

ER-FAHRUNG



Cycling Spaces im Salon Raumverstehen
Mobilitätspraktiken im Quartier geographisch-künstlerisch beforschen

Lea Bauer, Philip Boos, Susanne Martin, Eva Nöthen & Gabriele Reuter

11 *Cycling Spaces* im *Salon Raumverstehen* Mobilitätspraktiken im Quartier geographisch-künstlerisch beforschen

Lea Bauer, Philip Boos, Susanne Martin, Eva Nöthen & Gabriele Reuter

Einleitung

In explorativen Forschungspraxen zu städtischen Fragmentierungsprozessen werden künstlerische Methoden zunehmend als ergänzender Zugang genutzt. Erwartet wird dabei, dass eine künstlerische Forschungspraxis machtkritische Erhebungen und Analysen reichhaltiger und zugänglicher macht.

Dieser Erwartung kann nur entsprochen werden mit einem dezidiert multiperspektivischen Feldzugang als Ergebnis transdisziplinärer konzeptioneller Zusammenarbeit. Eine maßgebliche Voraussetzung zur Erweiterung von Erkenntnis und stärkeren Einbindung solcher Forschungspraxen in den Alltag ist – so das zentrale Argument des vorliegenden Beitrags – ein tieferes Verständnis davon, wie ein solcher Feldzugang durch eine Zusammenführung unterschiedlicher Begriffe und Praktiken der Erkenntnisgewinnung entwickelt wird. Vor diesem Hintergrund stellt das transdisziplinär aufgestellte Autor:innenteam des vorliegenden Beitrags seinen Konzeptentwicklungsprozess zur Durchführung eines spezifischen Workshop-Formats an der Schnittstelle zwischen performativer, wissenschaftlicher und partizipatorischer Praxis vor, in welchem es um die Erkundung von Fahrradmobilitätskonflikten in der Stadt geht. Das Ergebnis dieser Erarbeitung ist der *Salon Deep Mapping & Cycling Spaces*, der eine Vielfalt sinnesbezogener und deutender Wahrnehmungen beim Fahrradfahren versammelt, zueinander in Beziehung setzt, dabei Mobilitätspraktiken neu auf den (Sozial-)Raum bezieht und somit potenziell neues Wissen für Fragen rund um eine zukunfts-fähige und partizipative Quartiersplanung bereitstellt.

Der *Salon Raumverstehen #2* mit dem Titel *Deep Mapping & Cycling Spaces* fand am 31. Juli 2021 auf dem Gelände des Zentrums für Kunst und Urbanistik (ZK/U)¹ im Berliner Stadtteil Moabit statt. Ausgehend von einer Auseinandersetzung mit Fahrradmobilität in Berlin fokussierte der Salon auf Mobilitätskonflikte im Quartier. Diese sind im Zuge einer Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt in den letzten zwei Jahrzehnten auch in Moabit zutage getreten und wurden auf unterschiedlichen Ebenen bearbeitet (vgl. z. B. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2012, 2021). Zu den neuen Zielen gehört vor allem ein sozial- und umweltverträglicheres, fußgänger:innen- und fahrradfahrer:innenfreundliches Mobilitätsbewusstsein. Geplant und durchgeführt wurde der *Salon Raumverstehen #2* vom Autor:innenkollektiv dieses Beitrags. Das transdisziplinäre Kollektiv bildete sich im Rahmen der Veranstaltungsreihe *Salon Raumverstehen*, welche die Choreografin und historische Urbanistin Gabriele Reuter gemeinsam mit der Choreografin und Tanzwissenschaftlerin Susanne

1 Das Zentrum für Kunst und Urbanistik (ZK/U) wurde von dem Künstler:innenkollektiv KUNSTrePUBLIK gegründet und 2012 eröffnet. Es ist zugleich Künstler:innenresidenz, Forschungs- und Produktionsort für gesellschaftliche Fragen sowie Plattform für Ausstellungen, Konferenzen und Workshops.

Martin entwickelt hatte und in der sie als Kuratorinnen und gastgebende Salonières fungierten. Für den *Salon Raumverstehen #2* engagierten sie den Geographen, Mobilitätsforscher und Fahrradaktivisten Philip Boos als Ko-Kurator, der sich mit *sensory cycling* beim Fahrradfahren befasst. Für eine Verbindung von performativer Raumpraxis und Mobilitätsforschung in einer geographisch-künstlerischen Forschungsperspektive lud Philip Boos wiederum die Geographinnen Lea Bauer und Eva Nöthen als Gastexpertinnen ein. Gemeinsam wurde die Ausgestaltung des *Salons Raumverstehen #2* entwickelt und zugleich die „Wir“-Identität des Kollektivs gebildet. Durchführung und Ergebnisse wurden durch die Gäste des Salons mitbestimmt.

Dieser Beitrag entfaltet zunächst die Konzeption der Veranstaltungsreihe *Salon Raumverstehen* mit choreografisch-performativen Methoden. Anschließend wird diese Konzeption aus der methodologischen Perspektive geographisch-künstlerischer Forschung gelesen. Die thematische Spezifizierung für Mobilitätskonflikte wird durch eine Einbindung von Ansätzen des *sensory cycling* und der *Er-Fahrungskartierung*² vollzogen. Die Zusammenführung dieser drei Perspektiven mündet im anschließend vorgestellten Format des *Salons Raumverstehen #2* mit dem Titel *Deep Mapping & Cycling Spaces*. Der Fokus des Beitrags liegt dabei auf einem Nachvollziehen der transdisziplinären Konzeption des *Salons Raumverstehen #2*, nicht auf einer Darstellung empirischer Ergebnisse. Zentrale Aspekte flossen jedoch in die Gestaltung unserer Ausstellungsseite ein.

Salon Raumverstehen als Programm und Format choreografischer Praxis

Das Format *Salon Raumverstehen*³ bringt unterschiedliche Akteurinnen und Akteure mit dem Ziel zusammen, den Austausch und das gemeinsame interdisziplinäre Lernen im und zum Stadtraum zu fördern. Die Salons finden im eigens für diese Veranstaltungsreihe entwickelten KIM – KulturInstitutMobil statt. KIM ist ein im Lastenrad transportierter mobiler, spontaner, versatiler und autarker Veranstaltungsort. Die inhaltliche Ausarbeitung und Integration zusätzlicher Methoden in den einzelnen Salons ist ein intensiver gemeinsamer Prozess zwischen den gastgebenden Salonières, den Ko-Kurator:innen, den eingeladenen Gastexpert:innen und den Teilnehmenden vor Ort. Die Salonières verstehen diese Arbeit als ihre choreografische Praxis, die gleichzeitig künstlerisches Produkt ist. Alle Veranstaltungen des *Salons Raumverstehen* arbeiten mit performativen Methoden, die dem Format seine spezifische interaktive und forschende Identität zwischen Tanzvermittlung, Stadtforschung und erfahrungsbasierter Lehr-Lern-Veranstaltung geben:

- *Hosting* (Martin 2017): Methode, ein (Tanz-)Publikum in einen dialogischen, reflektierenden und ambiguitätstoleranten Prozess hineinzuholen, unter anderem inspiriert von den Salonières des 18. und 19. Jahrhunderts (vgl. Wilhelmy-Dollinger 2000),
- *Getanztes Raum-Warm-up*: Tanzimprovisationen, die den Salongästen einen ersten Eindruck davon vermitteln, wie sich Tanzschaffende mit Raumthemen auseinandersetzen,
- *Ko-Kurator:innenschaft*: Einbindung wechselnder Ko-Kurator:innen, die über die Einladung der

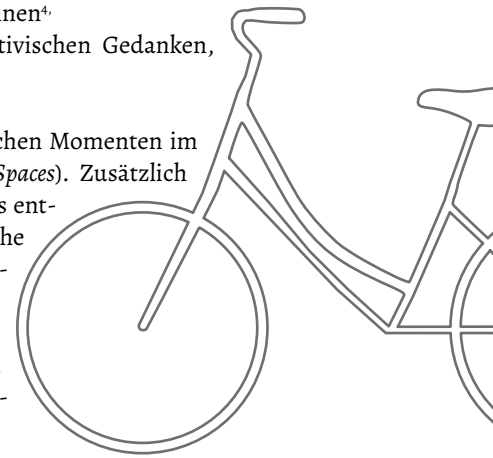
2 Den Begriff der Er-Fahrung verwenden wir in doppeltem Sinne: als Moment des Erkennens aufgrund von (ästhetischer) Wahrnehmung des Umgebenden sowie konkret im Vollzug radfahrender Fortbewegung als Moment des wahrnehmungsbasierten Erkennens der Umgebung.

3 *Salon Raumverstehen* (s. <http://www.kimkommt.de/>) wurde als künstlerisches Projekt durch das NATIONALE PERFORMANCE NETZ – STEPPING OUT unterstützt, gefördert von der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien im Rahmen der Initiative NEUSTART KULTUR, im Hilfsprogramm Tanz.

Gastexpert:innen mitentscheiden und so ein Schneeballsystem entstehen lassen, das zur inhaltlichen und perspektivischen Vielfalt von Raumverständnissen beiträgt,

- *Gastexpertise*: Einladung von Gastexpert:innen mit Kurzvorträgen zu spezifischen Themen aus Feldern wie Urbanistik, Stadtpolitik und städtische Praxen, um die choreografische und sensorische Auseinandersetzung mit Raum durch ein verbal-diskursives Vorgehen zu erweitern,
- *Artistic responses* (Martin 2017): kurze Tanzimprovisationen als spontane und bewegungsbasierte künstlerische Verarbeitung der Raumthemen oder Raumsituationen, die durch die Beiträge der Gastexpert:innen entstehen,
- *Raubewegungen*: Anleitung themenbezogener somatisch-künstlerischer Praxis oder ästhetischer Erfahrung (Brandstätter 2013/2012) für alle Teilnehmenden, die eine körperliche, bewegte, multisensorische Raumwahrnehmung und -erkundung ermöglicht,
- *Kleingruppenreflexionen*: Zusammenführung und kritische Reflexion somatisch-künstlerischer Erlebnisse mit den verbalen Inputs der Gastexpert:innen⁴,
- *Plenumsdiskussion*: Sammeln und Teilen der multiperspektivischen Gedanken, Verstehensweisen und Erkenntnisse.

Alle diese Methoden choreografischer Praxis wurden in spezifischen Momenten im *Salon Raumverstehen #2* angewendet (vgl. Abschnitt zu *Cycling Spaces*). Zusätzlich haben wir „unseren“ Salon aus zwei weiteren Perspektiven heraus entwickelt, um ihn als eine zugleich choreografische, geographische und partizipatorische Praxis der Erkenntnisgewinnung zum Radfahren zu konturieren. Aus der geographisch-künstlerischen Forschungsperspektive leitet sich der Anspruch des Salons an eine multiperspektivische Erkundung sozialräumlicher Konflikte und partizipatorische Re-Imagination von Raum ab. Zudem spezifizieren wir die Raumerkundung mit dem thematischen Fokus auf Fahrradmobilität durch multisensorische Aspekte.



Geographisch-künstlerische Beforschung von sozialräumlichen Konflikten

Konflikte im Urbanen ergeben sich nach Henri Lefebvre aus Reibungen zwischen *Räumen der Repräsentation* und *Repräsentationen des Raums* (vgl. Lefebvre 2006 [1974]: 333 ff.). In der Lefebvre-Interpretation von Daniel Mullis (2017: 77 ff.) werden diese Reibungen in *räumlicher Praxis* verhandelt, wobei erstens zwischen den beiden Lefebvre'schen Raumdimensionen Konflikte erfahr- und sichtbar werden und zweitens innerhalb der beiden Raumdimensionen das Städtische in seinen vielfältigen Ausprägungen fortwährend (re-)produziert wird. Für eine geographisch-künstlerische Erkundung von Reibungen zwischen *Räumen der Repräsentation* und *Repräsentationen des Raums* bietet Julian Kleins (2018) Konzept des *artistic mode* eine weitere Konkretisierung. Klein bezeichnet mit dem *artistic mode* eine – insbesondere in künstlerischen Ausbildungen angelegte – dezidiert multiperspektivische Auseinandersetzung mit zueinander in Widerspruch und Konflikt stehenden ästhetischen *und* deutenden Wahrnehmungsweisen. Der *artistic mode* greift auf sinnlich-erfahrungsbasierte und kognitiv-deutende Wahrnehmungsweisen zurück, setzt diese in experimentell-spielerischen Prozessen miteinander in Beziehung und kreiert somit verbindende Perspektiven.

⁴ Zu reflexivem Lernen in und durch künstlerische/tänzerische Interventionen siehe auch Martin (2021).

Aus diesen konzeptionellen Vorüberlegungen lässt sich ein Dreischritt zur geographisch-künstlerischen Erkundung und Transformation sozialräumlicher Konflikte ableiten (vgl. Bauer/Nöthen 2021):

1. systematische Erfassung ästhetischer und deutender Wahrnehmungsweisen,
2. spielerisch-ergebnisoffenes In-Beziehung-Setzen der erfassten Wahrnehmungen,
3. Schaffung von verkörperten und performativen Re-Imaginationen raumbezogener Wissensbestände und Praxen.

Der *Salon Raumverstehen #2* zielt mittels der choreografischen Methoden darauf ab, über sinnlich-ästhetische Aspekte in den Erkundungsprozess einzusteigen und im Anschluss auch im- und explizite Deutungsschemata herauszuarbeiten. Die systematisch vollzogene Erkundung fokussiert weiterhin auf das Erlernen und Etablieren einer alltäglichen, partizipatorischen und transformativen Praxis des Wahrnehmens, Neu-Denkens und Anders-Praktizierens umkämpfter Räume durch eine breite Teilnehmer:innenschaft. Dabei werden „Re-Imaginationen“ (Sachs Olsen/Tödtli 2016: 202) im Sinne von neuen Horizonten des Zusammendenkens und -lebens von scheinbar widersprüchlichen Raumwahrnehmungen entworfen und – anders als in stadtplanerischen Beteiligungsformaten – Ausgangspunkte für alltagspraktische (Mit-)Gestaltungen entsprechender Koexistenzverhältnisse (ebd.: 191) im Stadtraum geschaffen.

Sensory cycling und Er-Fahrungskartierung als Modus der Erkundung und Reflexion beim Radfahren

Zur Erkundung von Reibungen zwischen *Räumen der Repräsentation* und *Repräsentationen des Raums* am Beispiel von Fahrradmobilitätspraktiken interessierten uns speziell die Wahrnehmungen Radfahrender in Hinblick auf Fragen zu Straßenraumatmosphären, Fahrstilen, Sicherheitsempfindungen und wie diese in Machtverhältnissen räumlicher Planung und Gestaltung eingebunden sind.

Die Durchführung der wahrnehmungsorientierten Erkundungsfahrten – im Folgenden bezeichnet als *sensory cycling* oder *Er-Fahrung* – orientiert sich an subjektzentrierten Methoden der Beforschung von Sicherheits-, Gesundheits- und Komfortaspekten im Radverkehr (vgl. Boos 2022). Der Begriff des *sensory cycling* ist angelehnt an Forschungsarbeiten von Katrina Jungnickel und Rachel Aldred (2014) zu *sensory strategies* bzw. dem Umgang mit persönlicher, sozialer und räumlicher Exposition beim Radfahren. Sie bezeichnen diese Strategien als „practices of controlling and managing one’s personal exposure to the urban environment“ (ebd.: 239). Daran anschließend bedeutet Radfahren – im Gegensatz zum Fahren mit Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln – für Cosmin Popan (2020) ein besonderes In-der-Umwelt- und Der-Umwelt-ausgesetzt-Sein, beispielsweise durch Witterungsbedingungen, fehlende Straßenbeleuchtung, übermäßige Lautstärke, gesundheitsschädliche Emissionen oder hohe Verkehrsdichte. Diese Vielzahl äußerer Einflüsse und die damit einhergehende Vulnerabilität fordern eine erhöhte Aufmerksamkeit – verbunden mit der Aktivierung aller Sinne und der ständigen Aufforderung zur sozialen Interaktion und Aushandlung, zum Beispiel Anpassung von Geschwindigkeit und Abständen, was Andrew Mondschein, Evelyn Blumenberg und Brian D. Taylor (2013) auch als kognitiv-aktiven Verkehrsmodus bezeichnen. Darüber hinaus verstehen Rudy Dunlap, Jeff Rose, Sarah H. Standridge und Courtney L. Pruitt (2020) Radfahren als „experiential ways of knowing the world“,

Mobilitätskonflikte

im Spannungsfeld von
Stadt-/Verkehrsplanung
und Radfahrpraxen
im Quartier



angelegte Radf...
... schafft Sicherheit da
... verhindert Improvisier...



Stadtgrün

... schafft unübersichtlichen
Verkehrsraum
... leistet Beitrag zur Verbesserung
des Stadtklimas



vielfältige Quartiersgestaltung
... alltägliches Bewohnen von und Inter
... Kommerzialisierung von Orten sozial

fahrstrasse
urch Verkehrsmodi-Trennung
en bei Routengestaltung



WIKI



Kopfsteinpflaster
... wahrt historisches Stadtbild?!
... erzwingt Entschleunigung beim Radfahren!?



g: Schauplatz von Widersprüchen
agieren in öffentlichen Räumen
en Austausch



welche „emotional geographies“, also affektive soziale und umweltbezogene Bindungen, hervorbringen (ebd.: 83) und eine höhere Gestaltungsfreiheit von Routen, flexibles Umfahren von Hindernissen, Vermeidung von Staus auf abgetrennten Radwegen, ein Gefühl von Kontrolle und Unabhängigkeit ermöglichen und somit Selbstwirksamkeitsgefühle stärken (ebd.: 89). In diesem Verständnis von Radfahren als einer verkörperten Praxis plädiert Popan (2020) *proprioception*, also der Wahrnehmung des eigenen Körpers im Raum, für die Erweiterung des traditionellen Wahrnehmungsmodells (Fokus auf die einzelnen fünf Sinne) auf das „multisensorische Zusammenspiel“ (ebd.: 293), in dem das Gesamterleben größer ist als die Summe einzelner Sinneswahrnehmungen (ebd.: 296).

Für die Reflexion des *sensory cycling* mittels *Er-Fahrungskartierung* knüpften wir an den *mental-map*-Ansatz von Kevin Lynch (1960) an. Lynch versteht *mental maps* als visuelle Notationen mentaler Bilder städtischer Umwelt, welche aus momenthaftem Sinneserleben und erinnelter Erfahrung entstehen, dabei sowohl statische Umgebungsbeschreibungen als auch räumliche Orientierungsprozesse (*way-finding*) umfassen und insgesamt handlungsleitend wirken (ebd.: 5). Die Skizzen solcher mentalen Bilder, die beim Erleben eines Ortes durch Sehen, (Zu-)Hören, Riechen, Fühlen und Schmecken entstehen, können mit Brett Bloom (2018) auch im Sinne von *thick descriptions* als visuelle dichte Beschreibungen verstanden werden. Hier werden durch das spielerische Übereinanderlegen mehrerer Beschreibungsschichten im kollaborativen Prozess tiefergehende Beschreibungen sozialräumlicher Konstellationen gewonnen.

Cycling Spaces geographisch-künstlerisch in drei Schritten beforschen

Aus der Zusammenführung der Perspektiven choreografischer Methoden, dem geographisch-künstlerischen Forschungsstil und Fahrrad-Mobilitätsforschung ergab sich für die konkrete Umsetzung des *Salons Raumverstehen #2* folgendes Vorgehen (vgl. Abb. 1):

Der Fokus des knapp dreistündigen Salons lag im ersten Schritt auf der Sensibilisierung für Raumwahrnehmung durch sensorisch-performative Mensch-Umwelt-Interaktionen beim Radfahren und deren räumliche Verortung. Im *hosting* betteten die beiden Choreografinnen (Gabriele Reuter und Susanne Martin) den *Salon Raumverstehen #2* in die Veranstaltungsreihe *Salon Raumverstehen* ein, schilderten ihren Anspruch an choreografisch-performative Praxis als gemeinsamen Lernprozess im und zum Stadtraum und führten so die Gäste in den Salon als einen dialogischen, reflektierenden und ambiguitätstoleranten Prozess ein. Anschließend an diese Darstellung gaben die Choreografinnen im *getanzten Raum-Warm-up* einen ersten Einblick in ihre performative Auseinandersetzung mit dem umgebenden Raum. Daran schlossen sich zwei Inputs an: In der *Gastexpertise* (Lea Bauer und Eva Nöthen) wurden die drei Schritte des Salonformats im geographisch-künstlerischen Forschungsstil als eine partizipatorische und transformative Raumpraxis verortet; die *Ko-Kurator-schaft* (Philip Boos) stellte *sensory cycling* als Zugang zu multisensorischer Wahrnehmung beim Radfahren und *Er-Fahrungskartierung* als spielerisches Mittel der Reflexion und dichten Beschreibung von *Er-Fahrung* vor. Diese Inputs wurden in *artistic responses* der Choreografinnen gespiegelt, wobei sie ihren Eindruck der geographisch-künstlerischen und fahrradmobilitätsbezogenen Perspektiven sowie der Salonsituation auf dem ZK/U-Gelände in einer spontanen Tanzimprovisation verarbeiteten. Diese Improvisation ging über in die *Raubewegungen*, in welcher

die Teilnehmenden⁵ angeleitet wurden, sich in die somatisch-künstlerische Praxis hineinzubegeben und somit die körperliche, bewegte, multisensorische Wahrnehmung und Erkundung des eigenen Körpers, sowie der sozialräumlichen Konstellation inklusive der mitgebrachten Fahrräder vorzubereiten. Diese Praxis stellte über eine Sequenz von Bewegungsaufgaben Verbindungen zur körpereigenen Sensorik der Teilnehmenden her, öffnete ihre Wahrnehmung für den umgebenden Raum und erschloss das Fahrrad als Artefakt und Mittel zur Fortbewegung und Er-Fahrung des Quartiers. An diese Übungen anknüpfend wurde ein *sensory cycling* in Form individueller und wahrnehmungsfokussierter Radfahrten im Quartier durchgeführt. Die teilnehmenden Personen erhielten vor Antritt ihrer Fahrt eine kurze Einweisung zum Ablauf der Er-Fahrung.



Abbildung 1: Übersicht zu Verfahrensschritten und performativen Methoden im Salon Raumverstehen #2 (eigene Abb. mit Fotografien von Veronika Wagner u.a.)

⁵ Die Teilnehmenden kamen – im Sinne der Formaterprobung und in Anbetracht der Pandemiesituation im Sommer 2021 – aus dem persönlichen und beruflichen Umfeld der Autor:innen. Eine Reflexion hierzu folgt im Ausblick.

Dabei wurde das Untersuchungsgebiet in seinen Begrenzungen durch Hauptverkehrsstraßen vorgestellt und drei wahrnehmungsleitende Fragen für die Fahrten formuliert:

- Was fällt euch im Stadtraum während der Fahrt auf? Was macht die Fahrt schön, angenehm, stressbeladen, schwierig, langweilig?
- Welche Erlebnisse an welchen Orten führen zu diesen Einschätzungen?
- Welche Sinne sind für die Erlebnisse relevant (Sehen, Hören, Riechen, Fühlen, Schmecken)?

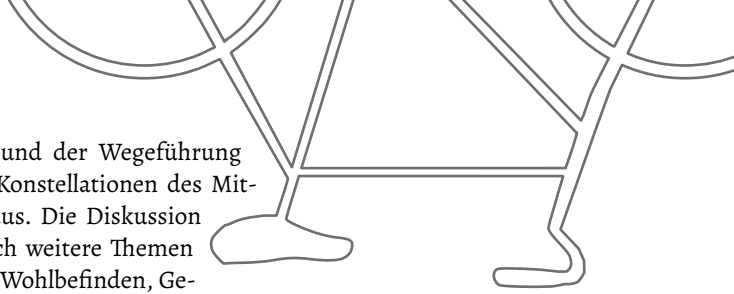
Nach der Rückkehr von den ca. 20-minütigen Radfahrten bekamen die Teilnehmenden den Auftrag, ihre Erlebnisse auf einer Klarsichtfolie zu notieren, die über die DIN-A4-Basiskarte des Quartiers geheftet war (*Er-Fahrungskartierung*). Die Teilnehmenden wurden ermutigt, individuelle Notationsformen (Schrift, Symbolik, Einfärbung, Auslagerung, Vergrößerung etc.) bei der Verortung und Darstellung ihrer Erlebnisse zu verwenden. Die Basiskarte diente als Angebot zur Verortung von textuellen oder grafischen Notationen im Sinne von Vorläufern (dichter) Beschreibungen, nicht jedoch als starrer Geo-Referenzrahmen zur Abbildung von Re-Imaginationen des er-fahrenen Raums.

Im zweiten Schritt wurden die individuellen Er-Fahrungen in drei *Kleingruppenreflexionen* zusammengetragen. Zunächst tauschten sich die Gruppenteilnehmenden über ihre Erinnerung der individuellen Er-Fahrung aus und nutzten dafür auch die beschrifteten Klarsichtfolien. Anschließend wurden die Folien übereinandergelegt, um Überschneidungen, Abweichungen und Widersprüche auf spielerische, ergebnisoffene und assoziative Weise in Beziehung zu setzen und potenzielle Reibungspunkte für Fahrradmobilität im Quartier zu entdecken. Das Vorgehen zielte darauf ab, die Teilnehmenden zu ermutigen, einem Top-down-Verkehrsplanungsregime mit dominanten Zuschreibungen von Raumfunktionen in Stadt- und Radverkehrsplänen persönliche Wahrnehmungen, Empfindungen, Vorstellungen und Visionen entgegenzustellen. Zentral für die Stärkung des Spektrums individueller Wahrnehmung über alltäglich dominante Zuschreibungen hinaus war die choreografische Sensibilisierung für ästhetische Aspekte im ersten Drittel des Salons und die aktive Teilnahme der Choreografinnen im gesamten Salonverlauf.

Im dritten Schritt wurde in einer *Plenumsdiskussion* ein Gesamtbild des er-fahrenen Raums erarbeitet in Form einer Imagination von zukünftiger bedürfnisadäquater Fahrradmobilität im Quartier. Dafür wurden Thesen zu den überlagerten Notationen der Raumerlebnisse zusammengetragen und Bedürfnisse sowie einhergehende Forderungen für sichere und angenehme Radverkehrsräume abgeleitet. Diese wurden auf Klebezetteln notiert und zur symbolischen Aufrechterhaltung des Quartiersbezugs auf einer vergrößerten Basiskarte befestigt. Leitend für die Zusammenführung der Teilergebnisse waren die Fragen:

- Welche multisensorisch erlebten Hinweise auf Bedürfnisse Radfahrender gibt es, um eine benötigte Anpassung öffentlicher Verkehrsräume für Fahrradmobilität zu stärken?
- In welchen städtischen Teilräumen (z. B. Verkehrsräume, Gemeinschaftsräume, öffentliche Räume etc.) lassen sich diese Hinweise finden?

In der Diskussion kristallisierten sich Beobachtungen zu unterschiedlichen Bodenbelägen, zu lärm- und temperaturregulierenden und zugleich blickbeschränkenden Wirkungen von urbanem Grün,



zu sicherheitsorientierter Infrastruktur und der Wegeführung sowie zu Erlebnisqualitäten räumlicher Konstellationen des Miteinanders, Ordners und Zuweisens heraus. Die Diskussion tangierte über das Radfahren hinaus auch weitere Themen wie Effizienz, Nachhaltigkeit, Sicherheit, Wohlbefinden, Gesundheit und soziale Interaktion im städtischen Alltag.

Abschließend fand eine Metareflexion des Salonformats statt, in der die Teilnehmenden zum Ausdruck brachten, dass die choreografischen Methoden sie in einen aktiven *sensory-cycling*-Modus versetzt hatten, aus dem heraus sie das Quartier auf überraschend neue Weise erlebten. Diesen aktiven Wahrnehmungsmodus empfanden wir als wichtigen Schritt zum Erlernen einer erkenntnisorientierten Raumpraxis, die durch das gezielte Aufbrechen alltäglich dominanter Wahrnehmungs- und Zuschreibungsweisen neue Raumwissensbestände aufspüren sowie Visionen für eine zukunftsfähige Fahrradmobilität entwickeln und verhandelbar machen kann. Für die Implementierung neuer oder eine Anpassung bestehender Radverkehrs-Infrastrukturen könnte eine solche Raumpraxis der Erweiterung von Empirie im Rahmen von Verkehrssicherheitsforschung oder Verkehrsplanung und -gestaltung dienen sowie darüber hinaus eine eigenständige partizipatorische Alltagspraxis etablieren.⁶

Ausblick

In der Konzeption des *Salons Raumverstehen #2* haben wir drei Perspektiven zusammengeführt – die choreografischen Methoden der Veranstaltungsreihe *Salon Raumverstehen*, drei Schritte eines geographisch-künstlerischen Forschungsstils und fahrradmobilitätsbezogene Ansätze von *sensory cycling* und *Er-Fahrungskartierung* (s. Abb. 1) – und damit eine partizipatorische, transformative Raumpraxis entwickelt und angeleitet. Dabei setzten wir auf eine ästhetische, sinnlich-sensorische Er-Fahrung des Quartiers als (Erst-)Zugang. Hierfür waren die choreografischen Methoden in Kombination mit den subjektzentrierten Zugängen zu Fahrradmobilität wesentlich zur Sensibilisierung für die multisensorische Er-Fahrung sowie die sich daran anschließende geweitete Reflexion, in der sowohl ästhetische Wahrnehmung als auch im- und explizite Deutungsschemata aufgerufen wurden. Der Fokus auf ästhetische Wahrnehmung beruhte auf dem Interesse, eine Beforschung von Raum über aktuell in der akademischen Geographie noch wenig etablierte sinnesbezogene methodische Zugänge zu erproben. Eine Erweiterung der Auseinandersetzung um semiotische Wahrnehmungsmodi – die sich zum Beispiel im Diskurs rund um Fahrradmobilitätsplanung und -praktiken aufarbeiten ließen – wäre jedoch für eine konsequente Umsetzung des Forschungsstils notwendig.

Die Vorentscheidungen bei der Formierung des Salonteams und der Auswahl des Veranstaltungs-ortes sowie weiterer Rahmungen brachten mit sich, dass die für den geographisch-künstlerischen Forschungsstil entscheidende Vielschichtigkeit an Wahrnehmungen und Perspektiven im *Salon Raumverstehen #2* nur exemplarisch aufgespürt werden konnte: Alle am Projekt Beteiligten sowie ein Großteil der Gäste verfügten aufgrund ihres Interesses, ihres aktiven Engagements und/oder ihrer ausbildungsgemäßen oder beruflichen Hintergründe über dezidiertes Vorwissen zu konfliktreichen

6 Die Aktivitäten und Diskussionen im Salon wurden für eine detailliertere Auswertung per Audio und Video aufgezeichnet. Fokus dieses Beitrags ist jedoch die Herleitung des Formats, nicht die Analyse der Ergebnisse zu Fragen von Fahrradmobilität in Moabit.

Debatten um Fahrradmobilität. Ausgehend vom Gelände des ZK/U startete das Projekt bereits an einem durch spezifische Raumpraxen und -gestaltungen geprägten Ort, nutzte Arbeitsmittel und -weisen des Salonteams, sprach dadurch ein geographisch-künstlerisches Milieu an und bedingte somit Ein- und Ausschlüsse bezüglich einer ursprünglich angestrebten heterogenen Teilnehmendenschaft mit unter Umständen widersprüchlichen Wahrnehmungsweisen. Für eine stärkere Heterogenität der Gäste bei erneuter Durchführung des Salons sollten bestimmte soziale Gruppen gezielt eingeladen werden, die auch in ihrem Alltag im oder durch das Quartier Fahrrad fahren: Anwohner:innen und Pendler:innen durch das Quartier, alle Altersgruppen (inkl. hohes Alter sowie Kindheit/Jugend), Menschen mit besonderen Bedürfnissen oder Einschränkungen sowie Nutzer:innen unterschiedlicher Fahrradtypen (Rennrad, Citybike, Mountainbike, Lastenrad, Sesselrad, Kinderfahrrad).

Eine choreografische Wahrnehmungsöffnung und -begleitung ist für das Einfinden in sinnesbezogene Aufmerksamkeit zielführend – im Salon zeigte sich das an Zitaten aus der abschließenden *Plenumsdiskussion*. Die Übergänge zu beispielsweise autoethnographischen oder qualitativen Erhebungs- und Auswertungsmethoden sind für jede Fragestellung spezifisch auszugestalten, kontinuierlich zu erproben und zu reflektieren. Wichtig erscheint uns, das jeweilige Verhältnis von eingesetzten Methoden, Wissenskommunikation und -vermittlung zu bestimmen. Wie jede Methode sind die bei uns eingesetzten (visuellen) Notationen und erfahrungskartographischen Skizzen durch mediale Übersetzungsprozesse geprägt und können daher weder isoliert vom weiteren Datenmaterial – wie zum Beispiel Audio- und Videoaufzeichnungen des Salons – betrachtet und ausgewertet, noch als Repräsentationen für eine Wissensvermittlung zu Forschungsthemen eingesetzt werden (weshalb sie in diesem Text auch nicht abgebildet sind). Wir nutzen die visuellen Notationen als vorläufige und flüchtige Ausdrucksmittel, um die Erfahrungsgelänge möglichst assoziativ miteinander in Beziehung setzen zu können. Gelingt dies, so bildet sich ein reichhaltiger Erfahrungsaustausch für künstlerische Re-Imaginationen und deren Formulierung sowie bestenfalls deren Übernahme in alltäglich gelebte und planerisch-bauliche Raumpraxen. Eine abschließende künstlerische Re-Imagination ließ sich im Rahmen des Salons nicht umsetzen. Dies lag einerseits an der knappen verfügbaren Zeit. Andererseits wäre für eine konsequente, die spezifischen Fertigkeiten der Künste wertschätzende Umsetzung des Forschungsstils die Teilnahme sowie Erfahrungen, Kompetenzen und Gestaltungsideen von beispielsweise Grafikdesigner:innen erforderlich gewesen. Ein nachträglicher Versuch der grafischen Re-Imagination – welcher die im Salon entwickelten Thesen zur Raumerfahrung nur exemplarisch aufgreift – stellt die Ausstellungsseite unseres Projekts dar.

Literatur

- Bauer, Lea/Nöthen, Eva (2021): „Geographisch-künstlerische Stadtforschung. Ein Drei-Schritt-Verfahren zur Erschließung der Vielheit sozialräumlichen Wissens“, in: *sub|urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* 9 (3/4), S. 169-190.
- Bloom, Brett (2018): „Deep Maps“, in: *kollektiv orangotango+* (Hg.), *This is not an atlas*, Bielefeld: transcript, S. 300-306.
- Boos, Philip (2022): „Kognitives Kartieren urbanen Radfahrens als place-basierte Methode“, in: Finn Dammann/Boris Michel (Hg.), *Handbuch Kritisches Kartieren*, Bielefeld: transcript, S. 281-295.

- Brandstätter, Ursula (2013/2012): „Ästhetische Erfahrung“, in: KULTURELLE BILDUNG ONLINE. <https://www.kubi-online.de/index.php/artikel/aesthetische-erfahrung> (letzter Zugriff am 30.03.2023).
- Dunlap, Rudy/Rose, Jeff/Standridge, Sarah H./Pruitt, Courtney L. (2020): „Experiences of urban cycling: Emotional geographies of people and place“, in: *Leisure Studies* 40 (1), S. 82-95.
- Jungnickel, Katrina/Aldred, Rachel (2014): „Cycling’s sensory strategies: How cyclists mediate their exposure to the urban environment“, in: *Mobilities* 9 (2), S. 238-255.
- Klein, Julian (2018): „The Mode is the Method Or How Research Can Become Artistic“, in: Daniela Jöbertová (Hg.), *Artistic research: Is there some method?* Prag: Academy of Performing Arts, S. 80-85.
- Lefebvre, Henri (2006 [1974]): „Die Produktion des Raums“, in: Jörg Dünne/Stephan Günzel (Hg.), *Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*, Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 330-340.
- Lynch, Kevin (1960): *The image of the city*, Cambridge: Technology Press.
- Martin, Susanne (2017): *Dancing age(ing): Rethinking age(ing) in and through improvisation practice and performance*, Bielefeld: transcript.
- Martin, Susanne (2021): „Dancing with real bodies: Dance improvisation for engineering, science, and architecture students“, in: Lydia Schulze Heuling/Christian Filk (Hg.), *Algorithmic and aesthetic literacy. Emerging transdisciplinary explorations for the digital age*, Opladen: Barbara Budrich, S. 13-39.
- Mondschein, Andrew/Blumenberg, Evelyn/Taylor, Brian D. (2013): *Going mental: Everyday travel and the cognitive map*, Berkeley: University of California Transportation Center, <https://escholarship.org/uc/item/9k4908w2> (letzter Zugriff am 30.03.2023).
- Mullis, Daniel (2017): *Krisenproteste in Athen und Frankfurt. Raumproduktionen der Politik zwischen Hegemonie und Moment*, Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Popan, Cosmin (2020): „Beyond utilitarian mobilities: Cycling senses and the subversion of the car system“, in: *Applied Mobilities* 5 (3), S. 289-305.
- Sachs Olsen, Cecilie/Tödtli, Sabeth (2016): „Re-Imagination des Urbanen. Stadtforschung mit sozial-artistischen Methoden“, in: Patrick Oehler/Nicola Thomas/Matthias Drilling (Hg.), *Soziale Arbeit in der unternehmerischen Stadt*, Wiesbaden: Springer Fachmedien, S. 187-203.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2012): *Stadtgarten Moabit*. <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/nachhaltige-erneuerung/tiergarten-nordring-heidestrassen/stadtgarten-moabit> (letzter Zugriff am 30.03.2023).
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2021): *Verkehrs- und Logistikkonzept*. <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/nachhaltige-erneuerung/tiergarten-nordring-heidestrassen/moabit-west-verkehrs-und-logistikkonzept> (letzter Zugriff am 30.03.2023).
- Wilhelmy-Dollinger, Petra (2000): *Die Berliner Salons: Mit historisch-literarischen Spaziergängen*, Berlin: de Gruyter.



