

Pernack, Roman

Working Paper

Öffentlicher Raum und Verkehr: Eine sozialtheoretische Annäherung

WZB Discussion Paper, No. SP III 2005-104

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Pernack, Roman (2005) : Öffentlicher Raum und Verkehr: Eine sozialtheoretische Annäherung, WZB Discussion Paper, No. SP III 2005-104, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/47904>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Roman Pernack

Öffentlicher Raum und Verkehr

Eine sozialtheoretische Annäherung

SP III 2005-104

ZITIERWEISE/CITATION:

Roman Pernack

Öffentlicher Raum und Verkehr
Eine sozialtheoretische Annäherung

Discussion Paper SP III 2005-104
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (2005)

Forschungsschwerpunkt:
Organisationen und
Wissen

Research Area:
Organizations and
Knowledge

Abteilung:
Innovation und
Organisation

Research Unit:
Innovation and
Organization

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB)
Reichpietschufer 50, D-10785 Berlin
Telefon: +49 30 25491-201, Fax: +49 30 25491-209
www.wz-berlin.de/ow/inno

Zusammenfassung

Seit einiger Zeit ist in der Stadtsoziologie von einer „Fragmentierung“ oder „Verinselung“ des öffentlichen Raumes die Rede. Zuweilen wird sogar von einer tiefgreifenden Krise gesprochen, die sich auch in der Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs niederschlägt. In vorliegendem discussion paper wird der Wandel hin zu einer heterogenen, pluralistischen Gesellschaft und seine Folgen für die Mobilität im öffentlichen Raum erörtert. Zum einen werden sozialtheoretische Annahmen zur Öffentlichkeit und ihrem Wandel skizziert, zum anderen wird eine teilnehmende Beobachtung zum Verhalten im öffentlichen Nahverkehr gemacht. Besonders auf der Interaktionsebene lässt sich das Phänomen von Öffentlichkeit anschaulich beschreiben.

Im Schlussteil wird der Versuch unternommen, mit den aus der Untersuchung und der Sozialtheorie gewonnenen Erkenntnissen Impulse für eine zeitgenössische Innenraumgestaltung im öffentlichen Nahverkehr zu geben.

Abstract

In the field of urban sociology, the fragmentation process in the public sphere has been a topic of debate for quite some time. There is even talk of a dramatic crisis which also influences the use of urban public transport. This article explains the changes and developments presently taking place towards a heterogeneous, pluralistic society and its effects on mobility in the public space. Social theoretical assumptions regarding the public sphere and its changes are illustrated and a participatory observation of behaviour in urban public transport is presented. The phenomenon of the public sphere can best be described on an interactive level.

In the conclusion, suggestions on how to induce a more contemporary interior design in public transport vehicles are presented.

Inhalt

1. Der öffentliche Raum – eine Diagnose.....	7
2. Definitionen von Öffentlichkeit.....	10
2.1 Die Bürgerlichkeit der Öffentlichkeit – der bürgerliche öffentliche Raum	10
2.2 Öffentlicher Raum als Kommunikationssphäre	10
2.3 Die Kolonialisierung des öffentlichen Raumes durch die Privatsphäre	11
2.4 Öffentlicher Raum als Bereich freier Zugänglichkeit	12
2.5 Öffentlicher Raum als Feld unvollständiger Integration	12
2.6 Ein Vergleich der Definitionen untereinander	14
3. Von der bürgerlichen zur heterogenen Gesellschaft.....	15
3.1 Die Interaktionsrituale der „höflichen Gleichgültigkeit“ und der „Vergegnung“	15
3.2 Zusammenfassung: Begegnungen im öffentlichen Raum	17
3.3 Die Territorialität	18
4. Individualisierung, Heterogenisierung.....	22
4.1 Folgen der Heterogenisierungsprozesse für den öffentlichen Raum	24
4.2 Das Wiedererstarken formaler Kontrollinstanzen	26
4.3 Die Shopping Mall als ein Beispiel von lesbarem Raum	27
5. Öffentlicher Raum und Verkehr.....	29
5.1 Die individuelle Mobilität – der Siegeszug des Automobils	29
5.2 Der öffentliche Nahverkehr und sein Beitrag zum öffentlichen Raum	30
6. Eine ethnographische Untersuchung im Großraumgefäß.....	32
6.1 Das Territorialverhalten im Großraumgefäß: eine teilnehmende Beobachtung	32
6.2 Territorialverletzungen	35
6.3 Zusammenfassung und Weiterführung	36
7. Ausblick.....	37
7.1 Zwei Ansätze für eine zeitgemäße Großraumgefäßgestaltung	37
7.2 Die Ambivalenz der Stadt	38
8. Literatur.....	42
8.1 Zitierte Literatur	42
8.2 Weiterführende Literatur	44

1. Der öffentliche Raum – eine Diagnose

Der öffentliche Raum wie auch der öffentliche Nahverkehr scheinen sowohl aus empirischer als auch aus theoretischer Sicht in einer Krise zu stecken. Immer mehr Menschen wissen nicht, wie sie sich im öffentlichen Raum zu verhalten haben. Er stellt für viele ein Feld von Verhaltensunsicherheit dar.

Denn allerorten sind Klagen über Verwahrlosung und Vandalismus im öffentlichen Raum zu vernehmen. Es ist nicht so, als interessiere der öffentliche Raum die Menschen nicht. Im Gegenteil: Erzählungen über Ereignisse im öffentlichen Raum stoßen immer auf großes Interesse seitens der Zuhörer. Die meisten Tageszeitungen haben dem lokalen öffentlichen Raum ihres Erscheinungsortes eine eigene Rubrik eingeräumt. Der Stadtsoziologe Herbert Schubert gelangt durch eine Analyse von Berichterstattungen in Lokalteilen von Tageszeitungen zu dem Schluss, dass es in ihnen nicht primär um den öffentlichen Raum als solchen geht, sondern um dessen Probleme: seien es Aktivitäten sozialer Randgruppen, Nöte im Einzelhandel und ihre Auswirkungen, Hundedreck, belastender Verkehr etc. (vgl. Schubert 2000: 9f.).

Mehrere empirische Untersuchungen scheinen eine Krise im öffentlichen Raum zu bestätigen. Beispielhaft für das Verhältnis der Bevölkerung zu ihm seien hier die Ergebnisse einer Repräsentativumfrage von Peter Deckert und Erich Dreves in Hannover aus dem Jahr 1996 angeführt.¹ Laut der Umfrage fühle sich die Mehrheit der Bevölkerung von der Gestaltung der städtischen Freiräume nicht mehr angesprochen. So sei seit einigen Jahren eine schleichende Abwertung der öffentlichen Räume in den Städten zu beobachten. Besonders die Innenstadtbereiche seien von negativen Zuschreibungen seitens der Bevölkerung betroffen (vgl. Deckert/Dreves 1997). Dem Umfrageergebnis nach leide die Innenstadt unter einem drastischen Imageverlust. Im Jahre 1985 bewerteten noch 55% der städtischen Bevölkerung ihre Innenstadt als positiv; 11 Jahre später, 1996, nur noch 22%. Deckert und Dreves konstatieren des weiteren, dass sich die Funktion der Innenstadt immer mehr auf die Versorgungsfunktion, den Einkauf, beschränke. Laut dieser Umfrage sei der Einkauf als Absicht, die Innenstadt zu besuchen von 1990 bis 1996 auf zwei Drittel gestiegen, während Tätig-

¹ Meines Erachtens lässt sich die in den Zahlen erkennbare Tendenz größtenteils auf andere Stadtsituationen übertragen und ist nicht auf die besonderen Faktoren der Landeshauptstadt Hannover zurückzuführen.

keiten wie der Stadtbummel oder Freizeitaktivitäten sich von einem Drittel auf ein Fünftel, bis gar ein Zehntel verringert hätten.

Der Architekt Rem Koolhaas spricht überspitzt vom Shopping als letzter verbliebener Form öffentlicher Betätigung (vgl. Auf dem Hövel 2003).

Aber selbst diese „letzte verbliebene Form“ scheint aufgrund des großen Einzelhandelsterbens in Gefahr zu sein. Manche Metropolenforscher sprechen sogar von einer „Verhäuslichungstendenz“. Damit bezeichnen sie die Tendenz einer zu starken Verlagerung des urbanen Geschehens in den privaten Raum, d.h. in überdachte Passagen, Shopping Malls und Urban Entertainment Center (UEC), in denen das Hausrecht greift. Wie UFOs „landen“ diese Gebilde mitten in der Stadt und saugen die bestehende kleinteilige und feinnervige Stadtstruktur in sich auf. So entstehen Inseln des Konsums, umsäumt von infrastruktureller Ödnis.

Die Stadtsoziologie spricht von einer „Fragmentierung“ oder „Verinselung“ des öffentlichen Raums. Seine Einheit sei in ein Mosaik verinselter Räume wie der oben skizzierte Konsumraum sowie in Areale verschiedener Lebensstilmilieus der Bevölkerung zerbrochen.

Wilhelm Heitmeyer et al. beispielsweise befürchten anomische Zustände, da kein einheitlicher öffentlicher Raum die Menschen mehr binde (vgl. u.a. Lange 2000: 109ff.).

Die umrissenen Tendenzen ergreifen auch den Bereich des öffentlichen Nahverkehrs (im weiteren Text mit ÖPNV abgekürzt). Ein Beispiel für den Vandalismus: 2003 mussten in der Berliner S-Bahn 18.000 Sitzpolster aufgrund mutwilliger Beschädigung durch Aufschlitzen ausgetauscht werden. Der Vandalismus schlägt allein bei der Berliner S-Bahn jährlich mit rund vier Millionen Euro zu Buche (vgl. Punkt 3 2004: 9).

Verkehrswissenschaftler meinen, dass der ÖPNV schon seit vielen Jahren in einer „Angebots- und Nachfragekrise“ stecke.²

Somit stellen sich folgende Fragen: Was geschieht mit dem öffentlichen Raum? Steckt er tatsächlich in einer Krise? Können wir von einem sukzessiven Niedergang des öffentlichen Lebens sprechen, der sich im öffentlichen Raum niederschlägt? Hat der Bürger auch den Bezug zu seinen öffentlichen Verkehrsmitteln verloren?

In vielen stadtsoziologischen Schriften zum Thema findet sich diese Erosionsthese wieder. Dabei gehen sie von einer gegebenen Einheitlichkeit des öffentlichen Raumes aus, welche in der griechischen Agora ihren geistigen Ursprung habe und nach seiner Blütezeit im 19.

² Hinzu kommt noch die ökologische „Legitimationskrise“ (hierzu näheres in Projektgruppe Mobilität 2001: 15ff.). Die Darstellung der „Angebots- und Nachfragekrise“ findet sich in Canzler/Knie 1998: 58ff.

Jahrhundert zerfallen sei. Handelt es sich hierbei nun um empirische Tatsachen oder nur um „Verfallsrhetorik“?

Die eingangs skizzierten Symptome sind Zeichen tiefgreifender gesellschaftlicher Veränderungen. Die Ursachen dieser aufzuzeigen und die daraus sich ergebenden Folgen für den öffentlichen Raum zu beschreiben, sind Vorhaben dieses discussion papers.

Doch bevor versucht wird, die Ursachen und Folgen der Veränderungen im öffentlichen Raum darzustellen, ist eine grundlegende Klärung des Begriffes öffentlicher Raum vonnöten.

Was wird unter öffentlichem Raum verstanden? Was macht Öffentlichkeit aus, die sich in ihm niederschlägt? Nach dem Versuch einer Definition für den öffentlichen Raum wird der Focus auf die Ursachen für seine Gestaltänderung gelenkt und die sich daraus ergebenden Folgen erörtert. In einem weiteren Schritt wird der historisierende Argumentationsstrang verlassen, um auch kulturspezifisch relativ konstante Gegebenheiten (die der Territorialität), die sich im öffentlichen Raum niederschlagen, aufzuzeigen. Das nächste Kapitel behandelt die Auswirkungen der gesellschaftlichen Prozesse auf die verkehrliche Mobilität. Nachdem so das Phänomen des öffentlichen Raums umfangreich sozialtheoretisch erörtert wurde, werde ich die Ergebnisse meiner ethnographischen Untersuchung vorstellen.

Zum Schluss soll versucht werden, den historischen wie den relativ kulturspezifisch konstanten Strang zu synthetisieren, und neue Impulse für eine den zeitgenössischen gesellschaftlichen Verhältnissen Rechnung tragenden ÖPNV-Innenraumgestaltung zu vermitteln. Des weiteren geht der Schlussteil auf die oben aufgeworfenen Fragen zur Krise des öffentlichen Raumes ein und versucht Antworten auf diese zu geben.

Unter öffentlichem Raum versteht dieser Text die materielle Dimension von Öffentlichkeit und begreift den öffentlichen Nahverkehr als eine Ausprägung des öffentlichen Raumes. In der weiteren Argumentation dient der ÖPNV auch als ein Illustrationsfeld der getroffenen Aussagen. Letztere beschränken sich in ihrer Gültigkeit explizit auf einen westeuropäischen urbanen öffentlichen Raum.³

³ Das Phänomen ländlicher öffentlicher Räume bleibt in dieser Arbeit unberücksichtigt.

2. Definitionen von Öffentlichkeit

Es folgen nun unterschiedliche Beschreibungsformeln für Öffentlichkeit im öffentlichen Raum. Ihren Erklärungsgehalt für eine zeitgenössische Öffentlichkeit wird anschließend diskutiert.

2.1 Die Bürgerlichkeit der Öffentlichkeit – der bürgerliche öffentliche Raum

Hierbei wird von einer einheitlichen bürgerlichen Öffentlichkeit ausgegangen. Diese habe nach gängiger Meinung im 19. Jahrhundert eine Blütezeit erlebt, als die Belange der Bürger das öffentliche Leben weitgehend bestimmten. Diese Öffentlichkeit kulminierte schließlich in der Schaffung des Parlaments, in dem der öffentlich-bürgerliche Wille zum staatlichen Willen und Gesetz wurde: „Der Staat ist die öffentliche Gewalt“ (Habermas 1990: 55). Im 20. Jahrhundert jedoch schon unterhöhlten öffentliche Institutionen die Anliegen der Öffentlichkeit. Nicht mehr allgemeines, sondern organisiertes und partielles Interesse bestimmen seitdem die öffentliche Sphäre. Die Errungenschaften der bürgerlichen Öffentlichkeit würden so zunehmend verloren gehen (vgl. ebenda: 267ff.; Gegner 2003). Diese Entwicklung schlage sich im Verhältnis des Einzelnen zum öffentlichen Raum auch nieder.

2.2 Öffentlicher Raum als Kommunikationssphäre

Der öffentliche Raum, der nach Habermas' Verständnis in erster Linie als ursprünglicher Ort des Informationsaustausches gedacht ist, sei so durch die Entwicklung der modernen Massenmedien mit ihrer marktorientierten Publizität erodiert. Es wird konstatiert, dass die sich im öffentlichen Raum artikulierende Öffentlichkeit stark verändert habe. Der öffentliche Raum sei von einem politischen Raum und Ort der Versammlung zu einem Raum des Konsums geworden. Eine allgemeine Verantwortung für diesen Raum gebe es nicht mehr. Die Individuen zögen sich immer mehr aus dem öffentlichen Raum zurück, gingen nur noch in diesen zur Befriedigung konsumtiver Interessen. Habermas spricht von einer Überformung der Öffentlichkeit durch Kommerzialisierung und Massenmedien (vgl. Habermas 1990: 343ff.).

Das öffentliche Leben habe sich weitgehend durch die Medien direkt in den privaten Raum übertragen, was entscheidende Auswirkungen auf das menschliche Zusammenleben hat.

In den 1970er und 80er Jahren wurde angesichts dieser wahrgenommenen Entwicklung untergangsprophetisch das Ende des öffentlichen Lebens verkündet. Neil Postman beispielsweise konstatiert in seinem Werk „Wir amüsieren uns zu Tode“ die Immaterialisie-

rung und Banalisierung des öffentlichen Raumes durch die Massenmedien (vgl. Postman 1985).⁴

2.3 Die Kolonialisierung des öffentlichen Raumes durch die Privatsphäre

Der amerikanische Soziologe Richard Sennett definiert Öffentlichkeit über den Vergleich mit dem Kontrast- und Komplementärbegriff, der Privatsphäre.⁵ In seiner Theorie vom Wechselverhältnis von Privat- und Öffentlichkeitssphäre versucht er eine Erklärung für die von ihm als funktionsunfähig empfundene Öffentlichkeit zu finden. Er konstatiert nicht nur den Zerfall des politischen, sondern des öffentlichen Lebens überhaupt. Der Mensch habe laut Sennett schlicht das Interesse an der Öffentlichkeit verloren. Er sei politisch wie gesellschaftlich apathisch geworden. Dieser Zerfall öffentlichen Lebens schlägt sich in seiner räumlichen Dimension nieder.

Die Privatsphäre hat sich nach Sennett zu einem Feld verwandelt, in dem die Suche nach der Authentizität der Psyche und der Gefühle herrscht. Diese Psychologisierung habe sich von der privaten in die öffentliche Sphäre ausgebreitet. Die gesamte Gesellschaft sei so in ein riesiges psychisches System verwandelt worden. Das Selbst sei „zum Maßstab der gesellschaftlichen Beziehung“ (Sennett 1986: 426) geworden. Das Selbst als Grundprinzip der Gesellschaft habe die öffentliche Sphäre zerfallen lassen, die sich durch ihre „nichtpersonale Bedeutung“ und ihr „nichtpersonales Handeln“ (ebenda) ausgezeichnet habe.

Sennett nennt unsere Gesellschaft eine intime, da die Kategorien der Intimität wie Wärme, Vertrauen, der offene Ausdruck von Gefühlen, kurz „diese psychologischen Wohltaten“ (ebenda: 17) in allen Erfahrungsbereichen des Lebens, also auch im öffentlichen Raum,

⁴ Mit dem Aufkommen des Internets entstand auch die Vermutung, dass nunmehr alle Beschäftigungen im öffentlichen Raum, wie Ämtergänge, Bankgeschäfte, zwischenmenschliche Kommunikation etc., in einen virtuellen Raum übertragen werden (vgl. u.a. Knie 1997: 46ff.).

⁵ Beate Rössler definiert in ihrem Buch „Der Wert des Privaten“ das Private über den Zugang: Privat sei etwas, was das Individuum selbst kontrollieren kann. Die übliche Negativ-Dimension des Privaten, dass alles, was sich außerhalb des eigenen Hauses befindet, öffentlich sei, greift zu kurz, denn sie umfasse nur die lokale Dimension der Privatheit. Neben dem Raum beinhalte das Private spezifische Informationen, wie persönliche Daten, und spezifische Handlungs- und Verhaltensweisen. Privatheit erstreckte sich deshalb auch in den öffentlichen Raum. Die Handy-Kultur beispielsweise stelle einen Modus zur Inszenierung von Privatheit im öffentlichen Raum dar. Ehemals private Handlungen verlagern sich in die Öffentlichkeit, würden aber dort bewusst als Privates gekennzeichnet. Die Trennlinie müsse ständig von den Akteuren reproduziert werden. Rössler spricht von einem dynamischen, fließenden Grenzverlauf zwischen beiden Sphären (vgl. Rössler 2001).

Fest stehe, dass es ein Gespür für einen urpersönlichen Raum gebe, der jedoch kulturell als auch situationsspezifisch unterschiedlich ausgeprägt sei.

erwartet würden. Das „intime Erleben“ sei „zu einem Allzweckmaßstab für die Beurteilung der Wirklichkeit“ (ebenda: 21) geworden.

Da die Außenwelt, der öffentliche Raum, diese psychologischen Gratifikationen nicht bringen kann, werde er von den Menschen als kalt, unbarmherzig und leer empfunden. Der Einzelne wende sich enttäuscht vom öffentlichen Leben ab.

Die zwischenmenschlichen Beziehungen, die nunmehr unter dem Imperativ der Intimität stehen, können sich als solche nur in nächster, persönlicher Umgebung abspielen. Sennett spricht von der „Lokalisierung der menschlichen Erfahrung“ (ebenda: 425).

2.4 Öffentlicher Raum als Bereich freier Zugänglichkeit

Im allgemeinen wird angenommen, dass der öffentliche Raum ein freier urbaner Raum sei, in welchem sich alle Individuen frei und nach ihren Bedürfnissen bewegen können. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass wir es bis zur Moderne mit einem streng reglementierten öffentlichen Raum zu tun hatten. Im Mittelalter finden wir beispielsweise eine stark segmentierte Gesellschaft vor. Teilen der Bevölkerung wurden effektive Zugangsbeschränkungen zum öffentlichen Raum auferlegt. Manche gesellschaftlichen Gruppen waren von vornherein von einem gemeinsamen urbanen Leben ausgeschlossen, man denke nur an die ghettoisierten Personengruppen (Juden, stigmatisierte Berufsgruppen und Sklaven). Bis in das 20. Jahrhundert hinein ist der öffentliche Raum ein formalisierter Raum. Adelheid von Saldern weist in ihrer Untersuchung über die städtische Öffentlichkeit im 19. Jahrhundert auf diese Dimension hin: „Recht und Gesetz sowie städtische Verordnungen schufen die legitimatorische Grundlage, auf der Herrschaftsträger ‚Ruhe und Ordnung‘ im öffentlichen Raum durchsetzten und für deren Einhaltung sorgten“ (von Saldern 2002: 95). Mittels dieser Verordnungen wurden auch unliebsame Personengruppen der öffentlichen Plätze verwiesen. Auch heute sind öffentliche Räume teilweise mit Zugangsbeschränkungen belegt, wie beispielsweise Einkaufszentren. Sie stellen private Räume dar, die aber öffentlich genutzt werden (vgl. u.a. Wehrheim 2002).

2.5 Öffentlicher Raum als Feld unvollständiger Integration

Hans Paul Bahrds Begriff der „unvollständigen Integration“ (Bahrdt 1961: 40) erklärt unter Verwendung der Weberschen Theorie vom Marktgeschehen als erster Öffentlichkeit anschaulich und grundlegend die urbanen Mechanismen. Öffentlichkeit konstituiert sich nach diesen Theorien in der Begegnung einander Fremder.

Bahrds Argumentation basiert auf der Gegenüberstellung von Stadt und Land, welche paradigmatisch für zwei Formen der gesellschaftlichen Integration stehen – die der unvollständigen und die der vollständigen Integration.

Die vollständige Integration ist in einem geschlossenen System zu finden, beispielsweise im traditionellen Dorf. Dort sind die Sozialbeziehungen in einem theoretisch lückenlosen Netz über Verwandtschaft und Nachbarschaft geknüpft. Das Gegenüber ist klar in dem einen sozialen Netz positioniert und so die dementsprechende Verhaltensweise geregelt. Das Interaktionsmuster zwischen Individuen ist so immer vorab festgelegt. Sie sind durch das System mediatisiert. Individuen begegnen sich nicht unmittelbar als Individualitäten, sondern über ihre soziale Position zueinander (vgl. ebenda: 39ff.).

In Abgrenzung zum sozialen Gebilde der vollständigen Integration stellt die Stadt ein System dar, in welches ihre Bewohner nur unvollständig integriert sind.

Diese unvollständige Integration bringt eine gewisse Beliebigkeit des Kontaktes mit sich. Überall im öffentlichen Raum treffen Einzelpersonen mit ihren spezifischen Intentionen und Dispositionen aufeinander. Die Begegnung zeichnet sich durch ihre weitgehende Bindungs- und Beziehungslosigkeit aus. Diese Begegnungsart macht nach Bahrdt erst Öffentlichkeit aus. Den Markt kennzeichnet er als früheste Form städtischer Öffentlichkeit im soziologischen Sinn. Seine These stützt sich auf Max Webers wirtschaftliche Definition der Stadt, in der „die ortsansässige Bevölkerung einen ökonomisch wesentlichen Teil ihres Alltagsbedarfs auf dem örtlichen Markt befriedigt, und zwar zu einem wesentlichen Teil durch Erzeugnisse, welche die ortsansässige und die Bevölkerung des nächsten Umlandes für den Absatz auf dem Markt erzeugt oder sonst erworben hat“ (Weber zitiert in Bahrdt 1961: 36). Hervorgehoben ist die Bedeutung des Marktgeschehens als alltägliche Form der Teilhabe an einer Öffentlichkeit, die sich durch die Offenheit der sozialen Beziehungen ausdrückt. Hier herrschen „beliebige, flüchtige, dennoch nach strengen Regeln verlaufende soziale Kontakte auf Märkten zwischen beinahe einander unbekanntem Individuen bei gleichzeitiger möglicher Ausklammerung der jeweiligen Sozialgefüge, denen diese Individuen sonst noch angehören“ (ebenda: 38).

Öffentlichkeit ist laut Bahrdt nicht allein durch die unvollständige Integration der Gesellschaftsmitglieder in ihren Sozialkörper charakterisiert, sondern sie entsteht erst, wenn sich aus der gegenseitigen Anonymität heraus einheitliche Stilisierungen des Verhaltens ergeben haben, d.h. sich ein festes Regel-Set für den urbanen Umgang miteinander herauskristallisiert hat.

2.6 Ein Vergleich der Definitionen untereinander

Den ersten vier Definitionen wohnt eine zeitliche Dimension inne. Es sind historisierende Definitionen, welche eine vergangene funktionierende Öffentlichkeit beschreiben. Sie sind aus einer Rhetorik des Verfalls heraus geschrieben. Wir können mit diesen Definitionen höchstens einen Trümmerhaufen des Gewesenen besichtigen. Die fünfte Definition hingegen betrachtet das Phänomen des öffentlichen Raumes hingegen aus der Perspektive der Interaktionsebene: die Interaktionen einander Fremder im öffentlichen Raum konstituieren Öffentlichkeit. Dieser Ansatz scheint für die weiteren Betrachtungen am fruchtbarsten zu sein.

3. Von der bürgerlichen zur heterogenen Gesellschaft

Im Zuge gesellschaftlicher Transformationsprozesse hin zu einer hochmobilen, multikulturellen, pluralistischen Gesellschaft haben sich allgemein verbindliche Verhaltensstandards aufgelöst. Diese Erosion lässt sich auf der Interaktionsebene anschaulich durch die Gegenüberstellung von Begegnungsritualen im öffentlichen Raum darstellen: Die Art und Weise, wie Fremde sich gegenseitig im öffentlichen Raum wahrnehmen, wenn sie keine besonderen Gründe zur Kontaktaufnahme haben, sei im folgenden Abschnitt skizziert.

3.1 Die Interaktionsrituale der „höflichen Gleichgültigkeit“ und der „Vergegnung“

Zufällige und flüchtige Begegnungen im öffentlichen Raum fasst Erving Goffman als „nicht-zentrierte Interaktion“ (Goffman 1973: 7) zusammen, die folgendermaßen charakterisiert wird: „Nicht-zentrierte Interaktion besteht aus den zwischenmenschlichen Kommunikationen, die lediglich daraus resultieren, daß Personen zusammenkommen, z.B. wenn sich zwei Fremde quer durch einen Raum hinsichtlich der Kleidung, der Haltung und des allgemeinen Auftretens mustern, wobei jeder das eigene Verhalten modifiziert, weil er selbst unter Beobachtung steht“ (ebenda: 7).

Die „nicht-zentrierte Interaktion“ ist laut Goffman durch das gesellschaftliche Interaktionsritual der „höflichen Gleichgültigkeit“ (Goffman 1977: 430) geregelt: Man gehe schnell aneinander vorbei und bemerke sich über einen kurzen Blickaustausch nur flüchtig. Die „höfliche Gleichgültigkeit“ sei der Haupttyp der Begegnung im öffentlichen Raum.

Dieses Ritual gliedere sich in zwei Phasen: 1. A würdige die Anwesenheit von B mittels eines kurzen Blickes; was von B registriert werde. 2. Im darauf folgenden Augenblick wende A seine Aufmerksamkeit von B ab, um zu signalisieren, dass B nicht Ziel besonderer Neugier oder Intention sei. A schlage die Augen nieder. Durch dieses Ritual werde das Territorium des Anderen zur Kenntnis genommen und respektiert. Über die kurze Aufmerksamkeitshinwendung werde der gegenseitige Nichtangriff signalisiert. Die „höfliche Gleichgültigkeit“ regle beständig den Verkehr zwischen Individuen im urbanen Raum, die sich in der zufälligen Begegnung kurz aufeinander beziehen.

Der Soziologe Zygmunt Bauman bezieht sich in seinem Werk „Postmoderne Ethik“ auf Goffman, um mit seinem Begriff der „Vergegnung“ (Bauman 1995: 229) die „höfliche Gleichgültigkeit“ Goffmans zu kontrastieren. Im urbanen Raum unserer heutigen heterogenen, pluralistischen Gesellschaft sei es zu einem Paradigmenwechsel in der Art der Begegnung gekommen. So charakterisiert Bauman die Beziehung zwischen Menschen im öffentlichen Raum folgendermaßen: Diese seien „sozial distanziert, doch physisch nah.

Unbekannte innerhalb physischer Reichweite; Nachbarn außerhalb der sozialen Reichweite. Bewohner eines Niemandslandes“ (ebenda).

Für Bauman ist der öffentliche Raum ein „entweder normloser oder durch zu wenige Regeln gekennzeichnete Raum, nicht ausreichend für die Orientierung“ (ebenda). Er spricht von einem „Mangel“ bzw. einer „Inkompatibilität der Regeln“ (ebenda) für das Verhalten im öffentlichen Raum. Da man nicht wisse, wie man mit Fremden im öffentlichen Raum umzugehen habe, werde dieser in die „Sphäre der Nichtaufmerksamkeit“ (Bauman 1995: 230) abgeschoben. Zygmunt Bauman verwendet Martin Bubers Begriff der „Vergegnung“, um die demonstrierte Beziehungslosigkeit einander Fremder zu bezeichnen. Er spricht von der „Vergegnung“ als einer Kunst. Verschiedene Techniken gelte es zu beherrschen, deren geläufigste die Vermeidung des Augenkontakts sei.⁶ Im öffentlichen Raum sei der andere so zu erfassen, dass er es nicht mitbekomme: „Es kommt darauf an zu sehen, während man gleichzeitig so tut, als würde man nicht gucken. Harmlos zu gucken, keine Erwidern herauszufordern, Reziprozität weder zu begünstigen noch zu rechtfertigen, aufmerksam zu sein, während man Unaufmerksamkeit demonstriert. Verlangt wird eine Musterung, die sich als Indifferenz verkleidet“ (ebenda: 231). Der andere werde so unbemerkt visuell abgetastet. Eine nur kurze aber offene Aufmerksamkeitshinwendung könne schon aufgrund der absoluten Unkenntnis des anderen zuviel Gefahr bedeuten. Aber eine Hinwendung hieße auch, dass man ein Minimalinteresse am anderen zeigt. Die Begegnung stehe aber unter dem Zeichen der totalen Indifferenz. Bauman spricht nämlich von der Gesichtslosigkeit des Fremden. Er stelle nur einen austauschbaren urbanen Partikel dar. Soziales Engagement sei deshalb nicht zu erwarten. „Vergegnung“ ist laut Bauman

⁶ Schon Georg Simmel schreibt in seiner Abhandlung über die „Soziologie der Sinne“: „Unter den einzelnen Sinnesorganen ist das Auge auf eine völlig einzigartige soziologische Leistung angelegt: auf die Verknüpfung und Wechselwirkung der Individuen, die in dem sich gegenseitigen Sich-Anblicken liegt. [...] In dem Blick, der den Anderen in sich aufnimmt, offenbart man sich selbst; mit demselben Akt, in dem das Subjekt sein Objekt zu erkennen sucht, gibt es sich hier dem Objekte preis. Man kann nicht durch das Auge nehmen, ohne zugleich zu geben. Das Auge entschleiern dem Anderen die Seele, die ihn zu entschleiern sucht“ (Simmel 1992: 484f.). Thomas Mann bemerkt in seinem Roman „Der Zauberberg“, dass die Augen das Du sprächen, während der Mund noch nicht einmal das Sie gesprochen habe. So lässt sich schlussfolgern, dass wir es bei den Augen mit einem „gefährlichen“ Sinnesorgan zu tun haben, deren Wege gesellschaftlich festgeschrieben werden müssen.

auch eine „Desozialisierung des potentiellen sozialen Raumes“ (ebenda: 232), also ein Phänomen der physischen Nähe, welches mit sozialer Distanz einhergeht. Das Ritual der „Vergegnung“ charakterisiert nach Baumann den zeitgenössischen öffentlichen Umgang miteinander.

3.2 Zusammenfassung: Begegnungen im öffentlichen Raum

Die Wahrung der Distanz bildet nach gängiger Meinung die oberste Regel im öffentlichen Raum. Es gibt aber gesellschaftlich akzeptierte Ausnahmeregelungen, die ein Ansprechen gestatten. So darf die Kontaktaufnahme unter rein funktionalen Kriterien erfolgen (z.B. um Feuer bitten, nach dem Weg oder der Uhrzeit fragen). Auf die Besonderheit des Interaktionspartners kann nicht näher eingegangen werden, da die generelle Flüchtigkeit des Zusammentreffens in der Öffentlichkeit ein näheres Kennenlernen verhindert. Nur über gesellschaftlich reglementierte Ausnahmesituationen lässt sich das Distanzgebot umgehen. In der Gesellschaft haben sich so subtile Umgehungsmöglichkeiten herausgebildet.⁷

Auch Goffman spricht vom prinzipiellen Distanzgebot im öffentlichen Raum. Neu scheint allerdings die Art und Weise zu sein, wie sich die Individuen gegenseitig auf Distanz halten. Nach Goffmans Sicht haben wir es mit einem festgefügt Ritual der gegenseitigen territorialen Versicherung zu tun, d.h. ein Mindestmaß an gegenseitiger Beachtung bleibt so gewährleistet. Mit der „höflichen Gleichgültigkeit“ beschreibt er jedoch ein Interaktionsritual einer bürgerlichen Öffentlichkeit, welche ein einheitliches Regel-Set herausgebildet hat.

Diese rituelle Norm kann aber durch die Blickformen des „Anstarrens“ bzw. des „Wegsehens“ gebrochen werden. Gerade dieses Wegsehen ist nach Meinung Baumans zu einer neuen rituellen Norm geworden. Im öffentlichen Raum habe sich absolutes In-Ruhe-Lassen als neues Gebot herauskristallisiert.

Die universale urbane Verhaltensregel, das Gebot zur Distanz, soll die Individuen in ihrem Bewegungsraum in keinster Weise einschränken. Aber gerade dieses absolute In-Ruhe-Lassen ist für die Bewegungsabläufe im öffentlichen Raum kontraproduktiv. Es bleibt ein Unsicherheitsgefühl bestehen, resultierend aus der gegenseitigen Nichtbeachtung.

Gibt es keine gesellschaftlich bereitgestellten Verhaltensrituale zur gegenseitigen Raumaufteilung mehr, dann wird jeder Schritt ein Schritt in absolut unberechenbare Wildnis. Die Unsicherheit führt zu einer immensen psychischen Belastung.

⁷ Horst Reiger macht auf einen delikaten Sonderfall der 1950er und 60er Jahre aufmerksam: Eine Dame lässt ihr Taschentuch fallen, damit ein Herr sich ihr nähern kann. Nun ist es erlaubt, sie anzusprechen, da ein funktionaler Beweggrund vorliegt: „Sie haben etwas fallen lassen.“ (vgl. Reiger 2000: 96, Fußnote 40). So kann aus einem funktionalen Hinweis ein Flirt werden.

Hat sich aber nach der „bürgerlichen Gleichgültigkeit“ ein neuer Minimalkonsens herausgebildet, der totale Indifferenz heißt? Laufen die Individuen, ihr absolutes Alleinsein simulierend, durch den öffentlichen Raum, da schon der kleinste Blickkontakt zu ungeahnter Gefahr werden könnte?

Meines Erachtens ist es nicht möglich, einen eindeutigen Paradigmenwechsel zu konstatieren: Insgesamt lässt sich aber mit der Heterogenität der Bevölkerungsstruktur feststellen, dass sich verschiedene, synchrone Verhaltensmodelle herausgebildet haben: von der Ignoranz bis hin zur Begegnung. Eine für alle bestehende Regel, wie die der totalen Indifferenz, lässt sich meiner Meinung nach für die Gesamtheit des öffentlichen Raumes empirisch nicht belegen.

3.3 Die Territorialität

Die gesellschaftlichen Interaktionsmodi, wie auch immer sie gestaltet sein mögen, haben die Funktion, die Territorien der Einzelnen auf geregelte Weise zu wahren und so einen gemeinsam geteilten Raum erträglich zu machen.

Dieser Abschnitt verlässt den historisierenden Argumentationsstrang, um eine weitere wichtige, aber kulturspezifisch relativ konstante Gegebenheit zu betrachten, die sich besonders im öffentlichen Raum bemerkbar macht: die Gegebenheit des menschlichen Territorialverhaltens.

Goffman ist einer der ersten Soziologen gewesen, welche die Bedeutung des Territoriums für die menschliche Face-to-face-Kommunikation hervorgehoben haben.⁸

Die soziale Begegnung steht für Goffman unter dem Primat der Bewachung und Verteidigung des eigenen Territoriums. Die Wahrung der individuellen Territorien habe im öffentlichen Raum oberste Priorität. Das Territorium jedes Individuums sieht Goffman für das Selbst als konstitutiv an. Das Territorium stehe für die Anrechte und Ansprüche eines Menschen zu anderen und sei als wichtiger Aspekt der Organisation von direkter Interaktion anzusehen.⁹ Jedes Individuum tritt als eine Art Anspruchserhebender auf, der die Berechnung

⁸ Ähnlich spricht E. T. Hall vom räumlichen Verhalten als einer „silent language“ einer Kultur (vgl. Hall in Kruse/Graumann 1978: 206).

⁹ Interessant ist das Verhältnis von Status und Territorialität. Altman und Haythorn haben 1967 das „U-Boot-Dasein“ simuliert; d.h. sie studierten das Territorialverhalten an Menschen, die sich in länger andauernder räumlicher Isolierung befanden. Sie machten folgende Versuchsanordnung: Einander anfangs fremde Marinesoldaten wurden paarweise in kleinen Zimmern zehn Tage lang ohne Kontakt nach Außen untergebracht. Die beiden Wissenschaftler beobachteten das Verhalten der Soldaten und das einer Kontrollgruppe. Sie fanden heraus, dass die Neigung zu territorialem Verhalten und zur sozialen Absonderung bei ungleichem sozialen Status höher als bei gleichem ist. Menschen mit gleichem sozialen Status stimmen in der Regel ihre Territorien in schweigen-

gung hat, ein Territorium zu besitzen, es zu kontrollieren, zu gebrauchen oder über es zu verfügen (vgl. Reiger 2000: 37ff.).

Goffman unterscheidet in seinem Werk „Das Individuum im öffentlichen Austausch“ acht territoriale Kategorien:

3.3.1 Die territorialen Kategorien nach Goffman¹⁰

1. Der persönliche Raum ist derjenige Raum, der ein Individuum konturartig umgibt. Man könnte auch von der „Aura“ eines Menschen sprechen. Der persönliche Raum wandert mit dem Individuum mit: „der Raum, der ein Individuum überall umgibt und dessen Betreten seitens eines anderen vom Individuum als Übergriff empfunden wird, der es zu einer Missfallskundgebung und manchmal zum Rückzug veranlasst“ (Goffman 1982: 56). Seine Konturartigkeit geht nach vorne, in Richtung der Augen weiter als nach hinten. Der persönliche Raum ist ein „temporäres, situationelles dynamisch erzeugtes Reservat“ (ebenda: 56). Er kann durch Raumunterteilungselemente stark strukturiert sein, ist abhängig von Hindernissen, Gegenständen, Raumkonstellationen usw.
2. Die Box ist ein deutlich begrenzter Raum durch Gegenstände, wie Tisch, Stuhl usw., „auf den Individuen temporären Anspruch erheben können, ein Besitz auf der Grundlage des Alles oder Nichts“ (ebenda: 59). Die Box stellt eine deutliche verteidigungsfähige Begrenzung eines räumlichen Anspruchs dar. Als Beispiel nennt Goffman unter anderem die Telefonzelle. Der territoriale Anspruch erlischt nicht bei kurzer Nichtbenutzung, ist aber dennoch nur temporär.
3. Der Benutzungsraum ist laut Goffman „das Territorium unmittelbar um oder vor einem Individuum, auf das es einen aufgrund offenbar instrumenteller Erfordernisse von den

der Übereinkunft ausbalanciert ab. Es herrsche eine Beziehung zwischen Dominanzbestreben und Territorialität (vgl. Kruse/Graumann 1978).

¹⁰ Der Vollständigkeit halber möchte ich eine andere territoriale Unterscheidungskategorie, nämlich nach Distanzzonen anführen: Der Kulturanthropologe E. T. Hall unterscheidet in seinem Werk „The silent language“ von 1959 vier Distanzzonen unseres Kulturkreises (vgl. Hall in Kruse/Graumann 1978: 206ff.). In jeder Distanzzone dominieren andere Wahrnehmungssinne:

1. Die *Intimdistanz* geht von 0-15cm. Die Tast- und Geruchssinne sowie Wärmeempfindungen dominieren. Die weitere Zone ist diejenige der unmittelbaren Reichweite, also 15-45cm.
2. Die *persönliche Distanz* geht von 50-80cm. In ihr ist die gegenseitige Zugriffsmöglichkeit gegeben. Sie symbolisiert die Nähe: die visuelle Wahrnehmung gewinnt an Bedeutung. In der ferneren Zone (80-130cm) ist man dem Zugriff durch den Anderen bereits entzogen. Sie markiert die Interaktionsdistanz zwischen Freunden.
3. Die *soziale Distanz* (1,30-2,40m) fungiert bei normalem, eher geschäftlichem Kontakt in der Öffentlichkeit. Die Fernsinne gewinnen an Bedeutung. Die weitere Zone geht von 2,40-4m.
4. Die *öffentliche Distanz* (4-9m) zeichnet sich durch formale Sprache, Gesten und Gebärden aus.

anderen anerkannten Anspruch hat“ (ebenda: 62). Der Blickkorridor bei der Bildbetrachtung in einer Galerie wäre hierfür ein Beispiel.

4. Die Reihenposition ist ein sozialer und situativer Ordnungsmechanismus: Sie ist „die Ordnung, nach der ein Anspruchserhebender in einer bestimmten Situation ein bestimmtes Gut im Verhältnis zu anderen Anspruchserhebenden bekommt“ (ebenda: 63). Jedes Individuum behauptet seinen Platz in einer sich selbst organisierenden Reihe. Die Warteschlange ist hierfür das Paradebeispiel. Körperlicher Kontakt wird in Kauf genommen, da das Territorium der Reihenposition dem persönlichen Raum übergeordnet ist.
5. Die Hülle ist der kleinste aller persönlichen Räume: Sie ist „die Haut, die den Körper schützt und [...] die Kleider, die die Haut bedecken“ (ebenda: 67). Goffman weist auf den unterschiedlichen Intimitätsstatus der verschiedenen Körperteile hin. Ellenbogen werden beispielsweise am wenigsten vor Berührung geschützt, im Gegensatz zu den Körperöffnungen.
6. Die Besitzterritorien sind Gegenstände temporärer oder dauernder Besitzbeanspruchung. Goffman charakterisiert sie als „eine Reihe von Gegenständen, die als mit dem Selbst identisch betrachtet werden können und die den Körper umgeben, gleichgültig, wo er sich gerade befindet“ (ebenda: 67). Temporäre Besitzterritorien sind beispielsweise der Aschenbecher oder die Zeitung im Cafe. Gegenstände dauernder Besitzbeanspruchung sind persönliche Gegenstände wie Hut, Mantel etc.
7. Das Informationsreservat bezeichnet „die Reihe von Fakten über es selbst, bezüglich derer ein Individuum in Anwesenheit anderer den Zugang zu kontrollieren beansprucht“ (ebenda: 68). Wir haben es hier mit dem Recht auf Schutz der Privatsphäre zu tun. Das gilt für den Tascheninhalt, die eigenen Gedanken als auch für das Recht, nicht angestarrt zu werden.
8. Das Gesprächsreservat ist laut Goffman „das Recht eines Individuums, ein gewisses Maß an Kontrolle darüber auszuüben, wer es wann zu einem Gespräch auffordern kann“ (ebenda: 69). Das Gesprächsreservat variiert jedoch stark mit dem sozialen Rang des Anspruchsheggers.

Wir haben es beim Territorialverhalten mit einer grundlegenden tierischen wie auch menschlichen Verhaltensweise zu tun. Entgegen dem angeborenen tierischen Territorialverhalten ist das des Menschen jedoch hauptsächlich kulturell erlernt (vgl. Vogel/Angermann 1967 in Miller 1990: 333), d.h. in den verschiedenen kulturellen wie sozialen

Kontexten unterschiedlich ausgeprägt. Ein wesentliches Merkmal des Territorialverhaltens ist das Verteidigungsverhalten. Es gibt einen Zusammenhang zwischen Territorialität und Aggression, dabei führen Menschen im Gegensatz zu Tieren hauptsächlich präventive Maßnahmen durch, wie das Errichten von Zäunen, Verbotsschildern etc.

Tiere wie Menschen markieren mit verschiedenen Mitteln Grenzen zwischen sich und ihrer Umwelt. Auch im öffentlichen Raum finden wir jeden Menschen umgebende, zur Privatsphäre gehörende Territorien an. Die Begegnung im öffentlichen Raum besteht hauptsächlich in der Bewachung und Verteidigung der individuellen Territorien. Die besondere Situation in den zeitgenössischen öffentlichen Räumen bringt es mit sich, dass das gegenseitige Verhalten durch den Wegbruch bindender sozialer Normen im Zuge der gesellschaftlichen Transformationsprozesse immer schlechter eingesehen werden kann und die individuellen Territorien somit subjektiv permanent gefährdet sind.

4. Individualisierung, Heterogenisierung

Durch die gesellschaftlichen Prozesse der Individualisierung und Heterogenisierung erleidet der öffentliche Raum basale Erschütterungen, die sich auf der interaktionistischen Ebene, wie beschrieben, bemerkbar machen.

Die eingangs skizzierten Definitionen sowie die Gegenüberstellung des vergangenen mit dem zeitgenössischen Begegnungsritual lehren, den öffentlichen Raum stets in seinem soziokulturellen Kontext zu sehen. Der öffentliche Raum ist kein zeitloser Gegenstand, kann nicht als potentieller Behälter gedacht werden, der nur noch mit Gesellschaftsmitgliedern aufgefüllt zu werden braucht. Eher sollte man den öffentlichen Raum als sozialräumlichen Prozess auffassen. Raum wird durch das in ihm stattfindende Verhalten konstituiert und Verhalten durch den Raum, in dem es stattfindet. Wir haben es mit einem dialektischen Verhältnis zwischen Gesellschaftsstruktur und öffentlichem Raum zu tun. Die gesellschaftlichen Transformationsprozesse schlagen sich so in der Struktur des öffentlichen Raumes nieder.

Der öffentliche Raum ist somit als eine Widerspiegelung, eine Manifestation der gesellschaftlichen Entwicklung aufzufassen. Der Wandel des Verhältnisses von Individuum und Gesellschaft hinterlässt Spuren im öffentlichen Raum. Der deutsche Soziologe Ulrich Beck spricht vom Ende der Großgruppengesellschaft. An die Stelle der Stände, Schichten und Klassen treten „individualisierte Existenzformen und Existenzlagen, welche die Menschen dazu zwingen, sich selbst – um des eigenen materiellen Überlebens willen – zum Zentrum ihrer eigenen Lebensplanungen und Lebensführungen zu machen“ (Beck 1986: 116). Beck definiert drei miteinander verzahnte Dimensionen, um den Prozess der Individualisierung zu erklären:

1. Das Individuum habe sich aus den ihn wie selbstverständlich umschließenden Sozialformen herausgelöst. Zu diesem Individualisierungsschub, von Beck als „Freisetzungsdimension“ bezeichnet, sei es durch die Steigerung des materiellen Lebensstandards, durch das vermehrte Bildungsangebot sowie durch die größere soziale wie geographische Mobilität gekommen. Etwa in den fünfziger Jahren habe die bundesrepublikanische Gesellschaft die „Freisetzungsdimension“ erfahren.
2. Traditionelle Sicherheiten und Glaubensgewissheiten, welche die Großgruppengesellschaft dem Individuum spendete, seien weggebrochen. Das Individuum sei nun auf sich selbst gestellt. Selbst metaphysische Problematiken müsse es aus eigenen Ressourcen

heraus erörtern. Die Auswirkung der Säkularisierung auf das Individuum bezeichnet Beck in Anlehnung an Max Weber als „Entzauberungsdimension“.¹¹

3. Der Mensch reintegriert sich immer wieder in neue gemeinschaftliche Bezüge. Diesen Schritt nennt Beck die „Reintegrationsdimension“.¹² Wir können einen langen Prozess von Freisetzung und Reintegration erkennen: Zur Zeit der Renaissance setzt sich das Individuum aus dem Ständesystem frei und reintegriert sich in soziale Klassen¹³. Diese brechen im 20. Jahrhundert auf. Das Individuum reintegriert sich in die Familie als seinen gesellschaftlichen Kontext. Seit den 70er Jahren, im Zuge der Emanzipationsbewegung, sei aber auch das Muster der klassischen Familie aufgebrochen: „Es entsteht der Typus der Verhandlungsfamilie auf Zeit, in der sich verselbständigte Individuallagen ein widerspruchsvolles Zweckbündnis zu geregelter Emotionalitätentausch auf Widerruf eingehen“ (Beck 1986: 118).

Das Individuum selbst nun ist auf der Suche nach seinen Sozialbezügen. Eine Vielzahl von Lebensstilgruppen und Partnerschaftsmöglichkeiten gibt ihm die Chance, sich zu reintegrieren. Auch auf beruflicher Ebene können wir das Wegbrechen von traditionellen Berufsbildern und langfristigen Beschäftigungsverhältnissen beobachten. Das Individuum muss unaufhörlich seine Biographie aus vielen gleichzeitig möglichen Optionen selbst zusammenbauen, so dass man von einer regelrechten Patchwork-Identität sprechen kann.¹⁴

¹¹ Entgegengesetzt zu Beck sieht Wilhelm Heitmeyer das Individuum in Atomisierung und Anomie verkommen. Nach seiner These führe die Individualisierung zur Loslösung aus der sozialen Einbindung, zur Desintegration und diese münde in individueller Lust auf Gewalt. Heitmeyers Formel lautet: „Je mehr Freiheit, desto weniger Gleichheit; – je weniger Gleichheit, desto mehr Konkurrenz; – je mehr Konkurrenz, desto weniger Solidarität; – je weniger Solidarität, desto mehr Vereinzelung; – je mehr Vereinzelung, desto weniger soziale Einbindung; – je weniger soziale Einbindung, desto mehr rücksichtslose Durchsetzung“ (Heitmeyer zitiert nach Schroer 2001: 450). Individualisierung wird von ihm mit Atomisierung gleichgesetzt, also der Auflösung sozialer Bindungen. Diese nunmehr vereinsamten Individuen seien besonders anfällig für rechte Ideologien. Hierbei hätten wir es aber nach Beck mit einer Reintegration zu tun, wenn auch unter negativem Vorzeichen.

¹² Ähnlich wie Beck beschreibt auch Anthony Giddens Individualisierung als einen Prozess des "disembedding" (Entbettung) und des "reembedding" (Rückbettung), als Herauslösung des Individuums aus traditionellen Kontexten und der Wiedereingliederung in selbstgewählte Gemeinschaftsformen (vgl. Giddens: 1995).

¹³ Der Begriff „soziale Klasse“ ist mit Vorsicht zu genießen. Ich verwende ihn keinesfalls im Marx'schen Sinne, sondern möchte mit ihm lediglich die sozialen Konstrukte nach der Zeit der Stände beschreiben.

¹⁴ Die Anforderung, sein eigenes Leben in allen Beziehungen aus sich selbst heraus zu meistern, kann schnell in eine Überforderung münden. Die Gesellschaft wälzt alle Entscheidungen auf das Individuum ab. Auch die von der Gesellschaft selbst erzeugten Probleme werden ans Individuum weitergereicht. Die allerorts suggerierten Möglichkeiten werden bei Nichterfüllung als individuelles Versagen angerechnet. So kommt es zu einer völligen Umkehr des Deutungsmusters von gesellschaftlich verursachten Problemen.

Der gesellschaftliche Prozess der Individualisierung hat auch erhebliche Auswirkungen auf unser soziales Rollenverständnis. Als Rolle bezeichnet der amerikanische Kulturanthropologe Ralph Linton die „Gesamtheit der kulturellen Muster“, die mit einer Position verbunden sind und die unabhängig von einem konkreten Einzelnen gelten. Damit ist gemeint, dass „ein System fortbesteht, während die Individuen, die Plätze in ihm einnehmen, kommen und gehen können“ (Linton zitiert in Abels 2001a: 81). Die soeben skizzierten Individualisierungsprozesse führen zu einer Aufweichung fester Rollen und Verhaltensstandards. Immer mehr Menschen „fallen aus ihrer Rolle“. So wird das Verhalten des Gegenübers im öffentlichen Raum weniger oder überhaupt nicht mehr einsichtig und berechenbar. Dieses interaktionistische Vakuum angesichts der Zergliederung des öffentlichen Lebens führt zu einem Gefühl intersubjektiver Unsicherheit.¹⁵ Weiß man Menschen und Situationen nicht mehr richtig einzuschätzen, hat man sie nicht mehr unter Kontrolle. Sie werden „unlesbar“.

Das zunehmende Verschwinden verbindlicher „kultureller Muster“ in einer hochmobilen, pluralistischen und multikulturellen Gesellschaft hinterlässt eine Leerstelle, die sich in der Verhaltensunsicherheit im öffentlichen Raum bemerkbar macht.

4.1 Folgen der Heterogenisierungsprozesse für den öffentlichen Raum

Gesellschaftliches Verhalten schlägt sich auf die räumliche Dimension nieder. Verhalten konstituiert Raum, und Raum konstituiert Verhalten. Der öffentliche Raum gibt keinen Rahmen mehr vor und kontrolliert nicht mehr das Repertoire an Sozialregeln. Thomas Sieverts konstatiert, dass der öffentliche Raum die urbane Funktion einer sozialen Klammer längst verloren habe und für die Gesellschaft kaum noch existentiell sei (vgl. Sieverts in Schubert 2000: 9ff.). Die Pluralisierung der Werte und Normen führt zur Differenzierung der deutschen Gesellschaft in verschiedenste Subkulturen und Lebensstilenklaven. Wertehaltungen und Normen verschwinden nicht, sondern bewegen sich vom gesamtgesellschaftlichen Konsens weg (Freisetzungsdimension), um sich partikular in Subkulturen und Lebensstilgruppen neu auszuprägen (Reintegrationsdimension).¹⁶

¹⁵ In der Kriminologie hat sich ein Standardindikator eingebürgert, um die Kriminalitätsfurcht über Umfragen zu messen. Die Frage lautet: „Wie sicher fühlen Sie sich in Ihrer Wohngegend, wenn Sie abends bei Dunkelheit allein auf die Straße gehen (oder gehen würden)?“ In fast allen Studien über Furcht und Kriminalität in den USA, in Deutschland und in anderen Ländern wird dieser Standardindikator eingesetzt (vgl. Reuband 2000). Zwischen gefühlter und tatsächlicher Kriminalität besteht jedoch eine gewaltige Differenz (vgl. u.a. Feltes 2002). So entwickelt sich auch die Polizeiarbeit weg vom bloßen reaktiven Eingreifen hin zum Anspruch, vorrangig für die Schaffung eines Sicherheitsgefühls zuständig zu sein.

¹⁶ Heitmeyer weist auf die paradoxe Wirkung hin, dass die informelle soziale Kontrolle in der Gesamtgesellschaft sinkt und die Normabweichung im öffentlichen Raum insgesamt steigt. Dies

Der Einzelne bewegt sich so im öffentlichen Raum durch die verschiedenen Enklaven der unterschiedlichen Lebensstilmilieus, die miteinander nichts mehr zu verbinden scheint. Heine, Mautz und Rosenbaum charakterisieren „moderne Gesellschaften“ als „distanzierte Gesellschaften“ (vgl. Heine/Mautz/Rosenbaum 2001). Viele Menschen meiden lieber anonyme Großstadtsituationen, da sie sich nicht mehr richtig im öffentlichen Raum zu verhalten wissen.¹⁷

Das Sozialgefüge ist nicht mehr durch räumliche Nähe, sondern durch die Entbettung der ursprünglichen räumlich-zeitlichen Kontexte hin zur Wiedereinbettung selbst gewählter Lebenskontexte charakterisiert. Der Mobilitätsradius hat sich so erheblich ausgeweitet. Der subjektive Nahraum ist vom tatsächlichen Raum unabhängig geworden: „So sind die Balearen für viele Ruhrgebietsbewohner ein subjektiv näherer oder zumindest ein vertrauterer Raum als die Sächsische Schweiz oder die Lausitz“ (Canzler/Knie 2001: 83). Der öffentliche Raum, der den Menschen umgibt, verliert seine identitätsstiftende Funktion. Er wird mittels Verkehrsmittel oder Telekommunikation überbrückt und fragmentiert. So zergliedert er sich auf einzelne Zonen der spezifischen Lebensstilgemeinschaften. Jedes Individuum bastelt sich so aus verschiedenen Mosaiken seinen eigenen Raum.

Die besser gestellten gesellschaftlichen Gruppen sind immer weniger auf öffentliche Räume zur Behauptung ihrer sozialen Position angewiesen. Oft bleibt dagegen Jugendlichen und marginalen Gruppen der Gesellschaft der öffentliche Raum als einziges Feld ihrer Artikulation und territorialen Selbstbehauptung. Öffentlicher Raum zeichnet sich durch seine weitgehend allgemein freie Zugänglichkeit aus. Jeder darf an ihm teilhaben. Treffen aber verschiedene Nutzergruppen bzw. Milieus aufeinander, kommt es sehr selten zu Aushandlungsprozessen zwischen ihnen, sondern vor allem zu Vermeidungs- und Ausweichstrategien. Aus Gründen der Konfliktvermeidung ziehen sich dann bestimmte Gesellschaftsgruppen zurück. Wir können hier freiwillige Segregationsprozesse beobachten (vgl. Hunning 2003: 12)¹⁸.

Es geht nicht nur um temporären Rückzug aus bestimmten öffentlichen Gebieten. Die Bevölkerungsstruktur verändert sich. Wir können generelle Zersiedelungstendenzen beobachten. Die Kernstadt beherbergt immer mehr die unteren Gesellschaftsschichten, d.h. Arme, Arbeitslose, Marginalisierte, aber auch die individualisierten Lebensformen, die sich nicht sonderlich mit ihrer Umgebung identifizieren. Das Umland nimmt weitestgehend die

betrifft die universelle Ebene der Gesamtgesellschaft. Auf der partikulären Ebene der Subkulturen und Lebensstilgruppen verschärft sich die soziale Kontrolle der spezifischen Normen rigide. Hierbei hat er aber vor allem rechte Gruppierungen im Visier (vgl. Heitmeyer in Lange 2000).

¹⁷ Wir erinnern uns an das von Sennett beschriebene Bedürfnis nach psychologischer Gratifikation.

¹⁸ Sandra Hunning beobachtete diese Dynamik am Beispiel des Berliner Helmholtzplatzes mit seinen verschiedenen Nutzergruppen.

homogenere Mittelschicht auf, die sich dort ihren Traum vom Häuschen im Grünen verwirklichen kann und auf die Infrastruktur der Stadt nur gezielt zugreift, um sich dann aber wieder ins Umland zurückzuziehen (vgl. u.a. Häußermann 2002).

Die Segregation verhindert so das Funktionieren einer einheitlichen städtischen Öffentlichkeit. Diese scheint nicht mehr in der Lage zu sein, intersubjektiv das menschliche Verhalten zur Zufriedenheit aller zu regulieren, was sich nicht zuletzt auch in der Zeitungsberichterstattung widerspiegelt. Hierzu meint der Stadtsoziologe Herbert Schubert: „Als roter Faden der kritischen Perspektiven schimmern Ängste durch, dass der urbane Raum seine Funktion der Verhaltensregulierung verliere“ (Schubert 2000: 10).

In einer im Jahr 2002 von Thomas Feltes im Süden Deutschlands durchgeführten Befragung wurden als Quellen der Unsicherheit bzw. des Unwohlgefühls im öffentlichen Raum folgende „Probleme“ angegeben (Mehrfachnennungen waren möglich): undiszipliniert fahrende Autofahrer (von bis zu 53% der Befragten), Ausländer oder Asylbewerber (bis 48%), Jugendliche (bis 47%), Müll auf den Straßen (bis 47%), zerstörte Telefonzellen, Betrunkene und Drogenabhängige (je bis 25%), sowie fliegende Händler, beschmierte Hauswände und Ausländerfeindlichkeit bzw. Rechtsextremismus (bis 20%)¹⁹ (vgl. Feltes 2002). Diese Untersuchung illustriert, dass das Unsicherheitsgefühl mit Unlesbarkeiten einhergeht: die Fahrweise der undisziplinierten Autofahrer, Fremde, Jugendliche, Personen mit hohem Affektpotential wie Betrunkene sind „unleserlich“.

4.2 Das Wiedererstarken formaler Kontrollinstanzen

Mittels visueller Überwachung wird nun in manchen öffentlichen Bereichen versucht, die oben beschriebene Leerstelle zu füllen. Öffentliche Gebäude und Plätze, Bahnsteige und selbst die Innenräume von Bussen werden mit Kameras überwacht. Die Illusion einer ständigen Überwachung solle sich nach Meinung ihrer Befürworter positiv auf das Sicherheitsempfinden der Menschen auswirken.²⁰ Verwendet werden Überwachungskameras unter

¹⁹ Feltes macht jedoch darauf aufmerksam, dass es sich bei der Befragung um vorgegebene Items handelte, also keine offenen Fragen gestellt wurden. So seien die Zahlen mit Vorsicht zu genießen. Aber als Wiedergabe einer gewissen Stimmung sind die Ergebnisse doch zu interpretieren.

²⁰ Wir könnten sogar von einem "Mythos der Sicherheit" sprechen: Schauen wir hinter die Kulissen, sehen wir in irgendeiner Zentrale einen Wachmann vor einer Unzahl von schwarzweißen Monitoren sitzen. Selbst wenn er eine Untat bemerken sollte (was bei der Anzahl der zu überwachenden Monitore zweifelhaft ist), ist es ein langer Weg vom Bemerkten zum Eingreifen: Von der Zentrale wird die Straftat einem Außenposten gemeldet. Dieser wiederum muss erst noch zum Tatort fahren. Der Berliner S-Bahnhof Botanischer Garten zum Beispiel wird von 16 Kameras (Stückpreis 5.000 Euro) überwacht. Die Kameras sind so justiert, dass sie eigentlich nur den Streifen der Bahnsteigkante überwachen können; die Mitte des Bahnsteigs, wo sich die Wartebänke befinden, kann nicht erfasst werden. Auch bleibt die Zone hinter dem Stationshäuschen im Dunkeln. (Ich habe diesbezüglich mit dem Stationsvorsteher gesprochen, der aufgrund der Kameras bald wegratio-

dem Hinweis, Straftaten zu verhindern, bzw. sie zu dokumentieren, um sie dann verfolgen zu können. Allerdings ist zu vermuten, dass das Wissen, beobachtet zu werden, das Verhalten der Individuen prägt und beeinflusst: „Wie das Bundesverfassungsgericht in mehreren Entscheidungen erklärt hat, führt die Annahme, beobachtet zu werden, dazu, dass Menschen versuchen, nicht durch individuelle Verhaltensweisen aufzufallen. Letztlich wirkt sich das so aus, dass sie auf die Ausübung von Grundrechten, zum Beispiel der Meinungs- und Versammlungsfreiheit verzichten“ (Weichert zitiert nach Müller-Heidelberg et al. 2000: 48). Kritiker befürchten auch einen „Panopticum-Effekt“.²¹ So ist zu befürchten, dass ein kameraüberwachter öffentlicher Raum kein Feld mehr darzustellen vermag, in welchem sich im Miteinander der Menschen dynamisch Normen aushandeln.

Zum anderen führen so Orte ohne Kameras verstärkt zu einem Gefühl der Unsicherheit. Durch Kameras werden auch unerwünschte Szenen an andere Orte verlagert. So wandern sie, die visuell Unerwünschten, in die Peripherien ab. Es ließe sich die These aufstellen, dass die wachsende Unfähigkeit der Normenaushandlung innerhalb einer Gesellschaft durch solche Maßnahmen von Außen noch weiter geschwächt wird.

4.3 Die Shopping Mall als ein Beispiel von lesbarem Raum

Die Unlesbarkeit von Räumen schafft ein subjektives Unsicherheitsgefühl. So ist es nicht verwunderlich, wenn in letzter Zeit die Rufe nach formalen Instanzen immer lauter werden. Wo in einer homogenen Gesellschaft nicht-konformes Verhalten durch die Mitbürger sanktioniert wurde, übernehmen nun Überwachungskameras und Hausordnungen die Funktion sozialer Kontrolle, da sich das Geschehen im öffentlichen Raum nicht mehr aus sich heraus zu regulieren vermag. Ein Beispiel dafür ist das Phänomen der Shopping Mall: Sie stellt einen privaten Raum dar, der aber öffentlich genutzt wird. Kraft ihrer Hausordnung werden klare Verhaltensregeln festgesetzt. Privatisierte Räume schaffen eindeutige Verhaltensvorgaben und dadurch Lesbarkeit und Sicherheitsgefühl.

Der Erfolg der Shopping Malls ist auch darauf zurückzuführen, dass sie eine Reaktion auf das subjektive Unsicherheitsgefühl darstellen. Die Verhaltensvorgaben sind jedoch von

nalisiert wird.) Ich frage mich, was ein stärkeres Sicherheitsempfinden beim Fahrgast hervorruft: Kameras oder die physische Präsenz des Personals. Es wäre ein interessanter Forschungsansatz, das Gedeihen dieses Mythos zu beschreiben.

²¹ Das Panopticum von Bentham ist die Idee von kreisförmig angelegten Gefängniszellen, in deren Mitte der Überwacherturm steht. Eine permanente Überwachung aller Gefangenen ist so möglich. Der Aufseher kann zwar nicht jederzeit das Verhalten aller Gefangenen überwachen, aber die Insassen sehen nicht, ob sie gerade überwacht werden oder nicht. Durch die Illusion einer ständigen Überwachung, also der Unwissenheit, wann man überwacht wird und wann nicht, entsteht ein Disziplinierungs- und Schulungseffekt (vgl. Foucault in Schroer 2001: 90ff.).

privaten Eigentümern festgesetzt. Sie sind nicht in einem gesellschaftlichen Aushandlungsprozess entstanden. Sie sind auch aus einer rein ökonomischen Moral heraus motiviert. Verboten ist alles, was die reibungslose Geschäftsabwicklung behindert, die Konsumatmosphäre stört.²² Diese eklatante Einschränkung der Freiheit wird seitens der Besucher hingenommen, vielleicht gar nicht wahrgenommen. Im Gegenteil, die Ordnungsvorstellungen der Betreiber werden vom Besucher geteilt, die auch ihren Wünschen entsprechen (vgl. Wehrheim 2002). Die Kunden möchten nicht von Randgruppen belästigt oder mit unvorhergesehenen Dingen konfrontiert werden. Wir können in diesem Kontext von einem kooperativen Kontrollsystem sprechen. Sandra Hunning spricht überspitzt davon, dass Shopping Malls auch als Versuche zu begreifen seien, gesellschaftliche Öffentlichkeit wiederherzustellen (vgl. Hunning 2003: 9). Aufgrund der klaren Verhaltensvorschriften seien Shopping Malls für viele soziale Gruppen attraktiv, um an einer sozialer Öffentlichkeit teilzuhaben. So würde aber aus dem Bürger ein Kunde werden, was weit reichende Konsequenzen für die Öffentlichkeit hätte.

²² Sogar „unnötiger“ Aufenthalt kann untersagt werden. Die Definitionsgewalt liegt auf Seite der Privatunternehmen.

5. Öffentlicher Raum und Verkehr

Die Frage nach der Befindlichkeit öffentlicher Räume ließ uns die umfassende Wechselwirkung zwischen Öffentlichkeit, öffentlichem Raum und dem Individuum betrachten. Nun richtet sich der Focus auf das Verhältnis des Individuums zu seiner verkehrlichen Mobilität: Zwei grobe Stränge lassen sich hierbei analytisch trennen: 1. die Individualisierung und Flexibilisierung der Wegemuster, die zu einer Neudefinition des Nahraums führt, sowie 2. die Unsicherheit, sich im öffentlichen Raum zu bewegen. Zunächst wird die automobile Individualität und ihre Folgen für den öffentlichen Raum betrachtet. Des Weiteren wird auf den öffentlichen Nahverkehr und seine Probleme im Zuge der Heterogenisierungstendenzen unserer Gesellschaft eingegangen.

5.1 Die individuelle Mobilität – der Siegeszug des Automobils

Der Einzelne ist immer weniger an verbindliche Sozialgefüge gebunden. Kollektive Zeitakte brechen auf, Verkehrsströme sind nicht mehr zu bündeln, da das individualisierte Individuum sein Leben immer mehr in Eigenzeiten und Eigenräumen strukturiert, sei es im Berufs-, sei es im Freizeitverkehr (vgl. Projektgruppe Mobilität 2001; Canzler/Knie 1998; Knie 1997: 48ff.).

Die Bündelung der Verkehrsströme sei im Zeitalter der „Eisenbahngesellschaft“ mit ihrer fordistischen Produktionsweise noch möglich gewesen, als zu bestimmten Zeiten Massen von Menschen beispielsweise in Fabriken transportiert werden mussten. Die zeitgenössische weitgehend flexibilisierte Arbeitswelt beschleunigt die gesellschaftlichen Individualisierungsprozesse noch zusätzlich. Die so individualisierte und somit heterogenisierte Gesellschaft nutzt Verkehrsmittel, die ihren individuellen Bedürfnissen entsprechen.

Die Einheit des öffentlichen Raumes wird jedoch durch den Individualverkehr zerbrochen. Die hohe Geschwindigkeit des Verkehrsflusses im Individualverkehr bringt es mit sich, dass sich der Mensch an abstrakten Leitsystemen wie Ampeln oder Verkehrsschilder orientiert und nicht an den Eigenqualitäten des Raumes (vgl. Kruse/Grauman 1978: 191). Dieser zerfällt in eine Transitzone, fragmentiert sich in punktuelle Lokalitäten.

Im Allgemeinen wird der öffentliche Raum mehr und mehr durch den Verkehr bestimmt. Die Fußgänger beispielsweise stellen im Straßenbereich nicht mehr Akteure dar, die durch sich öffentlichen Raum konstituieren, sondern sind primär ins Verkehrssystem inkludiert.

Schubert konstatiert in diesem Kontext: „Je mehr die Öffentlichkeit in den Städten von einer hohen räumlichen Mobilität gekennzeichnet ist, desto mehr wird das Schweigen zu einem Schutzwall individueller Privatheit“ (Schubert 2000: 41).

Das massenhafte Aufkommen des Automobils begünstigt die Tendenz der „Fragmentierung“ im Zuge der Individualisierung. Das Automobil ist das ideale Mittel, um den zu einer Transitzone verkommenen öffentlichen Raum zu überbrücken. So haben wir es beim öffentlichen Raum mit einer weißen Landkarte zu tun, auf der sich kreuz und quer die Flecken des individuellen Nahraums verstreuen. Weert Canzler weist auf das Wechselverhältnis der Individualisierungsprozesse und der Autonutzung hin (vgl. Canzler 2000; Projektgruppe Mobilität 2001: 41). Er spricht auch von der Kolonialisierung des Urbanen durch das Auto.

Die meisten Individuen der oberen Einkommensschichten registrieren nicht einmal Alternativen jenseits ihres Individualvehikels. Die flexible und individuelle Zugriffsmöglichkeit zum einen, sowie sein höhlenartiger abgeschlossener Raum²³ zum anderen machen die Attraktivität des Autos aus. Sie lässt die hohen Unterhaltskosten, die vielen Staus in der Innenstadt und die ewige Parkplatzsuche vergessen machen.

Beim Auto haben wir es mit einem hybriden Wesen zu tun: Als Gefährt ist es öffentlich, da es sich durch den öffentlichen Raum bewegt, aber als Raum ist das Auto privat. Öffentlicher Raum wird also durch den privaten Raum des Autos durchbohrt. Heine, Mautz, Rosenbaum charakterisieren das Auto daher als eine „in den Privatbereich einbezogene Mobilitätsform“ (Heine/Mautz/Rosenbaum 2001: 121).

5.2 Der öffentliche Nahverkehr und sein Beitrag zum öffentlichen Raum

In der bisherigen Diskussion um die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs ging es hauptsächlich um Aspekte der individuellen Wegemuster. Im Zuge der Individualisierungsprozesse in unserer Gesellschaft scheint das Auto als Konkurrent zum öffentlichen Verkehr den Sieg davongetragen zu haben, was sich in der griffigen Formel „von der Eisenbahn- zur Automobilgesellschaft“ ausdrückt.

Es gibt aber auch eine Korrelation zwischen Einkommen und Mobilitätsmöglichkeit. Der ÖPNV transportiere nach Meinung von Canzler/Knie nur noch den sogenannten „Restverkehr“, also Menschen, die keine Mobilitätsalternativen zur Verfügung haben. Formelhaft lässt sich diese Kategorie mit den berühmten fünf As' ausdrücken: Alte, Arme, Auszubildende, Arbeitslose und Ausländer (vgl. Canzler/Knie 1998: 58ff.). Auch leidet der ÖPNV unter einem Negativimage (Unpünktlichkeit, lange Wartezeiten, Verschmutzung, Vandalismus, Gefahr für Leib und Leben, Gedränge und Belästigung).

Der öffentliche Nahverkehr, als ein Teil des öffentlichen Raumes, hat auch mit dessen Problemen zu kämpfen. Zunehmend spielt das Gefühl, „sicher“ unterwegs zu sein, neben

²³ Stephan Rammler spricht in Anlehnung an Freud vom Auto als "Reizschutzpanzer".

den Faktoren der Pünktlichkeit und Qualität des Services eine Rolle. Im Personennahverkehr trifft der Einzelne immer auf eine sehr große Anzahl fremder Menschen, die er nicht einordnen kann. „Sich sicher fühlen“ ist mit dem Gefühl verbunden, alles unter Kontrolle zu haben. In Befragungen werden Fremde und Jugendliche als Unsicherheitsfaktoren genannt. Ihr Verhalten sei am wenigsten einzuschätzen. Das subjektive Unsicherheitsgefühl ist in kleineren Orten am niedrigsten, wo „man jeden kennt“, also genau einordnen kann (vgl. u.a. Feltes 2002).

Der öffentliche Nahverkehr erstreckt sich aber über ganz heterogene Bereiche, die unterschiedlichsten Menschen kommen in ihm zusammen. So hat er auch, neben der Transportfunktion, eine soziale Funktion inne: Der öffentliche Nahverkehr ist die letzte Klammer eines einheitlichen öffentlichen Raumes mit den sich darin aufhaltenden Individuen.

Das Verkehrsnetz des öffentlichen Nahverkehrs bildet gewissermaßen die Aderstruktur des öffentlichen Raumes. Der öffentliche Nahverkehr lässt die Individuen zirkulieren, überbrückt Kieze und Bezirke, bindet so den öffentlichen Raum zu einer Einheit. Da man befördert wird, muss man sich nicht an abstrakten Verkehrsleitsystemen bewegen und lenkt so seine ganze Aufmerksamkeit auf das Geschehen im öffentlichen Raum, das sich im Großraumgefäß präsentiert.

6. Eine ethnographische Untersuchung im Großraumgefäß

6.1 Das Territorialverhalten im Großraumgefäß: eine teilnehmende Beobachtung

Folgende Ausführungen beruhen auf meinen eigenen empirischen Beobachtungen in der Berliner U-Bahn und S-Bahn.²⁴ Von März bis Mai 2004 bin ich durch das Berliner Streckennetz gefahren, um das Territorialverhalten in Großraumgefäßen zu studieren.

Meine Untersuchung ist eine direkte und verdeckte teilnehmende Beobachtung (vgl. Schnell/Hill/Esser 1999: 359). Ich wählte einerseits Hauptverkehrszeiten (7-9 Uhr morgens sowie 16-20 Uhr abends) sowie andererseits Zeiten geringer verkehrlicher Dichte (Vormittags- und Nachtstunden). Meine Thesen stehen frei zur Diskussion.

Das menschliche Territorialverhalten sowie die Verhaltensunsicherheit im Zuge der Normpluralisierung lässt sich meiner Meinung nach sehr anschaulich im Großraumgefäß beobachten. Besonders die U-Bahn ist für Territorialbeobachtungen sehr geeignet, da sie als Untergrundgefäß überwiegend keine Blickmöglichkeit nach Außen bietet. Die Fensterscheibe wirkt sogar eher wie ein Spiegel, welche die Blicke nicht nach Außen ableiten lässt, sondern sie in den geschlossenen Raum auf subtile Weise zurückwirft.

Die Individuen befinden sich in U- und S-Bahn in einer geschlossenen Raumsituation, der sie frühesten am nächsten Bahnhof ausweichen können. Bis dahin müssen sie sich miteinander arrangieren. Beim Halten des Zuges verteilen sich die Individuen im Raum. Ein paar Momente später hat sich jeder positioniert und harrt in seinem von ihm beanspruchten temporären Reservat aus. Man könnte von einer gesellschaftlichen Norm sprechen, dass während der Fahrt, während man bewegt wird, eine Selbstbewegung nicht statthaft ist. Sie würde das anfangs miteinander austarierte Territorialverhältnis durcheinander bringen.

Sitzplatzwechsel während der Fahrt sind heikle Angelegenheiten. Sie ziehen die Blicke der Anderen auf sich. Jeder sieht durch eine Neuverschiebung der Position sein Territorium in Gefahr. Ein Sitzplatzwechsel gilt auch als eine sehr scharfe und demonstrative Geste, wenn man einem anderen gegenüber bzw. neben einem sitzt. Man signalisiert ihm und allen anderen Insassen, dass seine „Aura“ unerträglich ist und einen zu solch drastischem Vorgehen zwingt. Dieser Mensch wird somit öffentlich sanktioniert und stigmatisiert. Er kann dies selbst aktiv, durch sein unangenehmes Verhalten verschuldet haben (z.B. durch verbale Belästigung; durch seinen auffälligen Rauschzustand; durch Geräusche wie Räuspern, Husten etc., oder seine „Aura“ ist für die Öffentlichkeit nicht tragbar (z.B. starker Körpergeruch; auffällige mimische Zuckungen (Psychomotorik) etc.).

²⁴ Die Beobachtungsergebnisse lassen sich meines Erachtens auch auf die entsprechenden Interaktionen in Linienbussen übertragen.

Relativ normal ist dagegen ein Sitzplatzwechsel, der zu einer territorialen Entlastung führt (z.B. das Viererabteil gegenüber ist frei geworden). Verändert sich die Raumsituation dahingehend, dass Positionen frei geworden sind, lassen sich zwei allgemeine Verhaltensformen finden: das Ausharren trotz frei gewordener Plätze (Gewöhnungsaspekt) und die eben erwähnte territoriale Entlastung.

Bei freier Platzwahl teilen die Individuen den gemeinsamen Raum hauptsächlich nach dem Prinzip der größtmöglichen physischen Distanz zueinander auf. Gestattet die Sitzplatzanordnung keine physische Maximaldistanz, so wird derjenige Platz gewählt, der am besten primär die Vermeidung des Augenkontaktes (z.B. die Diagonale) und sekundär des Körperkontaktes gewährt.

Im Gedränge greifen andere territoriale Mechanismen.²⁵ Die absolute Enge führt zu erheblichen psychischen Belastungen. Der Augenkontakt ist hier absolutes Tabu. Der schräg nach oben gehende Blick lässt das persönliche Territorium in den Luftkorridor übergehen.

Das Erstarren des Körpers wie auch der Mimik im Gedränge stellt für diese Situation eine weitere Maßnahme dar. Permanenter Körperkontakt wird weniger bedrohlich als dynamischer Kontakt aufgefasst, d.h. wenn einer hin- und herwippt.²⁶

Die Innenraumgestaltung der verschiedenen Baureihen konstituiert auch das Raumverhalten der Individuen. Vergleichen wir beispielsweise die zwei unterschiedlichen Sitzplatzanordnungen der Baureihen der Berliner U-Bahn und das sich daraus ergebende Territorialverhalten:

1. Die Viererabteile konstituieren ein Territorium, das eine hybride Konstellation zwischen der Box und dem durch die Raumteilung determinierten persönlichen Raum darstellt. Gerade in Baureihen von Großraumgefäßen mit Viererabteilen lässt sich so fast eine Gesetzmäßigkeit der Verteilung erkennen. Da überwiegend einzelne Individuen (oder Dyaden, d.h. Zweiergruppen) unterwegs sind, besetzen sie jeweils ein Viererabteil, das sogleich mit Objekten wie der Jacke oder der Tasche territorial als Ganzes besetzt wird. Sind die Viererabteile von einzelnen Individuen besetzt, positionieren sich die weiteren Fahrgäste stehend an den Trennwänden der Einstiegsbereiche; oder sie dringen, (wenn sie mutiger sind), in die Viererabteilreservate ein. Hierbei wird fast ausschließlich wie-

²⁵ Das Gedränge ist ein ambivalentes Phänomen im Sinne von „urban stress“ und „urban joy“: Einerseits sorgt das Aneinandergedrängtsein für maximale psychische Belastung, kann aber auch zu Gelöstheit, z.B. bei Großveranstaltungen (vom sozialen Aggregat zur kurzen Gemeinschaft), und auch zu funktionalem Miteinander führen (gemeinsames Freimachen des Türbereichs).

²⁶ Der Sexualwissenschaftler Magnus Hirschfeld schreibt 1936 in „Geschlechtsanomalien und Perversionen“, dass der „Friktionismus“ ein häufiges Phänomen gerade im Gedränge der U-Bahn sei. Damit bezeichnet er das zufällige oder beabsichtigte Reiben von Geschlechtsteilen an Gesäßen. (vgl. Hirschfeld in K. M. Michel 1997).

derum das größte Distanzverhältnis zueinander gewählt, also die Diagonale zum anderen, wenn keine anderen Faktoren zuvorkommen.

So sitzen sich zwei Individuen gegenüber, die bemüht sind, ständig den aneinander vorbeischauenden Blick aufrechtzuerhalten. Der immer drohenden Gefahr des Augenkontakts kann ausgewichen werden, indem eine Person aus dem Fenster schaut. Sehen beide aus dem Fenster, begegnen sich wieder ihre Blicke in der sie spiegelnden Scheibe. Sind aufgrund vieler Fahrgäste die Viererabteile gefüllt, muss bei Ausstieg eines Individuums unangenehme Minimalkommunikation durchgeführt werden („Entschuldigung, darf ich mal durch?“).

2. In den U-Bahnen mit parallel zugeordneten Langbänken konstituiert sich ein gänzlich anderes Verhalten. Es gibt keine Box. Der persönliche Raum lässt sich höchstens seitlich durch Ablage persönlicher Gegenstände erweitern. Expandierendem Raumanpruch durch die Beine in den Korridor hinein, sind spätestens beim nächsten Halt Grenzen gesetzt, da Fahrgäste ein- und aussteigen müssen. Wir haben es hier mit einem durch die Innenraumgestaltung verursachten geringeren persönlichen Raumanpruch zu tun. Bei hoher Auslastung hat man es nur mit seitlicher Enge zu tun, wenn neben einem Fahrgäste sitzen. Das Bedrängungsgefühl durch Blicke ist größer als durch seitliche Enge. Unangenehmer Augenkontakt aus nächster Nähe findet nicht statt. Der Blick hat auch einen weiten horizontalen Raum, entlang der gegenüberliegenden Langbank zur Verfügung. Blickkontakt findet auch hier statt, der Abstand ist aber größer und die Augen können schneller „flüchten“.

Die vor einigen Jahren eingeführten Bildschirme des „Berliner Fensters“ in der U-Bahn finden bei den Fahrgästen dankbare Beachtung. Dieser Umstand ist wohl weniger dem hohen Informationsgehalt, als vielmehr der Möglichkeit geschuldet, den Blick auf einen neutralen Punkt fokussieren zu können. Die Meinungen über das „Berliner Fenster“ gehen auseinander. Zum einen dient es der territorialen Entlastung (Territorialverletzungen via Augenkontakt können so vermieden werden, ähnlich dem Phänomen des Anstarrens der Etagenanzeige im Fahrstuhl), auf der anderen Seite erschwert es die eventuelle spontane Kommunikation untereinander, fördert so die Atomisierung, verhindert das soziale Miteinander. Das auf den Monitoren Gezeigte kann aber auch durchaus gemeinsamen Gesprächsstoff liefern. Dies ist aber äußerst selten zu beobachten.²⁷

²⁷ Ich habe dies nur am 22.09.2002, am Tag der Bundestagswahl zum Zeitpunkt der ersten Hochrechnungen erleben können.

6.2 Territorialverletzungen

Das Territorialverhalten ist im öffentlichen Raum (das Großraumgefäß mit eingeschlossen) einer der häufigsten Konfliktgegenstände. Territoriale Verletzungen werden als persönliche Angriffe gewertet und lösen starke Emotionen aus, die je nach Disposition des Individuums vom Gefühl des Ausgeliefertseins, Bedrohtseins bis hin zu subtilen oder offenen Aggression gehen. „Im allgemeinen wird eine Verletzung des persönlichen Raumes zunächst als unangenehm und erregungssteigernd erlebt“ (Hayduk 1981 in Schultz-Gambard 1990a: 329). Hauptsächliche Reaktionen seien Flucht oder partieller Rückzug. Selten sei offene Aggression als Reaktion festzustellen (vgl. Schultz-Gambard 1990a: 329f.). In diesem Kontext sei das an anderer Stelle erwähnte Phänomen der freiwilligen Segregation verwiesen. Manche Personengruppen haben sich schon gänzlich, und nicht nur temporär aus dem ÖPNV gerade aufgrund befürchteter Territorialverletzungen zurückgezogen.

Erving Goffman zählt folgende wesentlichen Formen und Mittel von Territorialverletzung auf: „Platzierung des Körpers in Relation zu einem von anderen beanspruchten Territorium. [...] Der Körper einschließlich der Hände als etwas, das anderes berühren und dadurch die Hülle oder den Besitz eines anderen verunreinigen oder schänden kann. [...] das Anblicken, Anschauen, Durchbohren mit den Augen. [...] Einmischungen durch Laute. [...] Jemanden ansprechen. [...] Exkremete, die gemäß der Verschiedenartigkeit der Verunreinigung in vier Kategorien zu unterteilen sind. Erstens. Körperliche Ausscheidungen, [...] Zweitens: Gerüche, [...] Drittens: Körperwärme, [...] Schließlich: Vom Körper zurückgelassene Markierungen“ (Goffman 1982: 74ff.).

Dringt also ein Individuum in ein von einem Anderen beanspruchtes Territorium ein, kommt es zu typischen territorialen Übertretungen. Wie obiges Zitat zeigt, können Territorien auch durch Lautstärke markiert werden nach dem Motto: „Soweit du mich hören kannst, soweit geht mein Reich.“ Kommunikation in großer Lautstärke über große Entfernungen verletzt die dazwischen liegenden Territorien. Auch laute Gefühlsausbrüche despektieren durch ihre Raumgreifungen den Territorialraum der Anderen. Ähnlich verhält es sich mit der olfaktorischen Dimension: Ein Döner Kebap beansprucht beispielsweise ein großes Territorium aufgrund seines Geruchs. Laut Beförderungsbedingung der Berliner Verkehrsbetriebe ist der Verzehr von offenen Speisen nicht gestattet (vgl. Beförderungsbedingungen, Teil A, § 4 (2), 11.) Aber keiner hält sich daran.

Eine weitere Territorialverletzung stellt die kollektive Beanspruchung des Raumes durch eine homogene Gruppe dar. Da im öffentlichen Verkehr hauptsächlich Einzelpersonen unterwegs sind, verschiebt eine homogene Gruppe die Machtbalance erheblich zu ihren Gunsten. Homogene Gruppen zeichnen sich durch einen einheitlichen persönlichen Raum

aus. Der Einzelne ist so der Territorialbeugung bzw. -verletzung seitens der Gruppe machtlos ausgeliefert.

Ein Kritiker gewisser Großgefäßinnenraumgestaltung wendet sich deshalb im Internet gegen kollektive Platzangebote und fordert: „Weg mit der prolligen Fünferbank in Bussen“ (Hageman 2004). Sie fördere Zusammenrottung marginaler Gruppen. Jugendliche Nazi-Skinheads in Überlandbussen werden von ihm als Beispiel angeführt.

6.3 Zusammenfassung und Weiterführung

Im öffentlichen Raum herrscht das Distanzgebot bzw. Kontaktverbot. Ausnahmen bilden funktionale Kontaktaufnahmen. Die Distanz lässt sich situationsspezifisch physisch als auch mimisch (im Gedränge) darstellen. Spezifische kulturelle Verhaltensweisen haben sich im urbanen Raum aufgrund seiner Faktoren entwickelt.

In anderen Kulturkreisen können wir aber ganz andere Distanz- und Kontaktverhältnisse trotz Urbanität vorfinden. Geläufig ist die Unterscheidung in „Kontaktkulturen“ (z.B. arabisch, lateinamerikanische und südeuropäische Kulturen) und den distanzierten „Nicht-Kontakt-Kulturen“ (z.B. Nordeuropäer).²⁸

Territorialverletzungen sind Verhaltensweisen, die nicht als abweichendes Verhalten im rechtlichen Sinne interpretiert werden können. Formale Ordnungskräfte wie privater Wachsenschutz oder die Polizei haben daher kaum die Möglichkeit, die „öffentliche Ordnung“ zu wahren. Die Territorialitäten können sich nur untereinander selbst auf informelle Weise regulieren. In Anbetracht der hohen Unübersichtlichkeit sozialer Milieus stehen den Individuen keine klaren konventionellen Mechanismen zur gegenseitigen Territorialversicherung zur Verfügung. Der Minimalkonsens im öffentlichen Raum, die Konvention der gegenseitigen Nichtbeachtung, hilft hierbei nur unzureichend. Die Unsicherheit bleibt bestehen, da es aufgrund der Indifferenz zu keiner konventionellen gegenseitigen „Ratifizierung eines Nichtangriffspakts“ kommen kann. Dieser muss nun von Situation zu Situation zwischen den Individuen mit den verschiedensten Mitteln neu ausgehandelt werden.

²⁸ Paul Watzlawick macht auf den kulturbedingten Gesprächsabstand aufmerksam: "In Westeuropa und in Nordamerika ist dieser Abstand die sprichwörtliche Armeslänge. Im Mittelmeerraum und in Lateinamerika ist dieser Abstand wesentlich anders: zwei aufeinander zugehende Personen bleiben auf viel kürzerer Distanz voneinander stehen" (Watzlawick 1976: 17).

7. Ausblick

7.1 Zwei Ansätze für eine zeitgemäße Großraumgefäßgestaltung

Ich habe weiter oben das Beispiel der Shopping Mall deshalb angeführt, um auf die Attraktivität klar strukturierter und lesbarer Räume zu verweisen. Bei der Shopping Mall stehen konsumtive Interessen im Vordergrund. Es kommt jedoch auf die Vorzeichen der Lesbarkeit an. Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs würde eine Lesbarkeit dazu führen, dass verschiedene und einander fremde Menschen auf engstem Raum ohne Unwohlgefühle gemeinsam unterwegs sind. Der kleinste gemeinsame Nenner ist die gemeinsame Fahrt.

Es stellt sich nun die Frage, wie man ein Angebot an lesbaren Räumen schafft, so dass sich der Fahrgast sicher fühlt. Meines Erachtens lassen sich zwei Wege beschreiten: erstens über die Raumgestaltung und zweitens über feste Verhaltensvorgaben.

1. Zur Innenraumgestaltung des Großraumgefäßes:

Die Platzanordnungen haben sich im Zuge der gesellschaftlichen Dynamik verändert – von Abteilwagen hin zu Großraumabteilen, wo jeder für sich sitzt. So ist auch die Gesellschaft den Weg von der Großgruppe zum losgelösten Individuum gegangen. Diese Individuen sind nun auf sich gestellt und nehmen anonym im Großraumabteil Platz.

Wie im Kapitel über das Territorialverhalten anklang, sind in unserer individualisierten Gesellschaft diejenigen Platzangebote im Vorteil, durch welche sich die Territorien weitgehend nicht überschneiden können. Die parallel zueinander angeordneten Langbänke beispielsweise tragen diesem Befund Rechnung.

2. Zu festen Verhaltensvorgaben:

Die Innenraumgestaltung kann nicht allein Sicherheit und Lesbarkeit schaffen. Teilweise Überschneidungen von Territorien können dennoch in einem gemeinsam genutzten Raum stattfinden.

Beim Lösen von Territorialkonflikten müssten die Teilnehmer auf standardisierte Verhaltensrituale zurückgreifen, um prekäre Situationen deeskalieren zu können. Ein Fehlen derartiger Interaktionssicherheit führt immer zu einem gewissen Gefühl des Unbehagens. Überlasse man allein der Raumgestaltung die Problemlösung, hätten wir es bald mit voneinander isolierten Einzelkapseln in einem Großraumgefäß zu tun. Das Prinzip des Automobils als privater Raum wäre hier beispielgebend.

Eine Verzahnung von Raumdesign und Verhaltensregeln ist angebrachter, denn die Innenraumgestaltung determiniert noch lange nicht unser Verhalten. Vielmehr verbinden wir mit bestimmten Räumen bestimmte Erlebnisinhalte. Unser Wahrnehmungssystem ordnet Dinge

und Ereignisse nach Zusammen- und Zugehörigkeitserfahrungen. Raum wird etikettiert. Dies geschieht aus der unmittelbaren oder aus der medial vermittelten Erfahrung heraus. So ließe sich die Raumgestaltung des Großraumgefäßes mit entsprechenden (medial vermittelten) Verhaltensregeln verbinden. Denn klare Verhaltensfestsetzungen schaffen Sicherheit.

Wie das Beispiel der Shopping Mall gezeigt hat, müssen die Ordnungsvorstellungen vom Gros der Teilnehmer akzeptiert werden. Das geht nur, wenn sie begreifbar gemacht werden. Der Idealfall wäre eine Internalisierung von festen Verhaltensregeln. Um dies zu erreichen, wären beispielsweise kreative Werbekampagnen und ein breiter gesellschaftlicher Diskurs in Tageszeitungen, Foren, Talkshows etc. vonnöten, um „von unten“ her entsprechende Verhaltensmuster zu etablieren. Die Frage ist nur, ob dies gelingen kann.²⁹

7.2 Die Ambivalenz der Stadt

Kehren wir nun am Schluss zu unseren Ausgangsfragen zurück: Was geschieht mit dem öffentlichen Raum? Steckt er tatsächlich in einer Krise? Hans Paul Bahrdts Modell wurde herangezogen, um das Phänomen von Öffentlichkeit zu charakterisieren. Auf der Verhaltensebene bildet sich Öffentlichkeit aus. Öffentlichkeit entsteht nicht allein durch unvollständige Integration, sondern auch dadurch, dass sich aus ihr heraus ein Repertoire spezifischer Stilisierungen des Verhaltens ergibt. Dieses einheitliche Regel-Set macht erst Kommunikation und Arrangements unter Fremden möglich.

Die im Text beschriebenen gesellschaftlichen Transformationsprozesse haben ein einheitliches Verhaltensrepertoire erodieren lassen. Es gibt kaum noch allgemeingültige, von irgendeiner Instanz definierte Standardregeln, dafür aber viele Möglichkeiten, flexibel auf Situationen im öffentlichen Raum zu reagieren. Im Zuge der gesellschaftlichen Diffusionen sind so mehrere Öffentlichkeiten entstanden. Wenn von einer da gewesenen Einheit des öffentlichen Raumes gesprochen werden kann, dann auf der Verhaltensebene.

Es heißt sich vom Gedanken eines allumfassenden öffentlichen Raumes zu verabschieden. Stattdessen sollte von öffentlichen Räumen gesprochen werden.

Ist von einem sukzessiven Niedergang des öffentlichen Lebens auszugehen, der sich im öffentlichen Raum niederschlägt? Hat der Bürger auch den Bezug zu seinen öffentlichen Verkehrsmitteln verloren?

²⁹ Bislang ist die Rauchverbotkampagne der BVG ein Beispiel für den Versuch, eine klare Verhaltensweise zu etablieren. Dies geschah hauptsächlich über sich seit Jahren wiederholende Lautsprecherdurchsagen: „Bitte beachten Sie das Rauchverbot!“

Dies ist meines Erachtens nicht der Fall, denn weiterhin bietet der öffentliche Raum Platz für Märkte aller Art, ist Treffpunkt, Warte- und Versammlungsort; desgleichen werden Busse und Bahnen viel genutzt; auch werden in ihm politische Meinungsäußerungen, d.h. Demonstrationen und Wahlkampf ausgetragen. Nach Meinung mancher Stadtforscher kommt es sogar zu einer vermehrten Nutzung bis hin zu einer Übernutzung des öffentlichen Raumes.³⁰ Immer mehr Verkehr belastet den öffentlichen Raum, aber auch immer mehr Feste, Events und Großveranstaltungen finden in ihm statt.

Jedoch lassen sich zwei gegenläufige Entwicklungen ausmachen, was die Teilhabe am öffentlichen Leben betrifft: Während der eine Bevölkerungsteil sich aus dem öffentlichen Raum zurückzieht, partizipiert der andere verstärkt an ihm.

In narrativen Interviews, die ich über die Akzeptanz und Nutzung vom öffentlichen Raum und seiner Verkehrsmittel durchgeführt habe, überwog bei jungen Menschen und bei Bürgern der oberen Bildungssegmente eindeutig die positive Bewertung des öffentlichen Raumes als Begegnungs- und Erlebnisstätte. Gerade unter jungen Leuten genießt dieser eine hohe Attraktivität. Die Berliner „Trend-Bezirke“ beispielsweise verdanken ihr Ansehen nicht zuletzt ihrer heterogenen Siedlungsstruktur. In einer Heterogenität lassen sich mannigfaltige kreative Nischen finden und Dinge ausprobieren. Kiezkulturen blühen auf, Straßenfeste werden organisiert, Fremde spielen zusammen Fußball oder plaudern in einem der zahlreichen Straßencafés etc. und kommen so in vielfältiger Weise miteinander in Kontakt. Der öffentliche Raum in seiner Funktion einer Bühne bietet die Möglichkeit, seine Individualität, seinen Lebensstil vor anderen zu inszenieren.³¹ So scheint auch weiterhin die Benutzung der Straße für Identität und Kommunikation im städtischen Alltag eine existentielle Grundlage zu bilden.

Jedoch sind diese Positiva lediglich in partiellen Bereichen des öffentlichen Raumes, in Kiezen und unter bestimmten Personengruppen (vor allem Altersgruppen), anzutreffen.

Heutzutage zeichnet sich die Teilhabe am öffentlichen Leben im Wissen um die unterschiedlichen Facetten der Lebensstile aus. Eine umfassende „urbane Kompetenz“ hieße demgemäß, die vielen lebensstilkulturellen Interaktionsformen zu beherrschen, um aktiv am öffentlichen Leben teilzuhaben. Allein das Begrüßungsritual ist in zahlreiche Subgruppenrituale zerspalten – vom Händeschütteln, Shaken, Handtellerheben bis hin zu Begrüßungs-

³⁰ Kuklinski kommt in seiner Studie, die 2001 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durchgeführt wurde, sogar zu folgendem Fazit: "Der öffentliche Raum ist – entgegen anders lautender Klagen in der Sicht der Praktiker nicht vom Untergang bedroht. Seine Inanspruchnahme durch vielfältige, im Wandel befindliche Aktivitäten der Bevölkerung und der Wirtschaft nimmt hingegen eher zu" (Kuklinski 2003).

³¹ In der Psychologie spricht man hierbei vom Phänomen der Histrionie.

küsschen. Ein allgemein gültiges Begrüßungsritual, wie das Handgeben ist nur noch im formellen Bereich zu finden.

Die Kompetenz, adäquat auf die heterogene Umwelt zu reagieren, entscheidet, ob der Aufenthalt im öffentlichen Raum bzw. im Großraumgefäß erlebt oder nur ausgehalten wird.³²

Die „urbane Kompetenz“ lässt sich in der Teilhabe am öffentlichen Leben erlernen. Das urban-kompetente Individuum pendelt im öffentlichen Raum selbst gewählt zwischen Separierung und Inszenierung. Sind der Eindrücke zu viele, lässt der Modus des Schweigens den Stadtbewohner lautlos durch die urbane Landschaft gleiten, bis er wieder aktiv an ihrem Erleben teilhaben möchte. Er nutzt daher vorzugsweise die öffentlichen Verkehrsmittel, da er mit der urbanen Ambivalenz umzugehen weiß.

Was ist aber mit dem anderen Bevölkerungsteil? Fest steht, dass er sich mittels seiner individuellen Mobilität von vorneherein aus dem öffentlichen Raum ausschließt.

Mittels des Autos entzieht sich das Individuum von vornherein dem öffentlichen Raum, es nimmt nicht an ihm und an seinen Aushandlungsprozessen teil. So wird der öffentliche Raum für Benutzer des Individualverkehrs zu einem unlesbaren Raum, der aufgrund der daraus entstehenden Unsicherheiten gemieden wird. Das subjektive Unsicherheitsgefühl resultiert hauptsächlich aus der Unkenntnis, wie andere Gruppen den öffentlichen Raum besetzen.

Es lässt sich für die bundesrepublikanische Gesellschaft seit den 50er Jahren ein Paradigmenwechsel konstatieren. Immer mehr Fluchtwege mentaler wie auch physischer Art sind entstanden, um sich den urbanen Erfordernissen zu entziehen. Für viele stellt es auch eine immense psychische Belastung dar, permanent auf sich verändernde Situationen zu reagieren und sie aus eigenen Ressourcen heraus zu bewältigen. Viele Menschen sind dazu nicht fähig oder gewillt und ziehen sich zurück. Unlesbare Räume werden gemieden und sichere, lesbare gesucht.

Schon die Siedlungstendenzen weisen auf eine soziale Entmischung hin. Seit den 80er Jahren verzeichnen die Stadtforscher eine zunehmende Ghettoisierung marginaler Schichten, bei gleichzeitigem Fortzug der einkommensstarken Personengruppen ins Umland. Mit dem einsetzenden Mobilitätsschub haben sich so bestimmte Bevölkerungsschichten aus der sozialen Gemengelage entfernt, um sich nicht mehr mit Ambivalenzen konfrontieren zu

³² Stadtsoziologen sprechen von der „Ambivalenz-Toleranz“, d.h. Gewöhnung an urbane Unlesbarkeit bei gleichzeitiger Rückzugsmöglichkeit in kompensierende Eigenräume. Die empirische Dichte-Forschung stellt die Ambivalenz zwischen „urban stress“ und „urban joy“ heraus (vgl. Glass/Singer in Kruse/Graumann 1978). Die moderne Urbanität erzeugt demnach durch ihren Dichte-Effekt erheblichen Stress, der durch Eigenzeit und Eigenraum abgebaut werden müsse. Dichte kann auch für die Fülle, Lebendigkeit, Reichhaltigkeit, das Gewoge der Stadt, in welches man tauchen möchte, stehen.

müssen. Ergo ist der öffentliche Raum nicht mehr repräsentativ für das Gesamtspektrum der Gesellschaft.

Ein Gegenbeispiel wäre hier New York City: Die Enge der Straßen, lanciert durch strenge verkehrspolizeiliche Verordnungen (nächtliche Abschleppungen), nötigen alle Bevölkerungsgruppen, die öffentlichen Verkehrsmittel (hier insbesondere die U-Bahn) gemeinsam zu benutzen, vom Brooker, der zur Wall Street fährt, hin zur Putzfrau und zum Drogenjunkie. Hier kann sich ein Regel-Set für das Verhalten miteinander aushandeln, da alle Gruppen am öffentlichen Raum in seiner Dichte teilhaben und befähigt sind, ihn zu „lesen“.

In der Zeit vor dem bundesrepublikanischen Mobilitätsschub sorgte der Faktor der urbanen Dichte auch in dieser Gesellschaft für eine „Sozialisation der Ambivalenz“. Nur haben sich einige Nutzerschichten diesen urbanen Sozialisationserfordernissen entzogen.

Trotz der genannten Tendenzen bildet der öffentliche Nahverkehr einen der letzten umfassenden öffentlichen Räume. Man könnte sogar sagen, er ist der öffentliche Raum par excellence.

8. Literatur

8.1 Zitierte Literatur

- Abels, H. (2001a): Einführung in die Soziologie. Band 1: Der Blick auf die Gesellschaft. Wiesbaden.
- Auf dem Hövel, J. (2003): Auf dem Weg in die privat organisierte Öffentlichkeit? [www.joergo.de/oefraum.htm] (20.05.04).
- Bahrdt, H. P. (1961): Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. Reinbek bei Hamburg.
- Bauman, Z. (1995): Postmoderne Ethik. Hamburg.
- Beck, U. (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt am Main.
- BMBF (Bundesministerium für Bildung und Forschung) (1997): „Freizeitverkehr“-Studie. [www.freizeitverkehr.de/pdf/workshop_freizeit.pdf]. (1.3.2004).
- Canzler, W. (2000): Das Auto im Kopf und vor der Haustür. Zur Wechselbeziehung von Individualisierung und Autonutzung. In: Soziale Welt 51, 2000, 191-208.
- Canzler, W./Knie, A. (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien, Köln, Weimar.
- Canzler, W./Knie, A. (2001): Komplementäre Urbanität. Vom Zusammenhang von lokalen Identitäten und fernräumlichen Aktivitäten. In: Voyage – Jahrbuch für Reise & Tourismusforschung. Köln, 79-89.
- Deckert, P./Dreves, E. (1997): Blickpunkt Innenstadt. Repräsentativerhebung 1996. Schriften zur Stadtentwicklung 77.2, Landeshauptstadt Hannover.
- Feltes, T. (2002): Vandalismus und Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr – Zusammenhänge und Lösungsansätze. Report for the ECMT Round Table 123, April 11-12, Paris. [www.thomasfeltes.de/htm/Vandalism.htm] (06.04.04).
- Friedrichs, J. (1997): Normenpluralität und abweichendes Verhalten. Eine theoretische und empirische Analyse. In: Heitmeyer, W. (Hrsg.): Was treibt die Gesellschaft auseinander? Frankfurt am Main, 473-505.
- Gegner, M. (2003): Die Entmaterialisierung der Öffentlichkeit. Über die Verengung eines dialektischen Konzepts und den Gebrauch in neoliberalen Zeiten. In: Laberenz, H. (Hrsg.): Schöne neue Öffentlichkeit. Beiträge zu Jürgen Habermas' „Strukturwandel der Öffentlichkeit“. Hamburg, 58-88.
- Giddens, A. (1995): Konsequenzen der Moderne. Frankfurt am Main.
- Goffman, E. (1969): Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag. München.
- Goffman, E. (1973): Interaktion: Spaß am Spiel/Rollendistanz. München.
- Goffman, E. (1977): Rahmen-Analyse. Ein Versuch über die Organisation von Alltagserfahrungen. Frankfurt am Main.

- Goffman, E. (1982): Das Individuum im öffentlichen Austausch. Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung. Frankfurt am Main.
- Habermas, J. (1990): Strukturwandel der Öffentlichkeit, Frankfurt am Main.
- Hagemann, M. (2004) in einem „ÖPNV-Diskussionsforum“.
[www.beepworld.de/members/personen-nahverkehr] (14.04.04).
- Häußermann, H. (2002): Zersiedelung und soziale Segregation – Soziale Effekte der Randwanderung. Beitrag zum Stadtkongress 2002 Zukunft Stadt am 13.05.2002 in Berlin.
- Heine, H./Mautz, R./Rosenbaum, W. (2001): Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen können. Frankfurt am Main.
- Hunning, S. (2003): Sind Shopping Malls die besseren öffentlichen Räume? In: Jahrbuch Stadterneuerung 2003, 109-123.
- Knie, A. (1997): Eigenzeit und Eigenraum. Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. In: Soziale Welt, Jahrgang 47, Heft 4, 39-54.
- Kuklinski, O. (2003): Öffentlicher Raum – Ausgangslagen und Tendenzen in der kommunalen Praxis. Ausgewählte Ergebnisse des Forschungsprojekts „Städte als Standortfaktor: Öffentlicher Raum“. In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 3/4.2003. [http://www.tu-cottbus.de/BTU/Fak2/TheoArch/wolke/deu/Themen/031/Kuklinski/kuklinski.pdf] (20.09.05).
- Kruse, L./Graumann, C.-F. (1978): Sozialpsychologie des Raumes und der Bewegung. In: Soziologie des Alltags. Sonderheft 20. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Opladen, 177-219.
- Kruse, L./Graumann, C.-F./Lautermann, E.-D. (Hrsg.) (1990): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. München.
- Lange, S. (2000): Der anomische Schatten der Moderne – Gesellschaftliche Desintegration im Fokus der Forschergruppe um Wilhelm Heitmeyer. In: Schimank, U./Volkman, U. (Hrsg.): Soziologische Gegenwartsdiagnosen. Band 1: Eine Bestandsaufnahme. Opladen, 109-123.
- Michel, K. M. (1997): Leib an Leib. Über den Schrecken der Nähe. In: Kursbuch 129 „Ekel und Allergie“. Berlin, 27-37.
- Miller, R. (1990): Territorialität. In: Kruse, L./Graumann, C.-F./Lautermann, E.-D. (Hrsg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. München.
- Müller-Heidelberg T. et al. [Hrsg.] (2000): Grundrechte-Report 2000. Zur Lage der Bürger- und Menschenrechte in Deutschland. Reinbek bei Hamburg.
- Postman, N. (1985): Wir amüsieren uns zu Tode. Urteilsbildung im Zeitalter der Unterhaltungsindustrie. Frankfurt am Main.
- Projektgruppe Mobilität (2001): Kurswechsel im öffentlichen Verkehr. Mit automobilen Angeboten in den Wettbewerb. (Hrsg. vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung). Berlin.
- Punkt 3 (2004): Die Zeitung für unterwegs. S-Bahn Berlin GmbH/ DB Regio. Heft 6, 2004. Berlin.
- Reiger, H. (2000): Face-to-face Interaktion. Zur Soziologie Erving Goffmans. 3., durchgesehene Ausgabe. Europäische Hochschulschriften. Band 230. Frankfurt am Main et al.

- Reuband, K.-H. (2000): Die Messung der Kriminalitätsfurcht im lokalen Kontext. Modifikationen des Standardindikators für Kriminalitätsfurcht und Folgen für das Antwortmuster. In: Soziale Probleme. 11. Jg., 1/2, 2000, 177-185.
- Rössler, B. (2001): Der Wert des Privaten. Frankfurt am Main.
- Schimank, U./Volkman, U. (Hrsg.) (2000): Soziologische Gegenwartsdiagnosen. Band 1: Eine Bestandsaufnahme. Opladen.
- Schnell, R./Hill, P. B./Esser, E. (1999): Methoden der empirischen Sozialforschung. Oldenbourg, München.
- Schroer, M. (2001): Das Individuum der Gesellschaft. Synchrone und diachrone Theorieperspektiven. Frankfurt am Main.
- Schubert, H. (2000): Städtischer Raum und Verhalten. Zu einer integrierten Theorie des öffentlichen Raumes. Opladen.
- Schultz-Gambard, J. (1990a): Persönlicher Raum. In: Kruse, L./Graumann, C.-F./Lautermann, E.-D. (Hrsg.), 325-332.
- Schultz-Gambard, J. (1990b): Dichte und Enge. In: Kruse, L./Graumann, C.-F./Lautermann, E.-D. (Hrsg.), 339-346.
- Sennett, R. (1986): Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität. Frankfurt am Main.
- Simmel, G. (1992): Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Frankfurt am Main.
- von Saldern, A. (2002): Stadt und Öffentlichkeit in urbanisierten Gesellschaften. Neue Zugänge zu einem alten Thema. In: Selle, K. (Hrsg.): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte. Aachen, Dortmund, Hannover, 94-102.
- Watzlawick, P. (1976): Wie wirklich ist die Wirklichkeit? Wahn – Täuschung – Verstehen. München.
- Wehrheim, J. (2002): Die überwachte Stadt. Sicherheit, Segregation und Ausgrenzung. Opladen.

8.2 Weiterführende Literatur

- Abels, H. (2001b): Einführung in die Soziologie. Band 2: Die Individuen in ihrer Gesellschaft. Wiesbaden.
- Augé, M. (1988): Ein Ethnologe in der Metro. Frankfurt am Main, New York.
- Augé, M. (1994): Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt/M.
- Birkenbach, M./Stolzke, M. (1996): Schrott. Geschwindigkeit und Volksempfänger. „Unser Zweitwagen ist ein Modem“. Ein provisorisches Nachwort: [www.textur.com/schrott/schrott6.htm] (16.02.04).
- Bourdieu, P. (1997): Ortseffekte. In: Ders. (Hrsg.): Das Elend der Welt. Zeugnisse und Diagnosen alltäglichen Leidens an der Gesellschaft. Konstanz, 159-167.

- BUND Berlin e.V.: U-Bahn-Betrieb:
[www.bund-berlin.de/positionen/verkehr/ubetrieb.html] (24.03.04).
- Castells, M. (2001): Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft. Teil 1 der Trilogie: Das Informationszeitalter. Opladen
- Der Spiegel (1995): Verkehr Schlachtfeld Straße. Nr. 8, 20.02.1995.
- Doderer, Y. P. (2003): Urbane Praktiken. Strategien und Raumproduktionen feministischer Frauenöffentlichkeit. Münster.
- Frey, D./Greif, S. (1994): Sozialpsychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. 3. Auflage. Weinheim.
- Friedrichs, J. (Hrsg.) (1988): Soziologische Stadtforschung. Sonderheft 29. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Opladen.
- Friedrichs, J. (1995): Stadtsoziologie. Opladen.
- Funke, R. (2004): Weniger Schwarzfahrer hellen die Statistik auf. Kriminalitätsaufkommen 2003 veröffentlicht. Im Trend bleibt alles wie es war. In: Neues Deutschland. 16.04.2004.
- Hauser, S. (2000): Der Blick auf die Stadt. Semiotische Untersuchungen zur literarischen Wahrnehmung bis 1910. Berlin.
- Hellpach, W. (1952): Mensch und Volk der Großstadt. Zweite, neubearb. Auflage. Stuttgart.
- Geser, H. (1996): Elementare soziale Wahrnehmungen und Interaktionen. Ein theoretischer Integrationsversuch: [www.geser.net/elin/inhalt.htm] (01.03.04).
- Jazbinsek, D. (2001): Die Großstädte und das Geistesleben von Georg Simmel. Zur Geschichte einer Antipathie. Discussion Paper FS II 01-504 Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin.
- Jazbinsek, D./Thies, R. (1997): „Großstadt-Dokumente“. Metropolenforschung im Berlin der Jahrhundertwende. Discussion Paper FS II 96-501. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin.
- Joseph, I. (1987): L'enjeu – station. La station de métro comme espace public. Groupe „Conception de Réseau“. RATP Projet Réseau 2000. Ohne Angabe des Ortes.
- Karl, A. (2004): Öffentliche Leistungen in der Ära der Liberalisierung. Das Beispiel des Öffentlichen Nahverkehrs. In: Internationales Verkehrswesen (56) 1/2, 2004, 20-24.
- Konter, E. (2000/2003): Einführung in die Stadt- und Regionalsoziologie. (Vorlesungsskript). Technische Universität Berlin. Berlin.
- Kruse, L. (1974): Räumliche Umwelt. Die Phänomenologie des räumlichen Verhaltens als Beitrag zu einer psychologischen Umwelttheorie. In: Phänomenologisch-psychologische Forschungen, hrsg. von Graumann, C./Métraux, A., Bd. 15.
- Phänomenologisch-psychologische Forschungen Band 15. Berlin, New York.
- Kuzmics, H. (1989): Der Preis der Zivilisation. Die Zwänge der Moderne im theoretischen Vergleich. Frankfurt/New York.
- Milgram, S. (1970): Das Erleben der Großstadt. Eine psychologische Analyse. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie 1970, Heft 1, 142-152.

- Molcho, S. (1996): Körpersprache. München.
- Radkau, J. (1998): Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler. München, Wien.
- Rammler, S. (2001): Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. (Hrsg. Vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung). Berlin.
- Reuter, J. (2002): Wenn Fremde Fremden begegnen. Zur Darstellung von Indifferenz im modernen Alltag. In: Soziale Probleme, Heft 2, 13. Jahrgang, 109-127.
- Riege, M./Schubert, H. (Hrsg.) (2002): Sozialraumanalyse. Grundlagen – Methoden – Praxis. Opladen.
- Schimank, U./Volkman, U. (Hrsg.) (2002): Soziologische Gegenwartsdiagnosen. Band 2: Vergleichende Sekundäranalysen. Opladen.
- Schneider, I. (2001): Privatheit als Unterhaltung und Gesellschaftsspiel. Einige Anmerkungen zu einer Veränderung des Menschenbilds. LfD NRW Mediale (Selbst-)Darstellung und Datenschutz 2001.
- Sennett, R. (1997): Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. Frankfurt am Main.
- Simmel, G. (1995): Die Großstädte und das Geistesleben. In: Ders.: Aufsätze und Abhandlungen 1901-1908, Band 1. Frankfurt am Main.
- Simmel, G. (2004): Soziologie des Raumes. In: Sociology in Switzerland presents: Georg Simmel Online: [<http://209.41.3.167/sim/rau03.htm>] (22.01.04).
- Sinus Sociovision (2002): Informationen zu den Sinus-Milieus 2002: [G:\SB\charts\informationen 012002.doc] (15.02.04).
- Trapp, C. (1999): Das letzte Egotop. Die Wohnung – letztes Reservat der Privatheit im Hightech-Zeitalter? In: Zukünfte, 8. Jahrgang, Heft 29, 1999, 9-11.
- Universität Aachen (2001): Platz da! Was ist los mit dem öffentlichen Raum? [www.pt.rwth-aachen.de/2001_SS/platzda/index.html] (06.04.04).
- Wolf, W. (1994): Berlin – Weltstadt ohne Auto? Eine Verkehrsgeschichte 1848-2015. Köln.
- Zimbardo, P. G. (1983): Psychologie. Bearbeitet und herausgegeben von Angermeier, W. F., Brengelmann, J. C., Thiekötter, T. J. 4., neubearb. Auflage. Berlin et al.
- Zurawski, N. (2002): DFG-Projekt „Kultur, Kontrolle, Weltbild“: [www.uni-muenster.de/PeaCon/zurawski/ueberwachung/kultur_kontrolle4.html] (20.01.04).

**Veröffentlichungsreihe der Abteilung „Innovation und
Organisation“**
des Forschungsschwerpunktes Organisationen und Wissen am
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

elektronisch verfügbar unter:
www.wz-berlin.de/publikation/discussion_papers/liste_discussion_papers.de

1999

- FS II 99-101 Emily Udler, Israeli Business in Transition, 45 S.
- FS II 99-102 Mark B. Brown, Policy, design, expertise, and citizenship: Revising the California electric vehicle program, 49 S.
- FS II 99-103 Stefan Bratzel, Umweltorientierter Verkehrspolitikwandel in Städten. Eine vergleichende Analyse der Innovationsbedingungen von „relativen Erfolgsfällen“, 74 S.

2000

- FS II 00-101 Sabine Helmers, Ute Hoffmann und Jeanette Hofmann. Internet... The Final Frontier: An Ethnographic Account. Exploring the cultural space of the Net from the inside, 124 S.
- FS II 00-102 Weert Canzler und Sassa Franke, Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinebruch. Bericht 1 der choice-Forschung, 26 S.
- FS II 00-103 Mikael Hård und Andreas Knie, Getting Out of the Vicious Traffic Circle: Attempts at Restructuring the Cultural Ambience of the Automobile Throughout the 20th Century, 20 S.
- FS II 00-104 Ariane Berthoin Antal, Ilse Stroo and Mieke Willems, Drawing on the Knowledge of Returned Expatriates for Organizational Learning. Case Studies in German Multinational Companies. 47 S.
- FS II 00-105 Ariane Berthoin Antal und Meinolf Dierkes, Organizational Learning: Where Do We Stand? Where Do We Want to Go?, 33 S.

2001

- FS II 01-101 Katrin Böhling, Zur Bedeutung von „boundary spanning units“ für Organisationslernen in internationalen Organisationen, 34 S.

2002

- FS II 02-101 Ute Hoffmann und Jeanette Hofmann, Monkeys, Typewriters and Networks. The Internet in the Light of the Theory of Accidental Excellence, 24 S.

- FS II 02-102 Ute Hoffmann, Themenparks re-made in Japan. Ein Reisebericht, 26 S.
- FS II 02-103 Weert Canzler und Sassa Franke, Changing Course in Public Transport: The Car as a Component of Competitive Services. Choice-Research, Report No. 2, 58 S.
- FS II 02-104 Weert Canzler und Sassa Franke, Mit cash car zum intermodalen Verkehrsangebot. Bericht 3 der choice-Forschung, 67 S.
- FS II 02-105 Ariane Berthoin Antal, Meinolf Dierkes, Keith MacMillan & Lutz Marz, Corporate Social Reporting Revisited, 32 S.
- FS II 02-106 Martin Gegner, Die Wege des urbanen Verkehrs zur Daseinsvorsorge, 63 S.
- FS II 02-107 Meinolf Dierkes, Lutz Marz & Ariane Berthoin Antal, Sozialbilanzen. Konzeptioneller Kern und diskursive Karriere einer zivilgesellschaftlichen Innovation, 18 S.
- FS II 02-108 Christiana Weber und Barbara Weber, Learning in and of Corporate Venture Capital Organizations in Germany. Industry structure, companies' strategies, organizational learning capabilities, 19 S.
- FS II 02-109 Jeanette Hofmann unter Mitarbeit von Jessica Schattschneider, Verfahren der Willensbildung und Selbstverwaltung im Internet – Das Beispiel ICANN und die At-Large-Membership, 155 S.
- FS II 02-110 Kathrin Böhling, Learning from Environmental Actors about Environmental Developments. The Case of International Organizations, 40 S.
- FS II 02-111 Astrid Karl, Öffentlicher Verkehr im künftigen Wettbewerb. Wie ein inkonsequenter Ordnungsrahmen und überholte Finanzierungsstrukturen attraktive öffentliche Angebote verhindern, 60 S.
- FS II 02-112 Thomas Sauter-Servaes & Stephan Rammler, Delaytainment an Flughäfen. Die Notwendigkeit eines Verspätungsservices und erste Gestaltungsideen, 83 S.
- FS II 02-113 Ariane Berthoin Antal & Meinolf Dierkes, Organisationslernen und Wissensmanagement: Überlegungen zur Entwicklung und zum Stand des Forschungsfeldes, 39 S.
- FS II 02-114 Ariane Berthoin Antal & Meinolf Dierkes, On the Importance of Being Earnest about Business: Overcoming liberal arts students' misconceptions about leadership in corporate change processes, 31 S.
- FS II 02-115 Daniela Zenone, Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung, 72 S.

2003

- SP III 03-101 Ariane Berthoin Antal und Victor Friedman, Negotiating Reality as an Approach to Intercultural Competence, 35 S.
- SP III 03-102 Ariane Berthoin Antal, Camilla Krebsbach-Gnath & Meinolf Dierkes, Hoechst Challenges Received Wisdom on Organizational Learning, 36 S.

- SP III 03-103 Ariane Berthoin Antal & Jing Wang. Organizational Learning in China: The Role of Returners, 29 S.
- SP III 03-104 Jeanette Hofmann, Die Regulierung des Domainnamensystems – Entscheidungsprozess und gesellschaftliche Auswirkungen der Einrichtung neuer Top Level Domains im Internet, 122 S.
- SP III 03-105 Oliver Schöller & Stephan Rammler, „Mobilität im Wettbewerb“ Möglichkeiten und Grenzen integrierter Verkehrssysteme im Kontext einer wettbewerblichen Entwicklung des deutschen und europäischen Verkehrsmarktes – Begründung eines Forschungsvorhabens, 35 S.
- SP III 03-106 Falk Berndt und Hermann Blümel, ÖPNV quo vadis? Aufforderung zu verkehrspolitischen Weichenstellungen im ÖPNV, 73 S.
- SP III 03-107 Tobias Wölfle und Oliver Schöller, Die kommunale „Hilfe zur Arbeit“ im Kontext kapitalistischer Arbeitsdisziplinierung, 26 S.
- SP III 03-108 Markus Petersen. Multimodale Mobilisations und Privat-Pkw, Ein Vergleich auf Basis von Transaktions- und monetären Kosten. Bericht 4 der choice-Forschung, 41 S.
- SP III 03-109 Ariane Berthoin Antal & Victor J. Friedman, Learning to Negotiate Reality: A Strategy for Teaching Intercultural Competencies, 33 S.
- SP III 03-110 Ute Hoffmann (Hg.), Reflexionen der kulturellen Globalisierung. Interkulturelle Begegnungen und ihre Folgen. Dokumentation des Kolloquiums „Identität-Alterität-Interkulturalität. Kultur und Globalisierung“ am 26./27. Mai 2003 in Darmstadt, 183 S.
- SP III 03-111 Christiana Weber, Zeit und Zeitkompensation in der Entstehung und Entwicklung von Organisationskultur, 41 S.
- SP III 03-112 Gerhard Prätorius & Christian Wichert, Integrierte Verkehrspolitik als Realtypus – mehr als die Summe von Teillösungen?, 60 S.
- SP III 03-113 Christiana Weber und Barbara Weber, Corporate Venture Capital Organizations in Germany. A Comparison, 46 S.
- SP III 03-114 Marc Weider, André Metzner, Stephan Rammler, Die Brennstoffzelle zwischen Umwelt-, Energie- und Wirtschaftspolitik. Darstellung der öffentlichen Förderprogramme für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie in Deutschland, der Europäischen Union, den USA und Japan, 77 S.
- SP III 03-115 Martin Gegner. Crash, Boom, Bang – Reload, Metamorphosen eines Softwareprojekts in Zeiten des New Economy-Hypes, 32 S.
- SP III 03-116 Ying Zhu, Leapfrogging into Hydrogen Technology: China's 1990-2000 Energy Balance, 43 S.
- SP III 03-117 Maria Oppen, Detlef Sack, Alexander Wegener, Innovationsinseln in korporatistischen Arrangements. Public Private Partnerships im Feld sozialer Dienstleistungen, 61 S.

2004

- SP III 04-101 Marc Weider, André Metzner, Stephan Rammner, Das Brennstoffzellen-Rennen. Aktivitäten und Strategien bezüglich Wasserstoff und Brennstoffzelle in der Automobilindustrie, 137 S.
- SP III 04-102 Ariane Berthoin Antal, The Centrality of ‚Between‘ in Intellectual Entrepreneurship, 27 S.
- SP III 04-103 Martin Gegner, Die Auto-Referenz des öffentlichen Nahverkehrs – Selbst-, Konkurrenz- und Kundenbild im Marketing des Verbands Deutscher Verkehrsbetriebe, 102 S.
- SP III 04-104 Holger Straßheim, Power in intercommunal knowledge networks. On the endogenous dynamics of network governance and knowledge creation, 37 S.
- SP III 04-105 Marc Weider, China – Automobilmarkt der Zukunft? – Wie nachhaltig und zukunftsorientiert sind die Strategien der internationalen Automobilindustrie in China?, 73 S.
- SP III 04-106 Ariane Berthoin Antal & Victor J. Friedman, Overcoming dangerous learning: The role of critical reflection in cross-cultural interactions, 26 S.
- SP III 04-107 Felix Beutler, Intermodalität, Multimodalität und Urbanibility – Vision für einen nachhaltigen Stadtverkehr, 36 S.
- SP III 04-108 Gerhard Prätorius & Christian Wichert, Die Ergänzung der Haushalts- durch Nutzerfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen, 36 S.
- SP III 04-109 Hermann Blümel, Mobilitätsdienstleister ohne Kunden. Kundenorientierung im öffentlichen Nahverkehr, 114 S.
- SP III 04-110 Maria Brie & Hagen Pietzcker, NGOs in China – Die Entwicklung des Dritten Sektors, 53 S.
- SP III 04-111 Anke Borcharding, Strategies, Programs, and Projects Pertaining to Policy on Transport. Research in Selected European States, the United States, and Japan (Short title: „SmartBench“) Final Report on Sweden, 50 S.
- SP III 04-112 Ariane Berthoin Antal & André Sobczak, Beyond CSR: Organizational Learning for Global Responsibility, 41 S.

2005

- SP III 05-101 Martin Lengwiler, Probleme anwendungsorientierter Forschung in den Sozialwissenschaften am Beispiel der Ausgründung „choice“, 59 S.
- SP III 05-102 Maria Brie, Prozesse politischer Entscheidungsfindung in China. Die „Vierte Führungsgeneration“, 58 S.
- SP III 05-103 Miriam Barnat, Lernen und Macht in einer Non-Profit Organisation, 50 S.

Bei Ihren Bestellungen von WZB-Papers schicken Sie, bitte, unbedingt einen an Sie adressierten **Aufkleber** mit, sowie **je Paper eine Briefmarke im Wert von Euro 0,51** oder einen "**Coupon Réponse International**" (für Besteller aus dem Ausland).

Please send a **self-addressed label** and **postage stamps in the amount of 0,51 Euro** or a "**Coupon-Réponse International**" (if you are ordering from outside Germany) for **each** WZB-Paper requested.

Bestellschein

Order Form

Absender ● Return Address:

Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung gGmbH
PRESSE- UND INFORMATIONSREFERAT
Reichpietschufer 50

D-10785 Berlin

Hiermit bestelle ich folgende(s) Discussion Paper(s) ● Please send me the following Discussion Paper(s) Autor(en) / Kurztitel ● Author(s) / Title(s) in brief	Bestellnummer ● Order no.

