



# Mind the Map Orientierungsmuster in der Großstadt

Workshop am  
Einstein Forum  
25. April 2008

## Mind the Map. Orientierungsmuster in der Großstadt

Berlin gibt es nicht, auch nicht Wien und Paris, nicht Tokio oder New York. Oder besser: Es gibt sie alle jeweils nur als »Stadt an sich«, die all unseren individuellen Stadterfahrungen je immer schon zugrunde liegen muss. Das ist anders als in kleinen Orten, die für ihre Bewohner noch auf irgendeine Art intuitiv erfassbar sind. Schon 1889 schrieb Charles Booth, der Pionier der Stadtforschung: »Auf dem Lande liegt das Gewebe des menschlichen Lebens offen zutage; persönliche Beziehungen binden das Ganze zusammen. Das Gleichgewicht, auf dem die bestehende Ordnung beruht, ist, ob zufrieden stellend oder nicht, eindeutig und offensichtlich. Ganz anders sieht es in den Großstädten aus, wo wir, was diese Fragen angeht, in Dunkelheit leben, mit zweifelnden Herzen und aus Unkenntnis sich ergebenden unnötigen Ängsten.« Das gilt für jede Art der Wahrnehmung und der Orientierung, ob topographisch oder sozial. Seit Städte zu groß geworden sind, als dass man sie unmittelbar erfahren könnte, hat man Strategien entwickelt, sich in ihnen zu orientieren. Diese Strategien haben sich im Alltag ebenso verfestigt wie in wissenschaftlichen Untersuchungen, in der Literatur wie in Reportagen, in der Bildenden Kunst wie im Film.

### Sieglinde Geisel

#### *Gefühlte Räume. Wie man sich mit Städten vertraut macht*

Wir haben unsere Fortbewegung weitgehend an Maschinen delegiert, doch Maschinen verändern ihre Benutzer. Das Verkehrsmittel bestimmt nicht nur das Raumgefühl, das wir für eine Stadt entwickeln, es manipuliert auch unser Zeitempfinden. Autofahrer glauben, sie seien mit dem Auto schneller als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, weil sie die Zeit im Stau, vor roten Ampeln und auf Parkplatzsuche nicht einberechnen. Auf Strecken bis zu sechs Kilometern ist das Fahrrad im Stadtverkehr unschlagbar, doch das ist kaum jemandem bewusst. Jede Transportmaschine zwingt ihrem Nutzer ein bestimmtes Know-how auf, das sich wiederum in den mentalen Bildern spiegelt, mit denen man sich eine Stadt aneignet. Urbanität ist ein Lebensgefühl, und dieses entsteht, während man sich durch die Stadt bewegt. Es gibt Autostädte und Fahrradstädte, Fußgängerstädte und Straßenbahnstädte – Städte unterscheiden sich durch das Verkehrsmittel, das ihnen gemäß ist. Daraus ergibt sich ihr Tempo, ihr Flair, ihre Identität.

**Sieglinde Geisel** wurde 1965 in Rüti/ZH in der Schweiz geboren. Sie studierte in Zürich Germanistik und Theologie und zog 1988 nach Berlin-Kreuzberg. Nach dem Mauerfall verlagerte sich ihr Interesse in den Osten. Im Auftrag der *Neuen Zürcher Zeitung* reiste sie für eine Reihe von Städteporträts in die Metropolen Ostmitteleuropas und lebte vorübergehend in Lublin, Polen. 1994 ging sie nach New York, wo sie für vier Jahre als Kulturkorrespondentin für die *Neue Zürcher Zeitung* tätig war. Im Januar 1999 kehrte sie auf eigenen Wunsch nach Berlin zurück. Seither schreibt sie von dort über kulturelle und soziale Themen. Ende April erscheint von ihr: *Irrfahrer und Weltenbummler. Eine Mentalitätsgeschichte des Reisens*.

**Joachim Scheiner**

***Irgendwie, irgendwo, irgendwann. Alltägliche Wege in der Stadtregion***

Alltägliche räumliche Orientierungen sind heute in starkem Maße regional geprägt. Die zurückgelegten Wegelängen sind in den vergangenen Jahrzehnten deutlich länger geworden, die Aktionsräume haben sich ausgedehnt, und motorisierte Verkehrsmittel, insbesondere der Pkw, haben an Bedeutung gewonnen. Gleichzeitig bestehen auch heute noch erhebliche Bindungen an das nähere Wohnumfeld. Diese Orientierungen in den Bereichen Beruf, Ausbildung, Versorgung und Freizeit sind sozial und räumlich stark differenziert.

Das wissenschaftliche Verständnis räumlicher Verflechtungen ist jedoch äußerst lückenhaft. Es gibt deutliche Hinweise darauf, dass die Güte von Erklärungsmodellen räumlichen Handelns im Verlauf der letzten Jahrzehnte sogar rückläufig war. Demzufolge scheinen sich Menschen zunehmend unabhängig von Positionen ihrer Lebenslage oder von den Gelegenheiten, die ihr räumliches Umfeld bietet, zu bewegen. Die jüngere Forschung reagiert darauf mit der Einführung von Konzepten wie Lebensstil, Individualisierung oder residentieller Selbstselektion in die Mobilitätsforschung. Der Beitrag präsentiert einige empirische Schlaglichter zur Thematik. Diese verweisen auf die Bedeutung von Erreichbarkeits- und Wohnstandortpräferenzen sowie von sozialen Bindungen für die Wohnstandortwahl und die alltäglichen Wegemuster.

**Joachim Scheiner**, geboren 1964, studierte Geographie, Statistik und Verkehrswesen in Berlin. Von 1997 bis 1999 war er Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Freien Universität, wo er im Jahr 2000 auch im Fach Geographie promovierte. 2000 war er Wissenschaftlicher Mitarbeiter des BiP – Büro für Integrierte Planung, von 2000 bis 2003 Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund. Nach einem Auslandsaufenthalt in Pretoria, Südafrika, 2004 ist er seit 2005 wieder an der Technischen Universität Dortmund. Außerdem ist er als freiberuflicher Mobilitätsforscher tätig.

**Rüdiger Zill**

***Im Detail. Wahrnehmungs- und Orientierungsversuche in der Großstadt***

Das Bemühen, die Großstadt adäquat darzustellen, ist ein Kampf ums Detail. Um die Vielfalt der Stadt zu erfassen, zu repräsentieren und vor allem auch zu ordnen, sind eine Reihe von literarischen und nicht-literarischen Methoden entwickelt worden. Am Anfang steht dabei häufig der Blick von oben, vom Turm, der alles auf einmal erfassen soll. Dieser Überblick überschaut alles gleichermaßen – und übersieht dabei so manches. Von Louis Sébastien Merciers *Tableau de Paris* im späten 18. Jahrhundert über Adalbert Stifters *Wien und die Wiener in Bildern nach dem Leben* im frühen 19. bis hin zu den Querschnittfilmen aus den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts reichen daher die Versuche, das Ganze als ein Zusammenspiel seiner Einzelimpressionen zu erfassen. Im Besonderen soll das Allgemeine sichtbar werden. Aber schnell schon entsteht dabei der Streit darüber, was die signifikanten Details sind und wie sie zu arrangieren wären.

**Rüdiger Zill**, geboren 1958 in Berlin, studierte Philosophie, Geschichte und Soziologie in Berlin und London. 1994 Promotion an der Freien Universität, Berlin, mit der Arbeit *Meßkünstler und Rossebändiger. Zur Funktion von Modellen und Metaphern in philosophischen Affekttheorien*. Seit 1997 Wissenschaftlicher Referent am Einstein Forum, Potsdam.

**Freitag, 25. April 2008**

16.00 Uhr

Rüdiger Zill, Einstein Forum, Potsdam

*Im Detail. Wahrnehmungs- und Orientierungsversuche in der Großstadt*

17.00 Uhr

Joachim Scheiner, Technische Universität Dortmund

*Irgendwie, irgendwo, irgendwann. Alltägliche Wege in der Stadtregion*

18.30 Uhr

Sieglinde Geisel, Neue Zürcher Zeitung, Berlin

*Gefühlte Räume. Wie man sich mit Städten vertraut macht*

19.30 Uhr

*Städte in Bewegung. Eine Film-Collage*

Einstein Forum  
Am Neuen Markt 7

14467 Potsdam

0331 271 780

[einsteinforum@einsteinforum.de](mailto:einsteinforum@einsteinforum.de)

[www.einsteinforum.de](http://www.einsteinforum.de)

  
EINSTEIN  
FORUM