

Allegra Celine Baumann

# VON DEN SCHIFFEN IN DIE STADT

*Kreuzfahrttourismus, Rhythmus und Zirkulation  
auf der Verkehrsinfrastruktur in Dubrovnik*



Von den Schiffen in die Stadt

# Kultursoziologische Stadtforschung

Herausgegeben von Ignacio Fariás, Sybille Frank, Martina Löw, Lars Meier,  
Thomas Schmidt-Lux und Silke Steets

Band 3

*Allegra Celine Baumann* promovierte im Graduiertenkolleg Kritische Infrastrukturen (KRITIS) der TU Darmstadt mit einem Fokus auf Stadtsoziologie, Infrastrukturen und Tourismus.

Allegra Celine Baumann

# Von den Schiffen in die Stadt

Kreuzfahrttourismus, Rhythmus und Zirkulation  
auf der Verkehrsinfrastruktur in Dubrovnik

Campus Verlag  
Frankfurt/New York

Diese Dissertation wurde an der Technischen Universität Darmstadt unter dem Titel »Von den Schiffen in die Stadt – Eine Rhythmusanalyse kreuzfahrttouristischer Zirkulation auf der Verkehrsinfrastruktur in Dubrovnik« angenommen.

ISBN 978-3-593-51900-5 Print

ISBN 978-3-593-45766-6 E-Book (PDF)

ISBN 978-3-593-45767-3 E-Book (EPUB)

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links.

Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Copyright © 2024. Alle Rechte bei Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main.

Umschlaggestaltung: Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main.

Umschlagmotiv: © Allegra Celine Baumann

Satz: le-tex xerif

Gesetzt aus der Alegreya

Druck und Bindung: Beltz Grafische Betriebe GmbH, Bad Langensalza

Beltz Grafische Betriebe ist ein klimaneutrales Unternehmen (ID 15985–2104-1001).

Printed in Germany

[www.campus.de](http://www.campus.de)

# Inhalt

Dank .....	9
Abkürzungen .....	11
Glossar .....	13
1. Einleitung .....	19
2. Kritische Infrastrukturen, Rhythmus und Zirkulation .....	33
2.1 Stadt, Raum, Zeit und Ort .....	33
2.2 Kreuzfahrttourismus und die Nutzung städtischer Verkehrsinfrastrukturen .....	36
2.3 Kritische Infrastrukturen und ihre Zirkulation .....	39
2.4 Rhythmusanalyse nach Henri Lefebvre .....	47
2.5 Theoretische Übertragungen der Lefebvre'schen Begriffe für die Rhythmusanalyse der zyklischen Zirkulation auf Verkehrsinfrastrukturen .....	53
3. Empirische Umsetzung .....	73
3.1 Empirische Feldphasen und die Grounded Theory als Forschungsparadigma .....	73
3.2 Einzelfallstudie und Fallauswahl – Dubrovnik, Kroatien .....	74
3.3 Datenerhebung – Expert*inneninterviews und teilnehmende Beobachtungen als rhythmusanalytische Erhebungsmethoden	82
3.4 Datenauswertung – Kodieren und Typenbildung .....	90

4. Die Vorgeschichte: Die Overtourism-Debatte in Dubrovnik .....	93
4.1 Geschichte und touristische Entwicklung Dubrovniks .....	93
4.2 Dubrovnik in der Overtourism-Debatte – Empfehlungen der UNESCO und negative mediale Reputation .....	101
4.3 Preparedness & Prevention Maßnahmen – Das »Respect the City«-Projekt und weitere Maßnahmen der Stadtregierung ...	107
4.4 Zwischenfazit: Die Overtourism-Debatte als Ausgangspunkt für die Preparedness & Prevention-Maßnahmen der Stadtregierung .....	123
5. Der Rhythmus kreuzfahrttouristischer Zirkulation in Dubrovnik ..	125
5.1 Exkurs: Unabhängigkeit von natürlichen kosmischen Rhythmen? .....	125
5.2 Die räumlichen und zeitlichen Ebenen der Rhythmen kreuzfahrttouristischer Zirkulation .....	127
5.3 Die sieben Phasen der kreuzfahrttouristischen Zirkulation in Dubrovnik .....	136
5.4 Vor und nach der Durchführungsphase – Ankunft und Abfahrt der Kreuzfahrtpassagier*innen .....	142
5.5 Phase IV – Die Durchführungsphase .....	161
5.6 Ermöglichung der organisierten Landausflüge – Das kreuzfahrttouristische Shore Excursion Netzwerk .....	215
5.7 Rhythmustypen und Grundschatz der kreuzfahrttouristischen Zirkulation in Dubrovnik .....	216
5.8 Zwischenfazit: Kritikalitätszuschreibungen auf Basis des Rhythmus der kreuzfahrttouristischen Zirkulation .....	220
6. Rhythmenkonflikte vermeiden – Erzwungene Synchronisierung durch die Preparedness & Prevention-Maßnahmen der Stadtregierung .....	225
6.1 Geographische Lage und bauliche Gestalt Dubrovniks als begrenzende Faktoren .....	225
6.2 Kategorisierung der Preparedness & Prevention-Maßnahmen als erzwungene Synchronisierung .....	227
6.3 Im Hafen Gruž und im Altstadthafen .....	234

6.4	Am Pile Platz .....	242
6.5	Am Pile Tor und in der Altstadt – Laufwegetrengung, CROSTO und »Respect the City« .....	252
6.6	Geplante Maßnahmen auf der Straßenverkehrsinfrastruktur ..	276
6.7	Der zyklische kosmische Rhythmus des Wetters als Einflussfaktor .....	280
6.8	Spontanes Vorgehen im Ausnahmefall – Die Zusammenarbeit städtischer Akteur*innen .....	282
6.9	Zwischenfazit: Kritikalitätszuschreibungen auf Basis der Synchronisierung der Rhythmen der Zirkulation über die städtischen Preparedness & Prevention-Maßnahmen .....	285
7.	Geschwächter Puls? – Die Rhythmen der Zirkulation der Stadtbewohner*innen und die Bedeutung der Altstadt .....	289
7.1	Exkurs: Die Rhythmen der mediterranen Hafenstadt und die Rhythmen der »Anderen« nach Lefebvre und Régulier .....	289
7.2	»Non bene pro toto libertas venditur auro« – Selbstbild der Stadtgesellschaft von Dubrovnik und die Bedeutung der Altstadt .....	294
7.3	Tourismus als Bedrohung der eigenen Rhythmen der Zirkulation .....	299
7.4	Symbol der Hoffnung und »it ruined local life« – Die zwei Gesichter des Kreuzfahrttourismus in der lokalen Erzählung ..	305
7.5	Die Wahrnehmung der Rhythmenkonflikte .....	308
7.6	Aktivismus – Den Puls der Altstadt am Leben erhalten .....	326
7.7	Der Grundschatz der Zirkulation der Stadtbewohner*innen ...	333
7.8	Zwischenfazit: Die Bewahrung der Altstadt als »städtisches Herz« – Kritikalitätszuschreibungen auf Basis der wahrgenommenen Rhythmenkonflikte .....	335
8.	Fazit: Die Dissonanz der Rhythmen der Zirkulation und die Kritikalitätszuschreibungen .....	337

9. Literatur .....	347
Abbildungen und Tabellen .....	359
Weitere Verzeichnisse .....	363
Expert*inneninterviews .....	363
Beobachtungsprotokolle .....	364

# Dank

»Eine Partitur, die nicht aufgeführt werden kann, ist nutzlos.«

*Alejo Carpentier, Die verlorenen Spuren*

Dieses Werk wurde als Dissertation im Rahmen des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) geförderten Graduiertenkollegs Kritische Infrastrukturen (KRITIS) an der TU Darmstadt verfasst. Das Graduiertenkolleg fokussiert sich in seiner Arbeit zu Kritischen Infrastrukturen auf netzgebundene, technische Infrastrukturen und Städte als Untersuchungsgebiete.

Mein Dank geht daher an die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG), die dieses Werk durch die Finanzierung ermöglicht hat.

Ganz herzlich möchte ich mich bei meiner Doktormutter Prof. Dr. Sybille Frank bedanken. Danke liebe Sybille, dass Du mich über die ganze Zeit hinweg geleitet und mich zugleich meinen eigenen Weg hast gehen lassen.

Bedanken möchte ich mich auch bei meinem Zweitbetreuer Prof. Dr. Jens Ivo Engels, der durch seine klugen Kommentare meine Perspektive erweiterte.

Zudem danke ich meinen Kolleg\*innen bei KRITIS, die mich sowohl fachlich als auch emotional immer unterstützt haben.

Ebenso möchte ich meinen Kolleg\*innen des Arbeitsbereiches Stadt- und Raumsoziologie für den konstruktiven Austausch, die Auswertungs- und Schreib-Sessions danken.

Auch bei den PIs bei KRITIS und der KRITIS-Geschäftsstelle möchte ich mich bedanken. Der fachliche Input, die gute Organisation sowie der Rahmen des Graduiertenkollegs waren für die erfolgreiche Umsetzung meiner Dissertation äußerst wertvoll.

Ein herzlicher Dank geht an Dr. Antun Asić, der mir in Dubrovnik bei allen Fragen tatkräftig zur Seite stand und dort zu meinem Mentor wurde.

Danken möchte ich auch Dr. Sibylle Riffel, die mich in allen mentalen Belangen begleitete.

Danke an meine Freunde und meine Familie, ihre Unterstützung und ihren Glauben an mich.

Ein besonderer Dank geht an meine Eltern für ihre fortwährende Bestärkung und ihren Rückhalt. Zudem an meine Mutter Elke für ihr schnelles und spontanes Korrekturlesen, wann immer es nötig war, und an meinen Vater Jürgen für die richtigen Worte, wenn ich sie brauchte.

Ich widme diese Arbeit meinem Großvater, Klaus Hermann Häring, dem dies so viel bedeutete.

# Abkürzungen

CLIA	Cruise Lines International Association
CROSTO	Croatian Sustainable Tourism Observatory
DPA	Dubrovnik Port Authority
ICCROM	International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
NGO	Non-Governmental Organisation
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization



# Glossar

Arrhythmie	entsteht durch fehlende <i>Synchronisierung</i> der verschiedenen aufeinandertreffenden Rhythmen (vgl. Lefebvre 2021 [1992]); bei der <i>Zirkulation</i> von <i>Kritischen Infrastrukturen</i> bedeutet Arrhythmie eine Funktionskrise oder einen -ausfall dieser Infrastruktur
Bewegung	ist ein Bestandteil des <i>Rhythmus</i> der <i>Zirkulation</i> von <i>Kritischen Infrastrukturen</i>
Dissonanz	entsteht, wenn Rhythmen nicht synchronisiert ( <i>Synchronisierung</i> ) sind; Zustand während eines <i>Rhythmenkonfliktes</i>
Eurhythmie	ist eine Ausprägung von <i>Polyrhythmie</i> ; die Rhythmen verschiedener Einzelsysteme greifen in einem polyrhythmischen System harmonisch ineinander, weil sie über einen gemeinsamen <i>Grundschatag</i> aufeinander synchronisiert ( <i>Synchronisierung</i> ) sind; die einzelnen Rhythmen bleiben jedoch verschieden; Bsp.: der menschliche Körper als polyrhythmisches System, in dem Blutkreislauf, Atmung etc. eigenen Rhythmen folgen, aber über den Herzschlag (Puls) synchronisiert sind und daher zusammen funktionieren (vgl. Lefebvre 2021 [1992]); Unterschied zwischen Eurhythmie und <i>Isorhythmie</i> : Bei <i>Isorhythmie</i> sind alle Rhythmen identisch; Eurhythmie und <i>Isorhythmie</i> können nicht gleichzeitig existieren (vgl. Lefebvre 2021 [1992])
Grundschatag	Ein gemeinsamer Grundschatag führt dazu, dass die Rhythmen verschiedener Einzelsysteme in einem polyrhythmischen ( <i>Polyrhythmus</i> ) System harmonisch ( <i>Harmonie</i> ) miteinander funktionieren; elementarer Bestandteil der <i>Synchronisierung</i> verschiedener Rhythmen ( <i>Rhythmus</i> ); wird auch als Puls oder Takt bezeichnet

Harmonie	ist vorhanden, wenn die Rhythmen verschiedener Einzelsysteme zusammenpassen, da sie synchronisiert ( <i>Synchronisierung</i> ) sind; Zustand während <i>Eurhythmie</i> oder <i>Isorhythmie</i> ; keine Entstehung von <i>Rhythmenkonflikten</i>
Infrastrukturen, technisch, netzgebunden Isorhythmie	sind essentiell für das Funktionieren moderner Städte; werden als <i>Kritische Infrastrukturen</i> bezeichnet eine Ausprägung von <i>Polyrhythmie</i> ; die Rhythmen in einem polyrhythmischen System sind über einen gemeinsamen Grunds Schlag synchronisiert ( <i>Synchronisierung</i> ) und identisch; Bsp.: der Militärschritt, bei dem verschiedene Individuen im gleichen <i>Grunds Schlag</i> und im gleichen <i>Rhythmus</i> laufen (vgl. Lefebvre 2021 [1992]); Unterschied zwischen <i>Isorhythmie</i> und <i>Eurhythmie</i> : Bei <i>Eurhythmie</i> bleiben unterschiedliche Rhythmen bestehen; <i>Isorhythmie</i> und <i>Eurhythmie</i> können nicht zeitgleich vorkommen (vgl. Lefebvre 2021 [1992])
Kritikalität	ergibt sich über die Relevanz <i>technischer, netzgebundener Infrastrukturen</i> und ihrer Elemente in Relation zu anderen Infrastrukturen und deren Elementen; die Kritikalität von Infrastrukturen erfolgt über Zuschreibungsprozesse (vgl. Engels 2018b)
Kritische Infrastrukturen	Im Kontext dieser Arbeit liegt der Fokus auf <i>technischen, netzgebundenen Infrastrukturen</i> : Wasserver- und -entsorgung, Verkehr, Telekommunikations- und Informationstechnologie, Energieversorgung; die oben genannten technischen, netzgebundenen Infrastrukturen werden als <i>Kritische Infrastrukturen</i> bezeichnet, weil sie für das Funktionieren moderner Städte und Stadtgesellschaften essentiell sind, sie bilden die Basis moderner Städte; die <i>Kritikalität</i> Kritischer Infrastrukturen ist eine Folge von Zuschreibungsprozessen (vgl. Engels 2018b)
Polyrhythmie	liegt vor, wenn verschiedene Rhythmen harmonisch ( <i>Harmonie</i> ) zusammen in einem System funktionieren, bspw. in einer Stadt, dem Körper oder einem Orchester; sie treffen aufeinander, greifen ineinander oder bauen aufeinander auf; <i>Polyrhythmie</i> kann zwei Ausprägungen haben: <i>Isorhythmie</i> oder <i>Eurhythmie</i> (vgl. Lefebvre 2021 [1992])

Preparedness & Prevention-Maßnahmen	werden von der Stadtregierung zur <i>Synchronisierung</i> der Rhythmen zirkulierender Personen auf der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt; Ziel ist die Verhinderung oder Abschwächung von <i>Rhythmenkonflikten</i> und damit einhergehenden Funktionskrisen von Elementen der Verkehrsinfrastruktur; die Maßnahmen lassen Rückschlüsse auf die <i>Kritikalität</i> der Infrastrukturen und -elemente zu
Rhythmenkonflikt	entsteht, wenn Rhythmen aufeinandertreffen, die nicht synchronisiert ( <i>Synchronisierung</i> ) sind; wenn zu viele Rhythmenkonflikte zur gleichen Zeit an einem räumlich begrenzten Ort auftreten, kann dies zu <i>Arrhythmie</i> führen; In dieser Arbeit werden drei Idealtypen von Rhythmenkonflikt unterschieden: Rhythmenkonflikt Typ 1: Verkehrsteilnehmer*innen mit entgegengesetzten oder sich gegenseitig blockierenden Zirkulationsrichtungen treffen aufeinander; Rhythmenkonflikt Typ 2: Verkehrsteilnehmer*innen in <i>Bewegung</i> und Verkehrsteilnehmer*innen in <i>Stillstand</i> treffen aufeinander; Rhythmenkonflikt Typ 3: Verkehrsteilnehmer*innen mit gleicher Zirkulationsrichtung, jedoch unterschiedlichen Geschwindigkeiten treffen aufeinander
Rhythmus	ist in der Musik: Wiederholung, Differenz und Dauer von klanglichen Ereignissen über die Zeit hinweg; die <i>Zirkulation</i> von technischen, netzgebundenen <i>Infrastrukturen</i> lässt sich über ihre Rhythmen beschreiben; diese Rhythmen der <i>Zirkulation</i> lassen Rückschlüsse auf die <i>Kritikalität</i> der <i>technischen, netzgebundenen Infrastrukturen</i> und ihre Elemente zu (vgl. Engels et al. 2021); zwei Arten von Rhythmus: <i>Rhythmus, linear, Rhythmus, zyklisch</i> (vgl. Lefebvre 2021 [1992]); der Rhythmus der <i>Zirkulation</i> der Straßenverkehrsinfrastruktur lässt sich als Zirkulationsmuster darstellen und besteht aus den Ereignissen <i>Bewegung</i> und <i>Stillstand</i> sowie ihrer jeweiligen Dauer
Rhythmus, linear	besteht aus kurzen Intervallen; ist das ›Hin und Her‹, der Alltagsrott, die Routine; Autos, Arbeitnehmer*innen etc.; menschengemachte Rhythmen sind linear, z.B. die Uhrzeit, Busfahrpläne (vgl. Lefebvre 2021 [1992])
Rhythmus, linear-diskontinuierlich	ist der Rhythmustyp 2 der kreuzfahrttouristischen <i>Zirkulation</i> ; Charakteristika: keine geschlossene <i>Zirkulation</i> , vorherrschend <i>Bewegung</i> , wenig <i>Stillstand</i> , Wiederholung in unregelmäßigen Intervallen

Rhythmus, linear-repetitiv	ist der Rhythmustyp 1 der kreuzfahrttouristischen Zirkulation; Charakteristika: geschlossene Zirkulation, vorherrschend <i>Bewegung</i> , wenig <i>Stillstand</i> , Wiederholungen in kurzen, regelmäßigen Intervallen
Rhythmus, zyklisch	besteht aus großen Intervallen; ist weniger lebendig und langsamer als <i>Rhythmus, linear</i> ; darin manifestiert sich die soziale Ordnung; kosmische Rhythmen sind zyklisch, z.B. Ebbe und Flut, Tag und Nacht (vgl. Lefebvre 2021 [1992])
Rhythmus, zyklisch-diskontinuierlich	ist der Rhythmustyp 4 der kreuzfahrttouristischen Zirkulation; Charakteristika: keine geschlossene Zirkulation, Wechsel aus <i>Bewegung</i> und <i>Stillstand</i> , keine Wiederholung
Rhythmus, zyklisch-zirkulär	ist der Rhythmustyp 3 der kreuzfahrttouristischen Zirkulation; Charakteristika: geschlossene Zirkulation, Wechsel aus <i>Bewegung</i> und <i>Stillstand</i> , keine Wiederholung
Rhythmus der ›Anderen‹	ist der Rhythmus der Zirkulation, der von außen auf die <i>Rhythmen der Stadtgesellschaft</i> einwirkt; z.B. Rhythmen der kreuzfahrttouristischen Zirkulation
Rhythmus der Stadtgesellschaft	ist der Rhythmus der Stadt und ihrer Einwohner*innen; wird durch den <i>Rhythmus der ›Anderen‹</i> beeinflusst
Rhythmusanalyse	ist das von Henri Lefebvre entwickelte Konzept zur Verbindung von Zeit und Raum über den Rhythmus (vgl. Lefebvre 2021 [1992])
Rhythmusdiagramm	ist die graphische Abbildung des <i>Rhythmus</i> einer <i>Zirkulation</i> über die Zeit (x-Achse) und die <i>Rhythmusintensität</i> (y-Achse); zeigt das <i>Zirkulationsmuster</i>
Rhythmusintensität	je mehr <i>Rhythmen</i> aufeinandertreffen, desto höher ist die Rhythmusintensität; wahrnehmbar auch in einer Steigerung der Geruchs- und Geräuschintensität; Darstellung auf der y-Achse im <i>Rhythmusdiagramm</i>
Straßenverkehrsinfrastruktur	schließt Bereiche für Fußgänger*innen sowie für den motorisierten Verkehr mit ein; gewährleistet die <i>Zirkulation</i> von Verkehrsteilnehmer*innen als Personen zu Fuß oder in verschiedenen Verkehrsmitteln; polyrhythmisches System ( <i>Polyrhythmus</i> ), da sich Rhythmen der Zirkulation je nach Wahl der Verkehrsart unterscheiden
Stillstand	ist ein Bestandteil des <i>Rhythmus</i> der <i>Zirkulation</i> von <i>Kritischen Infrastrukturen</i>

Synchronisierung	ist vorhanden, wenn verschiedene Rhythmen einen gemeinsamen, gleichen <i>Grunds Schlag</i> besitzen oder annehmen und deshalb harmonisch ( <i>Harmonie</i> ) in einem polyrhythmischen ( <i>Polyrhythmie</i> ) System miteinander existieren; Voraussetzung für <i>Isorhythmie</i> und <i>Eurhythmie</i> ; <i>Arrhythmie</i> entsteht durch mangelnde Synchronisierung; In dieser Arbeit werden zwei Typen von Synchronisierung unterschieden: <i>Synchronisierung</i> , <i>erzwungene</i> und <i>Synchronisierung, selbständige</i>
Synchronisierung, erzwungen	ist eine Angleichung der Rhythmen von außen, das heißt durch Akteur*innen, die nicht am <i>Rhythmenkonflikt</i> beteiligt sind; durch <i>Maßnahmen</i> wird die <i>Synchronisierung</i> des <i>Grunds Schlags</i> herbeigeführt
Synchronisierung, selbständig	findet statt, wenn die an <i>Rhythmenkonflikten</i> beteiligten, zirkulierenden Personen ihren Rhythmus selbständig aneinander angleichen, indem sie einen gemeinsamen <i>Grunds Schlag</i> einrichten
Zirkulation	ist die Dynamik technischer, netzgebundener Infrastrukturen; auf <i>technischen, netzgebundenen Infrastrukturen</i> zirkulieren Personen, Güter etc.; lässt sich über <i>Rhythmus</i> beschreiben (vgl. Engels et al. 2021); drei Idealtypen: <i>Zirkulation, episodische</i> ; <i>Zirkulation, lineare</i> ; <i>Zirkulation, zyklische</i> (vgl. Engels et al. 2021)
Zirkulation, episodisch	ist eine »unregelmäßig rhythmisierte Zirkulation« (Engels et al. 2021); Beispiele: vormoderne Infrastrukturen, Wind- und Solarenergie; Keine Gleichmäßigkeit/geregelte Wiederholung in Abfolge von <i>Bewegung</i> und <i>Stillstand</i>
Zirkulation, geschlossen	beginnt und endet an dem gleichen Ort
Zirkulation, linear	ist eine »ununterbrochene Zirkulation« (Engels et al. 2021); Beispiele: Wasser- und Elektrizitätsinfrastrukturen; der <i>Rhythmus</i> besteht nur aus <i>Bewegung</i> , kein <i>Stillstand</i>
Zirkulation, zyklisch	besitzt eine »hohe Regelmäßigkeit der Intervalle« (Engels et al. 2021); Beispiele: Bahnverkehr; Gleichmäßigkeit/geregelte Wiederholung in Abfolge von <i>Bewegung</i> und <i>Stillstand</i>
Zirkulationsmuster	ist die graphische Abbildung der <i>Zirkulation</i> einer Person in einem gewissen Zeitintervall auf verschiedenen Transportinfrastrukturen; wird aufgezeichnet im <i>Rhythmusdiagramm</i>



# 1. Einleitung

»Da ich mir angewöhnt habe, im Rhythmus meines Atems zu gehen, bin ich erstaunt, als ich feststelle, daß die Menschen auf den engen Trottoirs gehen, kommen, sich aneinander vorbeibewegen in einem Rhythmus, der dem Willen ihres Organismus zuwiderläuft.«

*Alejo Carpentier*<sup>1</sup>

Im Dezember 2018, als ich für eine fünftägige Vorstudie zum ersten Mal nach Dubrovnik kam, wusste ich nicht, dass die Rhythmusanalyse ein wesentlicher Kern dieser Arbeit werden würde. Bis dahin hatte ich nur die Idee, dass ich die Zuschreibung von Kritikalität im Kontext der Overtourism-Debatte und des Kreuzfahrttourismus untersuchen wollte.

Als Folge der Overtourism-Debatte hatten die Stadtregierungen mehrerer betroffener Städte, so auch in Dubrovnik, Maßnahmen ergriffen, um mit den Belastungen der technischen, städtischen Infrastrukturen – vor allem der Verkehrsinfrastruktur – durch den Kreuzfahrttourismus umzugehen, diese abzumildern oder zu verhindern. In den Maßnahmen wurden jedoch vor allem bestimmte Infrastrukturen und -elemente sowie Nutzergruppen, nämlich Kreuzfahrttourist\*innen, adressiert. Zu diesen Maßnahmen zählten in Dubrovnik unter anderem die Limitierung des Kreuzfahrttourismus oder der Einsatz von Ordner\*innen zur Verkehrsregelung an dem Verkehrsknotenpunkt vor der Altstadt, dem Pile Platz, an Tagen mit einem hohen Aufkommen an Kreuzfahrttourist\*innen.

Warum aber waren diese Maßnahmen genau so eingerichtet worden? Warum wurden der Kreuzfahrttourismus und bestimmte Infrastrukturelemente auf exakt diese Weise in den Maßnahmen adressiert? Ich kam zu dem Schluss, dass die Maßnahmen das Ergebnis einer im Rahmen der Overtourism-Debatte unterschwellig geführten Kritikalitätsdebatte sein mussten, bei der sich bestimmte Kritikalitätszuschreibungen durchgesetzt hatten – das heißt, der Kreuzfahrttourismus und die Infrastrukturelemente waren als kritisch identifiziert worden. Aber von wem und wie? Und um

---

<sup>1</sup> Carpentier 2021, S. 215; Rechtschr. Orig.

welche Aspekte des Kreuzfahrttourismus bzw. der Infrastruktur handelte es sich überhaupt?

Mit diesen Fragen im Gepäck reiste ich nach Dubrovnik. An den Tagen dort wanderte ich allein durch die Gassen der Altstadt, nahm an einer Stadtführung teil, lernte die Sehenswürdigkeiten Dubrovniks kennen, fuhr mit dem Bus zum Kreuzfahrthafen und mit dem Taxi wieder zurück. Manche Male bewegte ich mich als Touristin durch die Stadt, einer Liste der Sehenswürdigkeiten und Museen, die ich besuchen wollte, folgend. Andere Male ließ ich mich einfach treiben. Ich folgte eine Weile lang einzelnen Personen oder Personengruppen bei ihrem Gang durch die Altstadt, bog dann hier und dort ab, immer meinem Gefühl nachgehend. Ich folgte Geräuschen und Gerüchen, speicherte sie ab, verknüpfte sie mit bestimmten Räumen und Zeiten in der Stadt und nahm sie in meiner Erinnerung auf. Manches Mal saß ich für einige Stunden in einem Café, zum Beispiel am Luža Platz, dem Hauptplatz der Altstadt, von dem aus man den Stradun, die Hauptstraße der Altstadt, überblicken kann, oder am Hafen Gruž und beobachtete das dortige Treiben. Menschen, die eilig gingen und Einkaufstaschen schleppten, Tourist\*innen, die Selfies machten, und Arbeiter\*innen, die Handkarren mit Waren vor sich herschoben. Ich war zu verschiedenen Zeiten an verschiedenen Orten in der Stadt, erlebte Dubrovnik zu Bett gehen und aufwachen.

Ich sah, hörte und fühlte Unterschiede und erkannte Muster in dem Leben in der Stadt.

Ohne es zu wissen, studierte ich bereits zu diesem Zeitpunkt die Rhythmen Dubrovniks.

Im weiteren Verlauf des Dissertationsprojekts wurde die Rhythmusanalyse nach Henri Lefebvre zu einem zentralen Teil dieser Arbeit. Diese Arbeit hat zwei grundlegende Ziele: Zum einen sollen Kritikalitätszuschreibungen mittels der Analyse von Rhythmen aufgezeigt werden. Zum anderen soll das Konzept der Lefebvre'schen Rhythmusanalyse methodisch übersetzt werden und eine empirische Anwendung anhand der Untersuchung in Dubrovnik erfolgen.

Zu dem Zeitpunkt, als diese Arbeit ihr Ende fand, kehrten die Tourist\*innen langsam zurück in die Städte, die mit dem Ausbruch der COVID19-Pandemie von einem auf den anderen Tag wie leergefegt waren. Im Sommer 2018, zu dem Zeitpunkt als diese Arbeit begonnen wurde, war genau die gegenteilige Situation der Fall. Auf Grund des hohen wirtschaftlichen Stellenwerts des Tourismus und den immer stärkeren Auswirkungen desselben auf das

tägliche Leben, postulierte der Journalist D'Eramo bereits das »Zeitalter des Tourismus« (D'Eramo 2018). Die hohen Tourismuszahlen aus dem Jahr 2018 konnten ein Jahr später mit über 1,5 Milliarden internationalen Übernachtungsgästen weltweit bereits um 4 % übertroffen werden (UNWTO 2020). Während viele touristische Destinationen die Tourist\*innen in der Pandemie-Zeit herbeisehnten, ächzten Städte wie Barcelona, Venedig oder Dubrovnik damals unter der schieren Masse an Tourist\*innen und den negativen Auswirkungen des Tourismus.

Zwar war der Massentourismus keine neue Erscheinung, durch Faktoren wie günstigere Flugpreise und einen zunehmenden Wohlstand auch außerhalb der westlichen Welt erreichte er jedoch eine neue Dimension. Hinzu kam die Herausbildung neuer touristischer Formen, die als New Urban Tourism bezeichnet werden (Füller und Michel 2014; Novy 2013). Tourist\*innen verlassen, auf der Suche nach echten authentischen Erfahrungen im Gegensatz zur touristischen »staged authenticity« (MacCannell 1976) touristische Gebiete und dringen immer weiter in lokale Nachbarschaften vor. Ein Trend, der vor allem durch das Angebot der Online Plattform Airbnb beflügelt wurde, über die Einheimische ihre Wohnungen an Tourist\*innen vermieten können (Frank et al. 2019; Knaus 2019). In Folge dessen wurden immer mehr städtische Räume auch außerhalb der touristischen Zentren von einer zunehmenden Touristifizierung ergriffen (Freytag und Kagermeier 2019). Diese äußerte sich unter anderem darin, dass Läden des täglichen Bedarfs durch Souvenirshops ersetzt und ehemals einheimische Wohnungen in touristische Ferienwohnungen umgewandelt wurden.

Neu war auch, dass die Einheimischen der betroffenen Städte ihren Unmut über die negativen Auswirkungen, die mit diesen Veränderungen des Tourismus verbundenen waren, in einem vorher nicht dagewesenen Maß öffentlich kundtaten (Colomb und Novy 2017). Ob Demonstrationen von Einheimischen gegen den Ausverkauf der Stadt auf der (auch bei Tourist\*innen) beliebten Straße La Rambla oder am Strand von Barcelona (Bürgen 2017; Euronews 2017) sowie gegen den Kreuzfahrttourismus in Venedig (Vianello 2017) oder Anti-Tourismus-Graffiti in Barcelona (Neuroth und Dugge 2018) und Berlin (Novy 2017) – es formierte sich Protest und Widerstand der Einheimischen gegen die verschiedenen Auswirkungen des zunehmenden Tourismuswachstums und der neuen Formen des Tourismus.

Im Jahr 2016 hatte das Medienunternehmen Skift für dieses Phänomen des Tourismus, dessen Auswirkungen von Einheimischen und/oder Tourist\*innen als negativ empfunden werden, den Begriff *Overtourism* geprägt

(Skift 2018; UNWTO 2018), der sowohl in den Medien (Raab 2019; Galloway 2019) als auch in der akademischen Welt (Milano 2017; Koens et al. 2018; Dodds und Butler 2019) aufgegriffen wurde.

Besonders der Kreuzfahrttourismus nahm in der medialen Debatte um Overtourism eine zentrale Stellung ein, indem die Bilder der riesigen, metallenen Kreuzfahrtschiff-Kolosse vor den im Vergleich kleinen Gebäuden historischer Altstädte einen nahezu symbolhaften Charakter bekamen. Die Kreuzfahrtschiffe, aus deren Bäuchen sich zur selben Zeit Tausende von Tourist\*innen in die Altstädte der Städte ergießen, wurden als Sinnbild für eine Überflutung der Städte durch den Tourismus gesehen – oder wie es im Jahr 2019 eine Artikelüberschrift der britischen Tageszeitung *The Guardian* zusammenfasste: »A Rising Tide: ›Overtourism‹ and the Curse of the Cruise Ship« (Connolly 2019).

Der Kreuzfahrttourismus hat sich vor allem in den letzten 20 Jahren zunehmender Beliebtheit erfreut (Dowling 2005; Ponton und Asero 2018) und sich zum Massentourismus entwickelt. Im Jahr 2019 zählte die Cruise Lines International Association (CLIA), die größte Vereinigung der Kreuzfahrtgesellschaften, weltweit 29,7 Mio. Kreuzfahrtpassagier\*innen (CLIA 2021, S. 21). Kreuzfahrttourist\*innen finden ihre Betten, aber auch Restaurants, Einkaufsmöglichkeiten und Aktivitäten auf dem Schiff vor. Generell lassen sie, gerade, wenn sie ihre Kreuzfahrtreise als all-inclusive-Paket gebucht haben, weniger Geld in den Städten als andere Urlauber\*innen (Doménech und Gutiérrez 2020; Kizielewicz und Luković 2013). »Sie fallen in Massen ein, kaufen bestenfalls ein Eis und hinterlassen einen Haufen Müll: Kreuzfahrt-Touristen haben nicht den besten Ruf« – so fasst ein Artikel auf der Homepage der Süddeutschen Zeitung die landläufige Meinung über Kreuzfahrttourist\*innen zusammen (Brunner 2019). Kreuzfahrttourist\*innen buchen zwar keine Airbnb-Apartments, sie tragen jedoch zur Touristifizierung bei, zum Beispiel durch die Nachfrage nach Souvenirs (Cave et al. 2012), die zur Herausbildung von Souvenirshops führt.

Seinen eigentlichen Stellenwert in der Overtourism-Debatte erlangt der Kreuzfahrttourismus durch seine zeitliche und räumliche Konzentration in den besuchten Städten. Die Landgänge in den Städten auf der Kreuzfahrtroute stellen neben den Erlebnissen an Bord des Schiffes eines der beiden Elemente der kreuzfahrttouristischen Erfahrung dar (Gibson 2012). Auf Grund der Zeit- und Routenpläne der Kreuzfahrtgesellschaften verbringen Kreuzfahrttourist\*innen zumeist nur einige Stunden in einer Stadt, möchten in dieser kurzen Zeit jedoch die wichtigsten Sehenswürdig-

keiten besuchen. Zugleich legen die meisten Kreuzfahrtschiffe zeitgleich, nämlich am Morgen, in den Häfen an (ebd.). Daraus folgt eine zeitliche und räumliche Konzentration der Kreuzfahrttourist\*innen bei den Landgängen in den besuchten Städten. Der Kreuzfahrttourismus trägt also vor allem zu *Overcrowding*, also einem erhöhten Nutzungsdruck auf bestimmte städtische Räume zu bestimmten Zeiten, als relevante Ursache für Overtourism bei (Milano 2017; Freytag und Kagermeier 2019).

Gerade für die städtischen Räume der Verkehrsinfrastrukturen, ob Straßen oder Fußgänger\*innenzonen, bedeutet der Kreuzfahrttourismus eine erhöhte Belastung. Die zumeist historischen Altstädte sind ebenso wie die moderneren Transportinfrastruktursysteme oftmals nicht für die zusätzliche Zahl an Personen ausgelegt – vor allem nicht, wenn diese sich auf bestimmte Räume zu bestimmten Zeiten konzentrieren. Diese zusätzliche Belastung kann zu Funktionskrisen oder gar -ausfällen der Verkehrsinfrastruktur, zum Beispiel in Form von stockendem Verkehr, führen, von denen wiederum (Kreuzfahrt-)Tourist\*innen und Einheimische gleichermaßen betroffen sein können. Überlastungen der Verkehrsinfrastruktur können sowohl von Einheimischen als auch von Kreuzfahrttourist\*innen als *Overcrowding* und damit als Overtourism-Problem empfunden werden.

Im Hinblick auf die Belastungen der Verkehrsinfrastruktur durch den Kreuzfahrttourismus initiieren die Stadtregierungen der betroffenen Städte Maßnahmen, um die Verkehrsinfrastruktur vor Funktionsausfällen und -krisen durch Belastungen durch den Kreuzfahrttourismus zu schützen oder im Falle des Eintreffens eines dieser Ereignisse entsprechend reagieren zu können. Das Ziel dieser Maßnahmen ist vor allem, das Funktionieren der Verkehrsinfrastruktur zu sichern.

Zusätzlich zu der durch Einheimische und Tourist\*innen als negativ empfundenen Wahrnehmung von *Overcrowding* und Verkehrsbelastungen, kann die Be- und Überlastung der Verkehrsinfrastruktur drastische Folgen für das Funktionieren der gesamten Stadt haben. Die Verkehrsinfrastruktur ist neben der Wasserver- und -entsorgung, der Energieversorgung sowie der Informations- und Telekommunikationsvermittlung eine der technischen, netzgebundenen Infrastruktursysteme, die zusammengenommen die Basis der modernen, technologischen Welt bilden (Lukitsch et al. 2018). Sie können als die »Nervensysteme moderner Städte« beschrieben werden (Van Laak 2004). Auf Grund der Kritikalität, die diese technischen, netzgebundenen Infrastruktursysteme im Sinne einer Relevanz für das

Funktionieren von Stadtgesellschaften besitzen, werden sie als *Kritische Infrastrukturen* bezeichnet (Fekete 2011).

Infrastruktursysteme sind aber nicht per se, aus sich heraus kritisch, sondern die *Kritikalität* dieser Systeme, die gleichermaßen durch Gesellschaften geformt werden und diese formen (Star 1999), hängt direkt mit der Frage nach der Relevanz der Infrastruktursysteme und -elemente in Relation zu anderen Infrastruktursystemen und -elementen sowie den Nutzer\*innengruppen zusammen. Die Kritikalität von technischen, netzgebundenen Infrastrukturen lässt sich also nur im Vergleich und nur im Hinblick auf die Frage »Kritisch für wen?« bestimmen (Engels 2018b). Demnach können in unterschiedlichen Gesellschaften, wie auch gesellschaftlichen Gruppen und historischen Zeiträumen verschiedene Einschätzungen über die Kritikalität der Infrastruktursysteme und ihrer -elemente bestehen. Die Kritikalität von technischen, netzgebundenen Infrastruktursystemen ist somit ein Ergebnis von *Zuschreibungsprozessen* (Engels 2018b). Indem sich eine dieser Kritikalitätszuschreibungen in der gesellschaftlichen Kritikalitätsdebatte durchsetzt, besitzt diese eine Machtwirkung. Dabei sind es vor allem Expert\*innen im Infrastrukturbereich sowie politische Entscheidungsträger\*innen, die sich oftmals auf Grund ihrer Stellung in der Kritikalitätsdebatte mit ihren Kritikalitätszuschreibungen durchsetzen. Machtlose Akteur\*innen, wie Bürger\*innengruppen, können über die Teilnahme an der Kritikalitätsdebatte an Einfluss gewinnen (Engels 2018b). Die Kritikalität von Infrastruktursystemen ist demnach nicht dauerhaft, sondern wird in wiederkehrenden Aushandlungsprozessen neu zugeschrieben.

Die von den Stadtregierungen initiierten Maßnahmen sollen die Verkehrsinfrastruktur vor Funktionsausfällen und -krisen schützen und können demnach als sogenannte *Preparedness & Prevention*-Maßnahmen bezeichnet werden (Crespo et al. 2018). Zugleich lässt sich an den Maßnahmen ablesen, welche Verkehrsinfrastrukturelemente von der Stadtregierung im Vergleich zu anderen als kritischer eingestuft werden. In den Maßnahmen der Stadtregierung werden somit die *Kritikalitätszuschreibungen* ersichtlich, die sich in der im Overtourism-Diskurs um Overcrowding und Belastungen der Verkehrsinfrastruktur unerschwinglich mitschwingenden Kritikalitätsdebatte durchgesetzt haben.

Das bedeutet, die städtische Verkehrsinfrastruktur besitzt sowohl für die Stadtgesellschaft als auch für den Kreuzfahrttourismus zur Durchführung der kreuzfahrttouristischen Landgänge in den Städten als entscheidender

Teil der kreuzfahrttouristischen Erfahrung eine hervorgehobene Bedeutung. Dabei wird Kritikalität unterschiedlich zugeschrieben.

Wie aber lassen sich die Kritikalitätszuschreibungen offengelegen?

Technischen, netzgebundenen Infrastruktursystemen ist eine Dynamik eingeschrieben, die, im Fall der Verkehrsinfrastruktur, dem Hauptzweck des Transports von Menschen und Gütern dient (Engels et al. 2021). Diese Dynamik lässt sich nach Jens Ivo Engels et al. am besten mit dem Begriff der *Zirkulation* fassen. Die Zirkulation von technischen, netzgebundenen Infrastruktursystemen könne wiederum mit dem Konzept des *Rhythmus* beschrieben werden. Auf der Verkehrsinfrastruktur zirkulieren Menschen und Güter in gleichen oder voneinander abweichenden Rhythmen. Nicht nur, dass sich über die Rhythmen der Zirkulation Infrastruktursysteme beschreiben und analysieren lassen, nach Engels et al. geben die »im Rhythmus eingeschriebenen sozialen Bedürfnisse [...] Hinweise auf die Kritikalität einer Infrastruktur« (ebd., S. 12). Über die Analyse von Rhythmen können demnach zugrundeliegende Kritikalitätszuschreibungen offengelegt werden.

Zur Analyse der Rhythmen wird das Konzept der Rhythmusanalyse nach Henri Lefebvre herangezogen. In seinem posthum erschienen Werk »Rhythmanalysis – Space, Time and Everyday Life« verknüpft Lefebvre die Dimensionen Zeit und Raum über das Konzept des Rhythmus: »Everywhere where there is interaction between a place, a time and an expenditure of energy, there is rhythm« (Lefebvre 2021 [1992], S. 25). Nach Lefebvre handelt es sich bei der Stadt um ein polyrhythmisches System, wobei eine mangelnde Synchronisierung der Rhythmen zu Arrhythmie, das heißt zu einer Funktionsstörung, führt. Die von Lefebvre ausgeführten Überlegungen und eingeführten Begrifflichkeiten eignen sich, um die Rhythmen der Zirkulation der Kreuzfahrttourist\*innen zu analysieren. Zugleich besitzen die von den Stadtregierungen implementierten Maßnahmen eine rhythmisierende Wirkung, bei der durch die Synchronisierung der Rhythmen der Zirkulation der Verkehrsteilnehmer\*innen ein Funktionsausfall der Verkehrsinfrastruktur und -elemente verhindert werden soll.

Die hier vorliegende Arbeit widmet sich der Beantwortung der Forschungsfrage, wie die auf die Verkehrsinfrastruktur und ihre -elemente gerichteten Kritikalitätszuschreibungen durch die Rhythmen der Zirkulation von Kreuzfahrttourismus und Stadtgesellschaft produziert und reproduziert werden. Eine entscheidende Bedeutung kommt dabei dem Konzept des Grundschlags zu. So wird argumentiert, dass die polyrhythmi-

schen Systeme ›Kreuzfahrttourismus‹ und ›Stadtgesellschaft‹ einen jeweils eigenen Grundschatz besitzen, der die Rhythmen synchronisiert und damit Harmonie herstellt. Darauf aufbauend wird die These aufgestellt, dass die Overtourism-Problematiken in Hinblick auf Kreuzfahrttourismus und die Verkehrsinfrastruktur gerade aus den unterschiedlichen Grundschatzlägen und Kritikalitätszuschreibungen von Kreuzfahrttourismus und Stadtgesellschaft resultieren.

Als Fallstudie wurde die Stadt Dubrovnik in Kroatien gewählt. Dubrovnik war zum Zeitpunkt, als diese Arbeit begonnen wurde, eine der Städte, die in der öffentlichen Overtourism-Debatte um die Auswirkungen von Kreuzfahrttourismus eine zentrale Rolle eingenommen hat. Aus den Reihen der Stadtbewohner\*innen haben Einzelaktivist\*innen sowie eine politische Aktivist\*innengruppe durch Aktionen auf die als negativ empfundenen Auswirkungen des (Kreuzfahrt-)Tourismus aufmerksam gemacht. Die aktivistischen Stadtbewohner\*innen sehen vor allem die Altstadt als Ort ihrer Identität sowie ihre eigenen Rhythmen der Zirkulation durch die Rhythmen der Zirkulation des Kreuzfahrttourismus bedroht. Die Stadtregierung von Dubrovnik hat Maßnahmen initiiert, die als Preparedness & Prevention-Maßnahmen gezielt auf die Reduktion der Belastung durch den Kreuzfahrttourismus und die Gewährleistung des Funktionierens der Verkehrsinfrastruktur gerichtet sind. Darüber hinaus stellt Dubrovnik auf Grund seiner baulichen Gegebenheiten ein interessantes Untersuchungsobjekt dar. Bei der Altstadt, die vollständig von einer Stadtmauer umgeben ist und insgesamt nur etwa eineinhalb Quadratkilometer an Fläche aufweist, handelt es sich um die Hauptsehenswürdigkeit der Stadt. Sie eignet sich daher besonders, um die Rhythmen der Zirkulation der Kreuzfahrttourist\*innen zu untersuchen, die sich auf den Kreuzfahrthafen und die Altstadt sowie die Straßenverkehrsinfrastruktur zwischen diesen beiden Orten konzentrieren.

Zur Beantwortung der Forschungsfrage werden die Rhythmen der Zirkulation der Kreuzfahrttourist\*innen, die synchronisierende Wirkung der Preparedness & Prevention-Maßnahmen der Stadtregierung sowie die von den aktivistischen Stadtbewohner\*innen empfundenen Rhythmenkonflikte durch die kreuzfahrttouristischen Rhythmen untersucht und die zu Grunde liegenden Kritikalitätszuschreibungen offengelegt. Hierfür wurden die folgenden Unterfragen gebildet, die jeweils in einem der empirischen Kapitel dieser Arbeit beantwortet werden:

Wie sehen die Rhythmen der Zirkulation der Kreuzfahrttourist\*innen auf der Verkehrsinfrastruktur bei den Landgängen in Dubrovnik aus? Wel-

che Kritikalitätszuschreibungen von Seiten der an dem Kreuzfahrttourismus beteiligten Akteur\*innen in Hinsicht auf die Verkehrsinfrastruktur lassen sich daran ablesen?

Wie synchronisieren die Preparedness & Prevention-Maßnahmen der Stadtregierung von Dubrovnik die Rhythmen der Zirkulation der Verkehrsteilnehmer\*innen? Welche Kritikalitätszuschreibungen von Seiten der Stadtregierung in Hinsicht auf die Verkehrsinfrastruktur lassen sich daran ablesen?

Wie wirken sich die Rhythmen der Zirkulation des Kreuzfahrttourismus auf die Rhythmen der Zirkulation der Stadtbewohner\*innen aus? Welche Kritikalitätszuschreibungen von Seiten der aktivistischen Stadtbewohner\*innen in Hinsicht auf die Verkehrsinfrastruktur lassen sich daran ablesen?

Über die Beantwortung der Forschungsfragen kann eine Forschungslücke geschlossen werden, die im Schnittpunkt der drei zentralen Themenbereiche Kritische Infrastrukturen, (Kreuzfahrt-)Tourismus und Rhythmusanalyse liegt.

Gerade im Zusammenhang mit der Overtourism-Debatte kann die Rhythmusanalyse fruchtbare Erkenntnisse bringen. Nach Alastair Morrison und Andres Coca-Stefaniak sind Städte als touristische Destinationen bisher nur wenig untersucht (Morrison und Coca-Stefaniak 2020). Zugleich ist der Zusammenhang von auf die Verkehrsinfrastruktur bezogenen, durch Tourismus ausgelösten Overtourism-Problematiken gerade in Hinblick auf Städte zentral. So konstatieren Edward Huibens und Gunnar Thór Jóhannesson die Existenz eines »increasing concern that the city is becoming a victim to overtourism, manifest in congestion, with rental cars and tourist coaches crowding destinations and city streets, in particular in the downtown area and the hollowing out of the city centre as a residential area« (Huibens und Jóhannesson 2020, S. 319). Dabei kann die Erforschung der von außen kommenden touristischen Rhythmen der Zirkulation einerseits und der diese Rhythmen synchronisierenden Wirkung von städtischen Preparedness & Prevention-Maßnahmen andererseits, Erkenntnisse über den Umgang mit Tourismusauswirkungen vor allem in Hinblick auf eine verbesserte Akzeptanz durch die lokale Stadtbevölkerung bringen.

Nach Jens Ivo Engels und Gerrit Schenk nehmen Infrastrukturen noch immer eine untergeordnete Rolle im wissenschaftlichen Mainstream der Geistes- und Sozialwissenschaften ein (Engels und Schenk 2014). Im Hin-

blick auf Kritische Infrastrukturen hat nach Kristof Lukitsch et al. das Konzept der Kritikalität in der akademischen Literatur bisher geringe Beachtung gefunden (Lukitsch et al. 2018). Eine Erforschung Kritischer Infrastrukturen und Kritikalität erscheint somit gewinnbringend.

Im Kontext der Erforschung Kritischer Infrastrukturen haben Engels et al. (2021) wie erwähnt die Idee der Analyse der Kritikalität technischer, netzgebundener Infrastrukturen über die Rhythmen der Zirkulation eingebracht. Damit schließen die Autor\*innen an ein »erst kürzlich erwachte[s] Interesse[ ] an Temporalitäten in den Sozial- und Kulturwissenschaften« (Engels et al. 2021, S. 10) an, wobei Rhythmen im Infrastruktur-Kontext bislang nur wenig untersucht seien. Engels et al. stellen des Weiteren fest, dass die Rhythmusanalyse ein junges Forschungsfeld sei und die Frage, »wie man einen Rhythmus bestimmt und beschreibt« weitgehend offen sei (ebd., S. 11). Diese Forschungslücke soll die hier vorliegende Arbeit schließen, indem sie aufbauend auf Lefebvres Konzept der Rhythmusanalyse ein Instrumentarium zur Analyse von Rhythmen der Zirkulation vorschlägt und empirisch erprobt.

In den Geschichts- und Sozialwissenschaften ist die Beschäftigung mit dem Lefebvre'schen Konzept der Rhythmusanalyse erst in jüngerer Zeit aufgekommen. Die Soziologin Dawn Lyon beschäftigt sich in ihrem 2019 veröffentlichten Werk »What is Rhythmanalysis?« eingehend mit der Rhythmusanalyse und der methodologischen Umsetzung (Lyon 2019). Für die angewandte Rhythmusanalyse unterscheidet Lyon zwischen drei Operationalisierungsformen der Rhythmusanalyse als »embodied research practice« (ebd., S. 45), die sie nach Einsatz des Körpers unterscheidet, nämlich, ob der Körper »central, displaced or insufficient« (ebd., S. 45) ist. Ist der Körper »central to doing rhymanalysis« (ebd., S. 45), so wird er genutzt als »an autoethnographic and metronomic device for registering rhythm at a corporeal scale, for sensing rhythm in practices and the performances of others through empathy and imagination, and for analysing other people's narrative accounts of embodied rhythms« (ebd., S. 45). Exemplarisch als eine angewandte Rhythmusanalyse führt Lyon die Arbeit von Tim Edensor und Julian Holloway zur Rhythmusanalyse der Bustour an.

In dem Aufsatz »Rhythmanalysing the Coach Tour: The Ring of Kerry, Ireland«, den Edensor gemeinsam mit Julian Holloway verfasste, stellen die Autoren heraus, wie die Kerry Tour das touristisch vermittelte Bild der ›Irishness‹ und Irlands produziert und reproduziert (Edensor und Holloway 2008). Sie nutzen das Konzept der Rhythmusanalyse, »to develop socio-

logical and geographical conceptions of time-space; to further explore this in the context of mobilities; and to critique reified constructions of ›the tourist‹ as duped, passive and shallow figure« (ebd., S. 483). Methodisch haben Edensor und Holloway sich der Erforschung der Rhythmen der Coach Tour genähert, indem sie Interviews mit den Tour Guides durchgeführt und zudem sechs Mal selbst an der Bustour teilgenommen haben. Darüber hinaus folgte einer der Autoren dem Bus per Auto.

Die Autoren stellen fest, dass »ordering familiar and homely rhythms for tourists produces a form of mobile dwelling that shapes the ways in which places are encountered and perceived« (ebd., S. 489). Edensor und Holloway führen aus, dass »the technologies of a coach are trajectories of ordering that can similarly configure particular ways of experiencing space and produce distinctive rhythmic patterns« (ebd., S. 489). Bei der Bustour treffen vielfältige Rhythmen aufeinander: die Rhythmen des Fahrzeugs, die natürlichen Rhythmen der Tourist\*innen als Passagier\*innen, die sich den Rhythmen der Tour unterordnen müssen. Zudem treffen die Rhythmen der Mobilität auf »other forms of regulative ordering« (ebd., S. 489) wie die Straßenverkehrsregeln oder Verkehrsschilder. Die Autoren stellen fest, dass »different tourisms produce diverse, emergent rhythms« (ebd., S. 486). An diesen Gedanken schließt die hier vorliegende Arbeit an, indem die spezifischen Rhythmen der kreuzfahrttouristischen Zirkulation erforscht werden. Zugleich wird auch in dieser Arbeit der Körper als zentrales rhythmusanalytisches Werkzeug genutzt (siehe Kapitel 3.3).

Der Aufsatz von Henri Lefebvre und Catherine Régulier »Attempt of the Rhythmanalysis of Mediterranean Cities« (2021 [1992]) zeigt den Gewinn, der in der Erforschung der Rhythmen mediterraner Städte liegt. Besonders die Diskrepanz, die Lefebvre und Régulier zwischen den Rhythmen der Stadtgesellschaft und den Rhythmen der ›Anderen‹ aufmachen, wird in dieser Arbeit aufgegriffen und in Kapitel 7.1 näher betrachtet. Die Rhythmen der ›Anderen‹ spielen für diese Arbeit eine entscheidende Rolle und werden in Form der kreuzfahrttouristischen Rhythmen der Zirkulation untersucht.

Der Historiker Klaus Kaser beschäftigt sich in seinem Aufsatz »Dubrovnik: Neue Rhythmen im gefrorenen Text« mit den in der durch die Geschichte der Stadt Dubrovnik in der baulichen Stadtstruktur der Altstadt verankerten Rhythmen (Kaser 2021). Dabei fokussiert er vor allem die Rhythmen der Zirkulation der Stadtbewohner\*innen. Kasers Ausführungen zu den Rhythmen der gebauten Stadt Dubrovnik werden in der hier vorliegenden Arbeit vor allem in Kapitel 7 aufgegriffen. Außer Acht lässt Kaser in