

Parcours-Szenographie, die der Bewegung im städtischen Raum angemessen ist. Wir ermessen, so schreibt er, in der Regel einen Raum im Parcours: »Sequenz für Sequenz und entsprechend einem Ablauf, der auf seltsame Weise an ein Fernsehspektakel erinnert, markiert von Effekten, Metaphern und Analogien. Es vollzieht sich im Zeitraum der stattfindenden Ortsveränderung und nicht von einem spezifischen Standort aus«.<sup>202</sup> Denn die städtische Kultur ist eine Kultur der Fortbewegung und des Übergangs par excellence.<sup>203</sup>

## **Stadt als Ort der Bewegung: Die Rhetorik des Gehens**

Stadt hat immer den Charakter eines Umschlagplatzes. Sie ist ein Ort, der Mobilitäten herausfordert. Bewegung prägt das Stadtleben grundlegend: Sie ist etwas, das man ausübt, praktiziert und dem man zugleich unterworfen ist. Sie ist weit mehr als individuelle Fortbewegung oder technisches Transportmittel, so dass Robert Park darunter auch Geldbewegungen, das Phänomen der Börse oder das der Mode zählt<sup>204</sup>. Und Rolf Lindner schildert am Beispiel Berlins die Elektrifizierung der Stadt als Rhythmusgeberin, die den Stadtmenschen hervorbringt, eine neue Spezies mit einem beschleunigten Lebenstempo, das in alle Alltagsbereiche bis hinein in Sprechen und Sprache wirkt.<sup>205</sup>

Mit den Menschen, ihren Handlungen, Gedanken, Ideen und Imaginationen werden – um Arjun Appadurai und seine kulturwissenschaftliche Globalisierungstheorie zu paraphrasieren<sup>206</sup> – Dinge, Informationen, Finanzen und Ideologien mobilisiert. Die Anforderung der (zielgerichteten) Bewegung zieht – gleichsam als Verkörperung der kapitalistischen Moderne – eine Beweglichkeit nach sich als eine Art »subjektive Umschlaggeschwindigkeit«, wie Rolf Lindner schreibt, die sich in Flexibilität, Behändigkeit, ja auch Opportunismus äußere.<sup>207</sup> Karl Schlögel äußert sich dazu, vielleicht ein wenig pa-

---

<sup>202</sup> I. Joseph: *Les compétences de rassemblement*, S. 114 (Übers. JR).

<sup>203</sup> Vgl. ders., S. 115.

<sup>204</sup> Vgl. R. Park: *La ville*, S. 103.

<sup>205</sup> R. Lindner: *Berlin*, S. 32-55.

<sup>206</sup> Vgl. A. Appadurai: *Disjuncture and Difference*.

<sup>207</sup> Vgl. Rolf Lindner: Vorüberlegungen zu einer Anthropologie der Stadt. In: *Volkskunde in Sachsen* 16 (2004), S. 177-188, hier: S. 182.

thetisch, dass in der städtischen Raum-Menschenbewegung »Lebensenergie zusammenstößt«, die die Städte mit Energie versorge<sup>208</sup>.

Bewegung als Bedingung der Stadt, als ihr Signum, ist ein heuristisches Moment, das erst ansatzweise in die Stadtforschung Eingang gefunden hat. Es fallen zahlreiche thematischen Felder auf, die kulturanalytisch noch wenig erschlossen sind. Zwar gibt es inzwischen zum Gehen in der Stadt zahlreiche anregende Untersuchungen, aber noch wenig zu den Implikationen der Elektronisierung und Digitalisierung auf die Gehenden und das städtische Kollektiv.<sup>209</sup>

Einzelne Studien behandeln den öffentlichen Verkehr als einen Ort, an dem sozialer und technischer Raum gestaltet und als zentrales Moment des urbanen Alltags greifbar werden<sup>210</sup>, während zum Individualverkehr meist nur ingenieur-, planungs- und sozialwissenschaftliche Studien vorliegen<sup>211</sup>. Noch wenig behandelt ist die Bedeutung des Autos als Fortbewegungsmittel, als Wohnung, als schützende und geschützte Kabine (»Schreiraum«) des kurzzeitigen Alleinseins im von privaten und beruflichen Verpflichtungen getriebenen Stadtalltag, als Sozialraum der Peer Group, ein Symbol von Freiheit und Unabhängigkeit. Kaum in die Fragestellungen aufgenommen ist die Tatsache, dass das Fahrzeug ein trotz seiner Unentbehrlichkeit gefährliches Artefakt ist, dessen Beitrag zur Mortalität durch Unfälle und Luftverschmutzung vom Alltagsnutzen abgespalten wird. Die Geschichte der modernen Stadt ist von einer sich akzelerierenden Verkehrsentwicklung mit weit verzweigten Auswirkungen begleitet. Die Stadt wird zum Möglichkeitsraum der immer höheren, aber nicht gleichmäßig verteilten Erreichbarkeiten, die ihren Raum ebenso

---

208 Vgl. Karl Schlögel: Heisse Orte, kalte Orte. In: Ders., Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik. München 2003, S. 292-303, hier: S. 293.

209 Vgl. hierzu die frühe Arbeit von Jean-Paul Thibaud: *Le baladeur*, sowie Johanna Menhard: *Entanglements on and with the street. Ethnographical explorations on intra-actions of smartphones and bodies in motion*. In: J. Rolshoven, J. Laister (Hg.), *Die Straße*, S. 25-42.

210 Vgl. Marc Augé: Ein Ethnologe in der Metro. Frankfurt/M. 1988; ders.: *Le métro revisité*. Paris 2008; Seuil; Rolf Lindner: Die U-Bahn als paradigmatischer Ort. In: kuckuck. Notizen zu Alltagskultur 1 (1994), S. 20-22; Gottfried Korff: S-Bahn-Ethnologie. In: Österreichische Zeitschrift für Volkskunde 93 (1990), S. 5-26; Johanna Rolshoven: Die Straßenbahn als technischer und sozialer Raum. Eine Skizze am Beispiel der Basler »Trambevölkerung«. In: Dies.; Thomas Hengartner (Hg.), *Technik-Kultur. Formen der Veralltäglichung von Technik – Technisches als Alltag*. Zürich 1998, S. 217-241.

211 Von wenigen Ausnahmen abgesehen unter anderem Daniel Miller (Hg.): *Car Cultures*. Oxford 2001: Berg.

lokal wie transnational ökonomisch durchdringen. Das Atmosphärische des Verkehrs, der das Soziale der Stadt zunehmend maskiert, wird in der Bildenden Kunst und in der Literatur früh dargestellt, zum Beispiel in Robert Musils berühmtem ersten Absatz:

»Autos schossen aus schmalen, tiefen Straßen. (...) Fußgänderdunkelheit bildete wolkige Schnüre. Wo kräftigere Striche der Geschwindigkeit quer durch ihre lockere Eile fuhren, verdickten sie sich, rieselten nachher rascher (...). Wie alle großen Städte bestand sie aus Unregelmäßigkeit, Wechsel, Vorgleiten, Nichtschritthalten, Zusammenstoßen von Dingen und Angelegenheiten, (...) aus Bahnen und Ungebahntem, (...) und der ewigen Verstimmung und Verschiebung aller Rhythmen gegeneinander (...).«<sup>212</sup>

Ein methodisches Vorlaufen von Gehen als kulturanalytischer und auch künstlerischer Stadterforschungsmethode findet sich in der politischen Künstler\_innenbewegung der Situationistischen Internationale. Im Kontext der von Henri Lefebvre ausformulierten Kritik des Alltagslebens haben sich in Frankreich in den unmittelbaren Nachkriegsjahrzehnten politische Gruppierungen gebildet, deren zentraler Protagonist Guy Debord war. Er rief – in der ersten Phase der 1972 aufgelösten Bewegung – zu sogenannten Dérives auf, dem scheinbar ziellosen Treibenlassen durch den Stadtraum, bei dem sich spontan Situationen einstellen, mit denen man kreativ und spontan umgehen kann. Im Hintergrund stand der Widerstand gegen die sich abzeichnende Kapitalisierung von Freizeit: Die »Konstruktion« nicht ökonomisierbarer Situationen im Stadtraum, so formuliert im Manifest der Situationistischen Internationale, wurde als »ununterbrochene Verwirklichung eines großartigen Spiels« verstanden, an dem die Stadtläufer\_innen bewusst teilnahmen.<sup>213</sup> Der Parcours der Dérive verstand sich als provokative Methode, in den Stadtraum wie auch in den unhinterfragten Alltagsraum einzugreifen. Eher eine Gruppentechnik als die des einsamen Flaneurs, wird das absichtslose und zufallsgeleitete Umherschweifen zur Parodie des Raumes, einer Figur der Zweckentfremdung und Kritik am Urbanismus der

---

<sup>212</sup> R. Musil: *Der Mann ohne Eigenschaften*, S. 9-10.

<sup>213</sup> Vgl. Andreas Benl: Eine Situation schaffen, die jede Umkehr unmöglich macht. Guy Debord und die Situationistische Internationale. In: Jochen Baumann et al. (Hg.), *Kritische Theorie und Poststrukturalismus. Theoretische Lockerungsübungen*. (=Argument Sonderband NF AS 271) Berlin, Hamburg 1999, S. 63-77, hier: S. 64.

Moderne und seinen ordnenden Vorgaben: eine »Psychogeographie«, die die Wirkungen des gebauten Raumes auf die Gefühlswelten auslotet.<sup>214</sup>

Diese Form der Konterkarierung als emotionale Erfahrung des Stadtraumes findet sich auch in Spielarten zeitgenössischer ›Stadtsportarten‹ wie Parkour, Skaten, Stadttanz oder Flashmob wieder, denen sowohl Momente der Kritik als auch von Spaß und Ereignisgesellschaft innewohnen<sup>215</sup>. Mit Henri Lefebvre lassen sich solche städtischen Erscheinungsformen als Raum- und damit Gesellschaftskritik lesen.<sup>216</sup> Diese lässt sich auch in der literarischen oder philosophischen Konstruktion von Figuren erkennen, deren Habitus Kritik an der unaufhaltsamen Eile der Moderne übt, an Verkehrs-mloch, Zeitnot beziehungsweise der Übertragung der Fabrikzeit auf das Alltagsleben und der technologischen Überformung alles Menschlichen. Dem entgegen verkörpert die Kunstfigur des *Flaneurs* Muße, Glück und Toleranz. Dieser notorische Langsamgänger schlendert wider die Beschleunigung des kapitalisierten Stadtlebens, in dem Zeit Geld bedeutet und – wie Heinrich Heine in einer berühmten Sentenz schrieb – die Zeit den Raum tötet. Während dem Flaneur die Konnotation des Privilegierten anhaftet, sind *Vagabund* und *Vagabundin* Krisenfiguren, die sich dem kapitalistischen Imperativ von Sesshaftigkeits- und Arbeitsgebot entziehen, aber auch aus der Moderne herausfallen.<sup>217</sup>

Ähnlich dem Flaneur schafft die von Gilles Deleuze und Félix Guattari er nannte (Denk-)Figur des *Nomaden* Raum durch Bewegung, ohne den Raum zu besetzen oder von ihm Besitz zu ergreifen. Deleuze und Guattari, so Renate Brosch, gehe es darum, to »identify the nomad with the erasure of an existing political, geometric and cultural ordering of space and nomadology with an escape from sedentary metaphysics and the territorial state power that forms its setting«<sup>218</sup>. Nur im Rahmen der westlichen nationalstaatlichen Norm von

<sup>214</sup> Vgl. Guy Debord: Einführung in eine Kritik der städtischen Geographie (1955) sowie Theorie des Umherschweifens (1958). In: Situationistische Internationale. Der Beginn einer Epoche. Hamburg 2008 [1995], S. 17-20, S. 64-67.

<sup>215</sup> Vgl. Johanna Rolshoven: Mobilitätskulturen im Parkour. Überlegungen zu einer kulturwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. In: Reinhard Johler et al. (Hg.), Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung. Göttingen 2011, S. 52-60.

<sup>216</sup> Vgl. H. Lefebvre: Die Revolution der Städte.

<sup>217</sup> Vgl. Johanna Rolshoven, Maria Maierhofer (Hg.), Das Figurativ der Vagabondage. Kulturanalysen mobiler Lebensweisen. Bielefeld 2012.

<sup>218</sup> Vgl. Gilles Deleuze, Félix Guattari: 1227: Treatise on Nomadology: The War Machine, zitiert nach Renate Brosch: Moving Images – Mobile Viewers. Conceptualising ways of

Sesshaftigkeit, Stabilität und Ordnung funktionieren ausgrenzende Prinzipien und Strategien wie Rassismus, Nationalismus und Sexismus.

Rosi Braidotti bedient sich der Metapher des Nomadischen, um die Figuration eines postmodernen feministisches Subjektes zu benennen, dessen gesellschaftliche Differenzerfahrung zu einer listigen und subversiven intellektuellen und politischen Beweglichkeit – Paula-Irene Villa spricht von »Unterwegs-Sein als Ressource«, – wird<sup>219</sup>. In der postkolonialen Theorie steht die Figur des *Migranten* für die Hybridität der mobilen Gegenwartskultur, in der sich Kulturen nicht mehr an, sondern zwischen Orten situieren.<sup>220</sup> Die theoretisch positivierende Konnotation des/der *Migrant\_in* als Raum-pionier\_in vermag das stigmatisierende und in starkem Maße exkludierende Moment der Bezeichnung »Migrant\_in« nicht zu neutralisieren. Sprache und Wortwahl müssen im Zeichen von Kulturdynamik und Gesellschaftswandel kritisch überdacht werden. »Migrant\_innen« verfügen wie alle Modernen und Postmodernen über eine schmerzhafte und mobilisierende Erfahrung der Vielörtigkeit. Von *Mobilen* oder *Multilokalen* zu sprechen statt von *Migrant\_innen*, rekurriert auf Kulturdynamik als Moment einer gemeinsamen modernen Erfahrung und amagalmiert die Nachteile dieser ›Figurierung‹, die in unwillkürlicher Personifizierung und damit Stigmatisierung liegen.

Solche konjunkturellen Mobilitätsfiguren, -figurationen und -figurative bezeichnen Krisenfiguren und Krisenkonstellationen, welche die Ambivalenzen zwischen Mobilitäten und Sesshaftigkeit als »einander ergänzende Modi der Verankerung des Menschen in der Kultur« bezeichnen.<sup>221</sup> In ihren Konnotationen oszillieren sie zwischen philosophisch anmutenden Abstraktionen und empirischen Deskriptionen<sup>222</sup>, zwischen wirkmächtigen Repräsentationen und realen marginalisierten Lebensweisen, zwischen Aura und Stigma, Furcht und Versprechen.

---

seeing in the context of mobility. In: Dies. (Hg.), *Moving Images – Mobile Viewers. 20<sup>th</sup> Century Visuality*. Berlin 2011, S. 7–25, hier: S. 14.

- 219 Vgl. Rosi Braidotti: *Nomadic Subjects. Embodiment and Sexual Difference in Contemporary Feminist Theory*. New York 1994; Columbia University Press; Paula-Irene Villa: Mobilität, Heterotopie, Dezentrierung. Rosi Braidotti: »Nomadic Subjects«. In: Julia Reuter, Alexandra Kalentzos (Hg.), *Schlüsselwerke der Postcolonial Studies*. Köln 2012, S. 143–152, hier: S. 148.
- 220 R. Brosch: *Moving Images*, S. 15.
- 221 Vgl. J. Rolshoven: Das Figurativ der Vagabondage. In: Dies., Maria Maierhofer (Hg.), *Das Figurativ der Vagabondage*, S. 25.
- 222 Vgl. R. Brosch: *Moving Images*, S. 15.