

schaft, eine spezifische Gestaltung und ihre sinnliche Erfahrung voraussetzt, sondern die Erfahrung von Werbung in hochfrequentierten Massenmedien und Werbematerialien. Walter Benjamin bemerkte, dass Bauten und urbane Umgebung nicht visuell, sondern taktil, also »durch Gebrauch« erfahren werden, und weniger »auf dem Wege der Aufmerksamkeit« als »auf dem der Gewohnheit«. Der leer gewordene öffentliche Raum muss einen neuen Gebrauch erfahren, was seine Voraussetzung in der allgemeinen Zugänglichkeit von Wegen und Plätzen hat. Öffentlichen Raum als Raum fassen, in dem Kommunikation, Interaktion, Aneignung, spielerische Selbstinszenierung oder zielgerichtetes Handeln allesamt nicht notwendig, aber möglich sind. Eine aurale Architektur, die dynamisch ist, weil sie einem starken Einfluss der Benutzer unterliegt, und diese Ausweitung der ästhetischen Ansprüche kann nicht nur ein Ziel für die Innenstädte sein, sondern auch für die weiten Gebiete der urbanisierten Landschaft, wo dann der Bezug zum Kontext oder zur Situation sowie die imaginäre oder affektive Dimension des wahrnehmenden Subjekts nicht ausgeklammert ist. Klangparameter, Klanghandlung und Klangwahrnehmung werden nicht mehr getrennt voneinander betrachtet, wobei Sound niemals vollständig kontrolliert werden kann und darüber hinaus die Tendenz hat, die Grenzen des physischen Raums zu durchdringen und einen Ubiquitäts-Effekt hervorzurufen, der nur zu verstehen ist in seiner Beziehung zu Raum und Macht. Die Öffentlichkeit als Performer zu integrieren, also Orte und Handlungen durch technische Geräte zu verstärken, wie auch das Dröhnen der allgemeinen akustischen Umweltverschmutzung, zwischen Resonanz und Dissonanz, lässt unvorhersehbare Situationen entstehen, die Raumklang und Beteiligte zusammenbringen, Unwohlsein und Angstzustände ebenso auslösen können wie meditative Ruhe und konzentrierte Spannung. Den non-places, den Zwischenräumen einen akustischen Horizont verleihen, zwischen Hörer und Schallquelle akustische Kanäle bilden und akustische Arenen entstehen lassen, gekrümmte Wände, die den Ton fokussieren, bewusst reflektierende oder schallschluckende Environments, die toposonische Erfahrungen ermöglichen, die Raumgeometrien akustisch illuminieren, provokativ Gegenüberreten, den akustischen Alltag reduzieren wie verdichten, *dross* in *stims* verwandeln. **Durchdringen.**

Der Text ist eine freie Kompilation von Zitaten aus den Beiträgen verschiedener Autoren des Buchs *tuned city - Zwischen Klang- und Raumspekulation*, hrsg. v. A. Kockelkorn, D. Kleilein, G. Pagels, C. Stabenow, Kook books, Idstein 2008.

Achim Wollscheid: Eine Chimäre

»Stadtraum« existiert für mich nicht. Aus ganz unkünstlerischen Gründen bin ich zwischen zwei Städten unterwegs, Trier und Frankfurt am Main. Es gibt da kaum einen Vergleich. Trier, das ist meine über Jahre gewachsene Überzeugung, braucht zum Beispiel überhaupt keine Kunst. Es will sie auch nicht. Es gibt kein Geld, keine Ahnung, kein Interesse. Provinz eben. Aber trotzdem Stadt/Raum. Frankfurt hat noch eine Art Reflex, ein schlechtes Gewissen in Bezug auf eine Kunst fördernde Vergangenheit und leistet sich Kunstähnliches, das aber, was die Stadt selbst angeht, klandestin bleibt (Kürzung der Sozialausgaben und präsentative Förderung von Kunst gehen nicht gut zusammen). Gefördert wird, was das Image fördert, also nach außen hin internationalen Klang hat. Die Stadt selbst ist Ereignisfläche für Marketing, wer sich dort mit welchem Projekt auch immer präsentieren will, muss bezahlen. Ob dabei Klang, Licht, Feuerspucker oder Volkstanzgruppen zum Einsatz kommen ist egal, Hauptsache es weicht nach kurzer Zeit dem nächsten Event.

Heißt also – »Gestaltung« durch Klang, oder was auch immer, ist eine Chimäre, denn das würde Dauer implizieren und die ist nicht

Achim Wollscheid, Künstler, Autor, Lehrer, seit den 1980er Jahren im Bereich Musik/Klang, Entwicklung interaktiver Medien- und Klangkunst, lebt und arbeitet in Frankfurt/Main.

TOPOSONIE :: SPREE

TOPOGRAPHISCHE KOMPOSITION FÜR EINEN STADTRAUM
VON GEORG KLEIN



Partizipativer Soundwalk entlang der Spree in Berlin Mitte
Dauer und Richtung frei wählbar per Smartphone-App/GPS

Ab 15. 7. 2013 (dauerhaft) Eröffnung 14.7. 2013 12 Uhr
Berlin Bahnhof Friedrichstr. (Fußg.brücke / Südl. Spreeufer)

georgklein.de app/play: aporee.org/mfm (in Vorbereitg.)




Deutschlandradio Kultur

beabsichtigt. Denn die Politik (deren Stellvertreter im Bereich des Symbolischen die Kunst früher einmal war) beabsichtigt keine Dauer mehr. Und selbst mit Deckung durch Politik entzieht sich der Zugriff auf »Gestalt« der infrastrukturellen, organisatorischen und ökonomischen Kompetenz von Kunst, die zum Teil noch nicht einmal mehr in der Lage ist, in den ihr zugewiesenen Reservaten realitätskompatible Aussagen zu erzeugen. (Zugegeben, sie will es meist auch gar nicht.) Also bleibt die »Vision« (paraphrasiert Helmut Schmidt – wer in der Kunst Visionen hat, sollte zum Arzt gehen. Oder Hegel – die Vision ist immer das Konkrete?).

Ein Ansatz: Im Frankfurter Nordend ist mitten in der Stadt eine verkehrsberuhigte Zone entstanden (Beseitigung des Berufsverkehrs durch konsequente Einbahnstraßenregelung, Poller, Schranken, Absperrungen, keine Parkplätze, keine Parkhäuser etc). Folge – es tritt, ganz im Sinne Murray Schafers, Ruhe ein. Soziale Folge allerdings ist – die totale Gentrifizierung des Viertels, Mietpreissteigerung, Beseitigung des Kleingewerbes, Nutzung der Freiflächen als Ereignisflächen etc. – also letztlich eine Säuberung durch Kontrolle. Eine Aufgabe, noch nicht einmal von Kunst – wenn sie dabei helfen könnte, wäre es schön – sehe ich darin, mittels Kleinigkeiten genau solchen Säuberungen entgegenzusteuern, also eine gewisse Lebendigkeit zu erhalten, die mit Lärm einhergeht.

Erwin Stache: Strafzettel für unerlaubte Klänge

Das Klangbild einer Stadt wird zum großen Teil durch Fahrzeuggeräusche wie das von Autos, Straßenbahnen und Bussen bestimmt. Auch wenn der Fahrzeugglärm durchaus sehr abwechslungsreich und differenziert sein kann, beispielsweise an Kreuzungen, wird er natürlich als Belästigung empfunden.

Realität

Das Aufkommen von Elektrofahrzeugen könnte den Lärm mindern. Deren fast lautloses Fortbewegen aber, welches eigentlich ein Riesenpluspunkt darstellt, ist für Gesetzgeber und Unfallforscher bedenklich. Der Fußgänger kennt das Problem mit Fahrradfahrern, die sich von hinten nähern. Eine plötzliche Richtungsänderung oder gar spontanes Stehenbleiben des Passanten kann durchaus zu Karambolagen führen. Der Fahrradfahrer wiederum wünschte sich manchmal ein Fahrgeräusch, um dem Fußgänger auf sanfte und höfliche Art und Weise, und nicht mit schnödem Geklingel, mitzuteilen, dass er gewisse, in vielen Städten

auch erlaubte, Rechte hat, sich im Fußgängerbereich zu bewegen.

Die Europäische Union will aus Sicherheitsgründen keine lautlosen Autos zulassen. Sogenannte Flüstermobile sollen synthetische Klänge und Geräusche abspielen, vor allem im unteren Geschwindigkeitsbereich, denn oberhalb von 30km/h reichen die Abrollgeräusche der Reifen völlig aus, um den Passanten zu warnen. Auch bei Elektrofahrzeugen wird es dazu kommen, dass ein eingebauter Lautsprecher Klänge von sich gibt. Einige Fahrzeugtypen wie Toyota Prius, Opel Ampera, Nissan Leaf oder Audi Etron gibt es jetzt bereits, die mit einem 50Watt-Verstärker und Lautsprecher an Bord ausgestattet sind. Die Fahrzeughersteller lassen Klangkünstler, Musiker und Sounddesigner basteln und schreiben Wettbewerbe aus. Mit Fußpedal, Interface und Computer wird getüftelt. Das Auto gibt im Stand, im Rückwärtsfahren und Einparken unterschiedliche Töne ab, kommentiert mit Akkorden das Blinken oder Warten am Zebrastreifen. Beim Anfahren gibt's dann das typische Surren und Brummen, welches den Motorklang simulieren soll. Es sind durchaus interessante Einfälle zu verzeichnen. Über Bienensummen, Meeresrauschen, Klappern, Stimmengewirr und Klopfen bis hin zu wirklich komplexen Tonmodulationen wird alles versucht, um einen Kompromiss zwischen angenehmen, nicht störendem Klang und dem geforderten Warnsignal zu finden. Natürlich muss auch an das emotionale Feedback für den Fahrer gedacht werden. So geben Lautsprecher auch im Innenraum des Fahrzeuges antreibende Motorengeräusche ab.

Nun ist das Manipulieren an Geräuschen im Fahrzeug nicht neu. Mit teils bizarren Mitteln wurde auch jetzt schon der Klang eines Fahrzeugs verändert. Man wollte ein Geräusch angenehmer, attraktiver, interessanter, »stylisher« machen. Fast immer aber musste man mit dem vorhandenen, technisch bedingten Geräusch umgehen.

Vision

Der Sounddesigner für Elektrofahrzeuge hat nun aber mit Rechner und Lautsprecheranlage eine viel flexiblere Möglichkeit, die Klänge auf den Straßen zu beeinflussen. Er kann – ähnlich wie der Maler eines Bildes – mit einer leeren Leinwand beginnend, von einer Stille ausgehend, ganz eigene Klangkompositionen entwickeln.

Nun ergibt sich die faszinierende Vision, die vom Hersteller des Fahrzeugs vorgeschlagenen Klänge einfach auszutauschen und eigene, neue hinzuzufügen. Dann würde man sich wundern, wenn zum Beispiel am Montag

Erwin Stache, geb. 1960 in Schlema (Erzgebirge), Musiker, Komponist, Klangobjektbauer, Entwicklung und Herstellung elektro-akustischer und mechanischer Instrumente, lebt in Beucha (bei Leipzig).