

2. Die Fabrikation der Stadt

2.1 Von organisch gewachsenen zu künstlich geschaffenen Städten

»Berlin ist keine gewordene, es ist eine gemachte Stadt.« (Siedler 1998: 32) Eine gemachte Stadt ist sie nicht nur aufgrund ihrer »beispiellosen Modernität« (Korff 1987: 656) und Neuheit, sondern auch weil es ihr an einer einheitlichen, gleichsam urwüchsigen städtebaulichen Tradition mangelt: Ihre Stadtbaugeschichte ist eine des »unausgesetzten Experimentierens und Verwerfens« (Neumeyer 1994: 17), der gewaltgeschichtlich bedingten Brüche und Neuanfänge, die somit »jeden Entwurf eines organischen Wachstums [...] ad absurdum führt.« (Schneider 1994: 29) Auch den zeitgenössischen Beobachtern Anfang des 20. Jahrhunderts gilt Berlin als »künstlich geschaffen« und daher als hässlich und misslungen. Neben dem bereits angeführten »große[n] Kulturkritiker« (Illies 2015: 11) Karl Scheffler reiht sich auch Oswald Spengler in die Reihe jener Stimmen ein, die den »künstlichen, mathematischen« (Spengler 2007: 674) Städten des modernen Zeitalters nicht viel abgewinnen können. Mit ihnen sei das »organische Wachstum« der alten Städte an ein Ende gekommen, die nun zu »formloser Masse« degenerierten und »mit Haufen von Mietskasernen und Zweckbauten« zugestellt würden (ebd.). Dabei hat es mitunter den Anschein, als sei der Stein des Anstoßes weniger die neue Stadtgestalt – etwa die »schachbrettartige Form« als Ausdruck der »Seelenlosigkeit« (ebd.) –, als vielmehr überhaupt der Umstand, dass man diesen neuen urbanen Formen ihre Artifizialität ansieht. Ihr Verbrechen besteht genauso sehr darin, künstlich erschaffen worden zu sein wie darin, hässlich zu sein. In fast schon abfälligem Ton nennt Spengler diese neuen Gebilde »*die Städte der Stadtbaumeister*« (ebd.: 674, Herv. i. O.). Nahezu ein Schimpfwort scheint es zu sein, als Stadtteil »planmäßig angelegt« (ebd.: 675) worden zu sein. Die »organisch gewachsenen« Städte können demnach im Umkehrschluss nur insofern ihre bezaubernden Effekte ausüben, als man ihnen die Arbeit des Entwerfens, Planens und Bauens nicht ansieht. Die Praxis der entwerfenden und planenden Berufe wird unsichtbar oder vergessen gemacht. Die Rede vom »organischen Wachstum« impliziert eine natürliche, erhabene Entwicklung der Stadt *sui generis*, die sich ohne das Zutun von etwas so Prosaischem wie einer mathematischen Berechnung oder dem Reißbrett eines Beamten in einer städtischen Behörde vollzieht.

Die Analogie liegt somit nahe zwischen diesen kulturkritischen Klagen und der von Latour registrierten »Klage der Wissenschaftler« (Latour 2014: 251), ihrem »Entrüstungsschrei« (ebd.: 227), den sie angesichts der von den Science Studies aufgewiesenen »Artificialität« (ebd., Herv. i. O.) der wissenschaftlichen Erkenntnisproduktion und damit auch der »Fabrikation« (ebd.) der naturwissenschaftlichen Objekte hervorbringen. Die Irritation, die sich bei Naturwissenschaftlern einstellt, »wenn sie das Wort ›Fertigung‹ im Zusammenhang mit ›Fakten‹ hören« (Latour 2003: 196), rührt Latour zufolge daher, dass die moderne Epistemologie auf einer falschen Art der doppelten »Buchführung« (ebd.: 194) aufruhrt: Auf der »Credit-Seite« steht »die unabhängige Realität der Fakten« (ebd.). Hier werden die von den Wissenschaftlern »aufgedeckten« Fakten eingetragen, die »autonom und [...] unabhängig von den Handlungen der Wissenschaftler« (ebd.) bestehen und qua Natur mit »Dauerhaftigkeit und Notwendigkeit« (ebd.: 198) ausgestattet sind. Auf der »Debit-Seite« (ebd.: 194) stehen »alle Einträge, die tendentiell zeigen, dass *Arbeit* geleistet wurde« (ebd., Herv. i. O.), um diese Fakten zu produzieren und stabilisieren. Die modernen Epistemologen stoßen sich an der Rede von »Konstruktion« (ebd.: 184) im Zusammenhang mit Wissenschaft, gerade weil diese Begriffe auf »die banale, menschliche, soziale, kollektive Arbeit« (ebd.: 194) und damit auf die von der Erkenntnisproduktion hinterlassenen »Spuren« (ebd.: 196) verweisen – Spuren der Artificialität, die der moderne Geist lieber »ausgelöscht« (ebd.: 196) sehen will, da sie an die Gemachtheit der epistemischen Dinge erinnern (vgl. ebd.: 184ff., 201). Die »Naturfundamentalisten« (ebd.: 187) imaginieren eine »nicht-konstruierte, immer schon existierende, unbestreitbare ›Natur‹« (ebd.), aus der »Fakten mysteriöserweise aus dem Nichts auftauchen« (ebd.: 187f.). Wie an der verfallstheoretischen Unterscheidung zwischen »organisch gewachsenen« und »künstlich geschaffenen« Städten deutlich wird, empfindet anscheinend auch so mancher Beobachter des Städtebaus Irritation angesichts der sichtbaren Spuren geleisteter Arbeit, die moderne Städte als gefertigt, gemacht, konstruiert, fabriziert und artifiziell ausweisen. Auch hier taucht die banale menschliche Konstruktionsarbeit auf der Debit-Seite auf.¹ Das Hochhalten organisch gewachsener Städte erinnert an das von Latour für die moderne Epistemologie geltend gemachte »höchste Ideal«, das nur das, »was von keiner menschlichen Hand gebaut worden ist« (ebd.: 205), was »nicht von Menschenhand konstruiert ist« (ebd.: 208), was ohne den mühsamen Umweg über viele »Vermittlungen« direkten Zugang zur »Schönheit« (ebd.: 206) verleiht, auch von Wert ist. »Fundamentalisten«, so Latour, sind »verrückt nach einer Realität, die nichts und niemand konstruiert hätte« (Latour 2014: 236), was umso mehr erstaune, als »die Modernen alle umgeben von Konstruktionen leben, im Innern der artifiziellsten je erarbeiteten Welten, [...] riesige Städte bewohnend, deren Details eines nach dem anderen zusammengebaut worden sind« (ebd.: 236).

1 Scheffler beklagt zum Beispiel, dass die Namen von Berlins »neuen Straßen und Plätzen [...] nicht historisch geworden, sondern schulmäßig ausgedacht« (Scheffler 2015: 164), »künstlich und darum häßlich [sind]« (ebd.: 165). Solche Formulierungen erwecken den Eindruck, dass Schefflers Problem weniger Berlins Mangel an historischem Kulturerbe und damit auch Mangel an »berühmten Namen« ist, als vielmehr überhaupt der Umstand, dass »Magistrat und Bezirksvereine« sichtbar und noch dazu »[m]it kläglichem Eifer« (ebd.) Straßennamen festlegen. Man sieht der Stadt ihr Gemachtsein zu sehr an.

Latour selbst also macht sich die Analogie zwischen der Fabrikation der Erkenntnis und der Fabrikation der Stadt zu nutze. Dabei hält er fest, dass sich »im Fall von Architekten und Ingenieuren« (Latour 2003: 196) das »betrügerische Buchführungssystem« (ebd.) leichter aufdecken lässt: Bei der Architektur sei klar, dass hier Konstruktion und autonome Realität keinen Widerspruch bilden (vgl. ebd.: 195), da man von einem Gebäude, anders als bei wissenschaftlichen Fakten, ohne größere metaphysische Probleme behaupten kann, »dass es aus sich heraus steht, *nachdem* Ingenieure, Planer, Architekten und Steinmetze Arbeit geleistet haben [...]. Jeder wird zustimmen, dass das Gebäude vorher nicht da war, egal, was seine Autonomie ist.« (Ebd., Herv. i. O.) Die Autonomie jedoch, die Naturwissenschaftler ihren Fakten zuteilwerden lassen wollen, »ist die eines Gebäudes, das schon immer aus sich heraus aufrecht stand, egal welche Arbeit notwendig war, um seine genaue Lage zu entdecken, seine Höhe zu vermessen und sein Inneres zu besuchen oder zu bewohnen.« (Ebd.: 196) Dagegen würde

»[j]eder Architekt, Bauherr, Stadtplaner oder Mieter [...] bei der Erklärung der Realität des Gebäudes, das er entworfen, gebaut, geplant hat oder bewohnt, das Ausmaß an geleisteter Arbeit als einen der *Gründe* dafür angeben, *warum* das Gebäude gut entworfen, gut gebaut, gut geplant oder gut eingerichtet ist. Für sie ist also harte Arbeit und ein Gebäude, das solide und unabhängig von ihrer Arbeit steht, ein und dasselbe – vorausgesetzt, es ist *gute* Arbeit geleistet worden.« (Ebd.: 194, Herv. i. O.)

Die »Architekturmetapher« (ebd.: 196) macht sich Latour also zunutze, um seinen wissenschaftssoziologischen Ansatz zu veranschaulichen. Sie kann aber auch dazu genutzt werden, um im buchstäblichen und nicht metaphorisch gemeinten Bereich der Fabrikation der Stadt auf die Fertigungsprozesse bzw. die Arbeit von (wiederum: ganz buchstäblich gemeinten) Architekten, Stadtplanern und Bauherren aufmerksam zu machen. »Häuser« (ebd.: 185), wie auch wissenschaftliche Fakten, »fallen nicht fertig [...] vom Himmel« (ebd.: 195). Genauso tauchen Städte nicht mysteriöserweise oder »organisch gewachsen« aus dem Nichts auf, sondern haben »Quelle und [...] Ursprung in einem Architekturbüro« (ebd.: 196) oder anderen »Konstruktionsorte[n]« (ebd.: 183) und dort »an der Werkbank und am Labortisch« (ebd.: 197). Im Rahmen der ANT sucht man das Labor der Stadt auf, in dem die Stadt fabriziert wird.²

Nach einer Klage über die Künstlichkeit der Stadt wird man also bei Latour genauso vergeblich suchen wie nach einer Klage über die »Fabrikation der Fakten« (Latour 2014: 227). Die Unterscheidung zwischen »organisch gewachsen« und »künstlich geschaffen« kann daher unter verändertem Vorzeichen aufgegriffen werden. Die von Latour ausgegebene Diagnose »Artifizialität ist unser Schicksal« (Latour 2009a: 369) hat nichts mehr von der »Tragik« (Scheffler 2015: 22) an sich, die Scheffler Anfang des 20. Jahrhunderts

2 Das Laboratorium wird hier als Metapher benutzt, um auch das Architektur- oder Planungsbüro als laboratoriumsartigen Konstruktionsort der Stadt zu begreifen. Dabei können aber auch genuin naturwissenschaftliche Labore als Orte bezeichnet werden, an denen die Stadt fabriziert wird. Als Beispiel mag der Hinweis Täubrichs auf die wissenschaftlichen Erkenntnisse eines Rudolf Virchow oder Louis Pasteur dienen, die er im Zusammenhang mit dem Bau der Berliner Kanalisation durch James Hobrecht erwähnt (vgl. Täubrich 1987: 188). Die sich ausbreitenden Berliner Entwässerungssysteme und die sich dadurch verbessernden hygienischen Verhältnisse in der Stadt sind also eine Art »Pasteurization« (Latour 1988) Berlins.

noch in Berlins »Stadtschicksal« (ebd., im Titel) liegen sieht.³ Mit Latour müssen Städte konsequent und gerade auch entgegen der Rede vom organischen Wachstum oder von der Stadt als Organismus als durchweg und unhintergebar artifiziell begriffen werden. Der Begriff der Fabrikation trägt dieser schicksalhaften Artifizialität Rechnung und enthält theoretische Leitlinien für ein ANT-Stadtforschungsprogramm, die in diesem Kapitel entfaltet werden. Zu diesen gehört zu nächst einmal, dem Begriff Fabrikation – und mit ihm: der Artifizialität – wieder eine positive Konnotation zu geben (vgl. Latour 2014: 227) und also Nachsicht walten zu lassen gegenüber der »hergestellte[n] Stadt« (Mitscherlich 2008: 39) und dem »technifizierte[n] Spezialverstand, mit dem die Städteplaner an die Fabrikation neuer [...] Wohnstätten gehen« (ebd.: 51). Dass in dem Begriff der Artifizialität oftmals eine Städtebaukritik eingelagert ist, kann exemplarisch auch an folgender Aussage Mitscherlichs über den modernen Siedlungsbau festgemacht werden: »Alles ist artifiziell, gewollt, beabsichtigt, geplant – manipuliert also.« (Ebd.: 84) Seine negative Wertung geht sogar so weit, den fabrizierten Städten überhaupt den Status abzusprechen, eine »echte« Stadt zu sein: Über Los Angeles als Prototyp einer amerikanischen und damit »fabrizierte[n] und [...] nicht gewachsene[n] Stadt« (ebd.: 109) heißt es, sie sei »keine Stadt, in welchem historischen Sinn auch immer.« (Ebd.: 82)⁴

Latour dagegen formuliert einen Forschungsansatz, mit dem sich etwas weniger »hagiographisch« (Latour 2006c: 259) über die Wissenschaft und die Stadt schreiben lässt. Die von Mitscherlich angemahnte Manipulation der Städte kann den Stadtplanern und Städtebauern unter ANT-Vorzeichen nicht zum Vorwurf gemacht werden, geht es dieser doch gerade um die »Handwerkskunst« (ebd.: 261) der Praktiker, die darin besteht, durch die Produktion von zweidimensionalen, papiernen Inskriptionen oder auch dreidimensionalen Modellen im kleineren Maßstab die Welt bzw. ihr Wissensobjekt in eine »handhabbare[] Form« (ebd.: 300) zu bringen. Die Manipulation der Objekte ist also normaler Bestandteil der (ingenieurs-)wissenschaftlichen Praxis. Erwähnt sei hier auch noch mal die von Latour gelobte Akte, mit der Bürokraten (beispielsweise in den Stadtverwaltungen) Millionen von Menschen »betrachten [können], als wären sie in ihrer Handfläche.« (Ebd.: 296) Der Fähigkeit, die Stadt und ihre Millionenbevölkerung zu manipulieren, wird hier also eher Bewunderung gezollt und das »Wie« dieser Manipulation zum Gegenstand der Forschung gemacht: Die Fabrikation der Stadt ist eine empirisch untersuchbare Laborpraxis, die ebenso »materiell«, »schlicht« und »praktisch« (ebd.: 261) ist wie die Fabrikation wissenschaftlicher Fakten und die gerade

3 Ähnlich argumentiert auch Wolfgang Eißbach. Wir mögen uns zwar genötigt sehen, »geistige Notwehr gegen den Druck der objektiven Dinge« zu leisten, »aber wie immer wir die Artefakte deuten, sie sind [...] unser Schicksal.« (Eißbach 1997: 178)

4 Dasselbe Urteil trifft die Stadt Berlin, die um die vorletzte Jahrhundertwende herum nicht nur wegen mangelnder historischer Tradition, sondern auch aufgrund ihres Rufs als technische Zivilisationswüste als »amerikanische Stadt« (Bienert 1992: 58, Herv. i. O.) gilt. Berlin ist zudem nicht nur offiziell Partnerstadt von Los Angeles, sondern wird von Hans Stimmann auch angesichts der autogerechten Umgestaltung West-Berlins in der Nachkriegszeit als »Partnerstadt« von Los Angeles, »der Stadt auf vier Rädern« (Stimmann 1986: 306), bezeichnet. In beiden Fällen ist der Vergleich mit der amerikanischen Stadt bzw. mit Los Angeles nicht als Kompliment gemeint.

aufgrund dieser Schlichtheit und Banalität (die Akte, das Reißbrett) der Aufmerksamkeit der Forscher ebenso entgeht wie die Arbeit der Wissenschaftler (vgl. ebd.: 261). In beiden Fällen geht es weniger um die fertige Form: etwa das stabilisierte Wissensobjekt, das als Fakt in ein wissenschaftliches Handbuch Eingang gefunden hat (vgl. Latour 1987: 8), oder die fertige Platzfigur, die in einem *coffee table book* abgebildet ist. In beiden Fällen ist das Objekt – »a textbook sentence« (ebd.: 15) einerseits, »the landscape we look at« andererseits (ebd.) – »devoid of any trace of fabrication« (ebd.). Latour geht es stattdessen um die Dispositive des In-Form-Fassens, die von jeder Disziplin entwickelt werden – so auch von Architektur, Stadtplanung, Städtebau und Urban Design. Es geht ihm um den Aufweis des »konkreten Charakters der Form« (Latour 2014: 170) und also um die konkreten Werkzeuge, Instrumente, Arbeitsvorgänge, die in den üblichen Darstellungen von Wissenschaft und Technik allzu oft zum »Verschwinden« (ebd.) gebracht werden. Dass Städtebauer an ihre Objekte Hand anlegen (und diese »in Form fassen«), ist also kein Akt der Entweihung, sondern das tägliche Brot einer von der Stadtsoziologie genauer zu erforschenden Praxis.

Mit dem Blick auf die Fabrikation der Stadt ist, so kann zusammenfassend festgehalten werden, eine Forschungsperspektive vorgegeben, die den Blick auf die Praxis von Planern, Städtebauern, Architekten und Urban Designern legt und die urbane Form im allgemeinsten Sinne nicht als Standbild fixiert. Der Stadtforscher ist der Formatierung und Konstruktion und damit dem Werdegang der urbanen Form auf der Spur ist. Dieses Kapitel sucht daher diese Umstellung der Perspektive vom Objekt auf die Praxis stadtsoziologisch zu wenden und dabei vor allem die theoretischen Besonderheiten, die mit dem Begriff der Fabrikation verbunden sind, herauszuarbeiten. Denn über den Begriff der Fabrikation lassen sich weitere Winkel oder auch Gebäudeteile der Latour'schen Theorie erschließen, die von seinem technikoziologischen Ansatz im engeren Sinne weg- und zu seiner Gesellschaftstheorie einer nie modern gewesenenen Moderne hinführen. Wie zu zeigen sein wird, ist in seine zeitdiagnostisch zugeschnittene Anthropologie der Moderne eine Theorie des Designs eingelassen, mit der sich das Latour'sche Theorieprogramm für Aspekte der Stadtgestaltung und -planung öffnet.

2.1.1 Artifizialität ist unser Schicksal – oder: Alles ist designt

Die im ersten Kapitel aufgemachte Unterscheidung zwischen Technik und Ästhetik löst sich im Design-Begriff Bruno Latours wieder auf: Latour hebt die außerordentliche »Karriere des Design-Begriffs« (Latour 2009a: 356) hervor, der im gegenwärtigen »Design-Zeitalter« (Sloterdijk 2010: 23) nicht mehr nur dafür steht, den von Ingenieuren entwickelten technischen Dingen eine aufhübschende »Form-Fassade« (Latour 2009a: 356) zu geben. Nach Latour hat Design als Begriff und Praxis »mehr und mehr Elemente dessen, was ein Ding ist, »geschluckt« (ebd.: 357) und umfasst mittlerweile den harten, mit allen Mitteln der Ingenieurskunst hergestellten Kern eines Objekts ebenso wie dessen »Oberflächeneigenschaft« (ebd.: 356). Der Latour'sche Design-Begriff trennt also nicht mehr zwischen technischer Funktion und ästhetischer Form und damit zwischen »zwei sehr unterschiedliche[n] Weisen, einen Gegenstand zu erfassen: zum einen über seine innere, wesenhafte Materialität, zum anderen über seine äußeren, eher ästhetischen oder »symbolischen« Eigenschaften.« (Ebd.) Der Anwendungsbereich von Design

ist aber noch in einer weiteren Hinsicht gewachsen: »Das Spektrum der Dinge, die designt werden können, ist sehr viel breiter geworden und lässt sich nicht mehr auf eine Liste von Gebrauchs- oder sogar nur Luxusgütern beschränken.« (Ebd.: 357) Vielmehr werde gegenwärtig »jedes Detail unserer alltäglichen Existenz [...] redesignt« (ebd.: 359): Körper, Gene, Klima, Landschaften genauso wie Städte und ihre öffentlichen Räume (vgl. ebd.: 357, 365). Die Formel ›Artificialität ist unser Schicksal‹ bezieht sich also auch darauf: Alles ist designt und damit – um die oben zitierten Worte Mitscherlichs aufzugreifen – ›artifizell, gewollt, beabsichtigt, geplant‹. Dazu Latour: »Im Design liegt stets [...] *un dessin* (ein Plan, eine Absicht).« (Ebd.: 360, Herv. i. O.) Der Design-Begriff Latours erlaubt es somit, die Unterscheidung zwischen ›organisch gewachsenen‹ (also gleichsam unberührten Gegenständen, an die der Designer noch keine ›absichtsvolle‹ Hand angelegt hat) und ›künstlich geschaffenen‹ Städten hinter sich zu lassen und zugunsten letzterer aufzulösen. Die Stadt wird von Latour als Designobjekt im umfassenden Sinne gedacht, wobei Design eben mehr umfasst als nur die aufhübschende Form-Fassade von Gebäuden oder Plätzen. Wenn es »absurd« ist, das Design eines Objekts von dem analytisch unterscheiden zu wollen, »was daran geplant, berechnet, [...] projiziert, [...] programmiert usw. wurde« (ebd.: 357), dann lösen sich auch die Trennlinien zwischen den technischen und den gestaltenden Disziplinen, zwischen Stadtplanung und Urban Design, städtebauenden Ingenieuren und Architekten auf. Design wird hier zum Sammelbegriff für eine Vielfalt an Praktiken, deren Erforschung unter dem Stichwort ›Fabrikation der Stadt‹ zum Programm erhoben werden kann.

Mit einem Verständnis von Design, dass über die Gestaltung »alltäglicher Objekte« (Latour 2009a: 357) hinausweist, fügen sich Latours designtheoretische Überlegungen in eine von Lucius Burckhardt vorgezeichnete Traditionslinie ein, die nicht nur die sichtbaren, gegenständlichen Designobjekte als gemacht und gestaltet begreift. In einem Essay über die Unsichtbarkeit von Design (vgl. Burckhardt 2004a) argumentiert Burckhardt, dass sich Design nicht auf den Entwurf solitärer Gegenstände und also auf »Gestaltungen und Geräte bis hinauf zum Gebäude und hinab zum Dosenöffner« (ebd.: 187) beschränkt. Design beinhaltet als Aufgabe auch die Ausgestaltung struktureller Rahmenbedingungen (vgl. ebd.). Allein das sichtbare Design berücksichtigen hieße, die Welt als nach Gegenständen eingeteilt zu begreifen – beispielsweise »in Kaffeemaschinen, Spültröge, Geschirr, Tischwäsche« (ebd.: 188) – und das Ziel zu verfolgen, »eine bessere Kaffeemaschine zu bauen oder eine schönere« (ebd.). Wie auch Latour, der immer das Netzwerk ›hinter‹ den solitären Objekten mit dazu denkt, hält Burckhardt einer solchen Auffassung von Design entgegen: »Design [hat] eine unsichtbare Komponente [...], nämlich die institutionell-organisatorische« (ebd.: 193). Burckhardt erläutert diesen Gedanken am Beispiel der Stadtplanung: Die Designaufgabe, die sich dem Planer bei einer »Straßenecke« (ebd.: 188) stellt, ist nicht etwa, diese nach »Haus, Straße und Kiosk« einzuteilen, um dann »bessere Häuser, Straßen und Kioske zu bauen« (ebd.). Die Straßenecke ist vielmehr ein »städtische[r] Komplex« (ebd.), der über sichtbare Artefakte hinaus auch »Buslinien, Fahrpläne, Zeitschriftenverkauf, Ampelphasen usw.« (Ebd.) umfasst. Ein gestalterischer Eingriff durch den Designer bestünde dann zum Beispiel darin, ein vereinfachtes Zahlungssystem für Zeitschriften zu entwickeln, damit man den Bus nicht verpasst (vgl. ebd.). Ausdrücklich wendet sich Burckhardt gegen eine Designlösung, die »die Welt [...] nach Objekten anstatt nach Problemen [einteilt]«

und damit »die Benennung eines Übelstandes gleich zum Gerät seiner Abhilfe macht« (ebd.: 195).⁵ Die Diagnose einer »Verkehrsmisere am Bahnhofspatz« (Burckhardt 2004f: 78) lasse dann »die Vision einer Bahnhofspatzunterführung« (ebd.: 79) entstehen. Der Platz als Problem zieht die Platzumgestaltung als Maßnahme nach sich und nicht (wie von Burckhardt gefordert) Eingriffe in die unsichtbaren organisatorischen Randbedingungen – wie etwa die Bevorzugung des öffentlichen Nahverkehrs oder die Umleitung des Verkehrs bereits am Stadtrand (vgl. ebd.).

Artifizialität, so könnte man Latours und Burckhardt Argumentationen zusammenführen, ist also nicht nur unser Schicksal, weil wir von Dingen umgeben sind, sondern auch, weil wir uns durch eine im umfassenden Sinne eingerichtete und designte Welt bewegen. So ist für Burckhardt die Stadtnacht kein Naturphänomen, sondern ein Designobjekt: »Die Nacht ist gemacht.« (Burckhardt 2004d: 190) Sie ist Gegenstand der Gestaltung und ein »menschengemachtes Gebilde« (ebd.: 190f.) nicht etwa nur aufgrund der bereits im ersten Kapitel und auch von Burckhardt angeführten Straßenlampen (vgl. ebd.: 191), sondern auch durch die Festlegung von unsichtbaren Designelementen wie »Öffnungszeiten, Schließungszeiten, Tarifen, Fahrplänen« (ebd.: 191). In derselben Stoßrichtung heißt es: »Auch die zwischenmenschlichen Systeme sind designt, entworfen« (ebd.: 189).⁶ Nicht nur Artifizialität, sondern auch Design scheint also unser Schicksal zu sein. Dabei erlaubt es der von Latour und Burckhardt propagierte erweiterte Design-Begriff, Städtebau als mehr zu begreifen als nur das Unterfangen, aus der Stadt einen »gut geformten Gegenstand« (Burckhardt 2004c: 42) mit einer schönen Form-Fassade zu machen. Die »Aufgabe des Gestalters« (ebd.: 28) bezieht sich ebenso auf »die unsichtbare Organisation« (ebd.) und damit auch auf die unsichtbare Stadt im Sinne jener Regelwerke und Arrangements, die »hinter« dem sichtbaren, gebauten Stadtraum eingerichtet wurden. Auch Latours Ansatz kann dabei als ein Zugang zur Stadt angeführt werden, der die Aufmerksamkeit auf das Geschehen hinter den Kulissen lenkt.

5 Sein (absichtlich) überzeichnetes Beispiel hierfür ist »der Entwurf eines Zwiebelmaschinen-Reinigungsgerätes« (Burckhardt 2004a: 195), mit dem der Designer auf das Problem reagiert, dass die Reinigung der Zwiebelmaschine zu viel Zeit verbraucht (vgl. ebd.). Das Problem bei dieser Geräte-Lösung ist nach Burckhardt »die Stilllegung der Randbedingungen: Über das zu entwerfende Gerät hinaus sollen keine technischen oder organisatorischen Veränderungen nötig werden.« (Ebd.) Ein zum »Soziodesign« (ebd.: 196) hin geöffnetes Design-Verständnis dagegen entwerfe nicht (nur) neue Geräte, sondern bastele an »Rollen« wie an »Objekten« (ebd.): »Etwa so: eine Küche, die dazu anregt, dem Gastgeber beim Zerkleinern der Zwiebel zu helfen...« (Ebd.) Latours Soziotechnik und Burckhardts Soziodesign kommen sich hier schon sehr nahe, geht es in beiden Fällen doch um die Programmierung eines gewünschten Verhaltens und die Strukturierung sozialer Beziehungen durch das Einbauen von Rollen und Nutzer-Kategorien in das Designobjekt (in diesem Falle der Küchenraum).

6 Burckhardt hat hier Ähnliches im Sinn wie der im ersten Kapitel zitierte Jan Gehl, der das Design urbaner Räume daraufhin befragt, ob sie Sozialität fördern oder dieser eher abträglich sind. Was die zwischenmenschliche Dimension angeht, »[sind] die Dinge [...] nicht neutral« (Burckhardt 2004a: 194). Es gibt »gesellschaftsverhindernde Dinge« (ebd.), denen der Designer »Tools for Conviviality« (ebd.: 194) entgegenhalten kann und soll.

2.1.2 Von der Stadt als Bühne zu ihren Bühnenbildnern

Latour selbst legt nahe, Stadtsoziologie als Stadtbausoziologie auszurichten: »The whole construction and building of a material world is much more interesting than anything related to the loiterer or the «flâneur»« (Latour 2008b: 124). Unmissverständlich macht er klar, was im Feld des Urbanismus sein Interesse weckt: »the practice of building cities« (ebd.: 123). Mit diesem Perspektivwechsel vom Flâneur auf die Praxis des Bauens von Städten geht ein Austausch der stadtsoziologischen Betriebssoftware einher: Was hier mit dem Titel »Von der Stadt als Bühne zu ihren Bühnenbildnern« angezeigt werden soll, ist die Umstellung von einem geradezu standardmäßig eingenommenen Blick auf die Nutzer der Stadt hin zu ihren *Programmierern* (oder auch Herstellern, Gestaltern, Designern, kurzum: ihren Fabrikateuren). Nahezu omnipräsent im Rahmen der Nutzerzentrierten Standardeinstellung ist dabei die Rede von der Stadt als Bühne: Bei Richard Sennett ist die »Straße« eine »Bühne äußeren Lebens«, auf der »man Bettler, Touristen, Händler, Studenten, spielende Kinder, alte Leute [...] – ein Panoptikum menschlicher Unterschiede [sieht].« (Sennett 2009: 27) Die öffentlichen Orte der Stadt – »Straße, Eisenbahn, U-Bahn, Café« (Sennett 1997: 442) – sind »Orte des Schauens« (ebd.), an denen sich einem die menschliche »Schauspielerei« (Sennett 2008: 67) darbietet. Jane Jacobs bezeichnet öffentliche Plätze als »stage sets [...] for their users« (Jacobs 1992: 104), wobei es gerade das menschliche Treiben auf dieser Bühne ist, das einen öffentlichen Park oder Platz in der Stadt attraktiv macht: »What attracts people most, it would appear, is other people.« (Whyte 1980: 19)

Bei Latour, der auch im Feld des Urbanismus von einer »human-centered social theory« (Latour 2008b: 123) loskommen möchte, sind die Leidenschaften dagegen anders verteilt. Er scheint sich weniger für das menschliche Schauspiel auf der Bühne als vielmehr für das, was hinter den Kulissen passiert, zu interessieren. Zumindest rekurriert er auf ebenjene Bühnen- und Theatermetapher (vgl. Latour 2010a: 81), um von einem auf Menschen zentrierten Handlungsbegriff abzurücken: »Das Wort ›Akteur‹ zu verwenden bedeutet, daß nie klar ist, wer und was handelt, wenn wir handeln, denn kein Akteur auf der Bühne handelt allein. Das Schauspiel versetzt uns sofort in ein dichtes Imbroglio, wo die Frage, wer die Handlung durchführt, unergründlich wird.« (Ebd.) Die Theater-Metapher wird derart ausgestaltet, dass die »Verlagerung der Handlung« (ebd.: 82) gedacht werden kann: Die Aufmerksamkeit wird von den menschlichen Darstellern auf der Bühne abgezogen und auf die »Beleuchtung« (ebd.: 81) oder »die Mitarbeiter in den Kulissen« (ebd.) umgelenkt. Was bei Latour aber noch ganz Metapher ist, hat durchaus (wortwörtliche) Entsprechungen in der urbanen Wirklichkeit, wie beispielsweise die Hinweise auf die Rolle der Straßenbeleuchtung für städtische Atmosphären (vgl. Böhme 2006: 113) oder die Sichtbarmachung von Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten, mit denen im buchstäblichen Sinne die Mitarbeiter in den Kulissen in den Vordergrund rücken, deutlich machen.

Die stadtsoziologische Standardeinstellung ist also mitunter dadurch gekennzeichnet, dass »Architektur funktional und sozial in die Rolle eines ›Bühnenbildes‹ des öffentlichen Raums zurück[tritt]« (Klamt 2012: 779). Dagegen nimmt die ANT einen gründlichen »gestalt switch« (Star/Lampland 2009: 16) vor: Wie schon im Fall der zum ›Hintergrund‹-Element gewordenen Infrastrukturen kommt hier eine analytische Haltung

zur Anwendung, die Susan Star und Martha Lampland als »foregrounding [...] backstage elements« (ebd.) bezeichnen. Die Hinterbühne wird zur Vorderbühne, zum Schauplatz, der eigentlich von Interesse ist. Zu diesen *backstage elements* gehören neben der Bühnentechnik und den Mitarbeitern hinter den Kulissen auch jene, die an anderen Orten und zu anderen Zeiten das städtische Bühnenbild entworfen haben. Die Aufmerksamkeit auf sie zu richten ist umso wichtiger, als es sich aus Sicht der ANT bei der städtischen Bühne eben um mehr als »a mere backdrop or ›theatre‹ for social interaction« (Yaneva/Guy 2008: 3) handelt. Auch sie gibt sich mit der Rolle als bloße Projektionsfläche nicht zufrieden und bildet zusammen mit den anderen urbanen Artefakten »[f]ar more than an indifferent frame around our subjective passions« (Latour/Hermant 2006: 65). Wie in Kapitel 1 ausgeführt, wird das materielle Setting der Stadt unter ANT-Vorzeichen zum Handlungsträger. Es strukturiert und ermöglicht das Handeln, es subjektiviert und formatiert das Subjekt. Das Skript für das aufgeführte Schauspiel steckt gleichsam auch im Bühnenbild und geht auf städtebauende Architekten, Ingenieure und Planer als Verfasser dieser Skripte zurück – mit Stadtbauräten als Intendanten, die die »Regiearbeit« (Wagner 1985a: 107) übernehmen.

Von forschungsprogrammatischer Bedeutung ist vor allem, dass mit der Figur-Hintergrund-Umkehrung die für das Bühnenbild zuständigen Praktiker in den Vordergrund rücken: Was für die Stadtnutzer bzw. Schauspieler »working infrastructure« (Star/Lampland 2009: 17) ist, wird für die Programmierer zu einer »variable in a spatial planning process« (ebd.). Damit wird den ANT-Stadtsoziologen der Weg gewiesen zu jenen Stätten der städtebaulichen Praxis, »[w]o was los ist – wo es *action* gibt« (Goffman 1971, Herv. i. O.). Denn auch wenn es nicht die *action* auf der städtischen Bühne ist, die der Stadtforscher in erster Linie in den Blick zu nehmen sucht, so gilt dennoch: »An ANT perspective [...] demands *action*.« (Fallan 2008: 88, Herv. i. O.) Zu »Science in Action« (Latour 1987) kommen »Architecture in Action« (Fallan 2008: 88) und »designers in action« (Yaneva 2009: 74) hinzu.⁷ Diese knappe Liste (Wissenschaft, Architektur, Design) reicht aus, um zu verdeutlichen, dass im Rahmen der ANT andere Schauplätze (nämlich Labore, Architekturbüros und Designstudios) aufgesucht werden, als man es von einer an Erving Goffman angelehnten, dramatologischen, interaktionistischen Stadthethnografie erwarten würde.⁸ Man sucht die *action* nicht in der »Untergrundbahn« (Goffman

7 Mit *in action* ist dabei jeweils die Herstellungspraxis, das *in the making* von Wissenschaft und Technik, Architektur und Design gemeint. Diese Reihe ließe sich um weitere Forschungsprogrammpunkte weiterführen: *City Planners in Action*, *City Engineers in Action*, *Urban Design in Action*, *Urban Landscaping in Action*, and so on ...

8 Das heißt natürlich nicht, dass man mit Goffman nicht auch in Designstudios und Architekturbüros Forschung betreiben könnte. Wie Goffman klarstellt, beinhaltet der »Bereich des öffentlichen Lebens«, der von ihm zum Untersuchungsgegenstand gemacht wird, sämtliche »Interaktionen von Angesicht zu Angesicht« (Goffman 1982: 9), auch die, die »innerhalb einer privaten häuslichen Einrichtung« (ebd., Anm. 1) stattfinden. Goffmans Öffentlichkeit ist also an dieser Stelle nicht deckungsgleich mit der Öffentlichkeit der Stadtsoziologen und könnte auch Designstudios und Architekturbüros als Schauplatz beinhalten, auch wenn Goffman sich an anderer Stelle bevorzugt der Straße (und anderen prototypischen öffentlichen Orten in der Stadt) zuwendet, um dort den Regeln der »Interaktion im öffentlichen Raum« (Goffman 2009) auf die Spur zu kommen. Zudem existieren mit den ethnomethodologischen Arbeiten Michael Lynchs zur wissenschaftlichen Laborpraxis (vgl. Lynch 1985) und den sogenannten *Workplace Studies* (vgl. Knoblauch/Heath 2006)

2009: 41) oder »auf Straßen, in Parks, Restaurants, Theatern, Geschäften, Tanzlokalen, Kongresshallen und anderen Treffpunkten, an denen Öffentlichkeit sich bildet« (ebd.: 19f.). Mit dem Ortswechsel rückt auch ein ganz anderes Segment an Akteuren in den Blick: Nicht der »Mann auf der Straße« (oder im Café oder in der Untergrundbahn), sondern die Professionen in ihren Laboratorien und Büros. Auch die Art der ins Visier genommenen *action* ist eine andere: »[A]rchitecture in action is architecture in planning, design and construction, or architecture in use and mediation. That's when action takes place, that's when networks are formed, that's when translation goes on, that's when facts and artefacts are constructed, that's when matter and meaning are transformed.« (Fallan 2008: 88)

Im Folgenden wird nun argumentiert, dass es von den beiden im obigen Zitat identifizierten Seiten – *architecture in planning, design and construction* einerseits und *architecture in use and mediation* andererseits – schwerpunktmäßig die erste ist, die Latours Programm auszeichnet. Latour schenkt der Konstruktions-Seite (den Artefakten *in the making*) mehr Aufmerksamkeit als der Nutzer-Seite (den Artefakten *in use*), auch wenn letzterer ausdrücklich ein Platz im Theoriegebäude der ANT zugewiesen wird. Bei Akrich ist es, wie bereits angeführt, die »Konfrontation mit Benutzern« (Akrich 2006: 410), die über die »Dauerhaftigkeit oder Plastizität der Objekte« (ebd.) entscheidet, wie auch Latour zugesteht: »The fate of facts and machines is in later users' hands.« (Latour 1987: 259) Zudem identifiziert Latour neben den »Innovationen in der Werkstatt des Handwerkers [...], in der Entwicklungsabteilung des Ingenieurs, im Labor des Wissenschaftlers« auch die »Innovationen [...] in den Wohnungen der Nutzer« (Latour 2010: 138) als eine jener Situationen, in denen die Dinge in »Bewegung« (ebd.: 275, Herv. i. O.) geraten und damit besonders viele Daten für den ANT-Forscher produzieren (vgl. ebd.: 138). In diesem Zusammenhang führt Fallan, dem es ja um ein ANT-Verständnis von Architektur geht, die Studie von Philippe Boudon (1971) an, die zum Gegenstand mache, wie die Bewohner eines Le Corbusier-Hauses ohne Rücksicht auf den ikonischen Stellenwert des Gebäudes Veränderungen an der »Wohnmaschine« vornehmen (vgl. Fallan 2008: 90). In der Anwendungs-Phase habe das Haus seinen Charakter als konservierungswürdige Ikone der Architektur- und Designgeschichte verloren (vgl. ebd.). In der ANT ist also durchaus mitgedacht, dass und wie sich das Artefakt in den Händen der Nutzer transformiert (vgl. Latour 1987: 258). Das Wohnhaus bzw. die Wohnung wird zum Ort, »wo es *action* gibt«.

Nichtsdestotrotz wird hier Karl Hörning gefolgt, der Latour der »Technikgeneseforschung« (Hörning 2012: 37, Herv. i. O.) und somit einem Ansatz zuordnet, der der Stabilisierung einer technischen Form gegenüber der Gebrauchspraxis der Nutzer bzw. der Technikanwendung den Vorzug gibt (vgl. ebd.). Hörning macht damit den Unterschied auf zwischen der Praxis der Experten, denen es um die Gestaltung von Städten geht, und der »Gebrauchspraxis« der Stadtbewohner »in Städten« (ebd.: 34, Herv. i. O.). Latours Aramis-Studie kann hier als Referenzpunkt dienen: Nicht die Fahrt in der U-Bahn (vgl. Goffman 2009: 41, 67, Anm. 48; Augé 1988) ist das Thema, sondern die Her-

zwei Schnittstellen zwischen der ANT und eher mikrosoziologisch, interaktionistisch ausgerichteten Forschungsdesigns: Wie auch bei Latour wird hier der Schauplatz ethnografischer Forschung in die Stätten der Praxis verlegt.

stellung der U-Bahn, in der erst nach erfolgreicher Inbetriebnahme interaktionistisch gesinnte Forscher die Verhaltensregeln der öffentlichen Ordnung und das dramaturgische Schauspiel der Fahrgäste protokollieren können. Auch von praxeologischen Ansätzen, die in der Regel im Anschluss an Michel de Certeau (1988), Henri Lefebvre (1996) oder Guy Debord (1995; Debord/Wolman 1995) die kreativen Lesarten oder auch taktischen (und damit widerständigen) Aneignungen des Stadtraums durch den Alltagsmenschen zum Gegenstand machen⁹, grenzt sich ein ANT-Forschungsdesign mit seiner starken Betonung der Eingabe-Seite gegenüber der Rezeptions-Seite ab.¹⁰ Am Beispiel von Graffiti kann die Umstellung in der Perspektive gut illustriert werden: Die Sprayer sind aus Sicht der an Alltagspraktiken interessierten Stadtforschung die »Rückeroberer des öffentlichen Raums« (Schneider 2012: 165). Graffiti wird zu einer »Raumaneignungspraktik« (ebd., im Titel), mit der die Nutzer sich ihre Stadt durch Umgestaltung zueigen machen. Nun hat der rebellierende »spray-painting hoodlum« (Latour 1996a: 28) auch bei Latour einen (kurzen) Auftritt: Mit seinen Graffiti protestiert er in Aramis gegen die eintönige Realität der U-Bahn-Stationen der Pariser Métro und die dort angebrachten Überwachungskameras. Und dennoch will Latour auf eine ganz andere Akteursgruppe hinaus: nämlich auf den Ingenieur, der genauso unzufrieden mit der Realität der Stadt und dem Zustand des öffentlichen Transportwesens ist wie der Sprühdosen-Rebell. Auch der Ingenieur ist vom Wunsch nach Wandel getrieben und träumt davon, Paris umzugestalten (vgl. ebd.). Entsprechend lautet die von Latour ausgegebene Devise: »Let's be careful not to oppose cold calculators to hot agitators.« (Ebd.) Latour löst hier die Trennung zwischen Natur- und Ingenieurswissenschaften einerseits und Geistes- und Sozialwissenschaften andererseits auf – und mit ihr die Standardeinstellung einer Stadtsoziologie, die das ganze Drama auf Seiten der menschlichen Stadtnutzer (*hot agitators*) verortet, dabei aber die Produktionsseite der

9 Vgl. zum Beispiel Genge/Stercken 2012: 47f. oder Schneider 2012: 162ff., bei denen es mit Bezug auf Debord bzw. de Certeau um die widerständige Aneignung des Stadtraums geht.

10 Das bei Michel de Certeau relevante und »mit Abstand am häufigsten rezipierte Begriffspaar« (Füssel 2017: 107) ist Strategie und Taktik, wobei de Certeau »eine eindeutige Sympathie für den Taktiker« (ebd.: 104) hege. Die Taktiker sind die »gewöhnlichen Benutzer der Stadt« (de Certeau 1988: 181), die »Fußgänger« (ebd.: 182), die mit ihren »Alltagspraktiken« der »panoptischen Verwaltung« (ebd.: 187) »Finten« (ebd.: 185) schlagen. Das »Gehen in der Stadt« (ebd.: 179) wird solcherart zu einer »Wiederaneignung« (ebd.: 187) des Stadtraums. Dabei »wird die Taktik durch das *Fehlen von Macht* bestimmt, während die Strategie durch eine Macht organisiert wird.« (Ebd.: 90, Herv. i. O.) »Stadtplanung« (ebd.: 183) und mit ihr die »Konzept-Stadt« (ebd.: 185) ordnet Certeau der Seite der Machttechnologien und damit der Strategie zu (vgl. ebd.: 182f., 185). Eine Variation dieses Arguments findet sich auch bei Henri Lefebvre, der zwischen »*espace conçu*« – dem konzipierten »Raum der Wissenschaftler, der Raumplaner, der Urbanisten, der Technokraten« – und »*espace vécu*« unterscheidet. Dieser »*gelebte Raum*« ist der »Raum der »Bewohner, der »Benutzer« und zugleich »der beherrschte [...] Raum, den die Einbildungskraft zu verändern und sich anzueignen sucht.« (Lefebvre 2006: 336, Hervorhebungen i. O.) Guy Debord schließlich empfiehlt generell die »*Nichtbefolgung*« (Debord 1995: 19, Herv. i. O.) all der »Befehle« (ebd.: 18), die dem urbanen Raum eingeschrieben sind, und sieht in der »Zweckentfremdung« (Debord/Wolman 1995) ein geeignetes Mittel, um die »determinierenden Bedingungen« (ebd.: 26) der herrschenden gesellschaftlichen Ordnung zu unterlaufen. Der Fokus liegt bei diesen drei Autoren also auf der »List« und den »Anti-Programmen: der Stadtnutzer, und weniger – wie bei Latour – auf der »List« der städtebauenden und städteplanenden Ingenieure.

Stadt, auf der angeblich das kalte Kalkül planender und gestaltender Rationalität wal-
tet, weitgehend geblackboxt lässt.¹¹ Die (Stadt-)Gesellschaft aber wird, wie in Kapitel
1 erläutert, in den von Ingenieuren und Wissenschaftlern ausgetragenen sozio-techni-
schen Kontroversen zu einer genauso heiß umstrittenen Verhandlungssache wie in der
Aneignung der Stadt durch den (widerständig gesinnten) Alltagsnutzer.

Bei Hörning ist die Unterscheidung zwischen »Experte« (Hörning 2012: 31) und »Be-
wohner« (ebd.: 30) mit einer Kritik verbunden, die er stellvertretend an die Protagonis-
ten des Bauhauses richtet: Dessen Architekten und Designer träumten zwar von einem
durch neue Wohnformen und Gebrauchsgegenstände umerzogenen, demokratischeren
Menschen (ebd.: 29f.), »[a]ber so richtig [...] wollten sie dann doch nicht den Bewohner
in seinem praktischen Alltag kennen lernen.« (Ebd.: 30) Derselbe Vorwurf trifft auch die
Berliner Architekten der Nachwendezeit, in deren akademischen Debatten die Bewoh-
ner der neu entworfenen Gebäude »wenig – wenn überhaupt – [...] eine Rolle spielen«
(ebd.: 31). Die Bewohner »bleiben [...] Chiffren, Irrlichter, Anhängsel [...], denen von den
Designern und Architekten bestimmte Eigenschaften, Fähigkeiten und Handlungszü-
ge unterstellt werden [...]. Der Experte imaginiert sich in etwas hinein, das er so genau
nicht kennt bzw. kennen möchte, oder das er sich aus seiner einseitigen Perspektive
so vorstellt oder wünscht.« (Ebd.: 31) In ähnlicher Stoßrichtung wird der »Mißerfolg
öffentlicher Räume« (Francis 1986: 37) mitunter darauf zurückgeführt, dass Planer und
(Landschafts-)Architekten sich an die Gestaltung von Plätzen und Parkanlagen gemacht
hätten, »[o]hne Kenntnis darüber, welche Rolle öffentliche Räume im täglichen Leben
der Mensch spielen« (ebd.). Die »Wünsche von Eigentümern, Betreibern und Gestal-
tern berücksichtigte man oft stärker als Bedürfnisse der Nutzer.« (Ebd.) Gegenwärtige
Entwurfspraktiken sind entsprechend mehr darauf ausgerichtet, was Hörning »inklusi-
ves Design« (Hörning 2012: 32, Herv. i. O.) nennt, bei dem der Nutzer vom ehemals
»willigen oder störrischen Endnutzer« (ebd.) in einen mitwirkenden Akteur verwandelt
wird. Im Bereich der Stadtplanung etwa werden Bürgerbeteiligungsprozesse institu-
tionalisiert, durch die »die menschlichen Dimensionen in die Gestaltung einfließen«
(Francis 1986: 40). Diese Überlegungen zur historisch wandelbaren Stellung, die der
Nutzer im Designprozess einnimmt, wurden deshalb in dieser Ausführlichkeit wieder-
gegeben, weil sich hier mit Latour anknüpfen und sein Ansatz weiter profilieren lässt:
In der Herangehensweise Latours rückt genau diese Eingabe-Seite des Designers in
den Forschungsmittelpunkt. Nicht den Alltagsnutzern »aus Fleisch und Blut«, sondern
den »eingebauten« Benutzern« (Latour 1996b: 75) bzw. der »Inskription von [...] Benut-
zern« (ebd.: 252) ist er auf der Spur. Zu dem Szenario der Designer gehören auch die
Vorstellungen, die sie sich von den Nutzern machen (vgl. Akrich 2006: 411), ob diese
nun realitätsfern sind oder nicht. Dass Designer den Nutzern Eigenschaften unter-
stellen oder diese herbeiwünschen, ist hier normaler Bestandteil der für den ANTler

11 Sowohl Latour als auch Foucault (mit seinen Gouvernementalitäts-Studien) würden sich dabei als
Gewährsmänner für eine Stadtforschung anbieten, die genau diese »kalte« Seite der technischen
Rationalität der planenden Disziplinen einem gründlichen *unblackboxing* unterziehen. Aber auch
Henri Lefebvres Ansatz befasst sich mit der wissenschaftlich-technischen »Produktion des Raums«
(2006). Es muss also nicht nur um das *Recht auf Stadt* und ihre Wiederaneignung durch den Stadt-
bewohner gehen. Beide Seiten gehören vielmehr zusammen: Programme und Anti-Programme,
die in einer unendlich weiterlaufenden Kette aufeinander antworten.

interessanten Programmierung. Dabei kann es eine »Kluft zwischen dem präskribierten Benutzer und dem Benutzer-aus-Fleisch-und-Blut geben« (Latour 2006f: 253). Der »eingebaute Benutzer« kann aber auch »so gut antizipiert, so sorgfältig in die Szene eingebettet, so genau koordiniert [sein], dass er tut, was von ihm erwartet wird.« (Ebd.). Nichts jedoch kann den Nutzer davon abhalten, die ihm durch das Skript zugeschriebenen Eigenschaften als Beschreibung von sich selbst abzulehnen (vgl. ebd.: 252) und »sich selbst vollständig vom präskribierten Benehmen loszureißen« (ebd.). Der Hinweis also, dass bislang »Gestaltung und Gebrauch [öffentlicher Räume, J. W.] lediglich auf Annahmen dessen [basierten], was dort geschehen *sollte*« (Francis 1986: 39, Herv. i. O.), während »viele Räume gar nicht oder anders als beabsichtigt genutzt [wurden]« (ebd.: 37), wäre im Referenzrahmen der ANT nicht mehr Städtebaukritik, sondern Anregung für das empirische Vorhaben einer De-Skription öffentlicher Räume, im Zuge derer zunächst eben jene Soll-Vorstellungen rekonstruiert werden, dann die Gegenprogramme der Nutzer, auf die wiederum die Wieder-Einschreibungen der Designer folgen.

Die Diskrepanz zwischen Designvorstellungen und dem eigentlichen Verhalten der Nutzer wird in »Aramis« in Form der Unterscheidung zwischen »paper passenger« und »flesh-and-blood-passengers« (Latour 1996a: 187) aufgegriffen: Die Realisierung des neuen Transportsystems scheitert unter anderem daran, dass sich die Nutzer »aus Fleisch und Blut« der von Experten auf dem Papier entworfenen Version des Aramis-Nutzers nicht fügen wollen (vgl. ebd.). Die Experten haben Jahre damit verbracht, Aramis im Hinblick auf seine potentiellen Kunden zu designen, nur um dann mit aufmüpfigen Testpersonen, die in Verhalten und Empfinden nicht den Erwartungen entsprechen, auf ein Hindernis zu stoßen, das zur Revision des Designs zwingt (vgl. ebd.).¹² Der Nutzer »aus Fleisch und Blut« wird durch ein neues Aufgebot an Inskriptionen (Umfragen, Studien, Statistiken) in das Forschungslabor transportiert, um anhand dieses Wissens über den »man in the street« (ebd.: 188) den eingebauten und den wirklichen

12 Das Design von Aramis basierte auf der Idee, ein öffentliches Verkehrsmittel für den Schienenverkehr so zu gestalten, dass es sich wie das private Automobil nutzen lässt (vgl. Latour 1996a: 15f., 34ff.). Die einzelnen Wagen waren kleiner und enthielten weniger Sitzplätze als ein herkömmlicher U-Bahn-Wagen. Die im engeren Sinne technologische Innovation bestand dabei in dem Vorhaben, die mechanische Kopplung zwischen den einzelnen Wagen durch eine elektronische, softwaregestützte (Ent-)Kopplung zu ersetzen, so dass die Zielpunkte – wie auch beim Automobil – von den Fahrgästen individuell festgelegt werden können: Der Wegfall der mechanischen Kopplung erlaubt es, einen einzelnen Aramis-Wagen per Computersteuerung von den anderen zu trennen und in eine andere Richtung fahren zu lassen (vgl. ebd.: 18f., 108f.). Die Designer gingen von der Annahme aus, dass der Stadtbewohner diese Erfindung begrüßen würde, weil er die alltägliche U-Bahnfahrt, bei der man von Menschenmassen erdrückt wird, durch den Komfort und die Intimität würde ersetzen können, die sonst nur das private Auto zur Verfügung stellt (vgl. ebd.: 16, 34). Wie eine sozialpsychologische Studie, Befragungen und Testfahrten der ersten »grass-roots customers« (ebd.: 187) jedoch ergeben haben, lagen die Designer mit ihrer Annahme falsch: Die räumliche Nähe zu unbekannten Personen, die hier durch die geringe Größe der Wagen erzwungen wird, wurde von den Testpersonen als unangenehm empfunden (vgl. ebd.: 184ff.): »Hell is other people seated comfortably in the Aramis car.« (Ebd.: 188) Die Fahrt mit Aramis glich also im Grunde jener von Stefan Hirschauer geschilderten Fahrt mit dem Fahrstuhl, in dem sich aufgrund der Enge die gegenseitige Fremdheit und Beziehungslosigkeit nur schwer aufrechterhalten lässt (vgl. Hirschauer 1999).

Benutzer enger aufeinander abzustimmen (vgl. ebd.: 187f.). Mit der ANT vollzieht sich hier eine Schwerpunktverlagerung weg von einer Stadtsoziologie, die sich tendenziell eher für die Stadtbewohner ›aus-Fleisch-und-Blut‹ interessiert, und hin zu einer Stadtforschung, die den Stadtmenschen auf dem Papier der Programmierer anvisiert. Denn über das Ziel einer möglichst getreuen Repräsentation bzw. Übersetzung des Stadtbewohners-auf-der-Straße hinaus werden in den Programmierstuben auch Wunsch-, Ideal-, Normvorstellungen über zukünftige Stadtbewohner, ihre Eigenschaften und Verhaltensweisen artikuliert, die per Design gleichsam in Existenz gebracht werden sollen: Über den Umweg der anthropomorphen Dinge wird an der Anthropologie des *homo metropolitanus* herumprogrammiert. Ein an die Laborpraxis der Programmierer gebundenes ANT-Forschungsdesign beinhaltet daher, dem Stadtbewohner als Design- und Wissensobjekt in den Büros von Architekten, Planern, Designern, Stadtverwaltungen und weiteren Programmierern nachzuspüren.

Diesem hier stark gemachten Perspektivwechsel vom Nutzer zum Programmierer zum Trotz darf jedoch nicht unterschlagen werden, dass es Latour mit seiner Betonung von Prozessen und Trajektorien letztendlich immer auf beide Seiten in ihrer wechselseitigen Aufeinanderbezogenheit ankommt. Erst mit einem genauen Verständnis der Programmierung lässt sich auch von Gegenprogrammen in Form von kreativer Umnutzung oder mutwilliger Verweigerung auf Seiten der Nutzer reden. Um die Alltagspraktiken der Nutzer als Gegen- oder Anti-Programme veranschlagen zu können, bedarf es einer vorherigen Rekonstruktion des Programms, das durch Finten und Eigensinn auf Seiten der Akteure umgangen wird. Die Analyse der Alltagspraktiken von Großstädtern bleibt unvollständig, wenn man dieser nicht die Praxis der Experten voranstellt. Genauso erschließt sich einem die Praxis der Programmierer nicht vollständig, wenn man nicht weiß, auf welche Gegenprogramme diese mit einer Re-Inskription geantwortet haben. Analytisch darf man weder die Praktiken noch die Objekte in ihrer Bewegung anhalten und in Raum und Zeit einfrieren. Übernimmt man konsequent die prozesssoziologische Ausrichtung der ANT, gilt es, »die Vorfahren und die Erben, die Herkunft und die Zukünfte einer Entität«, »die Antezedenzen und Konsequenzen zu rekonstruieren« (Latour 2014: 83).¹³ Isolierte Alltagspraktiken müssen prozesshaft in einer Ereigniskette verortet werden, die über die zeiträumliche Verdichtung einer Interaktion ›an Ort und Stelle‹ (ob im Designstudio oder auf dem öffentlichen Platz) hinausreicht.

Als Schlussfolgerung kann festgehalten werden, dass die Abkehr von einer hauptsächlichlichen Fokussierung auf die Stadtnutzer ›aus Fleisch und Blut‹ nicht etwa dem Umstand geschuldet ist, dass die ANT (gleichsam post-humanistisch) die Aufmerksamkeit von den Menschen abzieht und auf die Dinge umlenkt. Vielmehr lässt Latour in Aramis die Hauptfigur Norbert – eine Art Alter Ego Latours – ausrufen: »Look at all these people!« (Ebd.: 227) Diese Aussage macht Norbert aber nicht etwa angesichts des bunten menschlichen Treibens auf Stadtplätzen, sondern angesichts der Unmenge an Wissenschaftlern und Ingenieuren, die mit der Herstellung von Aramis beschäftigt sind.

13 Um den Kontrast im Zugang deutlich zu machen: Hörning fokussiert allein die Gebrauchspraxis und hält fest, »dass wir uns den Praktiken selbst, weder dem Davor noch dem Danach zuwenden.« (Hörning 2012:40)

Latour greift auf das Begriffspaar Automat und Heteromat (vgl. Latour 1996a: 123) zurück, um aufzuzeigen, dass Menschenmengen in konjunkturellen Wellen – am Anfang und am Ende des Herstellungsprozesses – im Umkreis des technischen Objekts auftauchen. Die Massen an Fahrgästen in der U-Bahn, welche die Bühne betreten, wenn alles fertig eingerichtet, zum Funktionieren gebracht und also das Objekt zum Automaten geworden ist (vgl. ebd.: 158), scheinen hier jedoch nicht das Interesse des ANT-Forschers zu wecken. Was Norbert in Erstaunen versetzt, sind die Menschenmassen, die auftreten, wenn das Objekt noch Heteromat, also noch unfertig und funktionsuntüchtig ist. Der in Konstruktion befindliche Aramis-Prototyp ist »*overpopulated with people in blue and white smocks*.« (Ebd., Herv. i. O.) Nicht (wie man von Latour zunächst erwarten würde) die »*crowds of nonhumans*« (1996: viii; 228) beeindrucken an dieser Stelle den Techniksoziologen, sondern das Gewimmel von Technikern, Ingenieuren, Programmierern, die an Aramis herumwerkeln (vgl. ebd.: 227). Als unvollendeter Heteromat zirkuliert Aramis durch die Hände von Menschen (in blauen und weißen Kitteln), bevor diese (nun in Gestalt von Fahrgästen) schließlich durch die U-Bahn-Waggons und mit diesen durch die Stadt zirkulieren (vgl. ebd.: 123). Eine ANT-Analyse von öffentlichen Stadträumen im Allgemeinen und Plätzen im Besonderen hält also einige Überraschungen bereit: Es sind nicht die Menschenansammlungen in Gestalt von zum Beispiel Demonstrationen oder Großveranstaltungen (Marathon oder Public Viewing), die ein ›Look at all these people!‹ hervorrufen würden. Es sind auch nicht die Menschen, die sich über die Plätze bewegen oder durch den öffentlichen Raum zirkulieren und die durch innovative Forschungsdesigns und -methoden eingefangen werden müssen.¹⁴ Das interaktive Schauspiel der Menschen auf Plätzen oder im öffentlichen Raum (etwa in der U-Bahn) zu beobachten, ist Latours Sache nicht. Der Endnutzer (der Fahrgast, der Passant, der Flaneur, der Obdachlose, der Flaschensammler, der Traceur, der Skater, der Jogger, der Protestierende, der Straßenkünstler, der Flash Mobber usw.) steht nicht mehr allein und an oberster Stelle auf der Forschungsagenda. Dieser Listenplatz wird ihnen von Menschen in Büros, Werkstätten, Laboren, Design- und Architekturstudios streitig gemacht.

Aus diesen Überlegungen kann in forschungsprogrammatischer Absicht das Fazit gezogen werden, dass der Weg des Stadtforschers von Stadtplätzen und anderen öffentlichen Räumen weg und hin zu dem führt, was man in Anlehnung an Latour die

14 Zu nennen wären hier etwa die *Mobility Studies* (vgl. Sheller/Urry 2006), die durch Anwendung innovativer, sogenannter *Mobile Methodologies* (vgl. ebd.: 217f.) die (Stadt-)Soziologie in die Lage versetzen wollen, den Bewegungen ihrer Forschungssubjekte durch den Raum zu folgen. Der Unterschied im Zugang kann aber auch durch folgenden Hinweis deutlich gemacht werden. In seinem Versuch, die *urban ethnography* dadurch neu auszurichten, dass sie dynamisiert und historisiert wird, schreibt Jack Katz: »For public place behavior, the need is to follow people before, through, and after the sites where fly-on-the-wall researchers traditionally have observed them.« (Katz 2010: 25). Katz teilt hier zwar das Anliegen Latours, ein Standbild in eine Trajektorie zurück zu verwandeln, die raumzeitlich weit über das ›an Ort und Stelle‹ traditioneller Feldforschung hinausreicht. Und dennoch wäre es ein Fehlgriff, wollte man einzig den Stadtbewohnern in ihrer Bewegung durch (Stadt-)Raum und Zeit folgen. Der ANTler ist eher dazu geneigt, die Trajektorie von Objekten nachzuzeichnen, die mitunter ganz andere Stätten passieren (Büros, Laboren usw.), als man es von den üblichen Forschungssubjekten der Stadthethnografie erwarten würde.

Fabrikationsorte der Stadt und des öffentlichen Raums nennen kann. Es handelt sich hierbei um die Innenräume der Praktiker, in denen ein Stadtplatz und seine Nutzer noch Designobjekt sind und eine verzweidimensionalisierte Papierform annehmen. An diesen Orten werden der Entwurfsprozess, die kontroverse Aushandlung der Formwerdung, die Ungewissheit über die Realisierungschancen eines Projekts und sein unvorhersehbarer Verlauf zum Stoff für empirische Fallstudien. Das technische Objekt (der Platz) zirkuliert in diesen Räumen durch die Hände von Architekten, Planern, Urban Designern und Ingenieuren (in Form von Skizzen, Modellen oder Blaupausen), über die Schreibtische von Politikern, Verwaltungsbeamten und Juristen (in Form von Akten, Gutachten, Verträgen), durch die Aufsichtsratssitzungen von Firmen (in der Form von Finanzplänen und Investitionsportfolios). Der Platz ist hier noch kein fertiges, fixiertes, in seiner Form stabilisiertes Objekt, das seinerseits dann wieder Menschen zirkulieren lassen kann. Doch auch der bereits existierende oder neu gestaltete Platz ist noch an vielen anderen Punkten mit Menschen verbunden, die nicht der Endnutzer sind und auf die Latour genauso aufmerksam machen möchte wie auf die Heerscharen an Designern und Konstrukteuren: etwa die bereits erwähnten Verwalter und Instandhalter, die auch bei gängigem, funktionierendem Betrieb, auch wenn sich auf dem Platz keine Menschenseele aufhalten sollte, an anderen Orten anwesend sind und kontinuierlich daran arbeiten, den Platz in Existenz zu halten. Kurzum: Das Erkenntnisinteresse liegt schwerpunktmäßig auf der Produktions-, Organisations-, Management- und Instandhaltungsseite urbaner Räume¹⁵ und weniger auf der Rezeptionsseite. Vom menschlichen Schauspiel auf der Bühne aus wird ein Blick hinter die Kulissen geworfen.

2.2 Eine nichtmoderne Theorie des Bauens

Latour rekuriert zusätzlich zur Architekturmetapher auf eine »Bau-Metapher« (Latour 2003: 188), um seine wissenschaftssoziologische These von der Konstruiertheit wissenschaftlicher Fakten zu plausibilisieren und »das Konzept der Konstruktion vor der Verurteilung [zu] retten« (ebd.: 185). Wissenschaftler tun sich schwer damit, die von den Laborforschern aufgezeigte Herstellung wissenschaftlicher Tatsachen mit ihrer Vorstellung von naturwissenschaftlichen Fakten als unabhängigen Gegebenheiten der äußeren Welt zu vereinbaren. Wie im letzten Abschnitt bereits dargelegt, besteht in der Welt des Bauens kein solcher Widerspruch zwischen »dem Realen und dem Artifizialen« (Latour 2014: 236), zwischen »Realität und Konstruktivismus« (Latour 2003: 183), zwischen »Autonomie und Arbeit« (ebd.: 196). Was in der Wissenschaft ein »*unmöglicher Satz*« ist, gehört im Baubereich zum gesunden Menschenverstand: »*je konstruierter, desto realer*« (ebd.: 193, Herv. i. O.). Wissensobjekte unterscheiden sich in dieser Hinsicht nicht von architektonischen Objekten: Fakten werden im Labor gebaut, konstruiert, fabriziert, genauso wie Gebäude und Städte gebaut, konstruiert und fabriziert werden.

15 Eine sozialwissenschaftliche Thematisierung dieser Produktions-, Organisations- und Management-Seite öffentlicher Stadträume fehlt jedoch nicht völlig. Ein Überblick über die Forschungsliteratur zum Management öffentlicher Räume findet sich bei Carmona 2010.