

Matthias Schamp

U-Bahn-Fahren als urbanes Origami

Eine gedankliche Faltanweisung

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 Innenstadttrubel 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 der 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 hergetragen. 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 Schwinge 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 Einbeinigkeit, das emphatische Empfindungen in uns auslöst. Man assoziiert die Fähigkeit eines Vogels, sich in die Luft zu erheben, gern mit Freiheit. Wenn so ein Tier anstelle des Himmelszelts sich ein Tunnelsystem 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 Kontinuitätserzeuger. 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.

Abschweifungen sind okay. Deshalb jetzt wieder eine Abschweifung: Andere Städte – andere Aneignungsformen. Dass die Bewegung durch den Raum für die Wahrnehmung einer Stadt eine entscheidende Rolle spielt, hab 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 Flaneurstadt. Zuviel Menschen auf der Straße, viele davon in Eile, holprige Gehwege, ein beständiges Geschiebe und Gedränge. Der Weg erfordert immerzu Aufmerksamkeit. Kein Schweifen der Gedanken. Doch dadurch, dass Istanbul keine Flaneurstadt ist, habe ich überhaupt erst feststellen können, wie sehr für mich Flanieren zu den normalen Aneignungsformen des öffentlichen Raums gehört. Um mit Istanbul mitzuhalten, 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 Ausstiegsluken 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 der 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, der gewissermaßen das schwarze Schaf der Familie darstellt. Allerdings ist er nicht von architektonischer, sondern von metaphorischer Beschaffenheit: der Untergrund. Konspirativ und politisch. Untertauchen, gewissermaßen unsichtbar werden, doch sich dabei Mobilität und Handlungsfähigkeit bewahren, heißt die 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 hineinführt, 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.

Der Text erschien erstmals in dem Katalog *Glück gehabt / Kunst im Untergrund*, herausgegeben von der Neuen Gesellschaft für Bildende Kunst (NGBK) Berlin 2009, ISBN 978-3-938515-26-6

Erneut veröffentlicht in *Künstler unterwegs / Wege und Grenzen des Reisens*, herausgegeben von Harald Pechlaner und Elisa Innerhofer, Nomos-Verlag, Baden-Baden, 2018, ISBN 978-3-8487-4788-7 (Print), ISBN 978-3-8452-9044-7 (ePDF)