

7. Ausblick: Raumkontrolle in der refigurierten Moderne

Ein Desiderat, das hier nur in seinen möglichen Konturen beschreiben werden kann, besteht in der Frage, welche Schlussfolgerungen sich aus dem räumlichen Gestaltwandel, den Integrationsbewegungen und seinen Legitimationen für infrastrukturelle Sozialkontrolle in der refigurierten Moderne ziehen lassen. Dieser Frage möchte ich mich zuletzt ganz bewusst fernab des Fazits dieser Arbeit zuwenden, um die Vorläufigkeit der folgenden, noch unausgereiften Überlegungen zu unterstreichen. Sie sind ausdrücklich nicht als empirisch gedeckt zu betrachten, sondern sollen das gesellschaftsdiagnostische Potenzial der Ergebnisse ausreizen und ein möglicher Aufschlag zu weiteren Erkundungen sein. Ich möchte in diesem Ausblick einige Ergebnisse der Arbeit nochmals raumsoziologisch zuspitzen, um sie besser für die Theorie der Refiguration anschlussfähig zu machen. Ich werde zunächst nochmals auf die Leitbilder und Legitimationen der Integrationsbewegungen zu sprechen kommen und sie vor dem Hintergrund der refigurierten Moderne einordnen. Im Anschluss werde ich im Abschnitt 7.1 Hinweise auf eine sich verändernde Raumkontrolle skizzieren und verbinde damit schlussendlich auch das zu Beginn der Arbeit aufgeworfene Thema der sozialen Kontrolle mit der Theorie der Refiguration.

Wenden wir uns nun zunächst den Legitimationen der Integrationsbewegungen zu. Wie in Abschnitt 6.2.4 gezeigt wurde, stellen diese auf eine krisenfestere Handhabung oder gar politische Gestaltung des (Stadt-)Raumes ab. Im Zusammenhang mit einer krisenfesteren Handhabung wird dabei immer wieder auf die Fragilität der kontrollierten Infrastruktur hingewiesen, der man sich mit einer Bündelung der Ressourcen und einer besseren taktischen Koordination von Einsätzen entgegenwerfen möchte. Die Fragilität der Infrastruktur ergibt sich in den meisten Fällen aus Kapazitätsgrenzen und kritischen Abhängigkeiten, die durch Platzmangel, wirtschaftlich auf Effizienz getrimmte Taktungen oder Planungsunsicherheit entstehen. So sehen sich etwa Einsatzleitzentralen der Feuerwehr und Rettungsdienste mit immer mehr Großereignissen oder Großschadenslagen wie Hochwasser oder Starkregen konfrontiert; Stromtrassen werden zunehmend von Mini-Kraftwerken (Windkraft, Solaranlagen, Biogasanlagen usw.) gespeist, die

immer größere Schwankungen im Netz erzeugen; Stadtwerke sehen sich vermehrt Cyberattacken ausgesetzt, die die Versorgung über längere Zeit aussetzen könnten; die Überwachung von Satelliten wird immer mehr von Weltraumschrott und Kollisionskursen mit anderen Satelliten gefährdet; Einsatzleitzentralen der Polizei bereiten sich auf Terroranschläge vor. Betrachtet man nun die räumliche Dimension dieser Fragilität genauer, so stellt sie sich zwar keineswegs in allen, aber doch in nicht wenigen Fällen als eine Folge der Durchsetzung des kontrollierten Raumes mit globalen, räumlich entgrenzten, netzwerkartigen Strömen und Prozessen dar: Viele Krisenereignisse, die offiziellen Anlass zur Integration geben, verbleiben eben nicht innerhalb der bisherigen, eng abgesteckten Domänen und Relevanzsysteme der Kontrollzentralen, sondern wirken sich auf viele Infrastrukturen und Domänen gleichzeitig aus. Sie lassen sich so nicht mehr innerhalb der bisherigen Auftrennungen des infrastrukturellen Raumes unter Kontrolle bringen. Das liegt vor allem daran, dass sie sich im nicht kontrollierbaren, räumlichen *Außerhalb* der kontrollierten Infrastrukturen formieren: Cyberangriffe, Pandemien, Klimawandel, internationale Großveranstaltungen, Umweltkatastrophen oder Terroranschläge fallen allesamt in das räumliche Format von Risiken, die bereits Beck (2008) mit der Erosion nationaler Grenzen und politischer Ohnmacht in Verbindung brachte. Es ist diese Entgrenzung des kontrollierten Raumes, seine Abhängigkeit von umliegenden, nicht mehr kontrollierbaren globalen oder netzwerkartigen Räumen, die Integrationsbemühungen befeuert. Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz verweist in diesem Zusammenhang etwa auf ›hybride Bedrohungen‹, die weder eindeutig als zivil, noch als militärisch eingestuft werden können und daher die bisherigen Einteilungen von Zuständigkeiten fragwürdig machen. Die Überlagerung und Verwebung der bisher fein säuberlich nach Themengebieten und Infrastrukturen getrennten ›Territorien‹ mit globalen, vernetzungsbedingten und räumlich schwer einzugrenzenden Strömen und Ereignissen, befeuert die Neusortierung der bisherigen Auftrennungen. Der (Stadt-)Raum wird also mitunter von Einflüssen fragil gemacht, die außerhalb der Stadt, außerhalb der Kontrolle der Zentralen verortet sind. Die Integrationsbewegungen sind mitunter dem Versuch geschuldet, diesen, alle möglichen Domänen überlagernden Einflüssen eines globalen *Außerhalb* gerecht zu werden, was sie umso mehr zu einem Ausdruck einer refigurierten Moderne macht.

In einem ganz ähnlichen Licht, lässt sich auch der globale Trend zu Smart City Operation Centres sehen, der mit Wünschen einer neuen Gestaltungsmacht auf Stadtebene einhergeht. Smart City-Initiativen zeichnen allein die Stadt als verantwortlich für das ökonomische, ökologische, technologische und kulturelle Wohl der BürgerInnen, nicht etwa die Weltgemeinschaft oder den Staat (vgl. Vanolo 2014). Gerade ihre starken Versuche, eine Perspektive für die Zukunft zu generieren, deuten möglicherweise darauf hin, dass Smart City-Initiativen der politischen Ohnmacht und Verunsicherung, die sich aus der Erosion nationalstaatli-

cher oder lokaler Handlungsmacht im Angesicht globaler Ströme und Abhängigkeiten ergibt, etwas entgegen zu setzen. Dem Ausgeliefertsein im Anbetracht der nicht mehr staatlich-territorial kontrollierbaren Ströme soll daher eine neue Verankerung politischer Gestaltungsmacht im Stadtraum entgegengestellt werden (vgl. Sassen 1996). Die Einweihung smartifizierter Kontrollzentralen eröffnet in dieser Lesart eine neue Perspektive auf gesellschaftliche Zielsetzungen und Gestaltungskraft.¹ Um wieder festen Boden unter die Füße zu bekommen, wird der infrastrukturelle Raum als neuer Gestaltungsraum für die Verwirklichung eines sicheren und nachhaltigen Lebens entdeckt. Die aktuellen sozialkybernetischen Ansätze im Feld der Kontrollzentralensuchen sind der Versuch, das unsicher gewordene Terrain territorialer, deliberativer Politik durch einen Rückzug auf die unverfängliche und lokale ›Neutralität‹ urbaner Infrastruktur auszugleichen, die eben nicht in globale Kontexte verstrickt ist.² Gleichzeitig wird ein großer Teil der von Kontrollzentralen behandelten Infrastruktur immer mehr zum Austragungsort politischer Auseinandersetzungen um eine klimagerechte Zukunft. Besonders die Mobilität wird zu einem Grundpfeiler sozial-ökologischer Erneuerung erhoben. An die Kontrolle der damit verbundenen Infrastrukturen, werden so auch stärker politische Erwartungen gestellt, auf die Smart City Operation Centre versuchen zu reagieren. Noch etwas zugespitzter ließe sich gerade mit Blick auf die Versuche, ontologische Sicherheit zu generieren, die These aufstellen, dass mit der Leerstelle, die sich verflüchtigende politische Visionen spätestens seit den 1990er Jahren hinterlassen haben, auch das Bedürfnis steigt, diese mit der Hoffnung auf Fortschritt im Feld der Technosozialität wieder zu füllen (Beck 2016; vgl. Harvey 2003; vgl. Nachtwey und Seidl 2017). Die Visionen der Smart City Initiativen zeigen eindeutige Analogien zum dem, was Nachtwey und Seidl (2017) die Ethik der Solution genannt haben: Ihre technischen Innovationen sollen auf Stadtebene auch die globalpolitischen Probleme lösen (vgl. Mattern 2013). Die innerhalb der Theorie der refigurierten Moderne herausgearbeitete Ohnmacht national verfasster Gesellschaften im Angesicht einer global immer dichteren und vernetzten Zirkulation von Menschen, Waren und Wissen (Knoblauch/Löw 2020) mag daher zumindest ein nicht unerhebli-

-
- 1 Bereits Giddens (1991) begründet den entschiedenen Zukunftsbezug der *zweiten Moderne* mit einem Entzug räumlicher Gestaltungsmacht: Ihm zufolge hinterlassen die globalen, mit außer-territorialen und unvorhersehbaren Risiken verbundenen Verstrickungen bei den Subjekten ein Gefühl der Machtlosigkeit, welches durch eine prädiktive Risikoabschätzung und eine Zukunftsorientierung kompensiert wird. Das Ausgeliefertsein in der globalisierten Welt geht demnach einher mit einer »Kolonialisierung der Zukunft« (Giddens 1991:112).
 - 2 Solche Hoffnungen, mit einem technokratischen Management von Infrastrukturen der Konflikthaftigkeit deliberativer Politik zu entkommen, haben eine lange Geschichte. Schot und Legendijk (2008) verweisen etwa auf einen »technokratischen Internationalismus« nach dem ersten Weltkrieg, der ein europäisches Strom- und Straßennetz vorsah und nationaler Feindlichkeit zu entkommen versuchte.

cher Grund für die Versuche sein, ontologische Sicherheit auf Stadtebene wieder zu erlangen. Der von der Theorie der refigurierten Moderne herausgestellten Re-Nationalisierung durch populistisch-völkische Bewegungen oder die Fortifizierung nationaler Grenzen (Mau/Gülzau/Korte 2021) könnten daher auch solche technozsozialen Stadt-Visionen zur Seite gestellt werden. Sie wenden sich nicht etwa einer traditionalistisch romantisierten Vergangenheit (Bauman 2017) zu, um neuen Halt zu gewinnen, sondern der Subpolitik (Beck 2016) technologisch-infrastruktureller Innovation, die die Zurückeroberung von Zukunfts- und Gebietshoheit über städtische, Sicherheit erzeugende Infrastrukturkontrolle und -Innovativität vorsieht.

Ich möchte mich nun folgend noch einmal, raumsoziologisch zugespitzter, konkreten Verschiebungen der Raumkontrolle zuwenden, die sich mit den Integrationsbewegungen, aber auch mit der Smartifizierung der Zentralen abzeichnen. Es ist zu beachten, dass es mir dabei nicht um einen tatsächlichen Wandel der Raumkontrolle geht, sondern darum, die Ergebnisse zum Gestaltwandel der Zentralen auf eine raumsoziologische These zuspitzen, die dem hier vorgetragenen Verständnis von Kontrollzentralen als örtliche Ausformung infrastruktureller Sozialkontrolle gerecht wird.

7.1 Von der geregelten Prägung des Raums zu seiner flexiblen Anschmiegung

Folgend möchte ich die Ergebnisse der Arbeit danach befragen, welche Veränderung der Raumkontrolle sich hierin andeutet. Es soll also ein raumsoziologisch informierter Wandel der Raumkontrolle entworfen werden, der die Ergebnisse der Arbeit extrapoliert. Damit soll ausdrücklich keine *tatsächliche* Neuausrichtung der Kontrollaktivität behauptet werden – es geht mir vielmehr darum, den Ansatz von Raumkontrolle, der sich hinter der Integration und Smartifizierung der Zentralen verbirgt, raumsoziologisch scharf zu formulieren. Ich nehme hier auch einige Beobachtungen der Feldforschung mit auf, die zwar über das Thema der Gestaltungen hinausgehen, aber für die Frage nach den Veränderungen der Raumkontrolle dennoch einen wichtigen Beitrag leisten. Damit soll schlussendlich auch die Paradigmatik der Kontrollzentralen als eine Form der räumlichen Sozialkontrolle ernst genommen werden.

Das hier vorgetragene, raumsoziologische Argument stellt offensichtlich und naheliegender Weise auf die mit der Integration der Zentralen verbundene *Anschmiegung* von bisher getrennt voneinander behandelten Räumen ab. Die Refiguration der Zentralen führt demnach dazu, dass bisher nur als abgeschlossene ›Bahnen‹, abgetrennt voneinander behandelte Infrastrukturen stärker in ihrer Abhängigkeit voneinander und in ihrer Einbettung auch in umliegende Räume und Relevanzsysteme beachtet werden. Das Ziel, vormalig getrennt voneinander gere-

gelte Räume stärker miteinander in Einklang zu bringen, zeigt sich natürlich vordergründig an der *reflexiven Nebeneinanderlegung*, die das Ineinandergreifen der Arbeitsbereiche im Krisenfall verbessern soll. Mit dem Aufbrechen der »funktional differenzierten« Isolation der Kontrollzentralen soll ebenso ihre »enge« Sicht auf die direkt gesteuerte Infrastruktur aufgebrochen werden, die sich bisher etwa nur isoliert auf einen rein materiellen Bahnenraum bezog. So müssen etwa Verkehrsregelungszentralen seit einigen Jahren verstärkt auch auf Raumdynamiken achtgeben, die bisher im räumlichen Abseits ihrer Kontrolle lagen, so etwa auf Fahrradfahrende, Fußverkehr oder Umweltbelastungen.³ Der *Seoul Transport Operation and Information Service* in Seoul bringt diesen Wandel auf einer Informationstafel im Foyer des Gebäudekomplexes auf den Punkt: Dort findet sich eine Gegenüberstellung des einfachen »traffic congestion management« in den 1990er Jahren mit dem heutigen »human oriented traffic management«. Eine andere Art der flexibleren Anschmiegung des Bahnenraums an umliegende Relevanzsysteme oder Raumfiguren findet sich etwa bei den Hafen-Kontrollzentralen in Vancouver und Hamburg. Dort wird die auf die Gewässer ausgelegte Koordination von Schiffen und Fahrzeugen seit einigen Jahren immer stärker auch mit den Zeitplänen und Bewegungen von Lastkraftwagen, Zulieferern, Hafenkränen und andere Geräten an Land abgestimmt, sodass nicht mehr nur die Schifffahrt, sondern die *Mobilität* des Hafens insgesamt in den Fokus rückt.⁴ Die dort vorangetriebene Anschmiegung der Schifffahrt an anliegende, diese kontrollierte Raumfigur eher *umgebende* Räume, wird mitunter als Zielkonflikt empfunden, bei der die Sicherheit und Effizienz des eigenen Relevanzsystems gegen »externe« Relevanzen ausgespielt werden muss. Eine flexiblere Anpassung an Räume, die eigentlich außerhalb der gesteuerten Infrastruktur liegen, ist auch bei Kontrollzentralen des Stromsektors immer wichtiger: Dort kommt es verstärkt zu einer immer zersprenkelteren und schwankenderen Stromeinspeisung durch privat erzeugten Strom, der ständig durch flexible Nachjustierungen im Stromnetz ausgeglichen werden muss. Durch die Einbindung von Solaranala-

3 Besonders der Umweltschutz ist ein neues, nicht nur das Relevanzsystem der Verkehrsregelungszentralen ausweitendes Motiv, dass auch in anderen Kontrollzentralen zu einer legitimatorischen Neuinterpretation ihrer »wirtschaftlichen Effizienz« führt, die sich zunehmend auf die *langfristige Erhaltung*, statt auf *kurzfristige Optimierungen* richten soll.

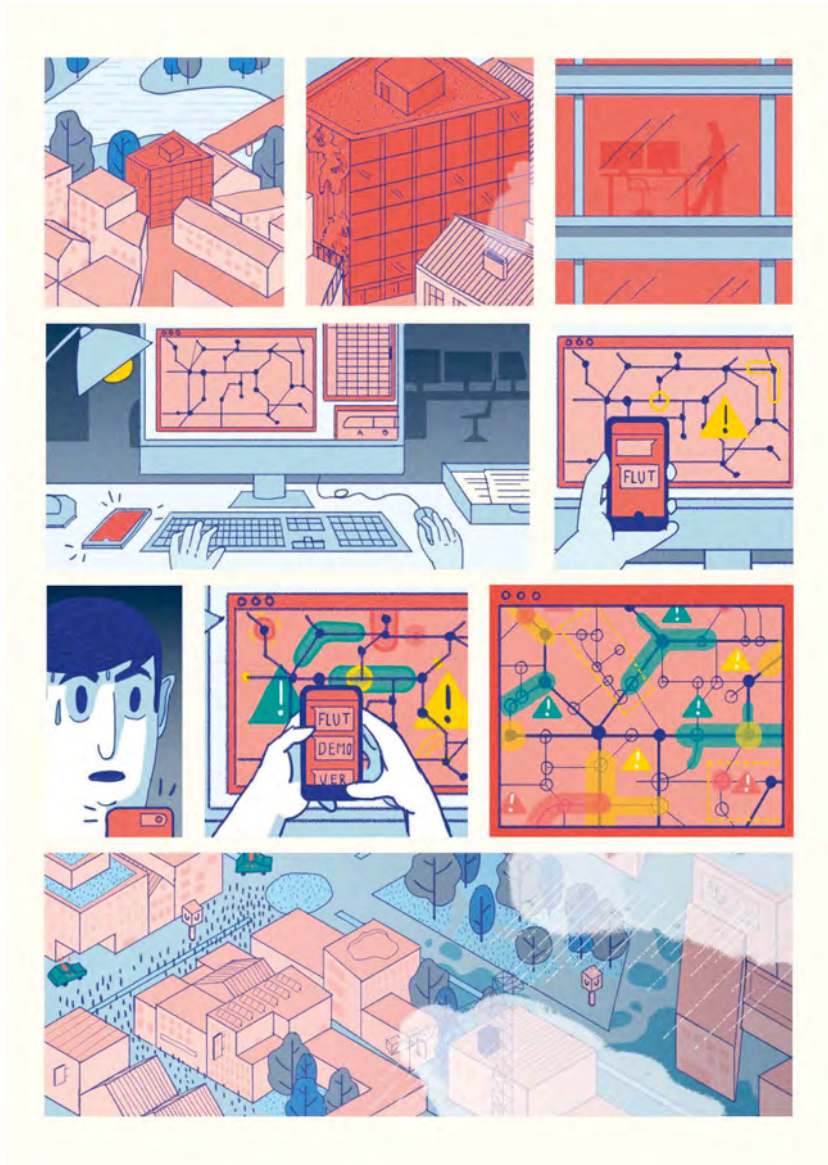
4 Bezeichnenderweise nennt sich die Kontrollzentrale am Hamburger Hafen *Coordination Centre*, vermutlich wegen des immensen Gesprächsbedarfes mit Hafenbehörden, Reedereien, Sicherheitspersonal, oder der Logistik. Die Kontrollzentrale am Hafen von Vancouver dagegen nennt sich *Operation Centre*. Der Unterschied zwischen Operation und Coordination mag sich aus den unterschiedlichen Weisungsbefugnissen der beiden Zentralen ergeben: Während die Zentrale in Vancouver direkt staatlich beauftragt und damit weisungsbefugt ist, ist Hamburg ein privatwirtschaftliches *Joint Venture* ohne politische Legitimation, sodass diplomatischem Geschick bei der Koordinationsarbeit eine größere Bedeutung zukommt.

gen in das Stromnetz, wird außerdem die Bewölkung und damit das Wetter zu einem immer wichtigeren Thema.

Die sich aus diesen Umstellungen ergebene, raumsoziologische These ist schließlich, dass sich die Raumkontrolle wegbewegt von einem nur auf das uneingeschränkt-souveräne Funktionieren der kontrollierten Bahnenräume ausgelegten Kontrolltätigkeit, hin zu einer flexibleren Anschmiegun der Kontrolle an die auch außerhalb dieser kontrollierten Infrastrukturbahnen gelegenen, umliegenden Räume und Relevanzsysteme. Zuvor scharf getrennte und nach festgesetzten Plänen geregelte Raumlogiken werden einander kompatibel gemacht und das reibungslose ineinander übergehen der Raumlogiken forciert. Raumkontrolle wird damit vermehrt über eine Anschmiegun an den Stadtraum gesucht, statt den Stadtraum durch festgesetzte Regeln des nur eigenen Bahnenraums beherrschend prägen zu wollen.⁵ Eine solche, neben der *Kontrolle* von Raum in den Mittelpunkt rückende *Moderation* von Räumen, wurde bereits in ähnlicher Weise von Ahrens (2003:188) beschrieben. Sie bezieht sich dabei jedoch auf die medial vernetzten Subjekte spätmoderner Gesellschaften, die ihr zufolge immer stärker zwischen »raumzeitlichen Kontexten« jonglieren müssen und dabei eine »Praxis der Collage und Montage« kultivieren. Auf Subjekt-Ebene bezeichnet sie damit also bereits das, was in der Theorie der refigurierten Moderne als Polykontextualisierung begriffen wird (Weidenhaus/Stollmann 2021). Für Kontrollzentralen kann nun ein ganzähnlicher Vorgang beobachtet werden. Abbildung 84 illustriert dieses verstärkte Moderieren zwischen eigens gesteuerter Infrastruktur und diversen umliegenden Räumen und Relevanzsystemen.

-
- 5 Die Kontrolle eines Raumes nicht durch ein Überstülpen von Regeln, sondern durch eine flexible Anschmiegun, scheint sich auch abseits von Kontrollzentralen als ein an Dominanz gewinnender Modus der sozialen Raumkontrolle abzuzeichnen, bei dem die souveräne »Kerbung« in eine bändigende »Glättung« überführt wird. Ein Beispiel hierfür sind etwa neuere Taktiken der *Riot Control* bei der Berliner Polizei, die seit einigen Jahren auf den 1. Mai-Demonstrationen in Berlin dazu übergegangen ist, Einsatzkräfte in Kolonne hintereinander zu reihen und diese dann permanent durch die Demonstrationsmasse schlängeln zu lassen, statt Bereiche mit voranrückenden Kettenformationen erobernd zu »sichern«. Auch in diesem Fall hat man sich von der territorialen Standortsicherung entfernt und versucht stattdessen den Raum als »geglätteten« Relationsraum zu betrachten, in dem die Bewegungen von Polizei und Demonstranten in ein effektives Gleichgewicht gebracht werden sollen, welches erst gar keinen Anreiz zu einer feindlichen Gegenüberstellung zulässt. Längst findet sich diese neue Form der relationalen Raumkontrolle auch in der modernen Kriegsführung, die seit dem Ende des zweiten Weltkrieges offensichtlich vermehrt auf eine strategische Zerschlagung von Knotenpunkten durch *Targeted Killing* aus der Ferne setzt, statt auf breit angelegte, territoriale Bodeninvasionen.

Abbildung 84: Illustration der Moderation zwischen kontrollierter Infrastruktur und umliegenden Räumen und Relevanzsystemen.



Es bleibt dabei jedoch nicht nur bei einer *Moderation* zwischen den ehemals getrennten Arbeitsbereichen der nun zusammengezogenen Kontrollzentralen, denn zusätzlich kommt es zu einer *Anschmiegung* an die konkreten Bedarfe und Dynamiken des kontrollierten Raumes, der mithilfe von Sensoren immer »feinkörniger« erfasst werden soll. Besonders smartifizierte Kontrollzentralen stellen nicht nur auf ein besseres Verständnis des vielschichtigen Zusammenspiels von Raumfiguren der Stadt ab, sondern auch auf eine Anschmiegung an die Dynamiken und Muster der Stadt, die sie mithilfe von Sensoren und Statistiken zu ermitteln suchen (vgl. Nassehi 2019). Dies führt zur Flexibilisierung von Fahrplänen, Schaltungsroutinen und Steuerungsmustern. So setzt etwa die »Smart City« Santander auf eine Müllabfuhr, deren Routen sich an den Füllständen von entsprechenden Sensoren ausgestatteten Containern orientieren. Im *Smart City Operation Centre* in Songdo (Südkorea) dagegen, wurden Sensoren im Stadtraum verbaut, die Geschrei an öffentlichen Plätzen automatisch erkennen sollen. In der Polizeiarbeit sollen *Heat Maps* zum Einsatz kommen, die aktuelle Kriminalitätsschwerpunkte auf einer Lagekarte für die Streifen sichtbar machen sollen (Kaufmann/Egbert/Leese 2019).⁶ Der *Seoul Transport Operation and Information Service* in Südkorea kann wiederum mithilfe der in die Fahrkarten verbauten Sensoren jederzeit die genaue Zahl und Verteilung der Fahrgäste abbilden, was eine automatisierte Anpassung der eingesetzten Fahrzeuge ermöglicht. Im Bereich der Rettungsdienste, können den DisponentInnen in einigen Fällen neuerdings auch die aktuellen Kapazitäten der Krankenhäuser direkt aufgelistet werden, sodass eine passgenauere Zuteilung möglich wird (Gokl 2019). Ein weiteres Beispiel für neuere, statistische Bedarfsorientierung ist das von Klausser (2017) beschriebene *Flexlast*-Programm zur Steuerung von Stromauslastungen: Dabei wird der tatsächliche Stromverbrauch der Menschen statistisch erfasst und eine Einspeisung entlang dieser Auslastung vorgenommen. Bei der U-Bahn Leitstelle der BVG in Berlin wird dagegen mit dem Weg-Zeit-Diagramm ein neues Anzeigesystem eingeführt, das die gleichmäßige Taktung der Züge besser kontrollierbar macht, statt vor allem auf die Einhaltung der einzelnen Fahrpläne abzustellen. Möglicherweise ist damit auch eine Neuausrichtung des Steuerungsansatzes verbunden, bei dem es nicht mehr nur dem Container-Modell des Raumes entsprechend darum geht, ob etwas *vorhanden* ist, sondern entsprechend eines relational verstandenen Raumes darum, wie *erreichbar* etwas ist.⁷

6 Kaufmann, Egbert und Leese (2019) verwenden zur Kennzeichnung dieser Entwicklung den Ausdruck »from hotdogs to hotdots«.

7 Eine zu dieser Vermutung passende Beobachtung macht auch Barlösius (2019: 121-123), die bei ihrer Untersuchung infrastruktureller Regime darauf hinweist, dass nicht mehr nur »substantielle« Raumbestimmungen, sondern vermehrt auch »relationale« Raumbestimmungen an Relevanz gewinnen. Sichtbar werde dies etwa bei den Kriterien zur Unterscheidung zwischen Stadt und Land: Während vormals die Bevölkerungsdichte eines Territoriums herangezogen wurde, werden heute etwa regionale Pendlerquoten und Fahrzeiten beachtet.

Besonders smartifizierte Kontrollzentralen werden in diesem Zuge vermehrt als Einrichtungen verstanden, die die Stadt verstehen und »für sie da« sein sollen; nicht mehr nur als Einrichtungen, die die Stadt bloß »ermöglichen«. Es geht um eine Entstörung, die sich nicht mehr nur auf intrastrukturelles Funktionieren, sondern verstärkt auf die Qualität städtischen Lebens bezieht. Kontrollzentralen sollen stärker an den Alltagsraum heranrücken, nicht mehr nur den hintergründigen, unsichtbar bleibenden infrastrukturellen Untergrund kontrollieren. Solchen flexiblen Ausrichtungen entlang der Bedarfe liegt das Ideal eines sensorisierten (Stadt-)Raumes zugrunde, bei den die Durchsetzung des Raumes mit Sensoren den Bewohnenden eine adaptive, responsive und unterstützende Umgebung und räumliche Einbettung bereitstellen soll. Statt einer »systemtheoretischen« Sicherung der Funktionssysteme wird so stärker die Stadt als Ort und damit auch Lebenswelt der Stadtbewohnenden zum Zielpunkt der Kontrolltätigkeit. Dieser Bezug zum städtischen Leben wird ganz explizit und öffentlich gemacht. Zu erkennen ist das etwa an der Einbindung von Social Media: Viele Kontrollzentralen setzen beispielsweise Tweets ab oder nutzen die Tweets der BürgerInnen als Informationsquelle. Eine immer zentralere Bedeutung kommt dabei auch den lokativen Medien zu (Lettkemann/Schulz-Schaeffer 2021), die eine direktere Relationierung zwischen Kontrollzentralen und den EmpfängerInnen der Kontrollleistung erlauben sollen.⁸

Trotz dieser Versuche, die Kontrolltätigkeit näher an die Bedarfe der Stadtbewohnenden heranzurücken, ist es wichtig zu betonen, dass es bei der Kontrollarbeit weiterhin nicht um Personen und Identitäten, sondern um Räume und ihre Dynamik geht. Zwar mag es vor allem durch die Nutzung von Smartphones als Sensoren potenziell ermöglicht werden, persönlichere Zuteilungen zu machen, doch im Routinefall, selbst im Falle der Videoüberwachung, sind die hier untersuchten Kontrollzentralen blind für die den Raumdynamiken zugrundeliegenden Personen. Das schließt gleichzeitig natürlich nicht aus, dass etwa Software zur Gesichtserkennung eingesetzt oder etwa personenbezogene Fahndungen eingeleitet werden können. Die Identifikation von Personen ist jedoch, zumindest bisher, nicht für die Kontrolltätigkeit der Zentralen selbst ausschlaggebend. Sie stehen in direktem Kontrast zu dem von Foucault (1977) als prominentes Sinnbild für die Disziplinierung der Moderne aufgegriffenem Panopticon, das sich durch einsperrende Parzellierung und potenziell unsichtbare Drohung auszeichnet. Statt panoptisch

8 Weniger explizit ist dagegen das immer verbreitete, automatische Auslesen der Standortdaten von Anrufern bei Notrufzentralen. Die automatische Ortung von Anrufern wird auch deshalb vorangetrieben, weil die Mitarbeitenden zunehmend mit Anrufern konfrontiert werden, die nicht mehr in der Lage sind zu beschreiben, wo genau sie sich gerade befinden. Die Mitarbeitenden machen hierfür vor allem Google Maps verantwortlich (Anonymisierte Leitstelle, Interview vom 3.11.2020).

die einzelnen Subjekte zu erfassen, ist der Blick, der den smartifizierten Integrationsbewegungen vorschwebt, eher ein *apollinischer* (vgl. Luque-Ayala/Marvin 2015), der die Ordnung und Regelmäßigkeit des Ganzen zu erfassen sucht. Die Einbindung der Stadtbewohnenden wirkt nicht als Zwang, sondern stellt bereit, richtet ein, erleichtert, gibt Anreize und schützt.

Gerade im Kontext der Smartifizierung und ihrer Soziokybernetik, die sich als unpolitisch versteht und sich an die in ihrer ›Natürlichkeit‹ belassenen, ›freien‹ Zirkulationen anzuschmiegen sucht, finden sich Gemeinsamkeiten mit dem von Foucault (2006) entworfenen Machttypus der *Sicherheit*, der in ganz ähnlicher Weise eine liberal-entzögerte Normalität und ihre Zirkulationen so zu sichern sucht, dass sie ohne Reibung ablaufen, ohne eigentlich selbst steuernd einzugreifen. Darauf hat vor allem Klauser (2017) mit Blick auf neue Sensoren bei der Steuerung von Stromnetzen hingewiesen. Auch (Luque-Ayala und Marvin 2015) weisen unter Bezugnahme auf das *Centro de Operacoes* in Rio de Janeiro darauf hin, dass es smartifizierten Kontrollzentralen weniger um ›richtiges‹ Verhalten ginge, sondern ein ›intelligentes‹ Management abstrakt vorhandener Flows und Zirkulationen erreicht werden soll. Ohne diese möglicherweise durchaus bestehenden Tendenzen abzustreiten, kommt im Feld der Kontrollzentralen jedoch auch ein Motiv zum Tragen, dass über eine bloße »Gewährleistung von Zirkulationen« (Foucault 2006:52) hinausgeht. Denn die Versuche, Krisen und besondere Ereignisse besser bewältigen zu können, sowie die Anschmiegung der Infrastrukturkontrolle an die Bedarfe der Menschen, kann als eine Suche nach neuen Möglichkeiten politischer Handhabung und Agency verstanden werden. Gerade im Umfeld von Smart City-Initiativen regt die Integration der Kontrollzentralen teils Imaginationen einer sozialtechnologischen Erneuerung des Stadtraumes an, bei der politisch Entscheidungsbefugte den direkten und ›ungetrübten‹ Gesamtzustand ihrer Stadt ablesen und datenbasierte Entscheidungen treffen sollen (vgl. Kitchin 2014). Die Dynamik der Stadt soll nicht nur gewährleistend gesichert, sondern in ihrer Komplexität zu durchdringen und in eine gestaltbare Simulierbarkeit überführt werden. Im Hintergrund mag sicher Foucaultsche *Biopolitik* mitschwingen (Gabrys 2014), doch die Integrationen verweisen vor allem auf den Wunsch, (stadt-)räumliche *Souveränität* zurückzuerobern, die durch globale Vernetzungen und Abhängigkeiten untergraben wird. In Anlehnung an Foucault (1977) verstehe ich hierunter eine Machtausübung, die auf territoriale Integrität und Steuerungsfähigkeit ausgerichtet ist. Zwar verbindet Foucault die Souveränität auch mit Logiken der Repräsentation, des Ausschlusses und der Abschreckung, die hier nur bedingt passend erscheinen, doch liegt im Kern des Begriffes ein selbstbestimmtes ›Durchgreifen‹, um das es mir zuvorderst gehen soll. Es geht nicht schlussendlich mehr nur vereinzelt um Züge, Abwasser, Müllentsorgung und Verkehr, sondern um den Stadtraum selbst und um seine zukunftsfähige, souveräne Handhabung. Dieses Ziel einer territorial-souveränen Handlungsmacht auf Stadtebene wird oft übersehen, wenn es um neue Tendenzen der Raumkontrolle

le geht. Das hat in gewisser Weise auch mit Sozialkontrolle zu tun, nicht im klassisch verstandenen Sinne als nachhaltige Verhaltensbeeinflussung von Menschen, sondern als die Idee, die Stadt als Organismus besser unter Kontrolle zu bekommen und in handhabbare, sichere Bahnen zu lenken. Für mich zeigt sich hier: Fernab inhaltlicher Programme wird das Prinzip einer infrastrukturellen Sozialkontrolle *an sich* neuerdings verstärkt Teil des Entwurfes integrierter Leitstellen, während es vormals nur um das technische Instandhalten ging.

Diese Arbeit sollte anhand des Gestaltungswandels der Zentralen deutlich machen, dass dieses Vorhaben aktuell durch einen kontingent-reflexiven Face-to-face-Austausch zwischen nebeneinanderliegenden Arbeitsbereichen und mit einem Ausbau der Krisenräume vorangetrieben wird. Die Ausübung infrastruktureller Raumkontrolle bleibt so fundamental auf menschliches Handeln und seine Kontexturen bezogen, ohne dass Kontrollzentralen durch Algorithmen ›posthumanistisch‹ geleert würden. Dass gerade smartifizierte Zentralen in der öffentlichen Darstellung mitunter symbolisch als Gehirn abgebildet werden, sollte jedenfalls nicht nur metaphorisch verstanden, sondern wörtlich genommen werden: Es braucht nach wie vor Gehirne, um all die Sektoren, Domänen und Repräsentationen einer Stadt zusammen zu denken.

