wie Brasilia oder Chandigar.⁹ Selbst wenn Letztere funktionell alle Bedürfnisse der Bewohner erfüllen, fehlt ihnen eben doch häufig „die Patina des Lebens“.¹⁰ Alexander beschreibt die natürliche Stadt als ein komplexes Halbgitter sich wiederholender Muster, die sowohl aus der gebauten Umgebung als auch aus Bewegungsmustern bestehen. Zu einer Autobahn gehören strukturelle Muster wie Auf- und Abfahrten, Schilder, Leitplanken und Autobahnkreuze, performativ aber auch Staus, Überholungen, Unfällen und Hupkonzerte. Ob ein Ort lebendig und einladend wirkt, hängt davon ab, ob er eine Mannigfaltigkeit an Mustern und Bewegungen beherbergen kann oder ob dort lediglich wenige designierte Bewegungen stattfinden können.

So betrachtet ist eine wichtige Aufgabe von Architektinnen und Architekten, lebendige Bewegungsmuster zu erkennen, zu fördern und zu ermöglichen. Aktionen wie „Still-Leben Ruhrschnellweg“ ermöglichen neue lebendige Bewegungsmuster und können ebenso als architektonisches Handeln betrachtet werden wie ein Infrastrukturprojekt.

9 Chr. Alexander, Die Stadt ist kein Baum, in: Bauen und Wohnen 7/21 (1967), S. 283-290.

10 Ebda., S. 283.

3. Der Lockdown als Stadtexperiment

Seit einem Jahrzehnt stecken Stadtplaner, Politiker und Thinktanks die Köpfe zusammen, um die Verkehrswende zu planen. Ausgebaute Fahrradwege, einfacherer ÖPNV, weniger Parkplätze. Die Utopie der autofreien Stadt ist klar umrissen, zum Beispiel in einem Positionspapier der EU,¹¹ einer Berliner Bürgerinitiative, die einen Volksentscheid plant,¹² von Stadtplanern und Architekten. Welche Stadt verschreibt sich nicht der Verkehrswende, um in Zukunft lebendiger und attraktiver zu werden? Die mit diesen Sehnsüchten einhergehenden Veränderungsinitiativen zielen häufig auf einen Umbau der Infrastruktur ab, der wiederum zu einem anderen Verhalten und dadurch zu einer neuen Lebendigkeit oder Aktivität führen sollen. Würden nur weniger Leute mit dem Auto und mehr Menschen Fahrrad fahren, wäre die Stadt eine andere. Man kennt die Gedankenexperimente, liebäugelt mit ihnen oder findet sie unbedeutend und legt sie letztlich beiseite. Wendet man den Blick von diesem planerischen „was wäre wenn“ zu „was ist“, so zeigt sich, dass der Lockdown während der Corona-Pandemie als ungeplantes Stadtexperiment einen großen Schritt zum Wandel im Verkehr geführt hat.¹³ Die Hauptbewegungsflüsse der Stadt änderten sich schlagartig als Büros schlossen, Geschäfte ihre Rollläden tagsüber nicht hochzogen und Cafés nicht mehr gemütliche Treffpunkte, sondern Abholstationen von Gerichten zum Mitnehmen wurden. Menschen zogen von Berlin nach Brandenburg, da das Homeoffice eine unangreifbare Alternative zum Pendeln wurde. Öffentlichen Verkehrsmitteln wirken in Zeiten einer Pandemie ohnehin bedrohlich eng und wurden massiv weniger genutzt. Zu den berüchtigten Stauzeiten sind die Straßen meist leer, weil der Weg zur Arbeit wegfällt. Stattdessen gab es einen großen Zuwachs an Fußgängern und Radfahrern. Während viele Freizeitaktivitäten nicht stattfinden können, erlebt das Spaziergehen seine Renaissance: Wanderwege, die sonst spärlich begangen werden, erleben eine Hochsaison, und auch innerstädtisch sieht man überall Spaziergänger. Nie waren mehr Jogger am Flussufer zu sehen und während Restaurants existenzielle Krisen erleben, sind Fahrradläden und Laufschuhgeschäfte ausverkauft. Die Verkehrsströme verändern sich, neue Routinen entstehen und damit veränderte Bewegungschoreographien.

Solche Veränderungsprozesse kann man schwer implementieren, sie können aber erkannt und gefördert werden. In Momenten, in denen die habituellen Bewegungsmuster unterbrochen sind wie im Lockdown, öffnet sich ein Raum für neue Muster.

11 Vgl. *European Commission*, Reclaiming City Streets for People: Chaos Or Quality of Life?, o. O. 2004.

12 Vgl. <http://volksentscheid-berlin-autofrei.de/> [09.03.2020].

13 Vgl. *U. Bauer et al.*, Ein anderer Stadtverkehr ist möglich. Neue Chancen für eine krisenfeste und klimagerechte Mobilität, Agora Verkehrswende, Berlin 2020.

Die Unterbrechung des Alltags bietet sich als Experiment an, um zu erleben, wie sich Mobilität in Städten anders gestalten kann. Diese Veränderungen weisen keine gradlinige Spur zur besseren Stadt auf, sondern winden sich eher als „Wege, Umwege und Irrwege“ in einen komplexen Prozess wie die Verkehrswende.¹⁴ Keinesfalls ist der Verkehrswandel während des Lockdowns so romantisch wie in den Utopien der verkehrsberuhigten Stadt beschrieben wird. Dem urbanen Raum haftet in Zeiten des Lockdowns eine leblos graue Atmosphäre an, der man sich kaum entziehen kann. Man fragt sich, wofür der Stadtraum eigentlich da ist.

„Spazieren“ stammt ursprünglich vom italienischen „spaziare“, das als „Raum“, „Strecke“ und „Weite“ übersetzt werden kann. Die Spaziergänge im Lockdown fühlen sich hingegen kaum expansiv an. Die Stadt erstreckt sich meilenweit ohne Anhaltspunkte, man läuft ohne Unterbrechung, denn Momente des Verweilens wie die Pause im Café verschwinden als Möglichkeitshorizonte. Stattdessen ermüdet man seine Beine auf den immer selben Bürgersteigen, die von dunklen Schaufenstervitrinen gesäumt sind. Hinter den Fenstern lauern Existenzkrisen. Ob dieses Geschäft wohl wieder aufmacht? Die Stadt ist nicht mehr Ort des Verweilens und Sich-Treiben-Lassens im Geschehen, sondern wird zur Kulisse zügiger Bewegungen. Die ansonsten ununterbrochenen Geräuschströme der Stadt sind in dieser Zeit seltsam dumpf und leise und hinterlassen eine Stille, die so gar nicht zur Großstadt passen mag. Geräusche in der Stadt gehören eben nicht nur zur akustischen Umwelt, sie sind auch atmosphärisch zu spüren.¹⁵ Die chaotisch lebendigen Choreografien des Alltages verdünnen sich im Lockdown zu monotonen Pirouetten: Man kreist um das eigene Zuhause, kommt kaum mit anderen in Berührung. Die Stadt als Gefühlsraum verändert sich, hektische Hochgefühle weichen dumpferen Schattierungen. Während die Luft durch die fehlenden Abgase klarer wird, ist sie gleichzeitig emotional „dünner“. Szenen des Lockdowns sprechen von einer sonderbaren Ortlosigkeit: Nie waren sie sichtbarer, die Fahrradkurier, die Essenslieferungen austragen und auf leeren Plätzen warten, in den oft unsäglich langen und unbezahlten Zeiten zwischen zwei Lieferungen (vgl. Abb. 3). Besonders sichtbar sind in dieser Zeit zudem obdachlose Personen, die in der Leere mehr als sonst auffallen. Während das Gebot des Zuhausebleibens gepriesen wird, erscheinen diejenigen, die keins haben, gleich doppelt verloren.

In diesen Wochen wandeln sich nicht nur die Gewohnheiten der Stadtmenschen, auch Tiere machen sich den neu gewonnenen Freiraum zu eigen. Man kennt die pittoresken Fotografien von Delfinen, die plötzlich in Venedigs Kanälen schwim-

14 Vgl. A. Appel et al., Wege, Umwege und Irrwege zur Verkehrswende–(Selbst-) kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis, in: A. Appel et al. (Hrsg.) *Mobilität, Erreichbarkeit, Raum*, Wiesbaden 2020.

15 Vgl. J. Hasse (s. A 3), S. 91.



Abb. 3: Lockdown ist Lieferzeit. Die Fahrradkuriere wirken mit ihren Neon Uniformen seltsam deplatziert vor den dunklen Fenstern der geschlossenen Theaterbühne Friedrichstadt-Palast; Foto: Valentin Ihßen.

men. Doch nicht immer sind die neuen Verhandlungen um Stadtraum so harmonisch. In Lopburi in Thailand herrscht im Lockdown eine urige Ausnahmesituation in der Stadt: Die Affen, die normalerweise von Touristen und Anwohnern gefüttert wurden, leiden an einer Fütterungspause und zeigen sich hungrig und aggressiv. Auf der Suche nach Nahrung plünderten die Affenbanden Geschäfte, Transporter und griffen Personen auf offener Straße an. Die ursprünglich wilden Tiere hatten sich in Lopburi an den gleichmäßigen Rhythmus von Fütterungen mit Bananen und Hamburgern gewöhnt, sodass sie verlernten, sich selbst um ihre Nahrungsbeschaffung zu

kümmern. Im Lockdown geriet der Kreislauf aus neugierigen Touristen mit Snacks und hungrigen Affen aus dem Gleichgewicht und die einst verehrten Makaken übernahmen die Stadt. Eine Frau erzählt bestürzt, sie müsse in einem Käfig leben, um sich vor den Affen zu schützen.¹⁶

Lopburi ist eines von vielen Beispielen für die eng geknüpften Abhängigkeitsbeziehungen zwischen Menschen und Tieren, die letztlich auch zum Ausbruch der Pandemie führten. Obwohl die genaue Herkunft von Covid-19 bisher nicht eindeutig verortet werden kann, steht eine Verbindung zur Biodiversitätskrise sowie zum Verschwinden natürlicher Habitate für Wildtiere außer Frage.¹⁷ Weitere zoonotische Infektionskrankheiten sind unvermeidbar, sollte sich das Verhältnis von Mensch zur Tier- und Pflanzenwelt nicht drastisch verändern.¹⁸ Raumfragen betreffen eben nicht nur verschiedene Anwohner- und Interessensgruppen, sondern auch Tierpopulationen und Vegetation. Der Biologe Bernhard Kegel weist darauf hin, dass die Rückkehr der Wildtiere in die Städte keinesfalls überraschend sei, vielmehr hätte eine Großzahl an Wildtieren bereits lange in den Peripherien der Großstädte gelebt und sei dann im Lockdown in kürzester Zeit in die Zentren gelangt.¹⁹ Die Wildnis ist schon längst kein Ort ganz weit draußen. Sie lebt direkt vor unseren Füßen: In Tel Aviv laufen Schakale durch die Straßen, in San Francisco sind es Kojoten, in Santiago schleichen Pumas umher und in Wales gehen Kaschmir-Ziegen spazieren. Während sich die Menschen in ihren Häusern isolieren, erkunden die Tiere die leeren Straßen.

Diese veränderten ‚place-ballets‘ einzig als Ausnahmezustand abzutun, wäre allerdings leichtfertig, denn die sichtbar werdenden Dynamiken sind wichtige Hinweise für einen notwendigen Wandel: Die Rückkehr der Wildtiere in die Großstädte spricht von zerstörten Habitaten und ist ein Appell zur Revision eines verschobenen Mensch-Tier-Verhältnisses. Gleichsam bieten die Verkehrsveränderungen im Lockdown einen wertvollen Experimentierraum für die Mobilitätswende in Städten. Wer wochenlang in der Pandemie mit dem Rad zur Arbeit fährt, tut es vielleicht danach immer noch, obwohl Busfahren wieder ohne Infektionsgefahr möglich ist. Eine solche Verhaltensmodifikation ist eine Antwort auf eine geschehene Veränderung; aber sie wurde nicht intentional geplant oder herbeigewünscht. Genau darin liegt das Potential der

16 *France24*, “I have to live in a cage”: The Thai city overrun by monkeys in wake of Covid-19; <https://www.france24.com/en/20200624-i-have-to-live-in-a-cage-the-thai-city-overrun-by-monkeys-in-wake-of-covid-19> [09.03.2021].

17 Vgl. *H. F. Lorentzen et al.*, COVID-19 is possibly a consequence of the anthropogenic biodiversity crisis and climate changes, in: *Danish Medical Journal*, 67/5 (2020).

18 Vgl. *A. Borzé/L. Zhang*, Covid-19 Highlights the need for more effective wildlife trade legislation, in: *Trends in Ecology & Evolution*, 35/12 (2020), S. 1052-1055.

19 Vgl. *W. Hüffer*, Verlockung der Coronakrise: Pumas Füchse, Biber und Ziegen besetzen leere Städte, <https://www.swr.de/swr2/leben-und-gesellschaft/verlockung-der-coronakrise-pumas-fuechse-biber-und-ziegen-besetzen-leere-staedte-100.html> [09.03.2020].

Zeit des Lockdowns: Veränderte Stadträume erfordern neue Routinen, die sich durch die dringende Notwendigkeit in kürzester Zeit ausbilden. Wie Seamon zeigt, hängen Menschen an ihren Routinen und revidieren diese, einmal an sie gewöhnt, nur äußerst ungerne.²⁰ Der Berliner Thinktank „Agora-Verkehrswende“ erkannte dieses Fenster der Innovation und zeigte in einer Studie, wie Kommunen die (fragwürdige) Gunst der Stunde des Lockdowns als Momentum für eine neue Mobilitätsgestaltung nutzen können.²¹ Die Verkehrswende ist 2020 keine abstrakte Zukunft mehr, sondern eine erlebte und gelebte Gegenwart.

4 Unterbrochene Choreographien als Chancen für Wandel erkennen

Phasen, in denen die habituellen Bewegungen der Stadt unterbrochen sind, wie in den drei geschilderten Szenarien, stellen immer auch die Frage, welche Angebote ein Ort neben seiner primären Nutzung bereithält. Wozu lädt die Stadt ein, wenn Geschäfte und Restaurants geschlossen sind und die Fahrt zum Büro wegfällt? Die Stadt als Bewegungsraum zu betrachten und Fugen ihrer Nutzungen zu erkunden, erlaubt wichtige Einblicke in die urbane Qualität eines Ortes. Ein solcher Blick auf den urbanen Raum beschäftigt sich mit Atmosphären und Bewegungsmustern, mit Aktivitäten und Gewohnheiten. So eröffnen sich Themen, die einen ästhetischen und sozialen Blickwinkel erfordern und Stadtplanern und Architekten als körperlich erfahrende Teilnehmer ansprechen.

Außergewöhnliche Stadterfahrung bietet dabei wichtige Experimentierräume, um veränderte Muster und Bewegungen zu erkunden. Der Lockdown wird zum Reallabor: Wie nutzen Menschen die Stadt, wenn Geschäfte geschlossen sind? Wie verändert sich Mobilität, wenn Homeoffice zur Normalität wird? Fragen, die normalerweise als Zukunftsszenarien durchdacht werden müssen, können in Unterbrechungen als reale Geschehnisse beobachtet werden. Die Zeit des Lockdowns ist nicht nur eine Krise, sondern auch eine hervorragende Zeit, um die aktuelle Problematik der Innenstädte aus nächster Nähe zu betrachten:

Die geschlossenen Geschäfte geben einen Vorgeschmack auf eine Zeit, in der E-Commerce den Einzelhandel ablöst und Innenstädte zu Freiräumen werden. Diese Lücken sind eine Chance, Abschied von der Romantik der Einkaufsstraße zu nehmen und stattdessen zu fragen, wie eine zukunftsfähige Lebendigkeit aussähe. Könnten Universitäten ehemalige Kaufhäuser als zusätzliche Hörsäle und Arbeitsräume nutzen? Könnten ehemalige Schuhgeschäfte Pop-up Kinos beherbergen und leere Drogeriemärkte lokale Galerien? In diesem Wandlungsprozess sind Urbanisten

20 Vgl. D. Seamon (s. A 1), S. 157.

21 Vgl. U. Bauer et al. (s. A 13).

und Architekten gefragt, die ihren Beruf als soziales Handwerk und Städte als ästhetische Räume verstehen. Am Beispiel des Spielens in der Stadt zeigt Alexander, wie Lebendigkeit in Zwischenräumen des urbanen Alltags entsteht:

„Der asphaltierte und eingezäunte Spielplatz ist nichts als eine bildhafte Anerkennung der Tatsache, daß „Spiel“ als isolierte Vorstellung in unserem Denken existiert. Das hat mit dem Wesen des Spiels nichts zu tun. Wenige Kinder mit Selbstachtung werden je auf einem Spielplatz spielen. [...] Spielen findet an tausend Orten statt. Es füllt die Zwischenräume des Erwachsenenlebens.“²²

Yom Kippur und „Still-leben Ruhrschnellweg“ sind letztlich auch „Spiel“, sie öffnen Fluidität in scheinbar rigiden Räumen und machen ungewohnte Überschneidungen möglich. In solchen Experimenten verändern sich die Choreografien urbaner Orte, und selbst, wenn sie auf einen bestimmten Zeitraum begrenzt sind und nach einer Zeit wieder ein bekannterer Alltag zurückkehrt, bleibt eine gelebte Erfahrung. Der temporär andere Modus der Stadt enthält eine Aufforderung, die gemachten Erfahrungen gemeinsam zu reflektieren und daraus Folgeschritte abzuleiten. Die Aufgabe von Stadtplanern und Architekten ist es, solche Bewegungen wahrzunehmen, als Momente des Wandels zu erkennen und auf sie zu antworten. Dieses Handwerk erfordert Städte und Landschaften nicht als Aneinanderreihung von Gebäuden oder Bäumen zu betrachten, sondern als Bewegungsflüsse, die aus Körpern, Atmosphären sowie Gefühls- und Sinneseindrücken bestehen.

22 Chr. Alexander (s. A 9), S. 287.

Klaus Jan Philipp

Laudatio Otto-Borst-Preis 2021

Mit dem Otto-Borst-Preis für den wissenschaftlichen Nachwuchs möchte die Arbeitsgemeinschaft Forum Stadt e. V. junge Forscher und Forscherinnen in den Fachgebieten Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtplanung fördern. Der Preis trägt den Namen des Historikers Prof. Dr. Otto Borst (1924-2001), des Gründers der Arbeitsgemeinschaft und des langjährigen Herausgebers der Zeitschrift „Forum Stadt“ (früher „Die Alte Stadt“). Im Jahre 2020 wurde der Preis zum neunten Mal ausgelobt.

Mitglieder der Jury waren: Prof. Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Prof. Dr. Tilman Harlander, Prof. Dr. Johann Jessen und Prof. Dr. Klaus Jan Philipp (Vorsitz) (alle Universität Stuttgart) sowie Hans Schultheiß, Chefredakteur dieser Zeitschrift. Wichtig für die Bewertung waren die Stellungnahmen der Hochschullehrerinnen und -lehrer, die ihre besten Absolventen des Jahrgangs 2019 für den Preis vorschlugen. Letztlich aber oblag es der intensiven kritischen Lektüre aller Arbeiten durch die Jury und deren Kompetenzen auf den verschiedenen Wissenschaftsfeldern, um zu einer Wertung und zu einem finalen, kollegialen und einstimmigen Urteil zu gelangen. Den Jury-Mitgliedern sei hiermit nochmals herzlich für ihr großes Engagement und ihre Mühewaltung gedankt.

Auch bei den nun folgenden Würdigungen der Arbeiten haben sie mich mit ihren Bewertungen unterstützt.

42 Arbeiten aus Hochschulen Deutschlands, Österreichs und der Schweiz wurden eingereicht und zeigen uns eindrucksvoll die Bedeutung des Otto-Borst-Preises für den wissenschaftlichen Nachwuchs. Unter den Einreichungen waren vier Dissertationen und 38 Studienabschlussarbeiten (Diplom, Master). Auffallend war die große Zahl hervorragender Master-Abschlussarbeiten, die die Auswahl auch diesmal schwermachte. Nach einer ausgiebigen Diskussion und Abwägung hinsichtlich der Gegenstandsbereiche und Interessen der Arbeitsgemeinschaft gelangte die Jury zu folgendem Ergebnis:

Vergeben wurden fünf gleichgewichtige Preise (je 600,- €) für eine Doktorarbeit und vier Master/Diplom-Abschlussarbeiten. Wegen Corona mussten wir schweren Herzens darauf verzichten, die Preise wie sonst immer im Rahmen der diesjährigen Internationalen Tagung von Forum Stadt e. V. persönlich zu verleihen. Um der Würdigung der Preisträger zumindest im Ansatz eine persönliche Note zu geben, haben wir ihr diese herausgehobene Form in unserer Zeitschrift gegeben. Die Preise gingen an:



Roman Streit, Zürich

*Gemeinnütziger Wohnungsbau und Innenentwicklung.
Raumplanerische Bedeutung und Zukunftsperspektiven des nicht
gewinnorientierten Siedlungsbestandes in der Schweiz*

Dissertation am Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung,
Spatial Trans-formation Laboratories, ETH Zürich.

Zwar liegt der Anteil des gemeinnützigen Wohnungsbaus in der Schweiz derzeit im Bereich von nur 4 % bis 6 % des Gesamtbestandes. Dennoch gibt es fundierte Gründe, sich gerade diesem Bestand zuzuwenden. Roman Streit kann in seiner Arbeit nämlich zeigen, dass dieser Anteil wegen des durchschnittlich niedrigeren Flächenverbrauchs und der überdurchschnittlich gut erschlossenen Lagen auch ein beachtliches zusätzliches Potenzial für neue Wohnungen in strategischen Lagen verschiedener Metropolregionen bereithält.

Die Forschungsfrage ist hochaktuell und nimmt mit den Verdichtungspotentialen in den zum Großteil vor 1970 gebauten und wenig verdichteten Beständen der gemeinnützigen Wohnungsunternehmen der Schweiz eine im Sinne der Innenentwicklung lohnende und bislang nicht untersuchte Thematik ins Visier. Dazu war es erforderlich, geeignete Kriterien für die qualitative Beurteilung zu erarbeiten, um die Schwellenwerte der Verdichtung erkennen zu können. Ebenso waren Erkenntnisse aus europäischen Nachbarländern, die zum Teil über weitreichende Traditionen und Erfahrungen des nicht gewinnorientierten Wohnungsbaus verfügen, einzubeziehen. Der Autor kann zeigen, dass mit Blick auf die aus der Gemeinnützigkeit resultierenden Implikationen (Gewinnverzicht, niedrige Mieten, hohe Innovationskraft) der Nachverdichtung gerade dieser Bestände mit einer zumeist auch günstigen stadträumlichen Lage eine außerordentlich hohe wohnungspolitische Bedeutung zukommt.

Vor dem Hintergrund einer umfassenden Kenntnis der einschlägigen Literatur und auch zweier Vergleichsstudien leistet Roman Streit die immense Fleißarbeit einer detaillierten Abschätzung der vorhandenen Geschossflächenreserven in diesen Beständen (2-6 Mio. qm) mit Bravour. Die Jury war sich einig, dass die Ergebnisse bis hin zu den in den verschiedenen Beständen anzutreffenden Gebäudetypologien (Zeilen, Hochhaus, Punktbebauung) hervorragend aufbereitet und dargestellt sind. Am Beispiel der Städte Zürich, Thun und Biel werden im Detail mögliche Verfahrensabläufe (Testplanungen) dargestellt und diskutiert. Einen besonderen Pluspunkt stellt die Einordnung der Schweizer Entwicklungen durch einen sehr gelungenen und informativen Vergleich der kommunalen Boden- und Wohnungspolitiken von Wien, Frankfurt a. M., Kopenhagen und Zürich dar. Ohne Zweifel handelt es sich bei der Dissertation von Roman Streit um eine ausgezeichnete Informations- und Arbeitsgrundlage für die weitere theoretische wie auch praktische Arbeit auf diesem Feld.



Cornelius Hutfless, Berlin

*Berlins Kleinhaussiedlungen bis 1945 –
Instrumente der städtebaulichen Denkmalpflege zum Erhalt
ihrer einheitlichen Erscheinungsbilder*

Masterthesis, Studiengang Stadt- und Regionalplanung,
Technische Universität Berlin.

Kern der Arbeit ist die Suche nach geeigneten denkmalschutzrechtlichen Mitteln zur besseren Bewahrung und Pflege von Siedlungen. Speziell untersucht die Arbeit 115 Kleinsiedlungen mit 16.857 Einfamilienhäusern in Berlin. Unter einer Kleinhaussiedlung ist dabei eine geordnete Gruppierung von kleinen Einfamilienhäusern zu verstehen, die entweder in Reihen oder in Paaren oder einzelnstehend eine Gesamtheit bilden und durch einheitliche Gestaltung erkennbar zusammengehören. Kontur, Material, Farbe, Türen, Fenster, Baudetails der Häuser sowie ihre Anordnung auf der Parzelle sind Teil eines Gesamtentwurfes. Sie tragen, am Einzelbau wie in der Baugruppe, die Eigenart und den städtebaulichen und architektonischen Wert der gesamten Anlage.

Gegenstand der forschungsintensiven und sehr eigenständigen Masterarbeit sind mögliche Verfahren, wie solche Kleinhaussiedlungen in ihrem Erscheinungsbild behutsam modernisiert und langfristig erhalten werden können. Hintergrund ist der enorme Veränderungsdruck, dem zahlreiche Kleinsiedlungen ausgesetzt sind. Es gilt Lösungen des Widerspruchs zwischen individuellem Hausumbau und den Erfordernissen der städtebaulichen Denkmalpflege auszuloten. Für diese Zielsetzung liefert die Arbeit eine außerordentlich klare, schrittweise Betrachtung. Dazu werden nach Darstellung der Forschungslage überzeugende Definitionen einer Kleinhaussiedlung geboten, der Bestand kenntnisreich charakterisiert, kartiert und dargestellt sowie die Instrumentenlage ausgebreitet. Bilder und Grafiken werden sorgfältig eingesetzt.

Bei der angesichts des Schwerpunkts der Arbeit sinnvollerweise sehr knappen Darstellung der allgemeinen und besonderen Entstehungsbedingungen der Kleinhaussiedlungen im Zuge der Entstehung von Groß-Berlin greift der Verfasser auf die gängigen Sichtweisen zurück, die sich jedoch mit Blick auf den Gegenstand der Arbeit als Nebenaspekte erweisen. Wichtiger ist die zentrale Aussage von Cornelius Hutfless, dass Denkmalrecht und Baurecht/Bauplanungsrecht zwar divergierende Ziele haben, aber sehr gut miteinander zu kombinieren und wirksam für den Schutz von Kleinhaussiedlungen – und wiederum nicht nur von diesen – einzusetzen sind. Die für eine Masterarbeit außerordentliche Forschungsleistung ist für diesen Gegenstand ohne Vorbild, sehr gut dargestellt und mit einer zentralen strategischen Orientierung verbunden.



Miriam Kühler, Wien

*Das urbane Phänomen der INQUILINATOS.
Kollektive, informelle, temporäre Wohnformen für eine
sozioökonomisch benachteiligte Bevölkerung in Bogotá*

Diplomarbeit am Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen,
Technische Universität Wien.

Es sollte nicht irritieren, dass sich die Jury für die Auszeichnung einer Diplomarbeit ausgesprochen hat, deren Thema aus dem „klassischen“ Tätigkeitsfeld des Netzwerkes historischer Städte e. V. herauszufallen scheint. Aber vielleicht ist gerade der forschende Blick in andere Weltgegenden notwendig, um unsere eurozentristische Sicht auf Probleme des Wohnens auf den Prüfstand zu stellen und kritisch zu hinterfragen.

Miriam Kühler, die sich längere Zeit in Bogotá zur Mitarbeit in NGOs aufgehalten hat, überzeugte die Jury mit ihrer enorm engagierten und durch ausgezeichnete Grafiken, Statistiken und Fotos dokumentierten Arbeit über das bislang von der Forschung kaum beachtete, sozial und politisch stigmatisierte und marginalisierte Phänomen der Inquilinatos. Die Inquilinatos sind von den informellen Siedlungen am Stadtrand zu unterscheiden. Es handelt sich um einfachste Gebäude bzw. Mietwohnungen vor allem in den zentralen Stadtbereichen, in denen Zimmer und Schlafplätze zumeist nur tageweise an die ärmsten Bevölkerungsgruppen vermietet werden. Die Verfasserin schätzt, dass darin immerhin 4 bis 6 % der Bevölkerung Bogotás leben. Sie umfassend zu analysieren und Vorschläge zu deren Stabilisierung und Aufwertung zu erarbeiten, ist das Hauptziel der Arbeit, das von Frau Kühler in einer staunenswerten Kraftanstrengung (auf knapp 300 Seiten in einer Masterarbeit!) für Bogotá in seiner ganzen siedlungs- und bautypologischen und architektonischen Vielfalt analysiert und dokumentiert wird.

Insbesondere durch eine methodisch sehr sorgfältig vergleichende Analyse von neun unterschiedlichen Inquilinatos wird der gesundheitsschädliche prekäre Zustand, die Überbelegung und der – in der ökonomischen Dimension – Ausbeutungscharakter dieser Wohnform eindrucksvoll deutlich. Nicht zuletzt auf der Basis ihrer Sprachkenntnisse gelingt der Verfasserin auch der Zugang zu Bewohnern und Bewohnerinnen der Häuser. Vielleicht lässt sich Miriam Kühler in ihrer Empathie für die in den Inquilinatos angetroffenen „vulnerabelsten“ Teile der Bevölkerung ein wenig zu weit forttragen und formuliert die 29 potentiellen Stärken dieser Wohnform allzu hoffnungsvoll. Aber sie hat zweifellos ihren Anspruch, das Phänomen der Inquilinatos zunächst einmal überhaupt für die Wissenschaft, aber auch für die kommunalen Behörden sichtbar zu machen und eine Grundlage für die Weiterarbeit an dieser Thematik zu schaffen, auf äußerst beeindruckende Art und Weise eingelöst.



Lea Ramona Reiter, München

***Transfer 3.0.
Geschichte, Bestand und qualifizierte Weiterentwicklung
der Siedlung am Perlacher Forst***

Masterthesis, Professur für Urban Design,
Technische Universität München.

Die hervorragende Masterthesis hat einen konkreten aktuellen Hintergrund. Sie beschäftigt sich mit der ehemaligen US-amerikanischen Siedlung (ab 1953, ca. 100 ha, 1.300 WE) am Perlacher Forst im Stadtteil Obergiesing-Fasangarten, die zum baukulturellen Erbe der Münchner Nachkriegszeit gehört. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (Bima) plant, den Bestand zu sanieren und nachzuverdichten. Vor diesem Hintergrund erstellt Lea Ramona Reiter, aufbauend auf einer präzisen Analyse der Geschichte und des heutigen Bestandes, ein Entwicklungskonzept, das veränderte Bedürfnisse berücksichtigt, eine sozialverträgliche, aus der vorhandenen Struktur entwickelte Nachverdichtung ermöglicht – und vor allem die offenen, parkartigen Freiräume der Siedlung stärkt.

Nachdem die Siedlung in den 1950er Jahren in einem ersten Prozess den „Transfer“ US-amerikanischer Bau- und Wohnkultur erfahren hat und dann nach 1992 mit der Übergabe an Deutschland in einem zweiten Transferprozess die Anpassung an deutsche Wohnverhältnisse erlebte, stellt sich gegenwärtig die Aufgabe, ein sozial verträgliches und nachhaltiges Entwicklungs- und Nachverdichtungskonzept („Transfer 3.0“) zu erstellen, das die veränderten Bedarfe und Bedürfnisse reflektiert, zugleich aber auch die spezifische Eigenart und Stärken dieses Siedlungstypus zu bewahren hilft.

Frau Reiter gelingt es auf höchst eindrucksvolle Weise, der komplexen Fragestellung gerecht zu werden. Die Analysen (Siedlungsstruktur, Freiraum, Verkehr, Bewohner, Grundrisse etc.) erfolgen mit stringenten Bezügen zur Fachliteratur und zu Vergleichssiedlungen. Vor diesem Hintergrund kann dann ein schlüssiges Konzept zu einer „qualifizierten Weiterentwicklung“ zur „Wald-Stadt“ erfolgen, das auch Überlegungen zum Realisierungs- und Partizipationsprozess umfasst. Auch sticht die Einordnung der Siedlung in das Thema des Transfers US-amerikanischer Typologien auf den deutschen Kontext hervor, die überzeugend ausgeführt, am Ende aber auch kritisch hinterfragt wird. Diese selbstkritische Haltung unterstreicht nochmals den wissenschaftlich ambitionierten Charakter der Auseinandersetzung. Die ganze, fast 200 Seiten starke Arbeit ist ausgezeichnet geschrieben und durch zahlreiche Fotos, Grafiken und Raumskizzen auch hervorragend bebildert. Eine besondere Stärke ist der abwägende Argumentationsduktus, durch den am Ende in einem eigenen Kapitel „Diskussion“ noch ein überzeugender Schlusspunkt gesetzt wird.



Nicola Zettner, Darmstadt

*Pandemieresiliente Mobilitätskonzepte
in europäischen Städten*

Masterthesis, Umweltingenieurwissenschaften,
Technische Universität Darmstadt.

Die COVID-19-Pandemie hat seit ihrem Ausbruch im Frühjahr 2020 eine nicht abreiende Reihe von Studien zu ihrer Wirkung auf Architektur und Städtebau ausgelöst. Angesichts der dynamischen und sich ständig verändernden Lage der Pandemie und völlig unerwarteten Wirkungen auf den öffentlichen Raum, dessen Nutzung und Wahrnehmung, besaßen viele dieser Studien eine nur sehr begrenzte Bedeutung und Wirksamkeit. Umso mehr war die Jury von der Masterarbeit Nicola Zettners angetan, da sie das hochaktuelle Thema fokussiert am Beispiel von Planung, Umsetzung und Bewertung der temporären sogenannten „Pop-Up-Bikelanes“ in Berlin, München und Stuttgart durchführt.

In der eigenständig recherchierten Untersuchung wird der gesamte politische, planerische und technische Prozessverlauf nachvollzogen, analysiert und am Schluss vergleichend bewertet und hierzu alle verfügbaren Quellen ausgewertet. Außerdem werden in den Fallstadten ergänzend eine Reihe von Experteninterviews geführt. Die sehr gut fundierte Untersuchung zeigt, dass im Zuge der Anpassungsprozesse der COVID-19-Krise eine schnelle Umsetzung von Radinfrastruktur durch die Stadtverwaltung realisiert wurde.

Geschickt stellt Frau Zettner das Thema in übergeordnete Kontexte aktuell diskutierter Konzepte des „taktischen Urbanismus“ und der „agilen Verwaltung“ bzw. des Änderungsmanagements. Überzeugend werden schließlich sinnvolle Handlungsempfehlungen zur Förderung von Radverkehr sowohl im Möglichkeitsraum der Städte als auch darüber hinaus abgeleitet. Die Studie eröffnet weitere Forschungsfragen hinsichtlich einer transformative Wirkung auf das Verwaltungshandeln innerhalb der kommunalen Radverkehrsplanung über die Krise hinaus.

AUTORINNEN / AUTOREN

Prof. Dr. Barbara Büscher

Professorin für Medientheorie/-geschichte und Intermedialität an der Hochschule für Musik und Theater „Felix Mendelssohn Bartholdy“, Leipzig. Seit 2017 Leitung eines Forschungsprojekts „Architektur und Raum für die Aufführungskünste“ gemeinsam mit Prof. Dr. Annette Menting (HTWK Leipzig). Initiatorin und Mit-herausgeberin des Online-Journals MAP media – archive – performance; www.perfomap.de.

Anna Lena Hahn

Anna Lena Hahn promoviert zum Thema Landschaftsnarben an der Fakultät für Geografie der Goethe-Universität Frankfurt. In ihrem Forschungsprojekt untersucht sie, wie Betonwüsten und ehemalige Industrielandschaften als Potenzialräume erkennbar und in sozial und ökologisch wertvolle Erlebnisräume verwandelt werden können; Mitglied der „Research-in-action community“, einer internationalen Forschungsgruppe, die phänomenologisch und praxisbasiert arbeitet. In ihrem Projekt „Atelier Za'atar“ Gespräche und Workshops zu Landschaftserfahrungen in Deutschland und Frankreich (www.atelier-zaatar.com).

Dr. rer. nat. habil. Jürgen Hasse

Seit 1993 Univ. Prof. am Institut für Humangeographie an der Goethe-Universität Frankfurt am Main. Forschungsgebiete: Mensch-Natur-Verhältnisse, Räumliche Vergesellschaftung, phänomenologische Stadtforschung. Zahlreiche Buchveröffentlichungen; zuletzt: „Mikrologien räumlichen Erlebens“ (3 Bände: 2017, 2018, 2020) und „Wohnungswesel. Phänomenologie des Ein- und Auswohnens“, 2020.

Prof. Dr. Klaus Jan Philipp

Studium der Kunstgeschichte, Archäologie und Geschichte in Marburg und Berlin; Promotion über mittelalterliche Architektur in Südwestdeutschland; 1988-1990 freier Mitarbeiter am Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt a.M. Seit 1989 am Institut für Architekturgeschichte der Universität Stuttgart tätig, seit 2008 als Leiter des Instituts. Beauftragter der Universität Stuttgart für die IBA 2027 Stadtregion Stuttgart; Mitglied des wissenschaftlichen Kuratoriums von Forum Stadt e. V.

PD Dr. Jens Wietschorke

Studium der Empirischen Kulturwissenschaft, Neueren Deutschen Literatur und Philosophie in Tübingen, Wien und Berlin. Promotion 2009 an der HU Berlin, 2009-2015 Universitätsassistent am Institut für Europäische Ethnologie der Universität Wien, Habilitation ebendort 2015. Seit 2015 Akademischer Rat am Institut für Empirische Kulturwissenschaft und Europäische Ethnologie der LMU München, derzeit Heisenberg-Stipendiat der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Interessensgebiete: Raum- und Architektur-forschung, (Historische) Stadtanthropologie, Diskursgeschichte sozialer Ungleichheiten, Wissens- und Wissenschaftsgeschichte.

BESPRECHUNGEN

LISA MAREI SCHMIDT/KERSTIN WITTMANN-ENGLERT (Hrsg.), *Werner Düttmann, Berlin. Bau. Werk / Building. Berlin, Berlin: Wasmuth & Zohlen 2021, ca. 350 Abb., 368 S., 45,- €.*

Dieser Band, der aus Anlass der Ausstellung zum Werk Düttmanns zu seinem 100. Geburtstag 2021 erscheint, füllt eine Lücke in der eher knappen Liste an Veröffentlichungen zum Werk dieses vor allem für Berlin bedeutenden Architekten. Mit ca. 30 Beiträgen, ergänzt um ein kommentiertes Werkverzeichnis, eine Biographie und zahlreiche Abbildungen nicht nur seiner Bauten sondern auch seiner Person im Kontakt mit Freunden, Mitarbeitern, Auftraggebern und Politikern entsteht ein eindringliches Bild dieser herausragenden aber auch umstrittenen Persönlichkeit.

Durchgehend sind alle Autoren des Bandes, angefangen von international anerkannten Architekturkritikern wie Niklas Maak bis zu Hanns Düttmann, Sohn Werner Düttmanns und gleichfalls Architekt, oder frühe Wegbegleiterinnen wie Nele Hertling in einem Punkt sich völlig einig: Was Werner Düttmann vor allem anderen auszeichnete, war das Bemühen um eine demokratische Architektur, die radikal mit allen Prinzipien des Nationalsozialismus brach, die einen „Neuanfang“ in einer zutiefst politischen, aber eben demokratischen Architektur unternahm (N. Maak). Sie erscheint als dienende Architektur (K. Schulz, S. 114; M. Düttmann, S. 123), frei von jeder Hierarchisierung, jedem Pathos, jeder Herrschaftsgebärde, transparent, zutiefst unheroisch, auf Gemeinschaft ausgerichtet, ohne sie zu erzwingen. Damit entspricht diese Architektur allen Kriterien, die in neuerer Architektursoziologie für eine demokra-



tische Architektur eingefordert werden (vgl. B. Schäfers, *Architektursoziologie. Grundlagen – Epochen – Themen*, Wiesbaden 2014, S. 181.) und die bereits zur Zeit Düttmanns im „klassischen Aufsatz von Adolf Arndt (A. Arndt, *Demokratie als Bauherr*, in: I. Flagge/W.J. Stock, *Architektur und Demokratie*, Stuttgart 1992, S. 54) benannte werden: Bürgernähe, Transparenz, allgemeiner Zugang, also Offenheit und Öffentlichkeit zeichnen die Arbeiten von Werner Düttmann nach Auffassung aller Beteiligten Autoren vor allem anderen aus (z. B. K. Wittmann-Englert, S. 78; G. Dolf-Bonekämper, S. 164). Exemplarisch deutlich wird diese Haltung in den beiden frühen Meisterwerken, der Hansbibliothek und der Akademie der Künste, beide im Berliner Hansaviertel und beide in dem vorliegenden Band immer wieder genannt.

Düttmann gelingt es, folgt man dem Tenor der Beiträge, die Grundbedingungen politi-

scher Architektur zu erfüllen: Repräsentation und Gemeinschaft (vgl. M. Warnke, Politische Architektur in Europa. Vom Mittelalter bis heute. Repräsentation und Gemeinschaft, Köln 1984), aber seine Bauten repräsentieren bei allem Formbewusstsein und aller Strenge keine Herrschaft, keine Hierarchien, sondern Leichtigkeit, Transparenz, Offenheit, aber auch Geborgenheit und Kontemplation in seinen Kirchenbauten, auch wenn sich in seinen späteren Entwürfen unter dem Einfluss des englischen Brutalismus eine gewisse Schwere zeigt (A. Hoff/Th. Steigenberger, S. 197). Besonders eines der Hauptwerke Düttmanns, die Berliner Akademie der Künste wird von den Autoren immer wieder als geradezu exemplarisch für eine demokratische Architektur genannt (N. Hertling, S. 174).

Weniger eindeutig erscheint die Bewertung der Projekte für den Massenwohnungsbau, besonders Düttmanns Architektur und Städtebau für das Märkische Viertel, auch wenn die vehemente Kritik aus deren Entstehungszeit abgeklungen ist. Durchweg positiven Bewertungen (F. Seehausen) stehen Beiträge gegenüber, die einen gewissen Widerspruch zwischen den subtilen Kultur- und Kirchenbauten einerseits und den Großprojekten für den sozialen Wohnungsbau andererseits sehen. Ganz offensichtlich folgt Düttmann dann, wenn es um Massenwohnungen geht, strikt den Normen seiner Zeit, d.h. der Organisations- oder späten Industriegesellschaft und unterliegt dabei der ästhetischen Faszination des Rationellen (vgl. G. Simmel, Soziologische Ästhetik, in: Aufsätze und Abhandlungen 1894–1900, Gesamtausgabe, Frankfurt a.M. 1992, Bd. 5, S. 204). Zwar versucht er, wie die entsprechenden Beiträge nahe legen, auch in den Großsiedlungen Zentren und öffentliche Räume zu realisieren, dominant bleibt aber die „Stadt der Ströme“ (N. Tajeri, S. 245), nicht die der Orte. Die Großformen, wie sie diese Phase der Moderne dominieren (vgl. S. Hnilica, Der Glaube an das Große in der Architektur der Moderne. Großstrukturen der 1960er und 1970er Jahre, Zürich 2018), in denen als Aus-

druck einer egalitären Gesellschaft das Einzelne, der Teil hinter das Ganze zurücktritt, bestimmen auch diese Projekte. Noch schärfer tritt dieser Widerspruch im Bemühen um die historische Stadt – so z. B. in der Initiative „Rettet den Stuck“ – und den rigiden Abrissen alter Bebauung ganz in der Tradition der Flächensanierung hervor (Th. Dame/Chr. Rauhut, S. 254). Hier steht Düttmann wie manche seiner Zeitgenossen in einer Ambivalenz zwischen Liebe zu seiner Stadt Berlin und der vehementen Ablehnung einer alten Wohnbebauung der historischen Unterdrückung und Ausbeutung der Unterschichten. Diese Architektur widerspricht genauso wie die des Nationalsozialismus fundamental seinem Demokratieverständnis.

Dennoch bleiben einige Fragen, zu denen man sich tiefer gehende Antworten gewünscht hätte. So wird die offensichtliche Machtfülle, die Düttmann in seiner Person versammelte – Senatsbaudirektor, Hochschullehrer, Akademiepräsident, Inhaber eines eigenen Büros und Mitglied in zahlreichen einflussreichen Verbänden, z. B. dem Deutschen Werkbund – nur mit Andeutungen, z. B. mit der wahrhaft gigantischen Zahl an Juryteilnahmen angedeutet (S. 54). Bereits Fritz Schumacher hatte in den 1920er Jahren Macht für den Städtebau gefordert, zur Zeit Düttmanns aber war dieser Anspruch bereits als Technokratie in die Kritik geraten (vgl. J. Habermas, Technik und Wissenschaft als Ideologie, Frankfurt a. M. 1968). Als zweites vermisst man eine Bewertung seiner Großprojekte aus Sicht der „behutsamen Stadterneuerung“, die unmittelbar auf ihn folgte. Als drittes mag man das Fehlen ökologischer Kriterien bedauern, allerdings eine tendenziell etwas unfaire Kritik (Th. Dame/Chr. Rauhut, S. 254). Dafür war die Zeit noch nicht reif. Dennoch ergeben alle drei Punkte in Verbindung mit den Beiträgen das Bild eines Mannes, der ganz und gar in den Normen der Nachkriegs-Industriegesellschaft stand, der diese in ihren sozialen, technischen und politischen Dimensionen wie kaum ein anderer zum Ausdruck und zur

Form brachte, den Widersprüchen dieser Zeit aber auch nicht entgehen konnte; und es ehrt Werner Düttmann vielleicht mehr als alles andere, dass er das gewusst hat, dass er nicht, wie Le Corbusier, für alle Kulturen und alle Zeiten, sondern für seine Zeit bauen wollte. Das darzustellen, ist das Verdienst dieser Publikation, für die man dem „Wasmuth und Zohlen Verlag“ nur dankbar sein kann.

Albrecht Göschel, Berlin

HARALD BODENSCHATZ/MAX WELCH GUERRA (Hrsg.), *Städtebau als Kreuzzug Francos. Wiederaufbau und Erneuerung unter der Diktatur in Spanien 1938-1959; mit Beiträgen von Piero Sassi, Uwe Altröck, Harald Bodenschatz, Jean-François Lejeune und Max Welch Guerra, Berlin: DOM publishers 2021, 570 Abb., 460 S., 98,- €.*

Über die Architektur und den Städtebau in Deutschland während der NS-Zeit gibt es eine Fülle von Publikationen, die aber kein wirklich umfassendes Bild des Geschehens mit allen Facetten vermitteln können. Für die Realisierung zahlreicher Pläne blieb glücklicherweise nur wenig Zeit, nur wenig konnte zu Ende geführt werden, anderes ist zerstört oder verändert. Das erschwert natürlich den Blick auf die Materie und Versuche, diese zusammenzufassend darzustellen.

Das sieht bei Ländern wie Portugal und Spanien anders aus. Die Herrschaft der Diktatoren Salazar und Franco dauerte jeweils fast 40 Jahre, in denen diese ihr Programm realisieren konnten. Über Portugal legten Harald Bodenschatz und Max Welch Guerra als Herausgeber und Autoren bereits 2019 eine umfangreiche Publikation vor, der nunmehr eine über Spanien in den Jahren 1938-1959 folgt. Anders als bei Deutschland mag die räumli-

che Distanz geholfen haben, die umfangreiche Materie „in den Griff“ zu bekommen und den deutschen Lesern einen sowohl umfassenden wie differenzierten Überblick für den Zeitraum von 1938-1956, also nicht für die gesamte Spanne der Francozeit, die bekanntlich auch mit dem Tode des Diktators 1975 nicht wirklich endete, zu vermitteln. Bisher ist kein spanisches Werk ähnlichen Umfangs bekannt, so dass zu hoffen ist, dass daraus Impulse auf die Forschung auch in Spanien ausgehen mögen.

Das opulente Werk von mehr als 400 Seiten ist Ergebnis eines umfangreichen Forschungsprogramms über die Zusammenhänge von Städtebau und Diktatur in der Sowjetunion im Schatten Stalins oder Italien unter Mussolini ebenso wie auch Deutschland unter der NS- und folgenden SED-Diktatur. Ziel der Verfasser ist es, das Verständnis von Städtebau unter unterschiedlichen gesellschaftlichen Verhältnissen zu wecken. Dabei ginge es nicht darum, „die Vergangenheit kontemplativ zu erschließen, sondern auch nach der Art und Weise [zu] fragen, wie spätere Gesellschaften sich bis in die Gegenwart zu solchem Erbe bekennen – durch Abriss, Transformation, Rekonstruktion, Vergessen, Verdrängen, Neuinterpretation oder Verherrlichung.“

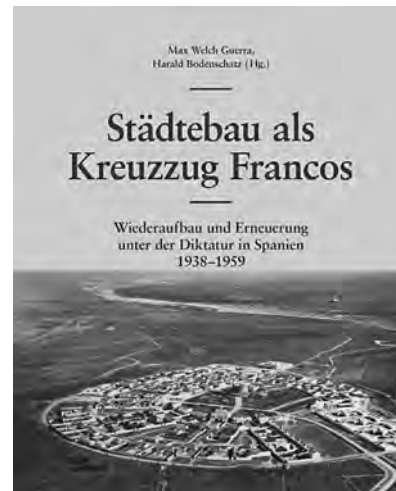
Der Betrachtungszeitraum von 1938 bis 1959 umfasst die erste Phase des Franquismus, die in Spanien als *primer franquismo* oder *años de autarquía* (erste Periode des Franquismus bzw. Jahre der Autarkie) bezeichnet wird. Spanien öffnete sich erst in den späten 1950er Jahren nach selbstgewählter und erzwungener Autarkie wieder Europa, was sich natürlich auf alle Gebiete gesellschaftlichen Lebens, auch auf den Städtebau und die Architektur, auswirken sollte.

Das Buch lenkt den Blick auf mehrere Aspekte, deren Zusammenhang sich der Leserschaft nicht ohne weiteres erschließt und die sich erst beim Weiter- und Querlesen zu einem Gesamtbild zusammenfügen. Umfangreiche Teile der Texte umfassen die Darstellung geschichtlicher Ereignisse, was für deutsche Leser sehr wichtig ist, wenn sie mit der jünger-

ren Geschichte Spaniens wenig vertraut sind. Zugleich machen diese Darstellungen den Zusammenhang von Städtebau und Architektur mit der komplizierten, nicht leicht überschaubaren politischen Situation in Spanien deutlich. Denn so homogen war das System rivalisierender im *Estado Nuevo* (Neuer Staat) mehr oder weniger gleichgeschalteter Institutionen und Verbände nicht, wie es aus großer Entfernung oder in kurzgefassten Geschichtsbüchern erscheinen mag.

In Deutschland wenig bekannt ist, dass der Bürgerkrieg 1936-1938 nicht nur zur Zerstörung der baskischen Kleinstadt Guernica führte, sondern auch vieler anderer Städte. Im Kapitel „Wiederaufbau – ein Handlungsfeld der Falange“ wird der Wiederaufbau von Brunete und Belchite (1937, Austragungsorte erbitterter Schlachten zwischen Republikanern und Nationalisten) sowie von Guernica (1937 während eines Luftangriffs durch die deutsche Legion Condor zerstört) behandelt. Der Wiederaufbau folgte unterschiedlichen Konzepten. Bemerkenswert ist vor allem Belchite, wo die Stadt neben den konservierten Ruinen neu angelegt wurde. In Guernica erfolgte der Wiederaufbau ebenfalls als Neubau anstelle der alten, als überholt angesehenen städtebaulichen Struktur in neobaskischem Stil (*Neovasco*, dem deutschen Heimatschutzstil verwandt). Dass Guernica zum Symbolort auch außerhalb Spaniens werden konnte, ist nicht zuletzt dem bekannten Wandbild von Pablo Picasso zu „danken“. Wie sehr die Wiederaufbautätigkeit mit der Festigung der Diktatur verbunden war, zeigt das Beispiel einiger Ortschaften bei Granada, wo Schulen und Wohnungen nahe den Stützpunkten der „Guardia Civil“, einer wichtigen Stütze des Repressionsapparates, entstanden sind.

Breiter Raum wird den Städten Madrid und Barcelona eingeräumt, vor allem Madrid als dem Machtzentrum der Diktatur, dessen „neoimperiale“ Größe und Bedeutung zum Ausdruck gebracht werden sollte. Interessant ist hierbei die Kontinuität der Entwicklung seit dem 19. Jahrhundert (*Plan Castro* – Stadterwei-



terungsplan 1860) über die Pläne des deutschen Stadtplaners Hermann Jansen mit dem Spanier Secundino Zuazo (1929-1930) bis zu Plänen der Francozeit. Die Pläne von Jansen und Zuazo wurden in wesentlichen Teilen nach 1938 von dem Hauptstadtplaner Pedro Bidoarte übernommen und umgesetzt (*Avenida del Generalísimo*, heute *Paseo de la Castellana*, der Ausfallstraße nach Norden mit den *Nuevos Ministerios*, ein riesiger Gebäudekomplex mit mehreren Ministerien, der noch von Zuazo geplant worden war). Viel Raum wird der Infrastruktur gewidmet. Bedrückend ist der Aufbau der Infrastruktur zur massiven Unterdrückung der „Verlierer des Bürgerkrieges“. Diese umfasste in Madrid mehrere Konzentrationslager, Hinrichtungsstätten und Haftanstalten. Berüchtigt war vor allem das Gefängnis *Cárcel de Carabanchel* (1940, in „bester“ rationalistisch-funktioneller Architektur, staatliche Repräsentation war wohl hier nicht gefragt).

Barcelona nahm aufgrund seiner ökonomischen Stärke und der Nähe zu Frankreich immer eine Sonderrolle in Spanien ein, erlitt aber wegen der Autonomiebestrebungen besonders harte Unterdrückungsmaßnahmen. Die städtebaulichen Planungen kamen kaum voran, architektonisch hat das Land aber früh

wieder den Anschluss an Europa gefunden, wofür der SEAT-Komplex (1950er Jahre; Architekt Miguel Fisac) steht. Erhalten hat sich zugleich ein intellektueller Diskurs über Architektur und Städtebau. So wurde jahrelang über die *Casa de la Marina* und deren Einfügung in die städtebauliche Struktur debattiert (1950, Architekt Josep Antoni Coderch) – heute eine Ikone der modernen Architektur in Spanien. Für die deutsche Leserschaft interessant: Auch in Barcelona gibt es eine kleine Kirche nach Entwurf von Otto Bartning (1943, auf dem Foto mit Hakenkreuzfahne). Die gegenüber Madrid relativ liberale und nach Europa offene Szene bildete eine wesentliche Voraussetzung für den nach der Franco-Ära folgenden Prozess der Erneuerung, der Barcelona zu einer der führenden Hauptstädte der europäischen Bau- und Planungskultur werden ließ.

Ergänzt werden diese beiden ausführlichen Beiträge über die größten Städte Spaniens durch weitere über die *Universidades laborales* (Arbeiteruniversitäten), Altstadterneuerung und Binnenkolonisation. Insbesondere die Arbeiteruniversitäten sind ein Thema, das in Deutschland kaum Beachtung gefunden hat. Deren Einrichtung zielte darauf, den Arbeitern Aufstiegschancen zu eröffnen und an das Regime zu binden. Bekanntestes Beispiel ist die ab 1948 im franquistischen Monumentalstil errichtete Universität von Gijón (im Buch auf 1955 datiert = Jahr der Eröffnung) in Form eines Schloss- oder Klosterkomplexes mit axialer Ausrichtung auf eine Kirche. Ähnliche Einrichtungen gab es auch in Cordoba und Sevilla sowie Zaragoza, Tarragona und Zamora. Diese, Mitte bis Ende der 1950er Jahre errichtet, lösten sich bereits von der Formensprache der Franco-Zeit und entsprachen europäischen Architekturvorstellungen der Zeit.

Zum auch in Deutschland immer wieder aktuellen Thema des regionalen Bauens führt ein Kapitel des Bauens im ländlichen Raum. Die desaströse Lage auf dem Lande führte zu enormen Binnenwanderungen in die großen Städte mit verheerenden Folgen: Entstehung von Armutsvierteln rund um die Industrie-

städte und Verödung des Landes. Es gehörte jedoch zur Ideologie des Franquismus, die Menschen an die „Scholle“ zu binden, wie es auch aus der NS-Zeit bekannt ist. Städtebaulich und architektonisch sind dabei jenseits aller franquistischen Rhetorik Siedlungen entstanden, die allen Ansprüchen der Moderne bezüglich Erschließung, Grünzügen, öffentlichen Plätze und Infrastruktur genügten, zugleich aber durch die architektonische Gestaltung an traditionelle Vorbilder anschlossen. Auch in Deutschland hat das Dorf Vegaviano (ab 1953, Architekt José Luis Fernández del Amo) viel Beachtung gefunden. Voraussetzung für die neuen Siedlungen war die Schaffung einer Wasserbau-Infrastruktur zur Bewässerung und Gewinnung von Elektrizität mit Stauseen und Staudämmen. Immerhin deckten die Wasserkraftwerke zeitweise 78 Prozent der gesamten Energieproduktion in Spanien ab. Nach dem Ausklingen der Autarkiezeit wurden die Anstrengungen nochmals erhöht, und Franco ließ sich als „bedeutender Schöpfer großer Dämme“ und als „Staatsmann, der die wasserwirtschaftlichen Grundlagen für den Fortschritt seines Volkes“ geschaffen hätte, feiern. In der Tat, die Leistung der Wasserbauer ist beeindruckend, die Landflucht konnte letztlich doch nicht aufgehalten werden.

In mehreren Kapiteln überschreiten die Autoren den Betrachtungszeitraum und gehen auf den Umgang mit den in der Francozeit errichteten Gebäuden ein. In einem umfangreichen Kapitel werden die historischen Hintergründe, die zum Bau des *Valle de los Caidos* (Tal der Gefallenen, ein gigantisches Denkmal für die Opfer des Bürgerkrieges, zunächst nur für die Nationalisten) führten, beschrieben: der Einsatz von Strafgefangenen (Republikaner als die Verlierer) und die mehrfache Umdeutung als Grab- und Weihestätte Francos oder Stätte der Versöhnung, schließlich die heftige Auseinandersetzung um das Grab des Diktators und dessen Aufhebung. Dass derartige Auseinandersetzungen auch in Provinzstädten stattfinden, wird am Beispiel des Denkmals für die Gefallenen (natürlich: Nationalisten) in Pamp-

lona, das für zivile Zwecke umgebaut werden soll, deutlich. Auf lokaler Ebene gab es nicht weniger heftige und emotionale Auseinandersetzungen bei der Umbenennung von Straßen oder der Beseitigung von Denkmälern. Vergleiche mit ähnlichen Auseinandersetzungen um Namen von Straßen oder Kasernen in Deutschland drängen sich geradezu auf.

Insgesamt geben die Autoren einen umfassenden und detaillierten Überblick über das Geschehen in Spanien während der ersten Phase des Franquismus. Dem Rezensenten sei dennoch gestattet, ein paar kritische Anmerkungen zu machen:

Irritierend ist vor allem der etwas reißerische Titel des Buches. Der Begriff „Kreuzzug“ (*Cruzada*) soll in einem Hirtenbrief des Kardinals Pla y Daniel am 30. September 1936 erstmals verwendet worden sein und wurde sofort in die franquistische Rhetorik übernommen. Gemeint war damit der Kampf gegen alles, was der national-reaktionären Ideologie des Francosystems nicht entsprach, so wie die Historiografie die mittelalterlichen Kreuzzüge idealisierend als Kampf der Christenheit gegen die Ungläubigen stilisierte. Man weiß heute, dass es sich dabei auch – manche sagen im wesentlichen – um Beutezüge handelte: Auf dem Wege in das Heilige Land wurden Juden massakriert und ausgeraubt, 1204 sogar die christliche (!) Stadt Konstantinopel geplündert. Wenn man denn für das Geschehen den Begriff verwendet, dann hätten die Autoren auch sehr viel intensiver auf alle Aspekte des „Kreuzzuges“ eingehen müssen: die Ausplünderung des Landes durch die Sieger, die Enteignung der Besiegten, Erhebung von Strafsteuern in den baskischen „Verräter-Provinzen“ (*provincias traidores*), die Gewährung staatlicher Subventionen an Getreue des Regimes bis hin zur persönlichen Bereicherung Francos und dessen Ehefrau (noch heute gehört der Franco-Clan zu den reichsten Familien des Landes). Günstlingswirtschaft und Korruption prägten die unregelmäßige Stadtentwicklung und wurden zu den Triebkräften des Geschehens: Abweichung von den wenigen Vorschriften wurde zur Regel.

Pedro Bidogar sprach später von *lotería del planeamiento* (Planung in der Art einer Lotterie). Für die weitere Entwicklung war auch die Missachtung des „Humankapitals“ bedeutsam: Nicht wenige der innovativen Stadtplaner und Architekten wie Josep Lluís Sert oder Rafael Bergamin gingen ins Ausland, andere wandten sich neuen Themen zu wie Fernando Chueca y Goitia, der zu einem führenden Bauhistoriker wurde, bevor er sich offenbar mit dem Regime arrangierte (Entwurf zur Kathedrale Almudena in Madrid), oder Secundino Zuazo, der nach dem Exil in Frankreich zeitweise nach Gran Canaria verbannt war. Nicht wenige Architekten und Stadtplaner gingen in die innere Emigration, suchten sich neue Aufgaben oder passten sich an. Fazit: Ein besserer Titel für das Buch hätte deshalb die Überschrift des letzten, zusammenfassenden Kapitels sein können: *Städtebau unter Franco / Die Fortsetzung des Bürgerkrieges mit anderen Mitteln*.

Der Rezensent ist weit davon entfernt, den Verfassern unterstellen zu wollen, die Leistungen des Franco-Systems in zu hellem Licht darstellen zu wollen, auch wenn der Text des rückwärtigen Schutzumschlages auf die „Leistungsfähigkeit des spanischen Städtebaus“ verweist. Dagegen sprechen die ausführlichen, kritischen Darstellungen der geschichtlichen Ereignisse. Dennoch lassen sich Aspekte wie Denkmalschutz nicht auf wenige Beispiele des Stadtbbaus (Zaragoza) oder des städtebaulichen Denkmalschutzes (Santillana del Mar, ein Ort mit hoher symbolischer Bedeutung, gilt er doch als einziger zu Kastilien gehörige, der nicht von den Arabern besetzt gewesen sein soll) oder Salamanca reduzieren. Schlimm war die Hinnahme des Zerfalls nicht weniger Altstädte durch Unterlassung erforderlicher und möglicher Maßnahmen. Das ist neben Desinteresse und Spekulation nicht zuletzt auch ein mittelbares Ergebnis eines in republikanischer Zeit verabschiedeten und 1940 erneuerten „Mietendeckels“ für Altbauwohnungen. Fehlende Rentabilität trieb die Hausbesitzer in den Ruin und/oder in die Arme von Spekulanten, die die Altbauten abreißen ließen, um

dort Neubauten zu errichten, für die es keine Beschränkung der Mieten gab. Nicht wenige Städte haben dadurch erhebliche Verluste an historischer Bausubstanz erlitten. Auch Unterlassung des Notwendigen ist Städtebau!

Auch die Beschreibung des Arbeiterwohnungsbaus in Madrid trifft nur einen Teil der Realität. Tatsächlich hatte das Regime wiederholt große Pläne propagiert, den sozialen Wohnungsbau zu forcieren. Von den vollmundig verkündeten Wohnungsbauprogrammen ist mangels Finanzen, aber auch wegen Inkompetenz der zuständigen und rivalisierenden Institutionen nur ein Bruchteil realisiert worden. Die Wohnungsnot war im Übrigen auch das Ergebnis einer ineffizienten Wirtschaftspolitik zwischen Staatsdirigismus und Manchester-Kapitalismus, die die verarmte Bevölkerung vom Lande in die großen Städte trieb, um die sich riesige Quartiere mit elenden Hütten (*chabolas*) ohne jede technische und soziale Infrastruktur entwickelten. Mit den durchaus aner kennenswerten Siedlungen wie Entrevias und Caño Roto – letztere fand auch in Deutschland viel Beachtung – hat das System nur die Probleme gemindert, die es selbst geschaffen hatte; gelöst hat sie diese nicht. Heute gehören einige dieser Siedlungen zu den sozialen Brennpunkten, wie man es auch in Deutschland kennt. Bei der Gegenüberstellung zweier Wohngebäude in der *Colonia del Pilar* und im *Grupo San Cristobal*, beide in Madrid, haben die Autoren auch die Chance verpasst, den Zusammenhang von Ökonomie und Bauen zu thematisieren: Die Bogenfenster im *Grupo San Cristobal* gleichen denen in der *Colonia del Pilar* nur auf den ersten Blick. Bei der *Colonia del Pilar* handelt es sich um Segmenttonnengewölbe (*forjados de bovedilla ceramica*, in Deutschland auch bekannt als „preußische Kappendecken“), die es gestatteten, auf den Einsatz von Bewehrungsstahl zu verzichten und dadurch die Kosten erheblich zu senken.

Das Buch beschäftigt sich mit „Städtebau“ im heutigen Sinne. Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts gehörte neben dem Städtebau auch

die Raumordnungsplanung noch zu den Aufgaben von Städtebauern und Architekten. Es ist deshalb bedauerlich, dass dieser Aspekt in der hier besprochenen Publikation völlig fehlt. Denn: Bereits in den 1940er Jahren entstanden Entwicklungs- und Regionalpläne für die Provinzen Vizcaya und Guipuzkoa sowie erste Großraumverbände 1945 in Bilbao und 1946 in Valencia. Auch dieses Thema hätte zur Erhellung des Verhältnisses von Politik, Wirtschaft und Städtebau Wesentliches beitragen können. Zu hoffen ist, dass das bei einer Neuauflage oder in einem zweiten Band über die zweite Phase des Franquismus nachgeholt wird.

Im Ergebnis: Trotz einiger Vorbehalte eine außerordentlich wichtige und verdienstvolle Publikation, die eine bisher wenig beachtete Facette der europäischen Bau- und Planungskultur beleuchtet.

Dieter J. Mehlhorn, Kiel

CHRISTA KAMLEITHNER, *Ströme und Zonen. Eine Genealogie der „funktionalen Stadt“ (= Bauwelt Fundamente, 167), Basel: Birkhäuser Verlag 2020, 48 Abb., 15 Farbtafeln, 374 S., 29,95 €.*

Die Studie von Christa Kamleithner umfasst zunächst alles, was man hinsichtlich einer Darstellung maßgeblicher Konzepte europäischer Stadtplanungsgeschichte des 19. Jahrhunderts erwarten darf. Sie bringt zugleich eine Fülle neuer diskursiver und kommunikativer Beziehungen ein, die der Theoriebildung zugrunde lagen. Das Buch greift bis 1800 zurück und klärt das heute noch verwendete Vokabular eines Fachs im Werden, bis dieses zu abstrakten Modellen der Wissensorganisation gelangte und sich als praktische Planungsdisziplin etablierte. Kamleithners Darstellung erfasst immer wieder neue Anläufe der (durchaus konflikthaften) Entstehung neuen theore-

tischen Wissens. Bei diesem ging es meist um die Bewältigung praktischer und politischer Probleme: Um die vermeintliche Bedrohung der bürgerlichen Ordnung durch „gefährliche“ Klassen, die Unterversorgung mit Wohnraum, die qualitative Verbesserung des Wohnens und die Bewältigung und Lenkung des dynamischen demographischen und räumlichen Stadtwachstums. Es werden durchweg auch die Ansätze benachbarter Fächer einbezogen. Der rote Faden, der sich durch das ganze Buch zieht, läuft auf das „funktionale“ Verständnis von Stadt und Stadtentwicklung hinaus, von dem dann die in der CIAM organisierten Architekten seit den 1930er Jahren ausgehen sollten (vgl. zuletzt: M. Kohlrausch, *Brokers of Modernity. East Central Europe and the Rise of Modernist Architects. 1910-1950*, Leuven 2019).

Der Autorin geht es zunächst um den Zusammenhang „statistischer Kartographie und moderner Stadtplanung“ (S. 16), wie er in Deutschland dem Publikum erstmals auf der kultigen Berliner Städtebauausstellung 1910 ersichtlich wurde (vgl. H. Bodenschatz (Hrsg.), *Stadtvisionen 1910/2010*. Berlin, Paris, London, Chicago. 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin, Berlin 2010; bei Kamleithner vgl. dazu S. 234-244). Die in dieser Ausstellung gezeigten visuellen Darstellungen ließen „jeden Bezug zur alten Stadt hinter sich“ (S. 11). Gemeint sind Graphiken und kartographische Darstellungen zur räumlichen Entwicklung Berlins, zu Nahverkehrssystemen und ihren städtebildenden Potenzialen. Solche Visualisierungen gingen auf Kartographie seit den 1830er Jahren zurück und verdankten viel der Pionierarbeit von Charles Booths „poverty maps“ um 1900 (Als kaum zu übertreffende Edition vgl. Charles Booth's *London Poverty Maps*, London 2019 mit insgesamt 1.231 Illustrationen). Bis 1910 war im Wechselspiel von Theoriebildung, öffentlich vorgebrachter Kritiken an jeweiligen Konzepten und empirischer Erkenntnisse sehr viel geschehen. In das Feld gingen Modelle wie die Thünen'schen Ringe ein; Rudolf Eberstadt unterschied zwischen „natürlichen“ und „künstlichen“ Bodenwer-



ten, was auf die politischen Determinanten der Wertbildung verwies. Daneben standen die Bemühungen, die „Stadt als ästhetische Einheit“, zumindest als „geordneten Körper“ zu sehen und zu erhalten, ohne dass mannigfaltige „Dekorporierungen“ aufgehoben werden konnten (S. 115-140).

Mit dem Kapitel über die „Metaphern der Hygiene- und Städtebaubewegung“ geht Kamleithner explizit auf die begriffsgeschichtliche Dimension ihres Themas ein, insbesondere auf die Bilder mangelnder „Zirkulation“, welche die Hygieniker seit den 1830er Jahren beunruhigten, und die zur Vorstellung führten, bei Städten handele es sich um (zu reinigende) „Organismen“ (S. 145-148). Seit den 1840er Jahren trat der Faktor des Nahverkehrs hervor, zuerst in London, der in ein generelles Suburbanisierungsprogramm mündete, das aber in Deutschland erst später rezipiert wurde. Jedoch auch hierzulande ging der Trend in Richtung öffentlicher Regulierung der sich ständig erweiternden Stadträume – wenig noch wurden die Altstädte betrachtet.

Insgesamt geht es Kamleithner nicht um eine Bau- oder Sozialgeschichte von Stadt (obwohl diese immer wieder unterlegt ist), sondern um den Modus ihrer Reflexion, die

wiederum über wirksame Metaphern und breit gefächerte Diskurse lief. Am Ende setzte sich im Fachdiskurs das Modell der Stadt als „Raum aus Strömen und Zonen“ durch, bei dem freilich „Bewohner und Bewohnerinnen [...] nur als statistische Größe“ vorgekommen seien (S. 301). Dies stellt wohl eine zu pessimistische Sicht dar, wenn man an Ernst May in Frankfurt am Main denkt, der das Projekt der Stadterweiterung erfolgreich mit der Vorstellung verband, den Bewohnern zu individuell nutzbaren Gärten und Balkons in zwar standardisierten, aber erschwinglichen Wohnungen und Reihenhäusern zu verhelfen. Vom heutigen Konzept partizipatorischer und kommunikativ realisierter Planung war man indes um 1930 noch weit entfernt.

Das Buch hebt sich durch seine ganz eigenständige und informationsreiche Darstellung der Formierung der Stadtplanungsdiziplin von früheren Publikationen ab, und mehr noch dadurch, dass die zugrundeliegende Generierung von Wissen im Fokus steht; die Frage nach (sozial und räumlich hoch differenziertem) Wissen stellt ohne Zweifel eine hoch tragfähige Kategorie künftiger Stadtforschung dar (vgl. Heft 1/2021 der Zeitschrift „Moderne Stadtgeschichte“).

Clemens Zimmermann, Saarbrücken

WASSERKRAFT ANNO 1787.

**MONUMENTS
FOR
FUTURE**

Denkmale sind Klimaschützer: Denn langlebige, natürliche Materialien und eine positive Gesamtenergiebilanz zeichnen die meisten historischen Gebäude aus.

Auch fortschrittliche und umweltfreundliche Technologien, die heute wieder Vorbildfunktionen einnehmen können, machen Denkmalschutz zu einem Synonym für Nachhaltigkeit.



**Wir erhalten Einzigartiges.
Mit Ihrer Hilfe!**

Spendenkonto
IBAN: DE71 500 400 500 400 500 400
BIC: COBA DE FF XXX, Commerzbank AG

www.denkmalschutz.de



**DEUTSCHE STIFTUNG
DENKMALSCHUTZ**

Wir bauen auf Kultur.