Statt Stadt - Inseln, verbunden durch Zeitspannen

Autor(en): **Fausch, Ursina / Ernst, Bertram**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **1 (1994)**

Heft 2

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-4281

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

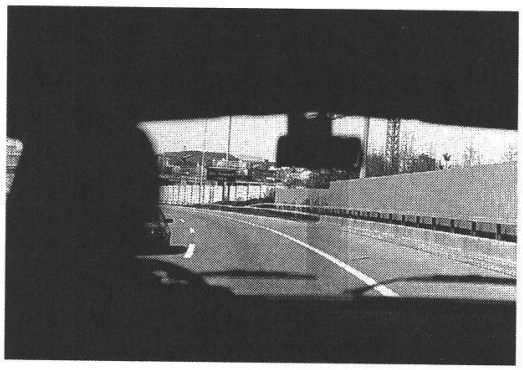
http://www.e-periodica.ch

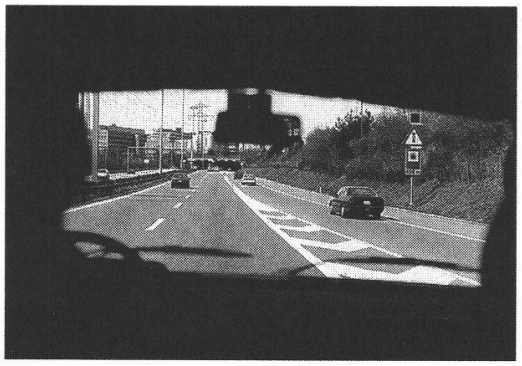
STATT STADT – INSELN, VERBUNDEN DURCH ZEITSPANNEN

URSINA FAUSCH UND BERTRAM ERNST

«Infolge des Schwindens der Ideologie ist, ungeachtet aller Bemühungen um eine neue Synthese, die Welt, in der wir leben, mit Trümmern übersät. Es gibt keine Ganzheiten in dieser Welt, viel eher gilt, daß sie aus Fetzen von Zufallsereignissen besteht, deren Abfolge an die Stelle sinnvoller Kontinuität tritt. Dementsprechend muß das individuelle Bewußtsein als ein Aggregat von Glaubenssplittern und allerlei Tätigkeiten aufgefaßt werden; und da es dem inneren Leben an Struktur gebricht, haben Impulse aus psychosomatischen Regionen die Möglichkeit, aufzusteigen und die Zwischenräume zu füllen. Fragmentarische Individuen spielen ihre Rolle in einer fragmentarischen Realität».[1]

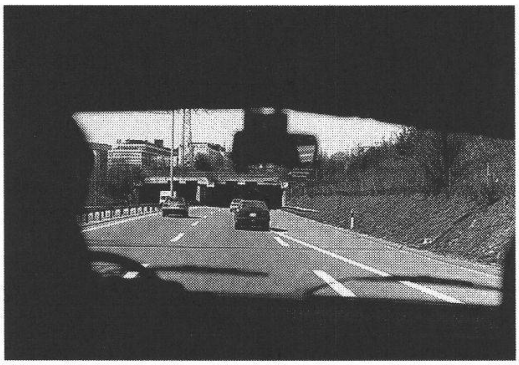
Stadt ist nicht mehr ein klar definiertes, räumliches Gebilde, sondern ein Beziehungsgeflecht aus verschiedensten Netzen: ökonomischen, sozialen, technischen. Diese funktionieren in unterschiedlichsten Massstäben, vom globalen Flugnetz bis zum individuellen Beziehungsnetz. Die Lebensumwelt, die urbane Welt, ist gekennzeichnet durch die Gleichzeitigkeit aller Netze der verschiedensten Massstäbe. Wir versuchen, uns diesem Verständnis von «Stadt» mit dem Begriff «urbane Zone» zu nähern. Die «neue Stadt», verstanden als urbane Zone, ist geographisch nicht lokalisierbar, sondern überall dort, wo viele Verbindungen und somit viele Kontaktstellen möglich sind. Dies bedeutet, dass jedes Gebiet, unabhängig von seiner jetzigen Ausprägung, potentiell urban ist.
Ausgehend von diesem allgemein formulierten Verständnis von «Stadt» richtet sich in diesem Text unser Interesse auf die im städtischen Raum wahrnehmbaren Konsequenzen dieses Verständnisses. Dass der wahrnehmbare urbane Raum in diesem Text eine dominierende Rolle einnimmt, erklärt sich durch unsere Ausbildung als ArchitektInnen, als die wir uns ständig mit diesem Raum konfrontiert sehen und welche durch ihre Projekte in und mit diesem Raum agieren. Wir betrachten in diesem Text die Stadtentwicklung und ihre Tendenzen unter dem «formalen» Aspekt urbanen Raumes und in Bezug auf die Auswirkungen und Veränderungen der Wahrnehmung urbaner Umwelt.
In einer urbanen Umwelt sind in jedem Augenblick für das Auge, das Ohr den Tast- und den Geruchssinn eine Unmenge von Reizen vorhanden, die bewusst oder unbewusst aufgenommen werden, Bilder erzeugen. Aus diesem Angebot von Sinnesreizen sucht sich das Subjekt die für sich relevanten aus und erfährt ein subjektives,

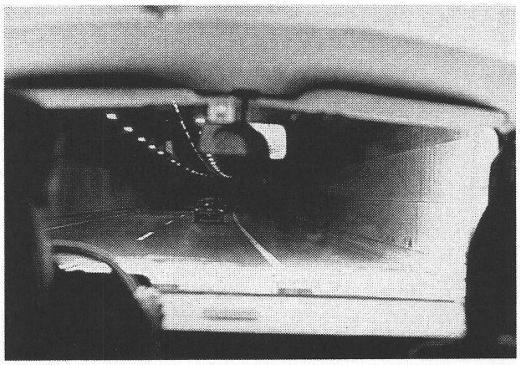




selektiv fragmentarisches Bild seiner urbanen Umwelt. Um sich im städtischen Raum geographisch orientieren zu können und für das Verstehen der gesellschaftlichen Verhaltensweisen, der sozialen und kulturellen Orientierung, müssen die einzelnen Wahrnehmungsfragmente zu einem Bild, einer Anschauung verbunden werden.
Diese urbane Umwelt wird je länger je mehr durch Strukturen, die keine direkt sichtbare physische Entsprechung im Raum besitzen, bestimmt. Erkennbar zeigen sich nur Einzelteile dieser Strukturen als scheinbar unzusammenhängende Erscheinungen im urbanen Raum. Die bestimmenden Strukturen selber bleiben unsicht-, unhör-, unriech-, unfühlbar. Dies bedeutet, dass Erfahrungen und Erkenntnisse vermehrt über abstraktere, weil unsinnlichere Bewusstseinsebenen erarbeitet werden müssen. Da sinnliche Wahrnehmung der urbanen Umwelt auf räumlichen Ausdruck, auf Körper und Formen, Zeichen und Bilder, Gerüche und Geräusche angewiesen ist, wird es immer schwieriger, sich eine Vorstellung über die bestimmenden Zusammenhänge und Beziehungen zu machen.

Das urbane Leben seit der Industrialisierung in Funktionen wie Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Verkehr aufgetrennt. Es erhält seinen Zusammenhang durch das Zusammenfügen dieser Funktionen im mechanischen Rhythmus der Uhr. Räumlicher Ausdruck dieser Funktionentrennung sind Arbeitsort, Wohnort, Freizeitzentrum, getrennt durch räumliche Distanzen, die durch Bewegung während einer bestimmten Zeit überwunden werden müssen.
Dies lässt eine Beschreibung der urbanen Umwelt als eine Ansammlung von Inseln, verbunden durch Zeitspannen zu. Solche Inseln sind die Bürokomplexe der Agglomerationen, das Shoppingcenter bei der Autobahnausfahrt, die Einfamilienhausquartiere im Grünen, Wohnsiedlungen, aber auch das Opernhaus, das alternative Kulturzentrum, Sportanlagen und die Ferienorte in den Bergen. Die Inseln sind funktional und sozial bestimmt. Sie dienen entweder zur Befriedigung elementarer oder geschaffener Bedürfnisse – Einkaufen etwa – oder sind Ausdruck bestimmter gesellschaftlicher Zugehörigkeiten. Das individuelle Inselnetz, die Stadt, wird durch die Kombination und Überlagerung von beidem gebildet.



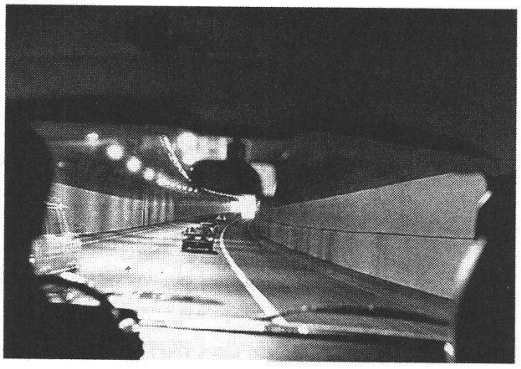


Die Inseln können zwar räumlich klar begrenzt sein, etwa als Einkaufszentrum mit dazugehöriger Parkgarage, sie werden jedoch meist «von innen heraus», als Innenräumlichkeit, wahrgenommen, ihre effektiven räumlichen «äusseren» Abmessungen sind dagegen im Bewusstsein nur unklar oder gar nicht vorhanden. Wer am freien Samstag ins Einkaufszentrum fährt, denkt wohl kaum an den braunen Kubus ohne Fenster, umgeben von Parkflächen, sondern vielmehr ans Einkaufen, ans Flanieren vor hell erleuchteten Schaufenstern, an das Wasserspiel in der «Mall». Die Inseln können also sehr wohl vom Subjekt aus wahrnehmbare physische Formen, eine «Innenräumlichkeit» besitzen. Ihre Funktionen im gesellschaftlichen Gefüge aber verunmöglicht das Festlegen ihrer physischen Aussengrenzen; sie bestehen als grenzenlos-begrenzte Bereiche.

Zwischen diesen grenzenlos-begrenzten Bereichen, den Inseln, bestehen Verbindungen, welche durch Bewegung überwunden und so die Inseln zu einem System des Lebenszusammenhangs vernetzt werden. Für die Form der Wahrnehmung dieser Verbindungen ist weitgehend die Art und die Geschwindigkeit der Fortbewegung bestimmend.

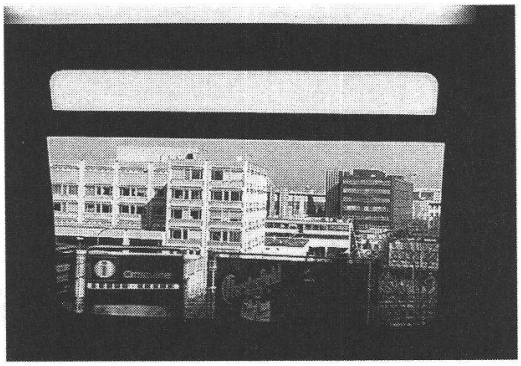
Je schneller man sich bewegt, das heisst, je grösser die Geschwindigkeit ist, desto grösser muss die nötige Distanz vom Betrachtenden zum Betrachteten werden, um eine sinngebende Wahrnehmung zu ermöglichen. Je schneller aber auch die Bewegung, desto weniger Zeit wird benötigt, um eine bestimmte Distanz – einen bestimmten Raum – zu überwinden. Und: je weniger Zeit zur Wahrnehmung eines Raumes zur Verfügung steht, desto selektiver wird die Wahrnehmung dieses Raumes.

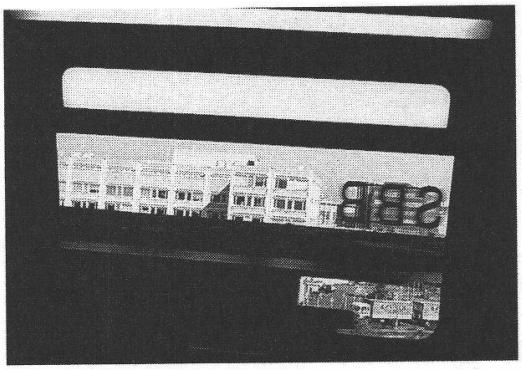
Die technischen Fortbewegungsmittel, das Auto, das Flugzeug, die Eisenbahn und die Straßenbahn erlauben eine subjektiv fortbewegungslose Fortbewegung, wir sitzen während des Fahren in einem Gehäuse, einem Innenraum der sich, vielleicht nur von uns gesteuert, fortbewegt. Die Löcher im Gehäuse, die Fenster, geben dabei unseren Augen Sichtausschnitte frei. Wie im Film, als zeitliche Abfolge von Bildern, zieht die Umwelt an uns vorbei, während wir im Ledersitz des Autos, auf der Sitzbank im Zug, im Kinosessel sitzen. Nach einer bestimmten, von der Geschwin-



digkeit abhängigen Zeit ist der Film vorbei, das Ziel erreicht. Die Verbindungen der Inseln werden so als zeitliche Abfolge, als Zeitspannen wahrgenommen.
Die von der Körperkraft abhängigen Fortbewegungsmöglichkeiten, die Füsse oder das Fahrrad, erfordern hingegen eine direkte Fortbewegung im Raum. Schritt für Schritt durchmessen wir die Länge, die Höhenfolge eines Weges, einer Strasse. Verbindungen werden so – da wir uns selber bewegen – als Distanzen im Raum erfahren.
Die Geschwindigkeiten der technischen Fortbewegungsmittel, die seit der massenweisen und flächendeckenden Verbreitung des Autos für die Bewegung massgebend geworden sind, haben die heutigen urbanen Zonen räumlich geprägt. Je schneller man von einer Insel zur andern gelangt, je weniger Zeit vergeht, umso kürzer werden subjektiv die Entfernungen zwischen den Inseln, die Abmessungen jedoch objektiv grösser. Die Gleichzeitigkeit von (subjektivem) Schrumpfen und (objektivem) Wachsen erfährt man in der sogenannten «Peripherie» von Städten, in den Siedlungen der Agglomerationen und auf den Autobahnzubringern. Da diese Bestandteile der urbanen Zonen das räumliche Resultat einer Planung nach den Geschwindigkeiten des Autos sind, könnte man sie als «schnelle Räume» bezeichnen. Diese schnellen Räume werden durch weit verteilte Zeichen und Objekte geprägt, dazwischen liegen unsichtbar, durch die chnelle Bewegung aufgelöst, Leerflächen und Resträume, Nicht-Orte und Brachen.
Diese werden zu Freiräumen für unterschiedlichste Aktivitäten. Sie dienen als Naherholungsgebiete, gleichzeitig jedoch werden hierhin marginalisierte Gruppen verdrängt und – zumindest offiziell – unsichtbar und inexistent gemacht. Unsichtbar deshalb, weil sie in der schnellen Bewegung, welche diese Räume bestimmt, nicht mehr wahrgenommen werden können. So existieren wild durcheinander neben Standplätzen von Fahrenden unter den Autobahnbrücken, Baracken für AsylberwerberInnen, KleinstunternehmerInnen, der KaninchenzüchterInnenverein und die HobbygärtnerInnen, es entstehen weitere Inseln in einem weiteren Netz.
Wird die Stadt also als Beziehungsnetz von Inseln, verbunden durch Zeitspannen verstanden, und sind diese Inseln funktional oder sozial definiert, ergibt sich daraus

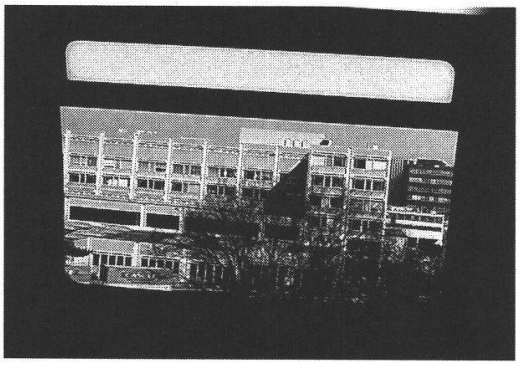
auch das Bild der «subjektiven Stadt». Da die BewohnerInnen und BenutzerInnen einer gebauten Stadt unterschiedliche Inseln im urbanen Umfeld besetzen, das heisst an unterschiedlichen Orten produzieren und sich reproduzieren und sie diese Inseln unterschiedlich verknüpfen, erleben sie unterschiedliche Städte in derselben Stadtstruktur. Diese Zuordnungen können sowohl individuell als auch in Gruppen erfolgen, UnternehmerInnen erleben also eine andere Stadt als ArbeiterInnen, «Alternative» eine andere als «Normale». So kann der «gute Bürger» in seinem Wagen der gehobenen Mittelklasse von seinem Einfamilienhaus zum Konzertbesuch fahren, ohne mit der Stadt der Junkies in Berührung zu kommen, sogar ohne sie wahrnehmen zu müssen.
Erst in der Überschneidung und Überlagerung der verschiedenen subjektiven Städte jedoch bildet sich ein komplexes urbanes Gefüge.





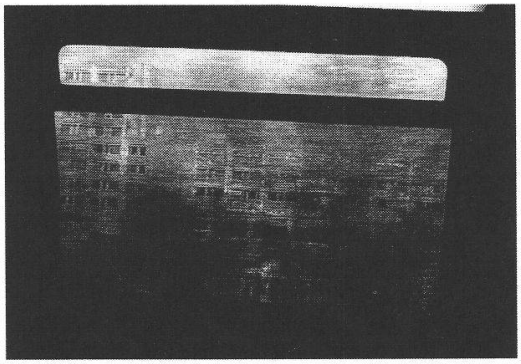
Wenn die Netze und Insel einzelner sozialer Gruppen einseitig gefördert werden, führt dies durchaus auch im konkreten, räumlichen Sinne zu einer Auftrennung der Stadt. Die Interessen, Netze, Inseln anderer Gruppen werden verdrängt. So erträgt zum Beispiel die ästhetisierte Stadt (die Stadt der konservierten Räumlichkeit von Altstädten und der Werbefunktionen von Repräsentationsobjekten) als wichtiger Marktfaktor im weltweiten Kampf um die Gunst der InvestorInnen vordergründig keine Stadt der Randgruppen. Das Shopville erträgt scheinbar keine PennerInnen. Die Einkaufs- und Verkehrsinsel der «arbeitenden Bevölkerung» verdrängt die Wohninsel der «Gestrandeten», versucht sogar, sie unsichtbar zu machen. In zwei Jahren werden dann zur Belebung schöne StrassenmusikantInnen auf schönen Instrumenten schöne Melodien spielend, die schöne KäuferInnenschaft erfreuen. Die Stadt als lebendige Struktur ist jedoch die Gleichzeitigkeit aller Inseln und aller Verbindungen, ist Chaos und Ordnung. Die Inseln sind Fragmente und die Stadt, die urbane Zone, ist das (subjektive) In-Beziehung-Setzen dieser Fragmente.
Die permanente Innovation auf dem Gebiet der Telekommunikationstechnologie ermöglicht die immer exaktere Speicherung, Reproduzierung und Übermittlung

von Daten, Tönen, Bildern, Bewegungen und Sprache ohne wahrnehmbaren Zeitverlust zwischen Sender und Empfänger. Kommunikation mittels neuer Technologien (Bildtelephon, Telefax, etc.) ist also möglich, ohne direkten Kontakt der KommunikationspartnerInnen. Die neuen Telekommunikationsmittel sind subjektbezogen; ich kann alle nötigen Informationen bei mir – auf meinem Terminal – abrufen und konzentrieren, ohne mich selber bewegen zu müssen. Ich kann durch Tastendruck wählen, ob ich in meiner Wohnung tote KroatInnen und SerbInnen oder den Präsidentenwahlkampf in den USA sehen will; ich kann bestimmen, mit wem ich reden will und mit wem nicht, indem ich den Telephonhörer abnehme oder das Dreiklangsignal nicht beantworte. Ich kann mit in meine Wohnung übertragenem Bild und Ton wählen, wen ich zur Haustür im Erdgeschoss einlasse und wen



nicht. Wer jedoch die technischen oder sozialen Spielregeln dieser neuen unräumlichen Kommunikation nicht beherrscht, wird von ihr ausgeschlossen.
Die zunehmende Tendenz zur Etablierung der Realität der Bilderwelt inmitten und neben der Realität der räumlichen Umwelt und deren potentielle Ablösung in der Kreation einer subjektiven, aber umso realeren, Welt des Fernsehens, des Videos, des Bildtelephones hat Auswirkungen auf die urbanen Zonen.
Die urbane Zone im Zeitalter der totalen Kommunikation und Kabelvernetzung ist die Nachfolgerin der Industriestadt des 19. und 20. Jahrhunderts und stellt in vielen Punkten eine Umkehrung dessen dar, was wir als «Traditionelle Stadt» kennen. Die Stadt selbst löst sich in ein Infrastrukturnetz auf, oder besser: die Infrastruktur der global vernetzten Stadt ersetzt den Begriff Stadt, wird selbst zur eigentlichen Stadt und löst sich somit aus den bisherigen dienenden und versorgenden Funktionen. Diese Infrastruktur tritt aber räumlich nicht in Erscheinung. Das bedeutet, dass «die Stadt» räumlich zu existieren aufhört und abgelöst wird durch ein Geflecht aus materiellen und immateriellen Verbindungen, aus Kabel- und Funkverbindungen.
Die Feinheit dieses Netzes, die Anzahl der möglichen Anschlüsse und Verbindun-

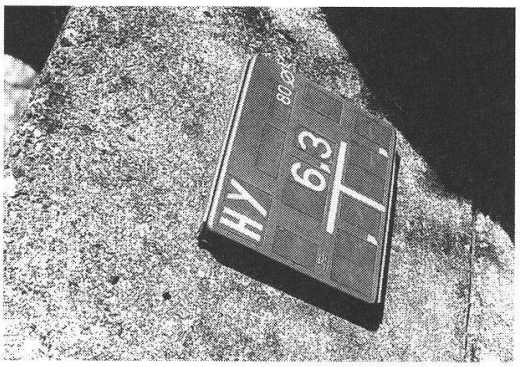
gen entscheidet über das Entstehen und Einbinden eines Stadt-Teils der globalen Medien- und Kommunikationsstadt.
In dieser Stadt, diesem Verbindungsnetz, übernimmt nun der Raum die Funktionen einer kulturellen Infrastruktur. War bisher die räumliche Entwicklung einer Stadt abhängig von einer technischen Infrastruktur (Gas, Wasser, Elektrizität, etc.), ist nun, da die Stadt im Prinzip der vernetzten Telekommunikation aufgehoben ist, der Raum – der städtische Raum – seiner stadtdefinierenden Bedeutung enthoben. Da potentiell überall, das heisst an jedem Ort, ein Stadtteil der globalen Medienstadt entstehen kann und so Standorte eigentlich beliebig werden, dient der Raum nun noch als ästhetischer Standortfaktor, als Ambiente, als «Stadtkultur«. Die Stadtinfrastruktur des 21. Jahrhunderts wird – im Gegensatz zu derjenigen des 19. und



20. Jahrhunderts – nicht mehr ausschliesslich technische, sondern vor allem auch kulturelle Defizite der Informationsgesellschaft kompensieren müssen.
Dieses Umwandeln des Raumes in eine Infrastruktur zur kulturellen Versorgung heisst auch, dass die urbane Umwelt des 21. Jahrhunderts nicht mehr über ein einheitliches, als solches erfahrbares Stadtbild verfügen wird, sondern vielmehr aus individuellen, telekommunikativ vernetzten Ich-Inseln inmitten der existierenden Städtelandschaft bestehen wird. Das Stadt-Bild der einen urbanen Zone ergibt sich erst am Bild-Schirm des vernetzten Terminals jedes einzelnen Stadtbürgers, jeder Stadtbürgerin oder – mit zeitlicher Verzögerung – durch die Bewegung in Hochgeschwindigkeitsverkehrsmitteln. Das Stadtbild wird sich nur noch jenen offenbaren, welche an die Kommunikations- und Verkehrsnetze angeschlossen sind und welche in der Lage sind, die Bilder auf den Bildschirmen ihrer Terminals als Abbilder ihres urbanen Umfeldes zu entziffern.
Die privilegierten BürgerInnen der Kommunikationsstadt erleben ihre Stadt telekommunizierend und sich bewegend, die andern, unprivilegierten, bleiben ZuschauerInnen der simulierten Bildrealität des Fernsehens. Schon die vorindustrielle

und die industrielle bürgerliche Stadt waren selektive Systeme, das heisst, sie liessen nicht alle BewohnerInnen an ihr teilhaben. Das ändert sich durch die neuen Telekommunikationsmedien und dem daraus folgenden neuen Stadtbegriff nicht. Im Interesse einiger weniger werden viele an den Netzpunkten – den Nervenenden – der globalen Medien- und Kommunikationsstadt leben, ohne das Netz, also die Stadt, als Ganzes begreifen zu können.

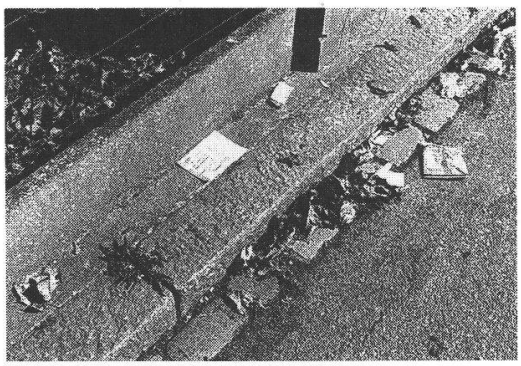
In einem urbanen Kontext die Aufmerksamkeit unter anderem auch auf Machtstrukturen zu richten, drängt sich auf, war doch «Stadt» seit jeher ein Synonym für Macht – Macht über das sie umgebende «Land». – Die urbanen Zonen werden Machfunktionen – diesmal in einem globalen Umfeld – auch in Zukunft behalten. Diese Funktionen der urbanen Zonen stützen sich dabei vermehrt auf unräumliche – zersplitterte – Strukturen, sie sind gleichzeitig überall und nirgends, omnipräsent und doch nicht «vorhanden». Mittels Videoaugen werden Gebäude, Plätze und Autobahntunnels überwacht und die eingefangenen Bilder zu nicht-sichtbaren Punkten – den Terminals – gesendet und dort ausgewertet. Der identifizierbare «Machtbetrieb» wird zur unräumlichen, abstrakten «Machtorganisation», welche nicht mehr auf ganz bestimmte Örtlichkeiten innerhalb einer Stadt angewiesen ist, sondern sich höchstens noch zu Repräsentationszwecken der hergebrachten oder auch der neuen, immer aber mediengerechten, bekannten und somit auch Respekt einflössenden Masken wie zum Beispiel Rathäuser oder Firmenhauptsitze bedient. Die effektiv wichtigen Prozesse und Verbindungen bleiben dabei der Wahrnehmung verborgen, verstecken sich hinter unscheinbaren Wohn- und Bürohausfassaden. Die Medienkonferenzen werden zwar im von StararchitektInnen entworfenen Hauptsitz oder im Bundeshaus – den scheinbaren Orten der Macht – abgehalten. Die wahren Orte der Macht, die Knotenpunkte, nicht angewiesen auf einen bestimmten, fassbaren Raum in der urbanen Umwelt, bleiben verborgen. Man wagt zu behaupten, dass die Orte der Macht, die Zentren der Gesellschaft, zu «Sendern» geworden sind. Die disperse, unfassbare, auf wichtige Knoten verteilte ökonomische und politische Macht bildet so ein weiteres Netz im Geflecht einer globalen urbanen Zone, einer Welt-Stadt.



Die Mobilität der BenutzerInnen der urbanen Zonen ist zu einer grundsätzlichen Bestimmungsgrösse der urbanen Gesellschaft geworden. Die Leute müssen nicht mehr in die «Stadt» kommen, die «Stadt» kommt vielmehr zu den Leuten. Immer leistungsfähigere Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen erschliessen immer mehr Dörfer und Städte für die urbanen Zentren. Die immer grösser werdenden Distanzen werden in immer kürzerer Zeit überwindbar; wahrnehmbar bleibt die Zeitspanne von Autobahnausfahrt zu Autobahnausfahrt, von S-Bahnstation zu S-Bahnstation. Standortvorteile von Wohnungen und Büros werden mit Begriffen wie «zehn Minuten bis zum nächsten Shopping-Center», oder «nur zwanzig Minuten von der City» beschrieben, der Raum zwischen Wohnung und Shopping-Center, zwischen Büro und City ist unwichtig geworden.

Die Menge und die Geschwindigkeit der Fortbewegung, die Mobilität, ist zum neuen Begriff für die städtische Dichte geworden. Aus der Konzentration unterschiedlichster Aktivitäten und Vorkommnisse auf engstem Raum, aus der Bevölkerungs- und der Bebauungsdichte, zwei der Grundgrössen bisheriger Stadtdefinitionen, ist eine Mobilitätsdichte geworden. Die Mobilität hat die gesellschaftliche Lokalisierung aufgesprengt, das heisst, die genaue örtliche Einordnung des urbanen Lebens ist in verstärktem Masse seit dem Aufkommen des Individual- und Pendelverkehrs mehr und mehr einem unräumlichen sozialen Netz gewichen.

Der Zusammenhang urbanen Lebens ergibt sich demnach nicht mehr durch unterschiedlichste Tätigkeiten am selben Ort, sondern durch verschiedene, festgelegte Handlungsabfolgen an verschiedenen Orten im urbanen Raum, was den Prozess der Identifikation mit einem Raum, dem Lebensraum komplexer und komplizierter werden lässt. Die Identifikationsbildung erfolgt nicht mehr über das sinnlich wahrnehmbare räumliche Umfeld, sondern über ein abstraktes, disperses Netz von Eingebundenheiten in einen sozialen Rahmen. Durch die Mobilität ihrer BewohnerInnen mehr und mehr ihre Bedeutung und Bildhaftigkeit verändernd, werden «Dörfer» zu «Wohnburgen», zu Übernachtungsorten für urbane Menschen im urbanen Umfeld der städtischen Agglomerationen. Die Mobilität ist zu einer Voraussetzung für die Teilnahme am urbanen Leben, mobil sein keine frei gewählte



Möglichkeit, sondern Bedingung geworden. Wer nicht mobil ist, keinen Zugang zu Verkehrsmitteln hat, wer sich Mobilität nicht leisten kann, bleibt passiveR ZuschauerIn der Vielfalt urbanen Lebens.
Die beschriebene Tendenz zur Individualisierung urbanen Lebens beeinflusst auch die Erscheinung und die Funktionen des öffentlichen Raumes, seit jeher ein prägender Bestandteil der Stadtstrukturen. Die Grenzen zwischen Öffentlichkeit und Privatheit haben sich vermischt, das Öffentliche ist ins Private, das Private ins Öffentliche gedrungen, auch im räumlichen Kontext der urbanen Zonen. Der Privatraum, der Personenwagen, hat schon längst die Dominanz über den öffentlichen Raum, die Strasse, gewonnen, die Massenmedien, die Öffentlichkeit, stehen durch das Fernsehen mitten im Wohnzimmer, der Privatheit.
Die politischen Funktionen öffentlichen Raumes verlieren – zumindest für die etablierten Interessen – durch die Entwicklung der Massenmedien mehr und mehr an Bedeutung. Dafür gewinnen die Funktionen, welche mit dem Verbrauch von Gütern und Leistungen, dem Konsum in Verbindung stehen, an Wichtigkeit. Wird der Konsum wichtiger, hat dies unter anderem auch ein verstärktes Interesse auch am Ort des Konsums zur Folge. So werden immer grössere Bereiche öffentlichen Raumes der ökonomischen Verwertbarkeit zugeführt. Plätze werden zu Vorplätzen für Geschäfte, öffentliche Durchgänge werden zur Erschliessung für Läden, wer nichts einkaufen kann stört, wird ungern geduldet oder vertrieben. Der (öffentliche) Raum der urbanen Umwelt ist, beeinflusst durch die wachsende Mobilität mittels Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen zu einer hochspezialisierten Struktur zur Befriedigung tatsächlicher oder scheinbarer Bedürfnisse geworden. Durch das Verschwinden einiger seiner Funktionen und Bedeutungen wird eine wichtige Komponente öffentlichen Raumes, nämlich die der Überlagerung mehrerer Funktionen auf einem allen zugänglichen, öffentlichen Territorium, welche dieses zu einem komplexen, sinnlichen Erfahrungsraum macht, zerstört.

Versuchen wir zusammenzufassen, stellen wir fest, dass die individuelle Mobilität der BewohnerInnen und BenutzerInnen der urbanen Zonen für sie zur wichtigsten Grundgrösse der Teilnahme an der urbanen Gesellschaft geworden ist. Das Leben in der «Stadt» und somit die «Stadt» selbst wird zur Ansammlung von Inseln, verbunden durch Zeitspannen. Die Zeit gewinnt an Bedeutung, sie wird zum verwertbaren Machtfaktor und somit zum wichtigen Gestaltungselement der urbanen Umwelt. Parallel zur Mobilität im Raum gewinnt die unräumliche Mobilität der Informationen zunehmend an Einfluss auf die Erscheinung der urbanen Zentren und ihrer Beziehungen. Telekommunikationstechnologie, Computernetze, etc. lösen jedoch die Mobilität im Raum nicht ab, auch wenn dies technisch vielleicht möglich wäre. Im Gegenteil; erst mit dem gleichzeitigen Vorhandensein anderer Netze entfaltet die Telekommunikationstechnologie ihre ganze Funktionsfähigkeit.

Dabei ist die Ausformung dieser Kommunikationsnetze im Raum nicht von ihrer Technik abhängig, sie scheint beliebig, was den Einfluss auf unsere Lebensweise deswegen jedoch keineswegs geringer werden lässt. Unter diesem Einfluss neuer Medien verändern auch Machtzentren und öffentliche Räume ihre Erscheinung.
Die von uns betrachteten Aspekte sind solche, welche nicht mehr zwingend mit dem Begriff «Stadt» in Zusammenhang gebracht werden müssen. Deshalb sprechen wir in diesem Text vielfach von «urbanen Zonen», durchaus im Bewusstsein, dass auch dieser Begriff viele Fragen und Antworten offenlässt. Als Begriff ist «Stadt» verknüpft mit dem Begriff «Land» zum «Stadt-Land-Gegensatz». Was im Mittelalter und noch bis zur Industrialisierung zutraf, nämlich die klare – auch räumliche – Unterscheidung von «Stadt» und «Land», entspricht heute nicht mehr der Realität, obwohl «Stadt» und «Land» als Begriffe nach wie vor verwendet werden. Wird dieser Begriff des «Stadt-Land-Gegensatzes» aus der Vergangenheit zur Beschreibung der urbanen Umwelt der Gegenwart verwendet, wird er gezwungenermassen zur Ideologie und dient so zur Verschleierung der tatsächlichen urbanen Realität und ihrer Prozesse. Dem Bild der sich eigenständig entwikkelnden und sich klar vom «Land» unterscheidenden «Stadt» steht das der urbanen Zone gegenüber, welche in ein Geflecht von unterschiedlichsten Netzen eingespannt ist. Weder ist das Wohnen in dem mit Antikziegeln gedeckten Giebeldachriegeleinfamilienhäuschen im Grünen ländlich, noch die gepflegte Altstadtwohnung im Dachgeschoss städtisch. Beides sind neue urbane Lebensformen in einer neuen urbanen Lebensumwelt.

Anmerkung

1 Siegfried Kracauer, *Theorie des Films*, Frankfurt a. M. 1989, 386f.

Bildnachweis: Fotos Ursina Fausch und Bertram Ernst

RESUMÉ

LA VILLE D'AUJOURD'HUI: DES ÎLOTS RELIÉS PAR DES ESPACES DE TEMPS

La ville d'aujourd'hui n'est plus une entité clairement définie dans l'espace, mais un ensemble de relations économiques, sociales et techniques, autrement dit, un corps composé de multiples réseaux. Par ailleurs, le monde urbain se caractérise par l'existence simultanée de réseaux de tailles diverses et se voit déterminé par des structures qui ne possèdent pas de liens physiques directs dans l'espace.

Depuis l'industrialisation, les rapports qui régissent la vie urbaine sont fondés sur la séparation de fonctions, telles que le travail, l'habitat, les loisirs, la circulation, éléments liés entre eux par le rythme mécanique de l'horloge. Lieu de travail, lieu d'habitat, centre de loisirs en sont les expressions spatiales; la distance qui les sépare est franchie à des moments précis de la journée.

En ce sens, il est permis de qualifier le monde urbain d'amoncellement d'îlots, liés entre eux par des espaces de temps. Pour saisir ce monde urbain, les moyens de locomotion et la rapidité des déplacements sont déterminants.

Puisque les habitants et les utilisateurs d'une ville se produisent et se reproduisent en divers lieux et que des liens différents les rattachent à ces îlots, ils éprouvent, dans la même structure urbaine, la présence de plusieurs villes. Ce n'est qu'au moment où les villes subjectives se superposent qu'apparaît une structure urbaine complexe.

L'analyse des effets du développement technologique et des télécommunications sur le monde urbain permet de noter plusieurs tendances. La ville elle-même se fond en un réseau d'infrastructures. Mieux encore, l'infrastructure de la ville et de ses réseaux remplace le concept de ville: celle-ci apparaît dès lors comme la vraie ville, rompant ainsi avec ses anciennes fonctions, dont celle d'approvisionnement. Dans cette ville aux multiples réseaux, l'espace endosse le rôle d'une infrastructure. La ville ou le milieu urbain ne constituent plus une entité homogène, perceptible en tant que telle, mais regroupent des îlots, situés à l'intérieur d'un paysage urbain et reliés de manière différente entre eux selon les individus et les télécommunications.

Pour de nombreux citoyens et citoyennes, l'image de la ville et de sa zone urbaine n'existent plus que sous la forme d'un écran informatique ou, avec un certain retard, lors de déplacements avec des moyens de communication ultra rapides. Seuls les individus liés aux réseaux de communication ou aptes à déchiffrer les images d'un ordinateur et d'y reconnaître les traces de leur environnement urbain sont susceptibles de percevoir l'image de la ville.

L'analyse de la mobilité des utilisateurs de la zone urbaine constitue le moyen par excellence pour définir la grandeur de la société urbaine. Autrefois, la ville se

définissait, d'une part, par la concentration d'activités et d'événements de nature diverse sur un même espace, d'autre part, par la densité démographique et la concentration des constructions; aujourd'hui, la question de la mobilité s'est substituée à ces diverses données. La vie urbaine ne se définit donc plus par la présence de différentes activités en un même lieu, mais se caractérise par une suite d'actions dans des endroits différents de l'espace urbain. Toute personne n'étant point mobile, n'ayant pas accès aux transports ou ne pouvant pas se déplacer demeure un spectateur passif de la vie urbaine et de ses multiples facettes.

L'espace public de la ville est devenu une structure fortement spécialisée visant à satisfaire des besoins réels ou apparents. La disparition de ses anciennes significations et fonctions a engendré la destruction d'une composante importante de l'espace public: celle-ci assurait l'interférence de plusieurs fonctions sur un même territoire public, qui plus est, accessible à tous, et offrait de ce fait un espace d'expérience complexe et matériel.

Le concept «ville» appelle celui de «campagne» avec la traditionnelle expression se référant à un «antagonisme ville-campagne». Si l'on utilise de nos jours cette expression pour décrire le milieu urbain contemporain, c'est généralement par convictions idéologiques afin d'occulter la réalité urbaine et les processus qui l'animent. A l'image de la «ville» se développant de manière indépendante et se distinguant clairement de la «campagne» s'oppose l'image de la zone urbaine imbriquée dans un réseau de liens multiples.

(Traduction: Chantal Lafontant)