H-Net Reviews
in the Humanities & Social Sciences

Stefan Höhne. *New York City Subway: Die Erfindung des urbanen Passagiers.* Köln: Böhlau Verlag, 2017. 383 S. gebunden, ISBN 978-3-412-50422-9.

Reviewed by Anke Ortlepp

Published on H-Soz-u-Kult (March, 2018)

Um die New Yorker U-Bahn geht es Stefan Höhne in seinem spannenden Buch, das ursprünglich als Dissertation am Center for Metropolitan Studies der Technischen Universität Berlin entstanden ist. Dabei rückt er jedoch nicht die technischen Innovationen in den Mittelpunkt, die das Transportsystem hervorbrachte, seine räumliche Ausdehnung oder seine Bedeutung als Symbol urbanen Wachstums und städtischen Zusammengehörigkeitsgefühls. Stattdessen fokussiert er auf die Menschen, die die U-Bahn benutzten, die Passagiere der New Yorker Subway. Es geht ihm darum, die Entstehung einer städtischen Passagierkultur bis in die 1960er-Jahre nachzuzeichnen. Diese Kultur des Unterwegsseins hat – wie er zu Recht bemerkt – im Unterschied zu anderen Formen der Mobilität auch im amerikanischen Kontext wenig Aufmerksamkeit erfahren. Es gibt unzählige Studien zur Mobilität von Migrant/innen, Reisenden und Touristen, Wanderarbeitern und Landstreichern (sogenannten ***hobos***), aber kaum Arbeiten über die Nutzer/innen urbaner Transitsysteme. Umso erfreulicher, dass endlich diejenigen Aufmerksamkeit erfahren, die ab 1904 millionenfach mit der New Yorker Subway fuhren.

Höhne interessiert insbesondere die Bedeutung des städtischen Transits in der Alltagserfahrung ihrer Nutzer/innen. Einem Foucaultschen Ansatz verpflichtet, geht es ihm darum auszuloten, welche Rolle „komplexe sozio-technische Systeme wie die Subway als Instanzen der Subjektivierung“ spielen (S. 26). Dabei fasst er die Transportinfrastruktur Subway als Dispositiv, in dessen Organisationsformen und technologische, kulturelle und ökonomische Logiken Subway-Passagiere eingebunden waren. Aus dieser Perspektive erscheint die Subway als Machtbeziehung zwischen städtischer Transportbehörde und ihren Kund/innen, als sich verändernde soziale Organisationsstruktur und als Instrument urbaner Regierungstechniken mit ihrem zunehmenden Fokus auf die geordnete Zirkulation und Steuerbarkeit von Subjekten. Während Höhne die New Yorker Subway somit einerseits als Instrument der Disziplinierung und Zurichtung einer exponentiell wachsenden städtischen Bevölkerung durch Normierung, Vermassung und technische Subordination konzipiert, verliert er anderseits Formen individuellen und kollektiven Widerstands, Momente von Selbstbehauptung und die Artikulation von Individualitätsansprüchen durch Passagiere nicht aus dem Blick. Die Hervorbringung des modernen urbanen Passagiers, so argumentiert Höhne, entsprang letztendlich dem Zusammenspiel von neuen Formationen des Wissens und Regierens sowie des Wahrnehmens und Erlebens.

In fünf chronologisch aufeinanderfolgenden Kapiteln setzt sich Höhne mit der Entwicklungsgeschichte der Passagierkultur in der New Yorker Subway auseinander. Dazu wählt er für jedes Kapitel eine seinem Ansatz verpflichtete inhaltliche Klammer. Kap. 2 „Utopien des Passagiers“ liefert

zunächst den historischen Kontext für die Studie. Bis in die 1860er-Jahre zurückgehend, zeichnet er Formen und Praktiken städtischer Mobilität nach, geht auf sich ändernde Wahrnehmungen und Zuschreibungen von Passanten und frühen Passagieren ein und betrachtet sich wandelnde Reformdiskurse und Regierungstechniken in einer Stadt, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts aus Sicht vieler Zeitgenossen an die Grenzen ihres Wachstums geraten war. In dieser Phase, so Höhne, erkannten städtische Eliten ein neues Transitsystem quasi als Wundermittel zur Lösung städtischer Probleme. Die neue Technologie und das ihr inne wohnende Prinzip der Zirkulation würde zu einer völlig neuen Durchmischung der Stadtbevölkerung und der kulturellen, ökonomischen und politischen Strukturen führen, in den sie sich bewegten. Mit dem Entwurf der Subjektform des Passagiers als einer Person, die „ein moralisch gefestigtes, sozial integriertes, politisch angepasstes und ökonomisch erfolgreiches Leben“ führen würde, ging die zunehmende Stigmatisierung älterer Subjektformationen einher (S. 77). 1899 wurde mit der Realisierung des U-Bahnbauprojekts begonnen, im Oktober 1904 wurde die Subway eingeweiht und ihre Benutzung, wie Höhne argumentiert, fand in einem Prozess der Veralltäglichung schnell Eingang in die Alltagsroutinen vieler New Yorker/innen.

Kapitel 2 „Maschine und Masse“ und Kapitel 3 „Sinnestechniken“ sind der biopolitischen Bedeutung des neuen Transitsystems sowie den Wahrnehmungsstrategien und Bewältigungstechniken der Subway-Passagiere bis in die 1940er-Jahre gewidmet. In „Maschine und Masse“ arbeitet Höhne die neue Dimension des Urbanen heraus, die Vertikalität nicht nur in die Höhe, sondern auch in die Tiefe trieb und damit neuen städtischen Raum erschloss. Zugleich erkennt er eine Maschinisierung des Urbanen. Um das reibungslose Funktionieren des neuen maschinellen Transportsystems und seiner Zirkulationskultur zu ermöglichen, war aus Sicht der politischen Eliten und der Betreibergesellschaften die Implementierung neuer Verhaltensregime und -skripte erforderlich. Menschliche Körper sollten sich gezielt und steuerbar im Untergrund bewegen. Höhne sieht darin den Versuch, die Passagiere als normierte und rationale Containersubjekte zu entwerfen. Dazu gehörte auch die Gestaltung und räumliche Ausstattung von U-Bahn-Stationen und Subway-Waggons. So lenkten Drehkreuze den Zugang zu Stationen, die Ausrichtung und Anordnung von Bänken gab die Sitz- und Stehordnung in den Waggons vor. Höhne wertet dies vor allem als Strategien der Rationalisierung und Disziplinierung einer zirkulierenden städtischen Bevölkerung. Auch Beschilderungen, Karten und Werbung sind als Teil dieser Rationalisierungs- und Disziplinierungsdiskurse zu sehen. Wie Kap. 3 „Sinnestechniken“ zeigt, liefern jene als visuelle Reize zugleich Einblicke in die Wahrnehmungen und Subjektkonstitutionen der Passagiere. Neben diesen visuellen sind es auch die akustischen und olfaktorischen Reize, die Höhne bei seiner Rekonstruktion der New Yorker Subway als Sinneswelt interessieren. Er geht auf Geräusche und Gerüche ein, folgt Formen der Interaktion durch Blick und Gespräch und dem Umgang mit bzw. der Entstehung von neuen visuellen Regimen. Anpassungs- und Selbstwahrnehmungsprozessen von Passagieren als modern, urban und unterwegs stellt er deren visueller Konstruktion als normierte, steuer- und berechenbare Subjekte in den Printmaterialien der Betreibergesellschaften gegenüber.

Die letzten beiden Kapitel schließlich befassen sich mit der Kritik an den Prozessen der Normierung und Vermassung sowie den Reaktionen auf ein kriselndes Subway-System in den 1950er- und 1960er-Jahren. Kap. 4. „Krise und Kritik“ bettet die Figur des urbanen Passagiers, der nun häufig auch Vorstadtpendler war, in die soziologischen Diskurse der individuellen und kollektiven Vereinsamung der Nachkriegszeit ein. Höhne geht auf die New Yorker Subway als „Megamaschine“ (S. 249) ein und zeichnet das Ende des Maschinenzeitalters als Referenzrahmen nach. Die abnehmende Bedeutung der Transportinfrastruktur

Subway als Dispositiv spiegelt sich in den abnehmenden Zahlen von Passagieren, die die U-Bahn seit den 1950er-Jahren nutzten – eine Entwicklung, die bis Anfang der 1980er-Jahre anhalten sollte. In Kap. 5 „Strategien der Empörung“ unterfüttert Höhne diese Entwicklung der Passagierzahlen mit einer Betrachtung sich wandelnden Passagierverhaltens in der U-Bahn und den Reaktionen darauf. Er untersucht Regelverstöße und Normverletzungen, geht auf zunehmende Gewalt und Übergriffe und deren Auswirkungen auf individuelle und kollektive Subjektpositionen der Subway-Passagiere ein. In diesem Zusammenhang analysiert er auch Beschwerden von Passagieren und wägt ihre Bedeutung als Form der Artikulation von Subjektpositionen und bürokratischen Dispositiven ab.

Höhnes Buch liefert eine inhaltliche Rundumansicht, die einen gelungenen Einblick in die Entstehung und Entwicklung der Passagierkultur im größten urbanen Transitsystem der Vereinigten Staaten liefert. Allein als solche ist die Studie relevant und unbedingt lesenswert. Zugleich liefert sie einen Ansporn, urbane Transitsysteme in transnationaler und globaler in den Blick zu nehmen. Sie bietet eine überzeugende Verknüpfung von Theorie und Empirie und gleitet nur an wenigen Stellen in stark von Jargon durchsetzte Formulierungen ab. Sie basiert auf einem breiten Quellenkorpus und enthält einen schön bebilderten Anhang. Kritisch anzumerken ist lediglich, dass es dem Autor nicht durchweg gelingt, die Erfahrungs- und Wahrnehmungsperspektive der Passagiere stark zu machen. Dies ist allerdings weitgehend der Quellenlage geschuldet sowie der Unmöglichkeit, Millionen von Passagieren einer direkten Befragung zu unterziehen. Im Ergebnis führt dies allerdings dazu, dass die Stimmen der Mächtigen deutlicher im Diskurs um Subjektivierungen zu vernehmen sind als die Artikulationen der selbstbewussten urbanen Passagiere. Dies hat jedoch dem Lesevergnügen keinen Abbruch getan. All denjenigen, die sich für Stadtgeschichte, die Geschichte von Mobilität, Kulturen des Unterwegsseins und amerikanische Kulturgeschichte interessieren, ist die Lektüre des Buches sehr zu empfehlen.

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/

Citation: Anke Ortlepp. Review of Höhne, Stefan. *New York City Subway: Die Erfindung des urbanen Passagiers.* H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. March, 2018.

URL: https://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=51827

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial-No Derivative Works 3.0 United States License.