

Verräumlichung.

Kommunikative Praktiken in

historischer Perspektive, 1840-1930

ALEXANDER C.T. GEPPERT, UFFA JENSEN UND JÖRN WEINHOLD

»In jenem Reich erlangte die Kunst der Kartographie eine solche Vollkommenheit, daß die Karte einer einzigen Provinz den Raum einer Stadt einnahm und die Karte des Reichs den einer Provinz. Mit der Zeit befriedigten diese maßlosen Karten nicht länger, und die Kollegs der Kartographen erstellten eine Karte des Reiches, die die Größe des Reiches besaß und sich mit ihm in jedem Punkte deckte. Die nachfolgenden Geschlechter, die dem Studium der Kartographie nicht mehr so ergeben waren, waren der Ansicht, diese ausgedehnte Karte sei unnütz, und überließen sie, nicht ohne Verstoß gegen die Pietät, den Unbilden der Sonne und der Winter. In den Wüsten des Westens überdauern zerstückelte Ruinen der Karte, behaust von Tieren und von Bettlern; im ganzen Land gibt es sonst keinen Überrest der geographischen Lehrwissenschaften.«¹

1 | Suárez Miranda: *Viajes de varones prudentes*, IV. Buch, Kapitel XLV, Lérida 1658, zit. n. Jorge Luis Borges: »Von der Strenge der Wissenschaft«, in: ders., *Borges und ich*, München 1982, S. 121. Vgl. dazu auch die Parodie von Umberto Eco (»Die Karte des Reiches im Maßstab 1:1«, in: ders., *Platon im Strip-tease-Lokal*, München 1990, S. 85-97), in der er aufgrund verschiedener praktischer Schwierigkeiten und theoretischer Paradoxien nachweist, dass es eine solche Karte unmöglich geben kann.

1. Raumvergessenheit – Raumversessenheit: Der »spatial turn« in den Kultur- und Sozialwissenschaften

In seiner Miniatur *Von der Strenge der Wissenschaft* (1961) zitiert der argentinische Schriftsteller Jorge Luis Borges (1899-1986) ein vorgeblich aus dem Jahre 1658 stammendes Werk des freilich imaginären Autors Suárez Miranda, in dem dieser in wenigen, sorgfältig gesetzten Worten den bemerkenswerten Aufstieg und vollständigen (Ver-)Fall der Kartographie in einem namenlosen Reich der Vergangenheit skizziert. In ihrem Streben nach einer perfekten Repräsentation verweigern sich die Geographen dieses Landes zusehends jeder Simplifizierung und Informationsselektion, erzeugen immer aufwändigere und umfangreichere Pläne und produzieren schließlich eine Karte im Maßstab 1:1. Trotz – oder gerade wegen – ihres nach eigenen Kriterien absoluten Erfolges versinkt die strenge Wissenschaft, der es gelungen ist, das gesamte Reich vollständig zu erfassen und makellos zu reproduzieren, dann jedoch schnell in totaler Bedeutungslosigkeit. Obwohl bis zur Perfektion fortentwickelt, wird ihr Produkt nicht länger nachgefragt, da es die an sie gestellte Anforderung, komplexes Wissen in Form eines Hilfsmittels abstrahiert zur Verfügung zu stellen und damit den Bewohnern des Reiches räumliche Orientierung zu ermöglichen, schlichtweg nicht erfüllt. Gleichzeitig treibt die nachfolgenden Generationen anderes um als ein Interesse an Kartographie. Ihnen ist diese Raumversessenheit eher fremd, und so verschieben sich die Maßstäbe der Nützlichkeit. Somit ihrer einzigen *raison d'être* verlustig gegangen, wird die Wissenschaft kurzerhand abgeschafft. Das Ab-Bild der Welt ist als Ruine überflüssig gewordenen Wissens nur noch gesellschaftlichen Außenseitern von Nutzen. Einmal abgebrochen, verkümmert die Tradition zum Überrest.

So mehrdeutig und merkwürdig schillernd das von Borges gezeichnete Bild auch sein mag, führt es doch mit einigen seiner zentralen Begrifflichkeiten – Raum, Karte, Wissenschaft, Kartographie, Geographie, Reich, Provinz, Stadt – unmittelbar in das thematische Zentrum des vorliegenden Bandes. Nicht nur in Borges' von Krisen geschütteltem Imperium, sondern auch in der gegenwärtigen Geschichtswissenschaft »räumelt« es ganz gewaltig. Es besteht kein Zweifel: Der »Raum« ist zurück und stärker *en vogue* als je zuvor. Allerorts ist von Kommunikations-, Imaginations-, Erinnerungs- und anderen, oft opak bleibenden Räumen die Rede, eine Großkonferenz jagt die nächste, und der Analyse historischer Karten als *dem* Medium der Kommunikation von Raum wird vonseiten deutscher Historiker seit kurzem wieder die längst überfällige und gebührende Aufmerksamkeit gewidmet.²

2 | Vgl. Peter Weichhart: »Vom »Räumeln« in der Geographie und anderen Disziplinen. Einige Thesen zum Raumaspekt sozialer Phänomene«, in: Jörg Mayer (Hg.), *Die aufgeräumte Welt. Raumbilder und Raumkonzepte im Zeitalter globaler*

Insofern setzt dieser Band gewissermaßen in der ersten Hälfte von Borges' Parabel ein: inmitten einer fast schon einschüchternden Phase der Wiederentdeckung des Raumes, die schnell mit dem modischen Etikett eines *spatial* oder *topographical turn* belegt wurde. Die Renaissance des Raumes lässt Diagnosen wie Vilém Flussers These vom »Ende der Geographie« oder Paul Virilios Wort vom »Verschwinden des Raumes« zur Makulatur werden.³ *Außerwissenschaftlich* ist diese unerwartete, aber keineswegs zufällige Hausse nur vor dem Hintergrund der Globalisierung und Europäisierung sowie der Einsicht in die simultane Existenz multipler Modernitäten adäquat zu begreifen. Verräumlichung als synthetisierendes Regenschirm-Konzept soll augenscheinlich dazu verhelfen, den Dingen ›ihren Platz‹ zuzuweisen, Modernitäten zu pluralisieren und Einheit in der Vielfalt zu gewährleisten. *Innerwissenschaftlich* hingegen muss der rasante Erfolg des Begriffs – und *nicht*: des Konzepts oder der Kategorie – zumindest partiell durch eine nur schlecht verhohlene theoretische Verweigerungshaltung vieler Historikerinnen und Historiker erklärt werden. Ganz offenkundig bedient die überbordende Rede vom Raum eine weit verbreitete Sehnsucht nach einem Jenseits des Diskurses und einem Zurück zur Materialität, was aufgrund der vorherigen *turns* und ihrer theoretischen Errungenschaften jedoch offen kaum zu rechtfertigen wäre. Endlich lassen sich wieder »räumliche Gegebenheiten« ins Feld führen oder »geographische Bedingungen« historischer Prozesse erörtern, ohne sogleich den Vorwurf einer theoretisch

Marktwirtschaft, Loccum 1993, S. 225-242. Vgl. Jeremy Black: *Maps and History. Constructing Images of the Past*, New Haven 1997; ders.: *Maps and Politics*, London 1997; J. Brian Harley: *The New Nature of Maps. Essays in the History of Cartography*, Baltimore 2001; Ute Schneider: *Die Macht der Karten. Eine Geschichte der Kartographie vom Mittelalter bis heute*, Darmstadt 2004.

3 | Ob der *spatial turn* mit gutem Grund »als theoretischer Fluchtpunkt der immer wieder beschworenen ›linguistic‹ und ›pictorial turns‹« betrachtet werden kann, wie Sigrid Weigel argumentiert, bleibt indes höchst zweifelhaft, zumal die anhaltende Inflation anderer Wendetheoreme in der jüngeren Historiographiegeschichte – etwa die *social/structural*, *cultural/anthropological*, *visual/iconic* und *global/imperial turns* oder der unlängst erneut ausgerufene *social turn*, der aber wohl eigentlich einen restaurativen *return* meint – zusätzlich in Betracht gezogen werden müssten. Vgl. Sigrid Weigel: »Zum ›topographical turn‹. Kartographie, Topographie und Raumkonzepte in den Kulturwissenschaften«, in: *KulturPoetik* 2 (2002), S. 151-165, hier S. 153. Zur Globalisierung und Europäisierung vgl. Benno Werlen: *Sozialgeographie. Eine Einführung*, Bern, Stuttgart, Wien 2000, S. 10-13; Paul Virilio: »Das dritte Intervall. Ein kritischer Übergang«, in: Edith Decker/Peter Weibel (Hg.), *Vom Verschwinden der Ferne. Telekommunikation und Kunst*, Köln 1990, S. 335-348, hier S. 348. Vgl. auch Karl Schlögel: »Kartenlesen, Raumdenken. Von einer Erneuerung der Geschichtsschreibung«, in: *Merkur* 56 (2002), S. 308-318; ders.: *Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik*, München 2003.

unzureichenden Vorgehensweise fürchten zu müssen. Das ›sexy label‹ Raum verdeckt vieles und hilft so, einem methodologisch, theoretisch und heute vor allem epistemologisch schlechtem Gewissen vorzubeugen. Bei genauerem Hinsehen verbirgt sich dahinter indes nicht selten alter Wein in neuen Schläuchen – oder präziser: ein empirieorientierter Neo-Positivismus, der in seinen diversen Spielarten längst als glücklich überwunden galt.

Dazu beizutragen, dass die bisherige Raumvergessenheit der Historiographie nicht überkompensiert wird und unvermittelt in eine kaum weniger irreführende Raumversessenheit umschlägt, ist daher auch das *erste* Anliegen dieses Bandes.⁴ Die im Folgenden vorgeschlagene konzeptionelle Trias sowie der übergeordnete Begriff der ›Verräumlichung‹ setzen exakt an dieser Schnittstelle von Materialität und Diskursivität an und beanspruchen zugleich, eine solch simplifizierende Dichotomie zu überwinden, indem sowohl ›Raum‹ wie auch ›Kommunikation‹ als Dimensionen alltäglicher Praktiken verstanden werden. Wie die in diesem Band gesammelten Beiträge auf vielfältige Art und Weise zeigen, ist der Raum nicht tot – und ist es auch nie gewesen.

Das *zweite* Motiv des Bandes liegt in unserem kommunikationshistorischen Erkenntnisinteresse begründet. Räume strukturieren Kommunikation, werden aber selbst erst kommunikativ geschaffen, so eine der Kernthesen der vorliegenden Anthologie. Den hier publizierten Texten geht es weder um eine weitere Geschichte einander ablösender Raumvorstellungen – die Reinhart Koselleck im Übrigen bereits 1986 für »gut untersucht« befand – noch darum, ›Raum‹ und ›Kommunikation‹ schlicht additiv zu diskutieren.⁵ Vielmehr gilt es, über ›Raum‹ im Zusammenhang mit und in Abhängigkeit von einer noch nicht geschriebenen Kommunikationsgeschichte der modernen Gesellschaft nachzudenken.

Offenkundig wirft eine solch doppelte Zielsetzung unmittelbar die Frage nach dem Status von ›Raum‹ als abhängiger oder unabhängiger Variable auf. In seinem auf der 36. Versammlung deutscher Historiker in Trier gehaltenen Abschlussvortrag »Raum und Geschichte« konnte Koselleck vor zwanzig Jahren noch zwischen zwei verschiedenen Gebrauchsweisen der »Raumkategorie« unterscheiden: Zum einen müsse Raum als metahistorische Bedingung jeglicher Geschichte begriffen werden, die sich ohne

4 | Als einer der ersten Historiker hat David Blackbourn auf den – zumal in der deutschen Geschichtswissenschaft – lange Zeit unterentwickelten »sense of place« aufmerksam gemacht. Vgl. David Blackbourn: A Sense of Place. New Directions in German History. The 1998 Annual Lecture of the German Historical Institute, London 1999; Jürgen Osterhammel: »Die Wiederkehr des Raumes. Geopolitik, Geohistorie und historische Geographie«, in: Neue Politische Literatur 43 (1998), S. 374-397.

5 | Reinhart Koselleck: »Raum und Geschichte« [1986], in: ders., Zeitschichten. Studien zur Historik, Frankfurt am Main 2000, S. 78-96, hier S. 82-85.

menschliches Bewusstsein vollzogen habe und sich auf naturale Vorgaben richte, welche unmittelbarer menschlicher Verfügung entzogen seien; zum anderen habe der Raum selbst – weil sozialen, ökonomischen und politischen Veränderungen unterlegen – eine eigene Geschichte und sei damit durchgängig historisierbar.⁶ Heutzutage verfehlt eine solch explizit bipolare *explanans-explanandum*-Dichotomie jedoch den springenden Punkt. Das Rätsel kann nicht zugleich seine Lösung sein: Weder erklärt Raum *per se* etwas, noch können Räume als solche erklärt werden. Muss einerseits jedweder Geodeterminismus vermieden werden, so bleibt andererseits die unbeholfene Rede von »geographischen Einflüssen« oder von den in der Geschichte wirkenden »raumbestimmenden Kräften« analytisch wie wissenschaftlich höchst unbefriedigend.⁷

Es gilt vielmehr, einen relativen, relationalen und dezidiert nicht-substantialistischen Raumbegriff zu entwickeln, der zugleich eine Historisierung des »alltäglichen Geographie-Machens« (Benno Werlen) erlaubt. Der ›Zeit‹ vergleichbar, würde damit der ohnehin stets umstrittene kategoriale Status von ›Raum‹ – der Koselleck zufolge »Anlaß zu zahlreichen Zweideutigkeiten« gegeben hatte – theoretisch sicherlich nicht einfacher, sondern eher noch komplexer zu handhaben sein. Dafür käme ›Raum‹ dann auch keine Eigenständigkeit als erklärende Variable zu; er würde vielmehr nur eine Dimension neben anderen darstellen, wenngleich eine zentrale. Die explizite und reflektierte Berücksichtigung dieser Dimension in der Forschungspraxis würde in erster Linie dazu beitragen, nicht nur neuartige, sondern vor allem nuanciertere Einsichten in historische Zusammenhänge zu erschließen. Im Kontext des vorliegenden Bandes stellt sich insbesondere die Frage, inwieweit ein solcher Raum überhaupt nur mithilfe des Kommunikationsbegriffs sinnvoll zu konzeptionalisieren ist.⁸

Eine so begründete Forschungspraxis hätte viele Vorteile, nicht zuletzt

6 | Ebd., S. 82. Aus geographischer Perspektive zu diesem Problem vgl. Helmut Köck: »Die Rolle des Raumes als zu erklärender und als erklärender Faktor. Zur Klärung einer methodologischen Grundrelation in der Geographie«, in: *Geographica Helvetica* 52 (1997), S. 89-96.

7 | Alfred Heit (Hg.): *Zwischen Gallia und Germania, Frankreich und Deutschland*. Konstanz und Wandel raumbestimmender Kräfte. Vorträge auf dem 36. Deutschen Historikertag, Trier, 8.-12. Oktober 1986, Trier 1987.

8 | R. Koselleck: *Raum und Geschichte*, S. 82. Vgl. Benno Werlen: *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen*. Band 1: *Zur Ontologie von Gesellschaft und Raum*, Stuttgart 1999, S. 228, hier S. 17: »So stehen nicht ›Raum‹, die bloße ›Geographie‹ der Dinge oder die Suche nach Gesetzmäßigkeiten in deren Anordnung, im Zentrum, sondern vielmehr jene Handlungen der Subjekte, über welche deren ›Geographien‹ hergestellt und reproduziert werden.« Siehe in diesem Zusammenhang im vorliegenden Band vor allem die Beiträge von *Alexander Mejstrik* aus geschichtswissenschaftlicher sowie von *Antje Schlotmann* aus sozialgeographischer Perspektive.

einen pragmatischen: Wenngleich mit dem Aufruf zum ›Lesen‹ von Karten letztlich nur erneut ein Quellentypus in den Blickpunkt des analytischen Interesses gerät, der für historisch arbeitende Geographen seit Jahrzehnten von zentraler Bedeutung ist, so lassen sich aus einer solchen Perspektive für Historiker doch eine ganze Reihe interessanter Quellengattungen wieder oder gar neu entdecken. Neben Karten und Globen existieren selbstverständlich weitere Repräsentationsformen räumlicher Vorstellungen: Visuelle Quellen wie Gemälde, Fotografien und Filme werden von Kunsthistorikern und Medienwissenschaftlern analysiert; dreidimensionale Modellentwürfe von Architekten erinnern daran, dass auch aus der Architekturgeschichte vielfältige Anregungen zu einer Kommunikationsgeschichte aus räumlicher Perspektive zu erwarten sind; und selbst Literaturwissenschaftler lesen fiktionale Texte und andere literarische Quellen nun mit einer ›räumlichen Brille‹.⁹

Auch auf die Gefahr einer gewissen Überstrapazierung hin lässt sich die hier vorgeschlagene methodologische Vorgehensweise zuletzt an Borges' Bild veranschaulichen. Zwar würde aus der von uns favorisierten Perspektive *auch* die räumliche Beschaffenheit der Stadt, der Provinz und des Reiches oder der Raum in seiner subjektiv wahrgenommenen und individuell angeeigneten Form interessieren, doch im Vordergrund stünden verschiedene Formen gesellschaftlicher Konstitutionsprozesse und deren Wandel im Laufe der Zeit. Das Erfassen, Vermessen und (Re-)Produzieren von Raum im Medium der Karte würde unter einer solchen Prämisse ebenso thematisiert werden müssen wie dessen Gebrauchs-, Konsumtions- und Disseminationsweisen im soziokulturellen Kontext. Entscheidend aber wäre die Frage nach den in der Karte dauerhaft konservierten und organisierten Formen von räumlichem Wissen und Räumlichkeit sowie deren Bedeutung für das Handeln der historischen Akteure – und vielleicht ließe sich mit solchen und anderen Fragen doch noch verhindern, dass die Erkenntnisse und Errungenschaften der geographischen Lehrwissenschaften »in den Wüsten des Westens« zerfallen.

2. Praktiken der Verräumlichung in der Geschichtsschreibung des 20. Jahrhunderts

Die Geschichtswissenschaft hat sich bislang allenfalls punktuell mit dem Verhältnis von Raum und Kommunikation auseinander gesetzt; Versuche, diese aufeinander bezogen zu denken und gemeinsam zu historisieren, las-

⁹ | Siehe hierzu die Beiträge von *Alarich Roach* zur Villenarchitektur und *Stefan Paul* zum Museum. Vgl. auch Franco Moretti: *Atlante del romanzo europeo, 1800-1900*, Turin 1997 [Dt. Atlas des europäischen Romans: Wo die Literatur spielte, Köln 1999].

sen sich insofern nur schwer auffinden. Hierfür können zwei zugleich inner- wie außerwissenschaftlich wirksame Gründe angeführt werden:

Zum einen war ›Raum‹ lange Zeit durch die nationalsozialistische Indienstnahme diskreditiert, an der sich auch die deutsche Geographie zum Teil willfährig beteiligt hatte. Die in Deutschland einflussreiche Tradition eines dezidiert geodeterministischen Ansatzes hatte sie für eine solche Politisierung geöffnet.¹⁰ Insbesondere der von dem Leipziger Geographen Friedrich Ratzel (1844-1904) geprägte Begriff ›Lebensraum‹, durch Hans Grimms (1875-1959) Kolonialroman *Volk ohne Raum* (1926) popularisiert, avancierte schnell zu einem Schlüsselbegriff der NS-Ideologie.¹¹ Auch in den Überlegungen des Geographen Karl Haushofer (1869-1946) zur so genannten Geopolitik, deren Engführung von geographischer Struktur und politischer Ordnung in die nationalsozialistische Raumpolitik einfluss spielte er eine zentrale Rolle.¹² In den 20er Jahren entwickelte sich zudem eine eigene ›Grenzraumforschung‹. So konnten Vertreter der deutschen ›Volksgeschichte‹ mit ihren sprachhistorischen Forschungen, etwa zur deutsch-französischen Sprachgrenze, nahezu problemlos zur Legitimierung nationalsozialistischer Expansionsbestrebungen herangezogen werden. Wie die Geschichtswissenschaft, so unterstützte auch die deutsche Geographie die bevölkerungspolitisch und rassistisch ausgerichtete ›Ostforschung‹, die den Vernichtungsfeldzug in Ost- und Südosteuropa während des Zweiten Weltkrieges vorzubereiten half.¹³ In der Folge haben solche im Einzelnen sicher komplexen disziplingeschichtlichen Zusammenhänge gleichwohl die Thematisierung von Raum inner- und außerhalb der Geschichtswissenschaft nach 1945 nachhaltig erschwert.

Zum anderen ist die Kommunikationsgeschichte trotz ihrer derzeitigen Konjunktur ein noch relativ junges Forschungsfeld. Erst mit der Entwick-

10 | Vgl. dazu Hans-Dietrich Schultz/Michael Fahlbusch/Mechtild Rössler/Dominik Siegrist: *Geographie und Nationalsozialismus. 3 Fallstudien zur Institution Geographie im Deutschen Reich und der Schweiz*, Kassel 1989; Uwe Mai: *Rasse und Raum. Agrarpolitik, Sozial- und Raumplanung im NS-Staat*, Paderborn 2002.

11 | Vgl. Friedrich Ratzel: *Der Lebensraum. Eine biogeographische Studie*, Tübingen 1901; Hans Grimm: *Volk ohne Raum*, 2 Bde., München 1926.

12 | Vgl. Karl Haushofer: *Der nationalsozialistische Gedanke in der Welt*, München 1933.

13 | Zur Geographie vgl. Mechtild Rössler: ›Wissenschaft und Lebensraum‹. Geographische Ostforschung im Nationalsozialismus. Ein Beitrag zur Disziplingeschichte der Geographie, Berlin 1990. Zur Geschichtswissenschaft vgl. Willi Oberkrome: *Volksgeschichte. Methodische Innovation und völkische Ideologisierung in der deutschen Geschichtswissenschaft 1918-1945*, Göttingen 1993; Peter Schöttler: ›Von der rheinischen Landesgeschichte zur nazistischen Volksgeschichte‹, in: Winfried Schulze/Otto Gerhard Oexle (Hg.), *Deutsche Historiker im Nationalsozialismus*, Frankfurt am Main 1999, S. 89-113.

lung der modernen Mediengesellschaft wurde Kommunikation zum Gegenstand wissenschaftlicher Analyse, und die damit einhergehende Ausdifferenzierung und Dynamisierung von Medienkommunikation ist in ihrer Relevanz für die moderne Vergesellschaftung noch längst nicht hinreichend erforscht.¹⁴ Ist die Bedeutung der räumlichen Situierung für die Kommunikation unter Anwesenden leicht einsichtig, so wäre es jedoch verfehlt, die Kommunikation unter Abwesenden als un-räumlich zu beschreiben – das zeigt schon die häufige Verwendung von Raummetaphern (*Cyberspace*) bei der Nutzung neuer Kommunikationstechnologien.¹⁵ Doch solange der Blick für diese Zusammenhänge noch nicht geschärft war, konnten die räumlichen Dimensionen von Kommunikation kaum zum historiographischen Untersuchungsgegenstand werden.

Gleichwohl finden sich bereits im frühen 20. Jahrhundert zumindest vereinzelt Anknüpfungspunkte für eine räumlich reflektierte Kommunikationsgeschichte. Von besonderer Bedeutung war in diesem Kontext die französische *Annales*-Schule. Historiker wie Lucien Febvre (1878-1956) und Marc Bloch (1886-1944) zeigten sich in ihrer Arbeit stark vom geographischen Denken der Zeit inspiriert. So verfasste Febvre nicht nur eine geographische Einführung zur Geschichte, in der er die abstrakte Rede von »geographischen Einflüssen« mit Verve zurückwies, sondern publizierte auch ein Buch zum Rhein als europäischer Geschichtslandschaft.¹⁶ Die Annalisten interessierte nicht die Geschichte des geographischen Raumes als solche. Vielmehr versuchten sie, durch die Beschäftigung mit räumlichen Begriffen, topographischen Einheiten oder geographischen Nutzungsmustern einen neuen Weg zur Erforschung der Geschichte der Menschen einzuschlagen, wobei sie unter anderem auf den possibilistischen

14 | Wir verweisen nur auf Bernd Weisbrod: »Medien als symbolische Form der Massengesellschaft. Die medialen Bedingungen von Öffentlichkeit im 20. Jahrhundert«, in: *Historische Anthropologie* 9 (2001), S. 270-283.

15 | Zu einer brillanten, weit ausholenden Deutung der virtuellen Räume des Cyberspace als techno-religiöse Konstruktionen vgl. Margaret Wertheim: *The Pearly Gates of Cyberspace. A History of Space from Dante to the Internet*, New York, London 1999.

16 | Lucien Febvre: *La Terre et l'évolution humaine. Introduction géographique à l'histoire*, Paris 1922 [Eng. *A Geographical Introduction to History*, London, New York 1950]; ders./Albert Demangeon: *Le Rhin. Problèmes d'histoire et d'économie*, Paris 1935 [Dt. *Der Rhein und seine Geschichte*, Frankfurt am Main, New York 1995]. Vgl. Peter Burke: *Offene Geschichte. Die Schule der Annales*, Berlin 1991, S. 18-20; Ulrich Raulff: *Ein Historiker im 20. Jahrhundert. Marc Bloch*, Frankfurt am Main 1995, S. 160; Peter Schöttler: »The Rhine as an Object of Historical Controversy in the Inter-war Years. Towards a History of Frontier Mentalities«, in: *History Workshop Journal* 39 (1995), S. 1-21.

Ansatz des Begründers der *Géographie humaine*, Paul Vidal de la Blache (1845-1918), zurückgriffen.

Die Historiker der *Annales* legten ihren Überlegungen einen extrem weiten Begriff von Kommunikation zugrunde, in dem so unterschiedliche Praktiken wie Reisen, Siedeln oder Handeln zusammengefasst wurden. Dabei nahmen sie vor allem die Motivationen und die dazugehörigen Technologien in den Blick, um vermeintliche naturgeographische Hindernisse zu überwinden. So avancierte in den 20er und 30er Jahren insbesondere das Thema der ›Grenze‹ zu einem viel diskutierten Gegenstand der Geschichtswissenschaft. 1928 hatte sich Febvre bereits begriffsgeschichtlich mit der *frontière* auseinander gesetzt und sich entschieden gegen die Idee von *frontières naturelles* gewandt:

»Muß man noch länger darauf herumreiten, daß diese Fluß- oder Küstengrenzen nichts ›Natürliches‹ haben, oder allgemeiner, dass der Geograph mit der Vorstellung von natürlichen Grenzen nichts anfangen kann, daß es nichts von der Natur für den Menschen ›fertig Gegebenes‹ gibt, nichts was die Geographie der Politik aufgezwungen hätte?«¹⁷

Entsprechend schilderte Febvre in seinem Rhein-Buch den Fluss vor allem als Produkt von Menschen, die ihn als Handelsstraße genutzt und nicht als ›natürliche‹ Grenze begriffen hätten.

In anderen nationalen Historiographien kam es freilich zu deutlich differierenden Interpretationen geographischer Grenzen, und zwar nicht nur in der oben diskutierten deutschen »Grenzraumforschung«. In den USA beispielsweise führte die von dem Historiker Frederick Jackson Turner (1861-1932) auf der *World's Columbian Exposition* (1893) in Chicago erstmals präsentierte *Frontier*-These zu einer lange anhaltenden und kontrovers geführten Debatte.¹⁸ Turners Grenztheorem zufolge musste der amerikanische Nationalcharakter als Ausfluss eines Pioniergeistes begriffen werden, welcher sich an der in Schubbewegungen nach Westen vorrückenden Siedlungsgrenze und damit an der Schwelle von Zivilisation und Wildnis herausgebildet habe. Während die Debatte um die Frage kreiste, ob es sich

17 | Vgl. Lucien Febvre: »Frontière. Le mot et la notion«, in: *Revue de synthèse historique* 45 (1928) S. 31-44 [Dt. »›Frontière‹ – Wort und Bedeutung«, in: ders., *Das Gewissen des Historikers*, hg. von Ulrich Raulff, Frankfurt am Main 1990, S. 27-37, hier S. 34].

18 | Frederick Jackson Turner: *The Frontier in American History*, New York 1920. Zu den kulturellen Nachwirkungen der *Frontier*-These vgl. etwa Richard Slotkin: *Gunfighter Nation. The Myth of the Frontier in Twentieth-Century America*, New York 1992; Matthias Waechter: *Die Erfindung des amerikanischen Westens. Die Geschichte der Frontier-Debatte*, Freiburg im Breisgau 1996.

dabei nicht um einen klassischen Fall von Geodeterminismus handele, entwickelte sich die These selbst zu einem auch im 20. Jahrhundert politisch höchst einflussreichen US-amerikanischen Mythos.

Daneben lassen sich in drei Teildisziplinen der Geschichtswissenschaft einzelne Forschungsfelder ausmachen, in denen das Verhältnis von Kommunikation und Raum *de facto*, wenngleich nicht immer *expressis verbis* thematisiert wurde:

1. *Stadtgeschichte*: Die Analyse räumlicher Vorstellungen und Strukturen ist seit jeher ein zentraler Bestandteil stadthistorischer Untersuchungen. Die theoriegeleitete Erforschung städtischen Lebens in urbanen Räumen resultierte vor allem aus der Nähe der Urbanisierungsgeschichte zu stadtgeographischen und -soziologischen Ansätzen. Strukturgeschichtliche Perspektiven mit Schwerpunkt auf demographischen Prozessen entwickelten sich in den 70er Jahren. Im Zentrum des Forschungsinteresses standen hierbei eher quantitative Fragen des Bevölkerungswachstums oder der Bevölkerungsverteilung im städtischen Raum. Kommunikative Muster lassen sich in unterschiedlichen Studien der historischen Stadtforschung zur Mobilität, Integration und Segregation, zum gesellschaftlichen Leben in Vereinen, zur Milieubildung oder zur Diffusion urbaner Lebensstile in das Umland auffinden, auch wenn dies nicht den Hauptgegenstand der jeweiligen Untersuchungen darstellte.¹⁹ Gleichwohl gab es eine wachsende Anzahl von wissenschaftlichen Projekten, die sich etwa mit der Frage beschäftigten, wie Zeitgenossen den rasanten Prozess der Verstädterung und Urbanisierung erlebten und kommunizierten. Ende der 80er Jahre konnte Jürgen Reulecke jedoch konstatieren, »daß sich die Diskussion über Methoden zur Analyse der Stadtwahrnehmung noch in den Anfängen befindet.«²⁰

Explizitere Bezüge zu einer räumlich interessierten Kommunikations-

19 | Zu einem Überblick über die historiographische Entwicklung der Verstädterungs- und Urbanisierungsgeschichte vgl. Lutz Niethammer: »Stadtgeschichte in einer urbanisierten Gesellschaft«, in: Wolfgang Schieder/Volker Sellin (Hg.), *Sozialgeschichte in Deutschland*, Band 2: Handlungsräume des Menschen in der Geschichte, Göttingen 1986 S. 113-136; Horst Matzerath: »Stand und Leistung der modernen Stadtgeschichtsforschung«, in: Joachim Jens Hesse (Hg.), *Kommunalwissenschaft in der Bundesrepublik Deutschland*, Baden-Baden 1989, S. 23-50; Friedrich Lenger: »Urbanisierungs- und Stadtgeschichte. Geschichte der Stadt, Verstädterungsgeschichte oder Geschichte in der Stadt?«, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 26 (1986), S. 429-479; ders.: »Neuzeitliche Stadt- und Urbanisierungsgeschichte als Sozialgeschichte«, in: ebd., 30 (1990), S. 376-422. Zu urbanen Räumen vgl. auch den Beitrag von *Habbo Knoch* in diesem Band.

20 | Vgl. Jürgen Reulecke: »Verstädterung und Urbanisierung als Elemente soziokommunikativer Auseinandersetzungen im 19. Jahrhundert«, in: Joachim Jens Hesse (Hg.), *Kommunalwissenschaft in der Bundesrepublik Deutschland*, Baden-Baden 1989, S. 51-67.

geschichte haben sich gleichsam *en passant* erst im letzten Jahrzehnt durch die Verbindung von Medien- und Stadtgeschichte ergeben. Die Fragestellungen reichen von der medialen Repräsentation des Urbanen, den Medienstandorten in ausgewählten Städten bis hin zu unterschiedlichen Wahrnehmungsformen der Stadt in und durch Medien. Thesen wie die, dass die Presse des späten 19. Jahrhunderts in der scheinbar ins Unermessliche wachsenden Großstadt eine Integrationsfunktion übernahm, ohne die eine zusammenhängende Wahrnehmung der Stadt gar nicht mehr möglich gewesen wäre, dokumentieren das gestiegene Interesse an den räumlichen Dimensionen der Kommunikationsgeschichte.²¹

2. *Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*: Die Berücksichtigung räumlicher Unterschiede hatte bereits in der historischen Schule der Nationalökonomie des 19. Jahrhunderts ihre Tradition; und auch nach 1945 blieben in der Wirtschaftsgeschichte geographische Theorien etwa der Standortwahl oder der räumlichen Verteilungsmuster von zentraler Bedeutung. Explizit regionale Analysen erfreuten sich seit den späten 60er Jahren einer zunehmenden Beliebtheit, als Wolfram Fischer, Knut Borchardt, Wolfgang Zorn und andere begannen, räumlich-territoriale Komponenten in die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte zu integrieren, um die ›alte‹ Landesgeschichte zu einer ›neuen Regionalhistorie‹ oder ›regionalen Sozialgeschichte‹ umzubauen.²² Auch wenn sich einzelne Aspekte wie Handelsströme, inter- und intraregionale Mobilität oder die vermittelnde Funktion des Verkehrswezens in diesen Arbeiten mit kommunikativen Praktiken in Verbindung bringen lassen, kann doch von einem genuin kommunikationshistorischen Forschungsinteresse zu dieser Zeit nicht die Rede sein. Die Abkehr von makroökonomischen Untersuchungen und die Hinwendung zum Begriff der ›Region‹ als einer räumlichen Kategorie setzte sich dann erst in den 80er Jahren endgültig durch und erwies sich etwa in der Historiographie zur Industrialisierung als forschungsproduktiv.²³

21 | Siehe hierzu das Themenheft »Stadt und Medien« der Informationen zur modernen Stadtgeschichte (2002), Heft 1, insbesondere die Beiträge von Clemens Zimmermann: »Zur Einleitung. Stadt, Medien und Lokalität«, in: ebd., S. 5-13, und Axel Schild: »Stadt, Medien und Öffentlichkeit in Deutschland im 20. Jahrhundert. Ergebnisse der neueren Forschung«, in: ebd., S. 36-43; vgl. den Beitrag von Philipp Müller im vorliegenden Band.

22 | Wolfgang Zorn: »Territorium und Region in der Sozialgeschichte«, in: Schieder/Sellin (Hg.), Sozialgeschichte in Deutschland, S. 137-161. Zu einem Forschungsüberblick vgl. Hubert Kiesewetter: »Raum und Region«, in: Gerold Ambrosius/Dietmar Petzina/Werner Pumpe (Hg.), Moderne Wirtschaftsgeschichte. Eine Einführung für Historiker und Ökonomen, München 1996, S. 105-118.

23 | Sidney Pollard: *Peaceful Conquest. The Industrialization of Europe 1760-1970*, Oxford 1986; ders.: *Marginal Europe. The Contribution of the Marginal Lands Since the Middle Ages*, Oxford 1997; Rainer Schulze (Hg.): *Industrieregion im Um-*

Im Zuge dieser Entwicklung rezipierten in der Regionalforschung engagierte Wirtschaftshistoriker auch eines der einflussreichsten geographischen Konzepte, und zwar die Theorie der zentralen Orte von Walter Christaller (1893-1969).²⁴ Christallers ursprüngliches Anliegen war es, die Standorte von Städten und ihre Verteilungsmuster in einem Städtesystem zu erklären. Aus seinen Forschungen im süddeutschen Raum zog er die Schlussfolgerung, dass Städte als zentrale Orte mit einem spezifischen Dienstleistungsangebot auch Einfluss auf ihr Umland ausüben, der sich je nach ihren Angeboten als unterschiedlich groß erweisen kann. Der Transport von Waren und der Zugang zu Dienstleistungen wird in dieser Theorie zu räumlichen Verteilungsmustern in einer Hierarchie zentraler Orte verdichtet.²⁵ Christaller zufolge können durch verbesserte Verkehrsbedingungen die Austauschbeziehungen gesteigert und der Zugang zu einer umfassenderen Versorgung gewährleistet werden. Die gegenwärtige medienorientierte Stadtgeschichte knüpft an dieses Prinzip an, wenn sie etwa den Verlust städtischer Zentralitätsfunktionen im Medienzeitalter thematisiert.²⁶ In den generell eher quantitativ angelegten wirtschaftshistorischen Untersuchungen, die Austauschmuster der Versorgungszugänge, des Transports und der wirtschaftlichen Entfernungen des Konsums analysierten, wurde somit schon lange vor der Ausrufung des *spatial turn* mit geographischen Raumkategorien und -theorien gearbeitet.

3. *Technikgeschichte*: Ein kulturgeschichtlich orientierter Anstoß für eine Analyse von Raum und Kommunikation ging schließlich von Untersuchungen aus, die sich mit der zunehmenden Beschleunigung des Lebens seit dem 19. Jahrhundert befassen. Zeit und Raum als wesentliche Aspekte einer Kommunikationsgeschichte traten damit in den Vordergrund des Interesses. Besonders einflussreich und oft zitiert ist hierbei die Arbeit von Wolfgang Schivelbusch zur Geschichte der Eisenbahnreise.²⁷ Der Beitrag

bruch. Historische Voraussetzungen und Verlaufsmuster des regionalen Strukturwandels im europäischen Vergleich, Essen 1993; Hubert Kiesewetter: *Region und Industrie in Europa 1815-1995*, Stuttgart 2000.

24 | Walter Christaller: *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Jena 1933; ders.: »Wie ich zur Theorie der zentralen Orte gekommen bin«, in: *Geographische Zeitschrift* 56 (1968), S. 88-101.

25 | Vgl. H. Kiesewetter: *Region und Industrie*, S. 83f. Für ein Beispiel vgl. Klaus Greve: *Zentrale Orte im Herzogtum Schleswig 1860. Ein Beitrag zur Analyse der räumlichen Ordnung der Wirtschaft im Übergang von der Agrargesellschaft zur Industriegesellschaft*, Neumünster 1987.

26 | Vgl. C. Zimmermann: *Zur Einleitung*, S. 9.

27 | Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 1989.

solcher Studien zur Kommunikationsgeschichte basiert auf ihrer erfahrungshistorischen Perspektive: Die seit der Industrialisierung zur rasanten Geschwindigkeitssteigerung des Alltagslebens beitragenden technischen Erfindungen im Verkehrswesen oder in der Informationstechnologie ermöglichten es den historischen Akteuren, die räumlichen Bezüge ihrer Welt in neuartiger Weise zu erleben und in neue Orientierungsmuster umzustrukturieren. Praktiken wie Reisen, Transportieren oder Telegraphieren trugen so zu neuen Raumwahrnehmungen und Raumproduktionen bei. Ähnlich argumentierten im Übrigen technikhistorische Ansätze in den 90er Jahren: Durch die Erforschung der Energie- und Nahverkehrsströme einer Stadt wurden die urbanen Netzwerke der Stadtbewohner nachgezeichnet, auf die sich diese bei ihrer stadtinternen Kommunikation verlassen. So hat etwa Dieter Schott gezeigt, wie sich durch infrastrukturelle Vernetzung die Wahrnehmungen, Einstellungen und Verhaltensmuster im Stadtraum änderten und es so gleichsam zu einer »Produktion« der Stadt kam.²⁸

Die drei skizzierten Bereiche, in denen verschiedene Ansätze zu einer gemeinsamen Analyse von Raum und Kommunikation vorgelegt wurden, unterlagen gleichwohl gewissen Beschränkungen. In den *Annales* sowie in der wirtschaftsgeschichtlichen Regionalforschung wurde Kommunikation mit Austauschbeziehungen im weitesten Sinne gleichgesetzt, wodurch der Begriff für ein sehr breites Spektrum – von interpersonaler Kommunikation über Handeln und Reisen bis zum Siedeln – geöffnet wurde. Die fundamentalen Wandlungsprozesse von Kommunikation durch die Etablierung neuer Medien können damit indes kaum trennscharf analysiert werden. Zudem lassen sich die je spezifischen Raumaspekte, die eine Kommunikation unter Abwesenden bzw. unter Anwesenden kennzeichnen, so nicht adäquat untersuchen. Auf diese Weise gerät mithin ein zentraler Aspekt moderner Vergesellschaftung vollends aus dem Blick. Die späteren technik- und kulturhistorischen Untersuchungen zielten demgegenüber stärker auf eine moderne Wahrnehmungsgeschichte, die sich zwar für kommunikative Aspekte interessierte, diesen aber keinen Eigenwert beimaß.²⁹ Auch die Wahrnehmungsmodi des Räumlichen können jedoch ohne Rückbezug auf kommunikative Austauschprozesse kaum in ihrer sozialen und kulturellen Relevanz verstanden werden. Angesichts der bisherigen Forschungslage gilt es demnach, eine räumlich ausgerichtete Kommunikationsgeschichte zu konzipieren, welche die fundamentalen Transformatio-

28 | Vgl. Dieter Schott: Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die »Produktion« der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880-1918, Darmstadt 1999.

29 | Dies lässt sich exemplarisch an einer neueren Überblicksdarstellung beobachten: Wolfgang Kaschuba: Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne, Frankfurt am Main 2004.

nen des Räumlichen und Kommunikativen in der modernen Mediengesellschaft zum Ausgangspunkt nimmt.

Aus diesem selbstverständlich keineswegs erschöpfenden Überblick über die Forschungsgeschichte lassen sich nunmehr zwei offene Fragenkomplexe erschließen. *Erstens*: Wie sind Raum und Kommunikation analytisch trennscharf und adäquat aufeinander zu beziehen und wie lässt sich zugleich ihr wechselseitiges Verhältnis sinnvoll beschreiben? Und *zweitens*: Wie gestaltete sich jeweils das moderne Zusammenspiel von technischen Innovationen, veränderten Wahrnehmungsmodi, neuartigen Handlungsmustern und gewandelten Denkschemata? Um eine innovative und zugleich adäquate Historisierung des Verhältnisses von Raum und Kommunikation zu ermöglichen, möchten wir im Folgenden den übergeordneten, akteurszentrierten Begriff der ›Verräumlichung‹ sowie eine heuristische Trias einführen.

Mit ›Verräumlichung‹ bezeichnen wir jenes Set kommunikativer Praktiken, mit dem Individuen Raumbezüge herstellen und sich entsprechend orientieren. Historische Akteure kommunizieren im und über Raum und verwenden dazu eine Vielzahl unterschiedlicher Strategien; gleichzeitig stellen sie durch ihre kommunikativen Praktiken neue räumliche Bezüge her oder entwerfen gänzlich neue Raummuster.³⁰ Dass sich dieser sowohl dynamische als auch prozessuale Begriff der ›Verräumlichung‹ zugleich auf eine notwendige historiographische Operation – die längst überfällige Verräumlichung des geschichtswissenschaftlichen Denkens – beziehen lässt, ist ein nicht intendierter, wenngleich willkommener Nebeneffekt.

Die zweite der hier vorgeschlagenen konzeptionellen Innovationen steht dazu nicht im Gegensatz, sondern hängt vielmehr eng mit dem Begriff der Verräumlichung zusammen. Die heuristische Trias umfasst drei unterschiedliche, einander ergänzende Perspektiven: ›Kommunikation von Raum‹, ›Kommunikation im Raum‹ und ›Raum durch Kommunikation‹. Während Raum selbst Gegenstand von kommunikativen Praktiken aller Art ist (*Kommunikation von Raum*, etwa im Medium der Karte), sind diese Kommunikationsakte wiederum stets räumlich verortet. Raum kontextualisiert aber nicht nur soziale Interaktionen und kommunikative Praktiken, sondern wirkt durch die räumliche Wahrnehmung der Akteure auf diese zurück (*Kommunikation im Raum*, etwa die notwendige Selbstverortung während eines Gesprächs am Mobiltelefon). Gleichzeitig wird Räumlichkeit im Verlauf jenes Prozesses erst kommunikativ produziert, individuell angeeignet, intersubjektiv abgeglichen und so immer wieder von neuem hergestellt (*Raum durch Kommunikation*, zum Beispiel die Entstehung des politischen Raumes der EU aus den Debatten um die Beitrittsgesuche).

Verkürzt gesagt: Räume strukturieren Kommunikation, werden aber selbst erst kommunikativ geschaffen. Damit wenden wir uns explizit gegen

30 | Siehe hierzu insbesondere den Beitrag von *Judith Miggelbrink*.

eine ausschließlich diskurs- oder sozialkonstruktivistische (und damit nicht-materielle) Betrachtungsweise des Verhältnisses von Raum und Kommunikation, halten jedoch zugleich an solch bewährten ›kulturalistischen‹ Begriffen wie Zeichen, Text, Symbol und Repräsentation sowie deren Wirklichkeitsgenerierenden Potentialen fest.

3. Die wechselseitige Durchdringung von Raum- und Kommunikationsstrukturen, 1840-1930

»Das Fahrrad, das Automobil, die elektrischen Bahnen hatten die Distanzen verkleinert und der Welt ein neues Raumgefühl gegeben«, stellte Stefan Zweig (1881-1942) für die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg fest.³¹ Wie sich dieses neue Raumgefühl historisch herausbildete und unter welchen Bedingungen es zugleich als etwas fundamental Neues denkbar wurde, ist für die gegenwärtige Reflexion über Raumstrukturen und Raumkonzepte von unmittelbarer Relevanz. Ähnlich grundlegende Veränderungen der letzten Jahrzehnte, die als historische Prozesse mit dem Begriff der Virtualität beschrieben worden sind, können nur so angemessen beurteilt werden. Zudem wird man der weit verbreiteten Ansicht, die Moderne sei durch ein Ende der Distanz oder gar durch die »Vernichtung von Zeit und Raum« charakterisiert, skeptisch gegenüberzutreten, was eine andere Perspektive auf ähnliche Behauptungen in der Gegenwart eröffnet.³² Das von Zweig ins Feld geführte »neue Raumgefühl« basierte eher auf einer »zeiträumlichen Verkürzung« und einer Produktion ›neuer Räume‹. Gerade durch die Möglichkeit beschleunigter Distanzüberwindung wurde der Räumlichkeit zusätzliche Bedeutung zugeschrieben.³³

Seit den 1840er Jahren setzte sich in West- und Zentraleuropa ein Prozess durch, der durch eine immer schneller werdende Konstituierung von neuen und eine simultane Auflösung und Transformation von alten Räumen charakterisiert war. Für die individuelle Lebenswelt kann die Verdichtung von Raum und Zeit als »Entbettung« (Anthony Giddens) beschrieben werden; soziale Beziehungen wurden zunehmend aus ihrem ursprünglich örtlichen Kontext herausgelöst.³⁴ Der Einzelne kam häufiger mit Anderen in Kontakt, die nicht der gleichen Umgebung entstammten; zugleich wurde

31 | Stefan Zweig: Die Welt von gestern. Erinnerungen eines Europäers, Frankfurt am Main 1992, S. 226f.

32 | W. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S. 16; Götz Großklaus: Medien-Zeit, Medien-Raum. Zum Wandel der raumzeitlichen Wahrnehmung in der Moderne, Frankfurt am Main 1997, S. 7.

33 | R. Koselleck: Raum und Geschichte, S. 95.

34 | Vgl. Anthony Giddens: The Consequences of Modernity, Cambridge 1990, S. 17-29.

jeder verstärkt von Prozessen abhängig, die in einiger Entfernung von der eigenen Lebenswelt ausgelöst worden waren.³⁵ Doch damit war der räumliche Bezug keineswegs obsolet. In Versuchen der ›Rückbettung‹ erhielten Praktiken der Verräumlichung eine ganz alltägliche Relevanz: Im Zeitalter der beschleunigten Raumüberwindung musste über Raum kommuniziert werden, gerade weil dieser Bezug alles andere als selbstverständlich geworden war.

Dieser fundamentale Wandel kristallisierte sich erst allmählich heraus: Bereits in einer Vorphase, die mit der flächendeckenden Einführung der Eisenbahn Mitte der 1840er Jahre einsetzte, wirkten neue Transport- und Kommunikationstechniken zusammen und schufen den Rahmen für einen umfassenden gesellschaftlichen Transformationsprozess. Während der ›langen Jahrhundertwende‹ intensivierten und dynamisierten sich die Veränderungsbewegungen zusätzlich. Im nachfolgenden Überblick über die Zeitspanne zwischen 1880 und 1930 wird dreierlei in den Blick genommen: *Erstens* kann die Durchsetzung einer Vielzahl neuer Technologien analysiert werden, die eine beschleunigte und verbesserte Überwindung von Distanzen erlaubten. *Zweitens* löste der Gebrauch dieser Technologien, zunächst vor allem in den west- und zentraleuropäischen Ländern, einen tief greifenden Wandel der Wahrnehmungsmodi und alltäglichen Praktiken aus.³⁶ *Drittens* wurde ›Raum‹, genauso wie ›Kommunikation‹, in dieser Phase zu einer Leitmetapher jener Sozial- und Kulturwissenschaften, die darum bemüht waren, den vielschichtigen Wandel theoretisch und begrifflich zu fassen.³⁷

35 | Zu den vielfältigen Auswirkungen auf interpersonale Beziehungen vgl. Moritz Föllmer: »Einleitung. Interpersonale Kommunikation und Moderne in Deutschland«, in: ders. (Hg.), Sehnsucht nach Nähe. Interpersonale Kommunikation in Deutschland seit dem 19. Jahrhundert, Stuttgart 2004, S. 9-44.

36 | Dass Raumtechniken (vor allem die Eisenbahn), ihre Aneignungsformen sowie modernes Raumdenken schon früh auch in nichteuropäische Kontexte übertragen wurden, wobei die damit ermöglichte Herrschaft über Raum eine herausragende Rolle spielte, lässt sich insbesondere an Kolonialismus und Imperialismus studieren. Vgl. dazu den Beitrag von *Alexander Honold* in diesem Band.

37 | Da der Wandel von Raumstrukturen und Kommunikationsverhältnissen bereits in der zeitgenössischen Auseinandersetzung thematisiert wurde, ist es gerechtfertigt, ihn als Teil der »massenmedialen Sattelzeit« zu beschreiben, die für die Phase zwischen 1880 und 1960 ausgemacht wurde. Mit dieser Periodisierung ist auf Transformationen im Verhältnis von Medien und Kommunikation hingewiesen worden. Analog zum hier interessierenden Veränderungsprozess wurden dabei technische Innovationen, ihre sozialen Aneignungsformen und kulturellen Wahrnehmungsmodi sowie die mediale Selbstthematisierung des Wandels analysiert. Die auf vergleichbare Weise modernisierten Raumstrukturen müssen daher als Teil dieser

3.1 Eisenbahn und Telegraph: Der Beginn moderner Raum- und Kommunikationsstrukturen, 1840-1880

Als Heinrich Heine (1797-1856) im Mai 1843 dem deutschen Publikum seine Beobachtungen über die Einweihung der ersten französischen Eisenbahnlinien von Paris nach Orléans und Rouen präsentierte, verband er auf charakteristische Weise die Themen Raum und Kommunikation. Zunächst wies er auf das Kommunikationsereignis hin:

»Die Eröffnung der beiden neuen Eisenbahnlinien [...] verursacht [...] eine Erschütterung, die jeder mitempfindet, wenn er nicht etwa auf einem socialen Isolirschemel steht. Die ganze Bevölkerung von Paris bildet in diesem Augenblick gleichsam eine Kette, wo einer dem andern den elektrischen Schlag mittheilt.«³⁸

Wie bereits die Metapher der Elektrizität verdeutlicht, richtete sich Heines Interesse besonders auf die alltäglichen Wirkungen technologischer Neuerungen. An der grundsätzlichen Bedeutung der von ihm als »providenzielles Ereigniß« bezeichneten Eisenbahn ließ er nicht den geringsten Zweifel. Für die Wahrnehmungs- und Vorstellungswelt der Zeitgenossen prophezeite er einen entsprechend fundamentalen Wandel; überkommene Begriffe von Raum und Zeit würden nachhaltig erschüttert werden: »Durch die Eisenbahnen wird der Raum getödtet«, stellte Heine lakonisch fest, »und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig.«³⁹

Dass Heine damit einen für die moderne Wahrnehmungsgeschichte zentralen Text lieferte, ist oft behauptet worden.⁴⁰ Auf die Einführung der Eisenbahn reagierten die Pariser mit Verwunderung, Befürchtungen und Hoffnungen – und sie beherrschte deshalb viele ihrer Gespräche. Zugleich konstatierte der deutsche Schriftsteller, dass Europa nun unweigerlich zusammenrücke und Distanzen keine Hindernisse mehr seien. *Prima facie* lieferte Heine damit die Stichwörter für jene heutigen Theoretiker, die durch die verbesserten Techniken der Raumüberwindung ein Verschwin-

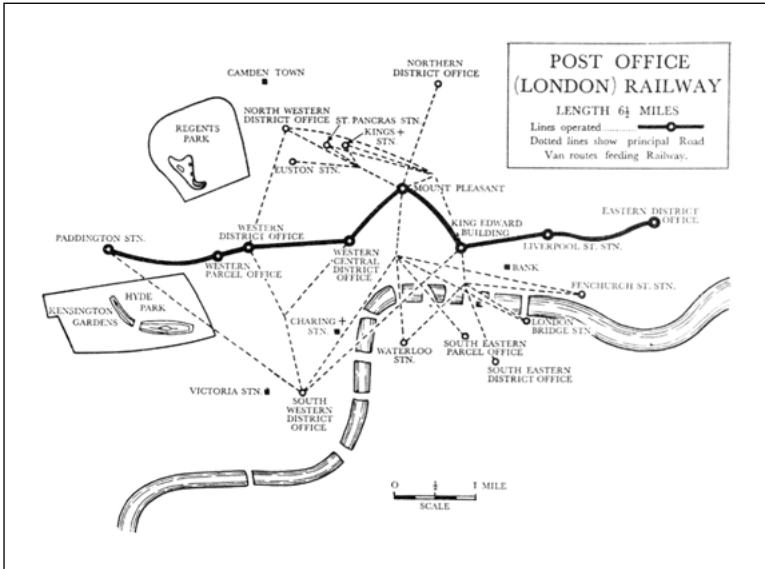
Sattelzeit in der modernen Kommunikationsgeschichte begriffen werden. Vgl. dazu Habbo Knoch/Daniel Morat: »Medienwandel und Gesellschaftsbilder 1880-1960. Zur historischen Kommunikologie der massenmedialen Sattelzeit«, in: dies. (Hg.), *Kommunikation als Beobachtung. Medienwandel und Gesellschaftsbilder 1880-1960*, München 2003, S. 9-33.

38 | Vgl. Heinrich Heine: »Lutezia. Berichte über Politik, Kunst und Volksleben«, in: Manfred Windfuhr (Hg.), *Heinrich Heine. Historisch-Kritische Gesamtausgabe der Werke*, Band 14.1: *Lutezia II*, Hamburg 1990, S. 57.

39 | Siehe ebd., S. 58.

40 | Vgl. W. Schivelbusch: *Eisenbahnreise*, S. 38-40; G. Großklaus: *Medienzeit, Medien-Raum*, S. 77-81; W. Kaschuba: *Überwindung der Distanz*, S. 90.

Abbildung 1: Streckenführung der 1927 in London eröffneten unterirdischen »Post Office Railway«



Quelle: Martin J. Dauntou: Royal Mail. The Post Office Since 1840, London 1985, S. 141.

den des Raumes herannahen sehen.⁴¹ Gleichwohl können Heines Anmerkungen auch als Hinweis auf das zentrale Phänomen gelesen werden, dem dieses Buch gewidmet ist. Der vordergründig verschwindende Raum kehrte in der kommunikativen Praktik wieder. Weil Europäer räumliche Distanzen nun schneller und komfortabler überwinden konnten, nahmen Raum und Räumlichkeit in ihrem Alltag an Bedeutung zu. Wie Heine mochten auch andere Pariser davon träumen, weit entfernte Orte zu erreichen:

»Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werden! Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.«⁴²

Heine hatte sofort erkannt, dass die Einführung der Eisenbahn ein neues Zeitalter einläutete. Mit dieser Transportinnovation kündigten sich tief grei-

41 | Das Schlagwort vom Tod des Raumes ist keine Erfindung Heines, sondern zeitgenössisch etablierter Sprachgebrauch. Für weitere Beispiele vgl. ebd., S. 91.

42 | Vgl. H. Heine, Lutezia, S. 58.

fende gesellschaftliche Veränderungen an, die wiederum erhebliche politische, wirtschaftliche und soziale Konsequenzen nach sich zogen. Politische Folgewirkungen der Eisenbahn (und des noch zu diskutierenden Telegrafen) waren bereits in den 1860er Jahren zu erkennen: Auch mittels dieser Technik konsolidierten sich in West- und Zentraleuropa Nationalstaaten mit festen Außengrenzen, sich schrittweise vereinheitlichender politischer und wirtschaftlicher Ordnung, einer sich harmonisierenden Nationalkultur sowie einer zunehmend konfrontativen Selbstwahrnehmung als Nation. Es etablierte sich eine gesellschaftliche Ordnung nach territorialem Prinzip, das bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein wirksam blieb.⁴³ Gleichzeitig entwickelte die Bahn ein erhebliches wirtschaftliches Potential und kurbelte in vielen europäischen Staaten die Industrialisierung an, vornehmlich im Bereich der Schwerindustrie. Der bald zu verzeichnende Eisenbahnboom war untrennbar mit einer Hausse an der Börse verbunden, was wiederum einen erheblichen Anreiz schuf, das bestehende Kommunikationsnetz – in Form des Telegraphennetzes – auszuweiten und zu verbessern. Darüber hinaus war die Innovation der Eisenbahn von Beginn an durch kulturelle Debatten über ihre weit reichende Bedeutung im Alltag geprägt. Schließlich verursachte sie grundlegende Umstrukturierungen im Wahrnehmungshaushalt der Zeitgenossen. Nicht zuletzt deshalb erlangte die Bahn schnell Symbolcharakter: Sie verkörperte die aufkommende Moderne als solche; alle späteren Innovationen standen »im Windschatten dieses ersten Schocks«.⁴⁴

Das Schockierende der Eisenbahn beruhte – neben dem offenkundigen Spektakel aus Rauch und Lärm – vor allem auf der Schnelligkeit, mit der sie räumliche Distanzen zu überwinden erlaubte. Auf diesem Gebiet war es zwar bereits vorher zu wichtigen technologischen Fortschritten gekommen, doch näherte man sich hier bald einem Limit: Mit dem Ausbau des Straßensystems seit dem 18. Jahrhundert hatte die Post- und Transportlogistik erheblich verbessert werden können. Als im Jahre 1821 die Schnellpost eingeführt wurde, war gleichwohl die natürliche Grenze der Transportgeschwindigkeit erreicht. Jede weitere Beschleunigung musste sich auf maschinelle Kraft gründen. Dies ermöglichte dann die Eisenbahn, zunächst nur im Güter-, ab den 1830er und 1840er Jahren auch im Personenverkehr. Auf eine oft vage Weise begann sich nun allmählich die Auffassung durchzusetzen, dass modern zu sein hieß, räumliche Distanzen möglichst schnell überwinden zu können.

Doch die Neuartigkeit der Eisenbahn als Verkehrsmittel lag noch in einem weiteren, wenngleich weniger offensichtlichen Aspekt: in ihrer raum-

43 | Zu entsprechenden Überlegungen zur »Territoriality« vgl. Charles S. Maier: »Consigning the Twentieth Century to History. Alternative Narratives for the Modern Era«, in: *American Historical Review* 105 (2000), S. 807-831.

44 | Vgl. W. Schivelbusch, *Eisenbahnreise*, S. 50.

produzierenden Qualität. Wie Wolfgang Schivelbusch prominent gezeigt hat, wurden so vollständig neue Räume erfunden, welche sich die Zeitgenossen erst mühselig anzueignen lernen mussten. Das Eisenbahnabteil – ob in seiner luxuriösen Ausführung der ersten oder in der viel beengteren und nur spärlich ausgestatteten Variante der dritten Klasse – bildete ein Novum. Die Dramatik einer solchen sozialen Raumerfahrung sollte nicht unterschätzt werden: Auf engstem Raum trafen hier Menschen unterschiedlicher Herkunft zusammen, konnten einander nicht ausweichen, da zunächst keine Verbindung zwischen den einzelnen Waggons bestand, und waren den Blicken, Gesprächen und der Nähe der Mitreisenden zumindest bis zum nächsten Halt ausgeliefert. Wann und wie konnte ein Gespräch begonnen werden? Welche Themen waren erlaubt? Welchen Abstand galt es einzuhalten? Wohin durfte gesehen werden und wohin nicht? Das Verhalten, das in solchen Räumen möglich, ja geboten erschien, bedurfte der Klärung. Über Raum musste kommuniziert werden; Kommunikation im Raum galt es zu regeln.⁴⁵

Abbildung 2: »Blick in die neuen Schlafwagen der ›Mitropa‹ mit Fuld-Richtruf-Anlage«, 1932



Quelle: Fuld-Konzern-Nachrichten 5 (1932), S. 1204.

Auch der Bahnhof stellte, wie die ersten Fabriken, eine neuartige Raumform dar.⁴⁶ Er bildete das städtische Schaufenster zur Welt, was bereits

45 | Ebd., S. 67-84.

46 | Vgl. Alexa Geisthövel/Habbo Knoch (Hg.): Orte der Moderne. Erfahrungs-

seine Architektur reflektierte. Der Bahnhof verkörperte jedoch zugleich einen ganz eigenen Raum der Transitorität, in dem eigentümliche Abschieds- und Ankunftsrituale, Erlebnisse des Schauens und Staunens oder das besondere Konsumverhalten beim Zwischenstopp – vor der Einführung des Speisewagens hielten dort die Züge noch zum Mittagstisch – möglich wurden.⁴⁷

Heines Prognose, dass mit der neuen Transporttechnik der Raum getötet würde, erwies sich also bereits in dieser Hinsicht als nicht zutreffend. Zudem überwand man mit der Bahn nicht nur schneller räumliche Distanzen, sondern man nahm Raum auch anders und neu wahr: Die Passagiere schwebten im Abteil gleichsam durch die Landschaft, was mit früheren Transporttechniken, insbesondere mit der holprigen Schnellkutsche, nicht möglich gewesen war. Über diese vorbeigleitende Landschaft erlaubte die Aussicht aus dem Zugfenster zudem einen neuartigen Panoramablick, der das Nahe verschwimmen ließ, alles Ferne aber besonders akzentuierte.⁴⁸

Darüber hinaus hatte die raumproduzierende Qualität der Eisenbahn noch einen weiteren Aspekt: Um den Raum auf neue und beschleunigte Weise durchqueren zu können, musste man viel über ihn wissen.⁴⁹ Seine Vermessung und Umgestaltung machte Raum auf neue Weise sichtbar und denkbar, wie sich etwa am Beispiel des schwierigen Eisenbahnbaus in den Alpen seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zeigte. In gewisser Hinsicht wurde Raum hier überhaupt erst als Gegenstand planerischer Überlegungen und entsprechender Expertenkommunikation geschaffen. Raumordnung und Raumplanung, wie sie im 20. Jahrhundert entwickelt wurden, haben ihren Ursprung in der zunehmenden Mobilität bzw. dem Wunsch danach.⁵⁰ Zugleich kehrte sich damit das Verhältnis um: Planerische

welten des 19. und 20. Jahrhunderts, Frankfurt am Main, New York 2005, hier S. 10; Mihaly Kubinszky: *Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik*, Stuttgart 1969.

47 | Indem sie die Veränderungen an Kurorten durch die Eisenbahn erörtert, weist *Alexa Geisthövel* in ihrem Beitrag auf einen weiteren Aspekt der raumproduzierenden Kraft dieses Verkehrsmittels hin.

48 | Vgl. W. Schivelbusch, *Eisenbahnreise*, S. 57-62; Klaus-Jürgen Bremm: »Von der Chaussee zur Schiene. Militär und Eisenbahnen in Preußen, Frankreich und der Habsburgermonarchie bis 1848/50«, in: *Militärgeschichtliche Zeitschrift* 63 (2004), S. 1-52; Günter Dinhobel: *Die Semmeringerbahn. Der Bau der ersten Hochgebirgsbahn der Welt*, Wien, München 2003.

49 | Zu einem weiteren Beispiel der gesteigerten Bedeutung von Raumkenntnissen beim Bau des ersten transatlantischen Telegraphenkabels vgl. den Beitrag von *Christian Holtorf*.

50 | Vgl. dazu allgemein Dirk van Laak: »Infra-Strukturgeschichte«, in: *Geschichte und Gesellschaft* 27 (2001), S. 367-393.

Kommunikation schuf Räume neu, Räume entstanden in der Kommunikation.

Überdies lässt sich an der Bahngeschichte aufzeigen, in welcher enger Beziehung die Entwicklung und Durchsetzung neuer Transport- und Kommunikationstechnologien bereits in dieser frühen Phase standen. Als exemplarisch hierfür kann der elektrische Telegraph gelten, wobei sich ab der Jahrhundertmitte ein enges Wechselverhältnis zur Eisenbahn ausprägte.⁵¹ Zwar hatte man bereits seit dem letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts mit optischen Telegraphennetzen experimentiert; doch erst die Eisenbahn lieferte einen der wesentlichen Anstöße zu deren Elektrifizierung, weil sie für ihre Logistik solcher Kommunikationsmittel bedurfte. 1844 wurde die erste elektrische Leitung zwischen Washington und Baltimore eingerichtet, vier Jahre später eine solche zwischen Berlin und Köln. Die Folgen sind leicht einsehbar: Europa entwickelte sich zu einem engen Nachrichtenraum, in dem sich die Übertragungszeit einer Information zusehends als zweitrangig erwies. Derartige parallele Umwälzungen von Transport- und Kommunikationstechnologien waren durchaus charakteristisch. Schon für diese Phase im frühen 19. Jahrhundert lässt sich feststellen, dass sich die Transportgeschwindigkeit von Menschen und Waren parallel zum medialen Tempo von Nachrichten und Kommunikation erhöhte.⁵²

Eine letzte Gemeinsamkeit des Wandels von Transport- und Kommunikationstechnologien im 19. Jahrhundert lag in ihrer beachtlichen Symbolkraft. Eisenbahn und Telegraph wurden schnell zu Versinnbildlichungen der modernen Gesellschaftsordnung. Während des deutsch-französischen Krieges von 1870/71 notierte beispielsweise der Berliner Literaturhistoriker Hermann Grimm (1828-1901):

»Telegraph und Eisenbahn sind Organe der menschlichen Existenz geworden, ohne die wir uns gar nicht mehr denken können, mit denen wir operieren wie mit den eigenen Gliedmaßen. Und all dies doch nur der Anfang. Dahin kommen muß es daß alle Menschen gleichsam ein einziges Hirn haben, das im Moment denselben Gedanken aufnimmt. Man sieht kein Ende dieser Entwicklung.«⁵³

Moderne Technologien schufen zugleich die Modi ihrer eigenen Erfahrbarkeit. In dieser Hinsicht waren sie selbstreflexive Formen und generierten

51 | Patrice Flichy: *Dynamics of Modern Communication. The Shaping and Impact of New Communication Technologies*, London, Thousand Oaks, New Delhi 1995, S. 41f.; vgl. auch die Beiträge in Hans Jürgen Teuteberg/Cornelius Neusch (Hg.): *Vom Flügeltelegraphen zum Internet. Geschichte der modernen Telekommunikation*, Stuttgart 1998.

52 | W. Kaschuba, *Überwindung der Distanz*, S. 78.

53 | Siehe den Eintrag Grimms vom 30.7.1870, Tagebuch, Nachlass Grimm, Hessisches Staatsarchiv Marburg, Bestandsnr. 340, P 27, Bl. 125.

quasi automatisch einen symbolischen Mehrwert, der die Selbstverständigungsdebatten moderner Gesellschaften entscheidend prägte. Was die Moderne (und später die Postmoderne) auszumachen schien, ergab sich vor allem aus den Umwälzungsprozessen von Raum- und Kommunikationsverhältnissen. Auf eine zunächst oft noch vage Weise setzte sich allmählich die Auffassung durch, dass Modernität vor allem bedeutete, sich beschleunigt im Raum zu bewegen und zugleich beständig kommunikativ zu sein.

3.2 Auto und Telefon: Dynamisierung und Individualisierung moderner Raum- und Kommunikationsstrukturen, 1880-1930

Als in der letzten Dekade des 19. Jahrhunderts ein neues Verkehrsmittel die europäischen Städte eroberte, konnte es an bereits bestehenden Raumtechnologien gemessen werden: Nicht nur dem äußeren Anschein nach, sondern auch sprachlich (»pferdeloser Wagen«, »Pferdestärke«) erinnerte das Automobil zunächst noch an die Kutsche.⁵⁴ Ebenso wichtig war jedoch die Gegenüberstellung von Auto und Eisenbahn. Die Neuentwicklung versprach eine attraktive Kombination aus dem herrschaftlichen und damit sozial exklusiven Charakter der Kutsche und der verlockenden Schnelligkeit der demokratischeren Eisenbahn. Auf welche Ablehnung die Eisenbahn aufgrund ihres sozial egalisierenden Wesens gerade in bürgerlichen und adeligen Kreisen gestoßen war, wurde mit der Einführung des Autos erneut deutlich. 1902 beschrieb etwa der Schriftsteller und bekennende Automobilenthusiast Otto Julius Bierbaum (1865-1910), warum die Eisenbahn der »Kunst des Reisens« ein Ende gemacht habe:

»Das Eisenbahnbillet wurde nicht nur mit Geld, sondern auch mit der Aufgabe des Selbstbestimmungsrechtes für eine gewisse Zeit bezahlt. Wer sich in ein Eisenbahncoupé begibt, begibt [sic!] sich auf eine Weile seiner Freiheit. Jede Fahrt auf der Eisenbahn ist ein Gefangenentransport [...]; da das Einzellsystem zu kostspielig ist,

54 | Nicht zufällig erinnert dies an Friedrich A. Kittlers These medialer Schichtungen, derzufolge neue Medien zunächst Stilelemente und semantische Logiken von bereits etablierten übernehmen, bevor sie eigene herausbilden (Aufschreibesysteme 1800-1900. München 1985, 3. Aufl. 1995, *passim*); vgl. auch B. Weisbrod, Medien als symbolische Form, S. 274. Zur Geschichte des Autos vgl. Barbara Haubner: Nervenkitzel und Fahrvergnügen. Automobilismus in Deutschland 1886-1914, Göttingen 1998; Kurt Möser: Geschichte des Autos, Frankfurt am Main 2002; Christoph Maria Merki: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien, Köln, Weimar 2002. Zu einem Überblick über die ältere Literatur vgl. Barbara Schmucki: »Automobilisierung. Neuere Forschungen zur Motorisierung«, in: Archiv für Sozialgeschichte 35 (1995), S. 582-597.

werden die Gefangenen, wenn sie nicht sehr reich sind und sich eine Privatzeile leisten können, in mehr oder minder großen Mengen zusammen transportiert [...].«⁵⁵

Räumliche Entfernungen sollten überwunden werden, gesellschaftliche Distanzen jedoch nicht.⁵⁶ Das Auto machte es möglich, die traditionelle soziale Abgrenzungsfunktion von Transport und Geschwindigkeit wieder in ihr Recht zu setzen; gleichzeitig wurde das »sanfte und leichte Dahinschweben im Motorwagen« im Vergleich zu anderen Transportmitteln als körperlich angenehm und den Organismus anregend beschrieben. »Infolge der wohltuenden Wirkung auf die Nerven finden wir gerade unter den Gehirnarbeitern enthusiastische Anhänger des Motorwagens«, stellte Meyers *Konversations-Lexikon* 1909 fest.⁵⁷ Die Individualisierung, mit der das Auto dem Einzelnen die Kontrolle über Raum (und Zeit) versprach, hatte sich freilich schon seit den 1870er Jahren angekündigt, als das Fahrrad, genauer: das Niederrad, seinen Siegeszug antrat. Diese neue Fortbewegungstechnik ermöglichte zwar ebenfalls individuelle Mobilität, sie blieb aber an die eigene Muskelkraft gebunden, weshalb sie von vornherein als Objekt des Luxuskonsums ausgeschlossen war.⁵⁸

Nachdem Gottlieb Daimler auf der vierten Pariser Weltausstellung (1889) seine Autokonstruktion präsentiert und eine erste Käuferschicht in der französischen Elite erschlossen hatte, verbreitete sich in Europa allmählich ein Kaufinteresse an Autos. Entsprechend der sozialen Herkunft der Konsumenten spielten Nutzenerwägungen (etwa im Hinblick auf Transportmöglichkeiten) zunächst eine sekundäre Rolle; im Vordergrund standen vielmehr das Fahrvergnügen und insbesondere das Erlebnis bisher nicht erfahrbare Geschwindigkeiten. So wurde das Autofahren in den ersten Jahrzehnten vor allem durch von Enthusiasten organisierte Wettfahrten popularisiert. Stellte das erste dieser Rennen – 1895 zwischen Paris und Rouen ausgetragen und vom Pariser *Le Petit Journal* veranstaltet – noch einen reinen Zuverlässigkeitstest dar, begann wenig später die Jagd nach der

55 | Otto Julius Bierbaum: Die Yankeedoodle-Fahrt und andere Reisegeschichten. Neue Beiträge zur Kunst des Reisens, München 1910, S. 468. Bierbaum veröffentlichte ebenfalls einen der ersten nach romantischem Vorbild geschriebenen Autoreiseberichte (Eine empfindsame Reise im Automobil von Berlin nach Sorrent und zurück an den Rhein in Briefen an Freunde geschildert, Berlin 1903).

56 | Zum Klassencharakter der Frühgeschichte des Autos vgl. Sean O’Connell: *The Car in British Society. Class, Gender, and Motoring 1896-1939*, Manchester, New York 1998, S. 11-42.

57 | Motorwagen, in: Meyers Großes Konversations-Lexikon, 6. Aufl., Leipzig, Wien 1909, S. 187-195, hier S. 193.

58 | Zur Frühgeschichte des Fahrrads in Großbritannien vgl. Roger Lloyd-Jones/Michael J. Lewis: *Raleigh and the British Bicycle Industry. An Economic and Business History, 1870-1960*, Aldershot 2000.

Höchstgeschwindigkeit. Erst in dieser Phase wurde das Wort »Rekord« in der deutschen Sprache etabliert. 1898 hatte der Sieger des ersten deutschen Autorennens die Distanz von Berlin nach Potsdam gerade einmal mit 25 km/h zurückgelegt. Schon 1911 schaffte der »Blitzen-Benz« auf einer Versuchsstrecke 227,5 km/h, und 1935 wurden bereits 484,6 km/h erreicht.⁵⁹ Das Automobil war somit Teil einer »kinetischen Revolution« geworden.⁶⁰

In den folgenden Jahrzehnten schuf auch das Autodesign einen neuen Raum: das Innere des Autos, das ganz im Gegensatz zur Betonung der Beschleunigung zunehmend für Behaglichkeit und Sicherheit stand.⁶¹ Das Auto wurde zum »Sofa als Rakete«, wie es der Autodesigner Otl Aicher bezeichnete.⁶² Als solches erst ermöglichte es die außergewöhnliche Mischung aus bemächtigender Geschwindigkeit und beruhigender Kontrollierbarkeit, mit der sich der Autofahrer seiner Umwelt gegenüber wahrnahm. Wie gerade die Geschichte des Sportwagens zeigt, erschien im Auto – auf eine beherrschbare Weise – Beschleunigung in Reinform erlebbar, was für den vereinzelt Fahrer in seiner Sicherheitszelle eine gänzlich neue Erfahrung mit sich brachte und eine neue Unterhaltungsdimension erschloss.⁶³

Nicht zuletzt der in seiner Frühgeschichte elitäre Charakter des Automobils verschärfte die Verkehrskonflikte, die mit diesem raumgreifenden Fortbewegungsmittel ohnehin vorprogrammiert waren. Weil sich das Auto, anders als die Eisenbahn, nicht an vorgefertigte Trassen halten musste, drang es zunehmend in den Alltag aller Verkehrsteilnehmer ein. Gerade auf dem Lande verursachte es in den ersten Jahren vielfältige Auseinandersetzungen zwischen traditionellen Fortbewegungsformen und der als rücksichtslos erscheinenden technischen Neuerung: Steine wurden auf die vorbeirasenden Autos geworfen, Glasscherben ausgelegt oder gar Drahtseile gespannt.⁶⁴ Erst allmählich ließen diese Konflikte nach, besonders nachdem die Motorisierung in Form der öffentlichen Verkehrsmittel, des Nutzverkehrs oder des Motorrads auch der ländlichen Bevölkerung und den Unterschichten Vorteile brachte. Dies bedeutete jedoch, dass alle ihre Alltags-

59 | Peter Borscheid: *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt am Main, New York 2004, S. 193-214.

60 | Vgl. Wolfgang Ruppert: »Das Auto. Herrschaft über Raum und Zeit«, in: ders. (Hg.), *Fahrrad, Auto, Fernseher. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge*, Frankfurt am Main 1993, S. 119-161, hier S. 143.

61 | Zum Autodesign vgl. David Gartman: *Auto Opium. A Social History of American Automobile Design*, London, New York 1994.

62 | Vgl. Alexa Geisthövel: »Das Auto«, in: Geisthövel/Knoch (Hg.), *Orte der Moderne*, S. 37-45.

63 | Vgl. dazu auch Ulf Poschardt: *Über Sportwagen*, Berlin 2002.

64 | Vgl. Uwe Fraunholz: *Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*, Göttingen 2002.

routinen auf das Auto einstellen mussten. Schon 1906 hatte es in der *Allgemeinen Automobil-Zeitung* geheißen:

»Es muß in die Gewohnheiten der gesamten Bevölkerung übergehen, da, wo Gehwege vorhanden sind, den Fahrdamm so wenig als möglich zu betreten, beim Betreten des Fahrdamms sich umzusehen, rechts zu gehen und rechts zu fahren; auch wenn die ganze Straße frei ist, auf der Straße nicht herumzustehen [...]. Eine gewisse Verkehrsschulung der Bevölkerung ist ein dringendes Bedürfnis.«⁶⁵

Aber nicht nur die Individuen hatten ihre Bewegungen im Raum dem Automobil anzupassen, sondern auch der Raum selbst musste auf ganz neue Weise erschlossen und umgestaltet werden. Der französische Architekt und Städtebauer Le Corbusier (1887-1965) erkannte das Problem früh, als er Ende der 20er Jahre konstatierte: »Alles dreht sich um den Verkehr: das Rinnsal der Pferdefuhrwerke ist zu einem Amazonas der Autos angeschwollen. Also: Ausdehnung, Breite; und Einteilung: für den Fußgänger, für das Auto.«⁶⁶ Nachdem in Deutschland zwischen 1923 und 1932 die Zahl der Automobile von knapp 100.000 auf fast eine halbe Million gestiegen und das Auto damit von einem Objekt für Enthusiasten zu einem Konsumartikel geworden war, begann es seine gesellschaftstransformierende Wirkung zu entfalten. Das Auto bedeutete Verkehr, der gelenkt und kanalisiert werden musste. Netzwerke aus Straßen unterschiedlicher Dichte und Ausbreitung entstanden in Europa, nachdem 1924 die erste *Autostrada* zwischen Mailand und den oberitalienischen Seen eröffnet worden war. In Deutschland errichtete man in den 20er Jahren die ersten Tankstellen, Parkhäuser und Verkehrsampeln. Entsprechende Pläne existierten zwar seit 1926, aber erst nach 1933 wurde – als Teil der nationalsozialistischen Beschäftigungspolitik – ein 3.500 Kilometer umfassendes Autobahnnetz realisiert.⁶⁷ All diese Entwicklungen waren in den USA schon vorweggenommen worden.⁶⁸ Mit diesen Veränderungen war zugleich eine umfassende

65 | Siehe *Allgemeine Automobil-Zeitung* 5 (1906), S. 74, zit. n. Wolfgang Sachs: *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*, Reinbek 1984, S. 44f.

66 | Vgl. Le Corbusier: »Der Plan voisin von Paris. Kann Buenos Aires zu einer der musterhaftesten Städte der Welt werden?«, in: ders., 1929. *Feststellungen zu Architektur und Städtebau*, Berlin, Frankfurt am Main, Wien 1964, S. 159-198, hier S. 184.

67 | Zur Geschichte der Autobahn vgl. das Themenheft »Netzwerk Autobahn« von WerkstattGeschichte 21 (1998) sowie Thomas Zeller: »Landschaften des Wandels. Autobahnen im Nationalsozialismus und Hochgeschwindigkeitsstrecken für die Bahn in der Bundesrepublik«, in: *Technikgeschichte* 64 (1997), S. 323-340.

68 | Zur Entwicklung in den USA vgl. Joseph Interrante: »The Road to Autopia. The Automobile and the Spatial Transformation of American Culture«, in: David L.

gesellschaftliche Mobilisierung verbunden: Ein planerischer Blick richtete sich auf den Raum und schuf ihn damit in einer modernisierten Form neu.

Als Transporttechnologie erlangte das Automobil nicht die politische Bedeutung der Eisenbahn, sieht man von der beschäftigungspolitischen und propagandistischen Relevanz des NS-Straßenbaus ab. Allerdings ergaben sich erhebliche Auswirkungen auf das Wirtschaftssystem. Vor allem in den USA wurde die Autoindustrie mit der einsetzenden Massenmotorisierung in den 20er Jahren zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor. Wenngleich weniger ausgeprägt und noch stark auf Luxuskonsum ausgerichtet, entstand auch in Europa eine vergleichbare Dynamik. Dies lässt sich nicht zuletzt an der schon in dieser Phase manifesten Symbolkraft des Autos für nationale Volkswirtschaften ablesen: Bereits in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts wurde beispielsweise in Deutschland die Vorstellung zum Ausdruck gebracht, dass es sich bei der Automobilindustrie um einen zentralen Zukunftsbereich der deutschen Wirtschaft handle, der in der Entwicklungsphase staatlich besonders geschützt werden müsse. Zugleich beschleunigte das Auto – und später auch das Flugzeug – die Transportgeschwindigkeit von Waren und Gütern. Distanzüberwindung konnte damit zur wirtschaftlichen Ressource werden, und der Warenfluss selbst wurde nach Effizienzkriterien planbar.⁶⁹

Wie vor allem die Frühphase der Autowirtschaft deutlich machte, besaß dieses Fortbewegungsmittel im Kern konsumwirtschaftliche Bedeutung. Dies verweist zugleich auf die fundamentale soziale und kulturelle Funktion des Autos. Es stellte Status dar und (re-)etablierte – jedenfalls für eine gewisse Zeit – das Elitenprivileg beschleunigter Bewegungsfähigkeit. Hier offenbarte sich die Rolle, die das Auto in Vergemeinschaftungsprozessen und als Unterhaltungsform spielte. Der besondere Charakter jener Veränderungsprozesse, welche die Phase von 1880 bis 1930 kennzeichneten, wird an dieser Stelle deutlich. Die europäischen Gesellschaften dynamisierten sich in diesem Zeitraum entscheidend: Das Verhältnis von ›Entbettung‹ und ›Rückbettung‹ etablierte sich, wodurch sich soziale Beziehungen durchgreifend anders ausrichteten. Die technologische Veränderungsgeschwindigkeit, die sich in der Abfolge technischer Innovationen und ihrer alltäglichen Umsetzung manifestierte, forcierte sich nun erheblich: In diesen wenigen Jahrzehnten wurden – neben den bereits diskutierten – so un-

Lewis/Laurence Goldstein (Hg.), *The Automobile and American Culture*, Ann Arbor 1983, S. 89-104.

69 | W. Sachs: *Liebe zum Automobil*, S. 36-40. Da sich das Flugzeug als Passagiertransportmittel erst nach dem Zweiten Weltkrieg durchsetzte, wird es hier nur am Rande thematisiert. Vgl. dazu Detlev Siegfried: *Der Fliegerblick. Intellektuelle, Radikalismus und Flugzeugproduktion bei Junkers 1914 bis 1934*, Bonn 2001; Peter Fritzsche: *A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge, London 1992.

terschiedliche Neuerungen wie die Straßen- und U-Bahnen, das Grammophon, die Massenfotografie, die Boulevard-Zeitung, die Bildillustrierte, das Kino und das Radio entwickelt und marktfähig eingeführt. Hier wurden in kurzer Zeit Alltagsprozesse und -routinen transformiert, was von den Zeitgenossen bereits auf eine nicht selten diffuse Weise wahrgenommen und gedeutet wurde. Die Vorstellung, in gänzlich neuen, modernen Zeiten zu leben, popularisierte sich immer mehr.⁷⁰

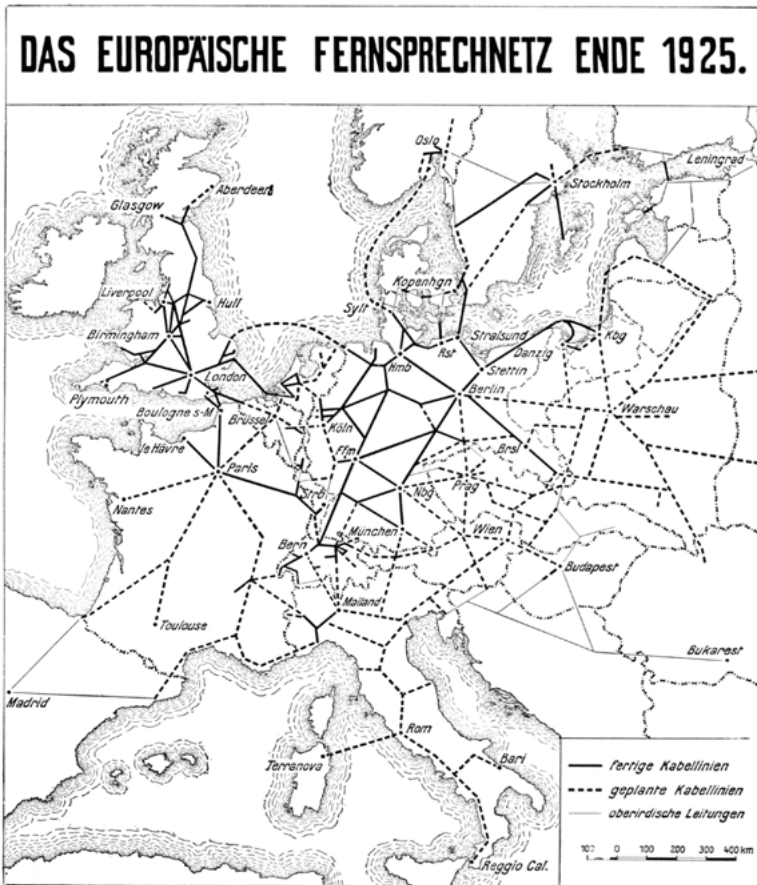
Distanzüberwindende Technologien nahmen dabei eine herausragende Position ein, wie ebenfalls anhand der Geschichte des Telefons gezeigt werden kann. Auch hier lassen sich die entscheidenden Schritte von der Erfindung einer solchen Technologie über deren Markteinführung bis hin zur massenhaften und alltäglichen Verwendung nur dann begreifen, wenn man deren Gewicht für Vergemeinschaftungs- und Unterhaltungsformen in den Blick nimmt. Nachdem das Telefon in den 1870er Jahren erfunden worden war, interessierte es zunächst vornehmlich Telegraphiespezialisten, die sich davon eine Verbesserung ihrer Übertragungstechnik versprachen. Zu diesem Zeitpunkt war keineswegs an eine direkte Kommunikation von Laien gedacht, und so erklärt sich auch (neben technischen Gründen), dass Telefonkommunikation, als sie einmal ermöglicht worden war, noch lange über Telefonisten eingefädelt werden musste.⁷¹

Gleichwohl zeigt sich noch in der ersten Phase der kommerziellen Telefonnutzung, dass die Relevanz dieser Technik noch lange auf den wirtschaftlichen Bereich begrenzt blieb. Im frühen 20. Jahrhundert wurden Telefonleitungen in Privathäusern erst allmählich eingerichtet, und auch hier blieb die Nutzung oft auf professionelle Kontakte oder Warenbestellungen beschränkt. Ein Telefongespräch zu einem primär vergemeinschaftenden und unterhaltenden Zweck führen zu können, stellte das Resultat eines längeren Entwicklungsprozesses dar, der das Telefon erst zum zentralen Kommunikationsmedium über räumliche Distanzen hinweg machte. Am Ende dieses Vorgangs befreite sich die Kommunikation im Telefongespräch von allen Zweckbegründungen: Nun stand der pure Kommunikationsakt im Vordergrund. Kommunikation bekam ein Gewicht als eigenständige Größe, als an sich bedeutsames Verhalten. Analoges lässt sich durchaus in Bezug auf Raumstrukturen sagen. Das Erleben individueller Mobilität und Schnelligkeit wurde zu einem Selbstzweck. In diesem Sinne war das

70 | Zu den Auseinandersetzungen um solche Vorstellungen vgl. Georg Bollenbeck: *Tradition, Avantgarde, Reaktion. Deutsche Kontroversen um die kulturelle Moderne 1880-1945*, Frankfurt am Main 1999.

71 | Zur Geschichte des Telefons vgl. Claude Fischer: *America Calling. A Social History of the Telephone to 1940*, Berkeley 1992; Jörg Becker (Hg.): *Telefonieren*, Marburg 1989 (= *Hessische Blätter für Volks- und Kulturforschung* 24); zum Mobiltelefon vgl. Leopoldina Fortunati: »The Mobile Phone. An Identity on the Move«, in: *Personal and Ubiquitous Computing* 5 (2001), S. 85-98.

Abbildung 3: Das europäische Fernsprechnetze Ende 1925



Quelle: M. Blaschke: »Der Ausbau des europäischen Fernsprechnetzes«, in: Priteg-Nachrichten 3 (1927), S. 388-393, hier S. 393.

Raumerleben, das für manche in einem beschleunigenden Sportwagen möglich wurde, der Kommunikationserfahrung bei einem stundenlangen Telefonat ähnlich.

3.3 Utopien im Zeichen des Verlustes: Das Entstehen moderner Raum- und Kommunikationstheorien, 1900-1930

Angesichts dieser Selbstzweckwerdung von Raum und Kommunikation überrascht es nicht, dass beide als theoretische Konzepte in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts neu denkbar wurden und ihr Aufstieg zu

Zentralkategorien der Geistes- und Kulturwissenschaften begann, der in Wellenbewegungen bis in die Gegenwart anhält. Obgleich sich das moderne Raum- und Kommunikationsdenken schrittweise herausbildete, offenbarte sich nach 1900 eine neue, qualitativ differente Dimension:⁷² Die eigenständige Qualität, die Raum und Kommunikation in der modernen Lebenswelt auf bis dato ungekannte Weise erfahrbar machte, erhob sie in den Rang von Grundbegriffen zeitgenössischer Erfahrung. Die technisch induzierten Umwälzungen der Alltagswelt hatten allerdings nicht nur deshalb theoriegenerierende Wirkung, weil sie vorteilhafte Erlebnisdimensionen eröffneten. Ebenso entscheidend waren dafür Verlusterfahrungen in der industrialisierten und urbanisierten Gesellschaft, durch die es einsichtig erschien, dass menschliche Existenz immer weniger über lebenswichtige Bezüge in einer ›natürlichen‹ Raum- und Kommunikationsordnung verfügte. Auch wenn von einem realen Tod von Raum und Kommunikation eben nicht die Rede sein konnte, so wurden gleichwohl derartige Befürchtungen ebenso zum Teil der Auseinandersetzung wie Utopien einer Wiederverortung und -vereinigung.⁷³ In diesen Debatten wurden somit bereits die Prozesse räumlicher Entbettung (als Verlust) und Rückbettung (als Hoffnung) reflektiert.

Die ersten grundlegenden Raumkonzeptionen entstanden bald nach 1900; sie waren jeweils eng an Erfahrungen in einer sich schnell dynamisierenden urbanen Lebenswelt gebunden. Als Pionier in den Sozialwissenschaften kann hierbei Georg Simmel (1858-1918) gelten, der insbesondere die Bedeutung von Nähe und Distanz in interpersonalen Beziehungen hervorhob. »Welches Maß räumlicher Nähe oder räumlicher Entfernung eine Vergesellschaftung von gegebenen Formen und Inhalten entweder fordert oder verträgt«, wurde für Simmel zur entscheidenden Richtschnur, wobei sich hierin noch immer ein gewisser Rest an Sehnsucht nach Nähe diagnostizieren lässt.⁷⁴ An solche Überlegungen konnte in der Debatte unter

72 | Für die *longue durée* in der Entwicklung des modernen Raumverständnisses vgl. den Beitrag von *Tanja Michalsky*. Insbesondere die Medientheorie entwickelte sich früher und bereitete die Beschäftigung mit ›Kommunikation‹ in vielerlei Hinsicht vor. Zu Vorläufern vgl. Friedrich A. Kittler/Georg Christoph Tholen: *Arsenale der Seele. Literatur- und Medienanalyse seit 1870*, München 1989; Albert Kümmel/Petra Löffler (Hg.), *Medientheorie 1888-1933. Texte und Kommentare*, Frankfurt am Main 2002.

73 | Für die Anfänge der Kommunikationstheorien ist dies beschrieben worden: »Communication‹ is a registry of modern longings. The term evokes a utopia where nothing is misunderstood, hearts are open, and expression is uninhibited« (John Durham Peters: *Speaking Into the Air. A History of the Idea of Communication*, Chicago 1999, S. 2).

74 | Vgl. Georg Simmel: »Soziologie des Raumes«, in: Otthein Rammstedt (Hg.), *Georg Simmel: Aufsätze und Abhandlungen 1901-1908, Band 1*, Frankfurt am

deutschen Geographen jedoch kaum angeknüpft werden, da hier in der Nachfolge des bereits erwähnten Friedrich Ratzel lange Zeit eine naturdeterministische Sicht auf gesellschaftliche Prozesse vorherrschte.⁷⁵ Hingegen gründete schon um den Ersten Weltkrieg die *Chicago School of Sociology* unter der Leitung von Robert Ezra Park (1864-1944) ihren sozialökologischen Ansatz zur Urbanitätsforschung auf Simmels Überlegungen, um von hier aus räumliche Siedlungsstrukturen und ihre vielschichtigen Wirkungen zu untersuchen.

In Deutschland kamen zu dieser Zeit neue Impulse für das Raumdenken eher aus der Philosophie; insbesondere Martin Heidegger (1889-1976) beschäftigte sich intensiv mit Überlegungen zur »Räumlichkeit des Daseins«. Hier deutete sich eine bedeutsame konzeptionelle Wende an, indem Räumlichkeit genuin auf menschliche Praxis bezogen wurde, wobei zugleich die emotionale Aufladung von Existenz im Raum hervorstach.⁷⁶ Nach dem Krieg gelangten solche Aspekte, vermittelt durch den Philosophen Otto Friedrich Bollnow (1903-1991), in der geographischen und architekturtheoretischen Debatte zu einiger Prominenz.⁷⁷ Von längerfristiger Wirkungsdauer erwiesen sich die Raumdimensionen in Walter Benjamins (1892-1940) *Passagen-Werk*, die insbesondere auf den spezifischen Charakter der Moderne zielten.⁷⁸

Dass vielen dieser Konzepte ein erhebliches Potential sowohl für utopische wie dystopische Aufladungen innewohnt, dürfte offenkundig sein: In dem entsprechenden Raumdenken geriet zunehmend eine vermeintlich natürliche Einordnung in vorgegebene Raumverhältnisse in einen Widerspruch zur autonomen Raumproduktion der Einzelnen. Aus solchen Diskrepanzen konnte sich eine revolutionäre Raumrhetorik speisen, die ihre radikalste Ausformung im nationalsozialistischen Konzept des Lebensraums erhielt.⁷⁹ Diese Ambivalenz teilten Raumtheorien mit einem ande-

Main 1995, S. 132-183, hier S. 155; ders.: »Der Raum und die räumlichen Ordnungen der Gesellschaft«, in: ders., *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*, Frankfurt am Main 1992, S. 687-790 (mit dem berühmten »Exkurs über den Fremden«).

75 | Eine wichtige Ausnahme bildete die oben diskutierte Theorie zentraler Orte von Walter Christaller.

76 | Vgl. Martin Heidegger: *Sein und Zeit*, 15. Aufl., Tübingen 1979, S. 101-113. Zu zeitgenössischen psychologischen Überlegungen vgl. Graf K. von Dürckheim: *Untersuchungen zum gelebten Raum*, München 1932.

77 | Otto Friedrich Bollnow: *Mensch und Raum*, 9. Aufl., Stuttgart 1963. Vgl. dazu den Beitrag von *Werner Konitzer*.

78 | Vgl. Walter Benjamin: *Das Passagen-Werk*, Frankfurt am Main 1983. Wieder aufgegriffen wurde dies beispielsweise von Derek Gregory: *Geographical Imaginations*, Oxford 1994.

79 | Vgl. dazu etwa U. Mai: *Rasse und Raum*.

ren Phänomen der Zeit: In den 20er Jahren lassen sich zugleich neue Trends im Nachdenken über Kommunikation ausmachen.⁸⁰ Auf der einen Seite wurde Kommunikation im Zusammenhang von Propaganda und Manipulation diskutiert, was im Gefolge der Propagandaschlachten des Ersten Weltkriegs nicht weiter überrascht.⁸¹ Andererseits dachte man verstärkt über Funktionalität von Kommunikation und brauchbare Techniken zur Beseitigung semantischer Dissonanzen nach, um damit soziale Beziehungen zu verbessern.⁸² In den literarischen Werken dieser Phase wurde Kommunikation zunehmend als Unmöglichkeit und unter dem Signum des beständigen Scheiterns diskutiert, wie sich etwa am *Ceuvre* Franz Kafkas (1883-1924) zeigen ließe. Dem stand eine philosophische Richtung gegenüber, die Kommunikation als Offenbarung des Anderen, stärker als authentische Begegnung denn als Informationsaustausch verstand.⁸³ Ein letzter Strang in dieser Phase bildete die Tendenz bei John Dewey (1859-1952), Kommunikation als kollektives Handeln in politisch-pragmatische Überlegungen zum demokratischen Prozess einzubinden.⁸⁴ Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass all diesen Theorien der Traum gelingender Kommunikation (und dessen Gegenteil, der Alptraum nicht-authentischer, fremdgesteuerter Kommunikation) zugrunde lag. Kommunikation wurde analytisch gewendet, zugleich blieb der symbolische Mehrwert dieses Begriffes überall greifbar. Kommunikative Unabhängigkeit und authentische Verwurzelung in kommunikativen Gemeinschaften wurden zu modernen Sehnsüchten.⁸⁵

Im Überblick über beide wissenschaftshistorische Stränge lässt sich zeigen, dass sowohl im Raum- wie im Kommunikationsbegriff grundlegende Fragen moderner Erfahrung ausgetragen wurden. Beide konnten als Utopie und als Dystopie fungieren, wobei sie charakteristisch zwischen den Extremen von individueller Autonomie und gemeinschaftlicher Ordnung changierten. Die Unabhängigkeit des Subjekts schien von den je eigenen Aneignungsprozessen der Raum- und Kommunikationsbedingungen abzuhängen: Sich rasch ändernde Raumkonstellationen und Kommunikationsverhältnisse waren zu bewältigen, wodurch der Einzelne zugleich be-

80 | Zum Folgenden vgl. J.D. Peters: *Speaking Into the Air*.

81 | Vgl. Harold D. Lasswell: *Propaganda Technique in the World War*, London 1927.

82 | Vgl. Charles Kay Ogden/Ivor A. Richards: *The Meaning of Meaning. A Study of the Influence of Language Upon Thought and of the Science of Symbolism*, New York 1923.

83 | Vgl. M. Heidegger: *Sein und Zeit*; Martin Buber: *Ich und Du*, Leipzig 1923.

84 | Dies erwies sich später für Jürgen Habermas' Überlegungen zum kollektiven Handeln als wichtig (Theorie des kommunikativen Handelns, Frankfurt am Main 1981).

85 | Vgl. dazu M. Föllmer, *Sehnsucht nach Nähe*.

ständig von Ortlosigkeit und Sprachlosigkeit bedroht war. Im selben Augenblick sollte das derart unabhängige Subjekt auf eine neue Art zur Gemeinschaft fähig sein: Kollektive Verwurzelung in einer Raumordnung schien ebenso notwendig zu sein wie eine Einbettung in kommunikative Austauschprozesse. Nicht raum- oder kommunikationsfähig zu sein, bedeutete damit zugleich Verlust von Gemeinschaft. Das als spezifisch modern gekennzeichnete Subjekt blieb in diesen Konzeptionen somit an Raum und Kommunikation gebunden.

4. Im Gehirn der Stadt: Antinomien der Verräumlichung

Der liberale Politiker Friedrich Naumann (1860-1919) staunte anlässlich der 1896 im Treptower Park veranstalteten *Berliner Gewerbeausstellung* über ein sich in der Reichshauptstadt rasant ausbreitendes und immer populärer werdendes Kommunikationsmittel: »Der Verkehr der Großstädter tritt mit dem Telephon in ein neues Stadium.« Gleichwohl sei das Telefon selbst vielen, die es regelmäßig benutzten, nach wie vor ein technisches Rätsel. Auch Naumann schien da keine Ausnahme zu sein, schrieb er doch über die Telefonistin, die »Freund und Feind, Kammerherrn und Metzgermeister, Börsengeier und Liebesleute« verbinde: »Sie ist sozusagen ein Stück vom Gehirn der Stadt, weiß aber selbst nicht, welche Gedanken an ihr vorüberjagen.«⁸⁶ Das Gehirn der Großstadt schien plötzlich ortlos geworden, irgendwo im Dazwischen zahlloser Signalübertragungen zu liegen. Noch war eine Schaltstelle übrig, an der man das kommunikative Geschehen vielleicht hätte überblicken können, aber die Telefonistinnen schienen sich nicht dafür zu interessieren. Heute gibt es keine Telefonistinnen mehr, und Gespräche am Mobiltelefon beginnen mit der Routinefrage, wo man sich denn gerade befinde.⁸⁷ Fast einhundert Jahre später ist offenkundig, dass sich das »Gehirn der Stadt« nicht in der Telefonkommunikation verflüchtigt. Es besteht stets aus Individuen, die sich von konkreten Räumen aus gegenseitig zu verorten suchen.

Zwischen 1840 und 1930 etablierten sich in mehreren Schritten neue Raum- und Kommunikationsstrukturen. Seit der doppelten Einführung von Eisenbahn und Telegraph veränderten immer weitere Transport- und Kommunikationsinnovationen immer schneller die Bedingungen, unter denen Individuen räumliche Bezüge herstellten. Prozessen der Entbettung, mit denen soziale Beziehungen ihren ursprünglich lokalen Kontexten entzogen wurden, wurde mit Versuchen der Rückbettung begegnet: Man versicherte sich auf vielfältige Weise eines nicht mehr selbstverständlichen Raumgefü-

86 | Friedrich Naumann: Ausstellungsbriefe, Berlin-Schöneberg 1909, S. 16f.

87 | Vgl. Eric Laurier: »Why People Say Where They Are During Mobile Phone Calls«, in: *Environment and Planning D. Society and Space* 19 (2001), S. 485-504.

ges. Diese moderne Fähigkeit des Verräumlichens verweist zum einen auf die Bedeutung von Kommunikationstechnologien für die neuen Raumstrukturen: Sie dynamisierten deren Veränderungsprozesse erheblich. Zum anderen offenbarte sich das Verräumlichen selbst als eine kommunikative Praktik. Als charakteristisch für sie haben sich drei Gegensatzpaare erwiesen: Variabilität und Standardisierung, Exklusion und Inklusion sowie Ver-lusterfahrung und Utopisierung.

1. *Variabilität und Standardisierung*: Moderne Verräumlichungspraktiken richteten sich auf ganz unterschiedliche Raumkonstellationen. Der Einzelne musste lernen, sich in vielfältigen modernen Räumen zu bewegen, deren jeweilige Verhaltensangebote und -grenzen einzuschätzen und das entsprechende Handeln darauf abzustimmen. Dieser Koordinationsleistung fehlten die Maßstäbe, da sie entweder für neue Räume noch gar nicht existierten oder für ältere nicht mehr uneingeschränkt gültig waren. Folglich blieb hier – insbesondere im Vergleich zur vormodernen Einbettung in Raummuster – für den Einzelnen ein gewisses Maß an Variabilität, da nun aus verschiedenen Raumkonstellationen eine individuelle Auswahl getroffen werden konnte. Zugleich waren moderne Verräumlichungspraktiken notwendigerweise an Vergesellschaftungsformen gebunden. Damit entstanden Standardisierungen: Bestimmte Verhaltensmuster zu vorgegebenen Räumen wurden wahrscheinlicher als andere. Das Moment an Variabilität war somit zugleich intersubjektiv eingeschränkt, da sich kollektive Raumroutinen ausbildeten. Diese Konzentration auf bestimmte Verhaltensmuster wurde in der modernen Konsumkultur durch den Prozess der Kommerzialisierung erreicht und verstärkt. Moderne Marketingstrategien lassen sich so auch als Popularisierung und Durchsetzung von kollektiven Raummustern und Raumordnungen begreifen.

2. *Exklusion und Inklusion*: Raumverhältnisse haben stets gesellschaftliche Machtstrukturen gespiegelt, sei es, indem sich Formen herrschaftlicher Repräsentation räumlich niederschlugen, sei es im elitären Charakter beschleunigter Distanzüberwindung. Dieses Verhältnis wurde nun diffuser, verschwand aber keineswegs. Es wäre fatal, den vermeintlich offenen und variablen Umgang moderner Gesellschaften mit Räumlichkeit überzubewerten. In ihnen manifestieren sich soziale und kulturelle Unterschiede in Zugangsbeschränkungen. Desgleichen behielt Distanzüberwindung ihren potentiell elitären und exklusiven Charakter, was der Geschichte des Autos ebenso zu entnehmen ist wie dem heutigen Umgang mit Privatflugzeugen. Soziale Inklusion wie Exklusion wurden, um es zugespitzt zu formulieren, seit der ›langen Jahrhundertwende‹ verstärkt räumlich ausgetragen. Sich im Raum zu bewegen, heißt bis heute, sich (in nicht selten vager Weise) zu Machtfragen zu verhalten.

3. *Utopisierung und Ver-lusterfahrung*: Gerade weil Raumstrukturen in modernen Gesellschaften auf charakteristische Weise zugleich variabel und limitiert waren, konnte sich ein erhebliches utopisches Potential entwi-

ckeln. An räumliche Verortung und Eindeutigkeit (wie an Kommunikativität und Austauschfähigkeit) knüpften sich moderne Sehnsüchte, die nicht selten reaktionären Wesens waren, eben weil hier eine Rückkehr zum traditionellen Eingebundensein versprochen wurde. Die Kehrseite dieses Potentials war die Verlust Erfahrung im modernen Raumbezug: Die Utopie konnte nur dort entstehen, wo Selbstverständlichkeit verloren gegangen war und als solche betrauert werden konnte. Aufgrund dieser Gemengelage von Utopie und Dystopie konnten Räume zu Erinnerungsorten aufgeladen werden, die ein erhebliches nostalgisches Potential charakterisierte.⁸⁸ In Erzählungen über Herkunft, Heimat, Reisen und Fremde konnte und kann dieses noch immer aktiviert werden.

Mit diesen drei Gegensatzpaaren sind zugleich zentrale Fluchtpunkte benannt, mit denen sich der Charakter von Raum und Räumlichkeit für die Sattelzeit der modernen Kommunikationsgeschichte fassen ließe. Ein solcher analytischer Blick, der die technischen Innovationen, die gesellschaftlichen Strukturveränderungen, ihre Wahrnehmungs- und Aneignungsformen sowie ihre Beobachtungs- und Thematisierungsmodi herausarbeitet, erlaubt es, das Verhältnis von Kommunikation, Medien und Räumlichkeit auch für die gegenwärtigen Umbrüche fassbar zu machen. Eine Geschichtswissenschaft, die sich auch für eine zeitgenössische Gesellschaftsanalyse relevant erweisen will, wird auf die längeren historischen Entwicklungslinien verweisen müssen – womit eine vorschnelle Vermodung des Themas ›Raum‹ erst einmal verhindert wäre.

88 | Obwohl beide grundsätzlich auf demselben antiken Prinzip räumlicher Verortung von Erinnerung basieren, wurde das norasche Konzept der »Erinnerungsorte« beim Import in den deutschen Kontext dadurch weiter aufgeweitet, dass der Begriff des »Ortes« rein metaphorisch aufgefasst wurde. Vgl. Frances A. Yates: *The Art of Memory*, London 1966; Pierre Nora (Hg.): *Les Lieux de mémoire*, 3 Bde., Paris 1984-1992; Etienne François/Hagen Schulze (Hg.): *Deutsche Erinnerungsorte*, 3 Bde., München 2000/2001, hier Band 1, S. 9-24.

