

Frankfurt
BEWEGUNG!
und die Mobilität

Für das Historische Museum Frankfurt
herausgegeben von Nina Gorgus, Victoria Asschenfeldt,
Ilyas Chhima, Poneh Henning, Sarah Roller, Susanne Thimm



— Inhalt

- 6 — **Vorwort** Susanne Gesser
- 8 — **Grußwort** Peter Gatzemeier, Vorstand Dr. Marschner Stiftung
- 10 — **Mobilität: Welche Visionen möchten wir (er-)leben?**
Einführung in die Ausstellung Nina Gorgus, Victoria Asschenfeldt, Ilyas Chhima,
Puneh Henning, Sarah Roller, Susanne Thimm

Teil 1 **Bewegung!**

- 15 — **Bewegung!** Nina Gorgus
- 16 — **Zur Gestaltung der Ausstellung: Die Themeninseln** Thomas Rustemeyer
- 22 — **Tempo und Zeit** Nina Gorgus
- 28 — **Beschleunigungsfalle -
Welche Rolle spielt die Zeit im städtischen Raum?** Robert Kaltenbrunner
- 30 — **Entfernung und Pendeln** Nina Gorgus
- 36 — **Geht das auch anders?
Pendelmobilität nachhaltiger gestalten** Jutta Deffner
- 38 — **Stillstand** Nina Gorgus
- 44 — **Der Zauber der Verzögerung** Timo Reuter
- 46 — **Fortschritt** Sarah Roller
- 52 — **Mobilitätsdesign und Beteiligung
Nachhaltige Stadtentwicklung durch
(Partizipation und) temporäre Aktionen** Janina Albrecht

- 54 — Körper und Mensch Susanne Thimm
- 61 — Barrierefreier Nahverkehr in Frankfurt? Hannes Heiler
- 62 — Klima und Wandel Nina Gorgus
- 68 — Immobilien fördern Mobilität
Wie gute Architektur und Angebote nachhaltige
Mobilität fördern können Uli Molter
- 70 — Digitalisierung Ilyas Chhima
- 76 — Wenn Daten auf Reisen gehen
Eine ethnografische Spurensuche zu Frankfurts
Mobilitätsdaten Martina Klausner, Catharina Dietrich, Janine Hagemeyer
- 78 — Gerechtigkeit Puneh Henning
- 84 — Mobile Grenzen / Begrenzte Mobilität Timothy Raeymaekers
- 86 — Mobilitätskarrieren Victoria Asschenfeldt
- 92 — Wer bewegt sich wie in der Stadt? Volker Brees
- 94 — Utopien Victoria Asschenfeldt
- 96 — Alles könnte anders sein?
Ja, zumindest in der Utopie! Jan Kamensky

— Inhalt

Teil 2 Mobilität

- 101 — Frankfurt und die Mobilität Nina Gorgus
- 102 — Zur Gestaltung der Ausstellung:
Die stadthgeschichtliche Klammer Thomas Rustemeyer
- 104 — Post Sarah Roller
- 110 — Durch den Park gehen Nina Gorgus
- 116 — Bahnhof Sarah Roller
- 122 — Früher Nahverkehr Sarah Roller
- 128 — Das Neue Frankfurt und Mobilität Susanne Thimm
- 134 — Autogerechte Stadt Ilyas Chhima
- 140 — Luftraum Sarah Roller
- 146 — Schiene Ilyas Chhima
- 152 — Gegenwart Nina Gorgus
- 156 — „Die Veränderung der Mobilität ist ein Prozess“ Heiko Nickel
- 158 — Grundriss der Ausstellung Thomas Rustemeyer

Teil 3 Künstlerische Positionen

- 162 — „Unter-Haltung“ - Zeichnerische Kunstaktion im öffentlichen Raum
Katharina Müller [Kamü]
- 166 — NahVerkehr *Mobile Albania*
- 170 — Fecher bleibt *Meike Fischer*
- 174 — Urban Sketching am Main *Urban Sketchers Rhein-Main*
- 178 — Frankfurter Flanierkarte *Esther Ernst*
- 182 — Mobilität in den Bildwelten von Franz von Saalfeld *Atelier Goldstein*
- 186 — Flugkörper von Hans-Jörg Georgi *Atelier Goldstein*
- 188 — „Bitte nicht setzen!“ - Defensive Architektur in Frankfurt am Main
Benedikt Geyer und Katja Kummer
- 192 — Vom Jagen und Sammeln *Leif-Erik Schmitt*

Anhang

- 198 — Autor*innen
- 200 — Glossar
- 202 — Leihgebende
- 203 — Künstlerische Positionen
- 203 — Wissenschaftlicher Beirat
- 204 — Dank und Kooperation
- 205 — Abbildungsnachweise
- 206 — Impressum und Förderung

— Vorwort

Susanne Gesser, kommissarische Direktorin

Bewegung! Frankfurt und die Mobilität

Die Stadt und die Mobilität bedingen sich gegenseitig, nicht erst in der Gegenwart. Aufgrund seiner günstigen geographischen Lage konnte sich Frankfurt seit dem Mittelalter zu einem europäischen und bis heute zu einem globalen Knotenpunkt für Handel und Kommunikation entwickeln. Beides, Handel und Kommunikation, entsteht einerseits durch Mobilität und fördert andererseits den Ausbau der für die Mobilität nötigen Infrastruktur. Im größeren Zusammenhang betrachtet entstehen und entwickeln sich Städte erst durch die Mobilität, die Bewegung von Menschen im Raum. Zugleich dynamisieren Städte die Mobilität erheblich. Verkehr und Infrastruktur ermöglichen Mobilität und bieten dafür die Grundlagen. Am Beispiel Frankfurts der Gegenwart lässt sich das sehr gut beobachten. Frankfurt hat ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz mit Bussen, Straßen-, U- und S-Bahnen. Am Hauptbahnhof verkehren täglich etwa 460.000 Reisende. Vom Flughafen aus erreicht man rund 300 Ziele in fast 100 Ländern. An einem normalen Arbeitstag pendeln rund 580.000 Berufstätige in die Stadt ein. Selbst der scheinbare Stillstand in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs erzeugt Mobilität. Denn wenn ein Stau oder der Ausfall einer U- oder S-Bahn den üblichen Weg verhindert, suchen sich diejenigen, die von A nach B kommen wollen, einen alternativen Weg zum Ziel und steigen unter Umständen auf eine andere Form von Mobilität um. Das Vorankommen in der Stadt kann so täglich zur Herausforderung werden.

Bei einer Stadt wie Frankfurt muss Mobilität somit auch als Potenzial der individuellen Beweglichkeit verstanden werden. Die Ausstellung diskutiert unterschiedliche Facetten von Mobilität und setzt sie in Bezug zur Stadt. Sie eröffnet einen interaktiven Erfahrungsraum und lädt dazu ein, gesellschaftliche, soziale und räumliche Facetten kennenzulernen, als auch eigene Perspektiven zu hinterfragen. Die Ausstellung beschränkt sich nicht nur auf Verkehr und Infrastruktur, sondern verknüpft Kultur- und Stadtgeschichte mit künstlerischen Positionen und

Interventionen in der Ausstellung, um dem komplexen Thema aus vielen verschiedenen Perspektiven gerecht zu werden.

Ich danke allen Beteiligten im Museumsteam und den freien Mitarbeitenden um Nina Gorgus, Victoria Asschenfeldt, Ilyas Chhima, Pune Henning, Sarah Roller und Susanne Thimm herzlich für ihr großes Engagement. Mein herzlicher Dank geht auch an den Szenografen Thomas Rustemeyer und Team, dem das Thema der Ausstellung sehr am Herzen liegt und der immer wieder durch besonders kreative Lösungen für die Raumkonzepte von Ausstellungen überrascht.

Durch die Leihgaben vieler Institutionen ist unsere Ausstellung mit wertvollen Exponaten angereichert. Unser herzlicher Dank gilt allen Kolleg*innen aus den beteiligten Museen, Archiven, Bibliotheken und Privatsammlungen.

„Bewegung! Frankfurt und die Mobilität“ ist auch ein Kooperationsprojekt. Durch die vielen Partner*innen aus Frankfurt und der Region konnten unterschiedliche Perspektiven in die Ausstellung integriert werden. Gemeinsam mit dem Hessischen Puppen- und Spielzeugmuseum in Hanau-Wilhelmsbad wird die Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen sowie die veränderte Mobilität untersucht. Die Nachbarstadt Oberursel (Taunus) nimmt in vielerlei Hinsicht eine Vorreiterrolle ein, da dort 2021 ein neues Leitbild für die Mobilität beschlossen wurde und nun umgesetzt wird. Darüber hinaus kooperieren Oberursel und die Hochschule RheinMain im vom BMBF geförderten Projekt „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität“. Durch die Kooperation kann das Museum von den Studien und Angeboten profitieren und als Plattform für Wissenstransfer in der Ausstellung und im Rahmenprogramm dienen.

Wir danken unseren städtischen Kolleg*innen vom Stadtplanungsamt und dem Straßenverkehrsamt. Das

Dialogmuseum, das ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung, das Institut für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie, die Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung vom Institut für Humangeographie der Goethe-Universität Frankfurt, das House of Logistics and Mobility (HOLM) sowie das Institut für Mobilitätsdesign (OIMD) an der Hochschule für Gestaltung Offenbach gehören zu den kooperierenden Unterstützer*innen. Dank ihrer Expertise und praktischen Unterstützung wurde es möglich, unserem Ausstellungsprojekt diese Bandbreite und Vielfalt zu verleihen.

Im Museum hat Jan Gerchow bis zu seinem Ruhestand im August dieses Jahres das Projekt kritisch diskursiv begleitet und vor allem für die nötige finanzielle Unterstützung gesorgt.

Ein wissenschaftlicher Beirat stand zur Verfügung, um unsere Ausstellungen freundschaftlich, kollegial und kritisch zu begleiten. Durch sie erhielten wir wertvolle Hinweise und Inspirationen für die Themenstränge und vertiefenden Facetten. Wir danken sehr herzlich: Janina Albrecht (Studio Janina Albrecht), Jutta Deffner (ISOE – Institut für sozial-ökonomische Forschung), Bastian Krampen (House of Logistics & Mobility (HOLM), Frankfurt), Prof. Dr. Martin Lanzendorf (Goethe-Universität Frankfurt, Humangeographie, Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung), Sibylle Lichtensteiger (Leitung Stapferhaus, Lenzburg (Schweiz)), Prof. Dr. Katharina Manderscheid (Universität Hamburg, Lehrstuhl Soziologie), Dr. Uli Molter (Magistrat der Stadt Oberursel, Nachhaltigkeit, Klima, Umweltschutz und Mobilität), Heiko Nickel (Dezernat für Mobilität Stadt Frankfurt/Strategische Verkehrsplanung) und Prof. Dr. Kai Vöckler (Offenbach Institut für Mobilitätsforschung/Hochschule für Gestaltung Offenbach).

Umfang- und perspektivreiche Projekte brauchen aber auch wohlwollende und großzügige Unterstützung wie Förderung. Unser besonderer und herzlicher Dank gilt der

Dr. Marschner-Stiftung, die das Vorhaben als Hauptförderer mit einem namhaften Betrag unterstützt. Des Weiteren danken wir der Cronstett- und Hynspersgischen ev. Stiftung, der Adolf Christ-Stiftung und den Freunden & Förderern des HMF für ihre großzügige Unterstützung und ihr Vertrauen! Auch der Stadt Frankfurt danken wir für die Unterstützung.

Mit dem Thema Mobilität haben wir überall viel Interesse geweckt: Es scheinen sich alle in irgendeiner Form damit zu beschäftigen, deswegen kann die Ausstellung nicht vollständig sein – Ziel ist es ja auch, mit der Ausstellung eine Plattform für Diskussionen zu schaffen. Die Ausstellung erweitert sich während der Laufzeit mit den Performances zum Thema Pendeln vom Künstler*innenkollektiv Mobile Albania. Auch die Installation „Unter-Haltung“ mit Katharina Müller (Videos von Holger Priedemuth) wird um verschiedene Perspektiven noch anwachsen. Ein Novum in der Ausstellung ist der interaktive Media-guide: Hier kann zwischen fünf Bewegungsformen gewählt werden, um die Ausstellung zu durchqueren. Nicht zuletzt lädt das vielfältige Begleitprogramm dazu ein, sich aktiv an der Auseinandersetzung zu beteiligen.

— Grußwort

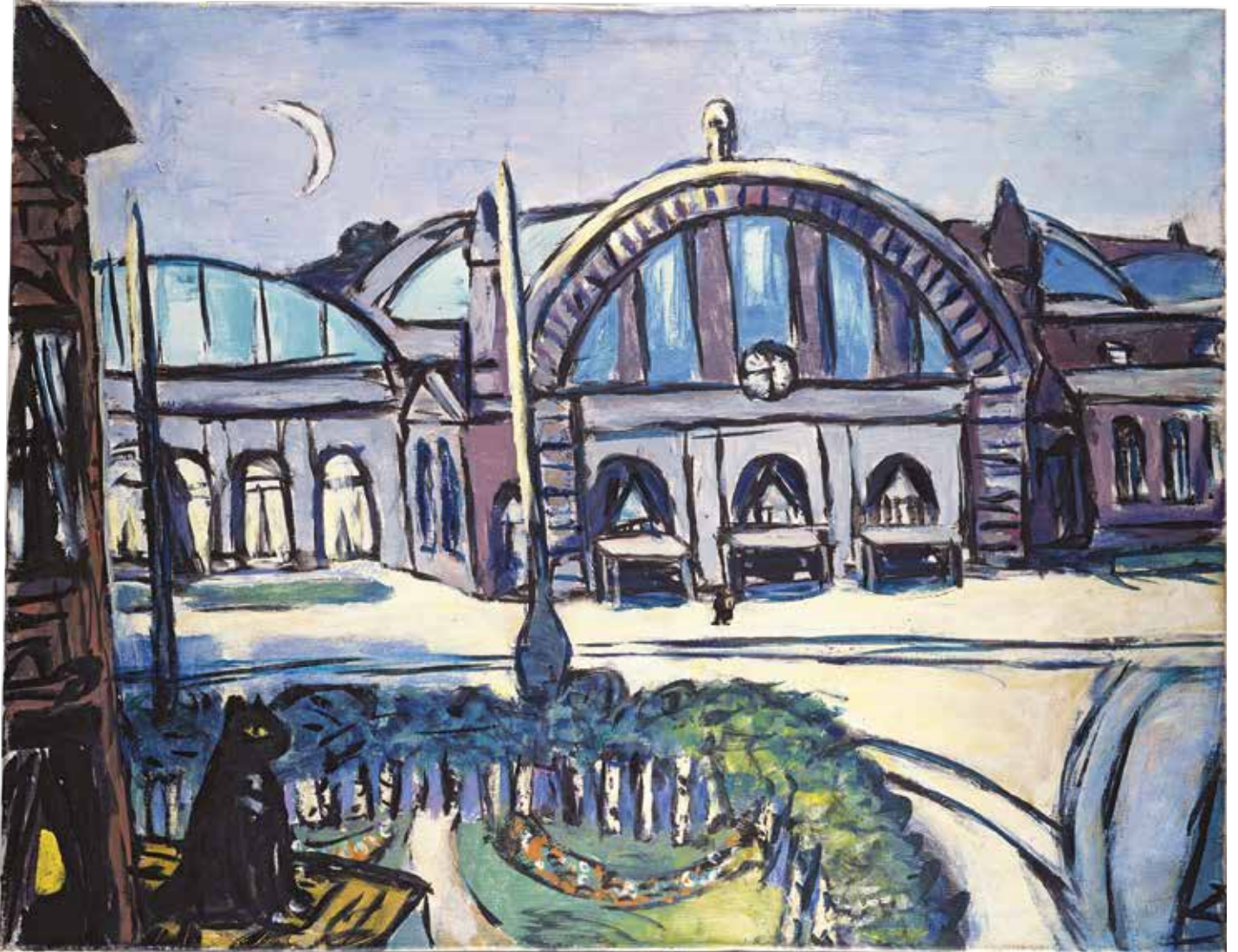
Peter Gatzemeier, Vorstand Dr. Marschner Stiftung

Frankfurt – mit einem der größten Flughäfen Europas, dem verkehrsreichsten Autobahnkreuz der Bundesrepublik und dem größten Personenbahnhof Deutschlands – ist aufgrund seiner geografischen Lage und seiner historischen Entwicklung ein herausragender und entscheidender Verkehrsknotenpunkt. Hierdurch bedingt, entwickelte sich Frankfurt zusätzlich zur größten deutschen Pendlerinnen- und Pendlerhauptstadt. „Bewegung! Frankfurt und die Mobilität“ heißt die Ausstellung des Historischen Museums Frankfurt, die sich mit diesem faszinierenden Phänomen auseinandersetzt. Hierbei wird der Begriff der Mobilität auf zwei Ebenen untersucht, die jeden einzelnen von uns tagtäglich betreffen. Mobilität ist nur durch Verkehr und Infrastruktur möglich. Seit über 300 Jahren steht Frankfurt hier exemplarisch für die Entwicklung einer Stadt hinsichtlich spezieller Orte, Verkehrssysteme und Beförderungsmöglichkeiten. Der Blick zurück erklärt unsere gegenwärtige Situation. Hinzukommt die subjektive, emotionale Facette von Mobilität. Welche Perspektiven eröffnet Beweglichkeit für jeden Einzelnen? Ist sie ein menschliches Grundbedürfnis? Und natürlich wird auch der ganz aktuelle, brisante Aspekt des Klimawandels im Kontext der Mobilität nicht außer Acht gelassen.

Die Dr. Marschner Stiftung freut sich sehr, „Bewegung! Frankfurt und die Mobilität“ unterstützen zu dürfen. Diese Ausstellung beschäftigt sich in geradezu idealtypischer Weise mit wichtigen Förderschwerpunkten unserer Stiftung: Frankfurt als Objekt historischer wie aktueller Beobachtung und gleichsam die wissenschaftliche, soziale sowie kulturelle Auseinandersetzung mit den in unserer Stadt lebenden und arbeitenden Menschen.

Dieses Projekt des Historischen Museums Frankfurt und sein innovatives Begleitprogramm beschäftigen sich erneut nachhaltig mit einem bedeutsamen Thema unserer Stadt und unserer Gesellschaft. Hierfür danken wir der Kuratorin Prof. Dr. Nina Gorgus und dem gesamten Team des Hauses.

Max Beckmann, Frankfurter Hauptbahnhof, 1942, SG 1279, Städel Museum, Frankfurt am Main, Dauerleihgabe der Adolf und Luisa Haeuser-Stiftung für Kunst und Kulturpflege



— Mobilität: Welche Visionen möchten wir (er-)leben?

Einführung in die Ausstellung

Nina Gorgus, Victoria Asschenfeldt, Ilyas Chhima, Pune Henning, Sarah Roller, Susanne Thimm

Bewegung wird in erster Linie als zeitliches Phänomen im Raum wahrgenommen – das wurde spätestens mit der Erfindung der Dampfmaschine deutlich, die als Sinnbild für Geschwindigkeit und Beschleunigung steht. Zeit wird in unserer Gesellschaft zunehmend als verdichtet erfahren: Der Publizist Paul Virilio spricht vom „rasenden Stillstand“ und der Soziologe Hartmut Rosa konstatiert eine umfassende Beschleunigung der Gesellschaft, die im 21. Jahrhundert noch einmal mehr zunimmt. Seit dem 18. Jahrhundert ist die westliche Welt von einer stetigen Zeitdynamisierung gekennzeichnet. Das gilt für alle Bereiche der Gesellschaft, vom Arbeitsleben über Kommunikation bis hin zum Freizeitverhalten. Die Erklärungsversuche für diese Dynamisierung verweisen auf die enge Verbindung der Wirtschaft mit dem Geld- und Warenverkehr in der kapitalistischen Gesellschaft.

Bedeutungen von Mobilität

Mobilität kann viele Bedeutungen annehmen, für den einzelnen Menschen als auch in der Gesellschaft. Mobilität bedeutet nicht dasselbe wie Verkehr oder Infrastruktur, sondern sie ermöglicht erst den Verkehr und die Fortbewegung. In allen sozialen und alltäglichen Praktiken spielt Mobilität darüber hinaus eine große Rolle. Die Erfahrungen sind individuell und zugleich spiegeln sie gesellschaftliche und strukturelle Zustände wider; sie verweisen auf menschliche Grundbedürfnisse und sind verankert in der jeweiligen Zeit. Eigene Befindlichkeiten fügen eine emotionale und subjektive Ebene hinzu.

Stadt und Mobilität

Städtearchitekturen beeinflussen Bewegungen von Menschen im Raum und werden zugleich von ihnen erzeugt, einschließlich ihrer konkreten Lage und Gestalt. Vorstellungen von Mobilität der vormaligen Stadtbewohner*innen

und damals getroffene politische Entscheidungen bestimmen die Gegenwart und stützen dabei auch Gewohnheiten. Ganz deutlich wird dies sichtbar am Straßennetz in Frankfurt: Die breiten Autostraßen der Nachkriegszeit prägen bis heute die Stadt. Die Gesellschaft von heute indessen erfordert andere Prioritäten: mehr barrierefreie Mobilität und mehr Platz für Rad- und Fußverkehr. Da der öffentliche Raum begrenzt ist, sind Veränderungen nicht konfliktfrei durchzusetzen. Das starke Bevölkerungswachstum, die Bedürfnisse unterschiedlicher Teile der stadtesellschaftlichen Gruppen und die Herausforderungen durch den Klimawandel verlangen jedoch nach einer dynamischen Stadtplanung.

Mobilität beschäftigt alle individuell und darüber hinaus die gesamte (Stadt-)Gesellschaft auf sehr vielen Ebenen.

Die Ausstellung

Die Ausstellung nimmt diese komplexe Gemengelage, mit der sich Individuen und die Stadtgesellschaft auseinandersetzen, als Ausgangspunkt. Sie widmet sich unterschiedlichen Facetten der Mobilität als Potenzial von Beweglichkeit und setzt diese in Bezug zu Frankfurt, das exemplarisch für viele Städte stehen kann. Im Zentrum steht der Mensch und seine mehrdimensionalen Wechselbeziehungen mit der Stadtgesellschaft und der Stadtarchitektur, die die verschiedenen Formen von Mobilität mit sich bringen. Der Raum – die Stadt – wird hierbei nicht als feste Größe, sondern im Sinne der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung als etwas Prozesshaftes betrachtet: Mobilität wird dann nach der Soziologin Katharina Manderscheid konstitutiv für die Herstellung und Veränderung von sozialen Formationen.

Es geht in der Ausstellung nicht darum, Frankfurts Karriere als Verkehrsknotenpunkt und als Pendler*innen-

hauptstadt darzustellen und die vielfältige Geschichte der Verkehrsmittel akribisch festzuhalten. Die Ausstellung beschäftigt sich vielmehr mit den aktuellen Fragen der Gegenwart. Welchen Herausforderungen muss sich die Stadtgesellschaft heute stellen und welche Visionen sind damit verknüpft?

Ausstellungsstruktur

Die Ausstellung beinhaltet drei Stränge: einen stadtgeschichtlichen, einen subjektiven und lebensweltlichen sowie einen künstlerischen Strang. In der stadtgeschichtlichen Klammer legen wir in Form einer Verkehrsarchäologie die Orte und Verkehrsmittel an der Längsseite des Ausstellungsraumes aus, die für Frankfurt und die Region heute eine Rolle spielen. Subjektive und lebensweltliche Perspektiven werden in assoziativer Form an den zehn Themeninseln im Raum erfahrbar. Künstlerische Positionen stellen im dritten Strang ästhetische Bezüge zur Stadt vor und fügen performative Aspekte hinzu. Wir stellen im Katalog eine Auswahl davon vor. Der heimliche Star der Ausstellung schließlich ist: das Fahrrad. Wir verfolgen schlaglichtartig die technikgeschichtliche Entwicklung des Rades. Den Auftakt bildet eine seltene Laufmaschine aus der Sammlung des Museums, wie sie Karl von Drais zu Beginn des 19. Jahrhunderts entwickelt hatte und endet beim Lastenrad zum Ausleihen. Ein Glossar erläutert am Ende des Katalogs wichtige Begriffe und weist auf diskriminierungssensible Inhalte hin.

Braucht Frankfurt eine neue Mobilitätskultur?

Mittlerweile haben sich wissenschaftliche Parameter ausgebildet, die eine lebenswerte Stadt mit einer hohen Aufenthaltsqualität auszeichnen. Eine lebendige, nachhaltige, sichere und gesunde Stadt – das sind stadtplanerische Eigenschaften von Urbanität, die etwa der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl fordert, um mehr Lebensqualität in Städten zu schaffen. Dazu gehört eine Infrastruktur, die für alle Nutzer*innen verfügbar ist und eine gerechte Verteilung der Flächen unter allen Verkehrsteilnehmer*innen und Verkehrsmitteln. Die Stadt Kopenhagen hat diese Eigenschaften als Ziele seit den 1970er Jahren in der Stadtplanung verankert; weitere europäische Städte wie Amsterdam, Paris und Barcelona setzen im Sinne einer zirkulären Stadtplanung bereits ähnliche Ziele in Teilen ihres Stadtraums um.

Welche Rolle spielen solche Ansätze in Frankfurt und in der Rhein-Main-Region? In der Ausstellung möchten wir ein vielfältiges Instrumentarium anbieten, damit Besu-

cher*innen dies selbst beurteilen und eine Haltung dazu entwickeln können, um eigene Erfahrungen, Emotionen und Perspektiven zu reflektieren und zu überprüfen. Die wissenschaftlichen Untersuchungen machen deutlich, dass ein Wandel der Mobilitätskultur gut wäre, um die Qualität des Zusammenlebens in Stadt und Region halten und an sich wandelnde Bedingungen wie Klimawandel und Bevölkerungszuwachs anpassen zu können.

Bewegung ist ein Grundbedürfnis der Menschen und zugleich grundlegend für die moderne Gesellschaft. Sie sollte daher gemeinschaftlich im Sinne aktueller Herausforderungen gestaltet werden. Welche Mobilitätskultur wollen wir leben? Zu dieser gerade sehr intensiv geführten Diskussion möchte die Ausstellung beitragen und mit allen Besucher*innen ins Gespräch kommen.

Dank

Die Vorbereitung einer Ausstellung ist stets ein spannendes Unterfangen und bietet viele interessante Begegnungen. Wir möchten allen ganz herzlich danken, die uns so bereitwillig ihre Archive, Museen oder privaten Sammlungen geöffnet und die vor allem ihre vielfältigen Expertisen und Erfahrungen mit uns geteilt haben. Die vielfältigen Eindrücke und Ideen würden eigentlich für mehrere Ausstellungen reichen!

Wir danken ganz herzlich allen, die an der Planung und Umsetzung der Ausstellung beteiligt waren. Wir danken dem Gestalter Thomas Rustemeyer für die angenehme Zusammenarbeit und seine Bereitschaft, immer wieder neu über Ideen zu diskutieren. Dem Team des HMF danken wir für die bewährte kollegiale und engagierte Zusammenarbeit. Besonders möchten wir den Kolleg*innen danken, die im Dauereinsatz sind – für alle stellvertretend: der Haustechnik mit Willi Gubanek und Christof Gold, die stets alles möglich machen; den Restauratorinnen Verena Grande und Sonja Brandt, die die Koordination der Ausstellung im Haus übernommen haben sowie Sabine Lorenz und Christoph Wenzel für die Betreuung der vielen Objekte. Die Registrarin Beate Dannhorn hat mit Terminen jongliert und zuverlässig für die Bilder, Leihgaben und den Transport gesorgt; die Kolleginnen aus der Vermittlung, Susanne Gesser und Juliane Phielers, haben in kürzester Zeit die Ausstellungstexte redigiert. Laura Hollingshaus hat sich dafür eingesetzt, dass ein interaktiver Mediaguide durch die Ausstellung führt und Dorothee Linnemann hatte immer einen guten Rat. Also nochmals ein großes Dankeschön an alle Beteiligten!



Bewegungs!



— Bewegung!

Nina Gorgus

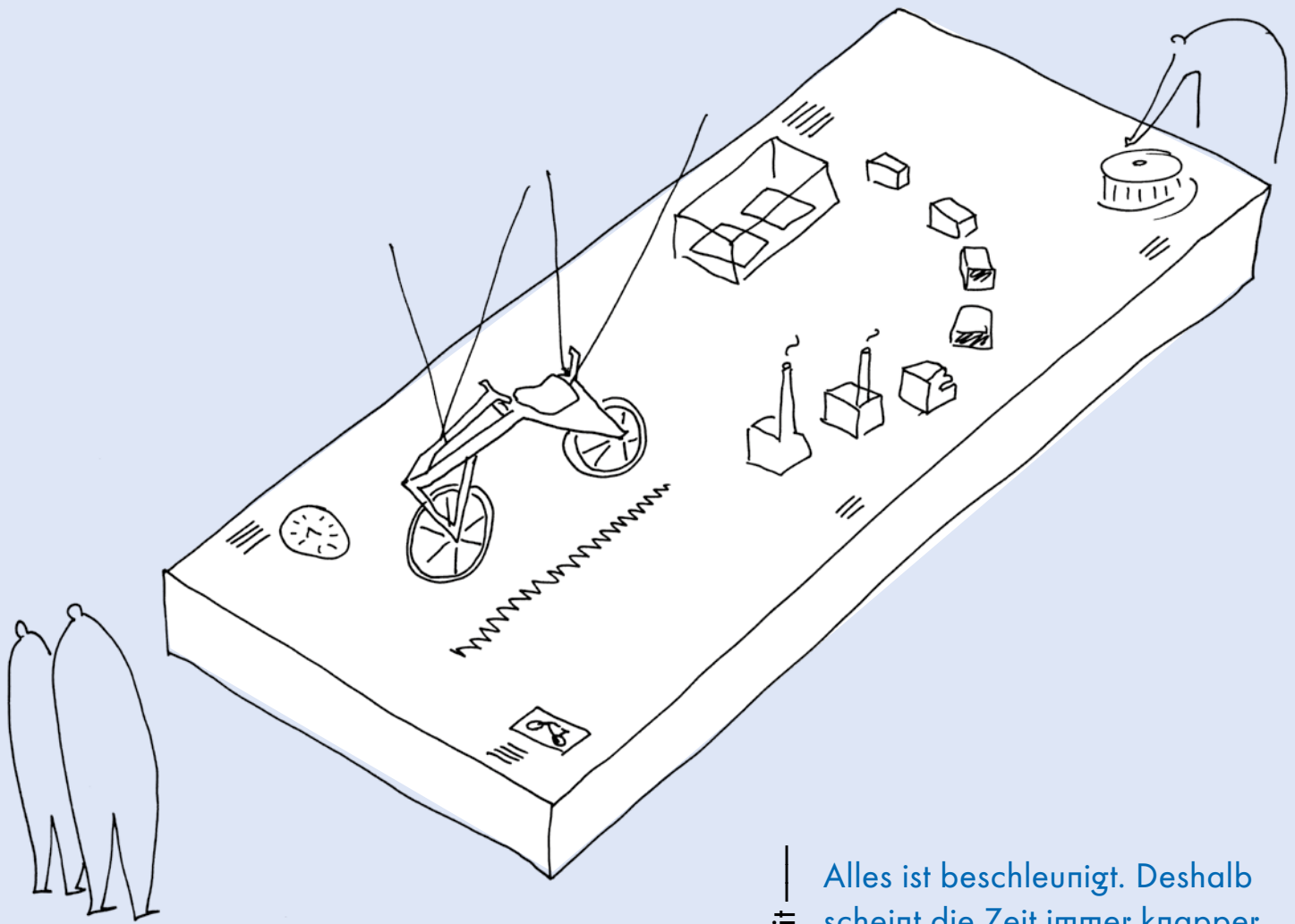
Was macht Mobilität eigentlich aus? Welche Werte, Vorstellungen, Bedürfnisse und vor allem: Welche Emotionen sind damit verknüpft? Die Vielschichtigkeit der Mobilität möchte die Ausstellung an zehn Themeninseln beleuchten. Sie laden dazu ein, individuelle Erfahrungen mit gesellschaftlichen und sozialen Aspekten zu verknüpfen und verschiedene Perspektiven einzunehmen.

In vielen sozialen und alltäglichen Praktiken spielt Mobilität eine große Rolle; wir erfahren die Welt erst durch Bewegung. Die individuellen Erfahrungen spiegeln darüber hinaus die jeweilige gesellschaftliche Situation wider und sind nach der Soziologin Katharina Manderscheid Teil von sozialen Bedeutungs- und Sinngebungsprozessen. In der alltäglichen Lebenswelt verändern wir uns ständig, wechseln Orte, ändern unsere private und berufliche Situation, haben ganz verschiedene persönliche Kontakte und Beziehungen. Der Aphorismus „Alles ist im Fluss“ des griechischen Philosophen Heraklit trifft auf jede Situation zu.

Der Begriff der Mobilität ist eng mit Zeit, Raum und Tempo verknüpft. Die Welt scheint zu schrumpfen und immer näher zu rücken. Zugleich scheint sich das Tempo zu erhöhen. Stillstand gilt als rückwärtsgewandt oder negativ. Doch ist das wirklich so? Und was steht wirklich in der Stadt (unnötig) still und beansprucht viel Raum? Verkehrsmittel wie Eisenbahn, Automobil und Flugzeug verändern seit dem 19. Jahrhundert die Lebenswelten der westlichen Welt ganz radikal. Wie erfahren wir Entfernungen und Pendeln? Und was heißt eigentlich Fortschritt in Bezug auf Mobilität? In der Gegenwart hat die Digitalisierung zunehmend Einfluss auf die Wege durch die Stadt. Was bedeutet das konkret? Welche Visionen können daraus entstehen, die das Zusammenleben im urbanen Raum für alle erleichtern?

Die Themeninseln reflektieren nicht nur darüber, wie Mobilität im Bereich von Verkehrsmitteln und Infrastruktur subjektiv erfahren wird. Es geht um mehr: Die Stadt und die Stadtplanung haben nicht nur Auswirkungen auf Mobilität und Immobilität von Körpern und Menschen, sondern diese werden auch dadurch geformt und beeinflusst. Und welche Mobilitätskarrieren durchlaufen wir im Laufe unseres Lebens? Was macht die menschliche Mobilität mit dem Klima, welchen Einfluss nimmt unsere Mobilität auf das Klima, welchen gesellschaftlichen und sozialen Wandel hat das für die Stadtgesellschaft zur Folge? Und welche Rolle spielen Konsum und Bewegungsrealitäten von Menschen und Waren im Alltag?

Im Katalog tragen Gastautor*innen dazu bei, die Perspektive von jeder Themeninsel zu erweitern. In der Ausstellung ermöglichen die Inseln einen Zugang mit vielen Sinnen: mit Objekten, künstlerischen Positionen, Audios oder Videos. Sie sind assoziativ erfahrbar und folgen auch keinem bestimmten Narrativ im Raum. Eine Ausnahme bildet die letzte Insel „Utopien“. Hier stellt die „Visual Utopia“ von Jan Kamensky zum Eschenheimer Tor in Frankfurt Alternativen für eine stark befahrene Kreuzung vor und lädt dazu ein, sich neuen Möglichkeiten zu öffnen. Befreien wir unsere Perspektiven einfach einmal von allem, was scheinbar unverrückbar ist!



Tempo und Zeit — Alles ist beschleunigt. Deshalb scheint die Zeit immer knapper zu werden.

— Zur Gestaltung der Ausstellung: Die Themeninseln

Thomas Rustemeyer

Die Ausstellung ist in drei inhaltliche Ebenen unterteilt, die verschiedene Zugänge zum Thema der Mobilität schaffen. Die erste Ebene legt den Fokus auf die subjektive Wahrnehmung der Mobilität und ist in zehn Themencluster unterteilt. Jedem Themencluster ist eine räumliche Einheit zugeschrieben, wodurch die inhaltliche Struktur im Raum sichtbar und erlebbar wird. Auf überdimensionierten Podesten werden die Themen präsentiert. Diese bestehen konstruktiv aus dem modularen Ausstellungswandsystem, welches im Bestand des Historischen Museums ist. Die Wände werden auf ihre Seitenfläche gelegt und durch das Kippen zu Podesten transformiert. Die Ausstellungswände werden von einem stehenden zu einem liegenden räumlichen Element, zonieren den Raum und schaffen Aufmerksamkeit. Sie dienen der Präsentation der Ausstellungsinhalte, den Exponaten, die auf unterschiedliche Weise zueinander angeordnet sind: Teilweise stehen sich heterogene Objektgruppen gegenüber und bilden eine Montage. Andere Elemente werden mit Installationen bespielt, einzelne sind begehbar oder werden als große Projektionsflächen genutzt.

Durch die horizontale Ordnung der Podeste wird der Ausstellungsraum in seiner Gesamtheit wahrgenommen. Die Besucher*innen bewegen sich frei durch die offene Architektur und kreieren ihren eigenen Parcours durch den Ausstellungsraum. Die Themenpodeste stehen in Relation zueinander und schaffen Bezüge, Beziehungen und Verschränkungen. So interagieren beispielsweise die Cluster „Tempo“ und „Stillstand“ als Gegensatzpaare miteinander. Die fliegenden Vehikel der „Mobilitätskarrieren“ nehmen Bezug auf die Leichtigkeit der utopischen Transformation des Stadtraums in Jan Kamenskys Großprojektion.

Tempo und Zeit

Nina Gorgus

Schnell, schneller, am schnellsten – Geschwindigkeit prägt die Gegenwart moderner Gesellschaften des Globalen Nordens. Alles ist beschleunigt und deshalb scheint die Zeit immer knapper zu werden – auf individueller Ebene, aber auch auf gesellschaftlicher Ebene. Der Soziologe Hartmut Rosa konstatiert eine „soziale Beschleunigung“ der Gesellschaft. Dazu gehört die Beschleunigung von Produktion, Kommunikation und Transport – Veränderungen, die bereits im 18. Jahrhundert durch die Erfindung der Dampfmaschine ausgelöst wurden. Dadurch beschleunigte sich im Grunde alles, was die Lebenswelten tangiert – wie Alltagspraktiken, Arbeit oder Kommunikation.

Zur Stabilität der modernen Welt gehört paradoxerweise ein permanenter Wandel. Technik und Innovationen wie Eisenbahn, Automobil und Flugzeug veränderten seit dem 19. Jahrhundert die Gesellschaften ganz radikal. Nach Paul Virilio hat die zunehmende Beschleunigung einen „rasenden Stillstand“ zur Folge. Dieser entsteht, da die vielen technischen Innovationen ein Ohnmachtsgefühl bei den Menschen auslösen – etwa die Kommunikation in Echtzeit über große Distanzen. Veränderungen passieren immer schneller und die Erfahrungen werden immer schnelllebiger. Die Angst, bei dem Tempo nicht mithalten zu können, ist dann eher die Kehrseite der auf ständiges Wachstum eingestellten Gesellschaft.

Und die Zeit scheint auch immer schneller zu vergehen. Auch wenn sie scheinbar mit Hilfe von Uhren gemessen werden kann, ist Zeit doch sehr eng mit dem menschlichen Erleben verbunden. Der Philosoph Carlo Rovelli spricht dann von einer gefühlten Zeit: „Vielleicht ist die emotionale Haltung gegenüber der Zeit genau das, was für uns die Zeit ausmacht“ (Rovelli 2021).

Gerade in Zeiten des Wandels prallen unterschiedliche Zeitvorstellungen aufeinander. So liegt eine Suche nach Entschleunigung nahe. Ob das wirklich funktioniert?

1. Wohin steuert die Gesellschaft?

Die Post setzte mit exakten Abfahrts- und Ankunftszeiten den Auftakt für eine neue Zeit- und Raumerfahrung. Die Erfindung der Dampfmaschine Mitte des 18. Jahrhunderts ermöglichte die industrielle Revolution und beschleunigte die Mobilität enorm: Die Eisenbahn galt als ein von Dampfmaschinen betriebenes Projektil. Damit steigerte sich nochmals das Bild von der Vernichtung von Zeit und Raum, wie Wolfgang Schivelbusch darstellte. Mit der Dampfmaschine begann das Zeitalter der Beschleunigung.

Gegenüber einer Dampfmaschine erscheint die einspurige Laufmaschine langsam – aber das ist relativ: Auf ebener Fläche konnte man angeblich so schnell gleiten wie ein galoppierendes Pferd. Die Laufmaschine galt in ihrer Entstehungszeit zu Beginn des 19. Jahrhunderts als Symbol für Geschwindigkeit.

2. Bewegung für die Sinne festhalten

Die Wundertrommel oder das Zoetrop erzeugt Bewegung durch einen Trick. Wenn die Trommel gedreht wird, kann man durch Schlitze von außen auf die innenliegenden einzelnen Abbildungen schauen. Das menschliche Auge kann die Bilder nicht mehr einzeln wahrnehmen, und so entsteht ein Bewegungsablauf.

Während hier die Illusion der Geschwindigkeit entsteht, wird heute versucht, die Zeit anzuhalten.

Besonders die Gesellschaften des Globalen Nordens entwickelten im 21. Jahrhundert Strategien, um der Beschleunigung in der Gesellschaft entgegenzuwirken. Viele individuelle Formen der „Entschleunigung“ und „Achtsamkeit“ haben sich vor allem in Großstädten etabliert. Die Klangschale steht als Symbol dafür, sich sozusagen aus der Zeit auszuloggen.

3. Taktung der Zeit

Wenn Helligkeit und Dunkelheit nicht mehr ausreichen, um den Tag zu strukturieren, kommen Zeitmesser ins Spiel – die Uhren. Turmuhren oder das Läuten der Kirchenglocken legten verbindlich für die Gemeinschaft den Tagesablauf fest.

Die Zeit kommt vielfältig in die Stadt: Seit dem 15. Jahrhundert bringt die Post Vorstellungen von Zeit und Dauer in die Stadt, da Pläne genau die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Kutschen definieren. Neben der für alle sichtbaren Zeit kamen im 16. Jahrhundert die Taschenuhr und die Uhren für zu Hause hinzu. Wie sehr sich die Taktung der Zeit beschleunigt, zeigt die Stechuhr. Mit der Einführung in die Fabriken des 19. Jahrhunderts wurde die Zeit ökonomisiert, es entstand auch die Verbindung von Zeit und Geld.

4. Beschleunigter Austausch

Am Beispiel der Kommunikation lässt sich gut die Beschleunigung der Lebenswelten festmachen. Bis zum 16. Jahrhundert konnten nur wenige Menschen über große Entfernungen kommunizieren. Der Austausch über Briefe war meist dem Klerus, Adel und reichen Bürger*innen vorbehalten.

Beim Brief aus Friedberg ging es um eine Handelsbeziehung – die Stadt wollte 1517 von einem Händler aus Frankfurt ein Heiligenbild erwerben.

Während der Brief und die Antwort darauf mehrere Tage dauerten, so würde man heute per Smartphone die Information innerhalb kürzester Zeit erhalten und die Ware schon einen Tag später.



1.1 Die Laufmaschine ist ein einspuriges Fahrzeug ohne Pedale. Sie gilt als Urform des Fahrrads. Karl von Drais meldete 1818 auf die sogenannte Draisine ein Patent an. Es ist nicht bekannt, wer das ausgestellte Stück gebaut hat und wie es in die Sammlung des Historischen Museums kam.

Laufmaschine nach dem Vorbild von Karl von Drais
Holz, Metall, Leder, Frankfurt Anfang 19. Jahrhundert, HMF.X14737, Abb. S. 25

Karikatur „Die allerneueste Reisegesellschaft“ zur Laufmaschine aus der Bilderbogenserie von Campe
kolorierte Lithografie, Nürnberg um 1820, Privatsammlung D. Ante



1.2 Die Dampfmaschine revolutionierte die Gesellschaft. Die Technisierung der Welt hielt auch Einzug beim Kinderspielzeug. Die Modelle stammen wohl aus der Zeit zu Beginn des 20. Jahrhunderts und konnten auch in Betrieb genommen werden.

Dampfmaschinenmodell in Form einer Lokomotive
Messing, Blech, HMF.X.1982.563, Abb. S. 25

Dampfmaschinenmodell
Bing, Messing, Blech, mit rotem Kamin, HMF.X.1982.559

Dampfmaschinenmodell
Märklin, Messing, Blech, HMF.X.1982.557

Dampfmaschinenmodell mit vertikalem Kessel
Messing, Blech, HMF.X.1982.556

Dampfmaschinenmodell
Bing, Messing, Blech, HMF.X.1982.551

Dampfmaschinenmodell
Bing, Messing, Blech, HMF.X.1982.552