

Bertram Weisshaar

Gehen um zu verstehen – Spaziergangswissenschaft

„Wer geht, sieht im Durchschnitt anthropologisch und kosmisch mehr, als wer fährt. Überfeine und unfeine Leute mögen ihre Glossen darüber machen nach Belieben; es ist mir ziemlich gleichgültig. Ich halte den Gang für das Ehrenvollste und Selbständigste in dem Manne und bin der Meinung, daß alles besser gehen würde, wenn man mehr ginge.“ (Johann Gottfried Seume, 1805)

„Wir führen eine neue Wissenschaft ein: die Promenadologie oder Spaziergangswissenschaft [...] Sie gründet sich auf die These, dass die Umwelt nicht wahrnehmbar sei, und wenn doch, dann auf Grund von Bildvorstellungen, die sich im Kopf des Beobachters bilden und schon gebildet haben. Der klassische Spaziergang geht vor die Mauern der Stadt, in die Hügel, an den See, auf die Klippen. Der Spaziergänger durchquert eine Reihe von Orten: die Parkplätze, eine Zone vorstädtischer Siedlungen, Fabriken, Müllplätze, Autobahnkreuzungen, aber auch Wiesen, Wälder, Flusstäler, Bauernhöfe. Am Schluss, nach Hause zurückgekehrt, erzählt der Spaziergänger, was er gesehen hat. Er beschreibt, wie es je nach der Stadt – von der er ausging und in die er zurückkehrte – im Schwarzwald aussieht, im Taunus, im Reinhardswald bei Kassel oder in den Vogesen bei Straßburg. Dabei beschreibt er keinen der durchquerten Orte, den Wald, das Flusstal, schon gar nicht die Fabrik oder den Müllplatz, sondern er beschreibt integrierte Landschaftsbilder. Der Basler Jura, der Thüringer Wald sind Konstrukte, die sich aus Lese Früchten, geographischen Kenntnissen, Bildern und Prospekten gebildet haben und die während des Spazierganges abgerufen wurden. Sie haben es dem Spaziergänger erst ermöglicht, die Landschaft überhaupt wahrzunehmen. Die Spaziergangswissenschaft beschäftigt sich also mit diesen vorfabrizierten Vorstellungen und mit dem, was von der Wirklichkeit wegfällt, wenn das Gesehene an dieses Bild angepasst wird. (Lucius Burckhardt,¹ 1994)

Sind Sie schon einmal auf einem Parkhaus spazieren gegangen? Ausgesprochen wenige Personen tun dies – bislang. Es scheint eine allgemeine Übereinkunft darüber zu geben, dass man in Parkhäusern eben nicht spazieren geht, so wie andererseits auch ein allgemein geteiltes Verständnis über „richtige“ Spaziergängen verbreitet ist. Von dieser Fragestellung, welche Areale und Bilder für

¹ Der Soziologe und Planungstheoretiker Lucius Burckhardt hat die Spaziergangswissenschaft in den 1980er Jahren an der Universität Kassel ins Leben gerufen.

Spaziergänge passend sind, gelangt man rasch zu der weiter gefassten Betrachtung der Wahrnehmungen von Stadt und Landschaft, also zu der Frage, in welcher kulturell vorgeprägten Art und Weise wir auf unsere Umgebungen blicken. Hiermit und mit den Veränderungen dieser Betrachtungsweisen beschäftigt sich die Spaziergangswissenschaft. Einige Beispiele aus der Praxis sollen hier das Anliegen veranschaulichen.

Bleiben wir bei dem Beispiel der Parkhäuser: In Deutschland entstanden sie ab den 1920er-Jahren, und lange schon finden sie sich in jeder etwas größeren Stadt. Wie kaum ein anderer innerstädtischer Bautypus dieser Größe, dient dieser ausschließlich einer einzigen Funktion, dem Abstellen von Fahrzeugen. Parkhäuser sind Transitorte – Bauwerke, in denen jeder Nutzer meist nur so kurz wie irgend möglich verbleiben möchte. Noch bevor das Parkhaus so recht erreicht wird, ist der Autofahrer meist mental bereits am übernächsten und eigentlichen Zielort angekommen. Wesentlich aus diesem Grunde blieb über Jahrzehnte eine Qualität dieser in der Regel allgemein öffentlich zugänglichen Bauten ungesehen: Von der obersten Etage eines Parkhauses bietet sich sehr oft eine überraschende und „sehenswerte“ Aussicht auf die Stadt. Nur wenige Meter „Verrückung“ nach oben genügen, um sich von dem Gewimmel in den Fußgängerzonen zu entfernen und sich in eine andere Verfassung, in einen anderen Wahrnehmungs-Modus zu bringen. Der Spaziergang zum Programm *plan08* mit dem Autor dieses Textes ging diesem Phänomen nach und führte zu dem Aral-Parkhaus an der Cäcilienstraße. (Dieses vom Atelier Jac Schmitz entworfene Gebäude erhielt 1967 den Architekturpreis der Stadt Köln.) Und tatsächlich, von dem obersten Parkdeck bietet sich der zu erwartende, lohnenswerte Rundblick über die Dachlandschaft, und auch der obligatorische Fernblick auf den Kölner Dom fehlt nicht. Die Überraschung: Kaum einem der Teilnehmer – die alle in Köln leben – war dieser Blick zuvor bekannt. Jahrzehntlang blieb diese Aussicht ungesehen, um dann eines Tages „entdeckt“ zu werden: Erstmals im Sommer 2008 wurde auf diesem Parkhaus ein Stadtstrand installiert. Ein Umbau des Gebäudes war dazu nicht notwendig. Es wurden lediglich andere Objekte anstatt Fahrzeuge abgestellt. Sandhügel, Liegestühle und ein paar Topfpflanzen genügen als Chiffre, um für diesen Ort eine andere Lesart und eine andere Benutzbarkeit anzuzeigen. Nunmehr ist die Aussicht und ist dieser Ort für alle sichtbar. Auch in anderen Städten entstanden bereits Stadtstrände auf Parkhäusern, einzelne verlangen bereits Eintrittsgeld.

Der neue Blick eröffnete rasch auch neue ökonomische Aussichten. In den nächsten Jahren wird vermutlich viel Sand auf Dächer geschaufelt werden.

Interessant zu untersuchen ist, wie solche Bild- und Bedeutungsverschiebungen entstehen, um hieraus eventuell eine Methode ableiten zu können. Wieso also blieben die erwähnten Aussichten jahrzehntelang ungesehen, wo sich diese doch von Anfang an täglich öffentlich und unverdeckt darboten, und was führte dann zu ihrer „Entdeckung“? Manchmal genügt schon ein kleiner Umschlag im Hören, in der Betonung oder auch im Sehen, um eine gedankliche Initialzündung und damit einen Wahrnehmungssprung zu bewirken. Wolfgang Welsch schildert ein Beispiel aus München (zufälligerweise ist auch die beim Spaziergang in Köln aufgesuchte Parkhausetage mit „München“ benannt): „... Die Olympischen Spiele standen bevor, und allenthalben wurde den modernen Olympiern durch gigantische Baumaßnahmen das Terrain bereitet und obenan die Modernisierungsflagge gehisst: Allerorts prangte die selbstbewusste Fortschrittsparole ‚MÜNCHEN WIRD MODERN‘. – Eines Morgens aber las ein Passant an denselben Orten einen ganz anderen Satz. Gewiss, die Tafeln und Lettern waren noch die gleichen wie vorher. Aber der Text lautete anders. Da stand nicht mehr die Fortschrittsparole ‚MÜNCHEN WIRD MODERN‘, sondern da stand plötzlich eine Fäulnisprophetie zu lesen: ‚MÜNCHEN WIRD MODERN‘ (in Moder übergehen).“² Nicht ein Buchstabe wurde verändert, und doch hatte sich die Wahrnehmung geradezu in das Gegenteil gewendet. Von Bedeutung ist hierbei: „‚Wahrnehmung‘ ist ein weiterer Begriff als ‚Sinneswahrnehmung‘. Für ästhetisches Denken sind gerade Wahrnehmungen ausschlaggebend, die nicht bloße Sinneswahrnehmungen sind. ‚Wahrnehmung‘ ist hier vielmehr in dem zugleich fundamentalen und weiterreichenden Sinn von ‚Gewahrwerden‘ zu verstehen. Dieser bezieht sich auf ein Erfassen von Sachverhalten, das zugleich mit Wahrheitsansprüchen verbunden ist. Derlei Wahrnehmung ist wörtlich als >Wahr-nehmung< aufzufassen, hat den Charakter von Einsicht.“³

Eine sichere Methode, mit welcher man vorhersehbar Wahrnehmungs- und Bedeutungsverschiebungen auslösen oder herbeiführen könnte, lässt sich hiervon noch nicht ableiten. Es gibt eine solche vermutlich auch nicht. Gestaltbar aber sind Situationen oder Vorgehensweisen, die häufig zu solchen

² Wolfgang Welsch: *Ästhetisches Denken*, Stuttgart 1990, S. 51

³ ebd., S. 48

Wahrnehmungsmomenten führen. Das Gehen zum Beispiel kann in eine konzentrierte und zugleich entspannte Verfassung überführen, in welcher wir scheinbar auch in unserem Denken besonders beweglich sind. Auch wenn diese Beobachtung in der Literatur manchmal als peripatetischer Mythos etwas überzeichnet wurde, so verbirgt sich dahinter doch die sympathische Vorstellung, nach welcher das Gehen das Denken fördert, gewissermaßen in Gang bringt, und wonach das Denken den Rhythmus des Gehens annehmen könne, ebenso wie den des „Sitzfleischs“.⁴ Warten wir nicht länger auf einen naturwissenschaftlichen Beweis hierfür – schon viele haben von dieser Erfahrung berichtet. Von Beethoven beispielsweise ist überliefert: „Sie fragen mich, woher ich meine Ideen nehme? Das vermag ich mit Sicherheit nicht zu sagen. Sie kommen ungerufen auf Spaziergängen im Wald, in der Stille der Nacht, am frischen Morgen [...]“⁵ Wir können also das Gehen einsetzen, um uns in eine besondere Verfassung zu bringen, die gewissermaßen für den Gedankensprung besonders einladend ist. Beschäftigen wir uns beispielsweise mit der Gestaltung eines bestimmten Areals, so sind wir idealerweise gleichzeitig dort körperlich unterwegs, während wir unseren Gedanken und Überlegungen zu dieser Aufgabe nachgehen (auffällig viele Begriffe und Redewendungen, die Denkvorgänge beschreiben, enthalten Worte aus dem Wortstamm „gehen“). Der französische Landschaftsarchitekt Bernhard Lassus hat hierfür die Methode der „erfinderischen Analyse“ formuliert: Diese „besteht darin, die erste Unwissenheit zu überwinden, mithin jenes Gefühl, dass der Ort entweder in nichts beziehungsweise in einer ungeordneten Anhäufung bestehe oder eine mythische Gegenwart besitze; erst dann kann man sich seiner Einzigartigkeit nähern. Zuerst muss man sich hierfür eine ‚umherschweifende Aufmerksamkeit‘ zulegen, indem man sich im Verlauf längerer Besuche zu unterschiedlichen Tageszeiten und bei jedem Wetter das Gelände und seine Umgebung einprägt [...] Dann wird deutlich, welchen Gesichtspunkten man den Vorzug geben muss, dann treten die Mikrolandschaften und die sie verbindenden Perspektiven in Erscheinung.“⁶ Wir folgen dem Rat von Lassus und unternehmen einen Versuch, Mikrolandschaften zu finden. Wir starten hierzu in Leipzig, am „Cityring“, der die historische Stadt umgibt. Wie in vielen Städten wurde auch in Leipzig nach dem

⁴ Friedrich Nietzsche: *Ecce Homo*, Stuttgart 1990, S. 486

⁵ Aus: Rudolf Thiel: „Die großen Symphoniker“, zit. in: Wolfgang von der Weppen: *Der Spaziergänger*, 1995, S. 38

⁶ Bernhard Lassus: „Zwischen Schichtung und Tiefe“, in: Tom Koenigs (Hrsg.): *Vision offener Grünräume – GrünGürtel Frankfurt*, Frankfurt 1991

Rückbau der Stadtmauer und der Wehranlagen auf den gewonnenen Flächen ein das Stadtzentrum umgreifender Promenadenring aus öffentlichen Parks angelegt. Direkt neben den Parks entstand eine ebenfalls das Zentrum umschließende Hauptverkehrsstraße. Die Flächen- und Bedeutungsverhältnisse zwischen Grün- und Verkehrsflächen haben sich jedoch kontinuierlich verschoben. Zuletzt im Jahr 2004, als im Rahmen der Olympia-Bewerbung der Stadt Leipzig der Abschnitt am Tröndlinring neu „geordnet“ wurde. Die Situation heute: Bis zu sieben Spuren für motorisierte Fahrzeuge, zwei bis vier Spuren für die Straßenbahn und an einigen, damit erst geschaffenen Engstellen gerade noch ein etwa zwei Meter breiter Reststreifen, den sich Fußgänger und Radfahrer teilen. Die autogerechte Stadt lebt weiter, erneuert im 21. Jahrhundert. Der Promenadenring ist in diesem Abschnitt zu Straßenbegleitgrün reduziert. Keine Mikrolandschaft in Sicht. Also folgen wir der Intention der Planer und tun, wofür dieser Ort optimiert wurde: Wir verlassen ihn so schnell wie möglich. So gehen wir zunächst entlang einer Fläche, etwa dreimal so groß wie der Marktplatz, besetzt mit Schuttbergen und Trümmerhaufen. Die globale Finanzkrise brachte hier den Bau einer neuen Einkaufsmeile ins Stocken. Erste Vegetation sprießt bereits auf den Hügeln. Wie hoch diese Gräser noch wachsen werden – wer vermag dies gegenwärtig mit Sicherheit zu prognostizieren? Wenige Meter weiter erreichen wir den Hauptbahnhof. An dessen Westseite finden wir das Areal des ehemaligen Verladebahnhofs, der durch eine Mauer und einen etwa zwei Meter hohen Geländesprung vom öffentlichen Straßenraum abgegrenzt ist. Der vordere Teil wird lediglich als Parkplatz genutzt. Der übrige, weit größere Bereich liegt seit mehreren Jahren brach. Auf den Flächen der entfernten Gleise, zwischen den verlassenen und zum Teil ruinösen Lagerschuppen und Hallen, wachsen meterhohe Pionierpflanzen, die mit lichten Farbtupfern einen Kontrast zu den mit Graffiti überzogenen Wänden bilden. An manchen Stellen verhindert bereits hohes Brombeergestrüpp ein Weiterkommen. Nur drei Minuten Fußweg vom Cityring entfernt finden wir uns unvermittelt in einer Stadtrandsituation wieder, einer Landschaftsinsel. Der Blick zurück fällt auf eine bemerkenswerte Stadtsilhouette – ein Blick aus einer gewissen Ferne, von Außerhalb, gleichwohl wir geografisch immer noch etwa in der Stadtmitte sind. Wenden wir unseren Blick wieder nach vorn und gehen tiefer in das Gelände hinein, so stoßen wir auf das Ufer des kleinen Flüsschens Parthe. Dieses Gewässer entspringt etwa 60 Kilometer östlich von Leipzig und fließt hier

weitgehend unbemerkt und bedeutungslos, eingezwängt zwischen hohen Mauern und fast unzugänglich, am Rande des Stadtzentrums vorbei. Flussaufwärts reihen sich eine Abfolge von Dörfern mit landwirtschaftlich geprägten und weiten, offenen Bereichen, ebenso kleine Wälder und Kleingartenanlagen, und insbesondere im Leipziger Stadtgebiet rücken dann Industriegebäude und Infrastrukturen der Bahn bis an die Ufermauer heran. Nicht zuletzt finden sich entlang der Parthe auch einige ältere Parkanlagen. Keiner dieser Abschnitte ist dabei für sich genommen besonders bemerkenswert. Erst in dem Wissen um die anderen Abschnitte und der Kontraste, die sich hieraus ergeben, wird aus der Parthe eine Landschaft, die über die jeweils unmittelbare Nachbarschaft hinaus bedeutsam ist. Auch diese Landschaft stellt sich erst in unserem Kopf zu einem Gesamtbild zusammen. Der Fluss – als Archetyp eines Kontinuums – hilft dabei die widersprüchlichen Situationen zu einem Ganzen zu integrieren, wobei jedem einzelnen Raum und Abschnitt die jeweiligen Eigenheiten belassen werden. Nur wer dieses Bild einmal gesucht und entdeckt hat, wird am Ufer dieses kleinen Flusses eine bemerkenswerte Landschaft sehen, die man übrigens am schnellsten zu Fuß erreichen kann – wie viele andere ebenso. Ich muss gestehen, dass ich am Anfang, als ich mir einen raschen Überblick verschaffen wollte, ein Auto mietete, um mich einfach von Ort zu Ort zu begeben – und auf diese Weise fuhr ich von Enttäuschung zu Enttäuschung. „Eine Falle“ denkt man, „dabei weißt du doch eigentlich, dass das nichts bringt. Und gelesen hast du es doch auch schon“, zum Beispiel bei Peter Handke: „Die Vergnügungsreise ist zu Ende. Ab jetzt beginnt der Fußweg. Ab hier werden wir gehen, nicht fahren. In all den Fahrzeugen gibt es keinen Aufbruch, keine Ortsveränderung, kein Gefühl einer Ankunft. Im Fahren, auch wenn ich nicht selber lenkte, kam ich nie so recht mit. Im Fahren war das, was mich ausmacht, nie dabei. Im Fahren werde ich beschränkt, auf eine Rolle, die mir widerspricht: im Auto, eine Hinterglasfigur, auf dem Rad die eines Lenkstangenhaltes und Pedaltreters. Gehen. Die Erde treten. Freihändig bleiben. Ganz aus eigenem schaukeln. Fahren und gefahren werden nur in der Not. An den Orten, zu denen ich gefahren wurde, bin ich nie gewesen.“⁷

Diese „Autofahrer-Perspektive“ ist ein komplexer, gleichwohl altbekannter Sachverhalt: Die Art und Weise, wie wir uns im Raum bewegen und insbesondere die Geschwindigkeit, mit welcher wir diesen durchqueren, bedingt unser Bild,

⁷ Peter Handke: *Die Abwesenheit*, Frankfurt am Main 1987, S. 115

unsere Wahrnehmung der Welt. Mit der Autofahrer-Perspektive wird nun zweierlei beschrieben. Zum einen hat man als Insasse eines Fahrzeuges nur einen sehr eng begrenzten Ausblick auf die Umgebung. Zudem bleibt durch die rasche Bewegung nur jeweils ein kurzes Zeitfenster, um einzelne vorüberziehende Orte zu erfassen. Lucius Burckhardt setzte dies einmal in Kassel in den 1990er-Jahren als „Windschutzscheibenspaziergang“ in Szene. Dabei liefen wir, Windschutzscheiben vor unser Gesichtsfeld haltend, entlang einer Hauptverkehrsstraße (angemeldet als „kulturpolitische Versammlung in Bewegung“). Auf diese Weise wurde der eingeschränkte Blickwinkel ebenso deutlich erfahrbar wie die Geräusche und anderweitigen Einflüsse, vor denen man im Auto abgeschirmt ist.

Mit Autofahrer-Perspektive ist aber auch eine eingeeengte Sicht auf die Stadt und die Stadtentwicklung gemeint: Viele Menschen kennen ihre Stadt oder weite Bereiche der Stadt nur noch aus dem Auto heraus, so dass ihnen andere, nicht mit dem Auto befahrbare Bereiche völlig oder weitgehend unbekannt sind. Sie erfahren täglich die Annehmlichkeiten und Problemstellen, die sich bei Benutzung der Stadt mit dem Auto darstellen, wogegen ihnen die Qualitäten und Schwierigkeiten, die sich aus der Perspektive als Fußgänger, Radfahrer oder Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel zeigen, verborgen bleiben. Nun sind aber die Anteile von Menschen mit und ohne Auto nicht repräsentativ in den Entscheidungsgremien und Behörden vertreten, ebenso wenig bei Zeitungen und anderen Medien, die den Blick auf die Stadt wesentlich mit prägen.

Alleinerziehende, Senioren, Kinder, Sozialhilfeempfänger etc. finden sich nur selten in den Bauausschüssen und entscheidenden Positionen der Stadtplanungsämter. Dort tagen Menschen mit engem Terminplan, die viel Verständnis für den Autoverkehr, gewissermaßen eine „natürliche“ Sensibilität für die „Grüne Welle“ mitbringen. Die Sicht auf die Stadt der nicht automobilen Personengruppe ist hingegen unterrepräsentiert. Dies erklärt, warum dem reibungslosen Funktionieren des Straßenverkehrs so große Aufmerksamkeit in den öffentlichen Diskussionen und derartige Priorität in der Planung zukommt.

Noch ein Spaziergang, ein etwas anderer. Einer meiner liebsten. Ein Ausflug in das Heute, in eine aus Fragmenten von Planungen und Verheißungen und deren Nebenfolgen „gewordene Welt“, üblicherweise nicht oder wiederum nur in Fragmenten wahrgenommen. Es geht los in Berlin, am Ausgang S-Bahnhof

Westkreuz, werktags. Hinter uns der Eingang zum S-Bahnhof, links hinter Zäune weggeschlossene Kleingärten, rechts ein Blick nach unten auf Schienen, vor uns ein Wendeplatz, dahinter eine Straße ins Ungewisse, im Hintergrund das silbernschimmernde Internationale-Congress-Centrum (ICC) der Messe Berlin, nahe dem Funkturm. Wir gehen los, kaum 200 Meter, dann nach rechts, hindurch zwischen Betonklötzen, die die Fahrbahn versperren. Jetzt stehen wir auf einer Art Brücke, vielleicht 20 Meter über der Erde, erhöht, mit Aussicht in alle Richtungen. Der seit Jahren nicht befahrene Asphalt wirft Blasen. Die in etwa einem Meter Entfernung hinter einer Betonbrüstung an uns vorbeifahrenden LKWs lassen die Brücke schwingen. Kein fester Standpunkt. Eine klassische „Sehens-Würdigkeit“ ist dies nicht. Eher eine „Würdigkeit“, eine Denk- und Merkwürdigkeit – sie ist es wert, einmal hier gewesen zu sein. Weiter. Zunächst zurück, dann nach rechts. Neben uns kaum zu zählende Fahrspuren, über uns drei Brücken mit pausenlosem Verkehrsstrom, vorn verschwindet der Fußweg in einem gebogenen Tunnel durch das ICC, etwa fünf Meter breit und vielleicht zwölf Meter hoch. Hindurch. Am Ende des Tunnels nach rechts, wenn dann die Fußgängerampel einmal Grün zeigt. Dann durch die verchromte, schwere Eingangstür zum ICC und gleich rechts in den Aufzug, ganz nach oben. Noch eine schwere Tür aufstoßen und wir stehen im Parkhaus, fast ganz oben. Waagerechte Schlitze in der Außenverkleidung geben die Sicht auf Berlin frei. Zu sehen ist in alle Richtungen Verkehr, Verkehr und Verkehr. Über uns der Dachgarten des Konferenzzentrums. Blick von unten auf ausgewachsene Bäume. Natur im Betonregal. Im Kopfkino beginnen Krimiszenen, quietschende Reifen, Leiche, Kommissar, der Gärtner, Spurensicherung. Wir gehen zurück zum Aufzug, nach unten. Unten wird es schwierig! Wer hat, benutze sein mobiles Navigationsgerät. Zieladresse: Autobahnraststätte Funkturm, Motel Avus. Zunächst wieder nach links, Fußgängerampel, dann nach rechts über die achtspurige Straße. Grünphase bis zur Mitte. Hier warten auf Grün, auf der winzig kleinen Verkehrsinsel, hinten Autos, vorn Autos. Wer hier steht, versteht! Wieder Grün, auch wenn nur bis zur Mitte der Fahrbahn. Andere Straßenseite erreicht, dann nach links. Fünfzig Meter weiter müssen wir die nach rechts abbiegende, zweispurige Autobahnzufahrt geradeaus überqueren. Die Fußgängerampel ist ausgeschaltet, die Autos sind schnell, also mutig und rasch geradeaus. Dann über die Autobahnbrücke. Nach 50 Metern rechts eine Lücke im Zaun, extra für Fußgänger, und ein Schild: „Gehweg: Autobahngelände.“

Eingeschränkter Winterdienst". Wir trauen uns, geben aber acht, überklettern noch eine Leitplanke und stehen auf der für den Verkehr gesperrten ehemaligen Nordkurve der Rennstrecke AVUS. Es war die erste reine Automobilstraße, erbaut zu Versuchszwecken und ausgebaut zur zeitweise schnellsten Rennstrecke der Welt. 1928 erreichte Fritz von Opel mit einem von 24 Raketen angetriebenen Fahrzeug eine Rekordgeschwindigkeit von 228 km/h. Heute hat fast jeder Automobilhersteller Fahrzeuge in seinem Sortiment, die serienmäßig für diese Geschwindigkeit gebaut werden, und man braucht selbst als Fahranfänger keinen Raketenführerschein, um diese „Autos“ fahren zu dürfen. Wer dem Mythos Geschwindigkeit und AVUS noch weiter nachspüren möchte, macht eine Pause in der Raststätte im ehemaligen Zielrichterturm. Wir gehen weiter über den Parkplatz im Nordkurven-Innenbereich, vorbei an den zahlreichen LKWs, deren Fahrer hier nicht selten mehrere Tage warten, bevor sie eine neue Fracht laden und nach Spanien, in die Türkei oder nach Russland fahren können. Viele sind über Wochen ununterbrochen „auf Achse“. Diese Umgebung ist ihre Alltagswelt, für Spaziergänger bleibt sie fremd und unzugänglich. Hinter dem Parkplatz dann nach rechts, unter der AVUS hindurch, wieder nach links, der Straße hinter der angegraut, isoliert und verlassen dastehenden Zuschauertribüne entlang, dann nach rechts hinunter und wieder durch den schmalen Tunnel unter der AVUS hindurch. Hinter diesem Nadelöhr schwindet endlich der Verkehr. Altes Straßenpflaster, Kleingärten und Ruinen. Stehengebliebene und langsamer vergehende Zeit. Unsere Route führt entlang der Straße, die zu beiden Seiten mit durchgehenden Bauzäunen abgesperrt ist. In den alten Ziegelbauten hinter den Zäunen verstecken sich Autowerkstätten, Bastler und Unerkennbares. Am Ende ein Golf-Abschlagplatz. Liegestühle und englischer Rasen vor Industrieruinen. Stille und das Klacken der Golfballabschläge. Ein erfrischendes Bild, da es mit dem Image dieser Sportart nicht so recht deckungsgleich ist. Nun die eingespernte Straße wieder zurück, dann nach rechts, vorbei an bewohnten Arbeiterhäusern der „Reichsbahn“. Eine Enklave im ehemaligen West-Berlin, die für den Osten arbeitete. Der Nebel um diese Geschichten ist noch nicht durchdrungen. Es folgt ein langer, schmaler Tunnel, Gleise unterquerend. Wieder ans Licht, nach links, noch einmal Siedlungshäuser, entlang einer Straße im Nirgendwo. Und dann ist sie wieder da, die Berliner Stadtautobahn, in diesem Abschnitt die meistbefahrene Straße Deutschlands, zur Linken und zur Rechten eskortiert von jeweils zwei Fahrspuren der Halenseestraße. Unmittelbar daneben

eine abschüssige Wiese. Nackte sonnen sich hier nach Südwesten, zwischen Autobahn und dem Halensee, dem Berliner Gewässer mit der angeblich schlechtesten Wasserqualität, Baden bei 50 Euro Strafe verboten. Nicht alle lassen sich durch diese beiden Umstände zurückhalten. Spaziergänger schon. Über eine lange Fußgängerbrücke überqueren wir die Trasse von zwölf Fahrspuren und gelangen in eine schmale Seitenstraße, in der es überraschend leiser wird. Nur wenige Meter weiter führt eine Brücke zur Seite über Schienen zum Friedhof Grunewald. Von allen Seiten durch Gleistrassen umgeben, nur über diese Brücke erreichbar, gab der Berliner Volksmund ihm den Namen „Toteninsel“. Auch wieder so ein Ort, der weniger zu den üblichen Spaziergengen gezählt wird. Sicher nicht deshalb, weil es hier nicht schön oder nicht grün genug wäre. Wir gehen eine kleine Runde. Die in unserem Alltag fast permanent präsente Kategorie der Geschwindigkeit wirkt hier ziemlich albern. Zu lange bleiben wir besser nicht. Es sind nun auch nur noch etwa 100 Meter, dann der Kurfürstendamm. Glitzernde, schillernde Stadt. So glitzert zumindest das Bild dieser Straße. Von hier an ist es eine leichte Strecke, selbst für gänzlich unerfahrene Anfänger. Das wusste schon Franz Hessel: „Die Tauentzienstraße und der Kurfürstendamm haben die hohe Kulturmission, den Berliner das Flanieren zu lehren, es sei denn, daß diese urbane Betätigung überhaupt abkommt. Aber vielleicht ist es noch nicht zu spät. Flanieren ist eine Art Lektüre der Straße, wobei Menschengesichter, Auslagen, Schaufenster, Café-Terrassen, Bahnen, Autos, Bäume zu lauter gleichberechtigten Buchstaben werden, die zusammen Worte, Sätze und Seiten eines immer neuen Buches ergeben. Um richtig zu flanieren, darf man nichts allzu Bestimmtes vorhaben. Und da es nun auf der Wegstrecke vom Wittenbergplatz bis nach Halensee soviel Möglichkeiten, Besorgungen zu machen, zu essen, zu trinken, Theater, Film oder Kabarett aufzusuchen gibt, kann man die Promenade ohne festes Ziel riskieren und auf die ungeahnten Abenteuer des Auges ausgehen.“⁸

Auf der beschriebenen Wegstrecke gibt es nur sehr wenige Möglichkeiten, Besorgungen zu machen. Eine „hohe Kulturmission“ können wir dieser dennoch zusprechen. Viel Unerwartetes lässt sich hier finden, insbesondere eben auch Rückseiten unserer Kultur. Nicht mediales Fern-Sehen, sondern unmittelbare Nah-Sicht und eigenes Im-Raum-Sein wäre vielleicht eine treffende Losung. Darüber wird ein Wissensgewinn, ein Zugang zur Welt, eine Raumanalyse

⁸ Franz Hessel: „Berlins Boulevard“, in: *Spazieren in Berlin. Beobachtungen im Jahr 1929*, Berlin (Ost) 1979 S. 145–159

ermöglicht, die ganz einfach begonnen werden kann und welche Erkenntnisse bringt, die nur auf diesem Wege der eigenen Präsenz am Ort und im Raum möglich sind. Auch wenn diese eigene Anschauung eine subjektive ist, so wird diese doch als notwendige Ergänzung neben die theoriegeleiteten Auseinandersetzungen gestellt. Natürlich ist es mit dem Herumgehen allein noch nicht getan. Die Reflexion über das Erlebte und Entdeckte und die anschließende vertiefende Recherche muss folgen.

Der Spaziergang ist nicht nur ein Instrument, um sich Wissen zu verschaffen. Er ist auch eine Methode mit ganz eigenen Qualitäten, Dinge und Sachverhalte zu vermitteln. Insbesondere wenn es darum geht Raumbezüge und Beziehungen zwischen Orten aufzuzeigen, ist der Spaziergang das geeignete Instrument. Durch das unmittelbare Vor-Ort-Sein erklärt sich manches von allein, und mancher Wortblase, die bei Präsentationen im Vortrags- oder Ratssaal einfach durchgehen würde, geht an Ort und Stelle einfach nur die Luft aus. Das Gehen allein schützt natürlich noch nicht vor Fehlern. Doch es scheint, als würden sich Fehler beim Gehen schneller als solche zu erkennen geben.

Wir glauben unsere Welt flächendeckend erkundet, bis in die hintersten Winkel entdeckt zu haben. Nur in den Tiefen des Alls und der Meere vermuten wir noch Unbekanntes. Jedoch verändert sich unsere Welt unablässig, und auch unser Blick ändert sich von Generation zu Generation. Somit gilt es, unsere vermeintlich bekannte Welt von Zeit zu Zeit immer wieder aufs Neue zu entdecken, im Ganzen und vor der eigenen Haustür. Entdecker harren nicht aus in der Schreibstube oder in der Bibliothek, sie machen sich auf den Weg, sind unterwegs im Unbekannten, oft zu Fuß. Die Spaziergangswissenschaft hat in diesem Sinne viele noch unbeschriebene Wurzeln und auch viele Begleiter. Täglich kann man sie ihrer Neugierde folgend sehen, in den Straßen und andernorts.