

## Exkurs: Der Fahrradfahrer als Flaneur in der Stadt der Geschwindigkeit

*„Wer unter uns hätte nicht schon in den Tagen des Ehrgeizes das Wunderwerk einer poetischen Prosa erträumt? sie müßte musikalisch ohne Rhythmus und Reim sein, sie müßte geschmeidig und spröde genug sein, um sich den lyrischen Regungen der Seele, den Wellenbewegungen der Träumerei, den Chocks des Bewußtseins anzupassen. Dieses Ideal, das zur fixen Idee werden kann, wird vor allem von dem Besitz ergreifen, der in den Riesenstädten mit dem Geflecht ihrer zahllosen einander durchkreuzenden Beziehungen zu Hause ist.“(Charles Baudelaire)<sup>1</sup>*

Es stellt sich die Frage, ob das Erlebnis der Masse unter den Bedingungen fortschreitender Individualisierung durch etwas anderes ersetzt wird. Begreift man die großstädtische Masse als Potentialität, als „Geistermenge der Worte, der Fragmente, der Versanfänge“<sup>2</sup>, gibt man ihr den Charakter eines energetischen Fluidums: eine erregte und erregende Substanz, deren Energie man aufnimmt, indem man in sie eintritt. Dichterische Aktivität wird so wesentlich eine Wirkung von Energie und Bewegung. Die Beschreibung ihrer Ausgangsbedingungen gleicht der einer thermodynamischen Versuchsanordnung<sup>3</sup>.

Wäre es nicht vorstellbar, dass großstädtische Energie und Bewegung, die Lebensbedingungen des Flaneurs, durch etwas anderes bereitgestellt werden, als durch die Masse? (Zumal es sich doch bei der Energie, von der Baudelaire sich nährt, auch schon in großen Teilen um eine potentielle bzw. imaginäre handelt: die imaginäre Anwesenheit der Masse).

*„Die Anfahrt zur Brücke ist mit Kieseln gepflastert. Ich fahre so langsam, daß jeder Kiesel für sich eine besondere Botschaft zu meiner Wirbelsäule entsendet und durch die Wirbel hindurch zu dem zerbrechlichen Käfig, in dem die Medulla oblongata ihre Signale aufblitzen läßt. Und als ich in Sèvres über die Brücke fahre, wobei ich nach rechts und links schaue, überquere ich jede Brücke, die es gibt, ob sie über die Seine, Marne, den Ourcq, die Aude, Loire, den Lot, den Shannon oder den Liffey, den East River oder den Hudson geht, über den Mississippi, den Colorado, den Amazonenstrom, Orinoko, Jordan, Tigris oder Irawadi, überquere ich alle möglichen Flüsse, und ich habe sie alle überquert, eingeschlossen den Nil, die Donau, die Wolga, den Euphrat, und als ich in Sèvres über die Brücke fahre, brülle ich, wie der besessene heilige Paulus: «Tod, wo ist dein Stachel?» Hinter mir Sèvres, vor mir Boulogne, aber das, was unter mir fliegt, diese Seine, die irgendwo in einer Myriade kleiner Rinnsale ihren Anfang nahm, diese stille, aus einer Myriade Wurzeln weiterrieselnde Wasserader, dieser glatte Spiegel, der die Wolken weiterträgt und die Vergangenheit erstickt, immer und immer weiterströmend, während querdurch zwischen dem Spiegel und den Wolken ich mich bewege, ein vollkommenes, organisiertes Wesen, ein Weltall, in dem unzählige Jahrhunderte ihren Abschluß finden, ich und das, was über mir schwimmt, und alles, was durch mich*

---

<sup>1</sup> Charles Baudelaire in der Widmung von „Spleen de Paris“ an Arsène Houssaye; zit.n. Benjamin, Über einige Motive bei Baudelaire, S.195.

<sup>2</sup> Benjamin 1977, S.196.

<sup>3</sup> 1847 formulierte Helmholtz in Berlin den 1.Hauptsatz der Thermodynamik oder Energieerhaltungssatz, der besagt, dass in einem geschlossenen System die Gesamtsumme der Energiearten (chemische, mechanische, thermische, elektrische und magnetische) immer gleich bleibt. Voraussetzung und wichtigstes Ergebnis dieses physikalischen Gesetzes ist in diesem Zusammenhang natürlich, dass alle Energien miteinander zusammenhängen und eine in die andere umgewandelt werden kann.

*hindurchzieht, ich und dies, ich und alles übrige, in einer ununterbrochenen Bewegung vereint, diese Seine und jede von einer Brücke überspannte Seine ist für einen Menschen, der sie mit dem Fahrrad überquert, das Wunder.<sup>4</sup>*

In einem gewissen Sinne lässt sich die Abfolge und Durchmischung von Gedankensplittern, Bildern, Emotionen, wie sie sich auf einer (inspirierten) Fahrradfahrt einstellen kann, vergleichen mit dem Baudelaireschen Ideal einer poetischen Prosa. Die fortwährenden kreisförmigen Bewegungen der Räder und der Pedalen, die ihrerseits in eine Bewegung nach vorne umgewandelt werden, stiften den prosaförmigen Zusammenhang, in dem sich eine, durch die Intensität des Fahrerlebnisses und die physischen wie geistigen Beanspruchungen der Chockabwehr, fragmentarisierte innere Bewegung abspielt, die keinen prinzipiellen Unterschied zwischen „den lyrischen Regungen der Seele, den Wellenbewegungen der Träumerei, den Chocks des Bewußtseins“ macht. Ende des 19. Jahrhunderts beginnen Individualverkehrsmittel die Vorherrschaft des zu-Fuß-Gehens zu verdrängen. Dieser Verdrängungsprozess wirkt sich zunehmend auf die Gestalt der Stadt aus. Breiteren Schichten der Bevölkerung wird es möglich, ihre Arbeit in der Stadt mit einem Leben „auf dem Land“, d.h. an der Peripherie der Stadt bzw. in ihrem Umland, zu verbinden. Die typische Form amerikanischer Städte, mit ihrem extrem verdichteten Hochhauskern und dem endlos sich in die umliegende Landschaft ausbreitenden Gürtel aus einstöckigen Häusern mit Gartengrundstück und Garage, ist ebenso Ergebnis der individuell verfügbaren erhöhten Geschwindigkeit, wie die insbesondere für die Nachkriegsarchitektur europäischer Städte typische Errichtung großer Hochhaussiedlungen in der Peripherie. „Wohnen im Grünen und doch - auf der neuen Stadtautobahn - nur zehn Minuten vom Zentrum!“

Während also die moderne Stadt ein Resultat der Verdichtung durch Akkumulation von Menschenmassen und Produktionsstätten war, entsteht die post-moderne Stadt aus dem Reflex, dieser Dichte zu entfliehen. Fluchtmittel sind die Maschinen des Individualverkehrs. Ihre erhöhte Geschwindigkeit eröffnet die Möglichkeit, größere Distanzen im gleichen Zeitraum zurückzulegen. An die Stelle des Gangs durch die innerstädtische Masse tritt die Fahrt in den Außenbezirk. So verstanden, substituierte das Erleben der Geschwindigkeit dasselbe der Masse - oder löste es ab. Partizipation an der Gegenwart als Moderne wäre nicht mehr Partizipation an der thermodynamischen Fülle durch Masse sondern an der kinetischen Fülle durch Geschwindigkeit. Geschwindigkeit entzerrt die Masse und schafft Distanz. Physisch: Sie

---

<sup>4</sup> Miller 1961, S.27ff.

bedeutet eine Möglichkeit der Flucht vor der Enge, im Urlaub, in der Ausweitung des städtischen Lebens auf das Umland. Psychophysisch: Im Vorbeirauschen bleibt vom Bedrängenden bloß noch der Schatten, dunkle Ahnung früherer Klaustrophobie<sup>5</sup>; gleichzeitig zieht sie die Abfolge der Eindrücke zusammen, deren Berührungen noch flüchtiger werden als die der einzelnen Figuren in der Masse. Dies würde erklären, wie aus der Inspiration durch die Masse die Inspiration durch Geschwindigkeit werden konnte: Erstere ist in letzterer noch enthalten - als dasjenige, wovor sie flieht.

Wie der Flaneur in die Masse eingesogen wird, von der er lebt, die ihm Energie und Inspiration durch ihre Stöße und durch ihre stete, in alle Richtungen strömende Bewegung liefert, so ergeht es dem radfahrenden Flaneur mit der Geschwindigkeit: Sie zieht ihn und treibt ihn an, ihr gleich einem dunklen Trieb zu folgen. Bereits in Herbert George Wells Fahrradroman *Wheels of Chance* von 1896 findet sich eine Beschreibung dieses Phänomens der Geschwindigkeitssucht, in der Karikatur eines an sich selber zweifelnden empfindsamen Radfahrers, der nicht dazu kommt, seiner eigentlichen Neigung (das, was er dafür hält) zu folgen, weil er nicht anders kann, als zu rasen. Der Held der Geschichte, Mr. Hoopdriver, sitzt in einem Gasthaus unweit von London:

*„... and as he was eating there came a middleaged man in a drab cycling suit, very red and moist and angry in the face, and asked bitterly for a lemon squash. And he sat down upon the seat in the bar and mopped his face. (...)*

*„Damn!“ said he. Then, „Damned Fool!“ (...)*

*„To have a contemplative disposition and an energetic temperament, sir, is hell. Hell, I tell you. A contemplative disposition and a phlegmatic temperament, all very well. But energy and philosophy --!“ (...)*

*„There’s no hurry, sir, none whatever. I came out for exercise, gentle exercise, and to notice the scenery and to botanise. And no sooner do I get on the accursed machine, than off I go hammer and tongs; I never look to right or left, never notice a flower, never see a view (...). Get me on that machine, and I have to go. Get me on anything, and I have to go. And I don’t want to go a bit. Why should a man rush about like a rocket, all pace and fizzle? Why? It makes me furious. I can assure you, sir, I go scorching along the road, and cursing aloud at myself for doing it. (...)“*

*He tossed his head with unspeakable self-disgust, pitched the lemon squash into his mouth, paid for it, and without any further remark strode to the door. (...) when Mr. Hoopdriver reached the doorway, the man in*

---

<sup>5</sup> Eine überzeugende Darstellung dieses Vorgangs, der sich hier allerdings in einer ganz entgegengesetzten Intention abspielt, findet sich in dem Louis Malle-Dokumentarfilm über die Tour de France. Die Kamera fährt vor dem Feld in die noch leere Ortschaft, zeigt dann die wartenden Zuschauer und die Einfahrt der dem Feld vorausziehenden Werbewagen und schließlich in rasender Vorbeifahrt aus nächster Nähe das Feld der Fahrer. Der Ton des Kommentators setzt erst in diesem Moment des Films ein mit den Worten: „In the rush of the pack they can’t see the crowd. They say to themselves: »Today, I’m going to see my mother, my aunt, my cousin«, but they see no one. They hear, oh yes, they hear the fantastic roar of the crowd.“ (Le tour, Frankreich 1976). Durch dieses synästhetische Spiel funktioniert auch ein Mercedes-Werbespot, der vor nicht allzu langer Zeit im deutschen Fernsehen lief: Ein Mensch tritt aus einem ventilierten Flughafengebäude in die Hitze und Bedrängung einer tropischen Stadt. Er bahnt sich einen Weg durch die Menge. Jeder will etwas von ihm. Die Enge ist physisch spürbar. Doch sobald er die Türen des wartenden Mercedes hinter sich geschlossen hat, kann er sich zurücklehnen. Die Kakophonie, welche eben noch schrecklich präsent war, ist transformiert in ein bloßes fernes Rauschen. Das Erlebnis des Schutzes vor der Bedrängung durch die Masse in der tropischen Stadt fängt bereits im noch stehenden Transitkörper an: die geschlossene Tür und die geschlossenen Scheiben antizipieren akustisch das optische zu bloßen verschwommenen Farbformen-Werden der städtischen Menschenmenge. Die Umwandlung der thermischen und chemischen Energie in kinetische hat bereits begonnen.

*drab was a score of yards Londonward. He had already gathered pace. He pedalled with ill-suppressed anger, and his head was going down.*<sup>6</sup>

Wells spricht hier einen Punkt an, der die meisten der Fahrrad-Autoren beschäftigt und sich zu einem, wenn nicht *dem* Problem der modernen Ära auswachsen wird: die Schwierigkeit oder Unmöglichkeit zu verlangsamen. Otto Julius Bierbaum, der Pionier der Automobilreise, unternimmt seine große Fahrt Anfang des 20. Jahrhunderts unter dem Motto „reisen statt rasen“ und ist von der Hoffnung beflügelt, ein Großteil seiner Zeitgenossen möge seinem Beispiel folgen. Wie man weiß, hat er Unrecht behalten. Die kontemplativen Bemühungen gingen, wenn überhaupt, eher in Richtung der geschwindigkeitskompatiblen Erschließung einer *großen* Landschaft, wie im nazi-deutschen Konzept der „schwingenden“ Autobahnen<sup>7</sup>. Dies mag daran liegen, dass die *kinetische Utopie*, überhaupt daran zu glauben, ein Mehr und Besseres dadurch zu erreichen, dass man sich und/oder alles andere in Bewegung setzt, schon immer jeder kontemplativen Regung potentiell diametral gegenüberstand.

Für den Flaneur auf dem Fahrrad jedenfalls lässt sich sagen, dass er nur durch die weitere Ausbreitung und Verallgemeinerung des Geschwindigkeitswahns die Chance hatte, seine historische Reife zu erlangen. Darum zieht es ihn auf die Straßen, wo die Geschwindigkeit unumschränkt herrscht. (Das waren ja noch wahrlich geruhsame Zeiten, als der Wells'sche Radfahrer von der Geschwindigkeit nicht lassen konnte, obwohl ihn niemand außer er selber und seine Maschine nötigten!) Nicht auf die Radwege, in die Schloßparks oder Naherholungsgebiete; man muss den Hauptverkehrsrouten folgen, um ins Reich der Geschwindigkeit zu gelangen<sup>8</sup>, wo sich das Wesen der modernen Auto-Stadt eröffnet: in den Übergängen und Brüchen, in der scheinbar plan- und programmlosen Unterbrochenheit des Weichbilds - der losen Folge von Gewerbeparks, Einfamilienhaussiedlungen, Vorstadtghettos, Gebrauchtwagenhändlern, Möbeloasen, Autobahnauffahrten und - überführungen, den anachronistisch wirkenden Industrieanlagen in ihrer monumantalen Hässlichkeit (oder

---

<sup>6</sup> H.G.Wells, *Wheels of Chance*, in: ders., *Works* S.32ff.

<sup>7</sup> Erhard Schütz zeigt in seinem Buch „Mythos Reichsautobahn“ auf, dass dem nationalsozialistischen Autobahnbau tatsächlich (nicht nur propagandistisch) ein ästhetisches Programm zugrundelag, welches an die Ideen der Wandervogel- und Jugendbewegung der Jahrhundertwende anknüpfte. Dieses Programm gerinnt im Begriff der „geschwungenen Linie“, bzw. der „schwingenden Bahn“: „Die Priorität der geschwungenen Linie beim Bau der Reichsautobahnen, die unablässige Beschwörung der Schönheit der schwingenden Bahn in den programmatischen wie künstlerischen Darstellungen (...)“. Aus dieser Perspektive erscheint die Autobahn als völkisches Gesamtkunstwerk, als ins Werk gesetzte Versöhnung von Technik, Kultur und Natur. Autowandern war folglich die motorisierte Fortsetzung des »Wandervogel«.“ Schütz 1996, S.123f.

<sup>8</sup> Um in die ontologische Bestimmung einzutreten, die Virilio „in-Geschwindigkeit-Sein“ nennt; vgl. *Fahrzeug*, in: *Fahren, Fahren, Fahren*, Berlin 1978.

Schönheit). Die brachiale Funktionalität von Autotunnels und -überführungen; die Schneisen der Stadtautobahnen, die, wie die Eisenbahn durch den Wald, durch die Häusersiedlungen des letzten Jahrhunderts gerodet wurden. Man muss einer schnurgeraden Ausfallsstraße von der Stadtmitte mit ihrer großbürgerlichen 18. und 19. Jahrhundert-Wohlhabenheit und ihren Rudimenten vergangener residenzstädtischer Größe durch die Gründerzeitsiedlungen, die endlose Kette von Sozialbauten, Arbeitersiedlungen, Kinos, kleinbürgerlichen Einkaufs- und Gastronomieeinrichtungen bis zu den McDonalds DriveThru's und den 80er Jahre Angestelltensiedlungen-nahe-am-Grünen-und-am-Autobahnanschluss folgen und darüber hinaus; (vielleicht mündet sie hinter der Autobahn - nach nochmals mehreren Kilometern Gewerbe- und Industrieanlagen in eine dieser alten Landstraßen, die mit Eichen oder sogar Obstbäumen gesäumt sind.) Schon um sie in ihrer ganzen unglaublichen Banalität und Langeweile überhaupt ertragen zu können, müsste man rasen. (Aber das ist kein Einwand, sondern ein Teil der Gesetzmäßigkeit der Geschwindigkeit.)

Und dennoch ist man noch langsam genug, um all das zu fühlen und zu sehen, die Übergänge in ihrer ganzen Länge wahrzunehmen, die Gerüche zu riechen, die Menschen hinter den Fenstern zu erspüren. Was Benjamin im Kunstwerkaufsatz über die befreiende Wirkung des Films geschrieben hat:

*„Unsere Kneipen und Großstadtstraßen, unsere Büros und möblierten Zimmer, unsere Bahnhöfe und Fabriken schienen uns hoffnungslos einzuschließen. Da kam der Film und hat diese Kerkerwelt mit dem Dynamit der Zehntelsekunden gesprengt, so daß wir nun zwischen ihren weitverstreuten Trümmern gelassen abenteuerliche Reisen unternehmen.“<sup>9</sup>*

Das gilt auch für die Wirkung des Automobils und, mit Blick auf Gelassenheit und Abenteuerlichkeit, noch viel mehr für die Fahrt mit dem Fahrrad. Alles erschließt sich dem fahradfahrenden Flaneur aus dem Blickwinkel der Geschwindigkeit als das Auto-Ganze, das es ist. Konstruktion und Dekonstruktion dessen, was aus dieser explodierenden, wuchernden Heterogenität der modernen/postmodernen Stadt eine funktional-ästhetische Einheit zeugt: der Blickwinkel der Geschwindigkeit des Automobils und der öffentlichen Nahverkehrsmittel.

(Stets auf der Höhe derselben ist auch der Autofahrer Bierbaum'schen Zuschnitts, wenn er den Wunsch zu sehen hat, gezwungenermaßen meist zu schnell bzw. zu reglementiert, um die Flaneur-Wahrnehmung erzeugen zu können. Die

---

<sup>9</sup> Benjamin, Das Kunstwerk im Zeitalter seiner Reproduzierbarkeit (Zweite Fassung), in: Schweppenhäuser / Adorno, Ges. Werke Bd.?, S.350-384, S.376.

Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel sind nicht weniger eingesperrt als sie das schon nach den Beschreibungen aus der Heinrich Heine-Zeit waren. Und für den Fußgänger ist die Stadt schon lange viel zu groß und unterbrochen geworden, als dass er sie noch in ihrem Zusammenhang wahrnehmen könnte. Die Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Innenstädte sind romantisierende Reservate, welche den Blick auf die Realität eher verstellen. Dort und in den gedrängten Zonen der öffentlichen Verkehrsmittel reicht es zu nicht mehr als Schlaglichtern auf die anachronistische Stadt der Menge; die Stadt der Geschwindigkeit entzieht sich den Fußgängern.)

So ist es, um bei den aktuellsten literarischen Versuchen nachzusehen, nicht Christian Ude, der in seinem Buch „Stadtradeln“ ein Lob der Langsamkeit und der Möglichkeit, abzusteigen, hält und damit den Radfahrer als eine Figur wie direkt aus dem 19. Jahrhundert entsprungen zeichnet, der ein adäquates Bild des Flaneurs auf dem Fahrrad gibt<sup>10</sup>:

*“Der Boden ist vielfältig, wenn man ihn (notgedrungen) aufmerksam studiert.(...) Das Blickfeld des Radfahrers ist unendlich, nicht durch einen Fensterrahmen eingeengt. (...) Auch die Atmosphäre der Stadt lässt sich vom Fahrradsattel aus körperlich wahrnehmen. (...) Radfahren ohne ehrgeizige Routenplanung und ohne Geschwindigkeitsrausch kann ein Fest der Sinne sein. Nichts davon war je durch die Windschutzscheibe oder im Rückspiegel wahrzunehmen. Wer ist jetzt hier privilegiert?”<sup>11</sup>*

Sondern eher Jörg-Uwe Albig, dessen gehetzter und besessener Fahrradkurier Enzberg, der - durchzuckt und getragen von ihren Stößen, von ihrem Strömen - rein von der Geschwindigkeit lebt, die er in der Stadt der Autos er-fährt, wie man Tapferkeitsmedaillen in einem Krieg der Gräben, Panzer und Sturmtrupps sich erkämpft:

*“Enzberg bremste nie. Dem Straßenverkehr, diesem bewußtlosen, instinktlosen, trägen Tier, trat er mit dem geschärften Bewußtsein und den sicheren Instinkten des entwickelten Menschen gegenüber. Gesammelter Jäger, der er war, mußte er jederzeit schneller sein als das zerstreute Tier. Erst die Fortbewegung trieb Enzbergs Evolution voran. (...) Erst die Fortbewegung hat das Tier zum Individuum gemacht (...) Enzberg sagte: Beweglichkeit ist Freiheit. Beweglichkeit ist die Antwort auf den Mangel.”*

*Es kommt darauf an, die Straße in Bewegung zu halten, die steinernen Verhältnisse zum Tanzen zu bringen, wie man sagt. Die Stadt war ein Bildschirm, der aus dem Off zu Enzberg sprach. Sie knisterte bei Berührung, nicht bei Blickkontakt.”*

*Enzbergs Fahrrad tastete das wilde Pflaster ab wie eine Plattenspielnadel und übertrug die Informationen exakt auf Enzbergs Membran. (...) Hier machte die Stadt endlich die Räume eng, um das Zusammenwachsen zu erleichtern, das Zusammenrücken, das die Nähe des Feindes anzeigte. (...) Er wünschte sich Häuserklippen aus Rost und Beton, die ihm über den Kopf wuchsen und seinen Blick aufs Wesentliche zurückstießen. (...) Er wünschte sich Enge, damit ihm die Enge unerträglich würde.”<sup>12</sup>*

---

<sup>10</sup> Obgleich ich ihm natürlich für diesen Standpunkt alle meine Sympathien entgegenbringe. Zumal, da es sich um den Münchener Oberbürgermeister handelt, was ja einige Hoffnungen für eine veränderte Verkehrspolitik keimen lässt.

<sup>11</sup> erschienen in der Reihe: Kleine Philosophie des Alltags, München 2000, S..53ff.

<sup>12</sup> Albig 1999, S.18f. u. 51 u. 39f.

Zugegebenermaßen geht auch diesem etwas Entscheidendes ab, um rechtmäßig das Benjaminsch-Baudelairsche Erbe antreten zu können: der „gelassene Habitus“ (der allerdings anderen, weniger Carl-Schmitt-infizierten Profi-Stadtradlern durchaus zueigen sein könnte). Enzberg gebricht es - wie dem „Mann der Menge“ Poes - an Abstand zum „manischen“ Getriebe der Großstadt. Benjamin schließt aus diesem Erfordernis, beim Flaneur handele es sich um eine historische Figur, die ihren Lebensraum nur unter den Bedingungen des Übergangs von der vor-industriellen zur industrialisierten Stadt finden konnte.<sup>13</sup> Schivelbusch führt Benjamins These zuende, indem er die Flaneur-Theorie als Versuch, „einen letzten Nachzügler des alten Bildungsreisenden zu beschreiben“, charakterisiert und dessen Existenz im bereits vollindustrialisierten Paris Haussmanns und der Eisenbahn in den 1840er Jahren als eine künstliche.<sup>14</sup> Doch widersprach Benjamin an anderer Stelle selbst seinem strengen Urteil, als er im Freund und Zeitgenossen Franz Hessel einen Flaneur erkannte.<sup>15</sup> Vielleicht ahnte er, dass es schade wäre, diesen Subversiven *avant la lettre* aus einer Zeit, als die Revolution(en) noch hoch im Kurs standen, einfach zwischen den Buchdeckeln der Geschichtsschreibung zu mumifizieren. Möglicherweise kann uns nämlich der Flaneur über das zwanzigste noch mehr sagen als über das 19. Jahrhundert. Von den programmatisch übermüdeten Stadtausflügen der Surrealisten, der situationistischen Theorie des *dérive*, den medienaffirmierenden und zugleich subvertierenden Aktionen der Yippies in den USA bis zur Theorie des Verschwindens bei der Medienagentur Bilwet - in allen findet man die Struktur einer Bewegung wieder, die sich mit dem Typus des Flaneurs in ihrem dialektischen Bezug auf etwas, wovon sie sich zugleich nährt und absetzen möchte, erklären lässt: bewegte Masse, die dem einzelnen Bewegungen abnötigt und eine individuelle Praxis, die versucht, innerhalb dieser Bewegungen einen anderen Sinn zu generieren. Vielleicht muss man, wie Richard Shusterman in einem unlängst erschienen Essay über Berlin, den Aspekt der *Abwesenheit* betonen, um die Figur des Flaneurs auf heutige Bedingungen übertragen zu können; Abwesenheit der „praktische(n) Absichten und Dringlichkeiten“ welche die Masse dirigieren.<sup>16</sup> Im Gegensatz zum Flaneur als anachronistischem

---

<sup>13</sup> vgl. Benjamins Kritik an Baudelaires Poe-Interpretation: „Wo das Privatisieren den Ton angibt, ist für den Flaneur ebensowenig Platz wie im fieberhaften Verkehr der City. London hat seinen Mann der Menge. Der Eckensteher Nante, der in Berlin eine volkstümliche Figur des Vormärz war, steht gewissermaßen Pendant zu ihm; der pariser Flaneur wäre das Mittelstück.“ Benjamin, Über einige Motive bei Baudelaire, in: ders. 1977, S.205.

<sup>14</sup> Schivelbusch 2000, S.174.

<sup>15</sup> vgl. Benjamin, Die Wiederkehr des Flaneurs, ursprüngl. veröffentl. in: Die literarische Welt, Jg.5, Nr.40; 4.10.1929), S.277-281.

<sup>16</sup> Richard Shusterman, Ästhetik der Abwesenheit, in: *lettre international* Nr.43/1988, S.30-35, hier: S.34.

Bildungsreisenden in der Interpretation Schivelbuschs - die eher auf den Anachronismus im Herzen des Tourismus weist - würde der „post-moderne“ Flaneur sich durch das Fehlen jeglicher inhaltlicher Bestimmung des Suchmotivs auszeichnen. „Der Hunger, der den Flaneur definiert, markiert die Anwesenheit einer Abwesenheit, die er nicht füllen möchte, da sie ihren eigenen Rausch mit sich bringt.“<sup>17</sup> Der Flaneur lässt sich von der Masse/Geschwindigkeit anstecken, er nährt sich von ihrer Energie, doch er teilt nicht ihre Intentionen. Mit de Certeau könnte man diese Intentionen die (globalen/urbanen) Strategien nennen, welcher sich der Flaneur in einer taktischen Weise zugleich bedient und widersetzt. Eine affirmative und subversive Kunst des Handelns.<sup>18</sup>

Simon Sparwasser schreibt im Zusammenhang seiner Überlegungen zur Subversivität des Fahrradfahrens von einer „Praxis der Zweckentfremdung:

*„Die roten Ampeln auf den Straßen der Autos sind dazu da, den Verkehr anzuhalten, doch ich - als Radfahrer - nütze sie, um mich gegenüber dem Autoverkehr zu beschleunigen. Die Schnellstraße in der Stadt, wie die Bundesstraße auf dem Land, die ihre eigenen Aussichten eröffnen (denn die Straße ist nicht nur eine Mauer oder Brücke, sondern auch Galerie - das ist eine Frage der Geschwindigkeit), sind dazu gemacht, den Verkehr schnellstmöglichst von A nach B zu befördern, doch ich nütze sie, um zu promenieren und zu schauen, meine Verletzlichkeit und mein Recht (dort) zu sein als Schutzschild um mich herum tragend. Die Baustellenabsperungen tragen ihren Zweck im Namen, die Kantsteine der Bürgersteige markieren eine nicht zu überfahrende Gren-ze, die Vorrichtungen zur Verlangsamung, die Blumenkübel, die Straßenbäume, der Wechsel des Belags am Straßenrand, alle diese Hindernisse und Grenzen und Diskontinuitäten behindern den Autoverkehr oder engen ihn ein; mir können sie die Straße zum Parcours machen, wenn ich in Spiellaune bin.“<sup>19</sup>*

Der Fahrradfahrer wird in der Geschwindigkeit der automobilen Stadt zum Flaneur, wenn und weil er gleichzeitig dazugehört und fremd bleibt. Flaneurtum ist eine Taktik, die aus der Not geboren ist; keine selbstzufriedene großbürgerliche Attitüde, die sich an den idyllischen Momenten der Stadt narzisstisch berauscht, wie sie mit dem Verb „flanieren“ häufig bezeichnet wird, sondern „Überlebensprosa“.<sup>20</sup>

---

<sup>17</sup> ebda.

<sup>18</sup> Vgl. de Certeau 1988, S.77ff.

<sup>19</sup> Sparwasser, bike'n phile - website, EinTrAG am 26.9., Aqualand, Narbonne, Toulouse / Subversivität, 1999.

<sup>20</sup> So die Bezeichnung im Titel für Uwe Dicks „Monolog eines Radfahrers“, Passau 1986 (1985).