

Eisgenuss und Hupgeräusche

Sinneswissen und -praktiken in städtischen Raumordnungen (1900–1930)

Abstract: Ice Cream and Automobile Horns. Sensory Knowledge and Practices in Urban Spaces (1900–1930). This contribution examines the senses of taste and hearing in relation to space in Germany between 1900 and 1930. It considers the consumption of ice cream in public space an activity that comprises a potential reorganization of a spatial order. In this respect, it builds upon Henri Lefebvre's concept of space. The paper explores the scientific design of automobile horns and its impact on pedestrians and road users during the 1920s and early 1930s, connecting it with notions of space. Thus it provides insights into the formation of expert knowledge of how the phonotope of urban traffic as a spatial context and the impact of noise is imagined, organized, disciplined, and appropriated.

Key Words: history of sound, taste, and senses, spacing, Henri Lefebvre, public health, automobile horns, traffic noise

Sinnliche Wahrnehmungen und Bewegungen stellen Raum her. Sie sind an Praktiken geknüpft, die das bereits vorhandene Wissen von Menschen und ihre konkreten Erfahrungen in (stadt-)räumlichen Umgebungen in Handlungen übersetzen. Es geht dabei um Nutzungen, die in die bestehenden Ordnungen von Raum eingeschrieben werden oder diesen zuwiderlaufen. Das Schlecken von Speiseeis in Waffeln auf öffentlichen Plätzen oder das genussvolle Löffeln aus Bechern und Tüten sowie das Hören von Warnsignalen – von diesen sinnlichen Praktiken handelt dieser Beitrag – enthalten Vorgehensweisen, die sich auf die Aneignung von Raum beziehen.

DOI: <https://doi.org/10.25365/oezg-2022-33-1-6>



Accepted for publication after external peer review (double blind)

Heiner Stahl, Historisches Seminar, Universität Siegen, Adolf-Reichwein-Straße 2, 57068 Siegen, Deutschland; heiner.stahl@uni-siegen.de

Der Soziologe Henri Lefebvre schlug vor, die baulichen und imaginierten Ausrichtungen von Raum anhand der durch soziale Kommunikation erzeugten und ‚gelebten‘ Bestandteile der Raumgehalte zu bewerten und zu kritisieren. Für ihn ist Raum eine hierarchisierte, disziplinierende und soziale Machtverhältnisse abbildende Konstellation, die es zu dekonstruieren gilt.¹ Lefebvre beleuchtet soziale Konflikte, bei denen es unter anderem um Präsenz und Sichtbarkeit geht. Seine Freilegung von (Raum-)Herrschaft ermöglicht es, über Zugriffsrechte, Teilhabe und zeitweilige Besetzungen nachzudenken und Handlungen von Beherrschten als (Raum-)Praktiken zu entziffern.

Lassen sich anhand von Berichten von kommunalen Gesundheits- und Marktämtern über das Verzehren von Eis oder mittels dokumentierten Versuchsreihen in und außerhalb von Laboratorien über die Schallausbreitung von Hupgeräuschen Aussagen über die sozialen und kulturellen Gehalte eines Stadtraums treffen? Auf den ersten Blick erscheint es offensichtlich, dass die Antwort eindeutig Nein lauten muss. Schmecken ist etwas Anderes als das Hören. Es wirkt zunächst abwegig, das Recht auf Stadt, zumindest so wie es Lefebvre für die Kämpfe und Disziplinierung von Menschen in räumlichen Ordnungen und Kontexten formulierte, mit sinnlichen Wahrnehmungen von urbanen Räumen in Bezug zu bringen. Schließlich sind die sinnlichen Rezeptionen von Raum und Umwelt auf den ersten Blick vor allem individuelle Erfahrungen. Da diese aber wiederum in den sozialen und kulturellen Praktiken von gesellschaftlichen Gruppen und Klassen wurzeln, lautet die Hauptidee dieses Beitrags, dass sie ebenfalls Raumordnungen und daran geknüpfte Praktiken bezeichnen. Konstruktionen von Umwelt sind in die Verständnisse des Sehens, Tastens, Schmeckens und Hörens eingeschrieben. Darüber verhandelten die sozialen Gruppen und Klassen Vorstellungen von deren Richtigkeit, Angemessenheit und Zulässigkeit und passten diese an die Bedingungen von stadträumlichen Umgebungen an. Deshalb gilt es, Sinneswahrnehmungen zu historisieren² und mit Raumpraktiken in Bezug zu setzen.³ Die Überlieferungen des Leipziger Gesundheitsamtes (1903–1905) sowie des Marktamtes der Stadt Freiburg im Breisgau (1909–1921) dienen im ersten Teil des Beitrags dazu, Speiseeisverkauf im öffentlichen Raum in zwei Richtungen auszuleuchten: erstens diesen als Herausforderung für die Hygie-

1 Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Paris 1968; ders., *Die Revolution der Städte*, Frankfurt am Main 1972.

2 Alain Corbin, *Zur Geschichte und Anthropologie der Sinneswahrnehmung*, in: ders., *Wunde Sinne. Über die Begierde, den Schrecken und die Ordnung der Zeit im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1993, 197–211; Paul Roddaway, *Sensuous Geographies. Body, Sense, and Place*, London 1994; David Howes (Hg.), *Empire of the Senses. The Sensual Culture Reader*, Oxford 2006; ders. (Hg.), *A Cultural History of the Senses in the Modern Age, 1920–2000*, London 2015; Mark M. Smith, *Sensing the Past. Seeing, Hearing, Smelling, Tasting, and Touching in History*, Berkeley 2008.

3 Aimée Boutin, *City of Noise. Sound and Nineteenth-Century Paris*, Urbana, IL 2015.

nisierung von Nahrung zu betrachten und zweitens den Konsum von Eis als sinnliche und genießende Aneignung des öffentlichen Raums zu begreifen.⁴

Ermittelten Stadtärzte und Ortpolizisten, wie Menschen auf öffentlichen Plätzen Speiseeis verzehrten, dann listeten sie Personen auf, die dieses Genussmittel anboten, und bezeichneten die Plätze, an denen dies geschah. Die Reporte beleuchteten hygienische Vorbehalte gegenüber dem Feilbieten von Waren im Umherziehen. Sie markierten Kenntnisse über die stofflichen Gehalte der Waren, die einerseits aus chemischen Analysen herrührten und andererseits durch die Beobachtung des Verzehrs von Speiseeis empirisch untermauert werden konnten. Die Berichte benannten eine auf den Genuss von Eis bezogene ‚Benutzung‘ des öffentlichen Raums. Daraus lässt sich eine Stadtkarte des Geschmacks und des Konsums von Speiseeis rekonstruieren, in der die Zuschreibungen von Raum und der sich darin aufhaltenden Menschen markiert waren. Eisessen, als Verfahren des Genusses, enthielt somit eine räumliche Dimension, die sich mit der hygienischen und sinnlichen kreuzte und dadurch Geschmackswissen formte.⁵

Im zweiten Abschnitt wechselt der Text von den Lokalisierungen des Genusses zu den Tonlagen von Verkehrsgeräuschen und verknüpft somit unterschiedliche Modi sinnlicher Wahrnehmung in urbanen Räumen. Neben den Fahrgeräuschen von Automobilen befüllen Huptöne die Straßenoberflächen und den Verkehrsraum. Sie bezeichnen den befahrbaren Raum in einer bestimmten zeitlichen und klanglichen Ordnung. Diese Warnsignale von Kraftfahrzeugen, und somit die von Geräuschen begleiteten Handlungen von Wagenlenker*innen während der Fortbewegung, lassen sich deshalb mit dem Schmecken von Eis in Verbindung bringen – das ist die zweite These –, weil beide Sinne mit und im Raum interagierten und daran die sozialen Auseinandersetzungen als Verfahren gesellschaftlicher Kommunikation lesbar werden. Sinneserfahrungen zeigten Richtungen an, wie sich umkämpfter und beherrschter Raum auslegen ließ. Die daraus gewonnenen Wissensbestände – und ich bezeichne diese als Geschmacks- und Hörwissen – kartierten den öffentlichen Raum anders, als dieser in Stadtplänen abgebildet wurde oder in Straßenführungen Sichtbarkeit erlangte. Hörwissen bezieht sich auf das Verständnis von Geräuschen und deren Auswirkungen sowie auf die kulturellen, sozialen, juristischen, medizinischen und ökonomischen Lesarten von Lärm und *Sound*. Wie Menschen über Geräusche sprechen und wie die einzelnen Töne, deren Abfolgen, Verläufe und Auswirkungen empirisch

4 Für die Auswahl dieser beiden Städte war es wichtig, dass es sich um regionale Zentren und Industriestädte handelte, in denen der Straßenverkauf im Umherziehen (ambulantes Gewerbe) eine Alltagspraxis der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs war. Die aus den Quellen gewonnenen Befunde stehen beispielhaft für ähnliche Konflikte in anderen Kommunen.

5 Roland Barthes, Brillat-Savarin-Lektüre (1975), in: Kikuko Kashiwagi-Wetzel/Anne-Rose Meyer (Hg.), Theorien des Essens, 2. Aufl., Berlin 2020, 239–260.

gemessen wurden, drückten Praktiken aus, die in Vorstellungen von sozialer Akustik und von Raumgehalten eingerahmt waren.⁶

Autohupen zu hören und Eis zu schlecken waren Anordnungen, die auf Vorerfahrungen, Erwartungen und Formen sozialer Kommunikation verwiesen sowie darauf, wie Hörerlebnisse als Belästigung und Verzehrerfahrungen als Genuss begriffen und weitererzählt wurden. In den zurückliegenden drei Jahrzehnten hat das Hören, insbesondere im Zuge von *Sound Studies* und *Sound History*, als physiologische, soziale und kulturelle Praxis Aufwertungen und kultur-, technik-, medien- und sinnesgeschichtliche Einordnungen erfahren.⁷ Die sinnlichen Wahrnehmungen von Schmecken und Hören wurden durch kulturelle Erfahrungen und soziale Vermittlungen gemacht. Sie waren und sind nicht einfach nur voraussetzungslos vorhanden. Sowohl das Schmecken von Eiskugeln als auch das Hören von akustischen Informationen und deren Verarbeitung zu auditorischen Eindrücken vollziehen sich in Ordnungen, in denen sich die sinnlichen und körperlichen Wahrnehmungen von Räumlichkeit und Zeitlichkeit nicht eindeutig trennen lassen.⁸ Solche Konstellationen bilden Rhythmen aus, die durch Taktungen zu sich wiederholenden Sequenzen strukturiert werden.⁹ Rhythmusanalyse spürt solche raumzeitlichen Schleifen auf und bezeichnet deren soziale, ökonomische und kulturelle Gehalte.¹⁰ Die Vorstellungen von Raum, dessen Inszenierungen und Besetzungen veranschaulichen Kommunikationsformen, die sinnliche Wahrnehmungen mit den Prozeduren verknüpfen, wie Orte und Plätze gemacht werden.¹¹ Der erfahrene, vorgestellte und gelebte Stadtraum besaß und besitzt sensorische Schichtungen, die das

6 Heiner Stahl, *Geräuschkulissen. Soziale Akustik und Hörwissen in Erfurt, Birmingham und Essen (1880–1960)*, Köln/Weimar/Wien 2022.

7 Silke Fehlemann/Sabine Mecking, Editorial, in: *WerkstattGeschichte* 83 (2021), 8–15, https://werkstattgeschichte.de/wp-content/uploads/2021/03/WG83_009-015_EDITORIAL.pdf (7.6.2022). Hier wird eine Auswahl der Forschungsliteratur zur Geschichte der Sinne referiert. Das Schmecken spielt dabei leider keine Rolle.

8 Der Verbund Erfurter RaumZeit-Forschung erklärt dies in einem Positionspapier, https://www.uni-erfurt.de/fileadmin/fakultaet/philosophische/Forschungsgruppe_RaumZeit/Forschungsprofil/Rahmenpapier_Erfurter_RaumZeit_Forschung.pdf (7.6.2022).

9 Sabine Schmolinsky/Diana Hitzke/Heiner Stahl (Hg.), *Rhythmen und Taktungen*, Berlin/Boston 2018; Anna Polze, *Schritte und Schnitte. Taktische Topographien bei Michel de Certeau und Gordon Matta-Clark*, in: Johanna Eberl/Sara Maurer/Markus Schwarz (Hg.), *taktlos. Entgleisungen der Ordnung*, Wien/Münster/Berlin 2017, 61–70.

10 Henri Lefebvre/Catherine Régulier, *Versuch der Rhythmusanalyse der Mittelmeerstädte* [Orig.: *Essai de rythmanalyse des villes méditerranéennes*, in: *Peuples Méditerranéens* 37 (1986), 5–16], Übersetzung Justin Winkler, Kassel 2001, 1–11, 3, http://www.iacsa.eu/jw/lefebvre_1986_rhythmanalyse_mittelmeerstaedte.pdf (7.6.2022); Susanne Rau, *Rhythmusanalyse nach Henri Lefebvre*, in: Schmolinsky/Hitzke/Stahl (Hg.), *Rhythmen und Taktungen*, 2018, 9–24; Fraya Frehse, *On Regressive-Progressive Rhythmanalysis*, in: Jenny Bauer/Robert Fischer (Hg.), *Perspectives on Henri Lefebvre. Theory, Practices and (Re)Readings*, Berlin/Boston 2019, 95–117.

11 Vgl. das Kapitel „Topographien der Gasthäuser“, in: Susanne Rau, *Räume der Stadt. Eine Geschichte Lyons 1300–1800*, Frankfurt am Main/New York 2014, 349–357.

Schmecken und Hören deshalb zum Vorschein bringen, so die dritte These, weil sich in sinnlichen Wahrnehmungen Raumerfahrungen und -bewegungen verdichten.

Davon handelt der zweite Teil dieses Aufsatzes, der das Hörwissen von Physikern und Physiologen, und das waren in diesen Quellen ausschließlich Männer, hinterfragt, die in den 1920er-Jahren in Berliner Forschungseinrichtungen die Schallausbreitung von Warnsignalen in Laborumgebungen und Feldexperimenten ermittelten. Auf diese Weise näherten sie sich der akustischen Beschaffenheit von Verkehrsräumen an. Derartige Expertisen dienten wiederum dem Reichsgesundheitsamt dazu, die Geräuschausstöße durch Kraftfahrzeuge als gesundheitliche Gefährdungen von Anwohner*innen und Passant*innen zu kommunizieren und in den administrativen Vorbereitungen von Gesetzesentwürfen auf eine stärkere Hygienisierung von Straßenräumen zu drängen. Das bedeutete unter anderem, gegen Lärmbelastigungen vorzugehen, meinte aber hauptsächlich die Disziplinierung und Normierung von sozialen Raumhandlungen und gar nicht so sehr die optimalen gesundheitlichen Schutzmaßnahmen.

1. Geschmackswissen: Speiseeis in Leipzig (1903–1905)

Der Straßenverkauf von Speiseeis, aus Fruchtsäften, mit künstlichen Aromen oder Lebensmittelfarben hergestellt, das In-der-Schlange-Stehen vor Eiswägen, das Versperren von Bürgersteigen drückten verschiedene Formen der Raumnutzung aus. Mithilfe der Überlieferungen von städtischen Gesundheits- und Marktämtern lässt sich herausarbeiten, wer sich an Eisständen aufhielt, wo diese standen, wie häufig Eisverkaufende ihre Plätze wechselten und an welchen Orten und mit welchen Zutaten diese Handwerker*innen des Geschmacklichen ihre gesüßte, wässrig-geeiste Ware herstellten und wie weit sie ihre Kühlwagen zu den Orten zogen, an denen Menschen dem Eisgenuss frönten. Ärzte, die unter anderem im kommunalen und städtischen Gesundheitsdienst arbeiteten, betonten die medizinische Fürsorge und die hygienischen Verhältnisse, wenn sie Raumpraktiken bewerteten. Ihnen ging es um die vorsorgende Eingrenzung von Gefährdungen und um deren gesundheitliche Auswirkungen auf die Stadtgesellschaft. Sie beanspruchten Disziplinierungsmacht¹² und bekräftigten Unterschiede zwischen den sozialen Klassen.¹³ Städtische Gesundheits-

12 Malte Thießen, *Vorsorge als Ordnung des Sozialen. Impfen in der Bundesrepublik und der DDR*, in: *Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History* 10/3 (2013), 409–432, <https://zeithistorische-forschungen.de/3-2013/4731> (7.6.2022); ders., *Immunisierte Gesellschaft. Impfen in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert*, Göttingen 2017.

13 Ute Frevert, *Krankheit als politisches Problem 1770–1880. Soziale Unterschichten in Preußen zwischen medizinischer Polizei und staatlicher Sozialversicherung*, Göttingen 1984; Ralf Stremmel,

ämter überprüften die Qualität von Lebensmitteln, die Händler*innen an bestimmten Tagen an ausgewählten Orten und Plätzen an Bürger*innen verkauften.

Aus einem solchen Zusammenhang des Ermitteln bildete die kommunale Medizinverwaltung der Industrie- und Messestadt Leipzig eine Aktenüberlieferung, welche die Güte und die Herstellungsweisen von Speiseeis bewertete. In den Aufzeichnungen sind Nähe-/Distanz-Beziehungen enthalten, die rückblickende Kartierungen des Stadtraums erlauben. Es sind die Wege zwischen Werkräumen, also den Räumen der Herstellung und Fabrikation, und den Orten und Plätzen, an denen Konsument*innen die gefrorene Süßspeise käuflich erwarben und mit ihr wegschlenderten. Die räumliche Distanz der Anlieferung und die zeitliche Dauer der Lagerung in Kühlbehältnissen wirkten sich auf den Zustand des Gefrorenen aus. Diese Variablen veränderten die Beschaffenheit von Eis, das oftmals ein wässriges und geschmolzenes Produkt war, bevor es die Zungen und Gaumen der Naschenden erreichte.

Ein Leserbrief, abgedruckt am 18. September 1903 in den *Leipziger Neuesten Nachrichten*,¹⁴ sprach diesen Zusammenhang an. Unter der Überschrift „Stimmen aus dem Publikum“ brachte die Tageszeitung die in der Einsendung angeprangerten Übelstände öffentlich zur Sprache. „Zu den Messen und auf den Straßen“ werde während der Sommermonate „Frucht-Eis‘ verkauft“ und den Konsument*innen „auf kleinen Papptellern mit Blechlöffeln“ angeboten. Das in der sächsischen Messestadt verkaufte Eis, und es wird explizit der Königsplatz (heute Wilhelm-Leuschner-Platz, Anm.) als öffentlicher Raum erwähnt, bestehe aus „Zuckerwasser, Farbe und Äther“. Die Beifügung von Äther entzog der gefärbten und gesüßten Mischung Wärme und kühlte sie auf einfache Weise bis zum Gefrierpunkt herunter.¹⁵ Sowohl die Zubereitung als auch die Darreichung seien, so der*die Verfasser*in des Leserbriefs weiter, „nicht in allen Betrieben die reinlichste“. Deshalb könne dieses Eis „gesundheitsschädlich wirken“. Das beträfe insbesondere den „Organismus der unerfahrenen und unbeaufsichtigten Jugend“, die „es am meisten“ verzehre.¹⁶ Der*die Einsendende brachte eine gewisse Kenntnis über hygienische Bedingungen zum Ausdruck und zog soziale Trennlinien ein. Das betraf den Ort des Verkaufs, die geschmackliche Güte des Eises, die Verhaltensweisen der Käufer*innen sowie deren Genuss-

„Gesundheit – unser einziger Reichtum“? Kommunale Gesundheits- und Umweltpolitik 1800–1945 am Beispiel Solingen, Solingen 1993; Marjaana Niemi, Public Health and Municipal Policy Making. Britain and Sweden, 1900–1940, Aldershot 2007.

14 Stadtarchiv Leipzig (StA Leipzig), Gesundheitsamt (GesA) 196, Stimmen aus dem Publikum, in: Leipzig Neueste Nachrichten, Nr. 261, 18.9.1903, Bl. 1.

15 Hans Jürgen Teuteberg, Zur Geschichte der Kühlkost und des Tiefgefrierens, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte/Journal of Business History 36/3 (1991), 139–155, 146f., <https://www.jstor.org/stable/40695242> (7.6.2022).

16 StA Leipzig, GesA 196, Stimmen aus dem Publikum, 18.9.1903, Bl. 1.

praktiken. Wer wo wie viel Eis aß, erwies sich als Markierung für angemessenes soziales Verhalten in Bezug auf das Erlebnis von Genuss.

Vor den Ständen warteten Kinder und Jugendliche – zumeist ohne Begleitung von Erwachsenen –, welche die von den Eiskonsument*innen achtlos auf dem Straßenpflaster entsorgten Blechlöffel aufsammelten. Sobald die Kinder dreißig Stück der kleinen Essbestecke ablieferten, erhielten sie eine Eiskugel geschenkt. Das löste Streit und Gedränge aus, bevor die Heranwachsenden den süßlich-gefrorenen Stoff genießen konnten. Der Leserbrief stellte weiters heraus, dass sich die Verkaufenden nicht allzu sehr um die Sauberkeit der Metalllöffel scherten. „Ist solches Verfahren nicht ekelhaft?“, klagte der*die Verfasser*in und forderte, dass es „vom hygienischen Standpunkte aus sogar unbedingt nötig [sei], diesen groben Unfug“ zu untersagen.¹⁷ Schließlich hätten die Polizeibehörden anderer Städte gegen solche Praktiken entsprechende Verbote erlassen. In Leipzig war das noch nicht der Fall. Der publizierte Leserbrief verstärkte die bereits vorgebrachten Klagen, die bei der Kommunalverwaltung wiederholt eingegangen waren. Der Stadtrat beschloss wenige Tage später, am 22. September 1903, dass das städtische Ordnungsamt jene Räumlichkeiten untersuchen solle, in denen Eis hergestellt werde, und die Eisverkaufsstände auf den öffentlichen Plätzen in Augenschein nehmen müsse.¹⁸

Der Untersuchungsbeamte Heinrich Mettler steuerte daraufhin gemeinsam mit seinen Kolleg*innen der Leipziger Rathauswache verschiedene städtische Plätze an.¹⁹ In einem Bericht listete er Orte auf, an denen Frauen und Männer Limonaden und Speiseeis verkauften, wo sie ihre gekühlten Genussmittel herstellten, aber auch, in welchen Gefäßen und in welcher Beschaffenheit sie diese dem Publikum anboten. Die Unternehmerin Henriette Maul, wohnhaft in der Friedrichstraße 23, legte von ihrer Wohnung etwa 800 Meter Fußweg bis zum Königsplatz zurück, um das von ihr zu Hause hergestellte Fruchteis dorthin zu befördern. Hermann Klemm wohnte im Petersteinweg 18 und somit lediglich dreihundert Meter entfernt. Er schwärzte seine Konkurrentin Maul bei der Rathauswache an: Sie gebe Kindern eine Kugel Eis, wenn diese ihr fünfzig Blechlöffel brachten. Auf dem Töpferplatz in der Innenstadt vor dem Zentraltheater (Bosestraße 1) sowie auf dem nahe gelegenen Fleischerplatz priesen unter anderem Clara Hofmann aus dem Vorort Paunsdorf,²⁰ Emilie Riese (Albertstraße 11, heute Riemannstraße, Anm.), Bertha Wlecicka und Anna Ständer

17 Ebd.

18 StA Leipzig, GesA 196, Heinrich Mettler, Bericht der Rathauswachen vom 2.10.1903, Bl. 1 (RS)–Bl. 2 (RS).

19 Eintrag Heinrich Mettler, in: Adressbuch Leipzig 1900, 631, <https://digital.slub-dresden.de/werkan-sicht/dlf/98695/709/> (7.6.2022).

20 Plan von Leipzig, lithografiert von J. G. Busch, 1:10.500, Leipzig 1903, https://fotothek.slub-dresden.de/fotos/df/dk/0008000/df_dk_0008939.jpg (7.6.2022).

ihre Ware an; letztere wohnten jeweils rund 1.000 Meter vom Töpfer- bzw. Fleischerplatz entfernt. Der Beamte der Rathauswache prüfte die Sauberkeit der Räumlichkeiten und nahm die Reinlichkeit der Gerätschaften in Augenschein. Vom Eis aß Mettler nicht, weshalb er sich nicht über die geschmackliche Zusammensetzung ausließ. Sein Report kartierte Raum, weil er die Werkstätten der Herstellung verortete und die Wege der Anlieferung bezeichnete. Durch diesen Blickwinkel betrachtet erhielt die verkehrsräumliche und architektonische Beschaffenheit von Leipzigs Innenstadt eine zusätzliche, auf das gelebte Alltagshandeln von Verkäufer*innen und Konsument*innen bezogene Ausrichtung. Eisverkauf und -genuss bezeichnete das sinnliche und soziale Gestalten von Raum, das von den administrativen und zutiefst bürgerlichen Erwartungen an richtige Straßenbenutzung abwich.

Der Bericht markierte drei Dinge sehr deutlich: erstens, dass diejenigen, die vermeintliches Fruchteis auf Leipziger Plätzen verkauften, darauf angewiesen waren, ihr Gefrorenes mit möglichst günstigen Rohstoffen herzustellen. Zweitens war es wichtig, dass sie ihre Ware mit wenig Zeitverlust an die Kundinnen und Kunden bringen konnten. Drittens waren die Herstellenden alles andere als ausgebildete oder gar zertifizierte Konditor*innen. Sie hatten sich ihr Herstellungswissen angeeignet, in Kochschulen und Speisegaststätten erlernt und praktisch geübt. „Ausserdem haben wir“, berichtete der Untersuchungsbeamte Mettler, auch einen „italienischen Fruchteishändler“. Dieser Eishandwerker hieß Umberto Sala. Er hatte in der Töpferstraße 60 unweit des Verkaufplatzes Räume angemietet, in denen er ab August 1903 Speiseeis herstellte. Sala und seine Familie waren Saisonarbeitende des Eisgeschmacks. Sie wollten im darauffolgenden April wieder zurückkommen, wusste der Ratsdiener.²¹

Rund anderthalb Jahre später, im Mai 1905, kauften Mettlers Kollege Otto Opitz sowie Dr. Hugo Haupt, der Nahrungsmittelchemiker des kommunalen Gesundheitsamtes, auf dem Königsplatz Proben von Speiseeis ein.²² Die Untersuchung habe ergeben, schrieb Haupts Vorgesetzter Dr. Armin Röhrig an den Magistrat, dass sich das angebotene Speiseeis aus „Wasser, Milch, Farbstoff und verschiedenen aromatisierten Zutaten“ zusammensetze. Die Verkäufer*innen brächten „diese Mischung zum Gefrieren“ und bereiteten sie somit „genussfertig“ vor.²³ Manche der Eisanbietenden bezeichneten ihr Gefrorenes als Erdbeer- oder Himbeer-Fruchteis, obwohl „reine

21 StA Leipzig, GesA 196, Bericht der Rathauswachen vom 2.10.1903, Bl. 2 (RS).

22 Eintrag Otto Opitz, in: Adressbuch Leipzig 1905, 454, <https://digital.slub-dresden.de/werkansicht/dlf/113212/480> (7.6.2022); Eintrag Dr. Hugo Haupt, in: ebd., 212, <https://digital.slub-dresden.de/werkansicht/dlf/113212/238> (7.6.2022).

23 StA Leipzig, GesA 196, Rath der Stadt Leipzig, Gesundheitsamt, Direktor der Chemischen Untersuchungsanstalt Dr. Armin Röhrig, Untersuchungsbericht vom 16.5.1905, Eisstände von Karl Oelsner, Hermine Klemm, Leopold und Henriette Maul, Emil Pistorius, Umberto Sala, Liddy Stiehler und Clemens Hofmann, Leipzig, 16.5.1905, Bl. 13–14, 13.

Fruchtsäfte“ darin gar nicht enthalten seien. Die Lebensmittelchemiker könnten jedoch gegen „die Verwendung von Fruchtäthern und Essenzen nichts einwenden“. Den niedrigen Abgabepreis der Eiskugeln nahmen die chemischen Experten als Vergleichsgröße, nicht als eine mögliche Gesundheitsgefährdung. Die Käufer*innen des gefrorenen Naschwerks erwarben – gemäß Haupts chemischer Expertise und Bewertung – minderwertige Ware, weil sie für diese niedrigen Preise keine bessere Qualität erwarten könnten.²⁴ Die Eisproben enthielten zudem das Bindemittel Gelatine. Diesbezüglich war Röhrigs Einschätzung zurückhaltender. Gelatine werde von den Eishersteller*innen verwendet, um zum einen „an gewissen bindenden wertvolleren Zusätzen, wie Milch (oder Eigelb, Anm.) zu sparen“ und zum anderen bei geringerer Kältezufuhr das Gemisch „in feste Form zu bringen“.²⁵ Haupt und Opitz bezeichneten nur die Inhaltsstoffe. Zur Geschmackserfahrung beim Schlecken dieses aromatisierten, ange dickten und gefärbten Wassereises äußerten sie sich nicht. Das überließen sie dem Kaufverhalten des Publikums vor den Eisständen. Bevor jedoch ein Bußgeld angedroht und eine Verwarnung ausgesprochen werde, regte der Leiter der chemischen Untersuchungsanstalt an, möge der Magistrat bei der Interessensvertretung der Leipziger und sächsischen Eisfabrikanten nachfragen, inwiefern in der „Verwendung von Gelatine zu Speiseeis ein unreelles Geschäftsgebaren zu erblicken“ sei.²⁶ Daran verdeutlichte Röhrig erstens, dass die Beimischung von Inhaltsstoffen bislang nicht gesetzlich festgelegt war, zweitens, dass die Klein Händler*innen natürliche Zutaten durch lebensmittelchemische Stoffe ersetzen. Weil die Beamten die Aufstellorte der Stände notierten und mit Namen und Anschriften versahen und weil sie das Gedränge und In-der-Schlange-Stehen als eine zusätzliche Benutzung des öffentlichen Raums markierten, enthielten ihre Aufstellungen einen dritten Interpretationsrahmen: Die Anbieter*innen von Gefrorenem und die vor den Verkaufsbuden auf das Darreichen von Speiseeis Wartenden gestalteten die räumliche Ordnung dieser Plätze mit und verschoben – zumindest temporär – die Gehalte des baulich geplanten, vorherrschenden und vorgestellten Raums.

Der Zeitungstext sowie die Untersuchungsberichte der Leipziger Rathauswache erlauben verschiedene Zugänge zu Raumordnungen des Geschmacks. Einer davon bezog sich auf das Eis selbst, das ein anfangs gefrorenes und langsam schmelzendes, süßes und klebriges Wasser-Farbstoff-Lösungsmittel-Gemisch war. Das billige Eis, welches sich die Blechlöffel sammelnden Kinder und Jugendlichen leisteten, schmeckte für sie nach Fruchteis, weil sie diesen Geschmack kannten und ihn sich bereits angeeignet hatten.

24 Ebd.

25 Ebd., Bl. 14.

26 Ebd.

Nur selten gingen ihre Eltern mit ihnen in eine Konditorei, in einen Vergnügungspark wie die Kleinmesse oder gar in den Leipziger Zoo, um an den dort feilgebotenen Süßwaren und -speisen ihr bislang erworbenes Geschmackswissen über Speiseeis zu erweitern. Ein zweiter Zugang betraf den gesundheitlichen Aspekt, in den sich hygienische Disziplinierungen und Normierungen sinnlicher sowie räumlicher Verhaltensweisen eingeschrieben hatten.

Die Ansammlungen von Menschen vor Eiswägen und -ständen beeinträchtigten den Verkehr und machten soziale Unterschichten auf innerstädtischen Plätzen sichtbar. Sie lösten Debatten darüber aus, wer sich im öffentlichen Raum der Stadt in welcher Weise aufhalten durfte. Daran zeigte sich wiederum, dass die bürgerliche Gesellschaft ihr exklusives Anrecht auf Stadt bekräftigte und im Sinne Lefebvres mit spezifischen Denkfiguren und Narrativen ihren Anspruch verteidigte, Zugangsberechtigungen in den Stadtraum zu gewähren.

2. Schlecklust: Raumkonflikte in Freiburg im Breisgau (1909–1921)

Geschmackssinn versah öffentlichen Raum mit Konturen, die dessen vorgestellte und hierarchisierte Ordnungen herausforderten. Die Akten des Leipziger Gesundheitsamtes öffneten den Blick auf die sozialen Bestimmungen von Stadtraum und wie Menschen beim Verzehren und Genießen von Speiseeis darauf einwirkten. Die Reglementierungen des Eisverkaufs in Freiburg im Breisgau, maßgeblich vorangetrieben durch das städtische Marktamt, bekräftigten Raumfunktionen und betrafen verschiedene Gruppen von Verkaufenden, die um Standplätze im Stadtraum konkurrierten.

In der südbadischen Münsterstadt Freiburg hatte die Zunft der lokalen Konditoren, und dort waren zu diesem Zeitpunkt ausschließlich Männer zugelassen, eine Genossenschaft gegründet. Sie stellten Speiseeis her und verkauften dieses auf den städtischen Plätzen und an Straßenkreuzungen, die einen starken Zustrom an Publikum aufwies.²⁷ August Weiß bat Mitte Mai 1909 den Stadtrat, ob er „an der Eisenbahnstrasse beim ersten Baum links vies a vies [sic] dem Colombischlösschen mit einen [sic] Wagen von ca. 1 ½ Meter lang [sic] Fruchteis feilbieten“ dürfe, und zwar über die Sommermonate hinweg bis in den Oktober.²⁸ Sein Fruchteis bestehe „in

27 Stadtarchiv (StA) Freiburg im Breisgau (i/Br.), C 3/398/4, Eisgenossenschaft vereinigter Conditoren GmbH, Josef Schmieder (Bäcker), Ernst Großbruchhaus (Konditor), Karl Gustav Herzog (Konditor) an Stadtrat, Bitte der Eisgenossenschaft selbstständiger Conditoren GmbH betreffend, Freiburg im Breisgau, 2.7.1912, 1f.

28 StA Freiburg i/Br., C 3/398/4, August Weiß an Stadtrat, Gesuch Aufstellung eines Wagens mit Fruchteis betreffend, Freiburg im Breisgau, 18.5.1909, 1; Eintrag August Weiß, in: Adressbuch Freiburg im

der Hauptsache aus Vollmilch und frischen Einern [sic]²⁹. Dazu mische er Farbstoff und Geschmacksaromen und er habe auch verschiedene gesüßte Fruchtsäfte vorrätig, die er entsprechend hinzufüge. Weiß war kein Konditor und besaß demnach kein eigenes Geschäft. Er betonte gegenüber dem Marktamt, dass er „von Beruf Bäcker“ und natürlich bestrebt sei, „den Käufern nur gute solide Ware zuliefern [sic]“.²⁹ Der Stadtrechnungssekretär Hermann Walser vermerkte am 26. Mai 1909 auf dem Gesuch, „daß nach unserer Ansicht aus hygienischen Gründen und mit Rücksicht auf die hiesigen Konditoreien der unkontrollierbare Handel mit Fruchteis grundsätzlich nur diesen erlaubt werden sollte“.³⁰ Nach dem Votum des Marktamtes entschied der Stadtrat wenig später, Weiß keine Konzession zu erteilen. Er solle sich diese beim Großherzoglich Badischen Bezirksamt besorgen.³¹ Der Stadtrat schob die Verantwortung also an die nächsthöhere staatliche Stelle weiter und zögerte die Genehmigung hinaus.³²

Die Obstverkäuferin Adelheid Denzlinger ließ sich davon nicht beirren. Sie war ebenfalls keine Konditorin, bot aber dennoch den Freiburger*innen ihr Speiseeis an. Sie hatte im Frühjahr 1912 ihre Kolleg*innen, darunter auch eine mit dem italienisch klingenden Nachnamen Graziani, ermutigt,³³ eine gemeinsame Petition an das städtische Marktamt zu schicken. Darin forderten die Unterzeichner*innen feste Standorte. Schließlich sei „in früheren Jahren der Verkauf von gefrorenem Fruchteis in den Straßen der Stadt genehmigt“, aber „auf Bäckerei- und Conditoreibesitzer“ begrenzt gewesen. Leider seien diese nicht in der Lage gewesen, „für das allgemeine Publikum“ in den Sommermonaten ausreichend Eis anzubieten. Deshalb stellten sich die anderen Eisverkäufer*innen in die Straßen, die an die Plätze angrenzten, auf die die Eisverkaufsgenossenschaft ein Vorrecht der Benutzung besaß.³⁴ Denzlingers Gesuch brachte vier Aspekte einer sinnlichen Raumordnung des Gustatorischen zur

Breisgau 1909, 56, <http://dlub.uni-freiburg.de/diglit/adr1909/0610?sid=070d874650f31db7677d4e21eb577317> (7.6.2022).

29 StA Freiburg i/Br., C 3/398/4, Weiß, Aufstellung eines Wagens mit Fruchteis, 18.5.1909, 1.

30 StA Freiburg i/Br., C 3/398/4, Hermann Walser, Stadtrechnungssekretär, Marktamt, Vermerk Gesuch August Weiß vom 18.5.1909, Freiburg im Breisgau, 26.5.1909, 1.

31 StA Freiburg i/Br., C 3/398/4, Sitzung des Stadtrates vom 2.6.1909, Beschluss Gesuch von August Weiß, Fruchteisverkauf im Umherziehen, Freiburg im Breisgau, 5.6.1909, 1.

32 StA Freiburg i/Br., C 3/398/4, Hermann Walser, Städtisches Marktamt an Stadtrat, Verkauf von Speiseeis auf öffentlichen Straßen und Plätzen, Freiburg im Breisgau, 25.5.1909, 1 (VS-RS).

33 Vgl. Eintrag Adelheid Denzlinger, Händlerin, in: Adressbuch Freiburg im Breisgau 1909, 354, <http://dlub.uni-freiburg.de/diglit/adr1909/0354?sid=71ced8ff9e1defb4775696a62c4d5f> (7.6.2022).

34 StA Freiburg i/Br., C 3/398/4, Obstverkäuferinnen Adelheid Denzlinger, Karla Jost, Michaela Graziani, an Stadtrat Freiburg im Breisgau, Verkauf von Fruchteis in den Straßen und der Stadt Freiburg betreffend, Freiburg im Breisgau, 24.5.1912, 1–3, 1; Michaela Graziani, in: Adressbuch Freiburg im Breisgau 1912, 65, <http://dlub.uni-freiburg.de/diglit/adr1912/0159?sid=d7f8c16664fcb6d8237a5a0ea5d1a061> (7.6.2022); Karla Jost, in: ebd., 92, <http://dlub.uni-freiburg.de/diglit/adr1912/0186?sid=d7f8c16664fcb6d8237a5a0ea5d1a061> (7.6.2022). Alle drei Frauen handelten gemeinsam mit ihren Männern mit Südfrüchten, Obst und Gemüse und führten Geschäfte mit eigenen Adressen.

Geltung. Das Publikum hatte erstens Lust darauf, gefrorenes Speiseeis im Stehen und Gehen zu verzehren. Es war auf den Geschmack gekommen. Die Nachfrage überstieg zweitens die Produktionskapazität der Eisgenossenschaft. Die umherziehenden Eisanbieter*innen schoben ihre Gefährte durch die Freiburger Innenstadt, wechselten in einem bestimmten zeitlichen Rhythmus ihre Standorte, brachten somit drittens den innerstädtischen Verkehr zum Stocken und manchmal auch ganz zum Erliegen. Die in der Schlange stehenden und wartenden Kund*innen trugen ihren Teil zur spontanen Umwidmung und Unordnung des Straßenraums bei. Hinzu kam viertens, dass die städtischen Unterschichten an den Aufenthaltsorten sichtbar wurden und auch blieben – Orte, die das städtische Bürgertum für sich und seinesgleichen reserviert wählte. Hier zählten die Selbstinszenierungen von Wohlstand, Rechtschaffenheit und ausgewähltem Genuß als soziale Kapitalien, die gesellschaftliche Abgrenzungen bekräftigten und gegen andere gesellschaftliche Gruppen zu sichern und verteidigen waren.

Am Rotteckplatz, am Franziskanerplatz, am Bahnhofsvorplatz in der Marchstraße sowie an der Ecke Rempart- und Kaiserstraße wollte der Kaufmann Albert Scherer im Sommer 1921 jeweils einen Eisstand aufstellen.³⁵ Er hatte eine Kartierung von Orten des Eisgenusses vorgenommen und zielte darauf, das Marktamt für sich zu gewinnen. Marktinspektor Karl Dischinger wies Scherers Gesuch mit der Begründung zurück, dass der Speiseeisverkauf im öffentlichen Raum „vor dem Kriege, viel bekämpft und auch zeitweise verboten“ worden war.³⁶ Das habe daran gelegen, dass „diese bequeme und verführerische Kaufgelegenheit [...] viel zur Naschhaftigkeit und unnützer Geldausgeberei, insbesondere bei Kindern, geführt“ habe. Ferner sei es vorgekommen, wusste Dischinger, dass „öfters das Geld zu diesem Kauf, in nicht richtiger Art in die Hände der Kinder gelangt“ sei.³⁷ Diese Feststellung verdeutlicht, dass auf den Straßen spielende oder von Eisstand zu Eisstand ziehende Kinder und Heranwachsende Wege gefunden hatten, die gefrorene Leckerei zu erwerben. Sie bettelten, bedrängten Erwachsene oder sammelten womöglich genauso wie in Leipzig Blechlöffel vom Kopfsteinpflaster auf. Der Freiburger Marktinspektor bezog sich dabei auf bereits früher vorgelegte Bewertungen des städtischen Gesundheitsamtes, die zum Ausdruck brachten, „dass der Genuß von

35 StA Freiburg i/Br., C 4/IX/21/2, Albert Scherer an Stadtrat, Gesuch um Genehmigung und Überweisung eines Platzes in Freiburg zum Verkauf von Speiseeis, Freiburg im Breisgau, 6.5.1921, 1; Eintrag Albert Scherer, in: Adressbuch Freiburg im Breisgau 1920, B 203, <http://dl.ub.uni-freiburg.de/diglit/adr1920/0296?sid=cf9bd4a48dc326232ce13a9b98d9d282> (7.6.2022); zur räumlichen Lage der erwähnten Straßen vgl. Stadtplan Freiburg im Breisgau, in: Adressbuch Freiburg im Breisgau 1921, <http://dl.ub.uni-freiburg.de/diglit/adr1921/0899?action=pagePrint> (7.6.2022).

36 StA Freiburg i/Br., C 4/IX/21/2, Städtisches Marktamt, Marktinspektor Karl Dischinger an Stadtrat, Gesuch Albert Scherer, Freiburg im Breisgau, 12.5.1921, 1.

37 Ebd.

Speiseeis in vielen Fällen zu Erkrankungen, hauptsächlich bei Kindern“, führe. Deshalb beantragte er, dass der Stadtrat zunächst die Einschätzungen von lokalen „Autoritäten (Ärzte und Lehrer)“ anhören und in die Entscheidung einbeziehen möge.³⁸ Mitte Juni 1921 verdeutlichte das Freiburger Gesundheitsamt, dass man es „aus grundsätzlichen Erwägungen für nicht empfehlenswert“ halte, das Feilbieten von Speiseeis im öffentlichen Raum zuzulassen. Zudem hätte sich der allgemeine Gesundheitszustand der Bevölkerung in Folge „des unglücklichen Krieges noch verschärft“.³⁹ Angesichts der angespannten Lage der Nahrungsversorgung erschien es den kommunalen Ärzt*innen als „starke Inkonsequenz“, wenn der Magistrat einerseits Speisungen von unterernährten Kindern durch konfessionelle Hilfsorganisationen begrüßte und andererseits durch das Zulassen des Speiseeisverkaufs dem Gegenteil Vorschub leistete, nämlich „die geschwächten Verdauungsorgane mit dem kalten – möglicherweise hygienisch nicht einwandfreien – Speiseeis zu belasten“.⁴⁰

Das Bürgertum sperrte sich regelrecht dagegen, dieses Genussmittel mit den städtischen Unterschichten zu teilen und (er-)fand eine Vielzahl von Gründen, warum deren Konsumverhalten unzulässig sei. Mit solchen Denkfiguren der Disziplinierung verteidigte die Stadtgesellschaft ihre Vorrechte, Raum nutzen und bezeichnen zu können: Sie wollte beim Spaziergehen ungestört Speiseeis genießen.

3. Eisgenuss: Geschmack macht und teilt Raum

Im Deutschen Kaiserreich und in der Weimarer Republik schmeckte Eis weiterhin nach Klasse, wenn es um die Güte der Zutaten ging oder die hygienischen Bedingungen bei der Zubereitung und Darreichung eine Rolle spielten. Der lust- und genussvolle Verzehr von Speiseeis zeigte in drei Richtungen: Der Verkauf von Eis produzierte Raum, in den sich die Konsument*innen einschrieben und dadurch mitgestalteten. Speiseeis erzeugte somit eine ‚erschmeckte‘ Raumordnung. Nach Lefebvre fiel dies in die Aushandlung des gelebten Raums. Die Leipziger Rathauswache oder das Freiburger Marktamt bemühten sich darum, das Angebot auf bestimmte Orte und Plätze zu begrenzen und somit ihr Verständnis von Raumbherrschaft durchzusetzen. Umherziehende Eisverkäufer*innen, und mit ihnen die Konsument*innen, verstießen regelmäßig gegen die vorgegebenen Bestimmungen. Sie fügten eigene Raumpraktiken in die vorgestellten Ordnungen des Stadtraums ein und beriefen sich darauf, insbesondere natürlich diejenigen, die Speiseeis gegen

38 Ebd.

39 StA Freiburg i/Br., C 4/IX/21/2, Städtisches Gesundheitsamt an Stadtrat, Beschluss vom 6.6.1921, Freiburg im Breisgau, 2.7.1921, VS-RS, RS.

40 Ebd.

Entgelt an Kund*innen darreichten, dass dieser Genuss für unterschiedliche Zielgruppen zugänglich sein müsse. Die städtischen Gewerbe- und Marktämter zementierten dagegen oftmals die Interessen der lokalen Konditoren.

Die in Leipzig und Freiburg angefertigten Einschätzungen stellten heraus, dass kostengünstig angebotenes, mit künstlichen Geschmacksstoffen versetztes Wasseris in der Wahrnehmung dieser Gesundheitsbeamten durchaus als zulässig erschien; nämlich solange die Räume der Zubereitung, die Behältnisse der Kühlung und die Werkzeuge und Flächen der Darreichung als sauber und reinlich gelten konnten. Eis, das mit natürlichen Inhaltsstoffen hergestellt wurde, galt als ‚gut‘. Gefrorenes, das zwar ebenfalls mit handwerklichem Wissen und Können zubereitet war, bei dem allerdings die Ausgangssubstanz mit künstlichen Ersatz- und Aromastoffen oder Kühlmitteln gemischt wurde, erschien den Ratsdienern, Chemikern und Marktinspektoren als Zeichen schlechterer Qualität. Diese Befunde ersetzten zumindest in der überlieferten Beurteilung tatsächliche Geschmackseindrücke des Gaumens und der Zunge. Sie ermöglichten den Prüfenden, mit sozialen Normierungen gustatorische Bewertungen vorzunehmen und konkurrierende geschmackliche Bestimmungen zu überschreiben. Deshalb sagten die Reporte wenig über den tatsächlichen Geschmack dieser Eissorten aus, verdeutlichten aber, dass sie denjenigen, die sich den Genuss von Speiseeis leisteten, durchaus individuelles und durch soziale Praktiken angeeignetes Geschmackswissen zusprachen.

Diese gustatorischen Aneignungen, die sich zunächst auf Nahrung, deren Zusammenstellung und Zubereitung, auf Zutaten sowie auf Situationen des Verzehrs bezogen, waren Raumpraktiken des Essens und Konsumierens, in denen sich die Konstellationen von Geschmack und Bewegung in sozialen Räumen zeigten. Jenseits von Gaststätten und Restaurants,⁴¹ den baulich abgegrenzten und dennoch öffentlichen Räumen des Genusses, bildeten sich im städtischen Straßenraum von Freiburg und Leipzig Inseln des Schmeckens, auf denen Menschen Eis essend Zeit verbrachten und das schmelzende Gut mit Zunge und Gaumen genossen. Das Stehen oder Gehen mit Eiskugeln – in einem Becher oder mit einer Waffel in der Hand – sorgte für kurzzeitige Umbesetzungen von Stadt- und Verkehrsraum. Die damit verbundenen Selbstinszenierungen verstärkten Genusserfahrungen in diesem Gastrotop.⁴²

41 Marco Iwanzeck, *Dresden à la carte. Entstehung und kulinarische Einordnung der Restaurantkultur 1800 bis 1850*, Ostfildern 2016.

42 Der Begriff ist aus Peter Sloterdijks Überlegungen zur Beschaffenheit von Räumen und sinnlichen Wahrnehmungen abgeleitet, die dieser im Abschnitt „Anthropogene Inseln“, in: ders., *Sphären. Plurale Sphärologie*, Bd. 3: Schäume, Frankfurt am Main 2004, 357–489, entwickelte. Mit gastronomischen Konstellationen und gutem Essen und Trinken beschäftigt sich der Philosoph erstaunlicherweise darin nicht.

4. Autohupentests: Hörwissen und Verkehrsräume in Berlin (1924–1932)

Der Geschmackssinn verarbeitete Informationen, die sich auf Nahrung, Zubereitung, Kommunikation, Körper und Raum bezogen und die auf sinnliche, soziale, kulturelle und ökonomische Schichtungen verwiesen. Daran formten sich Praktiken des Genießens. Das Hören von Geräuschen griff ebenfalls auf sinnliche Informationen im vorgestellten und erlebten Raum zurück, füllte diesen mit Sinnzuschreibungen und Bedeutungen und verlieh diesem jeweils wechselnde Gehalte, Anmutungen und Richtungen. Geschmacks- und Geräuscherfahrungen erzeugten Verständnisse von Raum. Speiseeisgenuss und Autohupentests lassen sich deshalb miteinander in Bezug bringen, weil es sich um sinnliche Praktiken in umkämpften Räumen handelte.

Die Warnsignale, mit denen Kraftfahrer*innen ihre Gefährte ausrüsteten, begannen seit der Wende zum 20. Jahrhundert, eine zusätzliche Klangschiicht in die Geräuschkulisse des Straßenraums einzufügen.⁴³ Autohupen waren allerdings noch ungewöhnliche und nach Aufmerksamkeit heischende akustische Ereignisse, die Störungserlebnisse auslösen konnten.⁴⁴ Das Hörwissen, welches Menschen im städtischen Verkehrsgeschehen sammelten, bezog sich bis zu Beginn der 1930er-Jahre hauptsächlich auf Tramwagen und auf die klackernden Räder von Pferdegespannen, die über Steinpflaster oder löchrigen Asphalt fuhren. Die Mobilität von Menschen und Fahrzeugen in der Stadt spielte sich auf verschiedenen Straßenoberflächen ab, die in den verschiedenen Stadtvierteln wiederholt wechseln konnten und deshalb immer wieder anders klangen.

Der Kölner Soziologe Hellmuth Plessner widmete sich in den späten 1920er-Jahren Geräuschen und Tönen und versuchte, die Atmosphären von Orten und Plätzen zu erfassen. Dazu trennte er sinnlich erfahrbare Raumgehalte in einzelne Informationen auf und sprach von akustischen Stoffen, wenn er die klangliche Beschaffenheit von Geräuschen und deren Einwirkungen ästhetisch bemaß.⁴⁵ Plessner betonte, dass die akustischen Rauminhalte unterschiedliche Bewegungsrichtungen besaßen und sich deshalb vorgestellte und körperlich-sinnlich wahrgenommene Räume entsprechend veränderten und konkurrierende Anmutungen ausdrückten. Akustische

43 Vgl. das Kapitel „Spaces for Automobiles“, in: Mitchell Schwarzer, Hella Town. Oakland's History of Development and Disruption, Berkeley 2021, 83–108; David Sittler, Straßenverkehr und soziale Sichtbarkeit. Das Massenmedium Straße in Chicago 1900–1930, Baden-Baden 2018; Peter Payer, Der Klang der Großstadt. Eine Geschichte des Hörens. Wien 1850–1914, Wien/Köln/Weimar 2018, 178–193.

44 Vgl. das Kapitel „Hupenkonflikte: Akustische Stoffe der Signalgebung“, in: Stahl, Geräuschkulissen, 2022, 274–286.

45 Hellmuth Plessner, Ästhesiologie des Gehörs, in: ders., Gesammelte Schriften, Bd. 3: Anthropologie der Sinne, Frankfurt am Main 1980, 221–248.

Stoffe verbreiteten sich auf Hörwegen,⁴⁶ die die Kommunikations- und Resonanzbeziehungen zwischen Sprechenden und Zuhörenden spürten. Akustische Räume – Peter Sloterdijk bezeichnete diese als Phonotope⁴⁷ – besaßen soziale Konfliktlagen, und sie verdichteten Machtverhältnisse. An akustischen Stoffen, auf Hörwegen und in Phonotopen sammelten Menschen Erfahrungen und Empfindungen, verhandelten Erwartungen und Erinnerungen und konstruierten aus solchen Interaktionen mit Tonhöhen und Lautstärken *Sound*, weil sich erstens Gruppen von Menschen darauf einstimmten und sich zweitens auf die Benutzbarkeit und Beherrschbarkeit von Geräuschen verständigten, die beispielsweise bei einer ökonomischen Verwertung von Mobilitätsangeboten und öffentlichen Räumen auftraten.⁴⁸ Im Straßenverkehrsraum ging es um Zugang, Berechtigung und Präsenz. Damit sich die mit der Befahrung von Straßen verbundenen Geräuschkulissen zu einem Untersuchungsgegenstand machen ließen, führten die hier erwähnten, ausschließlich männlichen Physiker und Physiologen Versuchsreihen durch, die mithilfe naturwissenschaftlicher Empirie Straßen als imaginierten Raum von Gefährdungen und Störungen herstellten. Jene im interdisziplinären Feld der Sozialmedizin geschulten Denkgiguren nahmen die Einwirkungen akustischer Stoffe auf die Sinnesleistungen von Menschen sowie deren körperliche Zustände als Ausgangspunkte.⁴⁹ Die Lautstärke und die Klangwirkung von Autohupen erfuhren durch Messungen eine Übersetzung in Zahlenwerte, um sie als Gehalte von Raum berechnen und damit kontrollieren zu können.

In einem Schriftwechsel zwischen dem Reichsgesundheitsamt und dem an der Berliner Friedrich-Wilhelms-Universität lehrenden Physiologen Karl Ludolf Schaefer kamen in den 1920er-Jahren diese hygienischen Bewertungen in Bezug auf Raum- und Sinneswahrnehmung zum Ausdruck und verdeutlichten die Einwirkungen des Stadtverkehrs auf die Hörempfindungen von Menschen. Schaefer hatte bereits in den 1890er-Jahren begonnen, die Hörfähigkeit des Ohres zu erforschen, dessen Leistungsfähigkeit zu vermessen und Gefährdungslagen zu benennen.⁵⁰ Ab 1924 führte er in Berlin Experimente mit Autohupen durch und testete in

46 Eugen Rosenstock-Huessy, *Soziologie. Die Übermacht der Räume*, Stuttgart 1956, 141f.

47 Vgl. das Kapitel „Das Phonotop – Sein in Hörweite“, in: Sloterdijk, *Schäume*, 2004, 377–386.

48 Fritz Giese, *Girlikultur. Vergleiche zwischen amerikanischem und europäischem Rhythmus und Lebensgefühl*, München 1925, 28f.

49 Vgl. Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (BArch B), R 86/5612, Reichsgesundheitsamt, Prof. Dr. Oscar Spitta, Oberregierungsrat im Reichsgesundheitsamt, *Die Entwicklung des Großstadtverkehrs und seine gesundheitlichen Gefahren*, Berlin, 6.3.1926, 1–5.

50 Vgl. Karl Ludolf Schaefer, *Über die Wahrnehmung und Lokalisation von Schwebung und Differenztönen*, in: *Zeitschrift für Psychologie und Physiologie der Sinnesorgane* 1/1 (1890), 81–98, https://digitalesammlungen.uni-weimar.de/viewer/image/lit14189/1/LOG_0000/ (7.6.2022); ders., *Die Bestimmung der unteren Hörgrenze*, in: ebd., 21/2 (1899), 161–173, https://digitalesammlungen.uni-weimar.de/viewer/image/lit31035/1/LOG_0000/ (7.6.2022).

Feldversuchen, wie sich die Tonhöhen und -folgen auf das Gehör derjenigen Menschen auswirkten, die sich im Straßenraum bewegten und daran teilnahmen. Er bezog die Sinneswahrnehmung von Geräuschen auf Situationen und Raumanordnungen, die das bewegliche Verkehrsgeschehen bildeten. Bebauung und Straßenoberfläche waren hierbei die Konstanten der Bemessung. Alle anderen Variablen änderten ihre Gehalte, abhängig von Geschwindigkeit, Beladung, Windrichtung oder den bereits vorhandenen akustischen Immissionen. Der Oberregierungsrat im Reichsgesundheitsamt Dr. Oscar Spitta holte bei seinem Berliner Professorenkollegen Schaefer Ende November 1924 eine gutachterliche Meinung darüber ein,⁵¹ ob die „Klagen der Bevölkerung“ gegenüber den neuen elektrischen Hupen der Kraftfahrzeuge „vom physiologisch-klinischen Standpunkt aus berechtigt“ seien oder ob solche Beschwerdebriefe lediglich auf eine physiologische Überempfindlichkeit der Petent*innen schließen ließen.⁵² Spitta fragte den Physiologen, welche „bestimmten Eigenschaften von den elektrischen und anderen Hupen gefordert werden können, bei deren Vorhandensein das Ohr der Passanten nicht belästigt werden“.⁵³ Dabei bezog er sich klar auf den Ton der Hupen, strich diese Formulierung jedoch in diesem Briefentwurf wieder durch. Seine Fragen galten dem Auftreffen von Geräuschen am Ohr sowie deren Übersetzungen in Gefahrenwahrnehmung und körperliches Handeln. Obwohl Spitta von Bürger*innen verfasste Eingaben sammelte und archivierte, die Verkehrsgeräusche als hygienische Herausforderung des städtischen und ländlichen Raums markierten,⁵⁴ verlangte er von Schaefer jedoch nicht, Aussagen darüber zu treffen, ob und wie sich das Geräuschaufkommen in den Raumkonstellationen des Verkehrs hinsichtlich der Menge verringern ließe. Ganz dem hygienischen und medizinischen, auf die Leistungsfähigkeit von Organen bezogenen Wissen verhaftet, kamen weder der Regierungsrat noch der Naturwissenschaftler auf die Idee, Raum und die darin vorhandenen sozialen Interaktionen von Menschen und Fahrzeugen als zusätzliche Einflussfaktoren zu begreifen.

51 Zur Person Prof. Dr. Oscar Spitta vgl. den Eintrag in der Datenbank der Deutschen Nationalbibliothek, <http://d-nb.info/gnd/127944710> (7.6.2022). Spittas Expertise lag im Abwassermanagement und nicht in der physiologischen Vermessung des Verkehrsraums.

52 BArch B, R 86/5612, Oberregierungsrat Spitta an Prof. Dr. Karl Ludolf Schaefer, Gesundheitsschäden durch Signalinstrumente, Berlin, 23.11.1924, 1–2, 1.

53 Ebd., 2.

54 Vgl. BArch B, R 86/5612, Dr. Heinrich Zellner, Chemisches Laboratorium, Luisenstrasse 21 (NW 6/Mitte) an Reichsgesundheitsamt, Verhalten des Berliner Polizeipräsidiums gegenüber Beschwerden zu elektrischen Hupen im Straßenverkehr, Berlin, 11.9.1924, 1; ebd., Reichsverkehrsministerium, Ministerialdirektor Friedrich Pflug an Reichsminister des Innern, Signalinstrumente an Kraftfahrzeugen. Beschwerde des Charlottenburger Kaufmanns Arnold Feige, Berlin, 25.4.1925, 2f.; ebd., Präsident des Reichsgesundheitsamtes Franz Bumm an Max Roloff, Barbarossastrasse 64, Berlin-Wilmersdorf, Antwort auf die Schreiben vom 15. und 23. Februar 1926, Berlin, 6.3.1926, 1.

Wenige Tage später beantwortete der Physiologe Spittas Anfrage und stellte vier Aspekte heraus, die bei der Bewertung von Signalinstrumenten und deren Einwirken auf das Hören von Menschen unbedingt zu beachten seien. Es handle sich erstens um die „Höhenlage und Stärke des Hupenklanges“, zweitens um die technische Handhabung der Klangerzeugung. Das betraf die verschiedenen Verfahren der Auslösung von Autohupen: mechanisch, elektrisch oder mittels Luftdruck, also dem Durchströmen einer Membran mit Fahrtwind. Als dritten Punkt erwähnte Schaefer, dass auf die Häufigkeit der Signale innerhalb einer bestimmten Zeiteinheit genauso geachtet werden müsse wie viertens auf die verschiedenen Gesundheitszustände derjenigen, auf die diese akustischen Stoffe einwirkten. Das berühre die Ohren als „schallaufnehmende Organe“ und die Gehirnrinde als „das schallempfindende Organ“.⁵⁵ Ausgehend von dieser Differenzierung schlug Schaefer vor, „hohe, gellende, ganz kurze Signale [...] unbedingt“ zu verwerfen. Er befürwortete sonore Töne mit dunklem Timbre. Diese dürften nicht lauter sein „als für die in Betracht kommende Entfernung notwendig“.⁵⁶ Weiters sei von den Autohupen zu fordern, und damit waren deren Hersteller gemeint, die entsprechenden Töne durch einen „gleichmässigen, anhaltenden Luftdruck“ zu erzeugen. Ein „kurzes, plötzliches Herausströmen des Signals“ schade dem menschlichen Gehör, da diese Schallspitzen überraschten und für Hörende unerwartet seien. Die Hupen müssten bereits bei einmaliger Betätigung für Passant*innen und andere am Verkehrsgeschehen Teilnehmende als ein solcher akustischer Warnhinweis erkennbar sein. Dadurch würden sich die Wagenlenker*innen nicht gezwungen fühlen, „mehrmalige überflüssige Wiederholungen“ durchzuführen, um sich bemerkbar zu machen. Dem Physiologen kam dabei anscheinend nicht in den Sinn, das häufige, schnelle und aggressive Betätigen solcher Warninstrumente als ein Verfahren zu lesen, das Raum besetzte und Akteur*innen darin Geltung verschaffte. Als abschließende Bedingung regte Schaefer gegenüber Spitta an, ein Gesetz oder zumindest eine Durchführungsverordnung auf den Weg zu bringen, die Hupensignale mit „zwei aufeinander folgenden verschieden hohen Tönen“ festlegten, wenn möglich im Abstand von Quartan oder Quinten. Das steigere die Erkennbarkeit der Signale innerhalb einer bereits bestehenden räumlichen Ordnung von Straßengeräuschen und erzeuge, zumindest nach Schaefers Meinung, einen Wohlklang, den er als wünschenswert erachtete. Dieses Hörwissen diene Schaefer als Bewertungsrahmen, und er lobte die Warnhörner der Postautomobile, weil deren Tonwechsel die Aufmerksamkeit der unfreiwillig Zuhörenden wesentlich eindrücklicher erregten als „ein länger dauernder und lau-

55 BArch B, R 86/5612, Professor Dr. Karl Ludolf Schaefer, Berlin-Lichterfelde, an den Präsidenten des Reichsgesundheitsamtes, Ihr Schreiben vom 23. des Monats, Berlin, 30.11.1924, 1–4, 1f.

56 Ebd., 4.

terer Ton von gleichbleibender Höhe“.⁵⁷ Schaefer bewertete Hupengeräusche wie ein Konzertkritiker, der in einem Zeitungsfeuilleton seine bürgerlichen Rezeptionsweisen von Musik mit einer künstlerischen Darbietung in Bezug setzte. Der Straßenraum war für ihn ein Konzertsaal, in welchem die Instrumente mit ihren jeweiligen Stimmlagen zum richtigen Zeitpunkt ihren Einsatz erhielten. Er übersetzte eine vorgestellte akustische Ordnung in einen anderen räumlichen Kontext, bemaß daran die Beschaffenheit von Hupenklängen und leitete davon Aussagen über individuelle Reaktionen des Gehörs auf diese akustischen Stoffe ab. Der Physiologe bezeichnete Hörwege, wie sie sich in der Prüfumgebung seines Laboratoriums ermitteln ließen. Raum war für ihn eine feste, nicht veränderbare Größe. Deshalb blendete er die Kommunikationsbeziehungen im Phonotop des Verkehrs gänzlich aus.

Darum bemühte sich jedoch Johannes Biehle,⁵⁸ Professor für Raum- und Bauakustik an der Technischen Hochschule in Charlottenburg, der dem Preußischen Polizeiiinstitut für Technik und Verkehr Ende April 1932 ebenfalls ein Gutachten vorlegte,⁵⁹ das in Abschrift an Spitta ging. Der Physiker testete verschiedene Warninstrumente an zwei Orten, zum einen auf dem Hof des Polizeiiinstituts und zum anderen auf einem Übungsplatz im Freien. Für die Messungen wählte er Entfernungen zwischen 300 und 400 Meter. Die zweite Versuchsanordnung war „nicht durch Häuser beeinträchtigt“,⁶⁰ verzichtete demnach gänzlich auf Schallreflexionen durch Mauern, um die Schallausbreitung auf Landstraßen zu simulieren. Dann wiederholte Biehle diese Testanordnung „im Hofe meines Institutes“ und „auf dem Dache des Heinrich-Hertz-Institutes“ und positionierte seine Mitarbeiter*innen als Versuchspersonen in Abständen von acht und fünf Metern Entfernung von der Geräuschquelle.⁶¹ Obwohl Biehle seine Versuche in jeweils anders ausgerichteten räumlichen Umgebungen durchführte, eine beträchtliche Distanz zwischen Quelle und Gehör einhielt und somit das plötzliche Erschecken an einer belebten und befahrenen Straßenkreuzung vollständig ausblendete, leitete er daraus ab, dass Hörer*innen „bei der großen Schnelligkeit des Entschlusses und dem Durcheinanderklingen verschiedener Hupen aus verschiedenen Richtungen unsicher“⁶² werden und nicht angemessen auf die durch die akustischen Warnsignale angezeigte Gefahrensituation reagieren könnten. Biehle wies die von Schaefer im November 1924 angestellten Überlegungen zurück, wonach Hupen tief, weich und angenehm klingen sollten. Das

57 Ebd.

58 Zum Tätigkeitsgebiet von Prof. Dr. Johannes Biehle vgl. <http://www.universitaetssammlungen.de/sammlung/1160/pp> (7.6.2022).

59 BArch B, R 86/5614, Prof. Dr. Johannes Biehle, Bericht über die Untersuchung der Signalinstrumente für Kraftfahrzeuge und ihre Eignung für den Verkehr, Berlin, 25.4.1932, 1–7.

60 Ebd., 2.

61 Ebd.

62 Ebd., 4.

besäße inzwischen „im Gewühl des heutigen Straßenverkehrs weniger Bedeutung“, allerdings seien „alle überlauten Hupen, deren Klänge Neben-Geräusche enthalten, schrill und scharf wirken, von der Straße zu entfernen“. In dieser Abgrenzung zu Schaefer sprach der Bauakustiker wie ein Lärmbekämpfer über eine vorgestellte akustische Raumordnung im Phonotop des Verkehrs, die er als eine wirkliche und tatsächliche behauptete. In der Bemerkung, wonach es „nicht Aufgabe des Hupensignales [sic]“ sei, „den Straßenlärm zu übertönen, sondern den gefährdeten Wegbenutzer“, das heißt Fußgänger*innen oder andere Fahrer*innen „zu warnen“,⁶³ brachte Biehle zum Ausdruck, dass er allen am Verkehrsgeschehen Teilnehmenden spezifische Funktionen und Berechtigungen zuwies. Darin betonte er eine Raumvorstellung, die das störungsfreie Fließen des Verkehrs über den gefährdungsfreien Zugang zum öffentlichen Straßenraum stellte. Sowohl der Physiologe Schaefer als auch der Raum- und Bauphysiker Biehle bezogen Bewegungsverläufe auf Fahrstrecken und -richtungen und machten die Schallausbreitung über Verkehrsflächen zu etwas Zwangsläufigem und Unabänderlichem. Sie weigerten sich regelrecht, Raumhandeln und -wirkung von Geräuschen zum Gegenstand ihrer Untersuchungen zu machen. Sie dachten in der Logik von Instrumenten und den Notationen von Tonfrequenzen und leiteten davon die Beschaffenheit und die Gehalte akustischer Stoffe ab. Sie bewerteten Straßenraum zum einen als eine konzertante Aufführung mit verschiedenen, aufeinander abgestimmten und eingesetzten Klangquellen und zum anderen als eine – angeblich harmonische – akustische Raumordnung der Straße, die es vermeintlich vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges gegeben hätte.⁶⁴ Dennoch zeigten ihre Gutachten, dass das Reichsgesundheitsamt physiologisches Expertenwissen einkaufte und es in die eigenen Argumentationsmuster einfügte, um gegenüber dem Innen- und Verkehrsministerium sowie der Automobilindustrie hygienische Standpunkte in die Aushandlung politischer Entscheidungen einspeisen und um die Bezeichnungsmacht konkurrieren zu können, wie sich die Ordnung des Verkehrsraums gestaltete.⁶⁵ „Was würde die Polizei zu einem Fußgänger sagen, der mit einer Trompete bewaffnet, sich derartig auf der Straße bemerkbar macht?“⁶⁶ In dieser Formulierung drückte Oscar Spitta 1925 aus, welche Ungleichheit in den Geräuschbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenraum bestand und wie plakativ er die konkurrierenden Raumvorstellungen einan-

63 Ebd., 7.

64 Stahl, Geräuschkulissen, 2022, 250–258.

65 BArch B, R 86/5614, Reichsverkehrsministerium, Friedrich Pflug, Niederschrift über die Sitzung vom 16.12.1924 betr. Mißstände im Kraftfahrwesen und Maßnahmen zu ihrer Beseitigung, Berlin, o.D. (Januar 1925), 1–13.

66 BArch B, R 86/5612, Präsident des Reichsgesundheitsamtes Berichterstatter Oberregierungsrat Oscar Spitta an Reichsminister des Innern, Gesundheitsschädigungen durch den Kraftfahrzeugverkehr, Berlin, 15.4.1925, 1–19, 2.

der gegenüberstellen musste, damit die Ministerialbürokratie im eigenen Haus und in anderen Behörden die von ihm vorgebrachten Sachverhalte verstand, auch wenn sie diese nicht begreifen wollte. Der Polizeibeamte würde wohl eine Strafe für das Begehen einer Ordnungswidrigkeit gegen die Passantin oder den Passanten verhängen, gegen wild hupende Autofahrer*innen jedoch keineswegs. Spitta strich letztlich den oben genannten Satz in seinem Berichtsentwurf. An einer anderen Stelle zitierte er die Erwiderung des Berliner Polizeipräsidiums auf die Eingabe eines Bürgers. Sie beschied in trockenen Worten, dass „das Wohnen in einer der Hauptverkehrsstraßen an und für sich gewisse Unbequemlichkeiten nach sich“ ziehe.⁶⁷ Damit war für die Hüter von Ruhe und Ordnung auf den öffentlichen Straßen die Angelegenheit erledigt. Hier zeigte sich, dass sich die Geräuschkulisse des Verkehrs mit derjenigen des Wohnens an vielen Stellen überlappte und es sich um eine Frage von räumlichen Einwirkungen handelte. Und es war durchaus so, dass diese Zusammenhänge benannt und bezeichnet wurden. Die in den Berichten zum Ausdruck kommende Vorstellung von akustischen Raumordnungen war von den tatsächlich gelebten erstaunlich losgelöst. Daraus ergab sich, dass die soziale Trennung nach lauten und weniger lauten Straßenzügen eine sozioökonomische und eine sensorische Dimension besaß. Spitta ging allerdings nicht so weit, das Phontop des Verkehrs als einen Raum zu bezeichnen, in dem verschiedene soziale Konflikte herrschten und um Deutungshoheit rangen. Dadurch erhielten Straßen, also ihre räumlichen und sozialen Zusammenhänge und Wahrnehmungsbeziehungen, in den 1920er-Jahren eine akustische Grundstimmung, die sich bis in die Gegenwart auf die sinnlichen Wahrnehmungen des Stadtverkehrs auswirkt.

5. Schlussfolgerungen: Speiseeis und Hupen im öffentlichen Stadtraum

Die akustischen Stoffe und Hörwege, die Karl Ludolf Schaefer oder Johannes Biehle bei ihren Labor- und Freiluftexperimenten ermittelten, auch wenn sie diese in ihren Gutachten gar nicht als solche benannten, unterschieden sich deutlich von denjenigen, die Bürger*innen in Eingaben an Oscar Spitta ausdrückten. Das in beiden Fällen konturierte Hörwissen über Geräusche besaß gegenläufige Richtungen und Auslegungsmöglichkeiten: Die durch Straßenverkehrslärm betroffenen Menschen hatten mit den akustischen Immissionen zu leben und waren gezwungen, Geräusche zu einer Dimension ihres gelebten Alltags zu machen, ohne irgendeine Möglichkeit zu besitzen, auf Verminderung drängen zu können. In den Zusammenfassungen ihrer Versuchsreihen folgten die musikästhetisch vorgebildeten

⁶⁷ Ebd., 4.

Naturwissenschaftler*innen einem Deutungsrahmen, der die Kategorie Raum und die darin enthaltenen Praktiken geradezu fahrlässig ausblendete. Sie notierten Töne als numerische Schallwerte und untersuchten eben nicht die verschiedenen Qualitäten von akustischen Stoffen in unterschiedlichen Kommunikationssituationen. Das daraus resultierende Hörwissen betonte das Verhältnis von Tonlagen zu Einwirkungen, interessierte sich jedoch nicht für andere Variablen in dieser Gleichung, wie beispielsweise Hörerfahrung und -erwartung, Wechselwirkung mit anderen Geräuschen, Zustand der Straßenoberflächen, Verkehrsverdichtung oder die Anordnung von Gebäuden in Straßenzügen.

Henri Lefebvres Raumkonzept folgend steckten Bewegungen auf Straßen und Plätzen die gelebten sozialen Räume der Sinneswahrnehmungen ab, in denen Geschmecktes und Gehörtes nebeneinander vorhanden waren, sich kreuzten und überschneiden. Beide ‚Räume‘ waren nicht nur bebaut, vorgestellt, beherrscht und belebt, sondern wurden erlebt und durch Wahrnehmungen sozial, kulturell und sinnlich angeeignet. Dazu enthielten sie – durchaus tageszeitlich bedingt – unterschiedliche Ausfüllungen. Ihre räumliche Beschaffenheit markierte jeweils Richtungen, auf denen sich akustische und gustatorische Stoffe bewegten und in den physisch und physiologisch erfahrenen Raumordnungen Hör- bzw. Geschmackswegen spürten. Auf diesen Wegen und Spuren trafen Geräusche auf die Gehörgänge und Gefrorenes bzw. Geschmolzenes auf die Zungen und Gaumen von Menschen. Sinnliche Raumpraktiken sind eine notwendige Erweiterung des auf architektonische und bauliche Disziplinierungen blickenden Zugangs Lefebvres. Eis essende Menschen lenkten Aufmerksamkeit auf das Geschmackserlebnis und waren dennoch an das Hören der Bewegungen in ihrer Umgebung angebunden. Sie verhandelten mit ihren Sinnen Raumordnungen, die sich an städtebaulichen, mentalen, sozialen und kulturellen Setzungen von Raum rieben.

Geschmack (Gastrotop) und Gehör (Phonotop) erzeugten situative und zeitlich begrenzte Deutungen von beherrschtem Raum und besaßen kommunikative Übergänge in die jeweils anderen Sinnesfelder. Das Geschmackswissen, ob an künstlichen Ersatzstoffen und -aromen oder an naturbelassenen Zutaten geformt, und das Hörwissen der damaligen Zeit, an Warninstrumenten, Räderquietschen und Straßenbelägen geschult, bezogen sich jeweils auf Sichtbarkeit im öffentlichen Straßenraum. Damit gaben Menschen Raum spezifische Richtungen, forderten Zugang und Teilhabe ein und formulierten auf diese Weise ihr Recht auf die Stadt, welches danach strebte, die disziplinierenden und bestehenden Raumgehalte mitgestalten zu wollen. Das stellte oft genug die herrschenden Deutungen von sozialen Räumen grundsätzlich in Frage.