



Band 7

# UNIVERSITY SOCIETY INDUSTRY

Beiträge zum lebensbegleitenden  
Lernen und Wissenstransfer

Judith Fritz, Nino Tomaschek (Hrsg.)

## In Bewegung

Beiträge zur Dynamik von Städten,  
Gesellschaften und Strukturen

WAXMANN

# University – Society – Industry

Beiträge zum lebensbegleitenden  
Lernen und Wissenstransfer

herausgegeben vom  
Postgraduate Center der Universität Wien

Band 7

Judith Fritz, Nino Tomaschek (Hrsg.)

# In Bewegung

Beiträge zur Dynamik von Städten,  
Gesellschaften und Strukturen



Waxmann 2018  
Münster · New York

### **Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

### **University Society Industry, Band 7**

ISSN 2194-9530

Print-ISBN 978-3-8309-3907-8

E-Book-ISBN 978-3-8309-8907-3

© Waxmann Verlag GmbH, 2018

[www.waxmann.com](http://www.waxmann.com)

[info@waxmann.com](mailto:info@waxmann.com)

Umschlaggestaltung: Anne Breitenbach, Münster

Umschlagbild: © Blue Planet Studio – shutterstock.com

Satz: Stoddart Satz- und Layoutservice, Münster

Druck: Hubert & Co., Göttingen

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier,  
säurefrei gemäß ISO 9706



Printed in Germany

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

Kein Teil dieses Werkes darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

## Inhalt

<i>Judith Fritz und Nino Tomaschek</i> Vorwort .....	7
---	---

### I STÄDTE IN BEWEGUNG – Partizipation und Stadtentwicklung

<i>Johanna Rolshoven</i> Straße und Gesellschaft Kulturanalytische Überlegungen über den Stadtraum in Bewegung .....	13
--	----

<i>Andrea Binder-Zehetner &amp; Martin Heintel</i> Partizipation bewegt – BürgerInnen gestalten ihre Stadt .....	27
---	----

<i>Katharina Hammer</i> Öffentlicher Raum – Chancen und Risiken von Beteiligungsverfahren .....	39
--	----

<i>Barbara Götsch</i> Vienna and Singapore: Smart and Participatory? .....	57
---	----

<i>Roberta Cucca</i> Urban Greening in Europe and its Social Consequences The Case of Vienna .....	69
--	----

<i>Santiago Sanchez Guzman &amp; Rudolf Giffinger</i> Displacement, Metropolitan Growth and Urban Inequality in Colombia and the Importance of Infrastructure Projects in Medellín .....	79
---	----

### II MENSCHEN IN BEWEGUNG – Migration, Diversität und Integration

<i>Heinz Fassmann, Yvonne Franz &amp; Josef Kohlbacher</i> Migration from Central and Eastern Europe is Changing the Urban Landscape: A European-US Comparison .....	103
--	-----

<i>Annekatriin Niebuhr</i> Ökonomische Effekte von Zuwanderung und kultureller Diversität – Befunde für Produktivität, Wachstum und Innovationen .....	119
--	-----

<i>Martha Ecker</i> Barriers and Opportunities for Refugee Integration in Austrian Municipalities Blind and Blank Spots and How to Address Them in Social Science Research .....	133
--	-----

*Philipp Schnell & Oliver Gruber*  
Die (Un-)Beweglichkeit des Bildungssystems  
Diversität und Unterrichtserfolg an Österreichs Schulen ..... 151

*Martina Schorn & Elisabeth Gruber*  
Jugend in Bewegung  
Motive, Auswirkungen und potenzielle Steuerungsmöglichkeiten  
von Jugendmigration aus Perspektive der geographischen  
Migrationsforschung ..... 165

**III STRUKTUREN IN BEWEGUNG – Die Mobilität  
von Unternehmen, Gütern und Personen**

*Jakob Eder*  
Peripherisierung in Österreich: Herausforderungen für  
Unternehmen und Regionalpolitik ..... 187

*Roman Klementsitz*  
Nachhaltiger Verkehr in ländlichen Räumen, die Schließung von  
räumlichen und geistigen Mobilitätslücken als große Herausforderung ..... 199

*Katharina Resch & Julia Demmer*  
Mobilität im Alter – Ergebnisse einer sozialräumlichen Studie mit  
älteren Menschen in Wien ..... 213

*Karl F. Dörner & Gabriele Traugott*  
Logistics Analytics – neue Planungsansätze in der Gütermobilität  
durch Datenintegration ..... 227

Autorinnen und Autoren ..... 239

Herausgeber ..... 243

# Vorwort

*Judith Fritz und Nino Tomaschek*

Der Fußball wird immer schneller! Insbesondere in Zeiten einer Weltmeisterschaft ist beobachtbar, dass das Fußballspiel als solches immer dynamischer wird. Vergleicht man die Spiele des Jahres 1974, als Franz Beckenbauer als Spieler Weltmeister wurde, mit jenen des Jahres 1990 (diesmal ging Beckenbauer als Trainer der deutschen Nationalelf als Sieger hervor) und der Weltmeisterschaft 2018, ist eine deutliche Komplexitätssteigerung ersichtlich. Ebenso lässt sich in vielen Bereichen unserer Lebenswirklichkeit feststellen, dass alles „in Bewegung“ ist.

Das Ineinandergreifen multipler Mobilitäten ist zunehmend Thema der Wissenschaft und forschungsorientierten Praxis. Die globalisierte Welt ist geprägt von der Bewegung von Menschen und Gütern, Informationen und Ideologien, Finanz und Kapital, Technologien und Wissensbeständen. Digitalisierung und daran geknüpfte Innovationen lassen Bewegungen rascher vollziehen und Distanzen überwinden. Bewegung ist längst zur Norm geworden und individuelle Beweglichkeit zur Voraussetzung für die persönliche Teilhabe an einer globalisierten Welt.

Der Megatrend Mobilität war Thema des siebten Jahres der Initiative „University Meets Industry“ (uniMind). „University Meets Industry“ ist ein am Postgraduate Center der Universität Wien durchgeführtes Programm, das auf einen stärkeren Austausch und eine intensivere Zusammenarbeit zwischen Universitäten, Unternehmen und gesellschaftlichen Institutionen abzielt. PraktikerInnen und WissenschaftlerInnen fehlt es häufig trotz ähnlicher Arbeitsbereiche und geteilten Fragestellungen an gemeinsamen Schnittstellen. uniMind möchte diesem Fehlen an Berührungspunkten entgegenwirken und bietet als offenes Weiterbildungsformat einen Raum für kooperatives Lernen. In interaktiven Workshops und praxisorientierten Lectures bekommen WissenschaftlerInnen und Personen aus Unternehmen, öffentlichen Institutionen, Industriebetrieben und NGOs einen Ort, um Erfahrung und Wissen auszutauschen. Den inhaltlichen Rahmen gibt dabei ein jährlich definiertes Metathema vor. Eine der Stärken dieses Formats liegt in der Vernetzung von Wissensräumen. Durch die Heterogenität des Publikums werden Austauschprozesse und Kooperationen über die eigenen Berufssparten und Disziplinen hinweg ermöglicht. Mit diesem Brückenschlag stärkt uniMind den Wissens- und Wirtschaftsstandort und unterstützt regionale Unternehmen und Organisationen darin, Lifelong Learning als Teil ihrer Unternehmenskultur zu etablieren und an neueste wissenschaftliche Erkenntnisse anzuschließen.

Mit der Veröffentlichung der Publikationsreihe „University – Society – Industry: Beiträge zum lebensbegleitenden Lernen und Wissenstransfer“ im Waxmann Verlag fördert uniMind die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem jeweils aktuellen Jahresthema.

Der vorliegende Band widmet sich dem Thema „In Bewegung“ aus vielfältigen Perspektiven und spiegelt damit den interdisziplinären Ansatz des Projekts „University Meets Industry“ wider. Thematisch sind die 15 Kapitel des siebten Bandes in drei Abschnitte unterteilt. Der erste Teil der Publikation nimmt städtische Bewegungsformen in den Blick. Städte sind längst Orte verdichteter Vielfalt

und unterliegen einer permanenten Transformation. Diesen städtischen Veränderungsprozessen sind Aushandlungsprozesse um Beteiligung und Mitbestimmung inhärent. Die AutorInnen stellen eine theoretische Rahmung des Sozialraums Straße als Ort der Gesellschaftsproduktion zur Disposition, zeigen Spannungsfelder der Co-Produktion von Stadt auf und analysieren das Zusammenspiel von Partizipation und sozialer Un/Gleichheit.

*Johanna Rolshoven* verdeutlicht am Beispiel des Stadtraums Straße die Zusammenhänge zwischen Bewegung, Beweglichkeit und Kulturdynamik. Aus Perspektive der kritischen empirischen Kulturwissenschaft definiert sie Straße als Raum der Bewegung und Begegnung, als Ort an dem Gesellschaft hergestellt wird und analysiert den kulturwissenschaftlichen Gehalt urbaner Bewegungsformen.

*Andrea Binder-Zehetner* und *Martin Heintel* skizzieren in ihrem Beitrag am Beispiel der Stadtentwicklung Wien, wie eine Co-Produktion von Stadt zwischen BürgerInnen, Politik und Stadtverwaltung gestaltet werden kann. Sie stellen Initiativen der Wiener Stadtentwicklung vor die darauf abzielen, städtebauliche Vorhaben partizipativ zu gestalten und eine Basis für eine gute Beteiligungskultur zu schaffen.

Ausgehend von der Konzeptualisierung des öffentlichen Raumes als soziale und demokratische Ressource macht *Katharina Hammer* auf Inklusions- und Exklusionsmechanismen im Kontext von Teilnahmeverfahren aufmerksam. Auf Basis einer Darstellung von Teilnahmeverfahren in Wien diskutiert sie mögliche Ausschlussmechanismen gegenüber sozioökonomisch benachteiligten Gruppen und präsentiert Vorschläge zur Umsetzung von Teilnahmegerechtigkeit.

*Barbara Götsch* stellt in ihrem Beitrag die Frage, welcher Stellenwert Teilnahmeprozessen in Smart-City-Strategien zugesprochen wird. In einer Vergleichsanalyse der Smart-City-Konzepte der Städte Wien und Singapur skizziert sie die Rolle, die Bürgerinnen und Bürger in diesem städtischen Transformationsprozess zukommt.

*Roberta Cucca* analysiert in ihrem Beitrag die sozialen Effekte urbaner Nachhaltigkeitsstrategien mit besonderer Berücksichtigung des Wohnsektors. Sie argumentiert, dass das Konzept der ökologischen Gentrifizierung aufschlussreich ist, um den Blick für soziale Ungleichheiten zu schärfen und zeigt am Beispiel der Stadt Wien, welche Herausforderungen mit dem „green space paradox“ (negativen sozialen Konsequenzen, die urbane Nachhaltigkeitsstrategien Gefahr laufen, nach sich zu ziehen) verbunden sind.

*Santiago Sanchez Guzman* und *Rudolf Giffinger* illustrieren am Beispiel der kolumbianischen Stadt Medellín jene positiven Effekte, die ganzheitlich angelegte und partizipativ umgesetzte Infrastrukturprojekte für die Entwicklung urbaner Gebiete erzielen können. Sie analysieren das Wechselverhältnis zwischen nationalen Konflikten, einem binnenmigrationsbedingten Städtewachstum und einer sozialen Dynamik, die von begrenzter sozialer Mobilität geprägt ist und zeigen vielversprechende Strategien auf, um die soziale und räumliche Mobilität der BewohnerInnen zu erhöhen.

Der zweite Teil des Buches befasst sich mit den Effekten menschlicher Wanderbewegungen. Überall dort, wo sich Menschen in Bewegung setzen, ankommen und bleiben, verändert sich das gesellschaftliche und soziale Gefüge. Die Autorinnen und Autoren des zweiten Abschnitts diskutieren, wie sich Migrationsprozesse am Arbeits-



und Wohnungsmarkt sowie im Bildungssystem abbilden, erörtern Steuerungsmodelle der Regionalforschung und hinterfragen kritisch die methodologischen und theoretischen Prämissen der Migrationsforschung.

*Heinz Fassmann, Yvonne Franz und Josef Kohlbacher* werfen in ihrem Beitrag die Frage auf, wie Immigration die Stadtlandschaft verändert und analysieren in vergleichender Perspektive jene Effekte, die internationale Migrationsprozesse auf europäische und US-amerikanische Städte ausüben. Sie zeichnen jene Diskurse nach, die der politischen Bewertung von Zuwanderung und Integration in Europa und den USA zugrunde liegen und illustrieren am Beispiel der Schlüsselbereiche Wohnungs- und Arbeitsmarkt, wie Migrationsprozesse und der urbane Raum interagieren.

*Annekatriin Niebuhr* rückt in ihrem Beitrag die ökonomischen Effekte von Arbeitsmigration in europäischen Volkswirtschaften in den Fokus. Auf Basis empirischer Studien diskutiert sie die Wirkungen von Zuwanderung auf den Innovationserfolg, die Produktivität und das wirtschaftliche Wachstum in den Zielländern. Dabei unterscheidet sie zwischen jenen Effekten, die aus einer Erhöhung des Arbeitsangebots resultieren und jenen, die mit der zunehmenden kulturellen Vielfalt der Arbeitskräfte in Zusammenhang stehen.

Die Relevanz von Österreichs Gemeinden bei der Integration geflüchteter Menschen thematisiert *Martha Ecker* in ihrem Beitrag. Dabei plädiert sie für eine kritische Auseinandersetzung mit den theoretischen, methodologischen und räumlichen Konzepten, auf deren Basis wissenschaftliche Analysen zur Integration geflüchteter Menschen durchgeführt werden und spricht sich für die Übernahme der „social transformation perspective“ sowie eines Mixed-Methods-Ansatzes als Ausgangspunkt einer empirischen Erforschung des Themas aus.

*Martina Schorn und Elisabeth Gruber* wenden sich in ihrem Beitrag den Migrationsbewegungen junger Menschen zu. Sie skizzieren Motive von Jugendmigration, diskutieren deren räumliche und soziale Auswirkungen auf Regionen und präsentieren Steuerungsmöglichkeiten, um der Abwanderung aus ländlichen Räumen beizukommen. Dabei zeichnen sie ein nuanciertes Bild von Zu- und Abwanderungsprozessen und verweisen auf die vielschichtigen Effekte, die mit Wanderbewegungen der jungen Generation verknüpft sind.

*Philipp Schnell und Oliver Gruber* diskutieren in ihrem Beitrag, wie das österreichische Bildungssystem als zentrale Institution moderner Gesellschaften auf den demographischen Wandel reagiert und ob es die nötige Beweglichkeit aufweist, um der steigenden Heterogenität der SchülerInnen gerecht zu werden. Dabei treten sie für eine differenzierte Analyse ein, der zufolge Globalkategorien (wie etwa die Definition „Migrationshintergrund“) zu kurz greifen und die stattdessen die vielschichtigen Diversitätsmuster der ethnischen und sprachlichen Vielfalt österreichischer SchülerInnen sichtbar macht.

Im dritten Teil des Buches geraten räumliche Strukturen in den Blick. Die AutorInnen skizzieren innovative Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum und fragen nach dem Mobilitätsverhalten älterer Menschen. Sie analysieren, wie Innovationen im Bereich der Kommunikationsinfrastrukturen neue Bewegungsformen von Gütern zulassen und wie sich sozialräumliche Strukturen soweit verändern, dass sie nach einer Neubewertung von Standortfragen verlangen.

*Jakob Eder* greift in seinem Beitrag neue Ansätze der räumlichen Innovationsforschung auf und stellt in Zeiten moderner Kommunikationsinfrastrukturen

das simplifizierte Verständnis einer Kern-Peripherie-Dichotomie in Frage. Er argumentiert, dass Innovationsprozesse nicht nur in Städten und Clustern möglich sind, sondern auch in ländlichen, abgelegenen Regionen stattfinden, diskutiert die Wechselwirkungen zwischen Unternehmen und ihren Standorten und gibt einen Ausblick auf zukünftige Entwicklungen.

*Roman Klementschtz* entwirft in seinem Beitrag ein Szenario für eine nachhaltige Alltags-, Urlaubs- und Freizeitmobilität im ländlichen Raum und präsentiert konkrete Maßnahmen, um die Mobilitätssituation von Menschen in ländlichen Gebieten zu verbessern. Er stellt innovative Umsetzungsbeispiele vor, um räumliche wie zeitliche Lücken im Verkehrsangebot zu schließen und nennt Parameter, damit die erfolgreiche Umsetzung eines flexiblen öffentlichen Verkehrsangebotes gelingt.

*Katharina Resch* und *Julia Demmer* wenden sich in ihrem Beitrag dem Mobilitätsverhalten älterer Menschen im urbanen Raum zu und präsentieren erste Ergebnisse einer laufenden sozialräumlichen Studie. Sie fragen nach dem Zusammenspiel sozialer Teilhabe und Mobilität und zeigen unterschiedliche Bewegungsmuster auf.

Abschließend präsentieren *Karl F. Dörner* und *Gabriele Traugott* in ihrem Beitrag neue Konzepte der Gütermobilität, die durch die digitale Sammlung von Echtzeitdaten und dem Einsatz innovativer Analysemethoden ermöglicht werden. Ausgehend von veränderten Planungsproblemen in der Logistik beschreiben sie, wie verzahnte Informations- und Optimierungsmodelle bei der Lösung von logistischen Problemstellungen zum Einsatz kommen.

Wir bedanken uns herzlich bei allen Autorinnen und Autoren für ihre Bereitschaft, an der vorliegenden Publikation mitzuwirken. Sie geben einen facettenreichen Einblick in ihre aktuelle Forschung und tragen dazu bei, den Wissensaustausch über Disziplinengrenzen hinweg zu vertiefen. Zudem ein großes Dankeschön an den Waxmann Verlag und Marisa Tasser für das sorgfältige Lektorat.

„University Meets Industry“ wird in Kooperation mit der Wirtschaftskammer Wien, der Arbeiterkammer Wien und der Wiener Stadtwerke Holding AG durchgeführt. Wir danken unseren Kooperationspartnerinnen an dieser Stelle herzlich für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und die Unterstützung. Darüber hinaus gilt unser ausdrücklicher Dank allen Beteiligten dieses gelungenen Veranstaltungsjahres: den WorkshopleiterInnen Andrea Binder-Zehetner, Alina Brad, Ulrich Brand und Martin Heintel sowie den Vortragenden Petra Dannecker, Karl F. Dörner, Nikolaus Forgó, Birgit Sauer und Harald Tschan.

„University Meets Industry“ wurde von der UNESCO-Kommission als UN-Dekaden-Projekt „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ ausgezeichnet. Die Auszeichnung erfolgt für Projekte, die einen Beitrag zur Profilierung einer nachhaltigen Bildungsarbeit leisten und dabei alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen – Ökonomie, Ökologie und Soziales – gemeinsam berücksichtigen.



Ausgezeichnet von der  
Österreichischen UNESCO-Kommission

I  
**STÄDTE IN BEWEGUNG –  
Partizipation und Stadtentwicklung**



## **Straße und Gesellschaft**

### **Kulturanalytische Überlegungen über den Stadtraum in Bewegung<sup>1</sup>**

*Johanna Rolshoven*

*Bewegung lässt sich nur durch  
Bewegung darstellen, das Veränderliche  
durch das Veränderliche.  
Nicholas Oresme (1320?–1382)<sup>2</sup>*

Selten nur steht die Straße selbst im Mittelpunkt der Kulturbetrachtung, Sozialgeschichte oder Lebensweltphilosophie, sondern eher das durch sie ermöglichte Geschehen. Auch in der Stadtplanung, die Straßen konkret erstellen, aufreißen oder reparieren lässt, oder auch im Architekturentwurf hat sie „nur“ den Status einer Erschließungsstruktur und damit eine Nebenrolle in der prominenten Stadtbespielung der Ingenieure. Straße und Trottoir für sich betrachtet sind nichts, schrieb Jane Jacobs (2000, S. 108). Für sich allein haben sie keine Bedeutung; was zählt sind der Verkehrsweg und die Gebäude, Adressen, Orte, die sie säumen und Ziele dieser Wege sind.

Die Straße ist ein typischer städtischer Alltagsraum. Alltag und Alltäglichkeit bedeuten Selbstverständlichkeiten in der Kultur, die keiner besonderen Hervorhebung bedürfen, keiner ausdrücklichen Thematisierung, denen kein gesellschaftlicher Diskurs zuteil wird, es sei denn, etwas Außergewöhnliches trägt sich zu: ein besonderes Ereignis, das die Routine bricht und das bemerkt, reflektiert, besprochen wird, wie zum Beispiel eine Baustelle, ein Unfall, eine Parade, Demonstration oder ein Festzug. Diese Dimension der Banalität des Alltags macht seinen entlastenden Charakter aus. Seine Routine gewährleistet eine kulturell und sozial überlebenswichtige lebensweltliche Normalität, ohne die das tätige Leben mit seinen Herausforderungen, Bürden und Freuden nicht bewältigbar wäre. Ähnliches gilt für den Alltagsraum Straße: Er ist weniger ein diskursiv prominenter, im wörtlichen Sinne „herausragender“ Stadtraum an sich, wie zum Beispiel ein dreidimensionales Gebäude mit einer spezifischen, bezeichnabaren gesellschaftlichen Funktion: Hotel, Wohnhaus, Schule, Kaufhaus, Laufhaus, Finanzamt u.a., denn eine gebaute Infrastruktur, die stadträumliches Handeln und Geschehen ermöglicht. Die Straßen einer Stadt gewährleisten den Verkehr und Transport von Waren und Menschen. Sie ermöglichen ein fahrendes und schreitendes Vorankommen. Dadurch werden sie zu einem Raum der Bewegung und der Begegnung. Als öffentlicher Vorraum zu den halböffentlichen Orten: Eingängen, Geschäften, Cafés, Kinos, Ämtern, Schalern,

---

1 Teile der theoretischen Argumentation in diesem Beitrag sind einem bereits publizierten Aufsatz entnommen: Rolshoven, J. (2010). Mobilitätskulturen im Parkour. Überlegungen zu einer kulturwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. In R. Jöhler, M. Matter & S. Zinn-Thomas (Hrsg.), *Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung* (S. 52–60). Münster: Waxmann.

2 Zitiert nach Giedion, 1994, S. 35.

Automaten, Schaufenstern usw. gewährleisten sie selbstverständlich und unbemerkt Stadtöffentlichkeit als den Ort, an dem Gesellschaft hergestellt wird.

Die Straße ist daher ein Medium der Stadtkultur. Sie ist ein Schauplatz, an dem Gesellschaft sichtbar – und daher stadtanthropologisch analysierbar – vollzogen wird. In das Bewusstsein der Alltagsmenschen treten konkrete Straßen zum einen nur und werden entsprechend – in Alltagskommunikation oder Medien – „besprochen“, wenn etwas zeit-räumlich erinnerbares Außeralltägliches geschieht oder wenn die Evokation einer bestimmten Straße als Metapher Imaginationen oder Erinnerungen transportiert: die Prachtstraßen der großen Städte etwa mit ihrer Vielfalt an erstrebenswerten Gütern und Einrichtungen oder die eigenen Wohnstraßen als Orte biographischer Erinnerung und Sozialisation. Denn Straßen sind Orte der Artikulation eines gesellschaftlichen Gedächtnisses, an dem nicht nur die sichtbaren Zeugen vergangenen Geschehens, wie Straßennamen, verblasste Inschriften, Tür- oder Reklameschilder oder auch Stolpersteine oder Einschusslöcher in den Fassaden zeugen, sondern auch die unsichtbaren Bilder der Memorie, der Erinnerung des selbst Erlebten. Beides, Geschichte und Erinnerung, verweist auf die grundlegende Bedeutung der Straße als Sozialisationsraum in der Moderne. In ihrer materialen Form sind Straßen, wie Eva Reblin schreibt, „Freilicht-Museen der Architektur und Stadtgeschichte“ (2012, S. 189). Als soziale Form prägt dagegen die Geschichte der Straßennutzungen durch die StadtbewohnerInnen die Repräsentationen einer Stadtstraße: die aus den gesellschaftlichen Intentionen und sozialen Erfahrungen resultierenden Vorstellungen von der Straße, die sich zwischen den Polen von „Gefahr“ und „Freiheit“ erstrecken und klassenspezifisch strukturiert sind. Als Orte bürgerlicher Öffentlichkeit des mondänen Sich-Präsentierens, einem „Schauspiel der Eleganz“ (Hartung, 1997b, S. 46), oder als populäre Öffentlichkeit und Überlebenskultur „auf der Straße“ mit einer eigenen Ökonomie, einem eigenen Verhaltenskodex und Rechtsverständnis: einer Straßenmoral. Für letztere war und ist die Straße ein Außenraum zur Erweiterung begrenzter Wohnverhältnisse.

Die städtischen und auch die ländlichen Straßen – im Englischen wird übrigens die Stadtstraße, die *street*, von der Landstraße, der *road*, begrifflich unterschieden (Horak, 2013, S. 14) – sind immer weniger ein von allen VerkehrsteilnehmerInnen geteilter Raum, sondern werden zu einem durch den Verkehr durchschnittenen und belegten Raum, einem Gefahrenraum, der Geschwindigkeit, Lärm, und Abgase auferlegt und die Funktion der Straße als sozial wirksamem Begegnungsraum in den Hintergrund treten lässt. Dem versucht zum einen die Stadtplanung entgegen zu wirken: durch den Bau von Fußgängerzonen und Verweilplätzen, durch Autozölle, Fahrverbote, Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs – eine dauernde Herausforderung. Zum anderen richten sich Bewegungen der Wohnbevölkerung, wie prominent die internationale Bewegung „Reclaim the Streets“<sup>3</sup>, gegen die Verdrängung der Fußgängergesellschaft durch die automobile Gesellschaft.

Der heuristische Sinn, aus der Perspektive der Straße als verbindender, medialisierender, kommunizierender Struktur einer Stadtgesellschaft Stadt selbst und damit Gesellschaft zu betrachten, besteht darin, die Perspektive der Bewegung als fun-

3 Zur Information vgl. den Eintrag der British Library zu „Reclaim the Streets“: <http://www.bl.uk/learning/histcitizen/21cc/counterculture/disruption/reclaim/reclaimthestreets.html> [15.04.2018].

damentales Prinzip der Kultur sichtbar zu machen. Bewegung impliziert Dynamik und Veränderung. Dynamik ist das Los der Gesellschaftsentwicklung: ein zukunftsgerichtetes Prinzip, dem die Vergänglichkeit zugrunde liegt. Die Argumentation des vorliegenden Beitrags vertieft – aus einer empirisch-kulturwissenschaftlichen Perspektive – einige mobilitätstheoretische Überlegungen zum Zusammenhang von Straße und Gesellschaft und illustriert sie entlang zentraler Momente konkreten Straßengeschehens und seiner gesellschaftlichen Repräsentationen.

## **Beweglichkeit, Bewegung und Kulturdynamik**

Die Bewegung selbst ist zunächst grundsätzlich das klassische Feld der Naturwissenschaften, allen voran der Physik, die lehrt, dass sich ein fester Körper, ein Teilchen, durch Bewegung verändert. In der Kybernetik scheint Bewegung als Kommunikationsartikulation auf. Sie hat ihren festen Platz – wenn auch impliziter – in Finanzwirtschaft und Ökonomie, die sich mit der Zirkulation von Werten und Waren und deren Gesetzmäßigkeiten befassen. Eine explizite Erforschung von Bewegungen findet in den Verkehrswissenschaften statt, deren Erkenntnisziele in der transporttechnischen Erschließung von Distanzen und in Erreichbarkeitsoptimierungen liegen. Voraussetzung solcher Bewegungen auf unterschiedlichen konkreten wie abstrakten Ebenen ist die Beweglichkeit als Dispositiv der zu bewegenden Sachen, Systeme und Strukturen. Sie lässt sich mit dem Begriff der *Motilität* fassen. Als terminus technicus stammt dieser Begriff aus der Medizin, wo er das Artikulationspotenzial des körperlichen Bewegungsapparates bezeichnet. Die körperliche Bewegung und Beweglichkeit sind ebenso das Feld der Sportwissenschaften, die in den vergangenen Jahren ein zunehmendes Interesse für kulturelle Zusammenhänge der Körperbewegung manifestieren.

Man könnte sagen, dass die Natur- und Wirtschaftswissenschaften sich der Bewegung als *Prinzip* zuwenden, während die Geisteswissenschaften sie als gesellschaftliches *Thema* erforschen: etwa in den klassischen Bereichen der Migrations- oder der Tourismusforschung (Rolshoven, Sporrer & Stadlbauer, 2014) sowie in den neueren Ansätzen der Technik- und Sachkulturforschung (Depner, 2015; Moser & Seidl, 2009), der Wohn- und Stadtforschung, der Visuellen Kulturen (Holfelder & Schönberger, 2017), aber auch in der Wissenschaftsforschung (Langreiter & Lanzinger, 2003).

Die Bewegung beeinflusst, schrieb Hermann Bausinger 1961, „aufs stärkste Gehalt und Funktion der Kulturgüter“ (Bausinger, 1961, S. 67). Der historische Blick auf die Moderne offenbart, dass die Bewegung alle Kulturphänomene verändert und auch den Menschen im Zentrum als handelnden Akteur und handelnde Akteurin. Die Straße als konkreter empirischer Ort ermöglicht es, diesen kulturtheoretischen Schlüsselgedanken zu veranschaulichen und dabei nach Zusammenhängen zwischen Beweglichkeit, Bewegung und Kulturdynamik zu fragen.

Die Motilität als Voraussetzung von Mobilität ist für das hier betrachtete Feld der Kulturdynamik ein theoretisch hochinteressanter Gedanke, da er auf die kulturelle Disposition zu Bewegung und Dynamik übertragen werden kann und „Kulturelle Beweglichkeit“ (Rolshoven & Gyr, 2004) als kulturwissenschaftliche Kategorie zu begründen vermag. Bewegung und Beweglichkeit in Raum und Zeit – Mobilität und

Motilität – gehören zu den grundsätzlichen Alltagsanforderungen in der Gegenwart. Sie fundieren Ungleichheiten ebenso wie sie Möglichkeitsräume eröffnen. Eine Gesellschaftswissenschaft geht über die hier freilich verkürzt dargestellte naturwissenschaftliche Gleichung von Bewegung = Mobilität und Beweglichkeit = Motilität hinaus und begreift beide Dimensionen als in einer dynamischen Konstellation zueinanderstehend. Sie schlägt das theoretische Modell einer Mobilitätstriade vor, eines dreidimensionalen Denkens, das über die für die Moderne grundlegende Dialektik der Ankunfts- und Zielorientierung aller Bewegungsphänomene hinausweist. Eine solche Triade konstituiert sich aus Bewegungsmotivation und -intention zum einen, dem Bewegungsverlauf selbst zum zweiten sowie dem Bewegungsziel und Ankunftsereignis zum dritten (Rolshoven, 2009). Da ein Ankunftszeitpunkt nicht bei allen spätmodernen Mobilitäten aufscheint oder festzustellen ist, lässt sich auch von den Effekten sprechen, etwa im Falle von kognitiven und kommunikationsinduzierten Mobilitäten. „Mobilität“ ist dieser Auffassung zufolge das durch seine jeweiligen sozialstrukturellen und ökonomischen Bedingtheiten prädisponierte Bewegungssystem und damit zugleich ein Prozess.

## Mobilität und Sesshaftigkeit

Bewegung an sich als körperliches Vermögen und als kulturelle technische Leistung ist kein neutrales, sondern ein gesellschaftlich bewertetes Geschehen: eine Repräsentation, die zu unterschiedlichen Zeiten mit ideologischen Botschaften versehen wird, welche politischen Interessen folgen. In der fortgeschrittenen Moderne stellt sich Bewegung als ein zugleich realistisches wie idealistisches Prinzip dar: Wir tun es und wir woll(t)en es! Auch wenn wir<sup>4</sup>, zusammen mit einem signifikanten Prozentsatz einer je nationalen Wohnbevölkerung im Fragebogen der Haushaltsbefragung ankreuzen, dass wir seit zwanzig Jahren an derselben Wohnadresse wohnen und damit in der statistischen Momentaufnahme – der Sinn der Statistik ist es, die Beweglichkeit von StaatsbürgerInnen, vor allem aber von Nicht-StaatsbürgerInnen festzuhalten – als sesshaft gelten. Die Sesshaftigkeit wurde mit der Moderne zu einer herrschenden Norm, auch wenn, um ein lebensweltliches Beispiel zu nennen, die privaten (mittlerweile meist elektronischen) Fotoalben – diese eher noch als die Adressbücher – vom Radius der hochmobilen Biographien und Ortsbezogenheiten in der späten Moderne zeugen.

Das Argument der Sesshaftigkeit oder Ansässigkeit, das sich mit einer fixen Wohnadresse in einer bestimmbar Straße und bezifferbaren Hausnummer in einem bestimmten Ort und Land belegen lässt (Tantner, 2007), ist seit den europäischen Nationalstaatsgründungen im 19. Jahrhundert die kleinste Einheit der Staatsbürgerschaft mit dem legitimen Anspruch der Zugehörigkeit und aller sich hieraus ableitenden Rechte und Pflichten eines ordentlichen Bürgers, einer Bürgerin. Alle amtlichen Elemente zu deren Sicherung – Grenzen, Adressen, Nummern, Melderegister, Pässe, digitale Codes, Fingerabdrücke, Bewegungsprotokolle, aber auch zivilrechtliche Dokumente wie Urkunden und Beglaubigungen – zielen auf eine

4 Das im Text verwendete „Wir“ meint nicht den altmodischen *pluralis majestatis*, sondern appelliert an ein kulturwissenschaftliches „Wir“ der von ihrer Zeitgenossenschaft diskursiv durchdrungen handelnden Menschen.



Fixierung des mobilen Menschen, der sich durch seine Beweglichkeit der obrigkeitlichen Kontrolle zu entziehen droht. Sie erfahren jeweils Verstärkung und Erhärtung in bewegungsstarken historischen Umbruchszeiten, in denen es zu Grenzverletzungen und akzelerierten Bevölkerungsvermischungen kommt.

Die in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg entstehende Überhöhung von Sesshaftigkeit als gesellschaftlichem Wert und Legitimierung eines Zugehörigkeitsanspruchs artikuliert sich vor dem schmerzhaften historischen Hintergrund der Zwangsbewegungen im Europa der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Hier haben – im Kontext von Faschismus und Kriegsgeschehen und über die hohe Zahl der Tod bringenden Deportationen hinausreichend – geschätzte 60 bis 80 Millionen Menschen ihren Herkunftsort verlassen (müssen), die meisten von ihnen zwischen 1938 und 1948. Ein Kontinent auf Wanderung – „Europe on the move“ –, das bedeutet, schreibt der Historiker Karl Schlögel, „dass kaum eine Familie in jener Generation und [...] Region von der Erfahrung gewaltsamer Entwurzelung verschont geblieben ist.“ (Schlögel, 2006, S. 453) Beweglichkeit und Bewegung als Determinanten der Geschichte untergraben immer wieder erneut jeglichen Anspruch auf das Eigene, das ersehnte Stabile, Zuverlässige, das Veränderungen ideologisch zur Nebensache oder sogar zur Gefahr erklärt.

### Theorie der *Unveränderung*

Die gesellschaftliche Prämisse des Sedentären, Stablen, Eigenen, Unvermischten leitet nicht nur Wunschorstellungen und Ideologien an, sondern auch die Arbeit der Wissenschaften. Ihr legitimer Sinn ist das *Festhalten*. Erheben, beschreiben und deuten sind die wissenschaftlich legitimen Strategien der Fixierung, die sich schwertun, erkenntnistheoretisch mit der lebensweltlich notwendigen und durch die Gesellschaftsentwicklung induzierten Bewegung mitzugehen.

Erst an der Wende zum 21. Jahrhundert fordert ein so bezeichneter *mobility turn* (Urry, 2007) in den Geistes- und Sozial-, aber auch in den Technikwissenschaften eine veränderte Vision von Mobilitäten in der Kultur ein. Mobilität verwandelt sich nun in den Plural der *Mobilitäten*, um die Komplexität und Vielschichtigkeit ineinander wirkender Bewegungen als gesellschaftliche Tatsache und empirische Herausforderung anzuzeigen. Seit der Kulturanthropologe und prominente Globalisierungstheoretiker Arjun Appadurai in den 1990er-Jahren seine empirisch begründete Theorie der *scapes* und *flows* formuliert hat (Appadurai, 1990), ist das Ineinandewirken multipler Mobilitäten in den Vordergrund der Forschung gerückt: Bewegungen von Menschen, Ideen, Informationen, Finanzen, Gütern und Ideologien prägen das Geschehen in den globalisierten Weltgesellschaften, das sich durch Digitalisierung und verkehrstechnische Entwicklungen in hohem Maße beschleunigt hat. Viele Menschen, aber auch mit der Moderne gewachsene Mentalitäten und Strukturen sind für die mit den transnationalen und technischen Entwicklungen neu entstandenen Ökonomien noch nicht gerüstet. Viele klassische Arbeitsplätze werden obsolet, neue Arbeitsformen und -möglichkeiten dagegen eröffnet. Die entstandenen Ungleichzeitigkeiten zwischen dem Gewohnten und dem Neuen wirken in den Alltagsverstand, die populären Positionen, und machen ihn empfänglich für ideologische Angebote, politische Programme und Versprechen, die eine Rückkehr

in ein versicherndes und überhöhtes *Davor* vermeintlicher Zuverlässigkeiten propagieren. Wieder erstarbt die Rede über die „Heimat“, imaginiert als eine lokale, regionale, sogar nationale Gesellschaft ohne „Fremde“, die es so nie wirklich gab. Tatsächlich stehen hinter solchen Emotionen und Affekten realistische ökonomische Bewegungen, die Privilegien und Wertigkeiten verschoben, soziale Gefälle verstärkt und das demokratisch-politische Ethos des sozialen Ausgleichs verdrängt haben.

Das Ersehnen der *Unveränderung*, die Beruhigung des Immergleichen und das Ausblenden der eigenen Vergänglichkeit sind zutiefst menschliche Anliegen. Um diese Sehnsucht nach Fixierung zu verstehen, erscheint es aufschlussreich, das Prinzip der Bewegung von Nahem zu betrachten. Denn auch die banalen städtischen Alltagsmobilitäten, wie sie vorwiegend auf Straßen stattfinden, sind als kleinste Einheiten Momente dieser übergeordneten Mobilitätssysteme und Strukturveränderungen.

### **Mobile Raum-Umgangsformen: eine Stadt-Lektüre**

Stadtleben ist Gesellschaftsleben. Es beruht auf Kulturtechniken, die von der Bewegung leben. Ihr körperlich und geistig notwendiger Gegenpart sind weder Stillstand noch *Unveränderung*, sondern die Ruhe, die im Stehen, Sitzen, Liegen herstellbar ist. Sie schafft die energetische Voraussetzung der Alltagsbewegungen, die sich – gleichsam in einem raumtrialektischen Vollzug – als ein Interagieren von individueller Körperlichkeit, gesellschaftlichem Sozialraum und gebautem Stadtraum als dreidimensionalem Widerstand der Körperbewegung darstellen. Formen der Raumeignung wandeln sich mit der Kultur, die sie trägt und für die sie daher sowohl symptomatisch als auch konstitutiv sind. Bewegungen ebenso wie Ruhe, die nie Stillstand ist, sondern Schlaf, Traum, Kontemplation, Imagination etc. sind daher nie sinnlos, sondern Ausgangsort und Voraussetzung allen kulturellen Agierens.

Die Auseinandersetzung mit der Umgebung ist immer auch Auseinandersetzung mit den Raum bestimmenden Bedeutungen und Funktionen: Raumeignung kann affirmativer, konservierender oder auch erprobender, erweiternder und inszenierender Natur sein. Sie verändert den gebauten Stadtraum nicht sichtbar, aber sie verändert das „Bewegungssystem“ in dem hochdynamischen Feld von Bewegungserfahrung, Sozialraum und gebautem Raum. Als System erschließt sich die Bewegung allein über den Kontext, der die Position des Fußgängers, der Fußgängerin in Gesellschaft und Stadtraum formuliert.

Auf der Straße finden Deutungen und Umdeutungen statt, die in ihrer Struktur und Artikulation nach Geschlecht, Schicht, Alter sowie grundlegend nach dem Grad der Kultur- und Raumvertrautheit eines städtischen Akteurs, einer Akteurin gelesen werden müssen. Die Chiffren der „Lesbarkeit“ und der „Lektüre“ einer Stadt gehen auf die französische Semiotik zurück (Barthes, 1977). Der Philosoph und Anthropologe Michel de Certeau (1998) und vor ihm der Philosoph und Architekturtheoretiker Jean-François Augoyard (1979; 2017) sprechen vor diesem Denkhintergrund von den Schritten der Gehenden als einem Mitschreiben an der *Schrift der Stadt*: FußgängerInnen sind StadtschreiberInnen und damit gewissermaßen VerfasserInnen von Bedeutung. „Der Akt des Gehens ist für das urbane System das, was die Äußerung (der Sprechakt) für die Sprache oder für formu-

lierte Aussagen ist.“ (de Certeau, 1998, S. 180) Gehen wird damit als ein Akt der Kommunikation deutbar, dem eine dialogische Dimension innewohnt. Dieser methodologische Zugang zur Stadt, zum städtischen Straßengeschehen, erweist sich für die Deutung empirischer Beobachtungen als höchst erkenntnisreich. Der Stadtplan mit den eingezeichneten Straßen einer Stadt als einem Erschließungssystem, das sich aus miteinander kommunizierenden kleinen und größeren Arterien zusammensetzt, findet sich damit durch eine Interpretationsfolie überlagert, die in diesem Netzwerk ein lebendiges Kommunikationssystem sieht. Ebenso wie Sprache und Sprechen bestimmte Kompetenzen voraussetzen, muss auch das fußgängerische „Sprach- und Sprechvermögen“ in Bezug auf seine urbanen Artikulationen, wie etwa Schrittgeschwindigkeit und Fortbewegungsgrund, nach sozialer Differenzierung und Habitus differenziert werden (Rolshoven, 2017). Diese Artikulationen folgen sozialen Normen oder sie widersprechen ihnen. Sie folgen Bewegungsvorschriften und kulturellen Stilen. Als besonders aufschlussreich erweisen sich hier jugendkulturelle Äußerungen. Sie machen gesellschaftliche Verhaltensnormen im öffentlichen Raum gerade dadurch sichtbar, dass sie diese umdeuten oder gegen sie verstoßen.

### Jugendkulturelle Straßenraumaneignungen

Um das städtische – und auch das ländliche – öffentliche Raumangebot für Jugendliche beiderlei Geschlechts ist es nach wie vor schlecht bestellt. Ihre alters- und geschlechtsspezifischen „Bewegungsstile“ (Breckner, 2008, S. 207) in der Stadt bilden sich in sozialisationsnotwendigen Reibungsprozessen an geltenden Normen heraus. Nur selten finden sich dieser Altersgruppe entsprechende bedeutungsoffene Orte und Areale im öffentlichen Raum. Hier oder da gibt es Installationen von Skater- und Bikerrampen am Stadtrand, unter einer Brücke oder als Stadtdesign im Rahmen städtischer Renommierprojekte zur Platzgestaltung, im Sommer auch Stadtstrände, die eigens zum Niederlassen einladen. Die meisten anderen Aufenthaltsangebote in der Stadt sind konsumorientiert und kostenpflichtig. Der Aufenthalt Jugendlicher in Gruppen auf Plätzen und Spielplätzen oder in Parkanlagen u.a. ist ein kontrovers besprochenes Thema, das in der Alltagskommunikation und den lokalen Zeitungen diskutiert wird. Auch sie schreiben mit an der „Stadtschrift“. Durch ihr Herumstehen formulieren sie eine *Aussage*, die anstößt und manche provoziert. Die Jugendforschung *liest* darin, dass sich die Jugendlichen mit dieser zweckfreien Haltung gegen den Bewegungsfluss der Stadt stellen und sich der Ökonomisierung der Gesellschaft (der Straße) entziehen (Horak, 2013, S. 13).

Unbestritten ist, dass die aktuellen Politiken der Stadtverschönerung mit der zunehmenden Vielfalt individualisierter Raumbeanspruchungen konfliktieren oder, wie man auch sagen könnte, ihren Wirklichkeiten nicht angemessen sind, da solche Ästhetisierungen in der Regel die Nutzerzielgruppe der urbanen Mittelschicht adressieren. Die Folge ist, dass der Stadtraum für die ökonomisch schwachen Nutzungsgruppen zusehends enger und reglementierter und – wie Elisabeth Blum in Referenz an Foucault formuliert (Blum, 1996; 2002) – mit tausend kleinen „Züchtigungstheatern“, einem weiten Spektrum an Verboten, ausgestattet wird. Diese reichen vom Verbot, in Gruppen herumzustehen, über Alkoholkonsum- oder Musizierverbote bis hin zu Verboten, Zigarettenkippen oder Kaugummis

auf den Boden zu werfen oder zu spucken. Die meist jungen AdressatInnen dieser Interventionen reagieren darauf entsprechend dem ihnen zur Verfügung stehenden kulturellen Kapital unterschiedlich. Oft „überschreiben“ sie den städtischen Verbotraum mit erfindungsreichen Praktiken. Das sogenannte „Urban Hacking“ zum Beispiel bündelt interventionistische Strategien und künstlerische Praxen, mit denen der öffentliche Raum von innen her besetzt wird. Nicht über den öffentlichen Raum wollen die „Hacker“ sprechen, sondern *mit* ihm (Friesinger, Grenzfurthner & Ballhausen, 2010). Zu „Urban Hacking“ zählen raumaneignende Bewegungspraktiken wie die körperlich anspruchsvollen akrobatischen Techniken des Parkour, Freerunning oder „Jump the City“, performative Flash Mobs, aber auch raumeingreifende Praktiken wie Street Art<sup>5</sup>, Guerilla Gardening<sup>6</sup> oder Cultural Jamming wie etwa „subvertisement“, „visual kidnapping“, einer spektakulären Entführung der Protagonisten auf Werbeplakaten (Sura, 2009)<sup>7</sup>, u.a.m. – allesamt originelle subversive und im Nahblick betrachtet kreative Stadtraumdeutungen und Experimente des Sich-Einschreibens, des eigenen Vorkommens in der unmittelbaren Umgebung, in der Stadt, in der man wohnt, der Gesellschaft, auf der Welt. „Die Interventionen des ‚Urban Hacking‘ versuchen auf je eigene Weise, auf eine [...] homogenisierte globale Urbanität zuzugreifen, die Städte und Personen miteinander verbindet und in neue kulturräumliche Nachbarschaftsbeziehungen bringt.“ Sie möchten damit „einen neuen öffentlichen Raum ins Werk [...] setzen, der den digitalen Lebenswelten entspricht.“ (Schneider & Friesinger, 2009, S. 5, 15) Auf witzige und schlaue Weise werden so die „1000 kleinen Züchtigungstheater“ der Verbote, Wegweisungen, Lauschangriffe und Videoüberwachungen meist sogar ganz legal *umgangen* und übersprungen!

Die jugendkulturellen Praktiken bürsten Stadtraum gegen den Strich und deuten ihn in seiner Materialität um. Solche Karikierungen des Normalen und Vorgeschiedenen, mit denen man sich die Straße zunutze macht, machen das Verbotene oder Unerwünschte erst sichtbar: die strukturelle Gewalt des überbauten und überwachten Lebensraumes. Diese Umdeutung fügt sich in den gesellschaftlichen und städtebaulichen Zeit-Raum zwischen einer ganz bestimmten Geschichte und einer ganz bestimmten Zukunft, die als Prognose im Raum steht. Jede Zeit und ihre herrschende Ökonomie bringen andere dialogische Formen mit dem Stadtraum hervor. Jugendkultur in ihrer Widerspenstigkeit ist stets als Kultur des Wandels be-

5 „An auserwählten Stellen werden Kreidezeichnungen, Aufkleber, Schablonengraffiti, Poster, Mosaik, sogar Skulpturen und vieles mehr von den *Street-Art*-Akteuren ungefragt im Stadtraum ‚veröffentlicht‘“ (Sura, 2009, S. 3).

6 Guerilla Gardening ist die intellektuelle Bezeichnung für heimliche Praktiken der volkskulturellen Einflussnahme auf die städtische Flora, die etwa die merkliche Verbreitung von Riesenmalven auf Basler Baumscheiben verantwortet oder das Wildsalatstechen auf den mit sogenannten wilden Gräsern eingesäten Zürcher Tramgeleisen.

7 Visual Kidnapping – Pay now!: „Die ‚bildliche Entführung‘ wurde erstmals in Berlin am Alexanderplatz wahrgenommen, als ein überdimensional großes Model, das für eine italienische Kaffeemarke warb, über Nacht aus dem Megaposter verschwand. Wo zuvor ein etwa zehn Meter großes Model stand, klaffte nun ein schwarzes Loch. Darunter hinterließ der ‚Kidnapper‘ seine Aufforderung: ‚Visual Kidnapping – Pay now!‘ Ein Bekenner schreiben des unter dem Pseudonym *Zevs* weltweit bekannten *Street-Art*-Aktivisten verdeutlichte die Intention der ‚Entführung‘. Mit der Aktion wollte *Zevs* auf die ‚Überflutung und Dominanz kommerzieller Bilder im öffentlichen Raum‘ hinweisen. Um seiner Forderung Nachdruck zu verleihen, schnitt er der Figur sogar einen Finger ab und schickte ihn an die Firmenzentrale“ (Sura, 2009, S. 15).

schrieben worden: Sie entsteht durch Reibung und mobilisiert ihrerseits kulturelle Reibungsenergien, das heißt, sie geht mit Wandel proaktiv um und verändert selbst (Rolshoven, 2005). Um diese Artikulationen zu *lesen*, bedarf es einer kulturwissenschaftlichen Deutungsmobilität, die ihr schnelllebige Phänomene und Handlungsweisen abverlangen und es ihr erlauben, die Dinge gegen den Strich zu bürsten und damit *das Sträuben* zu spüren: das Sträuben der Gedeuteten ebenso wie das Sträuben der Deutenden.

## Die Straße als interaktiver Raum

Die Stadt ist der materialisierte Staat (Hausknotz, 2011, S. 102). Alles, was auf der Straße passiert, ist die sichtbare Seite des Gemeinwesens, die Gesellschaft, die sich zeigt, ihre Mitglieder, die in ihrer Heterogenität ihre Positionierungen und Anliegen *performen*. Die Straße als befestigte, gebaute Oberfläche untergliedert den Stadtraum, ermöglicht Orientierung, Fortbewegung und Zugang. Zur Straße als gebauter Form gehören die Gebäude, die sich ihr entlang reihen. Sie repräsentieren die gesellschaftlichen Funktionen des Gemeinwesens: Wohn- und Ökonomiegebäude, Unternehmen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Ämter, Finanzwesen, Polizei- und Ordnungsstruktur, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, Kirchen und Sozialwesen etc. und sie transportieren dadurch Werte und Machtbeziehungen (Kuhlmann, 2014, S. 95). Die Straßen offerieren ein Wegenetz, das die funktionalen Gebäude und Einrichtungen erschließt und Erreichbarkeit ermöglicht. Auf der Straße finden die Menschen-, Waren-, Informations- und Geldbewegungen statt, die eine Gesellschaft als System konstituieren. Unter ihrer festen Oberfläche verbirgt sich der „Bauch der Stadt“, in dem Leitungen und Rohre die Ver- und Entsorgung der für das Funktionieren einer Stadt notwendigen Ströme von Wasser, Luft, Elektrizität und Daten gewährleisten.

Die Menschenbewegung als Straßengeschehen deutet der Geograph Jürgen Hasse als vom Leben in Anspruch genommene Fläche (Hasse, 2002a, S. 61). Hier wird das Gehen zur zentralen Tätigkeit, der Flux zum Gradmesser des Stadtgeschehens. Am gehenden Stadtbewohner, der Stadtbewohnerin ansetzen bedeutet, von der kleinsten gesellschaftlichen Einheit, an der Veränderung stattfinden kann, auszugehen. Auf den Trottoirs als Orten der Alltagsbegegnungen artikulieren sich Öffentlichkeiten; es wohnt ihnen folglich eine politische Dimension inne: Sie sind zentraler „Ort demokratischer Öffentlichkeit“ (Horak, 2013, S. 11).

Diese betrifft folglich auch das Gehen und Sprechen als Kommunikationsakte. Beide werden in der Bewegung zu Formen der sozialen Selbstdarstellung und „Stilbildung“ (Horak, 2013, S. 13). Die Affirmation der einen kann dabei auch die Verdrängung anderer bedeuten. Die Körper der Gehenden als zentrale Bewegungsinstanz *performen* (durch Haltung, Stil, Kleidung) Zugehörigkeit und Nichtzugehörigkeit zu einer gesellschaftlichen Gruppe, indem sie z.B. Angemessenheit (Dazugehören) zum Ausdruck bringen oder auch Unangemessenheit (Abweichen) als Kritik an den ideologischen Formierungen von Angemessenheit (de Certeau, 1990, S. 50–68). Der Sinn der gehenden Performanz liegt damit in der Bekundung von Normalität oder Abweichung.

Deutlicher als im Flux des Alltagsgeschehens zeigt sich Straße als Ort demokratischer Öffentlichkeit bei politisch motivierten Demonstrationen. Solche Veranstaltungen bewirken ein verdichtetes Bevölkerungsaufgebot und bieten eine Beteiligungsstruktur, bei der die Straße als öffentlicher Ort und die Bevölkerung als politische Kraft sichtbar und spürbar werden. Sie rücken eine Straße jeweils in das Licht einer bestimmten Zeit und verdeutlichen die historische Erkenntnis, dass nahezu alle zivilen Errungenschaften des modernen bürgerlichen Gemeinwesens *von der Straße aus* erfochten wurden. Sie ist der Ort, an dem mit der Moderne Demokratie als Lernprozess und Sozialisationsstruktur eingeübt wurden (Warneken, 1986, S. 11). Die städtische Straße als zentrales politisches Instrument der Unterschichten (Warneken, 1991a, S. 8) wurde dadurch in einem historischen Prozess zu einem fundamentalen Ort der Kritik (Lefebvre, 1990, S. 26).

## Zäsuren

Die Demonstration ist nicht die einzige Zäsur im städtischen Bewegungsalltag, die die Straße als einen eigentlichen Ort bewusst macht. Zahlreiche weitere Einschnitte zählen zum Straßengeschehen, deren grundlegende Bedeutung als beredete Phänomene, die über den Zustand einer Gesellschaft, ihre Ambitionen und Verdrängungen informieren, noch wenig erforscht ist. Eine Baustelle auf der Straße zum Beispiel: Der aufgerissene Stadtleib offenbart die Struktur des Straßenbelags in seinen vielen Schichten aus unterschiedlich datierbaren Materialien, verschiedene Etagen von Rohrleitungen vielleicht oder sogar Fundamente aus früheren Epochen, die zutage treten und die Geschichtlichkeit der Stadt vergegenwärtigen, die dem Alltagsgeschehen einer Gegenwart unbewusst ist. Für viele Anwohner sind Baustellen daher beunruhigend, da sie in Gewohnheiten eingreifen, vertraute Wege umleiten, die bekannte Umgebung verändern. Mit der Veränderung des Alltagsvertrauten signalisieren sie zugleich die Vergänglichkeit der eigenen Zeit. Auch der Umgang mit der Bausubstanz, die die Straßen säumt und nicht nur funktionale Bedeutungen hat, sondern auch wichtiges Moment biographischer Erinnerungslandschaften ist, bedarf einer näheren gesellschaftssymptomatischen Betrachtung. Es gibt Dekaden, in denen viel Altes abgerissen und Neues errichtet wird. Die Kräne der Baustellen signalisieren Wirtschaftskonjunkturen. Dieses Baugeschehen erzählt – dies jenseits partikularer Interessen von Bauunternehmern und StadtpolitikerInnen als Akteuren eines zeitgeschichtlichen Interessen- und Prioritätengefüges –, was in einer Zeit erwünscht ist, woran man sich erinnern will und woran nicht. Zweifellos möchte jede Generation, vor allem ihre männlichen Akteure, ihre Zukunftsvorstellungen in den Stadtraum einschreiben und Zeichen setzen – ein Akt, der stets von destruktiven Begleiterscheinungen gesäumt wird. Sprechendes Beispiel ist etwa ein altes niedriges Grazer Vorstadthaus aus dem 18. Jahrhundert, in dem seit Jahrzehnten eine Motorradreparaturwerkstatt als Treffpunkt dieser Szene ganz unterschiedlicher Generation und Herkunft untergebracht ist. Wenn es abgerissen wird, um einem mehrstöckigen modernen Fitnesscenter Platz zu machen, findet eine Form der stadträumlichen sozialen Verdrängung statt, die sich auf mehreren Ebenen als Kritik der Straße im Sinne Lefebvres formulieren ließe. Solche Manifestationen müssen ge-

schlechts-, alters- und klassenspezifisch gedeutet werden, denn sie sind als Ungleichheitsindikatoren im Stadtraum lesbar.

Die einschneidendste Unterbrechung im Verkehrsfluss einer Straße schließlich, der Unfall als brutale und gewaltsame Zäsur, die verletzte Körper oder sogar den Verkehrstod als häufigste nationale Todesursache mit sich bringt, gemahnt an die Straße als Gefahrenraum, aber auch daran, dass eine vernunftbegabte Zukunft der Fortbewegung, die alle angeht, eigentlich kaum im Individualverkehr, ganz gleich ob mit Verbrennungs- oder Elektromotor, stecken sollte.

Es fehlt in der Stadt- und Gesellschaftsforschung, so lässt sich resümieren, noch deutlich an kritischen bewegungsorientierten Perspektiven. Erhöhe man Wandel als raumzeitliche Dimension zu einem grundlegenden Teil des wissenschaftlichen Denk-Dispositivs, dann richtete sich die Aufmerksamkeit – etwa auf lokale Alltagspraktiken – stets *in Relation* zu ihrer Zeiträumlichkeit und damit Veränderlichkeit. Alltagspraktiken können als grundlegend *relativ* in Bezug auf den lebensweltlichen Bewegungsradius insgesamt, den Lebenslauf der handelnden Menschen begriffen werden. Dies führt zweifelsohne zu einer Relativierung der Forschungserkenntnis als empirischer Momentaufnahme. Sobald etwas – gedanklich und sprachlich – festgehalten wird, friert seine Beweglichkeit ein: „mobility is absent the moment we reflect on it“, schreibt der britische Kulturgeograf Tim Cresswell (2006, S. 57). Eine solche Erkenntnis macht zweifellos die Kategorie der Geschichtlichkeit zur unabdingbaren Grundlage stadthethnographischer Zusammenhänge.

## Literatur

- Appadurai, A. (1990). Disjuncture and Difference. *Theory, Culture & Society*, 7, 295–310.
- Augoyard, J.-F. (1979). *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Paris: Editions du Seuil.
- Augoyard, J.-F. (2007). *Step by Step: Everyday Walks in a French Urban Housing Project*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Augoyard, J.-F. (2017). Eine Rhetorik des Wohnens: Gehfiguren. In J. Winkler (Hrsg.), *Gehen in der Stadt. Ein Lesebuch zur Poetik und Rhetorik des Gehens* (S. 18–58). Marburg: Jonas.
- Barthes, R. (1977). *Poétique du récit*. Paris: Seuil.
- Bausinger, H. (1961). *Volkskultur in der technischen Welt*. Stuttgart: Kohlhammer.
- Berman, M. (1986). Take it to the Streets: Conflicts and Community in Public Space. *Dissent*, 33 (4), 476–485.
- Blum, E. (1996). *Wem gehört die Stadt? Armut und Obdachlosigkeit in den Metropolen*. Basel: lenos.
- Blum, E. (2002). *Züchtigungstheater in den Städten*. In K. Wilhelm & G. Langenbrinck (Hrsg.), *City-Lights. Zentren, Peripherien, Regionen* (S. 105–119). Wien: Böhlau.
- Breckner, I. (2008). Urbane Milieus in Bewegung. Raumproduktion und Bewegungspraktiken in großstädtischen Lebensräumen. In M. Funke-Wienecke & G. Klein (Hrsg.), *Bewegungsraum und Stadtkultur. Sozial- und Kulturwissenschaftliche Perspektiven* (S. 205–222). Bielefeld: transcript.
- Cresswell, T. (2006). *On the Move*. London: Routledge.
- De Certeau, M. (1998). *Kunst des Handelns*. Berlin: Merve.
- De Certeau, M. (1990). *L'Invention du quotidien. Vol. 1: arts de faire*. Paris: Gallimard.
- De Certeau, M. (2011). *Practise of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.

- Depner, A. (2015). *Dinge in Bewegung. Zum Rollenwandel materialer Objekte*. Bielefeld: transcript.
- Friesinger, G., Grenzfurthner, J. & Ballhausen, T. (Hrsg.). (2010). *Urban Hacking. Cultural Jamming Strategies in the Risky Spaces of Modernity*. Bielefeld: transcript.
- Funke-Wienecke, M. & Klein, G. (Hrsg.). (2008). *Bewegungsraum und Stadtkultur. Sozial- und Kulturwissenschaftliche Perspektiven*. Bielefeld: transcript.
- Giedion, S. (1994). *Die Herrschaft der Mechanisierung*. Hamburg: Europäische Verlagsanstalt.
- Hartung, K. (1997b). Corso – Avenue – Boulevard. Die Utopie des Boulevards. In K. Hartung (Hrsg.), *Boulevards. Die Bühnen der Welt* (S. 13–55). Berlin: Siedler.
- Hartung, K. (Hrsg.). (1997a). *Boulevards. Die Bühnen der Welt*. Berlin: Siedler.
- Hasse, J. (2002a). Die Atmosphäre einer Straße. Die Drosselgasse in Rüdesheim am Rhein. In J. Hasse (Hrsg.), *Subjektivität in der Stadtforschung* (S. 61–114). Frankfurt a.M.: Institut für Didaktik der Geographie.
- Hasse, J. (Hrsg.). (2002b). *Subjektivität in der Stadtforschung*. Frankfurt a.M.: Institut für Didaktik der Geographie.
- Hausknotz, F. (2011). *Stadt denken. Über die Praxis der Freiheit im urbanen Zeitalter*. Bielefeld: transcript.
- Hengartner, T. (Hrsg.). (2009). *Kultur-Forschung. Zum Profil einer volkswissenschaftlichen Kulturwissenschaft*. Berlin: Reimer.
- Holfelder, U. & Schönberger, K. (Hrsg.). (2017). *Bewegtbilder und Alltagskultur(en). Von Super 8 über Video zu Handyfilm. Praktiken von Amateuren im Prozess der gesellschaftlichen Ästhetisierung (Klagenfurter Beiträge zur visuellen Kultur)*. Köln: Herbert von Halem Verlag.
- Horak, R. (2013). Ort, Raum und Metapher. Bemerkungen zur Straße. *Dérive*, 50, 10–15.
- Jacobs, J. (2000). The Uses of Sidewalks: Safety. In R.T. LeGates & F. Stout (Hrsg.), *The City Reader* (S. 149–153). New York: Routledge.
- Jakobson, R. (1969). *Essai de linguistique générale*. Paris: Minuit.
- Johler, R., Matter, M. & Zinn-Thomas, S. (Hrsg.). (2010). *Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung*. Münster: Waxmann.
- Kuhlmann, D. (2014). Stadträume. In E. Scambor & F. Zimmer (Hrsg.), *Die intersektionelle Stadt. Geschlechterforschung und Medienkunst an den Achsen der Ungleichheit* (S. 93–106). Bielefeld: transcript.
- Langreiter, N. & Lanzinger, M. (Hrsg.). (2003). *Kontinuität: Wandel. Kulturwissenschaftliche Versuche über ein schwieriges Verhältnis*. Wien: Turia + Kant.
- Lefebvre, H. (1990). *Die Revolution der Städte*. Frankfurt a.M.: Hain.
- LeGates, R.T. & Stout, F. (Hrsg.). (2000). *The City Reader*. New York: Routledge.
- Moser, J. & Seidl, D. (2009). *Dinge auf Reisen. Materielle Kultur und Tourismus*. Münster: Waxmann.
- Reblin, E. (2012). *Die Straße, die Dinge, die Zeichen. Zur Semiotik des materiellen Stadtraums*. Bielefeld: transcript.
- Rolshoven, J. (2005). Passage – Retraite – Moratoire. In Service de la recherche en éducation (SRED), *Jeunesse Aujourd'hui. Analyse sociologique de la jeunesse et des jeunes dans une société en mutation rapide* (S. 21–26). Genève: Ed. Service de la Recherche en Education, Département de l'instruction publique.
- Rolshoven, J. (2009). Mobile Culture Studies – Kulturwissenschaftliche Mobilitätsforschung als Beitrag zu einer bewegungsorientierten Ethnographie der Gegenwart. In T. Hengartner (Hrsg.), *Kultur-Forschung. Zum Profil einer volkswissenschaftlichen Kulturwissenschaft* (S. 91–101). Berlin: Reimer.
- Rolshoven, J. (2010). Mobilitätskulturen im Parkour. Überlegungen zu einer kulturwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. In R. Johler, M. Matter & S. Zinn-Thomas (Hrsg.), *Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung* (S. 52–60). Münster: Waxmann.



- Rolshoven, J. (2017). Gehen in der Stadt. In J. Winkler (Hrsg.), *Gehen in der Stadt. Ein Lesebuch zur Poetik und Rhetorik des Gehens* (S. 90–106). Marburg: Jonas.
- Rolshoven, J. & Gyr, U. (Hrsg.). (2004). *Zweitwohnsitze und kulturelle Mobilität*. Zürich: Institut für Populäre Kulturen.
- Rolshoven, J., Sporrer, D. & Stadlbauer, J. (Hrsg.). (2014). *Mobilitäten. Jahrbuch für Reise- & Tourismusforschung*. Berlin: Metropol.
- Schneider, F.A. & Friesinger, G. (2009). *URBAN HACKING als praktische und als theoretische Kritik der öffentlichen Räume. Öffentlicher Raum als Text*. Verfügbar unter: <http://2009.paraflows.at/index.php?id=123> [25.04.2018].
- Scambor, E. & Zimmer, F. (Hrsg.). (2014). *Die intersektionelle Stadt. Geschlechterforschung und Medienkunst an den Achsen der Ungleichheit*. Bielefeld: transcript.
- Schlögel, K. (2006). *Im Raume lesen wir die Zeit*. Frankfurt a.M.: Fischer.
- Service de la recherche en éducation (SRED) (2005). *Jeunesse Aujourd'hui. Analyse sociologique de la jeunesse et des jeunes dans une société en mutation rapide*. Genève: Ed. Service de la Recherche en Education, Département de l'instruction publique.
- Sura, A. (2009). „Reclaim the Streets“. *Kreative (Rück-) Eroberung des öffentlichen Raums am Beispiel Street-Art*. Ms. Hausarbeit am Institut für Europäische Ethnologie und Kulturwissenschaft, Philipps-Universität Marburg.
- Tantner, A. (2007). *Die Hausnummer. Eine Geschichte von Ordnung und Unordnung*. Marburg: Jonas.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Warneken, B.J. (1991a). „Die Straße ist die Tribüne des Volkes“. In B.J. Warneken (Hrsg.), *Massenmedium Straße. Zur Kulturgeschichte der Demonstration* (S. 7–16). Frankfurt a.M.: Campus.
- Warneken, B.J. (Hrsg.). (1986). *Als die Deutschen demonstrieren lernten* (Ausstellungsband). Tübingen: Ludwig-Uhland-Institut für Empirische Kulturwissenschaft.
- Warneken, B.J. (Hrsg.). (1991b). *Massenmedium Straße. Zur Kulturgeschichte der Demonstration*. Frankfurt a.M.: Campus.
- Wilhelm, K. & Langenbrinck, G. (Hrsg.). (2002). *City-Lights. Zentren, Peripherien, Regionen*. Wien: Böhlau.
- Winkler, J. (Hrsg.). (2017). *Gehen in der Stadt. Ein Lesebuch zur Poetik und Rhetorik des Gehens*. Marburg: Jonas.