



NGBK zeigt:

Glück

Neue Gesellschaft für Bildende Kunst (NGBK), Berlin

Kunst im Untergrund

gehabt.

In den Berliner Untergrundbahnhöfen

Voltastraße, Bernauer Straße

und

Weinmeisterstraße.

Inhalt

6

Grußworte

8

Leonie Baumann

**Zum künstlerischen Neuanfang
im Berliner Untergrund**

13

Michael Fehr

**Künstlerisches Arbeiten im Untergrund:
Chancen und Grenzen**

27

Voltastraße

59

Claudia Büttner

U-Bahnhöfe als Orte aktueller Kunst

72

Michael Hauffen / Pia Lanzinger

Kunst und Werbung

77

Bernauer Straße

103

Silke Steets

**Wem gehört die Stadt?
Bewegung, Bild und Raum**

116

Rolf Lindner

MÉTROpolis

125

Weinmeisterstraße

159

Matthias Schamp

**U-Bahn-Fahren als urbanes Origami
Eine gedankliche Faltanweisung**

170

Biografien/Index,
Impressum

• Vom Glück, der Kunst im Vorbeifahren zu begegnen •

Berlin ist auch im Untergrund aufregend. Das hat der neu ausgeschriebene, offene Kunstwettbewerb für die U-Bahnstationen Voltastraße, Bernauer Straße und Weinmeisterstraße bewiesen. 198 internationale Beiträge aus Europa, USA, Kanada, Lateinamerika und Israel wurden eingereicht. 43 Künstlerinnen, Künstler und Künstlergruppen stellen ihre Plakat-Ideen nun an den drei Stationen vor. Sie repräsentieren eindrucksvoll die vitale Kunstszene, die sich in Berlin zusammenfindet. Es sind bekannte und unbekannte Namen dabei, ihre Arbeiten sind ausnahmslos überraschend, anregend und manchmal mit hintergründigem Humor. Sie alle stellen sich nun den kritischen Blicken oder der wohlwollenden Betrachtung von vielen Tausenden Nutzerinnen und Nutzern der U-Bahn: »Glück gehabt.«

All diese Arbeiten zeigen: Die aufregendsten Begegnungen mit der Kunst sind dann möglich, wenn sie an ungewohnten Orten stattfinden, wenn die künstlerischen Statements unvermutet auf ein Publikum treffen und aus der Transitsituation eine Art Galerierundgang entstehen kann. Die Form des offenen Kunstwettbewerbs bietet gerade jungen Künstlerinnen und Künstlern eine Chance zur Beteiligung. Sie ist eine erste Möglichkeit für viele Kunstschaffende, ihre Arbeiten in der Öffentlichkeit zu zeigen.

Nach Jahrzehnten im U-Bahnhof Alexanderplatz präsentiert sich die Kunst nun in drei neuen U-Bahnstationen. Die Reihung auf der U-Bahn-Linie 8 mit der jeweiligen stadträumlichen Umgebung – einer dichten Galerieszene sowie Wohn- und Gewerbegebieten – sind eine konzeptionelle Herausforderung. So entsteht an der Bernauer Straße zur Zeit der zentrale Informations- und Gedenkort im Rahmen des »Gesamtkonzeptes Berliner Mauer«. Nächstes Jahr, zum 20. Jahrestag der Friedlichen Revolution, wird die Kunst hier auf ein breites Publikum treffen.

Stadtgeschichte, Gedenken, Begegnung, Bewegung und Kunst – diese einzigartige Verschränkung macht die besondere Atmosphäre unserer Stadt aus. Den Künstlerinnen und Künstlern, den Unterstützern BYG und Wall AG sowie der NGBK möchte ich herzlich dafür danken, dass dieses Zusammenspiel im öffentlichen Untergrund sichtbar werden kann.

André Schmitz

Staatssekretär für Kulturelle Angelegenheiten

• Grußwort •

Unter dem Motto »Glück gehabt!« haben 198 internationale Künstlerinnen und Künstler an einem offenen Wettbewerb der Neuen Gesellschaft für Bildende Kunst teilgenommen. Seit dem 1. November 2008 kann man in drei U-Bahnhöfen der Linie U8 – Weinmeisterstraße, Voltastraße und Bernauer Straße – auf den so genannten Hintergleisflächen sehen, wie unterschiedlich Glück daherkommen und von Künstlerinnen und Künstlern empfunden werden kann.

Mit diesem gelungenen und so vielseitigen Kunstprojekt knüpft die Neue Gesellschaft für Bildende Kunst direkt an die Tradition der Kunstaussstellungen auf dem U-Bahnhof der Linie 2 am Alexanderplatz an. Und so ist es auch gar nicht übertrieben, wenn von einem »künstlerischen Neuanfang im Untergrund« die Rede ist.

Die unterschiedlichen Perspektiven, aus denen das Thema Glück betrachtet wird, zeigen, wie facettenreich das Glück von uns wahrgenommen und von den verschiedenen Künstlerinnen und Künstlern gesehen wird, so dass man sich im wahrsten Sinne des Wortes ein Bild darüber machen kann. Sei es ein so offensichtliches Glückssymbol, wie der mitten in der Landschaft stehende Riesenfliegenpilz von Ingrid Schütz, oder der »Cash Pool« der BEWEGUNG NURR und Florian Göpfert im U-Bahnhof Bernauer Straße, der die berühmte Frage aufwirft, ob Geld wirklich glücklich macht. Aber auch die Arbeit von Victor López González, der mit »Hoping« im U-Bahnhof Voltastraße die Versuche von Emigranten thematisiert, das Meer zu überqueren, um in einer besseren und damit hoffentlich auch glücklicheren Welt anzukommen.

Jeder von uns kann hier seine eigene Auffassung von Glück bestätigt, widersprochen oder negiert finden. Und je öfter man sich die einzelnen Arbeiten ansieht, umso mehr gibt es zu entdecken. Wir freuen uns sehr, dass wir bei der Entstehung dieser außergewöhnlichen Ausstellung mitwirken durften und hoffen, dass wir auch in Zukunft dazu beitragen können, der Kunst im öffentlichen Raum gute Entfaltungsmöglichkeiten zu geben. Wir wünschen den Künstlerinnen und Künstlern positive Resonanz auf ihre Projekte!

Petra Reetz

Bereichsleiterin Kommunikationsmanagement
Pressesprecherin Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Zum künstlerischen Neuanfang im Berliner Untergrund

»Ausdruck der genuinen menschlichen Freiheit wäre die Möglichkeit, sowohl das Alte als auch das Neue zu tun.« – Dieses Zitat von Boris Groys wurde zum Motto eines Neuanfangs für die Kunst im Untergrund. Durch die Eventisierung unserer Kultur, die von einer neuen Idee zur nächsten eilt und mit der schrillsten Location oder der unglaublichsten Inszenierung zuvor noch nie gekannte Gefühle hervorlocken will, verlieren die Inhalte an Bedeutung. Stattdessen diktiert die Formen und die Rahmenbedingungen das Geschehen. Groys kommt nach eingehender Untersuchung der geschichtlichen Entwicklung unserer Eventkultur zu der zitierten Erkenntnis.

Übertragen auf den offenen Kunst-Wettbewerb, den die NGBK seit vielen Jahren aus schreibt, wurden wir durch diese Ausführungen in der Idee bestärkt, wieder an den Anfang der Berliner Kunst im Untergrund zu erinnern, die vor 50 Jahren mit einem Plakatwettbewerb begann. Künstlerinnen und Künstler waren aufgerufen, für den U-Bahnhof Alexanderplatz ihre Ideen einzureichen. Der Bahnhof lag im Ostteil der Stadt, teilnehmen konnten Künstlerinnen und Künstler, die dem Verband Bildender Künstler der DDR angehörten, dessen Mitglieder auch für die Geschichte dieses Plakatwettbewerbes bis zur Wende verantwortlich zeichneten. Seit 1991 liegt die Trägerschaft bei der NGBK, die mit der finanziellen Unterstützung der Senatskanzlei für Kulturelle Angelegenheiten – Kunst im Stadtraum und der ideellen sowie organisatorischen Hilfe der BVG als Hausherrin die künstlerische Bespielung des Untergrundes mit wechselnden Konzeptionen verantwortet. Bis Ende der 1990er Jahre reichten Künstlerinnen und Künstler, wie in dem diesjährigen Verfahren, Entwürfe für einzelne Hintergleis-Werbeflächen ein. In den Jahren danach wechselten die Themen und die Aufgabenstellungen der Wettbewerbe bis hin zur Ermöglichung interventionistischer Arbeiten.

Mit dem Wechsel des früher 100-prozentigen Tochterunternehmens der BVG, der für die Vermarktung der Werbeflächen und -aktivitäten zuständigen Vereinigten Verkehrsreklame (VVR), zunächst an das französische Unternehmen JR Decaux und schlussendlich im Jahr 2007 an die Berliner und mittlerweile weltweit agierende Marketinggesellschaft WALL AG, verlor dieses 50 Jahre währende Kunstprojekt seinen angestammten Ort inmitten Berlins. Dort ist nun kommerzielle Werbung eingezogen, deren Höhepunkt das so genannte Station-Branding werden soll. Silke Steets geht in ihrem Beitrag darauf ein, dass Vorkommnisse wie diese zu den sich ständig verändernden Konstellationen gehören, und betrachtet sie als immanent für die »dynamischen Gebilde«, als die sie Städte bezeichnet. Städte seien immer in Bewegung, und so würden auch die Menschen in Bewegung gehalten, da durch Veränderung von Räumen auch die Macht, die Bewegungsräume, die Besitzverhältnisse immer wieder neu verhandelt würden.

Die Situation war für die NGBK vergleichbar und alles andere als einfach. Wie sollten wir mit der Verdrängung von Kunst umgehen? Letztendlich hat sich der Kunstverein nach langen Diskussionen entschieden, diese Entwicklung – ähnlich der in Steets Beitrag beschriebenen dynamischen Veränderung von Verhältnissen – zu bewerten. Die NGBK wird weiterhin die eigenen Bewegungsräume im Interesse der Kunst definieren, zu Gunsten der einzigartigen Möglichkeit, künstlerische Ideen im öffentlichen Raum zu realisieren – vor allem, weil uns die Unterstützung von Seiten der Senatskanzlei und der BVG weiterhin versichert wurde, und die WALL AG andere Standorte im weit verzweigten Netz der Berliner U-Bahn angeboten hat. Natürlich war der Abschied vom Alexanderplatz schmerzlich und schwierig. Die künstlerischen Konzepte und die dauerhafte Bespielung des Ortes hatten diesen Bahnsteig über Jahrzehnte zu einem Symbol in der Auseinandersetzung zwischen künstlerischen Strategien und Öffentlichkeit werden lassen. Die Station Alexanderplatz der Linie U2 war international bekannt und beachtet. Nach der Lektüre von Claudia Büttners umfangreichen Betrachtungen, die einen Einblick in die weltweiten Versuche geben, Kunst und Untergrund-Bahnhöfe zusammen zu denken und zu realisieren, wird um so deutlicher bewusst, welche einzigartige Konstellation eines Experimentierfelds der Stadt Berlin verloren gegangen ist.

Der Verlust ist Teil des Bewegungsprozesses, der sich in Stadträumen vollzieht. Die NGBK jedenfalls wird weiter Verhandlungspartnerin im Interesse der Ermöglichung künstlerischer Strategien sein. Im Moment werden die Karten neu gemischt. Auch andere Standorte sind eine Herausforderung. Die Quantität der Passanten und Nutzer kann kein ausschließliches Kriterium sein. Die Auseinandersetzung mit Kunst, die

nicht an der Eventisierung interessiert ist, sieht keinen qualitativen Unterschied darin, ob 120.000 (wie am Alexanderplatz) oder »nur« 30.000 Menschen täglich der Kunst begegnen, wie an der Volta-, der Bernauer- oder der Weinmeisterstraße, die bei diesem Neuanfang die Standorte für die Kunst sind. Wenn man U-Bahn-Fahren als ein »urbanes Origami« betrachtet, wie Matthias Schamp es in seinem Essay vorschlägt, dann entdeckt man die Zusammenhänge zwischen dem Oberirdischen und Unterirdischen wie er: als ein poetologisches Geflecht. Dann fallen Details der Umgebung, des Verhaltens, der Zusammensetzung der Menschen auf, die in dieser Stadt an den unterschiedlichsten Stellen ab- und wieder auftauchen: Assoziationen und Beobachtungen, die auch in der Zukunft vielfältige Anlässe für künstlerische Konzepte bieten werden. Ob es nun dauerhaft die gegenwärtig bespielten U-Bahnhöfe sein werden oder andere, ist noch nicht entschieden. Natürlich machen die Erfahrungen am Alexanderplatz – und nicht nur dort – vorsichtig. Kunst trägt bekanntermaßen dazu bei, Orte aufzuwerten, sie ins Zentrum der Beachtung zu rücken und Begehrlichkeiten zu wecken, auch wenn alle Kooperationspartner ihre Absicht erklären, die »Lex Alexanderplatz U2« nicht zu wiederholen.

Welche besonderen Situationen und Herausforderungen *jede* Station im Untergrund an die Nutzerinnen und Nutzer und somit auch an die Kunst stellen, beschreibt Rolf Lindner eindrücklich in seinem Beitrag. Letztendlich bezeichnet er die U-Bahnsysteme der Großstädte als Comédie Humaine, wo die unterschiedlichsten Menschen aufeinander treffen und sich in einer andauernden Koinzidenz von extremer Subjektivität und Kollektivität arrangieren müssen. Die Anzahl der aufeinander treffenden Individuen ist dabei weniger von Bedeutung als die Atmosphäre sowie die kommunikativen und psychischen Komponenten, die auch Michael Fehr in seinem Beitrag fundiert schildert – Beobachtungen und Analysen, die die Fortbewegung im Untergrund überall kennzeichnen und von vielen Künstlerinnen und Künstlern thematisiert wurden und werden. An einige Beispiele künstlerischer Auseinandersetzung mit den spezifischen Bedingungen und Koordinaten im Untergrund des Alexanderplatzes erinnert Fehr, da sie für ihn in besonderer Weise die vorhandenen Bezüge und Provokationen des durch Abläufe bestimmten Ortes aufgenommen haben. Darüber hinaus geht er auf die Wechselwirkungen zwischen Kunst und Werbung ein, was auch in den Ausführungen von Michael Hauffen und Pia Lanzinger thematisiert wird. Während Hauffen und Lanzinger allerdings nach ihrer Analyse zu einem radikalen Schlussstatement kommen, das für eine Verlagerung von Aktivitäten in andere Räume plädiert, wo sich die Autoren noch klare Gesten der Opposition versprechen, argumentiert Fehr eher für eine be-

wusste, ja aggressive Auseinandersetzung der Kunst mit Werbestrategien, um sie zu unterlaufen, zu hinterfragen oder auch zu ignorieren.

Das Thema des diesjährigen Wettbewerbs »Glück gehabt.« war eine vielfältige Anspielung an alle genannten Widersprüchlichkeiten des erneuten Agierens mit Kunst im Untergrund. Wir freuen uns, dass 198 Künstlerinnen und Künstler aus aller Welt ihre Antworten und Interpretationen einreichten und bedanken uns bei allen, deren Arbeiten realisiert wurden, für ihre Mitarbeit und Ideen. Alle 43 plakatierten Arbeiten sind in dem vorliegenden Katalog dokumentiert. Den aufmerksamen Leserinnen und Lesern wird nicht entgehen, dass wir zwei weitere Arbeiten dokumentieren, die auf keinem U-Bahnhof zu finden sind. Die Jury hatte sich für die Hängung entschieden, während die BVG ihre Bedenken anmeldete, die wir ernst genommen haben. Auch dieses gehört zum alljährlichen Aushandeln im Kleinen, wie Verhandlungen generell zu den fundamentalen Bestandteilen städtischer Entwicklungen gehören. Der U-Bahnhof ist kein Ort der Muße (Fehr), er ist kein Ausstellungsraum, er dient in erster Linie dem Zweck der Beförderung.

Die NGBK möchte sich an dieser Stelle bei allen Künstlerinnen und Künstlern für ihr Engagement bedanken, das die Grundlage für jedes Projekt ist. Uwe Jonas hat die Organisation und umsichtige Betreuung des Projektes und der Katalogerstellung, Birgit Anna Schumacher das Lektorat, meine Kolleginnen und Kollegen der Geschäftsstelle die wichtige Arbeit der alltäglichen Koordination, Öffentlichkeitsarbeit und finanziellen Abwicklung übernommen – herzlichen Dank dafür. Auch bei meinen Mitjuroren – Dr. Katja Blomberg, Dr. Thomas Köhler, Pia Lanzinger und Christoph Tempel – möchte ich mich für die konzentrierte sach- und fachbezogene Bewertung und Auswahl der künstlerischen Einreichungen bedanken. Wir möchten den Kolleginnen und Kollegen der »Draußenwerber« für ihre schnelle und unbürokratische Hilfe danken, der WALL AG für die Bereitstellung der Werbeflächen und für die Unterstützung bei begleitenden Werbemaßnahmen. Auch dieses Jahr gilt unser besonderer Dank der BVG, die sich Jahr für Jahr auf künstlerische Experimente einlässt, und der Senatskanzlei – Kulturelle Angelegenheiten – Kunst im Stadtraum für die finanzielle Zuwendung und das Vertrauen in die Kraft der Kunst an ungewöhnlichen Orten.

Leonie Baumann
Geschäftsführerin der NGBK

4
6



Künstlerisches Arbeiten im Untergrund: Chancen und Grenzen

• Michael Fehr •

Will man nicht der Einsicht »Gute Werbung ist doch besser!« folgen, die von Piotr Nathan und Siobhan Liddell im Rahmen des U2-Ausstellungsprojekts publiziert wurde,[♦] sondern mit Brigitte Werneburg der Kunst eine Chance geben,[♦] so ist zu fragen, worin diese denn im Kontext eines U-Bahnhofs, in dem normalerweise Werbung platziert wird, bestehen könnte. Dazu werden im Folgenden die spezifischen Rahmenbedingungen, die für U-Bahnhöfe bestimmend sind, charakterisiert; auf dieser Basis soll dann anhand ausgewählter Beispiele des Kunstprojekts *U2 Alexanderplatz* analysiert werden, was künstlerische Arbeiten im Zusammenhang mit einer U-Bahnsituation geleistet haben; um wiederum darauf aufbauend fragen zu können, was künstlerische Arbeiten generell in Kontexten wie diesen leisten könnten, bzw. ob es überhaupt empfehlenswert ist, künstlerisches Arbeiten in solchen Zusammenhängen zu propagieren.

Piotr Nathan, Siobhan Liddell, in: *Exit Loop*, in: Ausstellungszeitung der NGBK, Berlin 1999, S. 18

»Auch die Werbung argumentiert ästhetisch. Auch die Werbung leistet da gute, ja hervorragende Arbeit. Auch die Werbung ist eine Produktivkraft, die – im Marxschen Sinne – die Gesellschaft voranbringt. Deshalb muss Kunst unbedingt die besseren Ideen haben. Denn sie arbeitet nicht für einzige streitbare und durchsetzungsfähige Großgruppen, die Konzerne und Institutionen.«
Brigitte Werneburg, in: *Exit Loop*, Ausstellungszeitung der NGBK, Berlin 1999, S. 24.

Ein Bahnhof ist ein Bahnhof ist ein Bahnhof

Der U-Bahnhof Alexanderplatz war im Zusammenhang mit dem U2-Ausstellungsprojekt als die am besten besuchte Galerie in Berlin und sogar als eine Art Museum angesprochen worden, das täglich mehr als 100.000 Besuchern die Auseinandersetzung mit künstlerischen Arbeiten ermögliche. * Dagegen scheint es nötig, explizit festzuhalten, dass es sich bei einer U-Bahnstation eben gerade nicht um eine museale Situation handelt, und dass auch die Installation von künstlerischen Arbeiten aus ihr keinen künstlerischen Raum machen kann. Vielmehr bleibt ein Bahnhof, was immer auch in ihm veranstaltet werden sollte, ein Bahnhof und dürfte selbst dann, wenn er außer Funktion gesetzt sein sollte, immer nur als ein Bahnhof wahrgenommen werden. Das bedeutet, dass die Funktionen des Bahnhofs nicht nur die Bedingungen für Ausstellungsprojekte bzw. einzelne künstlerische Arbeiten vorgeben, sondern auch die Bedingungen prägen, unter denen die in ihm installierten künstlerischen Arbeiten wahrgenommen werden; daher machen Kunstprojekte nur da Sinn, wo diese Bedingungen in die Konzeption der künstlerischen Arbeiten eingehen.

vgl. z. B. die Webseite der NGBK: <http://u2-alexanderplatz.ngbk.de/aktuell.html> (Abruf am 01.07.08) und Ulrich Roloff-Morin in: *Warum gerade ich?* Ausstellungskatalog der NGBK, Berlin 1994

Eine U-Bahnstation ist ein hoch spezialisiertes, von seinen Funktionen durch und durch geprägtes Gebäude, das als ein Interface zwischen dem gerichteten Massentransportsystem U-Bahn und dem individuellen Verkehrsverhalten von Fußgängern dient: Seine Funktionen bestehen im Wesentlichen darin, das individuelle Verhalten der Fußgänger entsprechend ihrer Entscheidung für eine Fahrtrichtung auf den entsprechenden Bahnsteig zu kanalisieren und auf den Moment des Einsteigens in die U-Bahn hin zu koordinieren; dem entspricht die Umkehrung dieses Bewegungsablaufs beim Aussteigen aus dem Transportsystem, bei der sich die gerichtete Bewegung des Verkehrsmittels möglichst schnell in die individuellen Verkehrsrichtungen der Fahrgäste auflösen können soll. Diese Bewegungsabläufe sind einerseits durch die Architektur der Bahnstation – Treppen, Bahnsteige, Absperrungen – vorgegeben und andererseits durch eine Vielzahl von Hinweisschildern und Anzeigetafeln so markiert, dass es zumindest jedem, der lesen kann, möglich ist, den Bahnhof zu nutzen. Diesen primären Funktionen sind alle weiteren denkbaren nicht nur untergeordnet; vielmehr werden sie nur in dem Maße zugelassen, wie sie den so genannten Betriebsauflauf nicht beeinträchtigen; und zu diesem gehört auch, dass die Aufmerksamkeit der Fahrgäste unter allen Umständen auf ihn gerichtet bleiben kann.

Im Funktionsablauf einer U-Bahnstation gibt es trotz des hohen Regulierungsgrades von Bewegungen und Kommunikationsformen dennoch regelmäßig einige kritische Momente: Wenn ein Zug in den Bahnhof einfährt; beim Aus- und Einsteigen, vor allem bei hohem Verkehrsaufkommen; und schließlich während der mehr oder weniger langen Zeitspanne, in der die Fahrgäste auf einen Zug warten. Sind die ersten beiden Momente kritisch im Hinblick auf vor allem die Frage, in wieweit die Menschen willens und in der Lage sind, ihre individuellen Bewegungen den Dimensionen, der Geschwindigkeit und der Zeitstruktur des Transportsystems anzupassen, so zeichnet sich das dritte Moment dadurch aus, dass es vom Transportsystem nicht strukturiert ist und individuelles Verhalten ermöglicht. Hier kommt nun ein spezifischer Aspekt des U-Bahnhofs ins Spiel, von dem er sich von anderen Bahnhofssituationen oder Haltestellen des ÖPNV unterscheidet: Als ein technisch determinierter, geschlossener, unterirdischer, künstlich beleuchteter und oftmals schwer überschaubarer und zunehmend nur noch indirekt kontrollierter Raum, der jedermann zugänglich ist, löst diese – wie jede andere U-Bahnstation – tendenziell Angstgefühle aus und wirkt, abhängig von der Zahl der Fahrgäste, insbesondere während der Wartezeiten bedrohlich, weil in dieser Zeitspanne nicht abgeschätzt werden kann, wie sich die anderen Fahrgäste verhalten. So kommt es in dieser Wartezeit zu typischen Verhaltensformen,⁴ die von einem Ignorieren der spezifischen Umstände durch Selbstbeschäftigung (zum Beispiel dem Lesen) und dem Zusammenstehen in kleinen Gruppen bis zum Stehen nahe am Ausgang (dem Fluchtweg) reichen und generell dadurch charakterisiert sind, dass versucht wird, den Kontakt mit anderen Fahrgästen zu vermeiden.

vgl. dazu Lars Frers:
*Einhüllende Materialien.
Eine Phänomenologie
des Wahrnehmens und
Handelns an Bahnhöfen
und Fahrterminals*,
Bielefeld 2007; insbes.
S. 177ff; allerdings be-
schäftigt sich der Autor
nicht mit U-Bahnhöfen.

Es ist allerdings diese Wartezeit, die zu den üblichen Verkehrszeiten im Berliner U-Bahnsystem bis zu maximal zehn Minuten dauern kann, welche in diesem Zusammenhang von Interesse ist: Denn sie ist die Zeit, in der die Fahrgäste wahrnehmen können, was die U-Bahnstation über die Orientierungszeichen und -tafeln hinaus an Bildern oder anderen visuellen Reizen bietet. Dabei ist festzuhalten, dass die Wahrnehmung von allem, was nicht der Klärung der Transportsituation oder der Orientierung dient, zunächst beiläufig erfolgt und sofort abgebrochen wird, wenn eine Information zum Betriebsablauf oder ein unerwartetes Verhalten von anderen Fahrgästen erkennbar sein sollte. Überhaupt ist das Warten auf ein Verkehrsmittel eine Form gestauter Aktivität, die zumal dann, wenn sie der Dauer nach nicht absehbar ist, als fremdbestimmt empfunden wird und, von der Hoffnung auf ihr baldiges Ende geprägt, dazu tendiert, die Zeit des Nichtaktivsein-Könnens zu überspielen bzw. die Bereitschaft auszuschließen, sich auf andere, aktivere Handlungen einzulassen. Typisch für die Wartesituation

ist daher die Reduktion der eigenen Tätigkeit auf das mehr oder weniger offene Beobachten anderer Wartender, wobei man sich allerdings selbst von diesen beobachtet weiß und deshalb alles vermeidet, was deren Aufmerksamkeit erregen könnte.

Es liegt auf der Hand, dass diese Wahrnehmungsbedingungen sich sehr grundsätzlich von solchen in Situationen und Räumen unterscheiden, die auf die Präsentation von Bildern spezialisiert sind. Denn abgesehen davon, dass die Funktionen solcher Räume auf die Betrachtung abgestellt sind und nicht durch andere eingeschränkt werden, ist die Wahrnehmung von Bildern in Galerien oder Museen davon geprägt, dass man sich als Besucher solcher Einrichtungen in einer Gemeinschaft von mehr oder weniger Gleichgesinnten weiß, also als Teil eines Publikums auftritt und nicht befürchten muss, nur als Betrachter des Dargebotenen auffällig zu werden. Dies gilt selbst noch für die Betrachtung in nicht-exklusiven Räumen, also zum Beispiel von Schaufenstern und anderen Auslagen im öffentlichen Raum; auch hier wird – im Unterschied zur Wartesituation in U-Bahnhöfen – in der Regel das Betrachten durch Dritte nicht beachtet, sondern allenfalls registriert und manchmal sogar zum Anlass zur Neugier auf das, was die Aufmerksamkeit des Betrachtenden erregt.

Wenn also, zusammengefasst, das Betrachten und Beobachten in U-Bahnhöfen generell als durchaus riskant gelten kann und sich die Fahrgäste entsprechend vorsichtig verhalten, so ist dementsprechend das Angebot von Funktionen, die nicht unmittelbar dem Transport dienen, darauf abgestellt, die als tendenziell bedrohlich wahrgenommene Situation ›U-Bahnstation‹ nicht weiter mit möglicherweise Angst auslösenden Elementen aufzuladen. In diesem Zusammenhang kann die Platzierung von Werbung – mit aus der Oberwelt vertrauten Elementen – hinter den Gleisen als eine Art Einrichtung der unwirtlichen Bahnhofssituation, mithin als ein Beitrag oder Versuch zum Abbau von möglichen Ängsten verstanden werden, die manchen Fahrgast im unterirdischen Raum überfallen mögen. Darüber hinaus bieten sie als frei zugängliche Informationsangebote den Fahrgästen eine Möglichkeit der Ablenkung während Wartesituationen, die aufgrund ihrer besonderen Platzierung weder die Funktionalität des technischen Raums noch die Aufmerksamkeit ihrer Betrachter entscheidend einschränken, da sie in dem Augenblick, in dem ein Zug in den Bahnhof einfährt, von diesem verdeckt werden. Schließlich wird über die so genannten Hintergleisflächen die Aufmerksamkeit der Fahrgäste auf ein für alle gleiches drittes Element gezogen; damit richten die Fahrgäste sich potenziell in gleicher Richtung aus, und die oben angedeuteten Risiken, die aus dem sich wechselseitigen Beobachten resultieren können, werden tendenziell eingeschränkt.

Die Werbeflächen, wie im Übrigen auch die fest eingebauten Gestaltungen hinter den Gleisen in anderen Bahnhöfen, spielen daher auch für das Funktionieren eines U-Bahnhofs eine durchaus wichtige Rolle, die jedenfalls weit über das Atmosphärische hinausgeht. Insoweit bleibt es bemerkenswert, dass im Berliner U-Bahnsystem – im Unterschied zu anderen Städten mit U-Bahnen – generell nur wenig Gebrauch von diesen praktischen Funktionen der Gestaltung von Bahnhöfen gemacht wurde und wird. ♦

vgl. dazu auch Roloff-Momin, in: *Warum gerade ich?* Ausstellungskatalog der NGBK, Berlin 1994

Unsere Bilderwelt: Kunst und Werbung

Die Bilderwelt, in denen wir uns als Angehörige der postindustriellen Gesellschaften bewegen, zerfällt prinzipiell in zwei große Gruppen: In die Gruppe von Bildern, aufgrund derer wir uns in der Welt orientieren und die uns womöglich zu praktischen Handlungen veranlassen; und in die Gruppe aller anderen Bilder, die dazu nicht geeignet erscheinen. In die erste Gruppe gehören zur Zeit zweifellos Straßenschilder, Piktogramme, Landkarten, wissenschaftliche und dokumentarische Fotografien, diagnostische Bilder aller Art und bestimmte Beiträge im Fernsehen, wie etwa die Nachrichten; in die zweite Gruppe hingegen gehören eindeutig alle Bilder, die gegenwärtig in Museen hängen oder aufbewahrt werden.

Allerdings sind die Grenzen zwischen den beiden Bildergruppen unscharf und fließend. Denn viele Bilder, die heute in Museen hängen, dienten zu anderen Zeiten oder unter anderen Umständen durchaus der praktischen oder geistigen Orientierung; und auch außerhalb von Museen gab und gibt es Bilder, die zwar eindeutig keinen dokumentarisch-informativen oder Zeigecharakter haben, uns aber dennoch zum Handeln veranlassen oder zumindest veranlassen sollen: Das sind die Bilder, mit denen bestimmte Produkte oder Leistungen angeboten oder versprochen werden, die Werbe-Bilder also. Darüber hinaus treten Bilder, die eindeutig nicht der unmittelbaren Orientierung dienen, aber auch in kommerziellen Zusammenhängen auf, wie zum Beispiel in Galerien, und werden andererseits Bilder mit klar erkennbarer kommerzieller Zielsetzung zur Finanzierung nicht-kommerzieller Unternehmungen, wie zum Beispiel der Sanierung eines historischen Gebäudes, eingesetzt.

Ein brauchbarer Ansatz, sich im Gestrüpp zwischen den beiden großen Bildergruppen zurechtzufinden, ist die Frage nach dem *cui bono*, mithin danach, welchem Interesse ein Bild dienen oder nutzen mag. Zwar sind auch mit dieser Frage nicht alle Bilder eindeutig zuzuordnen, doch lassen sich mit ihrer Hilfe immerhin Werbebotschaften,

also Bilder, die eine Idee oder ein Produkt verkaufen helfen sollen, von solchen unterscheiden, die nicht einem solchen Zweck dienen. Wo mit Hilfe dieser Frage keine klare Unterscheidung getroffen werden kann, muss eine formale Analyse der visuellen Phänomene einsetzen. Sie kann sich auf ihren Charakter und den Kontext beziehen, innerhalb dessen sie erscheinen. Dabei lassen sich die Bilder, die ohne Referenz auf etwas, das außerhalb ihrer besteht, von solchen mit einer Referenz auf etwas Außerbildliches unterscheiden; wie, dem entsprechend, die Bilder, die sich auf den Kontext, innerhalb dessen sie auftreten, beziehen, von solchen unterschieden werden können, die ohne Anspielungen auf ihn auftreten. Häufig genug müssen allerdings alle drei Kriterien – Inhaltliches, Formales und der Kontext – in ihrem Zusammenspiel wie in ihrer Wechselwirkung untersucht werden, um bestimmen zu können, welche Funktion und Bedeutung einzelne visuelle Phänomene haben.

Schon das Motto ›Kunst statt Werbung‹, dem das U2-Ausstellungsprojekt ursprünglich als Grundgedanke folgte, lässt erkennen, dass der Kontext, innerhalb dessen es realisiert wurde, die Werbeanlage innerhalb des U-Bahnhofs, bei allen Versuchen, etwas anderes als Werbung zu platzieren, bestimmend blieb: Werbung war nicht nur der generelle Rahmen, innerhalb dessen ›Kunst‹ hier erschien und wahrgenommen wurde, sondern ›Werbung‹ als eine spezifische Form visueller Argumentation war das, wogegen sich ›Kunst‹ behaupten sollte. Insoweit war schon dem Grundkonzept des Projekts der Zusammenhang zwischen ›Kunst‹ und ›Werbung‹ eingeschrieben.

Abgesehen davon, dass die Nutzer der Berliner U-Bahn gelernt haben, Werbung als eine Randbedingung der Fortbewegung mit diesem Transportsystem hinzunehmen und deshalb erwarten, mit ihr konfrontiert zu werden, erscheint Werbung zumal da, wo sie in Form der genormten und gerahmten Bildflächen hinter den Gleisen auftritt, als ein Angebot, das man als Fahrgast zwar aufgrund ihrer Platzierung registrieren muss, jedoch in dem Maße als unverbindlich wahrnimmt, wie man seinen werblichen Charakter durchschaut und erkennt, dass es sich hier um Botschaften handelt, die auch in anderen Kontexten auftauchen. Diesen abgebrühten Umgang mit visuellen Angeboten entwickeln Großstädter im Prinzip allerdings auch im Hinblick auf als ›künstlerisch‹ identifizierbare Arbeiten, wenn sie anstatt von Werbung auftreten. Dagegen erregen alle Phänomene, die nicht erwartet oder sofort eingeordnet werden können, erhöhte Aufmerksamkeit. Doch erst da, wo die Bildangebote spezifisch werden, sich also beispielsweise auf den Kontext beziehen, innerhalb dessen man sich im Moment ihrer Wahrnehmung bewegt, können sie einen höheren Grad an Verbindlichkeit erlangen. Mit anderen Worten: Nicht, wo Kunst statt Werbung auftritt, sondern wo künstlerische

Arbeiten die Erwartungen, die im Zusammenhang mit der Nutzung der U-Bahn verbunden sind, nicht erfüllen oder überbieten, besteht eine Chance, den im U-Bahnhof wartenden Fahrgast zu erreichen. Wie solche künstlerische Arbeit beschaffen sein kann, wird anhand der folgenden Beispiele skizziert.

Künstlerisches Arbeiten in der U-Bahn

Von den zahlreichen künstlerischen Arbeiten, die im Rahmen des fast 50 Jahre laufenden Ausstellungsprojekts im Berliner U-Bahnhof Alexanderplatz der Linie U2 realisiert wurden, sind insbesondere jene von besonderem Interesse, die sich, in welcher Weise auch immer, gezielt mit den spezifischen Bedingungen der U-Bahnstation am Alexanderplatz auseinandergesetzt haben und den Freiraum, den das Ausstellungsprojekt bot, für Aussagen zu nutzen verstanden, die andernorts (und zumal im öffentlichen Raum zu platzieren) nicht möglich gewesen wären. ♦ Für die anderen Projekte gilt hingegen *cum grano salis*, was für die werblichen Angebote im Generellen gilt: Ohne besonderen Bezug zur Situation und ohne den Blick auf ein bestimmtes Publikum platziert, hätten sie auch in anderen Kontexten gezeigt werden und dort ihre Wirkung entfalten können.

Die Möglichkeit, die künstlerischen Arbeiten nicht allein auf den Hintergleisflächen, sondern in der ganzen Bahnstation realisieren zu können, geht auf eine konzeptionelle Neuorientierung des Ausstellungsprogramms zurück, die Ende der 1990er Jahre erfolgte.

Der Bahnhof

Die erste Gruppe von künstlerischen Arbeiten, die hier in Betracht gezogen werden soll, bezog sich auf die Bahnhofssituation selbst und ließ die Plakatwände unbespielt. Ihnen gemeinsam ist das konkrete Eingehen auf verschiedene Elemente bzw. Funktionen, die für den U-Bahnhof charakteristisch oder zumindest in dieser Form nur hier zu finden sind.

So rückten Jan Sledz und Henning Tilp mit ihrem Projekt »Arbeiten am Gleisbett«, das im Juni 2005 realisiert wurde, ♦ die Gleise – ein ebenso zentrales wie von den Fahrgästen meistens nicht beachtetes technisches Detail des U-Bahnsystems – ins Zentrum ihrer künstlerischen Arbeit: Jeweils die äußere Schiene der beiden im U-Bahnhof verlaufenden Gleise wurde »auf Hochglanz poliert, so dass sie sich silberglänzend von der zweiten, mit Gebrauchsspuren versehenen und verrußten Schiene (abhob). Zusätzlich wurden die Befestigungsmuttern der polierten Schiene mit golden glänzenden Kappen überzogen (...)«. ♦ Der Effekt dieses optisch minimalen Eingriffs,

vgl. den Beitrag im Katalog: *Sauberkeit. Service. Sicherheit*, hrsg. von der NBGK, Berlin 2005, S. 30ff.

a.a.O., S. 30.

Die Reinigung der Schienen musste täglich erfolgen, um sie in einem sauberen Zustand zu erhalten.

der, wie im Katalog betont, von »tariflich bezahlten und eigens für das Projekt angestellten Mitarbeitern« realisiert wurde, war, das lassen selbst die Abbildungen im Katalog erkennen, von großer und nachhaltiger Wirkung. Denn mit dem hohen Arbeitsaufwand, der für ihre Reinigung und Polierung notwendig war, wurden die Schienen – im Zuge einer klassischen ästhetischen Operation: der Nobilitierung – buchstäblich neu in Wert gesetzt: ihr Materialwert wie ihre Funktion als U-Bahngleise hervorgekehrt. ♦ Dass es sich bei dieser Maßnahme nicht um eine noch im Bereich des Erwartbaren liegende Erneuerung der Schienen handelte, brachten allerdings erst die goldenen Kappen auf den Befestigungsmuttern eindeutig zur Anschauung. Denn diese Schutzkappen trugen ganz offensichtlich nicht zur Befestigung der Schienen bei, sondern fokussierten die Aufmerksamkeit auf die Funktion der Muttern, indem sie diese gewissermaßen versteckten und ihre funktionale als eine ornamentale Anordnung erscheinen ließen. Weil aber die fortlaufend-serielle Struktur der Gleise eine ihrer wesentlichen Eigenschaften ist, also jedes Stück Gleis gewissermaßen immer über sich hinausweist, rückten die über den künstlerischen Eingriff zur Anschauung gebrachten ästhetischen Aspekte der Ingenieurleistungen des Gleisbaus nicht nur für den sichtbaren Abschnitt, sondern für das gesamte U-Bahnssystem ins Bewusstsein. Darauf verweist nicht zuletzt auch der Titel des Projekts »Arbeiten am Gleisbett«, mit dem die potenzielle Übertragbarkeit der »Maßnahme« auf andere Gleisabschnitte angedeutet wurde.

vgl. den Beitrag im Katalog: *Sauberkeit. Service. Sicherheit*, hrsg. von der NBGK, Berlin 2005, S. 22ff.

Über eine vergleichbare Affirmation des Bestehenden entwickelte auch das Projekt »100 Kameras« von Jörg Oetken seinen Witz, bei dem er im April/Mai 2005 hundert Überwachungskameras an den Stützen auf den Bahnsteigen installierte. ♦ Hier war das aufwendige technische Überwachungssystem innerhalb des U-Bahnsystems das Thema der künstlerischen Arbeit: Indem die vom Künstler installierten Kameras aufgrund ihrer großen Zahl, ihrer dichten Anbringung an den Stützen und ihrer Ausrichtung nach allen Seiten ganz offensichtlich in hohem Maße redundante Bilder produzierten, ♦ machte diese Arbeit anschaulich, dass wir in öffentlichen Räumen – vorgeblich zur unserer eigenen Sicherheit – zunehmend einer von uns nicht kontrollierbaren Überwachung ausgesetzt sind. Zugleich machte sie vorstellbar, mit welcher Bilderflut die Beobachter im Überwachungssystem konfrontiert werden. Auch hier verwies die künstlerische Arbeit an den konkreten Plattformen der Station über sich hinaus auf das Gesamtsystem U-Bahn und war zudem durch »eine eigenartige Mischung aus unaufdringlicher Selbstverständlichkeit und augenscheinlicher Überpräsenz« charakterisiert, ♦ die wir Stadtmenschen, ähnlich wie die allfälligen Werbebotschaften, wahrnehmen und zugleich übersehen.

Tatsächlich handelte es sich um Attrappen.

Michael Strowik, a. a. O., S. 22

Eine eingehende Beobachtung ganz anderer Art lag dem Projekt »Parasitäre Verhältnisse und Dialoge« von Stella Geppert zugrunde, das im Jahre 2002 realisiert werden konnte. »Innerhalb eines bestimmten Zeitraumes beobachtete ich die Menschenmenge auf dem Bahnsteig Alexanderplatz U2 und deren Verhalten innerhalb der Bahnhofarchitektur. (...) Auf einem Bahnhof gibt es Orte, die von den Passanten beiläufig und kurzfristig genutzt werden: Während der kurzen Zeit, in der sie auf den nächsten Zug warten, lehnen sie sich an Geländer, Säulen, kleine Kästen und Pfeiler an. (...) An diesen Stellen der *beiläufigen Nutzung* bringe ich Polster an, welche die Häufigkeit der Nutzung kennzeichnen, gleichzeitig aber auch benutzbar sind.«[♦] Diese Polster passten sich den Designformen in der Station an, waren je nach Intensität der Nutzung der bestimmten Orte unterschiedlich groß und dick und mit den bei der BVG üblichen Stoffen bezogen, so dass sie auf den ersten wie den zweiten Blick nicht als Ergebnis einer künstlerischen Intervention erkennbar waren, sondern als ein Teil des U-Bahnsystems erschienen. Erst aus einer übergeordneten Perspektive und zumal dann, wenn der Bahnhof leer war, ließ sich der merkwürdige Charakter der Polster-Ansammlung erkennen. Wie die Dokumentation des Projekts zeigt, wurden die von der Künstlerin nach eigener Aussage »intuitiv« platzierten Polster von den Fahrgästen spontan und ohne viel Aufhebens aus einer »körperlichen Perspektive« wahrgenommen und genutzt. Dabei entstanden immer wieder Dialoge zwischen den Menschen und damit das, auf was es Stella Geppert ankam: »Die Arbeit war so angelegt, dass die Polster genutzt werden; ich selbst habe mich nicht als diejenige gesehen, die jetzt den U-Bahnhof verschönert, sondern mir ging es wirklich um eine Art parasitärer Verhältnisse und Dialoge. Und die Frage danach, wer ist eigentlich der Parasit im System, und wie schafft man eigentlich Dialoge, die losgelöst sind vom marktwirtschaftlichen, den öffentlichen Raum privatisierenden Angelegenheiten. Wo findet da eigentlich eine Begegnung statt, und wie kann man sie ermöglichen?«[♦] Mit der Arbeit gelang der Künstlerin mithin nicht nur eine sanfte Einrichtung der U-Bahnstation, in der die ungeschriebene Choreographie der U-Bahnnutzer zur Anschauung kam, sondern eine Form der sozialen Plastik im Beuys'schen Sinn, über die das individuelle Warten der Fahrgäste in ein soziales Geschehen zwischen ihnen umgedeutet werden konnte.

Auch Helgard Haug bot mit ihrer ab Juni 2000 realisierten Arbeit »U-deur« eine Art Dienstleistung an, die ganz auf die U2-Bahnhofssituation bezogen war: In Zusammenarbeit mit einem Parfümeur entwickelte sie ein Parfüm mit dem Geruch der U-Bahnstation, das, in 2-Milliliter-Fläschchen abgefüllt, für zwei Mark aus einem in der Station montierten Automaten von den Fahrgästen gezogen werden konnte.[♦] Die Aktion verlief

Stella Geppert in:
Berlin Alexanderplatz U2. 2002/2003, hrsg.
von der NGBK, Berlin
2002, o. P.

Aus einem Interview
mit der Künstlerin am
02.05.2008, geführt
von Marion Roßner und
Monika Rechsteiner.

vgl. den Katalog: *Berlin Alexanderplatz U2*, hrsg.
von der NGBK, Berlin
2000, o. P., sowie: »U-
deur. Der Hauch von
U-Bahn und Ol«, in:
Berliner Zeitung vom
20.05.2000: <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/bin/dump.fcgi/2000/0520/none/0081/index.html>.
U-deur wurde ca. 10.000
Mal verkauft.

überaus erfolgreich: das Parfüm wurde ausverkauft und damit der Duft der U2-Station, wie von der Künstlerin erwünscht, »mobil« gemacht. Das Projekt erinnert an Marcel Duchamps *readymade* »50 cc Pariser Luft« aus dem Jahre 1919 und ist zugleich eine ironische Variante auf die Dosen, in denen Berliner Luft als Souvenir verkauft wird.

Sven Kaldens Installation »Typenoffen«, über die Jahreswende 2004/05 in der U-Bahnstation realisiert, variiert und radikalisiert einen documenta-Beitrag von Daniel Buren (1982), indem er im Gebrauchwarenhandel übliche Wimpelketten in dichter Folge so unter der Stationsdecke anbringen ließ, dass sie einen neuen, rot-silbernen, vom Luftzug der ein- und ausfahrenden Bahnen immer wieder bewegten »Himmel« bildeten. Der Künstler übertrug damit ein typisches Inszenierungsmittel aus der Außenwerbung, einen Eyecatcher und Muntermacher amerikanischer Prägung, in die mehr oder weniger triste U-Bahnstation und peppte sie damit regelrecht auf. Der angenehme, aufmunternde Verfremdungseffekt der Arbeit resultierte dabei vor allem aus dem Umstand, dass ein Element, das man nur im Freien antrifft, in die Unterwelt gebracht wurde, und hier aufgrund der geringen Raumhöhe besonders intensiv wirkte. In dem Maße, wie die Wimpelketten die Bahnhofsatmosphäre aufhellten und belebten, stellte sich für den Betrachter die Frage, ob mit ihnen für ein bestimmtes Produkt geworben werde oder nur die Aufenthaltsqualität gesteigert werden sollte. »Typenoffen« ließ dies im Unklaren – nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Frage, ob nicht die BVG der Initiator des Projektes war.♦

vgl. dazu den Beitrag von Heike Catharina Mertens in: *Dokumentation des künstlerischen Wettbewerbes der NGBK Berlin Alexanderplatz U2 03/04*, hrsg. von der NGBK, Teil 2, Berlin 2003, o.P.

Ausblicke

Für Werbebilder – zumal für Großplakate – ist typisch, dass sie selten Räume zeigen, sondern ihre Motive meistens freistellen und vereinzelt und flach wie Folien vor einem hellen Hintergrund erscheinen lassen. Der Grund dafür liegt auf der Hand: redundante Information soll soweit wie möglich ausgeschlossen und die Aufmerksamkeit auf die beworbenen Produkte konzentriert werden; des Weiteren sollen Bild und Text womöglich als eine Einheit oder doch in enger Verbindung wahrgenommen werden können, so dass sich die werbliche Botschaft nicht nur als Bild einprägen, sondern das Beworbene im Falle eines Konsumwunsches vom Käufer auch benannt werden kann.

Diese Regeln waren dem Künstler bestens bekannt, wie sein 2004 realisiertes Projekt »Werbung total« erkennen lässt.

Ganz gegen diese Grundregeln der Plakatwerbung verstieß Martin Kaltwasser mit seiner Arbeit »Ausblick«, die er im Jahre 2000 realisieren konnte.♦ Ihr Konzept liest sich

einfach: »Angenommen, anstelle der Plakatflächen wären große Fenster in die Wand eingelassen, durch die man in die weitläufige unterirdische Landschaft schauen könnte, in die das Tageslicht einsickert: die Fundamente der umliegenden Häuser, die Tunnelanlagen, die Bunkeranlage, Kanalisation, Kabeltrassen, das weit verzweigte Labyrinth der U-Bahnanlagen unter dem Alexanderplatz und die vielen Menschen, die die Wege- und Tunnelsysteme nutzen, wären sichtbar. (...) Man hätte Einblick auf eine Untergrundtopographie, auf Wege, Verbindungen und Bewegungen, die ansonsten im Verborgenen liegen.«[♦] Tatsächlich setzte die Realisierung dieser Idee eine umfangreiche Recherche und Vorarbeit voraus, die nicht nur darin bestand, die Pläne der verschiedenen Anlagen zu finden, sondern sie aufeinander zu beziehen und schließlich für eine komplexe perspektivische Panoramazeichnung umzurechnen. Gezeigt wurden schließlich 32 Zeichnungen mit unterschiedlichen, doch systematisch auf einander bezogenen Blickachsen in die unterirdische Landschaft, die, als Projektionen auf die Hintergleisflächen realisiert, die Bahnhofssituation illusionistisch nach zwei Seiten erweiterten. In der Arbeit wurden nicht nur immens viele, gewöhnlich nur schwer zugängliche Informationen über das unterirdische Terrain zur Anschauung gebracht, sondern – und dies ist besonders hervorzuheben – direkt auf die Positionen der Betrachter bezogen. Damit nahm das Projekt von Martin Kaltwasser Bezug auf das erste Massenmedium, das historische Panorama (von denen es in Berlin einmal zehn, zum Teil in eigens errichteten Gebäuden gab, und heute in Deutschland nur noch eines, in Altötting, existiert), wandte jedoch, anders als die historischen Beispiele, die Technik der illusionistischen Panoramamalerei nicht zur Darstellung von Aus- und Übersichten, sondern zur Sichtbarmachung des Verborgenen und damit in einer ebenso innovativen wie ungewöhnlichen Weise an.

zitiert nach Ausstellungskatalog *Berlin Alexanderplatz U2/2000*, hrsg. von der NGBK, Berlin 2000, o.P.

Ein Projekt ganz anderer Art, doch ebenfalls völlig außerhalb der Kategorien von Werbung und dazu eine Art Panorama, war die Arbeit »Exit Loop«, die 1999 von Susanne Stövhase in Verbindung mit Jens Greuner realisiert wurde. »Auf fünf Werbeflächen wurden fünf Videofilme projiziert, die so synchronisiert waren, dass sie das Panorama einer Reithalle ergaben. Im Endlos-Loop bewegte sich ein Pferd über die Flächen, in ruhigem Schritt oder im Galopp, manchmal blieb es stehen oder verschwand im Hintergrund. Dann tauchte es wieder an einer anderen Stelle auf. Bei Einfahrt des Zuges wurden die Bilder aus Sicherheitsgründen abgeschaltet, um nach Ausfahrt des Zuges wieder zu erscheinen.«[♦] Mit dieser Arbeit wurde erstmals ein bewegtes Bild im Rahmen des U2-Ausstellungsprojekts gezeigt und die Möglichkeit, mehrere Hintergleisflächen zu bespielen, genutzt. Ihre Wirkung ist schwer zu fassen. Im Wesentlichen bestand sie wohl darin, in einem technisch durchstrukturierten Raum mit etwas großem

http://www.susanne-stoehhase.de/Exit_Loop.html

Lebendigen, mit den autonomen, nicht vorhersehbaren Bewegungen des Pferdes in einem sich scheinbar hinter den Gleisen erstreckenden virtuellen Raum konfrontiert zu sein, der die Dimensionen des Bahnhofs sprengte. Für den illusionistischen Effekt war dabei wichtig, dass das Pferd bzw. der Raum, in dem es sich bewegte, mit Bezug auf die Betrachter in leichter Aufsicht erschien, man also in eine erhöhte Übersichtsposition eines Beobachters gebracht war, doch den virtuellen Raum ebenso wenig überschauen konnte wie vorhersehbar war, wo das Pferd in ihm erscheinen würde. Auch war der Loop mit ca. fünf Minuten so lang, dass aufgrund der hohen Zugfrequenzen für die Fahrgäste kaum eine Chance bestand, den ganzen Film bzw. dessen Wiederholung zu sehen. Die Arbeit hatte, wie Betrachter berichten, vor allem einen emotionalen Effekt, der aus dem Gegensatz zwischen den spielerisch-ungebundenen Bewegungen des Pferdes und den getakteten, die Fahrgäste einschließenden Mechanismen des Betriebsablaufs in der U-Bahnstation resultierte.

Botschaften

Eine dritte Gruppe von künstlerischen Arbeiten, die hier hervorgehoben werden soll, sind die Beiträge, die konsequent nur auf die Plakatflächen hinter den Gleisen und den Umstand setzen, dass – im Unterschied zu oberirdischen Situationen im öffentlichen Raum – die U-Bahnstation eine vergleichsweise konzentrierte Atmosphäre bietet, und die Wartenden zumindest einige Minuten Zeit haben, sich mit einem (alternativen) Informationsangebot auseinander zu setzen. ♦

zitiert nach: Berlin
Alexanderplatz U 2;
2002/2003, hrsg.
von der NGBK, Berlin
2002, o. P.

Im Rahmen des Wettbewerbs »Einladung« nutzten Renata Stih und Frieder Schnock diese besonderen Umstände, um auf den 32 Hintergleisflächen für entsprechend viele Berliner Selbsthilfegruppen zu werben. Die Provokation ihres 1998 realisierten Beitrags lag in den Verben oder Begriffen, die als Überschrift über den Adressen verschiedener sozialer Organisationen standen (z. B. »abstellen«, »kotzen«, »kümmern«, »loswerden«, »zittern«, »angst«, »Stoff« und »Reiz«) und die, als zusammenhängender Text gelesen, eine Art Panorama der Gruppen innerhalb der Stadtgemeinschaft entfalteten, die aus diesem oder jenem Grund als so genannte Randgruppen gelten. Ihnen verschaffte die Arbeit der beiden Künstler eine Öffentlichkeit, wobei hier vor allem die Tatsache konsequent genutzt wurde, dass dieser Bahnhof mit mehr als 100.000 Nutzern am Tag der am meisten frequentierte im Berliner U-Bahnsystem ist.

Ganz auf die Zeit, die Wartende haben, baute Bernhard Garbert sein Projekt »Rotkreuzgedichte« auf, das 2003 realisiert werden konnte. »Zweierkombinationen von gekreuzten Dreibuchstabenwörtern aus verschiedenen Sprachen sind der Baustein für das künstlerische Konzept, mit der Vielschichtigkeit des Ortes umzugehen. (...) Die einzelnen Wortkombinationen in einfachen plakativen Buchstaben sind unterschiedlich groß und werden als Plakate – signalrote Farbe auf weißem Grund – auf die vorhandenen Werbeflächen geklebt. Die Wörter sind der deutschen, türkischen, polnischen, französischen, holländischen und italienischen Sprache entnommen.« Es dauerte schon einen Moment, bis man sich in den vom Künstler so genannten *Wahrnehmungspaketen* zurecht fand und akzeptierte, nicht alle Buchstabenkombinationen auflösen zu können. Dieses Akzeptieren schloss ein, anzuerkennen, dass die Arbeit mit unterschiedlichen Sprachen spielte und sich damit auch an Personen wandte, die aus anderen kulturellen Zusammenhängen stammen. Sie reflektierte mithin die multinationale Zusammensetzung der U-Bahnbenutzer. Die Hilflosigkeit, die sich beim Lesen und Entschlüsseln der einzelnen Wortkreuze ergab, wurde durch die Form der Arbeit und ihren Titel auf den Punkt gebracht und zugleich ironisiert. Denn das rote Kreuz markierte hier nicht einen Erste-Hilfe-Kasten; Hilfe zum Verständnis der Gedichte war vielmehr nur durch Kommunikation mit den anderen wartenden Fahrgästen zu erlangen.

Die Geschichte des Alexanderplatzes war das Thema der Arbeit »Ich war's. In zweiunddreißig Tagen um den Alexanderplatz. 1805 – 2007« von Daniela Comani, die Ende 2007, zum Abschluss des Ausstellungsprojektes *U2 Alexanderplatz* realisiert werden konnte. »Jedem Tag habe ich ein Ereignis aus dem Zeitraum 1805 – 2007 zugeordnet, welches tatsächlich stattgefunden hat, aber in der ersten Person vorgetragen wird, so dass es einem persönlichen Tagebuch gleicht. Die Ich-Form der Erzählerin macht sie mal zur Täterin, mal zum Opfer, in jedem Fall jedoch zu einer scheinbaren Urheberin von Ereignissen rund um den Alexanderplatz zwischen 1805 und heute. (Im Jahr 1805 wurde der »Paradeplatz« in »Alexanderplatz« umbenannt.) Die Reihenfolge der Jahre ist nicht chronologisch. Einen Einblick in die Chronologie erhält der Passant auf zwei Aufstellern am Bahnsteig.« ♦ Die mit einer alten Schreibmaschine geschriebenen und nur mit Tag und Monat datierten Zitate waren vergrößert auf den 32 Hintergleisflächen angebracht. ♦ Daniela Comanis Projekt erregte bei den Wartenden gleichermaßen großes Interesse wie Irritation. Sie resultierte aus der eigentümlichen Wirkung, die die Re-Formatierung historischer Ereignisse durch ihre Personalisierung in der ersten Person und das Ausblenden der historischen Daten erlangte. Denn als Ergebnis dieser künstlerischen Operation wurde über ihr Ich ein historisches, mit dem Alexanderplatz

Daniela Comani, *U2 Alexanderplatz 2007*, hrsg. von der NGBK, Berlin 2007, S. 56

Interessierte konnten sie auf einem Informationsplakat nachlesen.

verbundenes und durch ihn definiertes Kollektiv definiert, das mit einer Stimme zu den Fahrgästen der U-Bahn sprach; ein Kollektiv, dessen Teil sie mit der Nutzung des Bahnhofs im Moment des Lesens wurden.

Resumée: »Wer sich nicht in Gefahr begibt, kommt darin um.«

Eine U-Bahnstation ist kein freundlicher Ort, keine geschützte Situation, kein Kontext, in dem bestimmte Konventionen erwartet oder eingefordert werden können, nur Teil einer komplizierten Transportanlage, die, für die Bewegung von Menschenmassen ausgelegt, mehr oder weniger starren Regeln unterworfen ist und von ihren Nutzern hohe Anpassungsbereitschaft verlangt – also kein Ort für Kunst, wie wir sie heute verstehen und in den einschlägigen Reservaten pflegen. Wer dennoch an einem solchen Ort künstlerisch arbeiten will, muss sich nicht nur den technischen und organisatorischen Bedingungen des U-Bahnsystems unterwerfen, sondern ein Bewusstsein dafür haben, dass es keinen Sinn macht, gegen seine Mechanismen zu arbeiten. Denn abgesehen davon, dass dies vom U-Bahnsystem nicht zugelassen würde, hat niemand, am wenigsten die Fahrgäste, Interesse an Störungen im Betriebsauflauf: Man fährt U-Bahn und mutet sich das hoch technisierte, unterirdische Fortbewegen nur in der Erwartung zu, dass das System hält, was es verspricht, und einen in kürzester Zeit zum gewünschten Zielort bringt. Wer U-Bahn fährt, hat wenig Zeit oder versucht, Zeit zu gewinnen. Die U-Bahn ist kein Ort der Muße.

Die U-Bahn kann man nicht nur als eine Errungenschaft moderner Fortbewegungstechniken verstehen, sie ist vielmehr ein generelles Symbol für die Art und Weise, wie wir unser Leben in einer durch Technik und hohe Geschwindigkeiten bestimmten Gesellschaft organisieren. Sich als Künstler der U-Bahn zu stellen und in ihrem System zu arbeiten, kann daher als ein exemplarisches Arbeiten in Auseinandersetzung mit den Anforderungen, die sich unsere Gesellschaft geschaffen hat, verstanden werden. Dazu kommt die Auseinandersetzung mit der Werbung als einer – nicht nur im Verständnis der Kreativen – populären Kunst.

Die besprochenen Beispiele lassen klar erkennen, dass künstlerische Arbeit durchaus eine Chance hat, im U-Bahnsystem zu bestehen, ja gerade in ihm und in Auseinandersetzung mit ihm sinnfällig machen kann, dass das Technisch-Instrumentelle, für das es steht, nur ein Aspekt unseres Lebens ist.



Voltastraße

**Carsten Kummer, Martin Conrads /
Anna Mándoki, Nik Pitton,
Hein Spellmann, Connie Mendoza,
Caroline von Grone, Julia Baier,
Dante Busquets, Ingrid Schütz,
massoud graf-hachempour,
Rolf Giegold, Karen Irmer,
Victor López González, Ilse Deberle,
Alexandra Gneissl.**

ZIEHE DIR
IM VORÜBERGEHEN
WIEDER KUNST REIN.

LOS

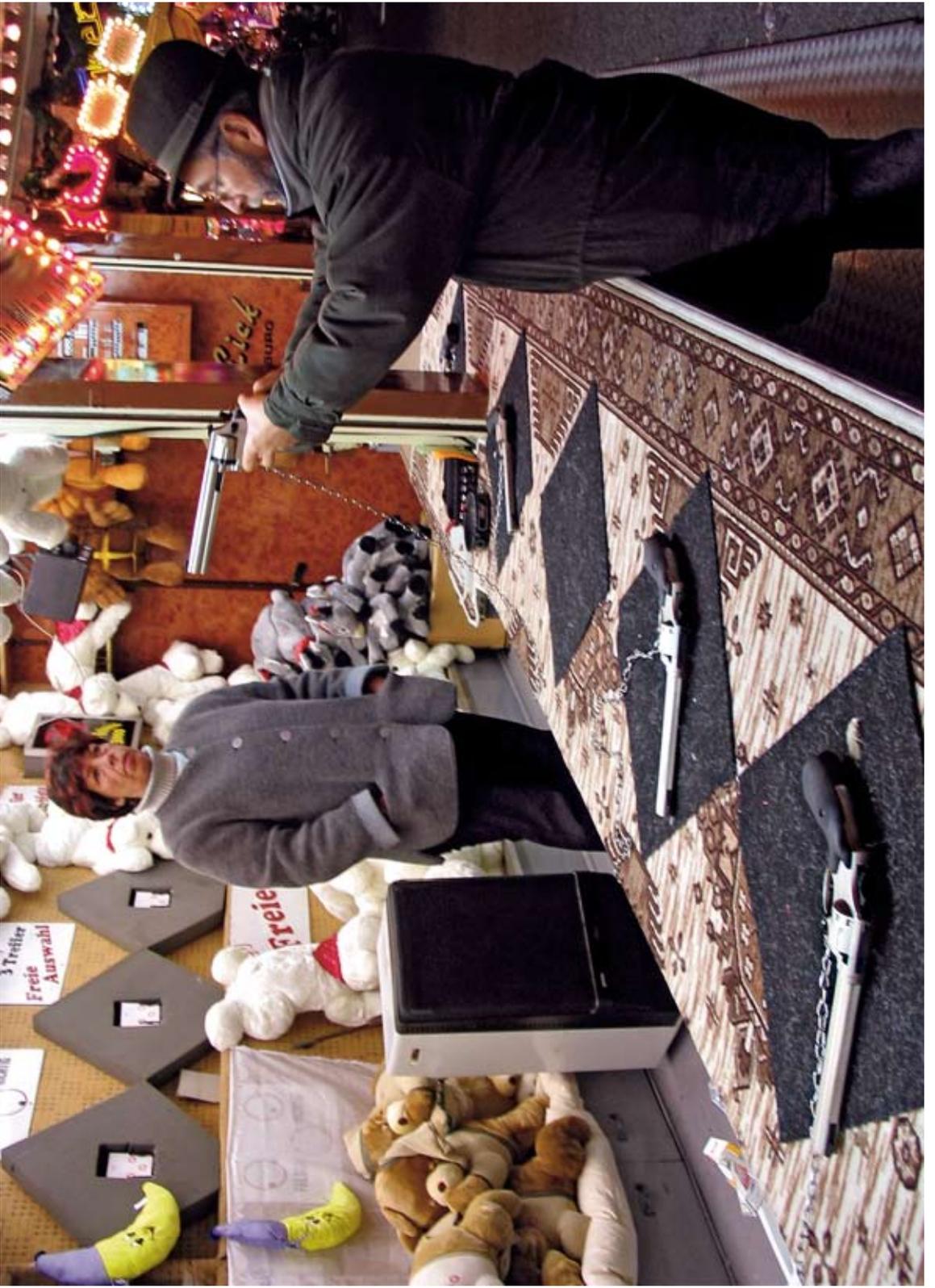


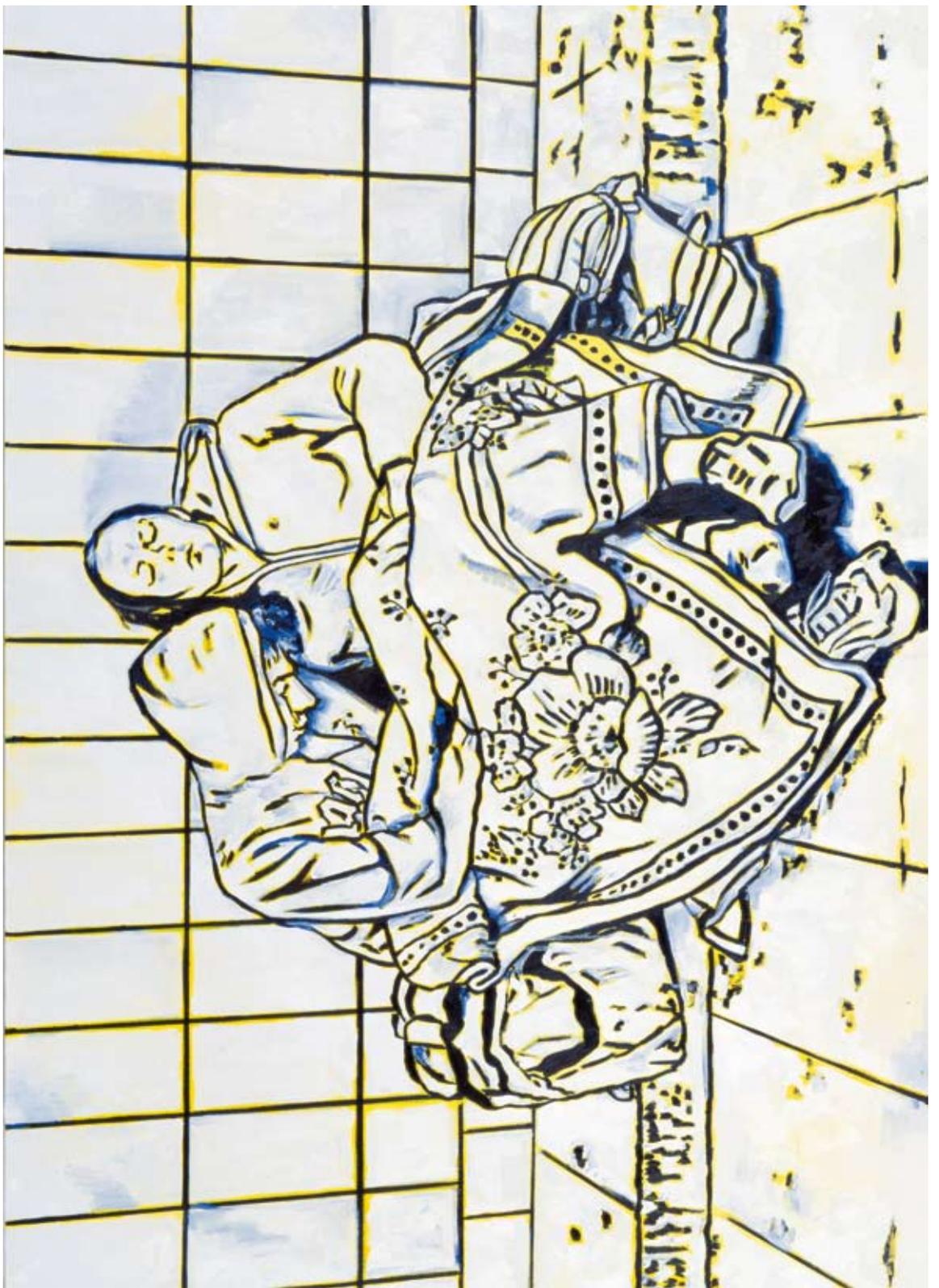
VOLTASTRASSE

Wallstraße

1	HAUS	2	LICHT	3	BEWEGUNG	4	ICH	5	MASCHINE	6	ORIENTIERUNG	7	BLUT	8	NAHRUNG	9	MACHT	10	INFORMATION
11	SCHWESTER	12	RABE	13	STILLE	14	DUMMHIT	15	ERINNERUNG	16	KIND	17	SCHUTZ	18	TREPPENHAUS	19	STAHL	20	MUT
21	LUST	22	SCHICKSAL	23	GLÜHBIRNE	24	TIER	25	WÄRME	26	LEID	27	STADT	28	DUNKELHEIT	29	MANN	30	SCHIEDERN
31	IDIOT	32	KOMMUNIKATION	33	WIND	34	ERWARTUNG	35	KRAFT	36	TOD	37	INSTINKT	38	NACHT	39	SCHMERZ	40	JAGD
41	HEILIGTUM	42	MÖRDER	43	BRUST	44	WISSENSCHAFT	45	EINSAMKEIT	46	BAUM	47	HERZ	48	TECHNIK	49	ZORN	50	BEGEREN
51	VERZWEIFLUNG	52	WAHRHEIT	53	SCHLAF	54	BRUDER	55	ZEPPELIN	56	VERBUNDENHEIT	57	KÖNIG	58	SEELE	59	GLÜCK	60	KÄLTE
61	STILLSTAND	62	LEBEN	63	WIR	64	HYÄNE	65	ANGST	66	SINNLOSKEIT	67	GESCHLECHT	68	HEIMAT	69	LÜGE	70	VATER
71	KRIEG	72	TÜR	73	GEWALT	74	VERGESSENES	75	TAT	76	FRAU	77	ELEFANT	78	WUNDE	79	TRADITION	80	WASSER
81	HUND	82	MUTTER	83	LÄRM	84	ZWANG	85	TRENNUNG	86	TURM	87	LIEBE	88	SCHULD	89	SPRACHE	90	ZEIT













mehr

licht



memoria XL

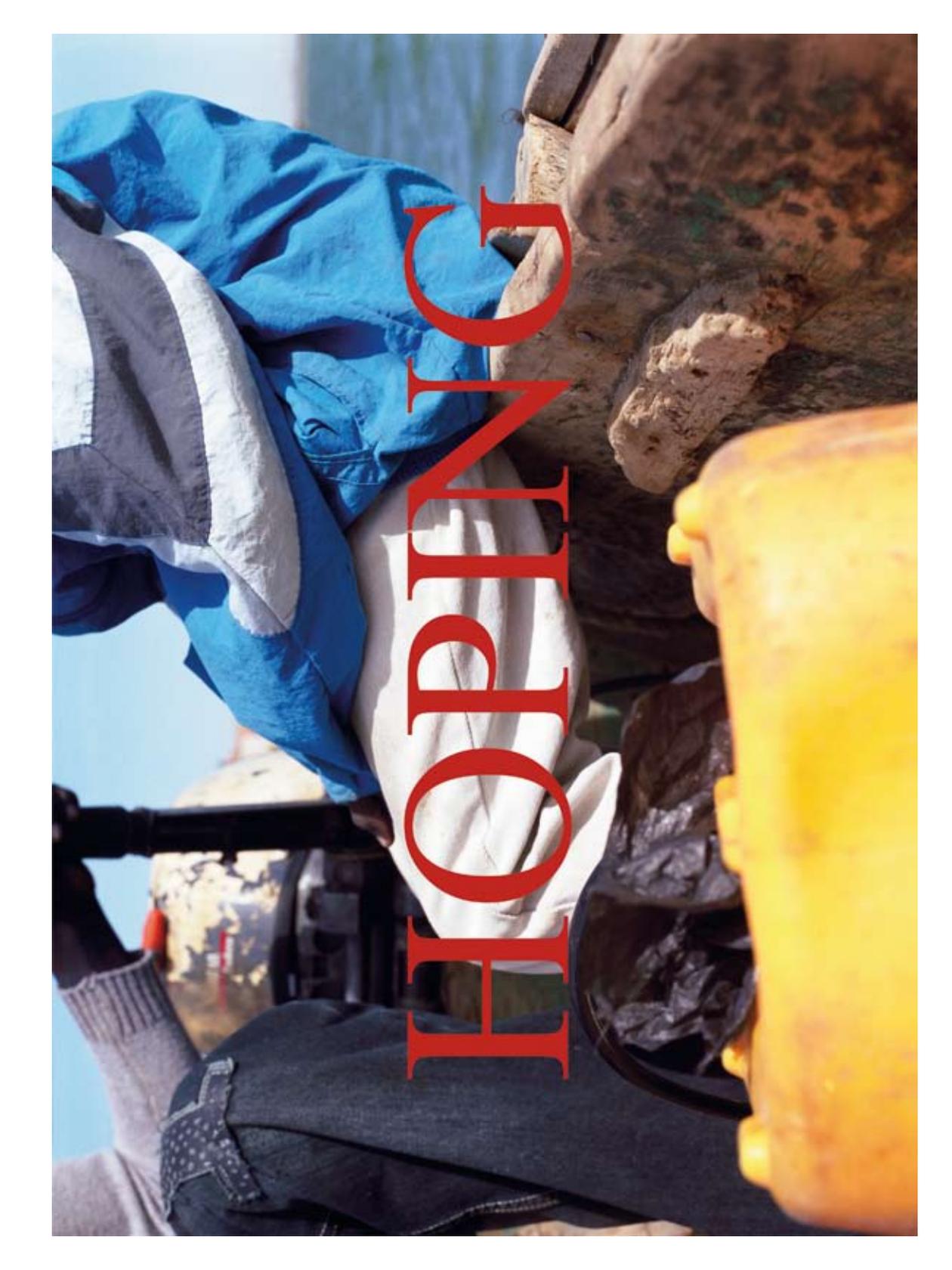
11 ~~1111~~

11 ~~1111~~ ~~1111~~

No

Yes

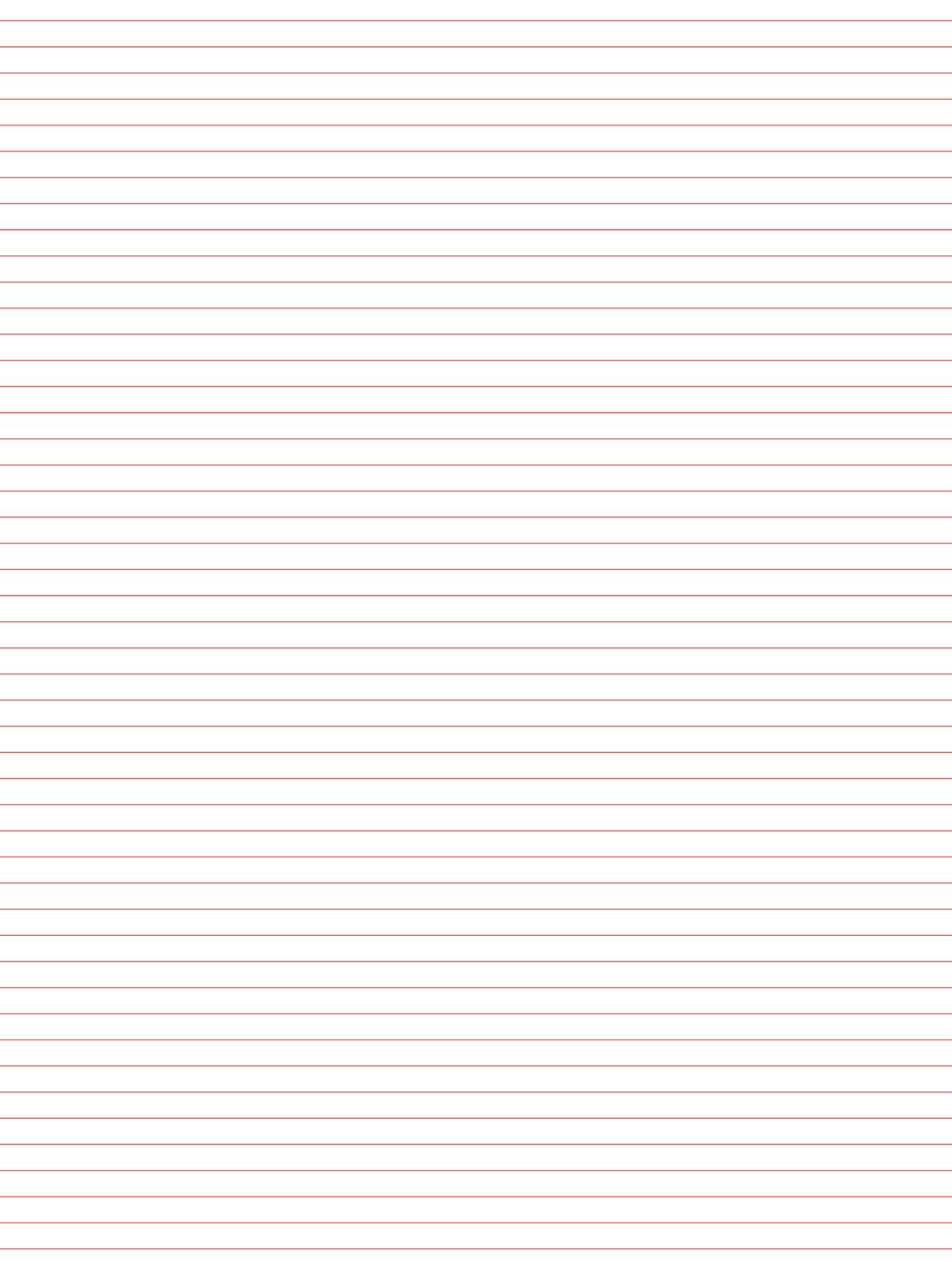




HOPPING

Es ist ein Tag wie ich ihn in diesem Jahr noch nicht erlebt habe. Keine Wolke am Himmel. Ein einziges helles und doch tiefes Blau, ausgespannt über mir. Nur am weiten Rand ins Weißliche gehend. Mein Blick sucht das Grün. Im Mai hat es mich befriedigt, gesättigt und berauscht. Ich konnte versinken in den Wogen des grünen Getreidegrases. Im Grün des Roggens, das ins Bläuliche spielte. Darüber an den Spitzen schimmerte eine durchscheinende Schicht Gelbgrün. Und das Grün der unreifen Gerste, deren Grannen das Sonnenlicht aufzusaugen schienen, wogend atmend in Windwellen, meinem Tastsinn schmeichelnd. Und das silberne Grün des reifenden Rapses, nachdem die knallgelbe Zitronenfarbe der Blüten verschwunden war. Und jetzt. Der Roggen ist fort. Die rotbraune trockene Erde ist von gelblichen weißen Strohhalmen durchsetzt. Spuren des Mähreschens. Da sehe ich das neue. Hell, frisch wie im Frühling. Vielleicht etwas kräftiger. Jetzt im Spätsommer erschüttert mich diese unverhoffte Zartheit. Leise strahlendes Grün. Ein Feld in der Ferne: die jungen Triebe des neuen Weizens. Es zieht mich an. Auf dem Feldweg unter meinen Füßen sprießt kräftiges Gras. Kleinwüchsige Nachkömmlinge der Wegwarten vom Frühling leuchten in hellem Cyan mit einer feinen Nuance von rötlichem Lila. Die Schatten zwischen den Grasbüscheln sind tiefschwarz. Das Blau der zwerghaften Wegwartenblüten schaut wie aus blassen kleinen Gesichtern. Ich habe genug gesehen für heute.





U-Bahnhöfe als Orte aktueller Kunst

• Claudia Büttner •

Möhren, Rüben, Kartoffeln und andere Erdfrüchte formieren sich auf den Plakatwänden vor und in der Londoner U-Bahnstation Southwark zu monumentalen Bergen und bilden eine imaginäre Landschaft vor nächtlichem Hintergrund. Weiße Lettern künden vom *Journey to the Centre of the Earth* – der *Reise zum Mittelpunkt der Erde* von Jules Verne. Auch auf Fensterflächen am Eingang des U-Bahnhofs London Bridge gegenüber dem Borough Market und an den Wänden eines Verbindungstunnels wuchern surreale Fotolandschaften aus Lebensmitteln.

In einem großangelegten Beteiligungsprojekt arbeitete die in London lebende Künstlerin Gayle Chong Kwan 2007 mit Mitarbeitern des Restaurant *Roast*, Händlern des Borough Markets und Auszubildenden der Berufsschule Southwark College aus der Gegend um die London Bridge zusammen. Die Künstlerin führte monatelang Bastelworkshops, Kochseminare und sensorische Führungen durch. Beim Kochen, Fühlen, Bauen wurden persönliche Erfahrungen, sensorische Eindrücke und Erinnerungen an Essen, Kochen und Erleben in unterschiedlichen Kontexten und Kulturen diskutiert und gesammelt. Gemeinsam mit der Künstlerin erforschten die über sechzig Teilnehmenden Gerüche, Geräusche und Esskulturen der näheren Umgebung mit Fotografie, Zeichnung und anderen Formen des kulturellen Mappings. Am Ende entwickelten sie eine an Jules Vernes *Reise zum Mittelpunkt der Erde* angelehnte Fotoinstallation mit

den drei Stationen *Intra*, *Hollow Earth* und *Core*. Analog zur literarischen Reise ins Erdinnere modellierten und fotografierten sie kulinarische Fantasielandschaften. Für *Intra* schufen sie aus Fotografien von Nahrungsmitteln und Lebensmittelverpackungen eine Landschaft, die den Aufbruch ins Innere der Erde charakterisiert. Den zweiten Abschnitt der Station, *Hollow Earth*, markieren die surrealen nächtlichen Fotolandschaften aus Erdfrüchten an den Wänden um die Southwark Station. Die Darstellungen erinnern an die Gemüsekompositionen von Arcimboldo, bilden aber keine überschaubaren Abbilder, sondern schaffen ein überwältigendes All-Over. An den U-Bahnhofeingängen beeindruckten die Darstellungen von *Intra* durch ihre Größe und die außergewöhnliche Zusammenstellung des Abgebildeten, bei *Hollow Earth* fasziniert eine geheimnisvoll nächtliche Stimmung mit rätselhaften Sternkonstellationen über den kuriosen Gemüsebergen. Aber während sich die Passanten hier noch distanziert einen Überblick über die Darstellungen verschaffen können, geraten sie bei den Bildwänden von *Core* in den unterirdischen Tunnelgängen zwischen der Jubilee und der Northern Linie am U-Bahnhof London Bridge direkt in grell pink eingefärbte Welten. In den stark untersehtig aufgenommenen Darstellungen wachsen vor unwirklich leuchtendem Hintergrund riesige bunte Pilze, Brokkoli und undefinierbare Gemüsekonglomerate aus dem Boden. Das komplexe Kunstprojekt entführt die zufälligen Betrachter so abschnittsweise immer tiefer in eine fantastische Erzählung, deren klarer Sinn und Zusammenhang kaum zu erfassen, deren Elemente, assoziative Freisetzen und sinnlich wahrnehmbare Anmutungen aber für alle erfahrbar sind. Der U-Bahnhof wird kurzzeitig zu einem Ort überraschender Eindrücke und neuer Erfahrungen. Kunst macht den transitorischen Ort zu einem neuen Erfahrungsraum.

U-Bahnhöfe werden zu einem Ort der Kunst für Viele. In einigen wenigen Programmen weltweit können Künstlerinnen und Künstler den Menschen an diesen vertrauten Alltagsorten des Passierens, Vorübereilens und Wartens mit temporären Projekten neue Ideen, Einsichten und Perspektiven anbieten.

Kunst in der U-Bahn als erweiterte Form dekorativer Gestaltung

Aber auch heute findet sich Kunst im U-Bahnhof an den meisten Orten der Welt lediglich als eine erweiterte Form der architektonischen und dekorativen Gestaltung.

Nachdem bereits einige der ersten U-Bahnsysteme um 1900 mit dekorativen Kachelwänden, speziell entworfenen Aufgängen, Absperrgittern und Leuchtkörpern

gestaltet worden waren, erhielten viele U-Bahnen, d.h. die Bahnhöfe, Stationen und Bahnsteige, in der Folge eine mehr oder weniger ambitionierte Ausstattung mit Kunst. Heute gibt es dafür bei vielen kommunalen und privaten Betreibergesellschaften eigene Kunstabteilungen.

Inhaltlich ist Kunst in der U-Bahn meistens traditionelle Kunst am Bau – wie Wandmalerei, Fresko, Mosaik, Relief und baugebundene Skulptur. Berühmt ist die staatsverherrlichende Ausgestaltung der Moskauer U-Bahn von 1935 mit stuckgerahmten Fresken, hinterleuchteten Glasmosaiken und Skulpturen unter Kronleuchtern. Die Kunst, die in den U-Bahnhöfen in Europa, Kanada und den USA entstand, richtete sich weniger inhaltlich und programmatisch auf Staat und Fortschritt, sondern war vor allem dekorativ und thematisch beliebig. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts erfolgte die Ausstattung neuer U-Bahnhöfe oft im Rahmen der sich etablierenden Programme zu »Kunst am Bau«. Dabei steht bis heute vor allem die Idee der dekorativen Gesamtwirkung gestalterischer Elemente, die zuvor oft nicht von Künstlerinnen und Künstlern, sondern von Architektinnen und Architekten selbst entwickelt worden waren, im Zentrum. Die meist in Wettbewerben für die Ausstattung ermittelten Künstlerinnen und Künstler schaffen von einander unabhängige Werke in unterschiedlichen Techniken und Farben. Da aus praktischen, bautechnischen und hygienischen Gründen unterirdische Gänge und Bahnsteigwände häufig gekachelte sind, spielen Bilder und abstrakte Gestaltungen auf Keramikfliesen neben Fresken eine besondere Rolle. In spanisch-portugiesischen, aber auch arabischen Kulturkreisen vereinten sich Wandbildtraditionen mit Majolika-Techniken und wurden u.a. zur Gestaltung der Wände von U-Bahnhöfen in Buenos Aires (1913), Mexiko City (1967) und Santiago de Chile (1975) genutzt. Während die vielen neuen U-Bahnssysteme, die zu Beginn des 21. Jahrhunderts in Ostasien – z.B. in China, Korea und Japan – entstanden, oft ohne Kunst auskommen, wurden neue U-Bahnssysteme wie in Teheran (1999) oder neue Linien wie in Buenos Aires oder Lissabon ganz traditionell mit aktuellen Werken auf gebrannten Kacheln ausgestattet. In der portugiesischen Hauptstadt schufen zur EXPO 1998 auch eine Reihe international bekannter Künstlerinnen und Künstler wie Magdalena Abakanowicz, Erró, Friedensreich Hundertwasser und Yayoi Kusama großflächige Wandbilder mit Azulejo-Kacheln.

Auch dort, wo neue U-Bahnhöfe mit raumgreifenden, oft spektakulären Kunstinstallationen, Objekten und Skulpturen ausgestattet wurden, blieben sie inhaltlich unspezifisch wie die meisten Werke, die seit 1993 für die *Metropolitana d'Arte* in Neapel von Sandro Chia, Jannis Kounellis, Joseph Kosuth, Sol LeWitt, Nicola de Maria, Mimmo Paladino, Michelangelo Pistoletto, Mimmo Rotella, Ettore Spaletti, Katharina Sieverding und anderen; seit 1993 in Toulouse z. B. von Sophie Calle, Patrick Corillon,

Irwin, Ange Leccia, François Morellet, Giulio Paolini, Olivier Mosset, Roman Opalka, Pierrick Sorin, Felice Varini, Michel Verjux oder seit 2003 in Athen neben anderen von Takis, Stephen Antonakis und Chryssa geschaffen wurden.

Im Gegensatz zu den wenigen programmatischen U-Bahnhofgestaltungen in der Sowjetunion oder in der neuen Teheraner U-Bahn spielen Inhalte für die bleibende Kunst in der U-Bahn eher eine marginale, oft illustrative Rolle. In U-Bahnhöfen finden sich an wichtigen historischen, politischen oder kulturellen Orten oft Präsentationen historischer Artefakte, Objektinszenierungen und Wandgestaltungen mit Reproduktionen vergrößerter Dokumente oder Fotografien zum Inhalt des jeweiligen Ortes. So wurde der U-Bahnhof Museo 2002 in Neapel mit Reproduktionen von Statuen aus dem Museo Nazionale ausgestattet. Die gleiche Funktion der Hervorhebung von Ereignissen, Personen und Orten übernehmen künstlerische, meist illustrative Werke. Sture Valentin Nilsson schuf 1983 ein großformatiges Porträt aus Email von August Strindberg für die Station Radmangatan der Stockholmer U-Bahn in der Nähe des Strindbergmuseums. 1995 stattete der Bildhauer Joao Cutileiro die Lissaboner Station Marques de Pombal mit einer lebensgroßen Figur des Namenspatrons aus, während der Maler Menez auf Kacheln die Biografie des Staatsmannes wiedergab. U-Bahn-Wandbilder haben im Regelfall aber eher beliebige Inhalte, wenn diese auch selten im Auftrag vorgegeben werden, wie das Eingehen auf farbliche oder motivische Unterscheidungen einzelner U-Bahnlinien mit Kompass, Möwe, Segelschiff und Sonnenblume in Lissabon. Dort stattete Rolando Sá Nogueira die Station Laranjeiras mit der Abbildung von Orangen aus. Auch wenn derart direkte Umsetzungen selten sind, bestimmen motivische Bezugnahmen auf Orte und den Namen der Stationen oft die Bildprogramme und die Architektur. So ahmen U-Bahnarchitekturen historische Gebäude formal nach, wie der U-Bahnhof Theresienwiese (1984) in München die lokalen Brauereikeller, formale Bildelemente wie Blumen und Blätter künden Parks an, und exotische Tiere verweisen auf Tierparks wie im Berliner U-Bahnhof Zoologischer Garten (1987). Neben künstlerischen Sitzmöbelgestaltungen und Lichtdesign bestimmen Skulpturen und Malerei die Kunst in der U-Bahn und machen Bahnhöfe, wie viele Betreibergesellschaften hervorheben, zu Untergrundgalerien. So bezeichnet sich die Stockholmer U-Bahn als »the underground art gallery« und behauptet: »Today, the Stockholm Metro has become the world's longest art exhibition, extending for around 110 km«[♦].

Obwohl viele U-Bahnbetreiber mit ihren Kunstprogrammen in U-Bahnhöfen nach wie vor nur vorrangig daran interessiert sind, durch ästhetisch ansprechende Orte ein Gefühl von Sicherheit zu vermitteln und den U-Bahnhof durch Kultur zu nobilitieren, gehen die Möglichkeiten von Kunst weit darüber hinaus, ihre Umgebung attraktiv zu

gestalten, die unterirdischen Gänge erträglich zu machen und die Langeweile während des Wartens durch Unterhaltung zu vertreiben.

Ausweitung der Kunstaktivitäten in den U-Bahnen

Seit den 1980er Jahren wird das Thema »Kunst im öffentlichen Raum« stark diskutiert. In der Folge kam es in einigen westlichen Kunstzentren auch zu einer Erweiterung der Kunstpraxis in der U-Bahn. Zunächst entdeckten einzelne Künstler und Kuratoren die U-Bahnhöfe als neue anregende Ausstellungsorte, die aufgrund ihrer räumlichen Situation faszinierten. In einzelnen temporären Kampagnen wurden Kunstprojekte für den jeweiligen Ort geschaffen. 1980 nutzte der Videokünstler Bill Brand den Blick aus der U-Bahn in den dunklen Tunnel für seine Illusion bewegter Bilder. Im Tunnel vor dem aufgegebenen New Yorker U-Bahnhof Myrtle Avenue in Brooklyn installierte er mit Hilfe der Creative Arts Organisation *Masstransiscope* eine Serie von 228 mit abstrakten Formen bemalte Tafeln und senkrecht in Intervallen davor angebrachten Leuchtstoffröhren. 25 Jahre fuhr die U-Bahn an dieser vergrößerten Form des historischen Kinovorläufers, des Trommelkinos aus dem 19. Jahrhundert vorbei, und man sah die Formen sich scheinbar über die Bildstrecke bewegen.

1991 wurde in einer Kunstprojektreihe zur Stadtopografie in Wien auch der Untergrund als öffentlicher Raum entdeckt. Eine von drei Projektausstellungen der Wiener Festwochen *topographie II: Untergrund* zeigte acht Videoinstallationen von Peter Fend, Dominique Gonzalez-Förster/Philippe Parreno, Gary Hill, Tina Keane, Julia Scher und anderen in den U-Bahnhöfen der Linie 1. Zu sehen waren Installationen aus Videomonitoren und Videoprojektionen oder Livekameras und Computerbildschirme sowie Videofilmkombinationen auf in der Wand oder im Boden eingelassenen Monitorreihen. Neben der allgegenwärtigen Video- und globalen Satellitenüberwachung behandelten sie Wahrnehmungsfragen. Die Installationen von Gudrun Biel/Ruth Schnell und Tina Kean thematisierten die verstörende räumliche Situation im U-Bahnbau durch die Kombination von Monitoren im Raum und die Inhalte ihrer präsentierten Filme. Das Interesse der Initiatoren richtete sich auf die räumliche Situation im Untergrund der Stadt an der Schnittstelle zwischen Transportgeschwindigkeit und Kommunikationswegen. Unter dem Titel *[base.ment]* wurden 2001 dreizehn Schalterhäuschen in neun Münchener U-Bahnhöfen der Linie 6 vier Tage lang zum Schauplatz für Kunstprojekte von Münchener Künstlerinnen und Künstlern. Statt der Untersuchung des Raumes standen bei dieser Ausstellung die subjektiven Wahrnehmungs- und Handlungsweisen der

Besucher im Vordergrund. Die Projekte reichten hier von absurden Objektinstallationen über Diaprojektionen und Spielsituationen bis zum Angebot von Dienstleistungen. Einige reagierten dezidiert auf die U-Bahnsituation, indem z. B. Friederike & Uwe auf das Unbehagen, sich hier allein aufzuhalten, eingingen und einen Escort Service zur Begleitung bei U-Bahnfahrten anboten.

Von vielen Ausstellungen wurden die U-Bahnhöfe nur als überdimensionale und praktischerweise überdachte Räume mit großer Publikumsfluktuation genutzt. Diese immer häufiger stattfindenden Veranstaltungen sahen sich als temporäre Verwandte der großen Kunst-am-Bau-Programme. 1985 stellte Katharina Keller im Rahmen des 2. RischArt-Preises, einem jährlich an wechselnden Orten im Stadtraum veranstalteten, privaten Ausstellungsprojekt, unter dem Titel *Bilder im Vorbeifahren* 33 Künstlerinnen und Künstler einen Monat lang auf angemieteten Plakatflächen des zentralen U- und S-Bahnhofs Marienplatz in München vor. Obwohl die Gemälde, Collagen und Fotoübermalungen vor Ort realisiert wurden, zeigten nur wenige inhaltliche Bezüge zum Ort und Werbekontext. Zwei der Beteiligten, Silvia Kirchhof und Rabe perplexum, nutzten die Arbeit vor den Augen des Publikums – wie etwa bei den traditionellen Bildhauersymposien – für eine performative Aufführung. Im Ausstellungskatalog wies Helmut Friedel, Leiter der städtischen Galerie im Lenbachhaus, ausdrücklich auf die Nähe zu den internationalen Kunst-am-Bau-Programmen hin, deren Kunst er in Münchens U-Bahnhöfen schmerzlich vermisste. So begrüßte er die Ausstellung, die »München temporär eine Kunsthalle ungewöhnlicher Art beschert«[♦] habe. In der Nachfolge solcher Ausstellungen wurden in einigen U-Bahnhöfen bleibende Galerien eingerichtet. Diese unterscheiden sich inhaltlich allerdings nicht von anderen Kunsträumen. 1994 eröffnete das Bonner Haus der Geschichte und erhielt mit der U-Bahngalerie im U-Bahnhof Heussallee eine rund um die Uhr geöffnete, schaufensterartige Ausstellungsplattform für Fotoausstellungen. Zeitweise geöffnet und betretbar ist die ebenfalls durch Schaufenster gut einsehbare Akademie Galerie im Münchner U-Bahnhof Universität seit 1996 und die 2003 eröffnete kleine Galerie Arttube im Hauptbahnhof der Hongkonger U-Bahn. Während in beiden letzteren Räumen Studierende und junge Künstlerinnen und Künstler ihre Arbeiten zeigen, ist der Kunstbau in einem Zwischengeschoss des U-Bahnhofs Königsplatz seit 1994 als Teil der städtischen Galerie im Lenbachhaus ein konventioneller musealer Ausstellungsraum und hat, außer gemeinsamen Aufgängen, kaum etwas mit der U-Bahn zu tun.

Während viele Ausstellungsmacher in der U-Bahn entweder einen ungewöhnlichen architektonischen, »psychotopografischen«[♦] Raum oder das ungenutzte Raum-

Helmut Friedel,
»Kunsthalle«
Bahnhof Marienplatz,
Oktober 1985, in:
Bilder im Vorbeifahren,
hg. v. Gerhard Müller-
Rischart, Katharina Keller,
München 1985, o. S.

So Silvia Eiblmayr in An-
lehnung an Guy Debords
»psychogeographische
Forschung«, Die Topo-
graphie des Untergrund,
in: *Topographie II: Unter-
grund. Videoinstallationen
in der Wiener U-Bahn*,
Wiener Festwochen 1991,
S. 50-67, S. 53.

potenzial sahen, folgten einige Programme dem Interesse von Künstlerinnen und Künstlern am U-Bahnhof als einem öffentlichen Ort mit besonderen funktionalen und sozialen Dimensionen.

Temporäre Interventionen im U-Bahnhof

Einige Projekte hatten inzwischen gezeigt, dass die U-Bahnhöfe mehr sein können als nur eine hoch frequentierte unterirdische Galerie: nämlich durch Raum und Funktion ein höchst spannender Gegenstand künstlerischer Auseinandersetzung. Anders als bei den permanenten Gestaltungen experimentieren Künstlerinnen und Künstler mit verschiedenen Kunstformen und reagieren auf die jeweils aktuelle Situation. Ganz gleich, ob sie dabei weniger haltbare Materialien wie Plakatdruck, Collage, Fotografie, installative Objektanordnungen einsetzen oder zeitliche Prozesse, Aktionen und Serviceangebote durchführen: Nur durch das Temporäre ihrer Arbeiten ist die Wahl von zeitgemäßen und der aktuellen Kunstentwicklung entsprechenden Ausdrucksformen möglich. Patricia C. Philips hebt die Bedeutung des Temporären für Kunst im öffentlichen Raum bereits 1993 hervor: »Public art does not have to last forever; it does not have to cast its message to some unmistakable but platitudinous theme that absolutely everyone will get; it does not have to mark or make a common ground. As the texture and context of public life change over the years, public art must reach for new articulations and new expectations. It must rely on its flexibility, its adaptability to be both responsive and timely, to be both specific and temporary.«[♦]

Beim Nutzer der U-Bahn erzeugen Kunstwerke mit begrenzter Präsentationsdauer eine höhere Aufmerksamkeit. Das Wissen um das Verschwinden von Arbeiten nach einiger Zeit regt die Neugierde an und steigert die Akzeptanz der Arbeiten. Wenn Kunstwerke nicht auf dekorative Gestaltung oder Verschönerung der Umwelt zielen, wenn also neben formalen Kompositionen auch inhaltliche Themen künstlerisch bearbeitet werden, dann sollten sie die besondere Situation des öffentlichen Raumes berücksichtigen – und diese ist vor allem durch Zeit definiert. Erst wenn die Kunst ihren Anspruch auf Allgemeingültigkeit und Permanenz aufgibt, können die Werke auf aktuelle Themen und Diskussionen reagieren. Die Präsenz der Kunst im Alltag wird erst durch ihre zeitliche und formale Bezugnahme auf den Präsentationskontext notwendig. Bei den interessantesten Arbeiten gehen Künstlerinnen und Künstler auf eben diese spezifische Situation vor Ort ein und machen den U-Bahnnutzern ungewohnte und anregende Angebote, sich an diesem speziellen Ort neu zu orientieren.

Patricia C. Philips,
»Temporality and Public Art«, in: *Critical Issues in Public Art. Content, Context and Controversy*, hg. v. Harriet F. Senie / Sally Webster, New York 1992, S. 295–304, S. 303.

Der U-Bahnhof als Herausforderung für Öffentlichkeitskonzepte und veränderte Kunstformen

Neue Fragestellungen zu Kunstrezeption, Öffentlichkeit und institutioneller Verortung von Kunst riefen bei Künstlerinnen und Künstlern ein großes Interesse hervor, an Orten wie U-Bahnhöfen zu arbeiten. So nutzten seit den 1960er Jahren politisch engagierte Künstlerinnen und Künstler Werbemittel und Plakatwände im Stadtraum, an Bushaltestellen, auf Bussen, Bahnen, aber auch in den U-Bahnhöfen, wo sie sich einer erhöhten Aufmerksamkeit der Wartenden sicher sein konnten, um ihre Botschaften öffentlich zu machen. Mit neuen Strategien besetzten sie in den 1970er und 1980er Jahren auf subtile Weise wichtige Räume der öffentlichen Meinungsbildung und gaben der andauernden Konkurrenz von bildender Kunst und Werbewirtschaft eine neue Dimension. Der Streit, der in der grundsätzlichen Frage nach der Meinungshoheit im öffentlichen Raum in Zeiten zunehmender Kommerzialisierung gründete, wurde einerseits zum Kern theoretischer Diskussionen über den gesellschaftlichen Umgang mit der Stadt. Andererseits nötigte diese Auseinandersetzung mit jedem einzelnen Projektantrag die Kommunen und Stadtbetriebe zu einer Positionierung bei der Abwägung finanzieller und kulturpolitischer Interessen.

Gleichwohl bewirkte die künstlerische Intervention im Bereich der Werbung, d. h. die Übernahme und Zuspitzung von Werbestrategien durch Künstlerinnen und Künstler, eine formale und inhaltliche Befruchtung beider Seiten. Die überraschenden Bilder, der Einsatz der Texte oder die provozierenden und verstörenden Bild-Text-Collagen von Barbara Kruger, Jenny Holzer und Felix Gonzalez Torres fanden Eingang in die Kampagnen der Kommunikationsdesigner. Die Künstlerinnen und Künstler waren aber auch mit ihren inhaltlichen Anliegen erfolgreich. Mit Plakaten, LED und Monitorarbeiten brachten sie wichtige Themen wie die Diskriminierung von Geschlecht, Rasse und Minderheiten, AIDS und Obdachlosigkeit in die öffentliche Diskussion. Alfredo Jaar zeigte beispielsweise 1986 auf den Plakatwänden der New Yorker U-Bahnstation Spring Street – an der Linie zur Wall Street – seine Plakatinstallation *Rushes*. Auf großformatigen Postern waren Schwarz-Weiß-Fotografien zu sehen, die harte körperliche Arbeit und die Armut brasilianischer Minenarbeiter zeigten. Die Bildplakate waren kombiniert mit dazwischen montierten und ständig aktualisierten Texten, die den Goldpreis und seine Steigerungsrate an den Handelsplätzen Frankfurt, London, Tokio und New York angaben. Der Ort und das Werbeumfeld sowie das zufällige Publikum ver-

schaften der Arbeit des Künstlers eine weitreichendere Wirkung als jeder Ausstellungskontext es vermocht hätte. Die U-Bahnnutzer erhielten neben den bekannten kommerziellen Botschaften Informationen zu komplexen Zusammenhängen, deren kritische Perspektive sich erst aus der Bild-Text-Kombination erschloss. Nicht nur Großplakate, sondern auch massenhaft verbreitete Werbemittel wie Kleinplakate, Broschüren und Postkarten wurden seit den 1960er Jahren eingesetzt. Unterstützt vom Public Art Fund konnten Simon Grennan und Christopher Sperandio 1999 einen Monat lang 1140 Plakate in 1000 U-Bahnwaggons platzieren. Die comicartig gestalteten Bildszenerien zeigten Geschichten von Menschen, die während einer Nachtschicht im Sicherheitsdienst, in einer Putzkolonne, in einer Bar, beim Fernsehen und bei der U-Bahn arbeiten. Vorlage für Figuren, Geschichten und Texte in den Sprechblasen von *The Invisible City*[♦] waren reale Personen, die die Künstler über Zeitungsannoncen gefunden, befragt und porträtiert hatten.

Siehe dazu das Comicbuch *The Invisible City*, Public Art Fund, New York 2002.

In den letzten Jahren wurden in U-Bahnhöfen nicht mehr nur Bilder auf Plakatwänden präsentiert, sondern Plakate als wichtige Massenmedien genutzt, Werbung thematisiert oder umgewidmet. Interessanterweise setzten gleichzeitig einige der aktivsten Betreiber von Kunst in der U-Bahn forciert auf künstlerische Arbeiten als Werbegestalter und nicht zuletzt auf Kunstwerke als funktionale Werbeträger. Die angewandte künstlerische Plakatproduktion, die mit der Gestaltung von Friedensplakaten am Beginn des Kunstprojekts *U2 Alexanderplatz* zu Zeiten der DDR stand, gehört heute zum Repertoire bei einigen jüngst von U-Bahn-Betreibergesellschaften eingerichteten Kunstprogrammen. Das 1987 im Zuge der Revitalisierung der U-Bahn in New York initiierte *MTA Arts for Transit*-Programm vergibt pro Jahr zwei bis drei Kunst-am-Bau-Aufträge (u. a. an Roy Lichtenstein, Nancy Holt, Mary Miss) und führt das Musikprogramm *Music Under New York* mit mehr als 150 wöchentlichen Aufführungen durch. In seinem *Poster Program* beauftragte es zunächst Künstler, lokale Sehenswürdigkeiten auf Plakatentwürfen darzustellen und damit für New York und die Nutzung seiner U-Bahn zu werben. Seit 1998 steht das freiere Thema Verkehr im Zentrum der Plakatkunstaufträge. Auch in der neuen U-Bahn von Los Angeles gibt es seit 1990 die *Metro Neighborhoods Poster Series*. Jede Station, jedes Viertel wird auf einem eigenen Plakat künstlerisch porträtiert. Jährlich drei bis fünf Künstlerinnen und Künstler versuchen die Eigenheiten der Quartiere und seiner Bewohnerinnen und Bewohner durch Motive und Stilmittel auszudrücken. Während Illustrationen in verschiedenen Malstilen des 20. Jahrhunderts dominieren, überraschen wenige Plakate mit aktuellen Beiträgen zeitgenössischer Fotografie oder Reflexionen zu den Mitteln der Werbung, wie das frische

http://www.metro.net/about_us/metroart/main_posters_all.htm

Remake früher Werbedesigns *Griffith Park* (2003 von Bob Zoell). Mit reduzierten, naiven Tierdarstellungen und bunten Ziffern erinnert sein Plakat für die Haltestelle Griffith Park an ein Kinderspiel. Zoel dazu: »What especially attracts me to the early posters of the 20s, 30s and 40s is the simplicity and minimal thinking in order to reach an audience of a busy modern world. The colors were often very bold and screamed ›Look at me, forget those other guys, I am very simple, LOOK AT ME‹.«⁴ Auch das *Metro Manners Trading Cards Project*, 2003 von Robert Goodin und Diana Aspillera gestaltet, dient der U-Bahn. Hier wurde mit vierzehn öffentlich verteilten Sammelkarten eine Art Spiel von den Künstlern entwickelt. Kern der Arbeit ist eine pädagogische Aufgabe: Comicfiguren benennen durch ihr eigenes, extremes Fehlverhalten wie Vermüllen der U-Bahn, Lärmen u.s.w. im Umkehrschluss das richtige Verhalten im Nahverkehr.

In London sollen sich Künstlerinnen und Künstler mit ihrer Arbeit nicht funktionalen Aufgaben widmen, dieses Vorgehen früherer Zeiten ist heute in der historischen Plakatsammlung des London Transport Museums zu sehen. Statt dessen stellt das *Art on the Underground*-Programm Künstlerinnen und Künstlern wie Jeremy Deller, Gary Hume, Cornelia Parker, Mark Wallinger, Pea White u. a. die Titelseite ihres in hoher Auflage produzierten und kostenlos verteilten Taschenstreckenplans für eine freie Arbeit zur Verfügung. Jetzt ist eigentlich zu fragen, wer für wen wirbt? Doch scheinen konzeptionell und kontextspezifisch arbeitende Künstlerinnen und Künstler durch ihr Interesse an schlüssigen Fragestellungen für ihre Kunst wenig von der angebotenen Freiheit zu nutzen. Ein Beispiel für die Anspruchslosigkeit dieser Kontextkunst gibt Liam Gillick, der an den Tag vor der Eröffnung der ersten U-Bahn erinnerte, indem er 2003 ein Cover mit dem Titel *The Day Before (You Know What They'll Call It? They'll Call it the Tube)* schuf. Der Text »Friday 9 January 1863« bildete einen Buchstabenblock in den zwölf Farben der zwölf U-Bahnlinien. Damit integrierte sich das freie Kunstwerk perfekt in das Corporate Design der U-Bahn.

Einen Höhepunkt fand diese Verschmelzung von Kunst und Design zum Wohle einer kommerziellen Corporate Identity anlässlich des 100. Geburtstags des bekannten, 1908 von Harold Stabler geschaffenen Logos. *Roundel*, das markante rote Kreis-Signet mit dem blauen Balken, wurde 2008 mit einer großen Kunstaktion gewürdigt. 100 Künstlerinnen und Künstler, davon viele international bekannte, wurden aufgefordert, sich in Plakatgestaltungen mit dem Logo zu beschäftigen. Künstlerinnen und Künstler wie Peter Blake, Jeremy Deller, Rose Finn-Kelcey, Alicia Framis, Liam Gillick, Henrik Håkanson, Jim Isermann, Nils Norman, Cornelia Parker, Paola Pivi, Georgia Starr, Joëlle Tuerlinckx, Gavin Turk, Richard Wentworth und Pae White ließen sich von

dem Zeichen anregen oder integrierten es in Fotos sowie in formale oder realistische Gestaltungen. Von den zwei produzierten Plakateditionen ging eine direkt in die Plakatssammlung der U-Bahn, während die anderen in 100 einzelnen Positionen bis Ende Oktober 2008 im Internet zugunsten krebskranker Kinder versteigert wurden.

Parallel zu einer neuen Welle von U-Bahn-Bauten und damit einhergehenden Kunst-am-Bau-Aufträgen in der Mitte der neunziger Jahre* reagierten in London wie in Los Angeles die beiden ersten Kunstabteilungen von U-Bahngesellschaften auf die erweiterte Kunstpraxis und legten Programme für diese neuen künstlerischen Formen in der U-Bahn auf.

Metro Art in Santiago de Chile seit 1993, Metro dell'Arte in Neapel seit 1993, MetroArts – Arts in Transit Program in Washington seit 1995, Art Program in Athen seit 2003, Art in Metro in Hongkong seit 1998.

Das mit einem Finanzvolumen von 0,5% der Bausumme umfangreichste U-Bahn-Kunstprogramm ist das *Metro's Art Department* in Los Angeles. Seit 1989 wurden für die neue Metro über 250 Künstlerinnen und Künstler in verschiedenen Projektreihen mit Aktionen, Plakaten, Karten, Bauzaunbemalungen, temporären und stationären Installationen sowie Bauten beauftragt. Neben diversen Angeboten wie *Poetry In Motion/LA™* und *Metro Art Photographic Lightbox Program*, bei dem seit 2001 sieben-teilige Fotofolgen für die einjährige Präsentation in den Lichtkästen der U-Bahnhöfe von Red und Purple Line in Auftrag gegeben werden, gibt es mit *MetroLab* ein eigenes Programm für innovative, experimentelle Kunst. 2002 wurden erstmalig Künstlerinnen und Künstler ausgewählt. Eine Ton-Licht-Installation von Cindy Bernard / Joseph Hammer, eine digitale Animation von George Legrady, die Fotoprojektion *Plotting Along Parallel Lines* von Daniel Marlos und die Theaterperformance *Return Engagement to Garment City* von Jessica Rath wurden gezeigt.

Ähnlich vielfältig orientiert ist das 2000 neu gestaltete *Art on the Underground – Platform for Art*-Programm in London, das am ehesten mit dem Programm des Kunstprojekts *U2 Alexanderplatz* in Berlin vergleichbar ist. Dort werden immer wieder neue Ansätze der Kunst erprobt und komplexe soziale und ästhetische Projekte ermöglicht, wie zum Beispiel das eingangs beschriebene Beteiligungs- und Installationsprojekt von Gayle Chong Kwan. Neben den Covergestaltungen des Streckenplans wurden in den letzten Jahren eine große Bandbreite temporärer Kunstinstallationen, Aktionen und ungewöhnliche Nutzungen der Bahnsteigflächen ermöglicht. Durch das vitale Interesse der Betreibergesellschaft an einer aktuellen, kreativen Thematisierung der U-Bahn, ihres Designs und ihrer gesellschaftlichen Bedeutung gelingt dem *Art on the Underground*-Programm eine seltene Symbiose der Interessen von Kunst und U-Bahn.

So wird Kunst nicht nur dekorativ eingesetzt, sondern Künstlerinnen und Künstler werden gezielt zu aktuellen Statements eingeladen, die ein zeitgenössisches Interesse an Fragen des Alltagslebens und Cross-Cover von Werbung, Design und anderen Repräsentationsformen aufweisen. Dabei wird der unterirdische Transitraum zu einem Ort besonderen Interesses, der architektonisch und funktional mehr ästhetisch relevante Anknüpfungspunkte als der oberirdische Stadtraum bietet. Mit diesem weit gefächerten Programm werden aktuelle Formen wie Rauminstallationen oder soziale Partizipation in den Kontext der U-Bahn gebracht. Nicht immer sind die Projekte so komplex und die Installationen so aufwändig und monumental wie Brian Griffiths 70 Meter lange Installation *Life is a Laugh*, die 2007 ein Jahr lang auf einem Bahnsteig im U-Bahnhof Gloucester Road zu sehen war. Wie ein absurdes Bühnenbild wirkte die Anordnung von einem über sieben Meter hohen Pandabär-Kopf neben einem realen Fahrrad, einem Wohnwagen, Lichterketten, Fässer- und Materialstapeln, Leitern und einer Gerüstrampe. Unter den Kommentaren zu der Installation auf der Webseite *Platform for Art* findet sich auch ein Schreiben des Tate Modern Kurators Achim Borchardt-Hume: »I greatly enjoyed the latest in a long series of commissions at Gloucester Road station. To branch out into three dimensions and be less circumscribed by the existing architecture was a very welcome move. Brian Griffith's work creates a moment of Fellini in circumstances normally less associated with poetic reverie. The installation injects a moment of humor and visual pleasure that seem like a generous gift.«⁴ Einige U-Bahnhöfe, wie Gloucester Road in London, sind damit zu festen Adressen für die kontinuierliche Präsentation überraschender, temporärer Kunstwerke geworden.

<http://www.tfl.gov.uk/tfl/corporate/projects/sandschemes/artmusicdesign/pfa/artists/lifeisalaugh.asp>

Dabei führen selbst scheinbar simple Eingriffe in die gewohnte Umgebung zu einer überraschenden, neuen Wahrnehmung des Vertrauten. Mittels einer ungewohnten Geräuschkulisse verwandelten Heather & Ivan Morison den U-Bahnhof Knightsbridge 2007. Bei ihrem *Zoorame* ließen sie ein ganzes Jahr lang am Bahnsteig 52 verschiedene Tierstimmen erklingen. Die wöchentlich wechselnden Schreie, Stimmen und Gesänge aus dem Tonarchiv der British Library wurden von Emma Clarke, der vertrauten Ansagesprecherin der Londoner U-Bahn, angekündigt. Wer mehr als einen kurzen Eindruck im Vorübergehen erhalten wollte, konnte sich die Tierstimmen von Zebras, Bisons, Delfinen, Gänsen u.s.w. – versehen mit zusätzlichen Erklärungen – auch als Podcast mit wöchentlichem Update herunterladen und sich seine individuelle Klangwelt mit in die U-Bahn nehmen.

Das Projekt war Teil einer Bündelung von Aktivitäten, die das 100-jährige Jubiläum der Piccadilly Line bot: für *Thin City* von Dezember 2006 bis April 2007 realisierten

neun Künstlerinnen und Künstler Beiträge zur spezifischen Situation der Bahnhöfe dieser Linie. Jim Isermann dekorierte einen ganzen U-Bahnwagen mit einer Art Tapetenmuster. Guy Bar Amotz schuf mit *The new transport band* eine besondere Verstärkeranlage für Straßenmusiker, die er diesen im Februar und März auf drei Stationen frei zur Verfügung stellte. Die Lautsprecher sind schwarze Skulpturen, die wie bizarre Grabsteine wirken. Auf ihnen sind Gesichtszüge von den Musikern Thelonious Monk, John Fahey und Divine neben Blumenornamenten, Instrumenten und Architekturfragmenten zu erkennen. Serena Korda richtete 2008 im U-Bahnhof Stanmore ein spezielles Angebot an die U-Bahnnutzer. Zusammen mit lokalen Gruppen und Einzelpersonen, den Bletchley Park Veteranen, der berühmten Dechiffrierabteilung im Zweiten Weltkrieg, dem Royal National Orthopaedic Hospital und anderen entwickelte sie eine Kreuzworträtselfolge, die auf diese lokalen Gegebenheiten und Persönlichkeiten hinwies. Die Rätselbroschüre sowie die Darstellungen und Banner auf dem U-Bahnhof verführen zu einer spielerischen Aneignung der Umgebung.

In inszenierten Rauminstallationen, Performances, mit ungewöhnlichen Wandarbeiten, Plakatreihen und Projekten zur spielerischen Beteiligung der U-Bahnnutzer werden die Menschen direkt angesprochen und aktiv in Kunstprojekte involviert. Die U-Bahnhöfe werden durch diese temporären Interventionen nicht zur Kunstgalerie institutionalisiert, sondern behalten ihre eigentliche Funktion bei. Die Menschen nutzen sie weiter in ihrem Sinn, auch wenn mancher U-Bahnnutzer ganz beiläufig zum geschulteren Kunstbetrachter, sicher aber zu einem aufmerksameren Passanten wird.



Kunst und Werbung

• Michael Hauffen / Pia Lanzinger •

In der Praxis stellt sich die Frage, was Kunst sei, immer erst dann, wenn es zu Krisen kommt. Die Kunst scheint eine selbstverständliche Sache zu sein und ihren Wert in sich selbst zu tragen, solange sie nicht an Grenzen stößt, langweilig wird oder von feindlichen Übernahmen bedroht ist. Eines der Grenz- oder Konfliktgebiete soll hier etwas genauer betrachtet werden: das zwischen Kunst und Werbung.

Bekanntlich gibt es provokante Äußerungen, die den Konflikt zur Sprache bringen, in genügender Zahl. Auf der einen Seite Designer aus dem Werbebereich, die ihre kreative Arbeit als Kunst angesehen wissen wollen, auf der anderen Seite Kommentatoren, die die Gefahr beschwören, Kunst sei bald nichts anderes mehr als Werbung. Dazu kommen jene Debatten über die wachsende Bedrohung, die der massive Einsatz von Werbung für bestimmte kulturelle Werte darstellt, wobei die Kunst nicht nur als Gegenmittel, sondern auch als Teil des Problems diskutiert wird. Auf jeden Fall wird davon ausgegangen, dass die Kunst einen Wert darstellt, an dem man gerne partizipieren würde, dessen Grundlagen es aber auch zu schützen gilt, während Werbung als notwendiges Übel erscheint, dessen Wert ihr äußerlich ist. Aus der Perspektive der Werbung liegt die Sache relativ einfach. Sie will am Prestigewert der Kunst teilhaben und ihn als zusätzlichen Trumpf ausspielen. Dazu werden Marken passende Namen und Zitate aus der Kunst zugeordnet, oder Produkte in der Tradition des Ready-Made gleich selbst zum Kunstwerk erklärt. Werbegrafiker und Designer suchen passende

Kunstwerke oder Künstlernamen für die jeweiligen Produkte und ihre anvisierte Zielgruppe. Sie betätigen sich dabei mehr oder weniger explizit soziologisch, wenn sie die Zuordnung von Stilen und ästhetischen Symbolen, die bereits spezifische Positionen im sozialen Gefälle markieren, als Attribute nutzen und mit Kundenprofilen korrelieren. Es dürfte auch allgemein wahrgenommen werden, dass sich im Zuge der Vernetzung und Verbreitung medialer Macht darüber hinaus weitere Synergien bilden, etwa über die Platzierung von Markenprodukten in Filmen oder in der Nachbarschaft von urbanen Zentren der Macht und des Konsums, die wiederum durch Präsenz von Kunst im Rahmen von Gentrification bestimmte kulturelle Werte repräsentieren. Außerdem werden über Sponsorengelder Kunstaktivitäten vom Museumsbau bis hin zu temporären Events werbestrategisch zunehmend instrumentalisiert.

Aber kann man nicht sogar noch einen Schritt weitergehen und die Kunst der Nachkriegsmoderne als staatlich installierte Reklame für demokratische Werte auffassen, die die Umkehrung der zuvor vom Nationalsozialismus betriebenen Propaganda via Kunst darstellt? ♦ Boris Groys fasst sogar jedes Kunstwerk per se als Propaganda auf, da es Werbung für den Lebensstil des Künstlers betreibt. ♦ So gesehen, wäre der Unterschied zwischen Kunst und kommerzieller Werbung nur ein Unterschied der Methoden, wie ästhetische Erzeugnisse eingesetzt werden. Kommerziellen Zielsetzungen, die eher kurzfristige Erfolge anstreben, stünden dann politische Systeme gegenüber, die eine langfristige Unterstützung aus dem »zeitlosen« Wert der Kunst erwarten und dabei auf den Mythos des Genies setzen. Allerdings verwischen sich auch hier die Grenzen: Künstler definieren sich heute stark über ihren wirtschaftlichen Erfolg, und bedienen sich deshalb auch zunehmend ähnlicher Marketingstrategien wie Werbeprofis. Dazu kommt die Funktion von Künstlern als Erfinder neuer Anwendungen bekannter Produkte, die sie quasi zu Vorreitern im Konsumbereich macht. Und politische Systeme definieren sich heute nicht nur vor allem über ihre Wirtschaftsmacht, sondern versuchen spätestens seit Beginn des Kalten Krieges für sich in der Form zu werben, dass sie Modelle von individuellen Lebensstilen propagieren, die ihre jeweiligen Vorteile herausstreichen. Kunstwerke fungieren hierbei analog zu den vielen kleinen Fetischprodukten der alles beherrschenden Konsumwelt, die uns zwar emotional stabilisieren, unsere Erfahrung einer sonst eher bedrückenden Realität allerdings nicht aufheben, sondern nur endlos verschieben. Auch wenn weiterhin durch staatliche Archive und private Sammlungen der Ewigkeitswert der Kunst suggeriert wird, tendiert ihre Verwendung mehr und mehr zu derjenigen von solchen Gadgets, technischen oder modischen Spielereien, die vor allem durch Neuheit bzw. permanente Überschreitung von

Heiner Mühlmann:
Countdown. 3 Kunstgenerationen, S. 64: „Die Ausstellung ‚Entartete Kunst‘ leitete eine verhängnisvolle Entwicklung ein. Sie veranlasste die Überlebenden des Dritten Reiches zu der irrigen Annahme, man müsse sich nach der Beseitigung des Naziregimes nur zur richtigen Kunst bekennen, um ein besseres Leben anzufangen.“

Einführung zu: *Adolf Hitler: Reden zur Kunst- und Kulturpolitik*, hg. und kommentiert von Robert Eikmeyer, Ffm. 2004, S. 25: „Die Kunst ist in erster Linie Propaganda. Ein Bild zu produzieren und auszustellen bedeutet primär: für sich selbst, für das eigene Talent, für die eigene Sehweise, für das eigene Kunst-, Form-, Lebensverständnis Propaganda machen.“

vgl. Slavoj Žižek: *Die gnadenlose Liebe*, Ffm. 2001, S. 70: „Der Spätkapitalismus, die sogenannte ‚Konsumgesellschaft‘, ist nicht mehr die Ordnung, die durch irgendein Gründungsverbot aufrechterhalten wird, das es in einem heroischen Akt zu übertreten gilt, sondern in der verallgemeinerten Perversion des Spätkapitalismus wird die Grenzübertretung selbst gefordert, und wir werden täglich von Reizen bombardiert, die es uns nicht nur ermöglichen, mit unseren Perversionen zu leben, sondern auch selbst neue Perversionen zu entwickeln.“

etablierten Grenzen gekennzeichnet ist.* Sie gehen konform mit der Logik der freien Marktwirtschaft, die sich durch einen permanenten Exzess und regelmäßige Zusammenbrüche auszeichnet, demgegenüber andere korrektive oder reflexive Instanzen wenig Geltung beanspruchen können.

In diesem Umfeld muss es der Kunst schwer fallen, ihre Autonomie zu behaupten. Das L'art-pour-l'art-Prinzip bietet da sicherlich keinen Ausweg: Selbst wenn sich die Kunst in ihrem Ausdruck nur noch selbstreferentiell verhielte, würden die Rahmenbedingungen, also staatliche Institutionen, die die Werke ausstellen, Sponsoren, die sie mitfinanzieren, oder Sammler und Galeristen, die ihren eigenen Lebensstil darüber definieren oder marktpolitische Interessen damit verfolgen, ihre jeweiligen Absichten dem Kunstwerk überstülpen. Ganz im Gegenteil zu den Intentionen der Pioniere der Moderne, die ein heroisches Zeitalter vor Augen hatten, scheint eine rein selbstreferentielle Kunst der Reduktion auf ein Konsumobjekt sogar perfekt zu entsprechen, weil der Zustand passiver Begeisterung, den sie hervorruft, und das Training visuellen Unterscheidungsvermögens, das sie impliziert, mit der Konditionierung des Individuums, wie sie die Warenwelt voraussetzt, in idealer Weise harmoniert.

Außerdem scheint die überwiegende Mehrzahl der abstrakten Kunstwerke, die heute in Banken, Institutionen und Museen zu finden sind, als bloßes Zeichen von Verfügungsmacht über ideelle Werte zu fungieren, die durch die gelungene Übertragung auf ästhetische Fetischobjekte im Tagesgeschehen umso besser ignoriert werden können. Die Logik dieses Transfers dient also vor allem der Verkennung wirklicher Verhältnisse und kann sich bis zur Wahrnehmung von Kunst als reinem Anlageobjekt steigern. Kunst als ästhetisches, moralisches oder utopisches Gegenmodell hätte demgemäß reinen Illusionscharakter; abgesehen davon, dass sie als solches ohnehin auf die Wahrnehmung durch eine privilegierte Minderheit beschränkt bleibt. Regen Auseinandersetzungen in Insider-Kreisen, die womöglich das entscheidendste produktive Moment der Kunst darstellen, steht die Reduktion ihres Potentials auf den Mythos vom Genie gegenüber, der in dem Maß umso hartnäckiger aufrechterhalten wird, wie die zeitgenössische KünstlerIn de facto immer mehr der Logik eines Star-Systems unterliegt, dessen strategische Unterfütterung von PR-Organen über Agenturnetzwerke bis zu Consulting-Unternehmen reicht. Die Ausnahmestellung des Genies bietet eben optimale Voraussetzungen, um die in seinem Namen heute zumeist von global operierenden Teams produzierten Werke zu Garanten transzendentaler Werte zu verklären. Das vermittelt den Eindruck von souveräner Entschiedenheit und beinhaltet die Option, schwierige Auseinandersetzungen zu vermeiden – transendentale Werte müssen nicht weiter hinterfragt werden.

Die Macht dieser Zusammenhänge ist schwer zu leugnen. Aber betreffen die ungeschriebenen Regeln der Kunst nicht genau diese Leugnung als für die Kunst konstitutive Bedingung? Mit dem künstlerischen Genie wird zwar ein souveränes Subjekt vorausgesetzt, das sich in individueller Freiheit gegen die Macht der Konventionen behauptet, die das Feld der Stile, Trends und Moden durchweg regulieren. Genau diese Souveränität wurde aber paradoxerweise im fortgeschrittenen Konsumismus selbst zum integralen Bestandteil der Konvention. Muss man daher nicht annehmen, dass es sich nur um die Souveränität dessen handelt, der den Weg zu neuen Formen des Konsums bahnt? Im dem Maße, wie sich die Anzeichen einer solchen Entwicklung verdichteten, mussten jedenfalls in den letzten Jahren Begriffe wie der der ästhetischen Avantgarde, der Radikalität oder der Subkultur als mehr oder weniger korrupt betrachtet werden. Damit sollte keineswegs der Erfindungsreichtum oder das Gespür für Irritationen bestritten werden, mit dem KünstlerInnen immer wieder neue Konzepte entwickeln, sich nach Form und Inhalt in neuer Weise der vorhandenen Medien zu bedienen, um eingefahrene Konventionen zu durchkreuzen und neue mentale Programme auf den Weg zu bringen. Der Verdacht bezieht sich jedoch auf eine durch ihre Werke hindurch wirksame Codierung, die sie als Verkörperung spätkapitalistischer Ideale ausweist, ob sie das nun erklärtermaßen wollen oder nicht.

Auch wenn Kunstwerke kritische Positionen einnehmen, muss das also keineswegs bedeuten, dass sie sich dieser Macht entziehen. Solange Kritik den vorgegebenen Rahmen konditionierter und standardisierter Freiräume, die als hermetisches Kulturereignis zelebriert werden, nicht sprengt, gehört sie sogar zu den Bedingungen ihrer Attraktivität, die andernfalls droht, in steriler Homogenität und ermüdender Belanglosigkeit zu versinken. Kritik, die eine wirkliche Neutralisierung ihrer Eigenschaft als Träger repräsentierter Macht erreichen will, müsste sich gegen die damit operierenden symbolischen Strukturen (ihre Grammatik) selbst wenden, oder gegen deren gesellschaftliche Voraussetzungen. Sie müsste also nicht nur den musealen Rahmen oder die Vorgaben dekorativer Erfordernisse sprengen, sondern auch das Paradox lösen, welches darin liegt, dass sie zugleich in einer Struktur enthalten wäre, die sie in Frage stellt. Ein Kunstwerk, das diese Herausforderung annimmt, würde außerdem die Tücken des Subjekts reflektieren, das der Welt gegenüber durchweg die Position des Außenseiters einnimmt, und dennoch ohne sie nicht zu sich selbst findet. Es kann sich nicht einfach positiv setzen, da es damit zum Objekt würde und der Definitionsmacht anderer unterläge. Nur wenn es sich mit in Frage stellt, behauptet es seinen souveränen Status. ♦

vgl. Sebastian Egenhofer:
Zur Topik des Werkbegriffs in der Moderne, in:
Inaesthetik Nr. 0, Zürich/
Berlin 2008, S. 148:
„Kunst hat in der Affirmation dieser Immanenz des Unendlichen im Endlichen ihren Ursprung. Es ist die Affirmation, die sich nur als ein Sich-auf-Spiel-Setzen und Sich-Aussetzen des Subjekts, seiner identitätsstiftenden Bilder und seiner Welt vollziehen kann.“

Und sicher gibt es noch andere Formen der Subversion mit der Fähigkeit, die repräsentative Funktion der Kunst zu brechen und als Unterdrückung gegensinniger Potentiale kenntlich zu machen. Aber so wie es die Werbung heute versteht, Zeichen des Widerstands zu adaptieren, muss man auch in der Kunst mit allen Tricks rechnen – vom populistischen Spektakel bis zum raffinierten Vortäuschen radikaler Überschreitung – und die Frage offen lassen, wieviel verdrängte Wahrheit sich hier in welcher Deutlichkeit geltend machen lässt. Vom Mainstream der Ausstellungsmacher und ihrer Vermittlungsorgane dürfte jedenfalls Vieles übertönt und an den Rand gedrängt werden.

Man sollte daher vielleicht seine Hoffnungen lieber auf Aktivitäten stützen, die sich außerhalb des Bereichs der Kunst im geläufigen Sinn ereignen. Beispiele hierfür wären die Strategien des Code-Hacking* oder die Graffiti-Kunst, die im symbolischen Raum intervenieren und seine offiziellen kulturellen Normen auf den Kopf stellen. In ihnen lassen sich noch klare Gesten der Opposition und des Anspruchs auf spontane Selbstbestimmung erkennen. Aber vermutlich gilt auch das nur so lange, wie es diesen Akteuren gelingt, gegenüber der Anerkennung durch Kunstinstitutionen und ihren medialen und kommerziellen Organen immun zu bleiben.

vgl. Thomas Düllo, Franz Liebl (Hg.): *Cultural Hacking. Kunst des strategischen Handelns*. Wien/ New York 2005.



Bernauer Straße

**Hester Oerlemans, Martina Becker,
URBAN PLANT RESEARCH,
BEWEGUNG NURR und Florian Göpfert,
Bernd Trasberger, Manfred Eichhorn,
Claudia Mucha, Gloria Zein, Leo de Munk,
Jean-Ulrick Désert, Barbara Müller,
Roland Boden.**





U8 Pflanzen Quiz

Kennen Sie Ihre grünen Nachbarn? Wo befinden sie sich?



1. (a) Schönleinstraße (b) Voltastraße (c) Weinmeisterstraße



2. (a) Alexanderplatz (b) Osloer Straße (c) Kotbuser Tor



3. (a) Voltastraße (b) Hermannplatz (c) Jannowitzbrücke



4. (a) Gesundbrunnen (b) Schönleinstraße (c) Jannowitzbrücke



5. (a) Heinrich-Heine-Str. (b) Moritzplatz (c) Gesundbrunnen



6. (a) Kotbuser Tor (b) Rosenthaler Platz (c) Osloer Straße

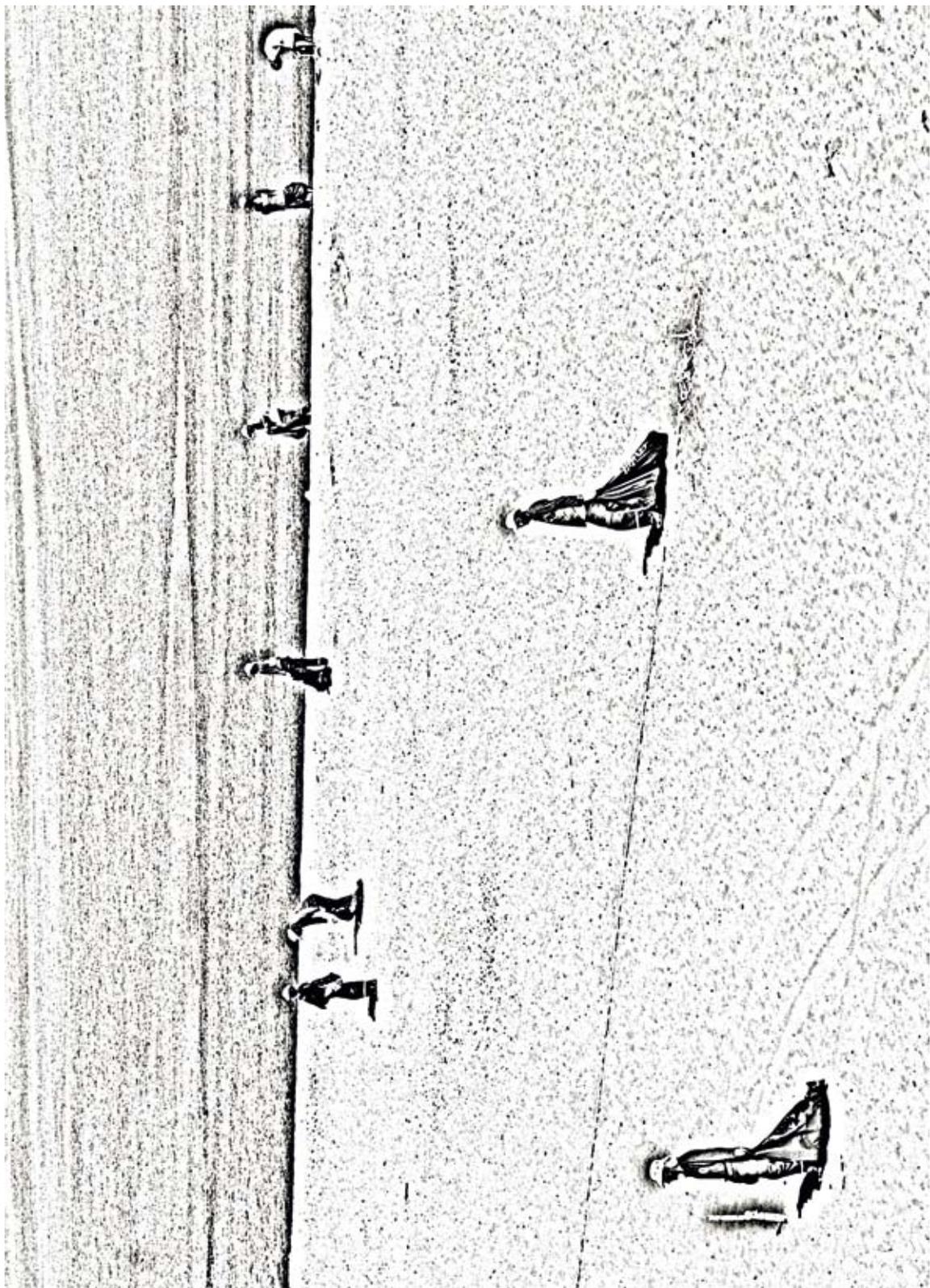
Mitspielen und Kunst gewinnen: urbanplants.wordpress.com

















SEOUL



TORONTO



MEXICO



SAO PAULO



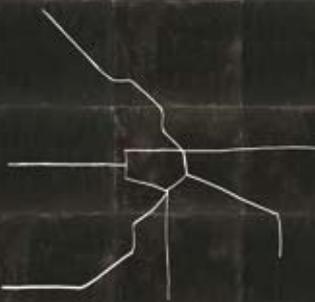
MOSKAU



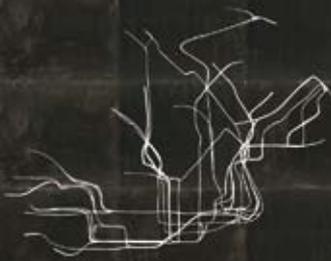
KIEV



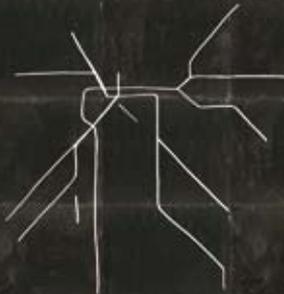
LONDON



KAIRO



NEW YORK



STOCKHOLM



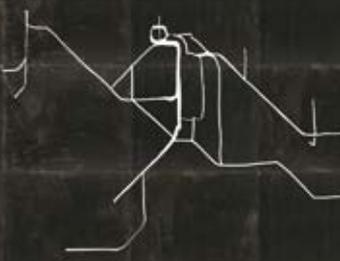
PARIS



PEKING



HONGKONG

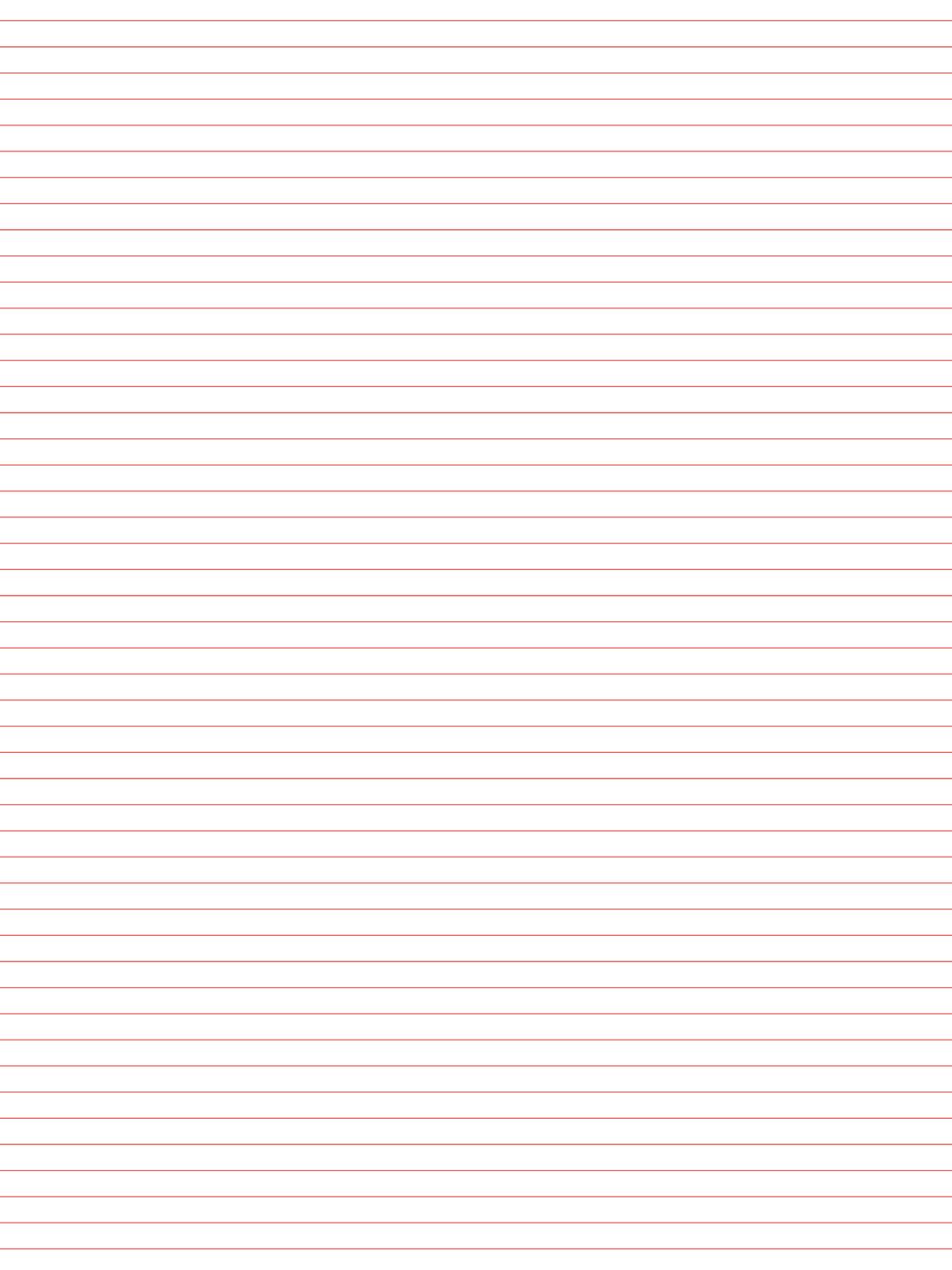


SYDNEY



TOKIO





Wem gehört die Stadt?

Bewegung, Bild und Raum

• Silke Steets •

Städte sind dynamische Gebilde, nicht reine Materialitäten oder unbewegliche Figuren. Städte sind immer in Bewegung und werden von Menschen in Bewegung gehalten. Deshalb sind Städte – so schreibt Michel de Certeau – auch nur in Bewegung, im Gehen, Bewohnen und Gebrauchen zu verstehen. Explizit wendet er sich gegen »ein ›theoretisches‹ (das heißt visuelles) Trugbild« der Stadt, gegen jene Panorama-Perspektive, die Stadt als administrativ abgrenzbaren Containerraum gewissermaßen von oben – aus der Vogelperspektive – zu begreifen versucht. Michel de Certeau plädiert dafür, die Stadt aus dem Blickwinkel der die Stadt in Bewegung haltenden Menschen als dynamischen Wahrnehmung- und Erfahrungsraum zu erforschen. Ähnliches schlägt die britische Humangeografin Doreen Massey vor, wenn sie Städte als »dynamic open intensities« charakterisiert. Sie meint damit, dass jede Stadt auf ihre je eigene Weise Dichte und Heterogenität – und zwar in Bewegung – organisiert. Jede Stadt stehe in einem Abhängigkeitsverhältnis zu anderen Städten ebenso wie zu nichtstädtischen Räumen. Durch diese externen Verbindungen, so Massey, werde eine Stadt mit neuen

vgl. Klein 2008

Certeau 1988

ebd.: 181

Massey 1999a: 168

ebd.: 161

Kulturen, Menschen und Ideen versorgt. Ihr zufolge ist es diese »interconnectedness of cities that they are both held together in interdependence and enabled to pursue their distinctive individual trajectories«.♦ Masseys Stadtbegriff liegt die Vorstellung eines radikal pluralen und dynamischen Raumkonzepts zugrunde, demzufolge Raum als Möglichkeit echter Differenz zu verstehen ist. Raum wird, so schreibt sie, durch Beziehungen zwischen Subjekten und Dingen sowie im Prozess der Interaktion geschaffen. In diesem Prozess bedingen sich Raum und Heterogenität: »Multiplicity and space are co-constitutive«.♦ Städte sind deshalb für Massey spezifische (und je einzigartige) Orte der Verdichtung heterogener Menschen-, Kultur- und Materialströme.

Massey 1999b: 280

vgl. Zukin 1989; 2002

Dass aus der Konzentration und Verdichtung des Differenten zahlreiche Konflikte um die Aushandlung urbaner öffentlicher Räume entstehen, hat eindrücklich die US-amerikanische Stadtforscherin Sharon Zukin gezeigt.♦ Für sie sind Großstädte diejenigen Orte, die für die permanente Auseinandersetzung um die Repräsentation von Geschichte, Macht und Kultur prädestiniert sind: »Insofern Städte kulturelle Ressourcen konzentrieren und neue kulturelle Formen verbreiten, sind sie immer Räume von zentraler Bedeutung«.♦ Zukin spricht von einer »symbolic economy«, einer »Ökonomie der Symbole«♦ und blickt auf ein umkämpftes Feld der Aushandlung von Öffentlichkeit und Urbanität. Der Kernaspekt dieser Ökonomie der Symbole ist die Aufladung räumlicher »(An)Ordnungen«♦ mit Bedeutungen, Werten, Bildern, Emotionen oder Atmosphären. Die Kultursoziologin Gabriele Klein bringt dies wie folgt auf den Punkt: »Gesellschaftliche Ordnungsvorstellungen konkretisieren sich in der Stadt; sie werden sichtbar in stadtplanerischen Entwürfen und infrastrukturellen Ordnungen und spürbar in staatlichen Inszenierungen, in alltäglichen Herrschafts- und Gewaltverhältnissen, in Kämpfen um Räume und Territorien in der Stadt, in Strategien der räumlichen In- und Exklusion sowie in den sozialen Möglichkeiten und Grenzen individueller Raumaneignung«.♦

Zukin 1998: 27

Zukin 1998

Low 2001

Klein 2008: 15

Held 2005: 240

Im Folgenden möchte ich – ausgehend von drei nahezu beliebig gewählten und sehr unterschiedlichen Beispielen der Aushandlung öffentlicher Räume – vorschlagen, Städte konsequent als raumstrukturelle Formen der »Verdichtung in der Bewegung«♦ zu verstehen. Auf diese Weise soll deutlich werden, wie jeder Kampf um die Deutungsmacht und Nutzung öffentlichen Raums auch die Herstellung von Stadt impliziert. Mit anderen Worten: Die Frage, wem *die* Stadt »gehört«, wird letztlich immer an konkreten Orten *in* der Stadt gestellt und verhandelt.

Los Angeles, 1975.

Als 1975 in Venice Beach, Los Angeles, die Mitglieder des *Zephyr Competition Skate Teams* zum ersten Mal mit ihren Skateboards durch trockengelegte Swimming Pools fuhren, legten sie nicht nur den Grundstein für einen bis heute aktuellen Trendsport, sie zeigten auch, wie man Stadt verändern kann, wenn man sie anderes benutzt als sie geplant ist. ♦ Die zwölköpfige *Z-Boys-Gang* (alles Teenager, elf Jungs, ein Mädchen) war ursprünglich eine Surfer-Clique, die sich in den frühen 1970er Jahren in Dogtown, einem besonders verfallenen Teil von Venice Beach, zusammenfand. Ausgehend vom *Jeff Ho & Zephyr Production Surf Shop*, einem kleinen, von den Surfboard-Designern Skip Engblom, Jeff Ho und Craig Stecyk gegründeten Laden für Surfboards, gingen die Jugendlichen morgens zum Wellenreiten und halfen nachmittags gemeinsam in dem Surf-Laden mit, der für sie zu einem Wohnzimmer wurde. Und weil man aufgrund der Wellenlage vor Venice Beach immer nur vormittags surfen konnte, belebten die Teenager für die zweite Hälfte des Tages den seit den frühen 1960er Jahren eigentlich ausgestorbenen Sport des Skateboardens wieder. Den Stil großer Surf-Idole auf die Straße übertragend, kreierten die *Z-Boys* eine damals völlig neue Art des Skateboardens. Physisch-materielle Grundlage dafür war die großflächige Versiegelung von Grünflächen, unter anderem auf den Schulhöfen der Stadt, die zu großen Betonwüsten geworden waren. Die Jugendlichen setzten dieser wenig einfühlsamen und un kreativen Planungspraxis eine räumliche Umwidmung der ganz eigenen Art entgegen: Sie machten die graue Einöde zu ihrem Spielplatz und erfanden buchstäblich einen neuen Umgang für einen trostlosen Raum, indem sie ihn als *Parcours* interpretierten: »In einer Stadt, die ihnen systematisch alle Räume zur freien Entfaltung nehmen wollte, führten die Jugendlichen einen erbitterten Kleinkrieg für ihre Freiheit, um das zu tun, was sie wollten. Wenn die tote Betonwüste in eine neue kreative Spielwiese verwandelt wird, erhält Skaten eine poetische Dimension von wirklich revolutionärer Natur«. ♦ Die Mitglieder der Surfer-Clique von Dogtown, L. A., gelten als Erfinder des vertikalen Skateboardens. Als Mitte der 1970er Jahre Kalifornien von einer großen Dürre heimgesucht wurde und zahlreiche Swimmingpools austrockneten, weil ihre Besitzer aus der Hitze der Stadt geflohen waren, entdeckten die *Z-Boys* die runden Betonschalen in den *backyards* der Villengrundstücke als neue räumliche Herausforderung und begannen, sie zu skaten: Damit war die Grundlage für die Idee der Half-Pipe gelegt.

vgl. den beeindruckend inszenierten Dokumentarfilm *Dogtown & ZBoys* von Stacy Peralta, USA 2001

Dogtown & ZBoys 2002

Der Sportsoziologe Franz Bockrath sieht in der bewussten körperlichen Auseinandersetzung urbaner Trendsportler mit den sie umgebenden Räumen – sein Beispiel sind die sogenannten *Traceurs*, die *Free Running* (London) bzw. *Le Parkour* (Paris) praktizieren, das heißt, beim Durchqueren urbaner Räume alle im Weg befindlichen Hindernisse mit möglichst fließenden und athletischen Bewegungen (*Moves*) zu überwinden versuchen – eine Tendenz zur Heterogenisierung städtischer Räume.[♦] Dadurch, dass sich in der Bewegung (des Skaters oder *Traceurs*) die Art der Wahrnehmung von Raum verändert und verfestigte Strukturen der Raumnutzung hinterfragt oder gar aufgelöst werden, entstehen neue Räume. Soziologisch lässt sich diese Veränderung mithilfe des relationalen Raumbegriffs erklären, den Martina Löw entwickelt hat.[♦] Ihr Ansatz richtet den Fokus auf die »(An)Ordnungen«[♦] von Lebewesen und sozialen Gütern und untersucht, wie Raum in Wahrnehmungs-, Erinnerungs- oder Vorstellungsprozessen hergestellt wird und sich als gesellschaftliche Struktur manifestiert. Sozialtheoretisch schließt sie an die Theorie der Strukturierung von Anthony Giddens (1988) an, dessen Konzept der »Dualität von Struktur« Martina Löw raumsoziologisch zu einer »Dualität von Raum« erweitert. Der Grundgedanke ist, dass Individuen als soziale Akteure handeln (und dabei Räume herstellen), ihr Handeln aber von ökonomischen, rechtlichen, sozialen, kulturellen und letztlich räumlichen Strukturen abhängt. Räume sind somit das Resultat von Handlungen (nämlich dem Akt des Anordnens), gleichzeitig strukturieren (bereits bestehende) Räume Handlungen, das heißt, Räume können Handlungen sowohl begrenzen als auch ermöglichen (als vorgefundene Ordnungen). Bezogen auf Skater bzw. *Traceurs* heißt dies, dass statische räumliche Ordnungen wie Betonflächen, Swimmingpools, Mauern, Häuser, Telefonzellen etc. auf Handlungen (auch wenn sie diese Ordnungen hinterfragen) bezogen werden müssen, um diese Räume verstehen zu können. Anders ausgedrückt: Auch wenn die räumliche Ordnung (der gebaute Stadtraum) im hier skizzierten Beispiel unverändert bleibt, bildet sich doch ein neuer Raum. Durch die Praxis des Skateboardens bzw. *Free Runnings* »entsteht in der tätigen Auseinandersetzung mit den jeweiligen materiellen Gegebenheiten ein physiologisch bestimmter Raum, der an die Handlungen, Wahrnehmungen und körperlichen Erinnerungen der Akteure gebunden bleibt.«[♦] Durch die Veränderung von Räumen wird immer auch Stadt neu verhandelt. Das gilt nicht nur für Bewegungs- und alltagspraktische Raumnutzungsformen, sondern auch auf der Ebene der symbolischen Repräsentation – zum Beispiel bei der Aushandlung von Praktiken der Erinnerung.

Bockrath 2008

vgl. Löw 2001

ebd.

Bockrath 2008: 163

Berlin, 2004.

Am 1990 feierlich demontierten Alliierten-Kontrollpunkt Checkpoint Charlie – einem weltweit bekannten und berühmten Ort des Kalten Krieges – posieren im Juni 2004 einige als DDR-Volkspolizisten verkleidete Schauspielstudenten, um sich gegen Geld mit Touristen fotografieren zu lassen oder originale DDR-Grenzstempel in Reisepässe zu drücken. In den Medien wird die Aktion der Studenten als Höhepunkt einer »Berliner Provinzposse« (2004) in nahezu täglicher Berichterstattung über das Geschehen am Checkpoint Charlie diskutiert. ♦ Die Auseinandersetzung kreist um die Frage nach »angemessenen« oder »disneyhaften« Praktiken der Erinnerung am noch jungen Opfer-Ort. *die tageszeitung (taz)* schreibt: »Interesse an lebendig gestalteter Geschichtsaufarbeitung? Dann nichts wie hin zum Checkpoint Charlie. Was sich dort abspielt, ist unterhaltsamer als jede Guido-Knopp-Doku«. ♦ Die Soziologin Sybille Frank hat in ihrer Dissertation ♦ den Checkpoint Charlie als umkämpften Ort der Erinnerung analysiert, an dem – als Reaktion auf die seit den 1990er Jahren steigende touristische Nachfrage nach Zeugnissen der Berliner Mauer – verschiedene »Erinnerungsanbieter« ♦ versuchen, den ehemaligen Grenzübergang mithilfe von Symbolen, Artefakten und Handlungen visuell und atmosphärisch wieder verort- und erlebbar zu machen. Frank spricht von der Formation einer hauptstädtischen »Heritage-Industrie«. ♦ Heritage-Industrie definiert sie als eine postfordistische (Geschichts)Industrie, »in der unterschiedliche öffentliche und private Akteure um die Deutungshoheit über die Geschichte konkurrieren, wobei Anzahl und Einfluss der privaten Akteure in dem Maße gestiegen sind, wie der Staat oder die Kommunen sich aus der öffentlichen Geschichtspflege zurückgezogen haben und wie die Geschichtskultur sich zum einen diversifiziert und zum anderen mit einer sich globalisierenden Freizeit- und Tourismusindustrie verknüpft hat«. ♦ In einer räumlichen Diskursanalyse zeigt Frank die erheblichen Konflikte um Inhalte und Formen der Repräsentation historischer Ereignisse: Während der Berliner Senat den früheren Alliierten-Kontrollpunkt hinsichtlich der Erinnerungsform nüchtern und distanzierend mit einer Gedenktafel, Fotos ehemaliger Grenzsoldaten und einer Kennzeichnung des ehemaligen Mauerverlaufs durch eine Doppelpflastersteinreihe markiert und ihn damit inhaltlich als obsoleten Grenzübergang thematisiert, bemüht sich das private Mauermuseum *Haus am Checkpoint Charlie* mithilfe einer originalgetreuen Kopie des ehemaligen Alliierten-Kontrollhäuschens sowie des berühmten Sektorengrenzschildes »You are leaving the American Sector ...« um eine symbolische Vergegenwärtigung von Geschichte im öffentlichen Straßenraum via Rekonstruktion.

vgl. ausführlich Frank 2005

Nickel 2004

Frank 2008

ebd.

Frank 2005

ebd.: 279

Durch eine zudem medienwirksam inszenierte temporäre Maueropfer-Gedenkstätte mit Holzkreuzen und der Rekonstruktion eines Stücks der Berliner Mauer durch die Mauermuseumsleiterin Alexandra Hildebrandt wurde im Oktober 2004 der bis dato vornehmlich für unzählige gelungene Fluchten bekannte Checkpoint Charlie gar als Ort der Mauer-Toten stilisiert. Frank argumentiert, dass er damit für Touristen ebenso wie für Opferverbände zu einer signifikanten *dark tourism*-Destination, einem touristisch überformten Ort des Greueltatengedenkens geworden ist. Als sich jedoch die eingangs erwähnten Schauspielstudenten als DDR-Volkspolizisten verkleideten, um Grenzposten zu spielen, entwickelte sich eine heftige lokale Auseinandersetzung um Praktiken der Erinnerung. Dass es sich bei dem Alliierten-Kontrollhäuschen um eine Kopie handelt, die falschen DDR-Volkspolizisten auf der falschen Seite der Grenze (nämlich auf der des ehemals amerikanischen Sektors) standen und zu Zeiten des Kalten Krieges keine Vopos, sondern NVA-Soldaten an der Grenze Wache hielten, interessiert die zahlreich an den Checkpoint Charlie strömenden Touristen wenig. Der an wissenschaftlicher Seriosität und der *Authentizität des historischen Ortes* ausgerichteten traditionellen Geschichtsvermittlung (etwa im *Dokumentationszentrum Berliner Mauer* in der Bernauer Straße, das dem Senat als »Ort des Geschehens« und somit als legitimer Maueropfer-Gedenkort gilt) steht am Checkpoint Charlie die *Authentizität* eines möglichst intensiven, multisensorischen, umfassenden und spektakulären *Nachlebens von Geschichte* gegenüber.

vgl. auch Bittner 2001

Klein 2008: 24

Urry 2002

Löw 2006

Der Trend zum Nach- oder Wiedererleben von Geschichte (history) im öffentlichen Raum als Geschichten (story/heritage) lässt sich als Teil der städtischen Erlebnisindustrie interpretieren, die stark an ökonomischer Relevanz gewonnen hat – und auf dem Konsum von Bildern und Narrativem beruht. ♦ Neben dem Sportler, so schreibt Gabriele Klein, der im städtischen Raum nicht nur Sport treibe, sondern sich zugleich als Sportler ausstelle, somit die Stadt als Bühne nutze, sei der Tourist *die* postmoderne Innenstadtfigur geworden. ♦ Diese These lässt sich mit John Urry untermauern. Urry legt in seinem Buch über den »touristischen Blick« ♦ dar, dass der Besuch von Sehenswürdigkeiten, dem Vergewissern des bereits vorhandenen (und über Postkarten oder Reiseführer geprägten) Bildes dieses Ortes dient. Der Beweis einer Authentizität des Ortes wird durch die wiederholte Interpretation im eigenen Bild geführt. Bildproduktion, so lässt sich mit Löw ♦ ergänzen, eröffnet systematisch Raumerfahrungen – was ebenso bedeutet, dass sie alternative Raumerfahrungen (also andere Bildkonstruktionen) erschwert. Franks Beispiel der Formation einer Heritage-Industrie am Berliner Checkpoint Charlie zeigt, dass die Ökonomie der Symbole, also die Aufladung räumlicher

(An)Ordnungen mit kulturellen Werten auch – und vermutlich in zunehmendem Maße, wie zahlreiche Rekonstruktionsdebatten hierzulande zeigen – auf der materiellen wie bildlichen Inszenierung von Geschichte beruht. Nicht zuletzt deshalb fordert Sharon Zukin zu recht eine Neuausrichtung der stadtsoziologischen Forschung: »Der recht materialistische Blickwinkel der bisherigen Diskussion ist charakteristisch für eine ›neue‹ Stadtsoziologie [also für die Forschungstradition der *new urban sociology*, Anm. Steets]. Aber um die Interdependenz materieller und symbolischer Prozesse in der urbanen Ökonomie der Symbole herauszustreichen, müssen wir unsere Strukturvariablen überdenken. Denn dieser strukturelle Zusammenhang basiert nicht nur auf dem (derzeit kapitalistischen) Produktionsmodus, sondern auch auf ästhetischen Modi der Imagination, Visualisierung und Darstellung. Insofern muss eine ›neue, neue‹ Stadtsoziologie Topographien der Erinnerung und der Angst ebenso untersuchen wie solche der Macht«. ♦ Dem schließt sich Löw an, wenn sie davon spricht, dass sich gesellschaftliche Skepsis und Gesellschaftskritik bislang hauptsächlich auf die textliche Ebene beziehen – und die Bilder wirken lassen. Notwendig ist es also, auch die Produktion von Städtebildern im Sinne einer sozialen Herstellungsleistung genauer unter die Lupe zu nehmen. ♦

Zukin 1998: 33

vgl. dazu auch Löw 2008

Leipzig, 1990ff.

Am Abend des 6. Dezember 2003 kam es im Stadtraum von Leipzig zur Uraufführung des Puppenspiels »Philemon und Baucis und die Faust AG«. Der Ort der Darbietung war eine Eingangsnische im Erdgeschossbereich des sogenannten »Brühl-Ensembles«, dreier Wohn-Plattenbauten mit angeschlossenem Kaufhaus, die zwischen Ende der 1960er Jahre und Herbst 2007 die nördliche Innenstadtseite Leipzigs begrenzen. Bühnensetting und Inszenierung des Puppenspiels waren technisch äußerst simpel gelöst: Zwei rollbare Kleiderständer mit dazwischen gespannten Tüchern versteckten die fünf Puppenspieler; die Ausleuchtung der Bühne erfolgte über Taschenlampen, die im Publikum verteilt waren; Kopien auf Papphintergründen, Handys und diverse Alltagsgegenstände dienten als Requisiten. Die Textgrundlage für das Puppenspiel bildete der fünfte Akt von Johann Wolfgang Goethes *Faust II*. ♦ Goethe schildert in diesem Akt, wie das greise Paar Philemon und Baucis von Faust umquartiert werden soll. Der kleine Lindenhain, auf dem das Haus steht, das die Alten ihr Leben lang bewohnten, soll Fausts gigantischem Bauprojekt – einem System kolossaler Dammbauten zur künstlichen Landgewinnung – weichen. Faust bietet Philemon und Baucis im Tausch

vgl. Goethe 1971

ebd.: V. 11136

ein »[s]chönes Gut im neuen Land«, ♦ doch das greise Paar, das in seiner bescheiden-
ärmlichen Behausung glücklich ist, möchte nicht fort. Faust aber verderben »[d]ie
wenig Bäume, nicht [s]ein eigen« ♦ den bislang angehäuften »Weltbesitz«, ♦ und so
beauftragt er Mephisto mit der Umsiedlung der Paare. Daraufhin lässt Mephisto das
kleine Häuschen anzünden, Philemon und Baucis sterben in den Flammen. Als Faust
vom Resultat seines verhängnisvollen Befehls erfährt, melden sich mit »grimmige[r]
Gewalt« ♦ dumpfe, halbbewusste Schuldgefühle. Einer kritischen Selbstreflexion unfähig,
verstrickt sich Faust immer tiefer in die eigenen Wahnvorstellungen, bis er schließlich
erblindet und damit das letzte Korrektiv für sein Handeln verliert. Im Vorgefühl der
Vollendung seiner Weltmachtfantasien sagt er schließlich den Satz, auf den Mephisto
so viele Akte lang gewartet hat: »Zum Augenblicke dürft' ich sagen: ›Verweile doch, du
bist so schön!« ♦ – und stirbt. Den letztlich souveränen Wettsieg auskostend, macht sich
Mephisto am Ende kühl-nihilistisch über die Beschränktheit des menschlichen Geistes
lustig und lobt stattdessen das »Ewig-Leere«. ♦ Das Straßentheater endete mit dem wil-
den Tanz der Puppen zum Song *Our House* der Popband *Madness*.

ebd.: V. 11241

ebd.: V. 11242

ebd.: V. 11427

ebd.: V. 11581f.

ebd.: V. 11603

In einer vor Aufführung des Puppenspiels verschickten Ankündigungs-Email setzten die
Initiatoren des Straßentheaters, das Leipziger Künstlerprojekt *general panel*, die Inhalte
des Faust-Aktes mit den Problemen der Bewohner des Brühl-Ensembles in Beziehung.
Im Frühjahr 2002 war bekannt geworden, dass die Eigentümerin der Wohnscheiben,
die Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft (LWB), plante, die Gebäude abzureißen,
um dort ein großes, durch Investoren finanziertes Einkaufszentrum errichten zu lassen.
Da eine förmliche Kündigung der meist vor 1989 abgeschlossenen Mietverträge nur
schwer durchsetzbar war, versuchte die LWB ihre Mieter mit Strategien der Verunsiche-
rung und Desinformation zum Auszug zu bewegen. Das Straßentheater sollte durch
die hintergründige Analogie, die es konstruierte (Philemon und Baucis = greise Bewoh-
nerschaft / Faust = LWB / Mephisto = Immobilienwirtschaft?), zu einer offen geführten
Debatte über die Zukunft des Brühl-Ensembles einladen. Letztlich ohne Erfolg: Die drei
Wohnscheiben wurden im Herbst 2007 abgerissen, der Neubau einer Shopping-Mall
steht kurz bevor. Trotz aller pragmatischen Argumente, die den Abriss des markanten
DDR-Städtebau-Ensembles begleiteten (»Da will keiner mehr wohnen!« / »Die LWB
sollte den Brühl verkaufen, um ihre enorm hohen Verbindlichkeiten abzubauen.« / »Wir
brauchen eine attraktivere Einkaufssituation am Brühl!« ♦), bleiben erhebliche Zweifel
an der Sinnhaftigkeit des Abrisses: Die LWB müsste die für rund 26 Millionen Euro ver-
kaufte Brühl-Fläche ungefähr 30 Mal veräußern, um schuldenfrei zu sein, sie gewinnt
mit dem Verkauf also einen Bruchteil dessen, was sie benötigt, um sich zu sanieren,

vgl. ausführlich Steets
2008

dafür hat Leipzig mit dem Abriss 27 Prozent seiner de facto tatsächlich nachgefragten Wohnungen in der Innenstadt verloren und damit jene Funktion geschwächt, die städtebaulich seit vielen Jahren als unabdingbar für eine lebendige Stadt angesehen wird. Sinnvoll erklärt werden kann die Dekonstruktion des Ensembles hingegen mit seiner fehlenden Passfähigkeit für das offizielle Bild Leipzigs als »schlummernde Schönheit« einer klassisch europäischen Stadt.

Vor dem Hintergrund des medial geführten Konkurrenzkampfs um Einwohner, Investoren und Fördermittel arbeiten allerorts Politiker, Stadtplaner und Marketingspezialisten daran, ihrer Stadt ein unverwechselbares Image zu verleihen. Für Leipzig lassen sich die Praktiken der diskursiven Verdichtung dieser Experten über die Metapher von »Dornröschen«, das heißt, über das konstruierte Bild einer »Stadt der schlummernden Potentiale« beschreiben.[♦] So gelang es in den 1990er Jahren, Leipzig als »Boomtown des Ostens« zu profilieren. Die 1993 konzipierte, äußerst erfolgreiche Anzeigen- und Werbekampagne »Leipzig kommt!«[♦] suggerierte ein rasantes Aufholen und brachte der Stadt imageträchtige Unternehmensansiedlungen. Zudem begann eine großflächige Sanierung wichtiger, aber stark verfallener Gebäude der historischen Innenstadt, d.h. jener »baulichen Schönheit«, die »im Dornröschenschlaf lag« und darauf wartete, »wachgeküsst« zu werden, wie es der Immobilieninvestor Jürgen Schneider bei seinem ersten Besuch in Leipzig formulierte.[♦] Die aktuelle Imagekampagne mit dem Claim »Leipziger Freiheit!« (seit 2002) inszeniert die Stadt als Ort persönlicher Entfaltungsmöglichkeiten. Auf planerischer Ebene werden die Qualitäten der durch Bevölkerungsrückgang und Deindustrialisierung entstandenen Leer- und Freiräume hervorgehoben, die jedoch durch neue Nutzungen dieser »Möglichkeitsräume« wieder geschlossen werden sollen.[♦] Aus der »perforierten Stadt«[♦] von heute soll zukünftig wieder die kompakte, dichte Stadt werden, die mit einer Bevölkerungsgröße von 713.000 Einwohnern im Jahr 1933 (gegenüber 500.000 im Jahr 2006), mit ihrer bedeutenden bürgerlichen Kulturtradition und mit ihrer Geschichte als wichtiger Industrie- und Handelsstandort einst eine Metropole von europäischem Rang war. Über den Bezug auf das historische Potential der Stadt soll diese Stellung im nationalen wie internationalen Kontext wieder hergestellt werden. Bemerkenswerterweise ermöglicht die kollektive Dornröschen-Fantasie eine produktive Auseinandersetzung mit innerstädtischen Branchen und Lücken. Systematisch aus diesem produktiven Blick ausgeschlossen aber sind diejenigen Spuren der Vergangenheit, die im Dornröschen-Bild für die Dornenhecke stehen, die den »Klassiker« der europäischen Stadt[♦], sei es durch bauliche Umgestaltung, mangelnde Aufmerksamkeit oder systematischen Verfall, Jahrzehnte lang in

vgl. ausführlich Steets 2008

vgl. Kreuzer 12/1995: 12ff.)

vgl. Kreuzer 01/2000: 19

vgl. Lütke Daldrup/Doehler-Behzadi 2004

ebd.

ebd.

einen Tiefschlaf versetzte, aus dem die Stadt nur langsam erwacht. Gemeint sind die baulichen Zeugnisse der Nachkriegszeit, namentlich Bauwerke der sozialistischen Moderne, die im Dornröschen-Motiv systematisch als Störstellen erscheinen müssen. So lässt sich der gegenwärtig zu beobachtende, vernachlässigte Zustand zahlreicher Gebäude der 1960er und 1970er Jahre in Leipzig erklären. Das Beispiel zeigt, wie dominant die Produktion von Städtebildern besonders an den Orten, die aus diesen Bildern herausfallen, wirkt. Es zeigt auch, dass die Dominanz dieser Bilder durch städtische Widerstandskulturen und Kunst im öffentlichen Raum sichtbar gemacht werden kann. ♦

vgl. ausführlich Steets
2008

Stadt als Verdichtung in Bewegung

Die in den drei Beispielen skizzierten Aushandlungsprozesse des Städtischen sind, so meine These, nur dann verstehbar, wenn man Stadt und Raum konsequent aufeinander bezogen denkt. Anders formuliert: Städte lassen sich ohne ein Verständnis für die Räume, die in ihnen entstehen, nicht begreifen. Wie aber lassen sich Stadt und Raum zusammendenken? Doreen Massey hat vorgeschlagen, Städte »both individually and in the relations between them« als »spatial phenomena« zu begreifen. ♦ Städte, so Massey, seien Orte gesteigerter Intensitäten, deren ursächliche Faktoren in der Größe einer Ansiedlung, der Heterogenität der dort aufeinander treffenden Menschen und Lebensweisen, der Dichte der bebauten Umwelt und Infrastruktur und in einer Beschleunigung der Zeit zu finden seien. Dadurch entstehe eine stadtsspezifische Räumlichkeit, die ihrerseits Effekte produziere, wie beispielsweise soziale Distanzierung aufgrund physischer Nähe oder das Entstehen von Neuem als Folge des Zusammentreffens heterogener Strömungen. Ähnlich argumentiert Gerd Held in seiner Untersuchung zur räumlichen Differenzierung der Moderne. ♦ Held unterscheidet das räumliche Anordnungsprinzip der Großstadt von dem des Nationalstaates, indem er beide Prinzipien auf spezifische Modi der Vergesellschaftung zurückführt. Während der Nationalstaat als Territorialform auf dem Prinzip des Ausschlusses basiert – er braucht die Grenze als konstituierendes Element und produziert deshalb Homogenität im Inneren –, funktioniert die räumliche Form der Stadt nach dem Prinzip des Einschlusses im Sinne einer Intensitätssteigerung. Die Stadt, so Held, verneint die Eindeutigkeit der Grenze und erhöht auf diese Weise Dichte und Heterogenität. Ihre »Raumstruktur wird sozusagen als Häufung von Kontaktflächen gebildet«. ♦

Massey 1999a: 159

Held 2005

ebd.: 230

Mit Löw lässt sich die räumliche Form der Stadt auch als (An)Ordnung konzipieren, das heißt, als eine Menge von räumlichen Strukturen, die Teil der gesellschaftlichen Struktur (nach Giddens) sind, die also dem Handeln sowohl vorrangig als auch Folge des Handelns sind. Mit anderen Worten: Räume und damit auch die Räumlichkeit der beziehungsweise einer Stadt ist gleichzeitig Ursache und Folge einer spezifisch städtischen Form der Vergesellschaftung. Die Stadtsoziologie stand dem Raum als erklärende Variable für gesellschaftliche Prozesse lange Zeit skeptisch gegenüber. Soziales, so heißt es etwa bei Peter Saunders, lasse sich nur mit Sozialem erklären, eine These, die sich insbesondere gegen die humanökologische Position der *Chicago School of Urban Sociology* richtet. Anders als in der Humanökologie der *Chicago School* ist Raum im hier vorgeschlagenen Verständnis aber keine Determinante von Stadt und für Handlung, sondern eine von mehreren erklärenden Variablen für Gesellschaft. Diesen Aspekt der »openness« von Raum betont auch Massey, für die Räume wichtige Potentialitäten darstellen, die Effekte ermöglichen oder behindern, jedoch keinesfalls determinieren, was sie an einem einfachen Beispiel verdeutlicht. »The very fact of high population density can ›lead‹ either to the spread of disease or to the possibility of providing, relatively cheaply, a good local medical service. It will lead to *something*; *what* it leads to is a social choice« und damit etwas, das es auf politischer Ebene auszuhandeln gilt. So führten die Betonwüsten und ausgetrockneten Swimmingpools von Dogtown, L.A., nicht quasi-automatisch zur Erfindung des vertikalen Skateboardens, ebensowenig wie der Ort des ehemaligen Alliierten-Grenzübergangs Checkpoint Charlie bestimmte Erinnerungskonflikte determinieren oder der städtische Raum Leipzigs die DDR-Moderne systematisch exkludieren würde. Dennoch sind alle drei Beispiele nicht ohne den materiell-physischen Raum, in dem sie sich abspielen, denkbar. Denn – und das ist der entscheidende Punkt – sie sind Effekte von Verdichtungsprozessen. Großstädtische Verdichtung, so schreibt Helmuth Berking in Anlehnung an Gerd Held, ist ein Prozess der Steigerung von Intensität, positiv wie negativ: »Dichte ist zugleich härteste Zumutung – das liefert das zentrale Motivbündel der Großstadtkritik – und Ermöglichungsraum, eine Temperatur, ein Hitzegrad, der die Reaktionsfähigkeit zwischen heterogensten Elementen bereitstellt und die unmöglichsten Verbindungen Wirklichkeit werden lässt«. Das heißt, großstädtische Verdichtung und Heterogenisierung führen zugleich zur Entstehung von (für diese Stadt spezifischen) Konflikten und Möglichkeitsräumen. Der Checkpoint Charlie verdichtet Geld- und Touristenströme an einem einzigartigen Ort und führt deshalb zu konflikthaften Praktiken der Erinnerung; in Dogtown, L.A., verdichten sich Armut, Verwahrlosung, eine kopflose Stadtplanung und die Nähe zum Ozean. Aus dieser Gemengelage entsteht eine kreative, sportiv-kulturelle Innovation.

Saunders 1987

vgl. exemplarisch Park 1967, orig. 1925

Massey 1999a: 165, herv. i. Orig.

Berking 2008: 21

Leipzig verdichtet eine kollektive Dornröschenfantasie und reißt deshalb ein markantes Gebäude der DDR-Moderne ab. Städte lassen sich also auf der Basis der Räume, die sie hervorbringen, verstehen. Die Frage ist nun, ob es so etwas wie strategische Orte der Untersuchung des Städtischen gibt. Für Rolf Lindner ist dies die U-Bahn: »So ist die Untergrundbahn in vielerlei Hinsicht der paradigmatische Ort für die urbane Existenz, die durch Vielfalt und Heterogenität gekennzeichnet ist. Allein aufgrund der außerordentlich hohen Erschließungskosten bildet das Vorhandensein eines U-Bahn-Netzes als hervorragendes Element der technisch-urbanen Infrastruktur so etwas wie den Lackmus-Test des Metropolenanspruchs. [...] Als Träger und Zuträger bewegten Lebens ist die U-Bahn gewissermaßen das Zentrum für flüchtige Begegnungen, die durch die wechselseitige Fremdheit der Beteiligten gekennzeichnet ist. So gesehen »verkörpert« die U-Bahn, paradox formuliert, die »fluidité urbaine«.[♦] Dass Stadt auch im Untergrund konfliktvoll verhandelt wird, zeigt die Geschichte des Kunstprojekts *U2 Alexanderplatz*.

Lindner 2005: 59



Literatur

- Berking, Helmuth (2008): »Städte lassen sich an ihrem Gang erkennen wie Menschen« – Skizzen zur Erforschung der Stadt und der Städte. In: Berking, Helmuth/Low, Martina (Hrsg.): *Die Eigenlogik der Städte: Neue Wege für die Stadtforschung*. Frankfurt a. M./New York, Campus, S. 15–31.
- Berliner Provinzposse: Vopos am Checkpoint Charlie (2004). <http://www.ntv.de/5250761.html>, Stand: 03.06.2004.
- Bittner, Regina (Hrsg.) (2001): *Die Stadt als Event. Zur Konstruktion urbaner Erlebnisräume*. Frankfurt a. M./New York, Campus.
- Bockrath, Franz (2008): »Zur Heterogenität urbaner Sporträume. In: Funke-Wieneke, Jürgen/Klein, Gabriele (Hrsg.): *Bewegungsraum und Stadtkultur. Sozial- und kulturwissenschaftliche Perspektiven*. Bielefeld, transcript, S. 145–167.
- Certeau, Michel de (1988): *Kunst des Handelns*. Berlin, Merve.
- Dogtown & Z-Boys* (2002). <http://www.filmszene.de/kino/d/dogtown.html>, Stand: 07.12.2009.
- Frank, Sybille (2005): Grenzwerte. Zur Formation der Heritage Industry am Berliner Checkpoint Charlie. In: Berking, Helmuth/Low, Martina (Hrsg.): *Die Wirklichkeit der Städte. Soziale Welt, Sonderband 16*. Baden-Baden, Nomos, S. 279–295.
- Frank, Sybille (2008): *Der Mauer um die Wette gedenken – zur Formation einer Heritage-Industrie am Berliner Checkpoint Charlie*. Dissertation TU Darmstadt (Veröffentlichung in Vorbereitung).
- Giddens, Anthony (1988): *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie*. Frankfurt a. M./New York, Campus.
- Goethe, Johann Wolfgang von (1971): *Faust. Der Tragödie zweiter Teil*. Stuttgart, Philipp Reclam Jun.
- Held, Gerd (2005): *Territorium und Großstadt. Die räumliche Differenzierung der Moderne*. Wiesbaden, Verlag für Sozialwissenschaften.
- Klein, Gabriele (2008): Urbane Bewegungskulturen. Zum Verhältnis von Sport, Stadt und Kultur. In: Funke-Wieneke, Jürgen/Klein, Gabriele (Hrsg.): *Bewegungsraum und Stadtkultur. Sozial- und kulturwissenschaftliche Perspektiven*. Bielefeld, transcript, S. 13–27.
- KREUZER – Das Leipziger Stadtmagazin. Ausgaben 12/1995 und 01/2000.
- Lindner, Rolf (2005): Urban Anthropology. In: Berking, Helmuth/ Low, Martina (Hrsg.): *Die Wirklichkeit der Städte*. Baden-Baden, Nomos, S. 55–66.
- Low, Martina (2001): *Raumsoziologie*. Frankfurt a. M., Suhrkamp.
- Löw, Martina (2006): Immer einzig und überall gleich. Chancen und Risiken moderner Städte. In: *Experimentale e.V.* (Hrsg.): *Heimat Moderne*. Berlin, Jovis, S. B27–B34.
- Löw, Martina (2008): *Soziologie der Städte*. Frankfurt a. M., Suhrkamp.
- Lutke Daldrup, Engelbert/Doehler-Behzadi, Marta (Hrsg.) (2004): *Plusminus Leipzig 2030. Stadt in Transformation*. Wuppertal, Müller + Busmann.
- Massey, Doreen (1999a): On Space and the City. In: Massey, Doreen/Allen, John/Pile, Steve (Hrsg.): *City Worlds*. London/New York, Routledge, S. 157–170.
- Massey, Doreen (1999b): Spaces of Politics. In: Massey, Doreen/Allen, John/Sarre, Philip (Hrsg.): *Human Geography Today*. Cambridge/Oxford/Malden, Blackwell, S. 279–294.
- Nickel, Veronika (2004): *Checkpoint Charlie. Wieder eine Baracke verhüllt*. In: *die tageszeitung (taz)* vom 04.06.2004.
- Park, Robert Ezra (1967, orig. 1925): The City. Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the Urban Environment. In: Park, Robert Ezra/Burgess, Ernest Watson/McKenzie, Roderick Duncan (Hrsg.): *The City*. Chicago, University of Chicago Press, S. 1–46.
- Saunders, Peter (1987): *Soziologie der Stadt*. Frankfurt a. M./New York, Campus.
- Steets, Silke (2008): »Wir sind die Stadt!« *Kulturelle Netzwerke und die Konstitution städtischer Räume in Leipzig*. Frankfurt a. M./New York, Campus.
- Urry, John (2002): *The Tourist Gaze*. London/Thousand Oaks/New Delhi, Sage.
- Zukin, Sharon (1989): *Loft Living. Culture and Capital in Urban Change*. New Brunswick, Rutgers University Press.
- Zukin, Sharon (1998): Städte und die Ökonomie der Symbole. In: Kirchberg, Volker/Göschel, Albrecht (Hrsg.): *Kultur in der Stadt. Stadtsoziologische Analysen zur Kultur*. Opladen, Leske + Budrich, S. 27–40.
- Zukin, Sharon (2002): *The Cultures of Cities*. Malden, Blackwell.

MÉTROPOLIS

• Rolf Lindner •

I.

Ein zentrales Merkmal der Metropole, gewissermaßen ihr Lackmustest, ist die Existenz einer »City Beneath Us«, einer Stadt unter der Stadt, wie der Titel eines Buchs über den Bau der New Yorker subway lautet. »New York is a proud city«, formulierte es New Yorks Bürgermeister John Vliet Lindsay in den 1960ern, »and the subway is part of what makes us great«. Damit griff er eine Wendung auf, die bereits sein Vorgänger George McClellan benutzt hatte, der 1904 bei der Eröffnung der New Yorker Untergrundbahn davon sprach, dass die subway New Yorks Status als »große Stadt« garantieren würde, ja mehr noch: die New Yorker zu den Söhnen der mächtigsten Metropole machen würde, die die Welt je gesehen hat. Schnell wurde die subway zu einer der großen architektonischen Attraktionen und zu einer der wichtigsten symbolischen Repräsentationen von New York, Seite an Seite mit der Brooklyn Bridge, der Freiheitsstatue und dem Flat Iron Building. Mit der Errichtung eines möglichst breit gefächerten U-Bahn-Systems, das Modernität und Größe sowohl im räumlichen wie übertragenen Sinne signalisierte, wird gewissermaßen der Eintritt einer Stadt in den Kreis der Weltstädte besiegelt. Das Metropolenspezifische an der Untergrundbahn ergibt sich schon allein aus den hohen Erschließungskosten. Ein U-Bahn-System zu erschließen lohnt sich eigentlich erst dann, wenn es unumgänglich, d.h., wenn es aufgrund des starken oberirdischen Verkehrsaufkommens verkehrstechnisch unverzichtbar geworden ist. Gerade New York, dessen subway-System eigentlich relativ spät, nämlich zwei Jahre nach Berlin, eröffnet wurde, ist ein gutes Beispiel dafür. Private Finanziere schreckten vor den enormen Investitionen zurück; erst als sich die Stadt aufgrund der verkehrstechnischen

Notwendigkeit bereit erklärte, die Konstruktion zu finanzieren und die Bahnlinien zu verpachten, kam der Bau der subway in Gang, die dann von der privaten Interborough Rapid Transit Company verwaltet wurde. In Berlin, das sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts zur »Elektropolis« entwickelte, wurde 1897 vom Elektrokonzern Siemens & Halske sowie der Deutschen Bank die Aktien-»Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen« zum Zweck der Finanzierung des U-Bahnbaus gegründet. Die exorbitanten Kosten sind es aber auch, die die machtpolitische Dimension des U-Bahnbaus für eine Stadt begründen. Der Bau wird zu einer Prestigeangelegenheit, mit dem der Metropolenanspruch einer Stadt wortwörtlich untermauert werden kann. Daher gibt es Beispiele, wo gerade autokratische Systeme überdimensionierte Bauvorhaben durchgesetzt haben, um einen Prestigegewinn zu erzielen. Umgekehrt geben sich jene Städte tendenziell der Lächerlichkeit preis, welche die über zwei, drei Stationen unter die Erde verlegte, so genannte Unterpflaster-Straßenbahn als U-Bahn ausgeben. Die Bauarbeiten, die vonnöten sind, um ein U-Bahn-System zu errichten, gehören sicherlich zu den größten Ingenieurleistungen der Moderne. Daher ist die Tatsache, dass die erste, noch dampfbetriebene U-Bahn 1863 in London errichtet wurde, nicht nur auf das starke Verkehrsaufkommen in der Weltstadt zurückzuführen, sondern auch auf den hohen Stand der Ingenieurkunst in einem Land, das führend sowohl im Bergbau wie im Eisenbahnbau war. Abhängig von den jeweiligen geologischen Bedingungen vor Ort glich kein U-Bahn-Bau exakt dem anderen, stets waren besondere, ortsangemessene Ingenieurleistungen gefordert. Ob nun durch den in der Logistik an den Bergbau erinnernden Stollenbau mit Pumpen, Druckkammern, Lastaufzügen und Kompressoren, dem Vortrieb mit eisernen Schilden und Tunneln aus Rohren (*tubes*), oder durch die offene Bauweise (auch »Berliner Bauweise« genannt) der *cut-and-cover*-Methode an der Oberfläche, die häufig die Umleitung ganzer Leitungssysteme (Abwasser, Gas, Wasser, aber auch Elektrokabel und Telefonleitungen) notwendig machte, stets waren hohe, sich auf mehr als das Vierfache für die Errichtung einer Hochbahn belaufende Investitionen und eine riesige Zahl an Arbeitskräften notwendig. In New York waren dies zeitweise rund 8000 Arbeiter aus aller Herren Länder, was logistische Probleme eigener Art mit sich brachte. Die symbiotische Beziehung zwischen Metropole und Untergrundbahn, die immer auch eine symbolische ist, artikuliert sich nirgends präziser als in der Bezeichnung »Metro«, Kurzform von *metropolitain*, für die Untergrundbahn in Paris, Moskau und Budapest, die übrigens älter als die subway von New York ist. Zugleich zeigen gerade diese drei Städte, dass die Untergrundarchitektur in ihrer Fülle, ihrem Reichtum und ihrer Dekoration der oberirdischen Architektur gleichkommen kann, ja sie zuweilen, wie im Fall Moskau, gar übertrifft: Im sozialistischen Russland der

dreißiger Jahre wird die U-Bahn in ihrer monumentalen Architektur mit Marmorsäulen, Stuck, großen Wandgemälden und Kronleuchtern, Kassettendecken und Kuppeln zu einer palastähnlichen Stadt unter der Stadt, »Paläste des Volkes« in der Stalin-Ära, gegenüber denen das New Yorker System, trotz Gesimsen, Pfeilern und Mosaiksteinen, geradezu als schäbig erscheint. Die Verschönerung der Untergrundstationen diente nicht zuletzt dazu, dem Publikum die neue Erfahrung, sich unter der Erde zu befinden, angenehmer zu machen und Ängste zu nehmen. Dabei waren die Befürchtungen durchaus kulturspezifisch gefärbt. Für Amerikaner, die Ausdehnung horizontal dachten, war der »Weg nach unten« mit psychischer Abwehr verbunden; bei der Londoner *middle class* ging dies mit dem Widerwillen und Ekel einher, sich gewissermaßen in den Eingeweiden der Stadt zu bewegen, Reflex einer streng hierarchisierten Gesellschaft, die das »Unten« mit Schmutz, Dreck und Unrat assoziierte. Aber schon bald obsiegte sowohl in London als auch in New York die Faszination einer Fahrt unter der Erde als eine neue Attraktion der großen Stadt über anfängliche Zurückweisung.

2.

Das Welttheater hat in der U-Bahn seine beste Bühne.

— Jens Bisky —

»Ein hinkender Teufel in zeitgemäßer Gestalt, der imstande wäre, die gesamte Oberfläche des Pariser Stadtgebietes abzuheben, würde ein seltsames Gebilde entdecken, ein riesiges Gesellschaftsspiel, ein Labyrinth mit unzähligen Ausgängen, eine weit verzweigte Theateranlage: Dutzende von Bühnen, die nicht nur netzartig über die ganze Stadt und ihre Vororte verteilt, sondern auch in mehreren Ebenen übereinander geschichtet sind, füllen sich in regelmäßigen Abständen mit einer mehr oder weniger dicht gedrängten Menge von Darstellern unterschiedlicher Art, den Anweisungen eines geheimnisvollen Regisseurs gehorchend, dem Schöpfergott und Architekten dieser unterirdischen Welt.«^{*} Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten (*rush hour*) und nach Schulschluss füllt sich diese Anlage mit ihren Protagonisten, die sich, amesengleich, in diesem Labyrinth zu recht zu finden scheinen. Das unterirdische Verteilernetz der U-Bahn, das sich gabelt, kreuzt und Übergänge schafft, findet seine Entsprechung im individuellen Netz der Nutzer. In seinem Buch »Ein Ethnologe in der Métro« drückt dies der französische Ethnologe Marc Augé in der schönen Sentenz aus, dass die innere Geologie der Nutzer mit der unterirdischen Geografie der Metropole zusammenfällt.

Augé 1988: 75

Das Bild von der Lebensgeschichte als Erdgeschichte erlaubt es Augé, von »Lebenslinien« zu sprechen, die entlang der individuellen Biografie verlaufen: Kindheitslinien, die von Linien der Jugendzeit abgelöst werden, in Berufslinien übergehen und schließlich in Alterslinien münden. In der Regel ist diesen phasenspezifischen Linien, wie wir seit den Untersuchungen des Pariser Soziologen Chombart de Lauwe wissen, ein erstaunlich kleiner Radius gemein: Unsere »Lebenslinien« bleiben eigentümlich verhalten. Im Verlauf unserer Verkehrsgeschichte treffen wir freilich immer wieder einmal auf geologische Schichten der Vergangenheit, das heißt, unsere Strecken von heute kreuzen die Strecken von gestern und rufen, der nicht ganz abgeschabten Schrift eines Palimpsestes ähnlich, Erinnerungen wach. Auf diese Weise werden U-Bahnstationen zu *lieux de mémoire*, zu individuellen Erinnerungsorten, und die U-Bahnfahrten zu Zeitreisen. Trotz der radialen Selbstbeschränkung der meisten Nutzer besteht die eigentümliche Faszination des unterirdischen Verteilernetzes darin, dass die U-Bahn prinzipiell den Nutzern die ganze Stadt zugänglich, den unmittelbaren Übertritt in eine andere soziale und kulturelle Welt möglich und damit die Vielfalt und Gegensätze der Metropole anschaulich macht: Wer in Wittenau einsteigt und in der Boddinstraße aussteigt, hat nicht nur eine 36-minütige U-Bahn-Fahrt, sondern auch eine *traversée sociale*, eine Durchquerung des sozialen Raums hinter sich. Das Verteilernetz der U-Bahn bildet so nicht nur die sozialräumliche und kulturelle Segregation, die seit den Pionierarbeiten der Chicagoer Stadtforscher in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts als charakteristisch für Metropolen angesehen wird, ab, sondern überwindet sie zugleich, indem sie die unterschiedlichen Milieus und Lebenswelten der Großstadt miteinander verbindet. Deren Protagonisten – »people of different classes and ethnic groups« (Hood) – treffen in der U-Bahn aufeinander und füllen Augés Rede von der »Bühne« und »Theateranlage« mit Sinn: »Und ich fahr auch deshalb so gern U-Bahn, weil man gewissen Situationen nicht aus dem Weg gehen kann. Man sitzt einfach zusammen in der U-Bahn und muss zumindest für eine oder zwei Stationen mit der Macke von irgendjemand anders erstmal sich arrangieren und das ist wirklich sehr interessant teilweise. Wie die Menschen das machen und wie verschieden auch auf ganz bestimmte Sachen reagiert wird dann. Und wer sich auch trifft in der U-Bahn. Leute, die sich nie sonst treffen würden. Da ist U-Bahn wirklich der ideale Platz dafür.«[♦] Genau dieses Szenario ist es, die das Berlin-Musical »Linie 1« mit seinen schrägen Typen und merkwürdigen Gestalten zu einem weltweiten Erfolg machte. Die U-Bahn ist so etwas wie eine *comédie humaine*, eine menschliche Komödie im Balzac'schen Sinne, wo wir auf Menschen treffen, die uns durch ihr Äußeres, ihre Gestik, ihre Mimik anrühren oder befremden, neugierig machen oder irritieren, durch ihre unmittelbare und unverwechselbare Menschlichkeit in

zit. n. Lang 1994, S. 129

den Bann ziehen. Kein Wunder, dass eine solche menschliche Komödie schon früh den Fotografen auf den Plan gerufen hat. Das klassische Beispiel für die U-Bahn-Fotografie ist nach wie vor die Serie, die Walker Evans zwischen 1938 und 1941 mit versteckter Kamera in der New Yorker subway schoss. Wohl aus juristischen Gründen veröffentlichte Evans diese Serie erst 1966 unter dem vom verstorbenen Schriftsteller James Agee vorgeschlagenen – biblischen – Titel »Many are called« (mit diesem Titel schloss er quasi an die Studie über Pächterfamilien »Let Us Praise Now Famous Men« an). Im Vorwort zur Neuauflage von 2004 stellt der Autor Luc Santé fest, dass der U-Bahn-Fahrgast gewissermaßen »nackt«, d.h. ohne Maske sei. In Evans Aufnahmen kommt dies auf eindrucksvolle Weise zur Geltung: müde, abgespannte, nach innen gekehrte Gesichter voller (Selbst-)Zweifel dominieren. Andere Fotograf/inn/en haben diese Tradition fortgesetzt: Bruce Davidson, der 1979 in einer nicht ungefährlichen Phase der New Yorker Stadtgeschichte seine »subway«-Serie schoss: Fotos, die die Hitze in den Wagons sichtbar machen und von einer zumindest latent aggressiven Stimmung künden. Luc Delahaye, der von 1995 bis 1997, ebenfalls mit versteckter Kamera, in der Pariser Métro fotografierte, geradezu hypnotische Aufnahmen nach innen gekehrter Gesichter, »the ill-assorted gazes of people who see nothing; who are, most importantly, not looking at one another, obsessed as they are with protecting their own symbolic space«, so Jean Baudrillard in seinem Kommentar zu Delahayes Fotografien. Und schließlich, ganz aktuell, Loredana Nemes, die ihre zweiäugige Rolleiflex ganz offen auf dem Schoss trug und als einzige in mehreren Metropolen – in Berlin, London, Moskau, New York, Paris sowie in ihrer Heimatstadt Bukarest – U-Bahn-Serien verfertigte, Portraits von Menschen, deren Gesichter zutiefst menschliche Regungen spiegeln.

3.

»Die Großstadt«, schreibt die amerikanische Soziologin Lyn Lofland, »ist nicht wie andere Orte. Die Großstadt ist, aufgrund ihrer Größe, der Ort einer besonderen sozialen Situation: die Menschen, die man in ihren Grenzen zu jedem beliebigen Augenblick antrifft, wissen nichts Persönliches von der großen Mehrheit der anderen, mit denen sie diesen Raum teilen«. In der Großstadt zu leben heißt daher, mit vielen anderen zu leben, die man nicht kennt. Mit ihr klar zu kommen bedeutet, neben vielem anderen, mit Fremden klar zu kommen. Die U-Bahn ist dafür der paradigmatische Ort, geradezu ein großstädtisches Labor. Sie bildet einen Fokus urbanen Lebens, nicht nur, weil sie als hervorragendes Element der technisch-urbanen Infrastruktur selber Träger und

Zuträger bewegten Lebens ist, sondern auch und vor allem, weil sie gewissermaßen das Zentrum für flüchtige, durch wechselseitige Fremdheit der Beteiligten gekennzeichnete Begegnungen ist. Diese wechselseitige Fremdheit wird nicht einmal durch sich wieder erkennende Berufspendler wirklich aufgehoben, vielmehr wird diese transitorische Bekanntheit, die für eine oder mehrere Stationen gilt, zum Gegenstand der Phantasie gemacht: Wer mag er sein? Wer mag sie sein? Die Tatsache, sich bei der U-Bahnfahrt unter Fremden zu befinden, macht die U-Bahn, wie die Berliner Kulturwissenschaftlerin Barbara Lang feststellt, zu einer »Gemeinschaft des ersten Blicks«, wird doch bei Eintritt ins Wageninnere die Situation in Sekundenschnelle gecheckt, die Mitfahrenden taxiert und in angenehm und weniger angenehm geschieden. Die Situation in der U-Bahn ist in den Worten von Marc Augé durch eine »Koinzidenz von extremer Subjektivität und Kollektivität« gekennzeichnet: Jeder fährt für sich, aber mit allen anderen. Eine solche Situation führt zu einem Vermeidungsverhalten durch Schaffen dessen, was Verhaltensforscher den »persönlichen Umraum« nennen, »Territorien des Selbst« in den Worten des Interaktionssoziologen Erving Goffman. Die Erwartungen, »dass einem niemand zu nahe tritt, dass ein Fremder nicht auf Tuchfühlung geht, dass man nicht angestarrt und nicht unvermittelt angesprochen wird«, gehören zu den informellen Verhaltensregeln und unbewussten Übereinkünften von U-Bahnnutzern. Schon das Grüßen kann in solchen Situationen als unerwünschtes Angesprochenwerden begriffen werden. Um unerwünschte Berührungen zu vermeiden, haben die Fahrgäste Verhaltensmuster ausgebildet, die auch in der Enge einer U-Bahn die Aufrechterhaltung einer gewissen Distanz ermöglichen und durch die Errichtung eines »temporären Reservats« Schutz vor Tuchfühlung gewähren. Jeder von uns kennt diese Mechanismen und wendet sie selber an, auch wenn wir uns dessen nicht immer bewusst sind. Mit einer hohen, gegen 100% gehenden Wahrscheinlichkeit werden beispielsweise zuerst die jeweiligen Eckplätze eingenommen, weil sie wenigstens auf einer Seite Schutz vor Tuchfühlung bieten. Ganz ähnlich stellt sich das bei den Stehplätzen dar, wo die Plätze links und rechts der Türen mit dem Rückenschutz durch die Abschlusswand der Sitzreihe bevorzugt werden. Im »Abteil«-System mit seinen vier Plätzen bildet die Ablage von Objekten, die einen territorialen Anspruch anzeigen (Taschen, Einkaufstüten, Kleidungsstücke etc.), von Goffman als »Markierung« bezeichnet, eine beliebte Strategie der Distanznahme. Die Selbstverständlichkeit, mit der diese Markierung vollzogen und der Widerwille, ja, die leichte Empörung, mit der zuweilen der Bitte um Räumung nachgekommen wird (die eigenhändige Räumung wird, obwohl es sich ja um eine Platzokkupation handelt, auch von den Platzsuchenden als ein »Eindringen« verstanden), zeugt von der subjektiven Bedeutung des persönlichen Raums. Das schließt Machtspiele, wie etwa das

Lang 1994: 52

Ignorieren der Anfrage ein, beispielsweise durch intensives Aktenstudium, das keineswegs durch die banale Nachfrage nach einem freien Platz unterbrochen werden soll. Ein möglichst im Zeitraffer gedrehter Film über die Raumnutzung in der U-Bahn würde einen Besucher von einem anderen Stern angesichts der Regelmäßigkeiten der Platzeinnahme in einem leeren Waggon (links oben, rechts unten, Mitte usw.) in Erstaunen versetzen und nach dem geheimen Steuerungsmechanismus fragen lassen. Neben dem Wunsch nach Vermeidung von Körperkontakt zeigt sich hier eine weitere aus der Koinzidenz von extremer Subjektivität und Kollektivität erwachsender Strategie, nämlich durch Platzwahl den direkten, das größte Tabu darstellenden Blickkontakt zu vermeiden. Die Techniken der Blickvermeidung sind bekannt: Sich hinter der akustischen Mauer des Walkman, iPod oder Handy verschanzen, sich in seine Lektüre vertiefen oder mit leerem Blick vor sich hinstarren, wie es der Berliner Fotograf Harald Hauswald mit seiner meisterlichen Fotografie der drei Männer in der U-Bahn festgehalten hat. Der leere Blick ist dabei nicht nur Gebot der Höflichkeit, sondern auch Mittel, um Ärger zu vermeiden (»Was guckst du?«). So kommt es, dass die Menschen in der U-Bahn, wie uns die bereits genannten Fotoserien eindringlich zeigen, aufgereihten Puppen ähneln, die sich absondern und für sich halten und ihren Lebenstraum träumen, wie Friedrich Georg Jünger schreibt.

4.

*Zwei fremde Augen, ein kurzer Blick,
die Braue, Pupillen, die Lider –
Was war das? Vielleicht dein Lebensglück...
vorbei, verweht, nie wieder.
– Kurt Tucholsky –*

Modernität, heißt es bei Baudelaire, das ist das Vergängliche, das Flüchtige, das Unvorhergesehene. Mit der Moderne kommt auch der Zufall auf, verbunden mit der Aufmerksamkeit für den Augenblick. Im Serendipity-Muster, das nach dem Märchen von den »Drei Prinzen von Serendip« benannt ist, die auf ihren Reisen fortwährend Zufallsentdeckungen machen, gewinnt diese Aufmerksamkeit wissenschaftliche Form, in dem Zufallsgenerator »U-Bahn« wird sie zum Alltagsprinzip. Die U-Bahn-Situation ist exemplarisch für das moderne Leben, und zwar insofern, als hier der *flüchtige Augenblick*, sowohl im wörtlichen als auch im übertragenen Sinn, gerade der *entscheidende*

Moment gewesen sein kann. Eine solche Vorstellung ist überhaupt erst in einem Kontext denkbar, der durch raschen und ununterbrochenen Wechsel innerer und äußerer Einflüsse gekennzeichnet ist, wie Georg Simmel Anfang des 20. Jahrhunderts die Großstadterfahrung charakterisierte. Im Genre des Großstadtfilms nimmt dieser entscheidende Moment die Form des Was-wäre-wenn-Szenarios ein, ein beliebtes Rezept für urbane Romanzen und Melodramen. Bekannt ist vor allem *Sliding Doors* (1998), ein Film von Peter Hewitt, der in Deutschland unter dem verunglückten Titel »Sie liebt ihn – Sie liebt ihn nicht« in die Kinos kam. Der Film, mit Gwyneth Paltrow in der Hauptrolle, zeigt, wie sehr sich ein Leben durch eine verpasste oder gerade noch erreichte U-Bahn verändern kann: Zwei parallele Plots zeigen die ganz unterschiedlichen Schicksale, die sich aus der Tatsache ergeben, dass die Protagonistin die U-Bahn gerade noch mitbekommt oder um Haaresbreite verpasst. Dass sich Schicksalhaftes gerade in Transiträumen, in Übergangszonen vollziehen kann, liegt natürlich daran, dass es dort bevorzugt zu Begegnungen einander Fremder kommt. Dieses Charakteristikum macht sie zugleich zu urban-romantischen Orten par excellence. Bereits sehr früh wurde die U-Bahn zum populären Schauplatz von Filmen, Theaterstücken und Songs, die diese Situation durchspielten, von der romantischen Filmkomödie *Subway Sadie* aus dem Jahre 1926 bis hin zu William Saroyans Theaterstück *Subway Circus* von 1940. In einer New Yorker Ballade von 1907 mit dem Titel »Subway Express« wird der zufällige Zusammenstoß zweier junger Menschen in einer überfüllten Untergrundbahn zum Ausgangspunkt einer Liebesgeschichte: »(Boy) You won my heart at Harlem. (Girl) At the Bronx I murmured yes. (Boy) We lost no time in that hour sublime on the Subway Express.«[♦] Anzeigenrubriken wie *Wanted* und Internetportale wie *Berlin-Wanted.de* erzählen von solchen Begegnungen: »30.1. gegen 19.30. U1 von Bahnhof Zoo bis Wittenbergplatz, musste Dich anstarren, Du schautest weg; als ich hinausging, blickten wir uns in die Augen«. Georg Simmel hat in einem solchen Blick die »einzigartige soziologische Leistung« des Auges gesehen: »die Verknüpfung und Wechselwirkung der Individuen, die in dem gegenseitigen Sich-Anblicken liegt«, die vielleicht »unmittelbarste und reinste Wechselbeziehung, die überhaupt besteht«, wie es in seiner »Soziologie der Sinne« heißt. Gerade durch die Disziplinierung des Blicks, dadurch, dass »es eine Regel gibt, die es verbietet einem Fremden tief in die Augen zu blicken, kann ebendiese Handlung als Mittel dienen, Bekanntschaften zu schließen«, wie es Goffman in seinen Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung formuliert.[♦] In dem Blick, der den andern in sich aufnimmt, offenbart man sich selbst, heißt es bei Simmel weiter. Seit Februar 2007, genauer: seit dem Valentinstag des Jahres, hat die BVG im Zuge eines *relaunch* ein Portal mit der Bezeichnung »Meine Augenblicke« eingerichtet, das laut Eigenaussage derzeit

Hood 1994: 100

Goffman 1982: 95

80.000 Zugriffe monatlich registriert. Auf der Internetseite kann kostenlos eine Anzeige mit Datum, Uhrzeit, der Bahn-, Bus- oder Tramlinie und einer Beschreibung der gesuchten Person geschaltet werden, um das Versäumnis der Kontaktaufnahme im wahrsten Sinne des Wortes zu revidieren. Das Bemerkenswerte an dieser Aktion ist ihr selbstreflexiver Charakter: Der Zufall, der sich aus dem transitorischen Charakter des Verkehrs ergibt, wird zu einem Mittel der Kundenbindung.



Literatur

Augé, Marc (1988): *Ein Ethnologe in der Metro*. Frankfurt a. M./ New York

Delahaye, Luc; Baudrillard, Jean (1999): *L'Autre*. London

Evans, Walker (2004): *Many Are Called*. New Haven and London

Goffman, Erving (1982): *Das Individuum im öffentlichen Austausch*. Frankfurt a. M.

Hood, Clifton (1993): *722 Miles. The Building of the Subways and How They Transformed New York*. New York etc.

Lang, Barbara (1994): *Unter Grund. Ethnographische Erkundungen in der Berliner U-Bahn*. Tübingen

Lofland, Lyn (1973): *A World of Strangers. Order and Action in Urban Public Space*. New York

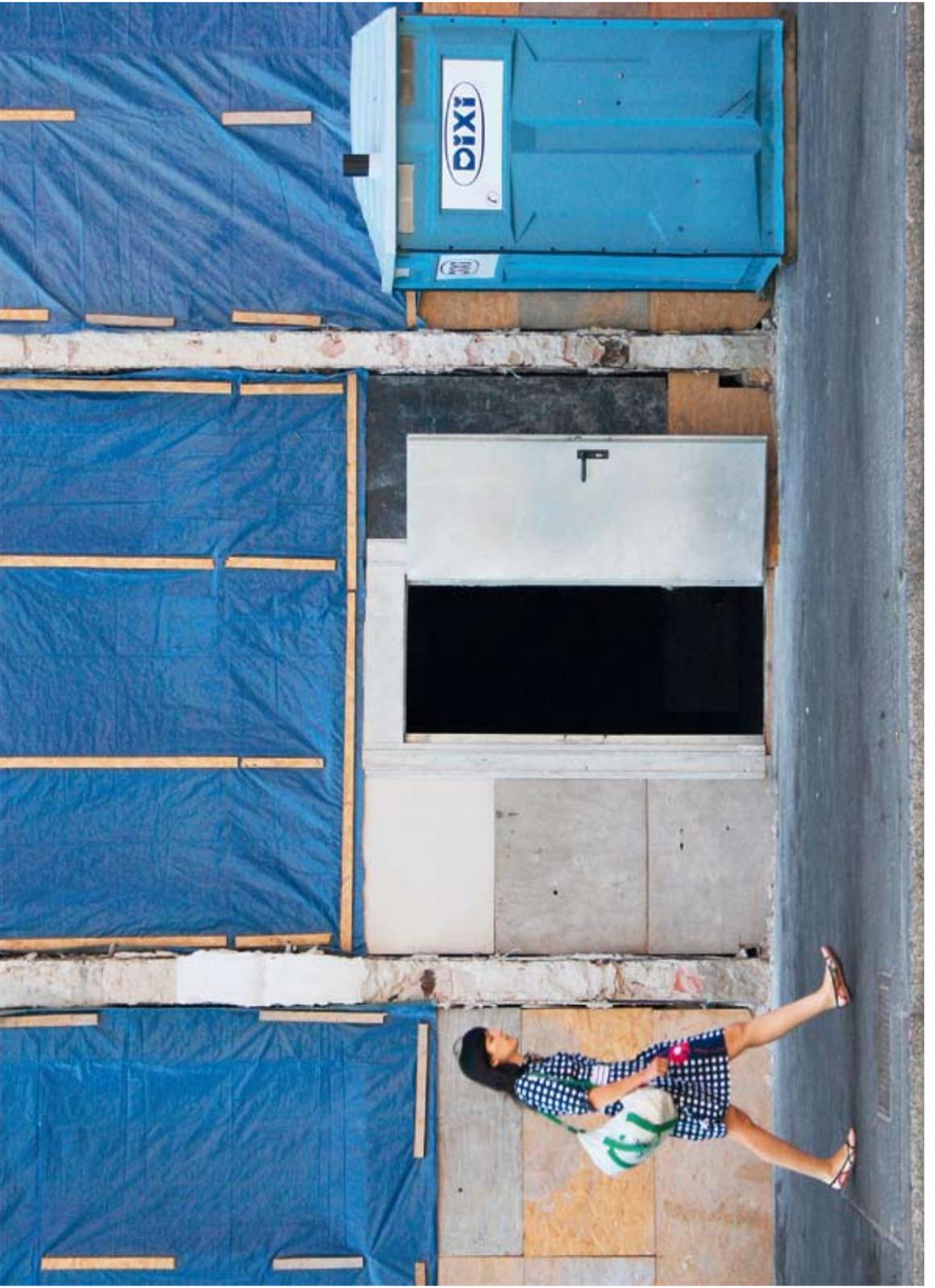
Nemes, Loredana (2007): *Under Ground*. Hamburg

New York Transit Museum with Vivian Heller (2004): *The City Beneath Us*. New York/London

Simmel, Georg (1983/1908): *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*. Berlin

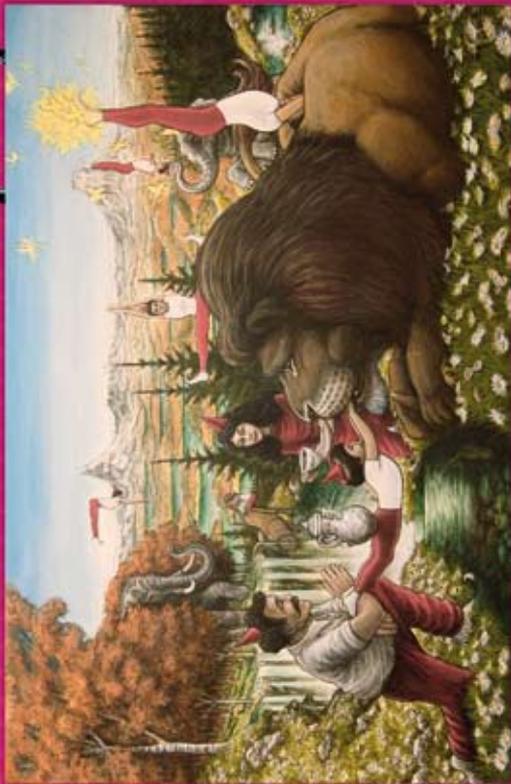
Weinmeisterstraße

**susannebritz, Christian Sievers,
Sylvia Winkler / Stephan Köperl,
Felix Pestemer, Kirsten Klöckner,
Lilo C. Karsten, Irène Hugé,
Heiko Pfreundt, Moritz Frei,
Heike Bollig, Karl Heinz Jeron,
Sebastian Gräfe, Adrian Göllner,
Piotr Nathan, Eva-Christina
Meier, Katja Klein.**













EAT AS MUCH AS YOU CAN
 大龍蝦自助餐

From **£5.50**

Take Away Available from **£2.80**

SPECIAL RATES FOR LANDLORDS

OFFICES TO LET
 From 140 sq ft. to 90,000 sq ft.
 ALL ENQUIRIES

KALMAK'S
 207 Chesham Road, Uxbridge
 01895 825100

تکلمو غیر مستقیم

میانگاہ

نور کلام میڈیٹل

CDONATIONS

MASSIVE SALE
SAME DAY DELIVERY
 ASK INSIDE

Up to **50% off**

23 affm

VEIZET-FREITZ

**JUST WHAT IS IT
THAT MAKES
THE POOR
SO PATIENT
SO QUIET ?**

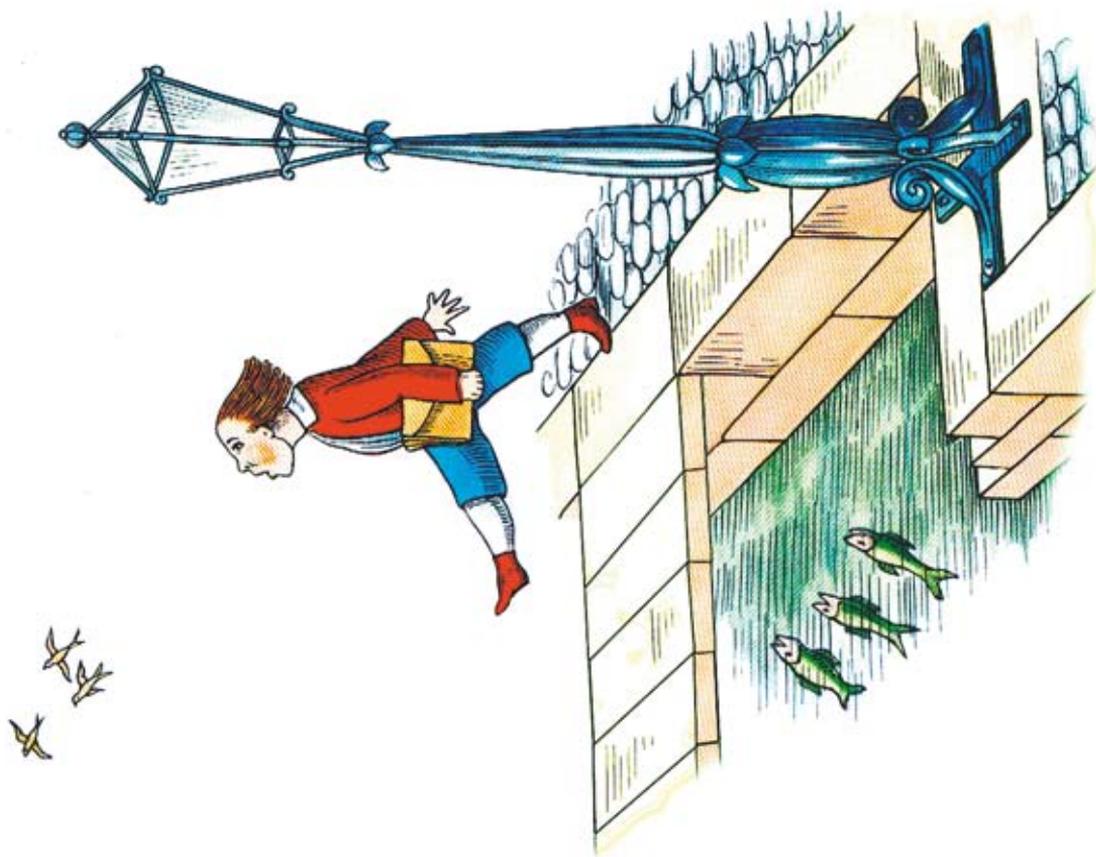
Künstlerpaar, 62 + 54 +
Kleinspitz, sucht Tätigkeit
keit als Hausmeister am
Meer im Süden oder
Norden in Hotelanlage
oder ähnliches. Ganz-
jährig und Wohnmög-
lichkeit. Tel. 07532-
808938

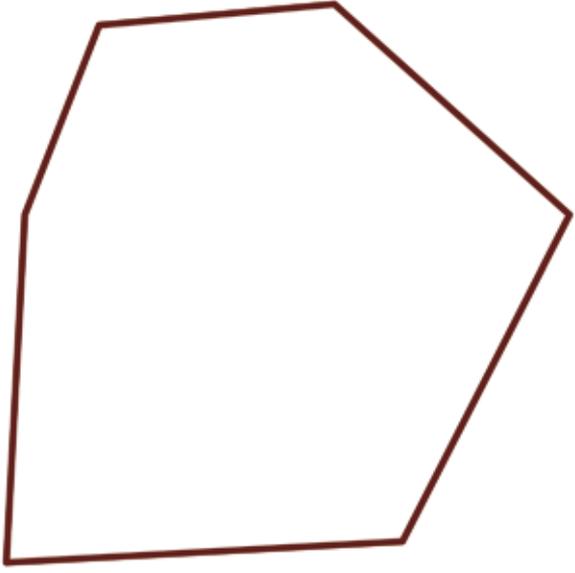


www.errors-in-production.info

Sie haben Glück gehabt!

Dieses Plakat macht Ihnen nichts vor.



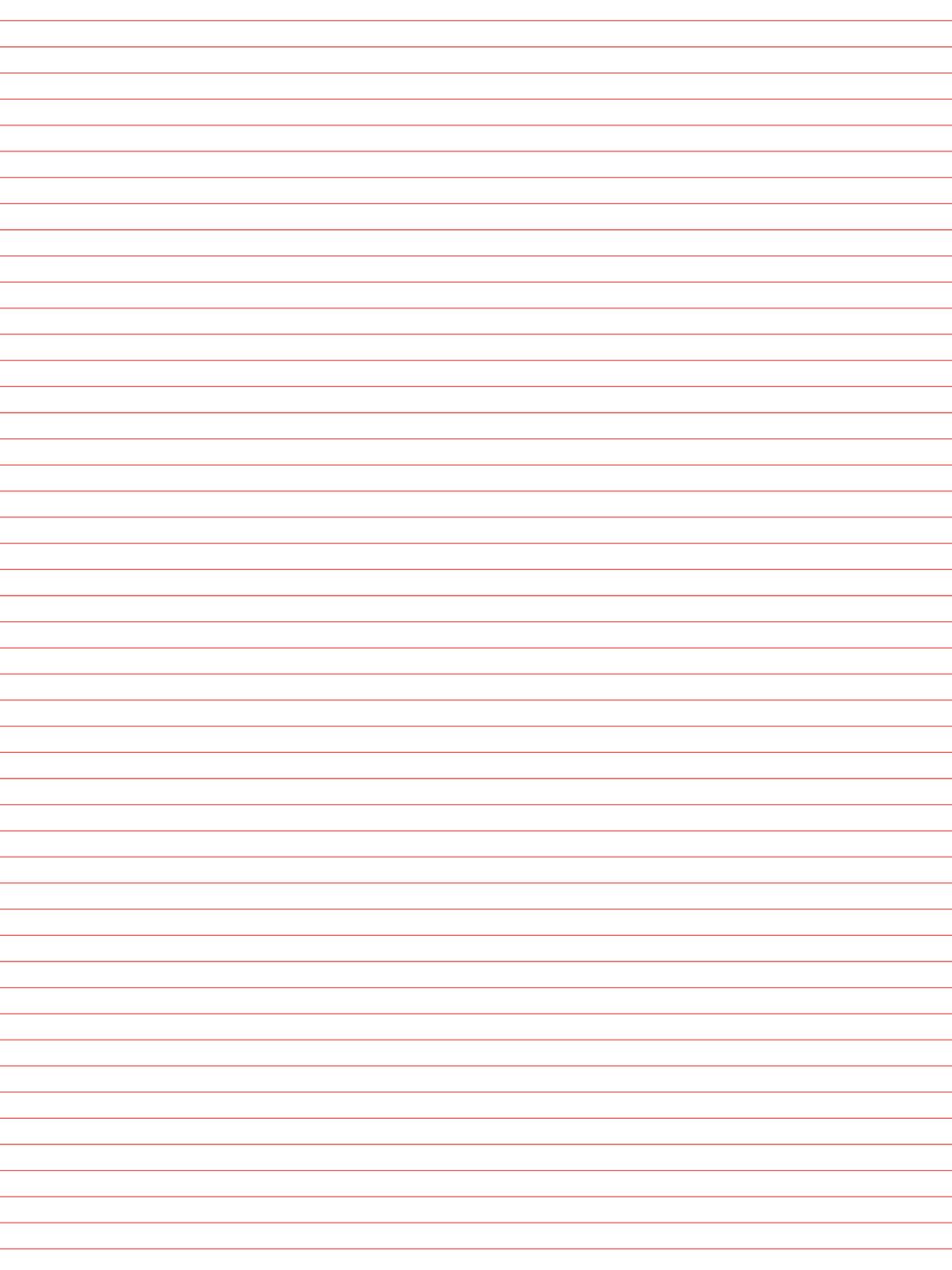


Die Gestalt des Glücks

Lotto Mi 27.08.08







U-Bahn-Fahren als urbanes Origami: Eine gedankliche Faltanweisung

• Matthias Schamp •

Die Stadt faltet sich ein. Die Stadt entfaltet sich wie eine Blume. U-Bahn-Fahren krümmt den Raum. An die Stelle der Kontinuität der Raumerfahrung tritt das Spiel der Brüche.

Jede Nutzung des öffentlichen Raums, die über rein automatisches Funktionieren im Sinne von bloßen Reiz-Reaktionsmustern hinausgeht, wird von Vorstellungsinhalten begleitet. Die Stadt bildet sich im Bewusstsein ab. Dabei ist die Art der Bewegung – als eine der konkretesten Aneignungsformen des Öffentlichen – ein strukturierendes Element dieses Bildes. Der Autofahrer, der Spaziergänger, der Radfahrer eignen sich den Raum auf unterschiedliche Weisen an. Insofern ist auch der Vorstellungsinhalt, den dieser Raum in ihrem Bewusstsein einnimmt, jeweils ein anderer.

Dabei ist den genannten Fortbewegungsformen Eines gemeinsam: Wer sich – egal mit welchem Verkehrsmittel – oberirdisch durch die Stadt bewegt, wird den städtischen Raum immer als etwas wahrnehmen, das sich kontinuierlich zu der Seite hin entwickelt, zu der die Bewegung erfolgt. Anders beim U-Bahn-Fahren. Mit dem Eintritt in die Unterwelt verschwindet die Stadt als visuelle Gegebenheit, um erst nach der Ankunft am Zielort mit dem Auftauchen an der Oberfläche wieder in Erscheinung zu treten. Die Form, die die Stadt als Vorstellungsinhalt im Bewusstsein annimmt, bekommt hierdurch eine völlig andere Qualität. An Stelle eines zusammenhängenden Einheitsraumes gibt es voneinander getrennte Partitionen.

Eine Freundin schildert mir ein Erlebnis aus dem winterlichen Sankt Petersburg, damals noch Leningrad: »Wir stiegen mitten in der Stadt in die U-Bahn und fuhren auf gut Glück irgendwohin. Als wir ausstiegen, befanden wir uns in einer cleanen Trabanten-Vorstadt am Meer. Es war still. Das Meer war bis zum Horizont zugefroren – mit vereinzelt Eisanglern an ihren Löchern. Total unwirklich!« Das Gefühl von Unwirklichkeit erwächst aus der Erfahrung einer Differenz. Diese Differenz fällt vor allem deshalb so gravierend aus, weil der Aufeinanderprall von Innenstadtturbel und der Situation am Meer ohne sichtbare Übergänge erfolgte. Fazit: Die U-Bahn sollte viel öfter als Mittel zur Erzeugung von Unwirklichkeit eingesetzt werden.

Grundsätzlich gibt es für den U-Bahn-Fahrenden zwei Ebenen: das Oberirdische und das Unterirdische. Die U-Bahnhöfe, bzw. ihre Ein- und Ausgänge, bilden die Schnittstellen. Sie sind die Dreh- und Angelpunkte, mittels derer sich der Raum im Bewusstsein ein- und ausfaltet. Tritt man aus dem unterirdischen Bereich an einer bestimmten Station zum ersten Mal an die Oberfläche, erschafft dies im Geiste automatisch einen Kristallisationskern für eine neue Raumpartition. Erfolgt der Austritt zum wiederholten Male am selben Ort, wird das Bild dieser Partition ausgebaut und verfestigt.

Die Partitionen treiben wie Schollen auf einem Grund, der sich in unserer Vorstellung verflüssigt. Das Unterirdische ist angefüllt mit einem Fluidum. Denn alles, was sich hier ereignet, charakterisiert sich fast ausnahmslos durch Bewegung. Diese Bewegung bleibt jedoch vor allem passiv. Die U-Bahn-Fahrenden haben sich den Kapillaren des Netzes überantwortet. Vom Pulsieren fahrplanmäßiger Taktfrequenzen werden sie hin und her getragen. Alle sind irgendwohin unterwegs. Der unterirdische Bereich bleibt immer nur Durchgangsstation. Niemand will sich hier dauerhaft verorten. Das macht das Diffuse des Raums aus – aber auch seine Dynamik.

Keine Regel ohne Ausnahme. An dieser Stelle sei an die einbeinige Taube erinnert, die sich die Bochumer U-Bahn-Station am Engelbertbrunnen zum ständigen Aufenthaltsort erkoren hatte. Auf der Suche nach Abfällen hüpfte sie im Gleisbereich umher – immer auf einem Bein und um Gleichgewicht bemüht – um bei einer realen oder vermeintlichen Gefahr sogleich die Schwingen auszubreiten und im dunklen U-Bahn-Schacht zu verschwinden. Mehr noch als jegliche Kunst-am-Bau-Maßnahme hat diese Taube zur poetischen Aufladung der Bochumer U-Bahn beigetragen.

Es ist nicht nur das Handicap der Taube, ihre Einbeinigheit, dass emphatische Empfindungen in uns auslöst. Man assoziiert die Fähigkeit eines Vogels, sich in die Luft zu erheben, gern mit Freiheit. Wenn so ein Tier sich anstelle des Himmelszelts ein Tunnel-system ohne Tageslicht als Lebensraum aussucht, rührt das an. Etwas hat sich gegabelt und ein Teil davon scheinbar die falsche Richtung eingeschlagen. Die Dichotomie erscheint ähnlich sinnbildhaft wie die Lebensgeschichte der Kanarienvögel in der Kohlengrube, die als Indikatoren für Methangas oder Kohlenmonoxid eingesetzt wurden. Aber immerhin hat unsere Taube ihren Aufenthaltsort selbst gewählt – vielleicht, weil sie sich der Konkurrenz auf der Straße nicht mehr gewachsen fühlte. So ist sie vor allem Projektionsfläche für unsere Sehnsüchte und Behauptungen.

Obwohl Bochum über U-Bahn-Linien verfügt, ist der untertunnelte Bereich insgesamt zu klein, als dass die Erfahrung von Diskontinuität und Segmentierung für das Bild der Stadt prägend sein könnte. Auch nutze ich hier, in meiner Heimatstadt, das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel. Und das Fahrrad ist ja – mehr noch als das Auto mit seiner immerhin geschlossenen, gegen die Außenwelt abgeschiedenen Fahrzeugzelle – ein großer Kontinuitäts-erzeuger. Die Stadt, deren Bild sich in meinem Bewusstsein fast ausschließlich durch U-Bahn-Fahren geformt hat, ist Berlin. Im Laufe meines Lebens habe ich die Stadt regelmäßig besucht – die gesamte Zeit mag sich auf anderthalb Jahre addieren. Und ich habe bei allen Besuchen, die mich kreuz und quer durch die Stadt führten, jede weite Strecke fast ausschließlich mit der U-Bahn bewältigt.

Andere Städte – andere Aneignungsformen. Dass die Bewegung durch den Raum für die Wahrnehmung einer Stadt eine entscheidende Rolle spielt, habe ich auf verschiedene Weise auch in anderen Städten erlebt. In Johannesburg erzwingt die Unsicherheit des öffentlichen Raums spezielle Verhaltenformen. Vor allem Spaziergänge sind nur stark eingeschränkt möglich. Istanbul ist aus anderen Gründen keine Flaneurs-stadt. Zu viele Menschen auf der Straße, etliche davon in Eile, holperige Gehwege, ein

beständiges Geschiebe und Gedränge. Der Weg erfordert immerzu Aufmerksamkeit. Kein Schweifen der Gedanken. Doch dadurch, dass Istanbul keine Flaneursstadt ist, habe ich überhaupt erst feststellen können, wie sehr für mich Flanieren zu den normalen Aneignungsformen des öffentlichen Raums gehört. Um mich in Istanbul wohl zu fühlen, musste ich mein Tempo beschleunigen. Das schreibt sich schließlich bis in die Körpersprache fort: Sogar die Abstände, die man zu seinen Mitmenschen unwillkürlich einnimmt, sind irgendwann andere. Das Bild der Stadt, das sich in meinem Bewusstsein ablagerte, war nach zwei Monaten derart massiv, dass es nach der Rückkehr sogar als Nachbild die Bochumer Realität überlagerte. Meine Heimatstadt kam mir für eine Weile regelrecht entvölkert vor. Wo waren denn all die Menschen?

Nun aber wieder Berlin. Vorhang auf für Gesichter. In keiner anderen deutschen Stadt gibt es eine solche Versammlung von Typen. Die verschiedenen Kulturen und Subkulturen erzeugen eine Varianz, die ein eigenes Unterhaltungsprogramm darstellt. Das Ergebnis ist atemberaubend. In der U-Bahn mischt sich alles. In der U-Bahn herrscht die totale Diffusion. In der U-Bahn ist man sich nah. Gerade die Gesichter von Wartenden haben eine eigentümliche Ausdruckslosigkeit, die ihre Besonderheiten klar zu Tage treten lässt. Und für die meisten ist U-Bahn-Fahren ja ein Zustand des Wartens – Warten auf die Ankunft. Die Gesichter sind multipliziert durch die Spiegelungen der Scheiben. So bedeutet U-Bahn-Fahren auch immer, teilhaben am Kaleidoskop der Gesichter – sowohl als derjenige, der durch das Kaleidoskop blickt, wie auch selber als Schnipsel in den Brechungen der Blicke.

Mein Bild Berlins ist für mich im Wesentlichen mit einer Bewegung des Auftauchens verbunden – kein langsames Aufblenden, kein Heranzoomen aus der Ferne, sondern eine Hebung des Kopfes. Man taucht an die Oberfläche, und sofort umfängt einen die Stadt mit ihrer unbändigen Energie und ihren jeweiligen Besonderheiten. Kreuzberg, Friedrichshain, Neukölln, Gropiusstadt, Potsdamer Platz, Wedding, Moabit, Wilmersdorf. Mein Bild von Berlin ist eine Collage. Sie setzt sich zusammen aus einer Vielzahl von Partitionen. Dazwischen klaffen mancherorts Lücken. Wo es hingegen zu Überschneidungen kommt, kommt es auch zu Verwerfungen. Hier ein Stück Berlin, da ein Stück Berlin. An den Orten, die zu meinen häufigsten Einstiegs- und Ausstiegs-luken gehörten, kumuliert in meiner Erinnerung Berlin.

Das Oberirdische ist im Unterirdischen als poetologisches Geflecht präsent. Es ist ein Leuchten der Begriffe, die sich durch ständige Wiederholung auf regelmäßig befahrenen Strecken geradezu einbrennen: Südstern, Rosenthaler Platz, Möckernbrücke,

Karl-Marx-Straße, Kleistpark. Solange sie nicht durch den Ausstieg mit konkreten Inhalten befüllt werden, evozieren diese Begriffe lediglich assoziative Ausschüttungen. Die Stadt erscheint als Gedicht. Die Matrix dieses Gedichts bildet das gesamte U-Bahnnetz. Jeweils abhängig von der gewählten Strecke lassen sich daraus verschiedene Versionen extrahieren. Die Syntax ist zwar extrem variabel, jedoch nicht beliebig: Die einzelnen U-Bahn-Linien und ihre Überschneidungspunkte lassen nur eine begrenzte Anzahl an Kombinationen zu. Auf Parchimer Allee wird je nach Fahrtrichtung immer entweder Blaschkoallee oder Britz-Süd folgen.

Weil sich Tunnelwände überall weitgehend gleichen, ist das Unterirdische nach außen hin informationell unergiebig. Der vorbei fliegende Streckenabschnitt, in dem nur die Stationen als Zäsuren aufscheinen, bildet ein undifferenziertes Rauschen. Durch die Reizarmut der Umgebung wird der Blick nach innen fokussiert. Daraus folgt, dass die Präsenz der Mitreisenden in einem U-Bahn-Waggon größer ist als beispielsweise in einem Zug oder Bus. Sie erscheinen deutlicher.

Und das Oberirdische ist noch auf andere Weise im Unterirdischen präsent: Die Veränderungen der Stadtlandschaft, die sich für den U-Bahn-Fahrenden ja eigentlich unsichtbar über den Köpfen vollziehen, sind gewissermaßen indirekt als soziologisches Modell an den Mischungsverhältnissen der Mitfahrenden ablesbar. Wie mittels Schieberegler ändert sich die Zusammensetzung der Fahrgäste von Station zu Station. So lässt sich relativ genau bestimmen, welchem Punkt der Stadt – Geschäftsviertel, Szenetreff, Bereich mit hohem Migrationsanteil, etc. – man gerade näher rückt. Aber auch Großereignisse wie Sportereignisse, Konzerte, Messen oder Festivals schreiben sich ein. Verwandte des Netzes sind die Kanalisation und die Katakomben – grandiose, allerdings den Blicken weitgehend entzogene Architekturen. Und es gibt noch einen weiteren Verwandten. Er ist gewissermaßen das schwarze Schaf der Familie. Allerdings ist er nicht von architektonischer, sondern von metaphorischer Beschaffenheit: der Untergrund. Wegtauchen, gewissermaßen unsichtbar werden und sich gleichzeitig Mobilität bewahren, heißt die ihm zugrunde liegende Formel. Die Analogie schwingt noch in jedem U-Bahn-Netz als kleiner subversiver Bedeutungsschimmer mit.

Das Abwärtsfahren die Rolltreppe hinab oder der Gang die Treppe hinunter ist wie das Hinübergleiten in ein anderes Medium – eine Art Hyperraum. Die Stadt faltet sich ein. In alten Röhren-Fernsehern gab es beim Ausschalten bizarre, in sich zusammensinkende Gebilde auf der Mattscheibe, die vom Abbruch des Elektronenstrahls in der Kathodenröhre zeugten. So fällt am Ende des Tunnels, der in die Tiefe hinein führt,

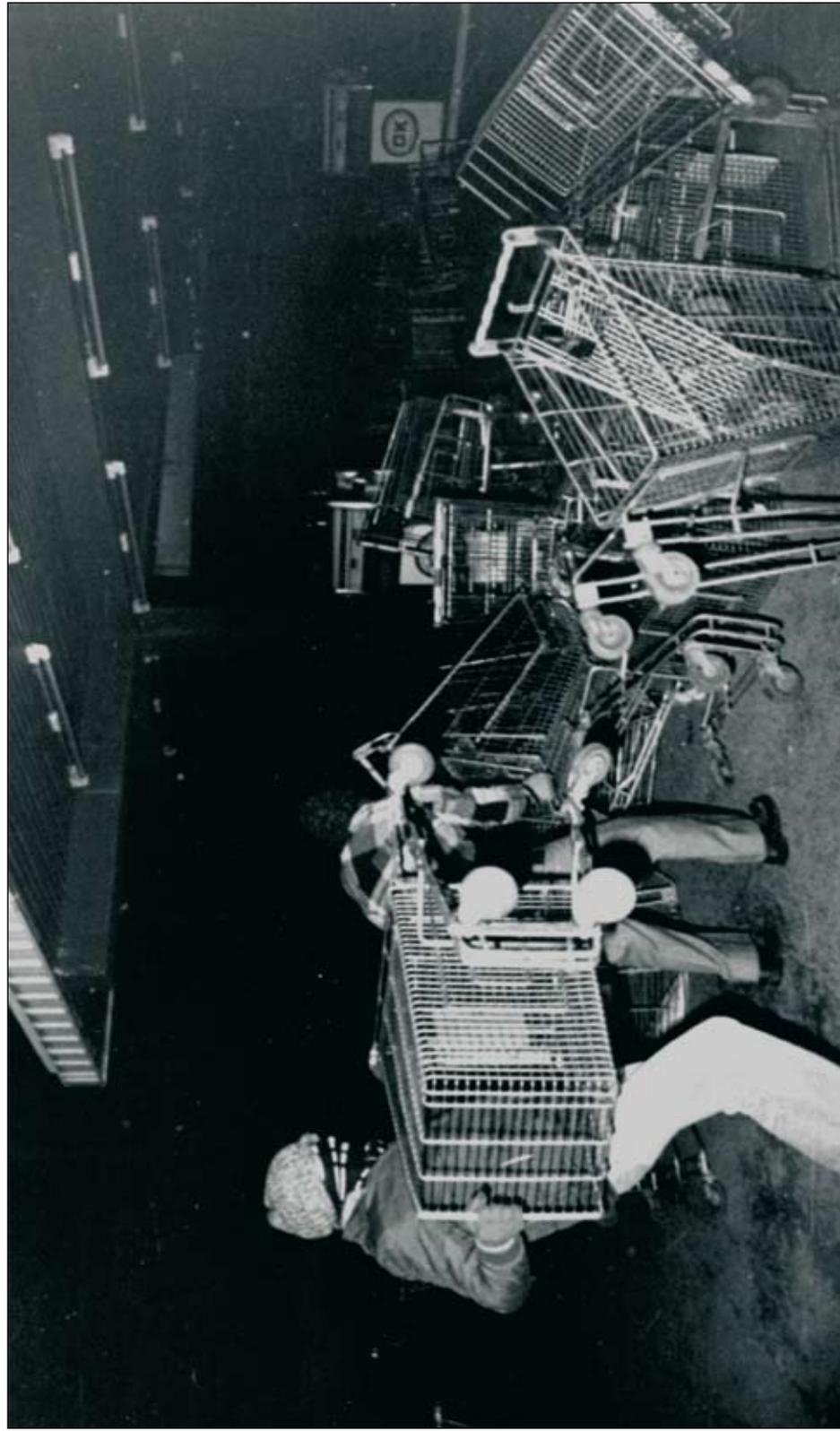
das Bild der Stadt in sich zusammen. Die Parameter haben sich verschoben. Licht, Hall, Geruch, Temperatur – alle Faktoren einer im Unbewussten wirkenden Wahrnehmung werden mit neuen Daten gefüttert. Die U-Bahn produziert ihren eigenen Sound. Willkommen im Netz! Und kein Netz lebt nur von seinen Verknüpfungen. Mindestens ebenso wichtig sind die Leerstellen, die Zwischenräume. U-Bahn-Fahren krümmt den Raum. An die Stelle der Kontinuität der Raumerfahrung tritt das Spiel der Brüche.

• •

nicht realisiert

Stefan Micheel, Andreas Wegner.





LE GRAND MAGASIN

Ein Kaufhaus für genossenschaftlich produzierte Waren aus Europa

Künstlerbiografien

Julia Baier → 40

* 1971 in Augsburg, lebt in Berlin

Ausstellungen/Preise u. a.

Japanisch-Deutsches Zentrum Berlin (2008); Kunstverein Cuxhaven (2008); Gallery OUT of PLACE, Nara/Japan (2005); BFF-Förderpreis (2003); »Badefreuden«, Suermondt-Ludwig-Museum, Aachen (2004)

Martina Becker → 80

* 1964 in Großburgwedel, Studium Bildende Kunst an der HBK Braunschweig, Diplom und Meisterschülerin bei Prof. Roland Dörfler

Ausstellungen zuletzt u. a.

»Paulas Kinder«, Kubo und Kunsthalle Bremen (2007); Museo para la Identidad Nacional, Tegucigalpa/Honduras (2007); »La intimidación y el distanciamiento«, Museo de Arte de El Salvador (2007); »G.O.L.D.«, Bremen (2005); The Artists Residence Gallery Herzliya/Tel Aviv (2001)

BEWEGUNG NURR und Florian Göpfert → 84

Gründung der Künstlergruppe BEWEGUNG NURR 1989 in Dresden; seit 1996 in der Besetzung Alekos Hofstetter/Christian Steuer/Lokiev Stoof, leben in Berlin und Dresden; Kooperation bei »Cash Pool« mit Florian Göpfert (Dresden)

Ausstellungen zuletzt u. a.

»Metal Heart II«, planetart, Amsterdam/NL (2008); »Attack by Combination«, ABEL Neue Kunst, Berlin (2008); »S-FOR«, gutleut 15, Frankfurt/M. sowie Städtische Galerie Waldinger, Osijek/HR und Collegium Artisticum, Sarajewo/BIH (2007)

Roland Boden → 100

* 1962, lebt in Berlin

Stipendien und Ausstellungen u. a.

Busan Biennale/Südkorea (2006); »Global Players«, Tokio/Yokohama (2005); Ludwig Forum Aachen (2005); »Living inside the grid«, New Museum for Contemporary Art, New York (2003); Villa Massimo Rom (2003); Künstlerhaus Bethanien, Berlin (2002); »Elvis has just left the building«, PICA, Perth/Australien (2002); »plug in«, Westf. Landesmuseum Münster (2001); »MANIFESTA 3«, Ljubljana (2000)

Heike Bollig → 144

* 1973 in Karlsruhe, lebt in Berlin

Ausstellungen u. a.

»2 Zimmer für den Sandwich Man«, Kunstraum München (2008); »on the spot #3«, Badischer Kunstverein, Karlsruhe (2008); »Love and Peace«, Iaspis, Stockholm (2008); »Your Latest Tric, Fehler #1, Jet, Berlin (2007); »Deutschland sucht«, Kölnischer Kunstverein, Köln (2004); »Tätig Sein«, Neue Gesellschaft für Bildende Kunst, Berlin (2004); »Rassismus, Sexismus und das Dritte«, Glue Projektraum, Berlin (2004)

Dante Busquets → 42

* 1969 in Mexico City, lebt in Mexico City;

1991 – 1992 Bachelor of Fine Arts in Photography, San Francisco Art Institute

Ausstellungen zuletzt u. a.

»Citámbulos: Stadtwandeln in Mexico City, A journey to the Mexican megalopolis«, Deutsches Architektur-Zentrum, Berlin (2008); »Citadino, -na«, Orquideas Bistrot, Mexico City (2006)

Martin Conrads / Anna Mándoki → 30

Martin Conrads * 1969 in Köln, lebt in Berlin
Ausstellungen zuletzt u. a.

Zentrum für Zeitgenössische Kunst, Warschau (2008); Deutsches Architekturmuseum, Frankfurt/M. (2008); Tent, Rotterdam (2007)

Anna Mándoki * 1977 in Budapest, lebt in Berlin;
Gründungsmitglied des Projektraums und Ladenlokals »bolt« in Budapest (2006)

Ausstellungen u. a.
in Berlin, Warschau, Budapest, Eindhoven und Bytom

Hse Deberle → 54

* in Heidelberg, lebt seit 2000 in Berlin und Heidelberg; Ausbildung zur Glasgestalterin, Studium der Malerei. Tätigkeiten als Lehrerin, Glasgestalterin und Malerin. Ausstellungen und Ausstellungsbeiträge seit 1995.

Jean-Ulrick Désert → 96

* in Haiti, lebt in Berlin und New York
Studium an der Cooper Union und Columbia University, New York; Stipendien: New York – Lower Manhattan Cultural Council; Cité Internationale des Arts Paris; Villa Waldberta, München
Ausstellungen zuletzt u. a.

»Demokratie & Gewalt«, Werkstattgalerie Berlin (2008); »Infinite island«, Brooklyn Museum, New York (2007); »Sexwork. Kunst Mythos Realität«, NGBK Berlin (2006)

Manfred Eichhorn → 88

* 1961 in Heide/Holstein, lebt in Hamburg; 1983 – 1988 Studium an der Hfbk Hamburg
Ausstellungen zuletzt u. a.

»mafraktope:::«, Walden Kunstausstellungen, Berlin (2008); »Die Angst reist immer mit«, Neues Problem, Berlin (2008); »Walden im U.FO«, Projekthaus, Hamburg (2008); »mafraktope_zwei:::«, Hamburger Waschhaus / Kioer, Hamburg (2008); 5. Berliner Kunstsalon, Walden Kunstausstellungen / Neues Problem, Berlin (2008); »Die Tür für eine andere Zukunft aufmachen«, Neues Problem, Berlin (2007)

Moritz Frei → 142

* 1978 in Frankfurt/M., lebt in Leipzig; seit 2008 Studium in der Klasse von Peter Piller an der HGB Leipzig
Ausstellungen zuletzt u. a.

»Gemischte Gefühle«, Foundgalerie, Hamburg (2008); »Randbelichtung – Klasse Peter Piller«, Palais für aktuelle Kunst, Glückstadt (2008); »f-stop-festival«, Leipzig (2007); 4. Berliner Kunstsalon, Berlin (2007)

Rolf Giegold → 48

* 1970 in Erlangen, lebt in Berlin; 1991 – 1993 Studium der Archäologie in Saarbrücken und Rethymno; 1993 – 1999 Studium der Freien Kunst an der HBK Saar/Saarbrücken und der ENBA Dijon

Ausstellungen und Projekte im öffentlichen Raum, u. a.
in Berlin, Graz, Liverpool, Dubai, Saarbrücken, El Salvador, Stuttgart, München, Luxemburg

Alexandra Gneissl → 56

* 1970 in Heilbronn, lebt in Berlin; 1989–1999 Studium Malerei in Berlin, 2000–2005 Studium Freie Kunst an der Muthesius Kunsthochschule Kiel; Open class bei Marina Abramovic, HfBK Braunschweig; 2005–2006 Gründerin des 1. und 2. Performance Festivals Schleswig-Holstein
Ausstellungen und Projekte seit 2002 u. a.

»Golden Shower«, Kunsthalle zu Kiel; »Black Rain«, Fraktale IV, Berlin; »Shower Performance«, Tallinn/Estland; »Die Goldene Natur des Menschen«, Ortung V, Schwabach; »der Prozess«, Villa Mohr, München; »white mountains«, Gesellschafter Art.Award 08 & Art Fair 21, Köln

Adrian Göllner → 150

* 1964 in Iserlohn, lebt in Ottawa/Kanada
Ausstellungen und kuratorische Tätigkeiten u. a.

»Location, Location«, NavtaSchulz Gallery, Chicago (2008); »Harbinger« (Public Art Commission), Met Tower, Toronto (2007); »North« (Public Art Commission), Kanadische Botschaft, Berlin (2005)

Sebastian Gräfe → 148

* 1976 in Grimma, lebt in Berlin
Ausstellungen zuletzt u. a.

»Navigieren nach den Sternen«, Kunstverein St. Pauli, Hamburg (2008); »Keine Zeit für Eile«, Kunstverein Cuxhaven (2008); »Milchgrau bis Nachtblau«, Simultanhalle, Köln (2007)

massoud graf-hachempour → 46

* 1956 in Teheran/Iran, lebt seit 1961 in Deutschland und seit 1999 in Berlin; 1979–1982 freies Kunststudium Bildhauerei, 1982–1985 Goldschmiedelehre
Ausstellungen u. a.

»Metamorphosen«, Böke Museum, Leer (2004); »Orient-Okzident«, Lichtinstallation, tmca Teheran Galerie, Teheran (2004); »Reihungen«, Galerie Nord – Bezirksamt Mitte, mit U. Jeran, Berlin (2003)

Caroline von Grone → 38

* 1963 in Hannover, lebt in Kiel; 1984–1992 Studium Freie Kunst, GHK Kassel, HfBK Braunschweig und Kunstakademie Düsseldorf bei Klaus Rinke und Jan Dibbets
Ausstellungen zuletzt u. a.

»Frauen.Portraits«, Overbeck Gesellschaft, Lübeck (2008); »Paradiesgärtlein« (Bilder für eine Backsteinwand), Sparkassenstiftung S.-H., Kiel (2008)

Irene Hug → 138

* 1964 in Zürich, lebt in Berlin
Ausstellungen zuletzt u. a.

»Extensible Markup Language«, Galerie Hubert Bächler, Zürich (2007); »Multitasking«, NGBK Berlin, Stedelijk Museum s'Herogenbosch/NL, Overbeckgesellschaft Lübeck (2007–2008); »Nous sommes impliqués dans cette affaire«, Centre Culturel Suisse, Paris (2006)

Karen Irmer → 50

* 1974 in Friedberg, lebt in Augsburg und Berlin; Kunststudium bei Gerd Winner und Sean Scully, Akademie der Bildenden Künste München
Ausstellungen zuletzt u. a.

»draussen in mir«, Zweigstelle Berlin (2008); »gestern wars kälter als draussen«, mit Ingrid Martin, Jürgen Paas und Albert Weis, Landesgartenschau Neu-Ulm (2008); »Karen Irmer – Kunstförderpreisträgerin 2002«, H2 Zentrum für Gegenwartskunst, Augsburg

Karl Heinz Jeron → 146

* 1962 in Memmingen, lebt in Berlin
Ausstellungen zuletzt u. a.
Installation »Horde«, Netherlands Media Art Institute, Amsterdam (2008/2009); »Public White Cube«, Museum of Modern Art San Francisco (2008/2009)

Lilo C. Karsten → 136

* 1956 in Wermsdorf, lebt in Berlin
Ausstellungen 2008 u. a.
in Tervuren/Belgien, Turin/Italien, München
und Frankfurt/Main

Katja Klein → 156

* 1974 in Siegen, lebt in Berlin
Ausbildung an der Fachhochschule Potsdam
(Studiengang Kommunikationsdesign,
Schwerpunkt Fotografie)

Kirsten Klöckner → 134

* 1962 in Braunschweig, lebt in Berlin;
seit 1989 Veröffentlichungen von Multiples
und Buchprojekten
Ausstellungen zuletzt u. a.
»Bitte fühlen Sie sich wie zu Hause«, Kunsthalle
Brennabor, Brandenburg/Havel (2007);
»Aquarelle und Multiples«, Kunstverein Hof
(2006)

Carsten Kummer → 28

* 1987 in Cottbus, lebt in Berlin.
Seit 2002 Streetart Künstler im Bereich Graffiti
und Schablonenkunst; seit 2005 T-Shirt-Designer
unter dem Label »fbs.ks« und »contenance«;
2006 Gründer der Künstlergemeinschaft
»Ideenschmiede Querbeet«; 1. Platz beim Plakat-
und Aufklärungswettbewerb der Öko-Smart-
Foundation (2006)

Victor López González → 52

* 1969 in Paris, lebt in Leipzig und Valencia
Ausstellungen u. a.
»Close The Gap«, Stadtgalerie Kiel (2008);
»Blickachsen 5«, Bad Homburg (2005);
»Artemigrante«, Kunstmuseum Monterrey/
Mexiko (2002)

Eva-Christina Meier → 154

* 1967, lebt in Berlin; Studium an der
Kunsthochschule Berlin Weißensee
Ausstellungen/Projekte u. a.
»Kunst treibt Blüten«, Schmuckmuseum
Pforzheim (2007); »Chile Internacional«, Galería
Metropolitana, Santiago de Chile (2006);
»Abgebrannt«, Ausstellung der
Berliner Senatsstipendiaten 2005/2006,
Berlinische Galerie, Berlin (2006)

Connie Mendoza → 36

* 1971 in Chuquicamata/Chile, lebt in Berlin;
1995 – 1997 Fine Arts (Photography & Video
Degree), 1991 – 1995 Fine Arts (Sculpture
Degree) an der Massana School, Barcelona.
Ausstellungen u. a.
»Moments & Monuments«, Barcelona (2005);
»Futureland«, Barcelona (2004)

Stefan Micheel → 166

(Entwurf nicht realisiert)

* 1955 in Bochum, lebt in Berlin;
1988 – 2001 Künstlerduo p.t.t.red.
Stipendien
Schloss Solitude (2000); Kunstfonds Bonn
(1997); PS1 NY (1995/1996).
Ausstellungen und Projekte zuletzt u. a.
Seminar old maps, KHS Weißensee (2008);
Aktion »Valkyrie« (2007); Residenzpro-
gramm »Pilotprojekt Gropiusstadt« (2006);
»Fotografieren verboten«, Berlin (2005);
»fortissimo«, U2 Alexanderplatz,
NGBK Berlin (2004)

Claudia Mucha → 90

* 1971 in Wolfratshausen, lebt in Wolfsburg
Ausstellungen und Projekte u. a.
»Katastrophenalarm«, NGBK Berlin (2008);
»green dreams«, Kunstverein Wolfsburg (2007);
»Erneuerbare Landschaften« (2003 – 2005,
u. a. Galerie 35, Berlin, 2005)

Barbara Müller → 98

* 1962 in Zwickau, lebt in Berlin; 1989 – 1995 Studium an der HS für Kunst und Design Burg Giebichenstein, Halle; 2004 – 2007 Masterstudium Universität der Künste Berlin, Master of Arts/Art in Context

Stipendien u. a.

Künstlerhaus Schloß Wiepersdorf (2003); Cité Internationale des Arts à Paris (1999); Arbeitsstipendium des Landes Sachsen-Anhalt (1997)

Leo de Munk → 94

* 1955 in Beverwijk/NL, lebt in Berlin; 1973 – 1978 Kunststudium (TeHaTex) Amsterdam; 1978 – 1982 Studium der Kunstgeschichte an der Universität von Amsterdam

Seit 2003 Ausstellungen und Ausstellungsbeiträge

in der Galerie »Neues Problem«, Berlin

Piotr Nathan → 152

* 1956 in Danzig, lebt in Berlin

Ausstellungen zuletzt u. a.

magnus mueller, Berlin (2006); Morris & Helen Belkin Art Galery, Vancouver (2005)

Hester Oerlemans → 78

* 1961 in Schijndel/NL, lebt in Berlin und Amsterdam

Projekte/ Kunst am Bau zuletzt u. a.

»Klapp Uhr und Musikstudio«, Wettbewerb »De juwelen van Elst, Elst/NL (2008); Wettbewerb »Met andere ogen«, Highway A4 Kunstgebouw, Rijswijk/NL (2007); »Kunst en Bedrijf / ROC Hengelo/NL (2007); »Photo Wand«, Museum für Moderne Kunst, Arnheim/NL (2007)

Felix Pestemer → 132

* 1974 in Braunschweig, lebt in Berlin

Ausstellungen zuletzt u. a.

»Welcome the Stranger – The Puttbill Parables«, Martinski Fine Arts, Berlin (2008); »Illustrative 08«, Messehallen Zürich (2008); »Neophytenplasma – Verfallsgötzen und Alltagsreliquien«, Galerie Bob Parsley, Berlin (2007)

Heiko Pfreundt → 140

Lebt seit 2005 in Berlin; 1999 Studium Kunst an der Universität Bremen (bei Wolfgang Hainke); 2001 – 2006 Studium Visuelle Kommunikation an der Hochschule für Künste Bremen; 2006 Hochschulpreis HfK Bremen (1. Platz für Videoessay »Ein Versuch über das Liegen«)

Nik Pitton → 32

* 1969 in Hadamar, lebt in Berlin

Projekte zuletzt u. a.

»Zikkurat« (fortlaufendes Foto-/Videoprojekt über ein fiktives Gebäude in Sao Paulo, seit 1995); »BCN-Demolition tour« (Foto-Serie über die Stadt Barcelona, 2005 – 2007); »Maikafer flieg« (Fotogeschichte, 2005); »Bingomachine« (Projekt über die Bingo Hallen in Barcelona, 2003)

Ingrid Schütz → 44

* in Heidenheim, lebte bis 2002 in Berlin, seitdem in Stuttgart

Stipendien und Preise u. a.

Löwenhof-Förderpreis Frankfurt (2005); Bahnwörter-Stipendium Esslingen (2002); Karl-Hofer-Stipendium, Berlin (1997 – 1999); Stiftung Kulturfonds (1998)

Ausstellungen zuletzt u. a.

Fotosommer 07 Stuttgart; Gedok Freiburg (2004)

Christian Sievers → 128

* 1974 in Braunschweig, lebt in Berlin; Studium an der HBK Braunschweig (Bildhauerei und Performance, Diplom 2001); 2001 – 2003 Aufenthalt in London / MA Sculpture, Royal College of Art
Ausstellungen 2008 u. a.
Clarke Gallery, Berlin;
Tashkeel Arts Centre, Dubai.

Hein Spellmann → 34

* 1962 in Bassum, lebt in Berlin.
Ausstellungen 2008
»1: X Raum // Modell«, Rasche Ripken, Berlin;
U.B.R. Galerie, Salzburg

susannebritz → 126

* 1974 in Neuwied, lebt in Berlin
Ausstellungen und Stipendien 2008
Stipendium Künstlerhaus Lukas, Ahrenshoop (2008); »Emy-Roeder-Preis«, Kunstverein Ludwigshafen (2008); »Unverzagt, das Hotel Balzer«, Künstlerhaus Schloss Balmoral, Bad Ems (2008)

Bernd Trasberger → 86

* 1974 in Mönchengladbach, lebt in Berlin
Ausstellungen u. a.
Galerie Lena Brüning, Berlin; W139, Amsterdam; Cluster, Berlin; Astuni galleria, Bologna; Junge Kunst, Wolfsburg; Maison Neyrand, Lyon
Arbeiten im öffentlichen Raum u. a.
Skulpturenmeile Mönchengladbach; Zuidas, Amsterdam; Kunstverein Mönchengladbach; Groot-handelsgebouw, Rotterdam; CityJam, Arnhem

URBAN PLANT RESEARCH → 82

Kollaboration von Sara Bouchard (* 1982 in Stockton/USA, lebt in New York) und Leslie Kuo (* 1981 in Lompoc/USA, lebt in Berlin) mit dem Zweck, das Leben von Großstadtpflanzen zu untersuchen (vorwiegend in Berlin und New York); Dokumentation der fortlaufenden Beobachtungen und Diskussionen unter
<http://urbanplants.wordpress.com>

Andreas Wegner → 168

(Entwurf nicht realisiert)
* 1958, lebt in Berlin; 1981 – 1986 Studium an der Hochschule der Künste in Bremen; 1995 – 2001 wissenschaftlicher/künstlerischer Mitarbeiter an der Bauhaus-Universität Weimar.
Ausstellungen und Projekte zuletzt u. a.
»Le Grand Magasin«, Galerie im Saalbau, Berlin (2008); »Heavens on Earth«, Galleria Antonio Ferrara / Reggio Emilia/Italien (2007); Deutscher Künstlerbund, Berlin (2007)

Sylvia Winkler / Stephan Köperl → 130

Sylvia Winkler (* 1969 in Österreich) und Stephan Köperl (* 1966 in Deutschland) unterhalten ein Atelier in Stuttgart. Seit 1997 erkunden sie den öffentlichen Raum verschiedener Länder. Ihre Interventionen entwickeln sich aus Beobachtungen vor Ort und werden speziell für die jeweilige Situation ausgearbeitet und temporär umgesetzt.

Gloria Zein → 92

* 1970 in Hannover, lebt in Berlin und Paris.
Ausstellungen u. a.
Iranian Artists' Forum, Teheran (2008); Heinrich-Böll-Stiftung, Rostock (2008); Künstlerhaus Dortmund (2007); Galerie Rossella Junck, Berlin (2007); NGBK Berlin (2006); ArtSpace, New Haven/USA (2006); Goethe Institut Paris (2003)

Impressum

Herausgeberin

Neue Gesellschaft für Bildende Kunst e.V.
(NGBK) Berlin
Oranienstr. 25, 10999 Berlin
+49 (0) 30 616 51 30
ngbk@ngbk.de, www.ngbk.de

Gestaltung

Stephan Fiedler

Litho

BerlinMedia

Druck

allprintmedia GmbH

Präsidium

Dr. Katja von der Bey
Prof. Dr. Beatrice von Bismarck
Cornelia Reinauer

ISBN 978-3-938515-26-6

Fotonachweis

Geschäftsführung

Leonie Baumann

S. 12, 51, 87, 141, 147: Thomas Bruns

Alle sonstigen Abbildungen

wurden von den KünstlerInnen erstellt

Geschäftsstelle

Kati Beer, Wibke Behrens, Katja Hübner,
Gabi Kellmann, Benita Piechaczek

© 2008 NGBK Berlin,
AutorInnen und KünstlerInnen

Mitarbeit

Hartmut Schulenburg

Das Projekt wird aus Mitteln des
Regierenden Bürgermeisters von Berlin/
Senatskanzlei – Kulturelle Angelegen-
heiten gefördert und von den Berliner
Verkehrsbetrieben (BVG) sowie der
Wall AG unterstützt.

Idee und Konzeption

NGBK

Produktion, Koordination

& Redaktion

Uwe Jonas

Vertrieb für den Buchhandel

Vice Versa Vertrieb Berlin
Immanuelkirchstr. 12, 10405 Berlin

Lektorat

Birgit Anna Schumacher

Tel. + 49 (0) 30 61 60 92 36

www.vice-versa-vertrieb.de