

Inseln verbunden durch Zeitspannen : Agglomeriten sind alle

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1994)**

Heft 2

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957057>

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.

IHR, DIE IHR EUCH IN DEN AGGLOMERATIONEN BEWEGT, SEID DIE AGGLOMERITEN, DIE ANGEBALLTEN. VON DEN AGGLOMERATIONEN HEISST ES, SIE SEIEN DIE UNGEORDNETEN DIE STADT UMGEBENDEN UND BELAGERNDEN RANDGEBIETE. UND DIE AGGLOMERITEN SEIEN DIE "AGGLOS", DIE SAMSTAG ABENDS (DES VERGNÜGENS WILLENS) AUS DEN VORSTÄDTEN DIE STADT ÜBERFALLEN. STADT UND AGGLOMERATION SCHEINEN VONEINANDER ABZUHÄNGEN, WAS FRAGEN AUFWIRFT: WAS IST DIE STADT? WAS DIE AGGLOMERATION? WER DIE AGGLOMERITEN?

17



Inseln verbunden durch Zeitspannen - Agglomeriten sind alle

► Ursina Fausch / Bertram Ernst

“Stadt” ist nicht mehr ein klar definierbares, gegen das “Land” abgrenzbares, räumliches Gebilde, sondern ein Beziehungsgeflecht aus ökonomischen, sozialen, technischen, also verschiedensten Netzen. Diese funktionieren in unterschiedlichsten Massstäben, vom globalen Flugnetz bis zum subjektiven Beziehungsnetz. Unsere Lebensumwelt, die urbane Welt, ist gekennzeichnet durch die Gleichzeitigkeit aller Netze der verschiedensten Massstäbe. Netze sind Gebilde aus Fäden – linearen Verbindungen – und Knoten – dimensionslosen Punkten –, dazwischen Räume freilassend. Die Fäden der Netze sind Kanäle, durch welche Informationen in beiden Richtungen fließen, sich der Verkehr in beiden Richtungen bewegt. Diese Fäden verknoten sich zu den Kontaktstellen, zum menschlichen Subjekt, zum Flughafen oder zum Computerterminal. Die Stadt verstanden als urbane Zone, ist geographisch nicht lokalisierbar, sondern überall dort, wo viele Verbindungen und somit viele Kontaktstellen möglich sind, was bedeutet, dass jedes Gebiet, unabhängig von seiner jetzigen Ausprägung, potentiell urban ist.

Diese urbane Umwelt wird je länger je mehr durch

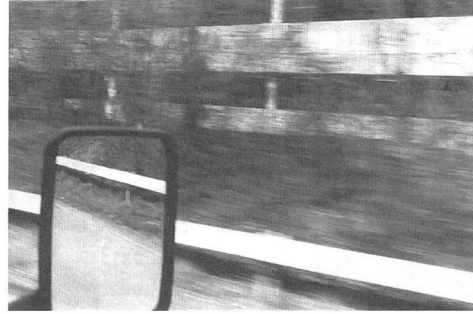
Strukturen bestimmt, die keine direkte physische Entsprechung im Raum besitzen. Als Auswirkungen erkennbar zeigen sich nur Einzelteile der Strukturen als scheinbar unzusammenhängende Erscheinungen im urbanen Raum. Die bestimmenden Strukturen selber bleiben unsicht-, unhör-, unriech-, unfühlbar. Eine dieser bestimmenden Strukturen ist die seit der Industrialisierung fortschreitende Auftrennung des urbanen Lebens in Einzelteile wie Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr. Räumlicher Ausdruck dieser Aufspaltung sind Arbeitsort, Wohnort, Freizeitzentrum, getrennt durch räumliche Distanzen, die durch Bewegung während einer bestimmten Zeit überwunden werden müssen. Im Zusammenfügen dieser Einzelteile im mechanischen Rhythmus der Uhr erhält sowohl das urbane Leben, wie auch der urbane Raum seinen Zusammenhang.

Die urbane Umwelt kann deshalb als eine Ansammlung von einzelnen Inseln, verbunden durch Zeitspannen beschrieben werden. 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 Ferienorte in den Bergen. Die Inseln sind funktional und sozial

► Ursina Fausch
und Bertram Ernst,
dipl. Arch. ETHZ

bestimmt, das heisst, sie dienen entweder zur Befriedigung elementarer oder geschaffener Bedürfnisse - Einkaufen etwa - oder sind Ausdruck bestimmter gesellschaftlicher Zugehörigkeiten. Das subjektive Inselnetz, die Stadt, wird durch die Kombination und Ueberlagerung von beidem gebildet.

Zwischen den Inseln bestehen Verbindungen, welche durch Bewegung überwunden und so zu einem System - dem Lebenszusammenhang - vernetzt werden. Für die Form der Wahrnehmung



dieser Verbindungen ist weitgehend die Art und die Geschwindigkeit der Fortbewegung bestimmend.

Die technischen Fortbewegungsmittel, das Auto, das Flugzeug, die Eisen- und die Strassenbahn erlauben eine subjektiv fortbewegungslose Fortbewegung, das heisst, während des Fahren sitzen wir 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 Geschwindigkeit abhängigen Zeit ist der Film vorbei, das Ziel erreicht, die Verbindungen der Inseln werden also als zeitliche Abfolge, als Zeitspannen wahrgenommen.

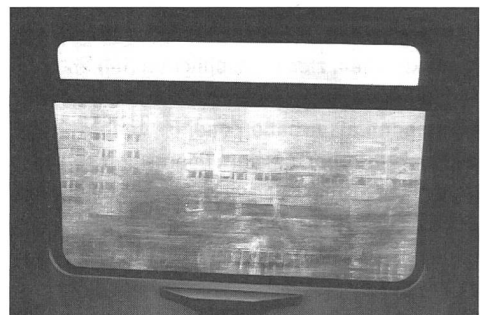
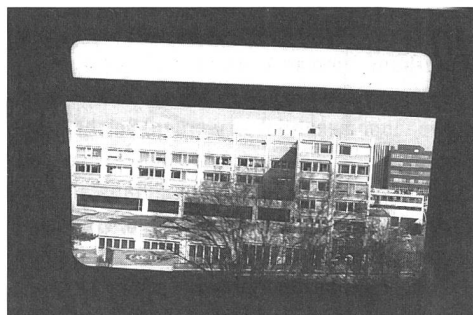
Die von der Körperkraft abhängigen Fortbewegungsmöglichkeiten, die Füsse oder das Fahrrad, erfordern hingegen eine direkte Fortbewegung im Raum. Schritt für Schritt durchmessen wir die Länge, die Höhenfolge eines Weges, einer Strasse. Verbindungen werden so - da wir uns selber bewegen - als Distanzen 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, auf den Autobahnzubringern, unter Autobahnbrücken. Da solche 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 Leerflächen und Resträume - Nicht-Orte und Brachen.

Das Bild der urbanen Zone, wie es oben beschrieben wird, bedingt zu seinem Verständnis zwingend die Bewegung, was bedeutet, dass die Mobilität der BenutzerInnen der urbanen Zonen zu einer grundsätzlichen Bestimmungsgrösse der urbanen Gesellschaft geworden ist. Diese 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 Bewegungs-, eine Mobilitätsdichte geworden. Die Mobilität hat die gesellschaftliche Lokalisierung aufgesprengt, das heisst, die genaue örtliche Einordnung des urbanen Lebens ist seit der Industrialisierung und der damit verbundenen Nutzungsentflechtung und in verstärktem Masse seit dem Aufkommen des Individual- und Pendelverkehrs mehr und mehr einem unräumlichen sozialen Netz gewichen.

Die Leute müssen nicht mehr in die "Stadt" kommen, die "Stadt" kommt vielmehr zu den Leuten. 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 inexistent geworden. Der Zusammenhang urbanen Lebens ergibt sich nicht mehr durch unterschiedlichste Tätigkeiten am selben Ort, sondern durch verschiedene, festgelegte Handlungsabfolgen an verschiedenen Orten im urbanen Raum. Der Prozess der Identifikation mit einem Raum, dem Lebensraum, wird dadurch komplexer. Die Identifikationsbildung erfolgt nicht mehr über das sinnlich wahrnehmbare räumliche Umfeld, sondern über ein abstraktes, disperses Netz von Eingebundenheiten in



einen sozialen Rahmen. Die Mobilität ist so 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 räumliche, also wahrnehmbare Konsequenz dieser Dominanz der Bewegung sind die Bürostädte und die Wohndörfer, die Shopping-Centers und PendlerInnenbahnhöfe der städtischen Agglomerationen. Die BewohnerInnen, die Angestellten, die PendlerInnen sind gleichzeitig anwesend und doch weg, sie sind ständig unterwegs, mobil. Wohnquartiere scheinen am späten Morgen, Bürokomplexe abends nach fünf Uhr von allem menschlichen Tun und Leben verlassen zu sein. Sie sind leer, die BewohnerInnen und die Angestellten unterwegs. Unterwegs-Sein ist ein



ständiges Weg-Sein. Man ist überall und nirgendwo, zumindest aber an mehrere Orte gleichzeitig gebunden und verknüpft.

Das soziale Netz legt sich unabhängig von den jeweils vorhandenen räumlichen und städtebaulichen Strukturen über die urbane Landschaft und verknüpft die jeweiligen Einzelteile. Diese Ansammlung von Einzelteilen ist jedoch der eigentliche (Bedeutungs-) Inhalt des Begriffs "Agglomeration", was den Schluss zulässt, dass die "Stadt der Gegenwart", die urbane Zone, die Agglomeration ist, und, dass die Agglomeration alles beinhaltet, also auch die Altstädte, die Zentren des Tourismus in den Bergen, die Blockrandstrukturen des 19. Jahrhunderts, die Autobahnraststätten. Dies bedeutet, dass egal ob wir von und über "Stadt" und "Agglomeration" schreiben, hören, lesen, filmen, wir letztendlich die uns alle umgebende urbane Umwelt meinen, und dass wir alle Agglomeriten sind. ■

meration", was den Schluss zulässt, dass die "Stadt der Gegenwart", die urbane Zone, die Agglomeration ist, und, dass die Agglomeration alles beinhaltet, also auch die Altstädte, die Zentren des Tourismus in den Bergen, die Blockrandstrukturen des 19. Jahrhunderts, die Autobahnraststätten. Dies bedeutet, dass egal ob wir von und über "Stadt" und "Agglomeration" schreiben, hören, lesen, filmen, wir letztendlich die uns alle umgebende urbane Umwelt meinen, und dass wir alle Agglomeriten sind. ■

