Vom Klumpen, der steht, zur Scheibe, die dreht.

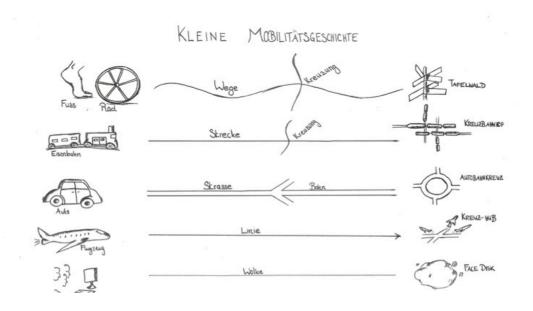
Prof. Dr. Hans-Peter Meier-Dallach Informationstagung "Verkehrsdrehscheibe Nordwestschweiz", Interparlamentarische Konferenz der Nordwestschweiz, 4. 11. Rathaus Basel

Erschrecken Sie nicht! Dieser Titel ist ungewöhnlich, wenn man sich zu einem technischen Werk, und gar noch der Verkehrsinfrastruktur äussern soll. Der Titel sucht den Widerpart der Verkehrsdrehscheibe aufzusuchen, den Klumpen Erde, der steht, ruht und höchstens mit der ganzen Erdkugel den täglichen Kreis mitvollzieht. Wohlverstanden, ich nutze nicht den modischen verführerischen Begriff des Clusters. Der Ausdruck Klumpen ist mir viel lieber!

Seit Urzeiten ist dieser Klumpen in der Nordwestschweiz das vielfältige Gebilde des Jura, der Schwingungen der Täler, Hügel, Ebenen und Plateaus, wo sich die Siedlungen, Dörfer und Städte, die Klumpenbewohner heimisch nenne diese frühe gemacht haben. Ich Epoche Klumpenzeit - wir könnten sie auch Schollenperiode nenaber vergessen, dass würden nicht nur Landwirtschaft die damalige Naturlandschaft prägte, sondern auch das Gewerbe, die Industrie und bald tertiäre Prägungen dazu kamen.

Bis heute erkennen und lieben wir das Gesicht der Landschaft, geprägt in dieser Periode: In Dörfern, aber auch tief in der sogenannten Agglomeration - im Brei Siedlungen - sehen wir dieses Gesicht: um die Kirche scharen sich schmucke Häuser, führen die Wege hinaus aufs Land, zu den Scheunen und Ställen. Man war auch damals mobil, aber bewegte sich auf dem Klumpen Erde, der einem gehörte, in den hinein man geboren worden war. Schon gab es nebst dem Fuss das primitive Karrenrad, Wegstrecken, die von einem zum anderen Dorf - in die Stadt - führten. Da gelangte man gar an ein Wegkreuz, wo man wusste, "jetzt geht's von Bubendorf zum Stadttor von Basel, aber möglicherweise doch zuerst nach Liestal!" Wegkreuz fand Politik statt, der Unabhängigkeitskampf oder aber auch die Unterwerfung, sich der mächtigen Stadt zuzuwenden. Der Fuss, das hölzerne Rad, bahnte die ersten Wegstrecken, ist Vorläufer Vorläufer der Kreuzungen. Sie schienen ähnlich wie die Flüsse und Gewässer für die Ewigkeit zufrieden zu sein: warum nicht einmal anderes "Siitäwegli" aufnehmen und weiter zu weisen? Irgendwie blieb man auch in der Bewegung ein Klumpenwesen und in der helvetischen Mentalität ist das Klumpendenken stark verwurzelt, wie Studien bestätigen. So wäre gerade nur etwa ein Viertel der Schweizer Bevölkerung damit einverstanden, die gebirgige Schweiz wie ein Tischtuch auseinanderzuziehen, auch wenn sie dadurch die Ausdehnung Frankreichs dazu gewinnen würde.

Bild 1: Vom Klumpen zur Scheibe



Ich betreibe keine Verkehrsgeschichte, sondern springe schnell weiter. Es beginnt bald mit den modernen Rädern, Autos, Eisenbahnen, Flugzeugen, Computern die Achsenzeit. Der Klumpen, das Land, wird mit Strassen, Eisenbahnen, Autobahnen, Pisten und Linien und schliesslich mit Datenbahnen durchwirkt, wie wenn er ein riesiger Teig geworden wäre und nur darauf gewartet hätte, neu geformt zu werden. Die Nordwestschweiz, an der Ländergrenze, war eine Landschaft, die dazu besonders geeignet ist. Es entstanden das moderne Autobahnnetz, die schnellen und fein in die Landschaft gelegten Eisenbahn- und Busnetze. Die Achsenzeit forderte ihren Tribut — es wimmelt von Kreuzungen, Kreiseln...

Jetzt beginnt das "Scheibenzeitalter", in dem sich bald alles nur noch dreht oder rundherum gedreht wird. Ja, selbst das alte Wegkreuz ist heute ein Tafelwald geworden, die berühmten Schweizer Wanderweg-Drehscheiben in alle möglichen Richtungen!

Man kreist durch Autobahnkreuze, man bewundert Olten, den Kreuzbahnhof, in Zürich kämpft man darum, Kreuzflughafen (Hub) zu bleiben oder zu werden. Auch unsere Gesichter schicken wir auf die Face-Disks, die sie als virtuelle Wolken überall hin transportieren und ausregnen lassen. Beginnt bald die "Wolkenzeit", die wir bereits in den Pendlerzügen spüren, wo fast jeder zweite Kopf in der I-Phone Wolke steckt.

* * *

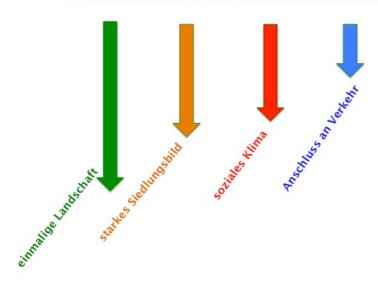
Warum dieser kurze Exkurs in die Vergangenheit? Ich damit anregen, Zukunft zu überdenken. Scheibenzeitalter bringt heimliche und offene Gestaltungen des nordwestschweizerischen Landschaftskörpers mit sich. Die Scheiben machen es notwendig, dass man den das Stehende, Konstante, Ruhende flach Klumpen, flacher macht. Denn die Scheibe will, dass möglichst viele Anschlüsse in alle möglichen Richtungen perfekt und effizient sind: alle Techniken werden mobilisiert, um das Scheibenwesen voranzutreiben und fit zu halten. Landschaft wird mit Durchmesserlinien durch stossen, Bahnhöfe werden zu Plattformen, um Anschlüsse wechseln zu können; die Drehscheibe feiert den Einzug in Fahrgastinformation in den Fahrzeugen drin.

Der Bahnhof wird zur Bahnscheibe, ist schon ganz und gar kein Bahnhof mehr. Das Wort Hof erinnerte noch an den Bauern- oder Fürstenhof. In diesem war man noch ein Ankunftswesen, man stieg aus, fühlte sich an einem Ort mit Bedeutung im Kanton BS, BL, SO, AG, BE! Die Drehscheibe verwandelt den "Passagier" in das Anschlusswesen, das getaktet den Ort so schnell wie möglich wieder verlassen kann! Lohnt es sich denn überhaupt noch, in Liestal auszusteigen und sich dort umzusehen? Ich könnte jetzt alle Scheiben ihres Wohnorts aufzählen und mit Ihnen diese Ver-Anschliessungen und ihre Wirkung auf einen Ort aufarbeiten. Das gäbe eine spannende Serie von Fallstudien!

Wir wissen es aus empirischen Untersuchungen: selbst in Gemeinden im Scheibengebiet lieben die Leute die verbliebene Naturlandschaft an erster Stelle. Sie ist für Mehrheiten einmalig und der Heimatanker Nr. 1. Man schätzt zwar die Anbindung an den grossen Verkehr, aber man liebt sie nicht. Warum?

Bild 2: Heimatanker und Bindungen der Menschen an den Ort





Es zeigt sich eine heimliche Wirkung: Das Drehscheibennagt an der Gestalt, Ruhe und Aura Naturlandschaft eines Gebiets. - Ähnlich wie in Achsenzeit die Korridorgebiete entstanden sind - Gemeinden in diesen Gebieten, auch wertvolle Naturlandschaften den Schatten, verloren in an Drehscheiben schleifen Landschaften flach, auch wenn sie unsichtbar und in gutem Design in die Landschaft gelegt sind. Und hat die Drehscheibe nicht noch eine grössere Verantwortung? Macht sie nicht etwa manches ähnlicher, eintönig? Ist sie nicht ein gefrässiges Wesen?

Da ist ein Bahnhofrestaurant verschwunden, die Lichter von Treffpunkten am Abend leuchten nicht mehr, Läden sind mehr geschlossen als offen, das Einkaufszentrum im Drehscheibengebiet hat seine Wirkung nicht verfehlt. Die Schulen sind nicht mehr in Betrieb, Wohnsiedlungen sind tagsüber wie leer gefegt. Empirische Studien zeigen es: die Siedlungslandschaft der Orte und Dörfer leidet unter dem Drehscheiben-Regime. Die neuen Siedlungslandschaften werden weniger als einmalig oder charaktervoll erlebt. Man erkennt im Siedlungsbild immer weniger die Farbe und den vertrauten Ton eines Ortes, Dorfes oder Quartiers. Das "Rundherum" der Drehscheibe im täglichen Verkehr schient die lokale Heimat, ihr Siedlungsbild, durchschnittlich und eintönig zu machen.

Saugen die Mobilität und die Scheiben an der Soziallandschaft? Das lokale Klima und das Gefühl, dass man im Dorf, am Ort oder im Quartier noch Zugehörigkeit und ein besonderes Zusammensein lebt, sind noch nicht ganz so tief gefallen, wie es die erloschenen Lichter vermuten lassen. Es ist vor allem in ländlichen Gebieten, aber auch in Quartieren im Metropolgebiet noch erstaunlich wichtig, ein Heimatanker geblieben. Dennoch werden die Schlaf- und Weekenddomizile im Umfeld der Drehscheiben den Sozialkörper, das Zusammenleben, annagen. Man lebt für sich in einem eintönigen Umfeld, kontaktfrei und ohne Kohäsion. Die ganze Aufmerksamkeit richtet sich in die Ferne, ins Zentrum oder in den draussen gelegenen Naturpark.

* * *

Ich möchte zum Schluss die Erwägungen etwas systematisch fassen und zwei Folgerungen ziehen:

Mehrere Faktoren trimmen Menschen und Gesellschaften zum Drehscheibenwesen...

den homo viator im Gewirr der Wanderwegtafeln...

den homo automobile im Autobahnkreuz...

den homo ferrovialis im Kreuzbahnhof...

den homo aviaticus im Kreuzflughafen...

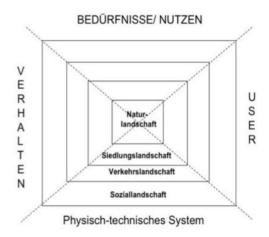
den homo virtualis im Facebook, GPS...

Was ist das Gemeinsame? Der Mensch wird zu einem Anschluss-Objekt. Zeit, Wege und Zwänge sind ihm im Rahmen eines Systems vorgegeben. Dieses bietet hohe Effizienz — streng getaktete Zeitketten. Dieser Systemzeit wird Lebenszeit geopfert: Selbstbestimmung, Spiel der Emotionen, der Abweichung, Bindungen, Freiheit — auch ein Stück Anarchie und Eigensinn. Dazu ist es nötig, dass der Passagier stets auch Ankunfts-Subjekt sein muss.

Die Drehscheiben der Mobilität verwandeln nicht nur die Menschen in den Fahrzeugen und an Haltestellen. Sie verändern auch die befahrenen und durchfahrenen Landschaften. Drehscheiben sind auf lange Frist heimliche Gestalter der Landschaft — sie erzeugen aus allem Nutzerflächen: sie bewirken dasjenige mit, was man als "the world is flat" bezeichnet hat.

Ich weiss, dass man im planimetrischen Ansatz diesen Wandel - wenn auch am Rande - miterfasst (es gibt da erste Daten und Modelle). Allerdings sind sie meist an diesen Ansatz festgemacht:

Bild 3: der planimetrische Ansatz



Die Drehscheibe ist ein physisch-technisches System, das unabhängig von den anderen Landschaften hoch perfekt funktionieren soll. Die Wirkungen auf diese werden im Modell ausgegrenzt, Wirkungen auf die Siedlungslandschaften, Impacts auf die Naturlandschaft Einflüsse auf das Zusammenleben, die Sozialkörper der Orte und Regionen. Das Menschenbild in diesem Ansatz ist reduziert: Der Mensch (und die Gesellschaften) "Users", sie haben lediglich bestimmte Bedürfnisse und "verhalten" sich im vorgegebenen, getakteten und standardisierten Rahmen.

Ja, der **Drehscheibenmensch** geistert seit Jahrzehnten durch die Verkehrsmodelle: Auf ihnen baut man die Metropolstrategien durch ganz Europa auf.
Wenn wir sensibel sind für die heimlichen Wirkungen der

Wenn wir sensibel sind für die heimlichen Wirkungen der Verkehrssysteme sind, können wir an Beispielen und aus der Forschung folgende Wirkungen auf Landschaften zusammenfassen:

- Das Wühlen des Rads und der Scheiben in der Naturlandschaft – Die Natur wird Flächen- und Restgelände.
- Die Verflachung der Siedlungslandschaft Die Siedlungen werden Anschlussgebiete und verlieren ihre inneren Adern, die das Dorf zu einem ganzen, prägenden Gefüge machen.

 Die Unterspülung der Soziallandschaft: Wir werden Drehscheiben-Wesen – wir übernehmen mit der Zeit die Disziplin der Systemzeit.

Antrag I an die Konferenz

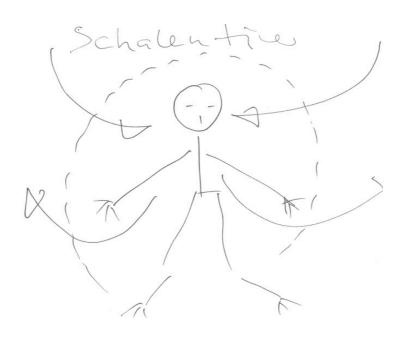
Mein erster Antrag zielt auf die *Verträglichkeit* von Verkehrsdrehscheiben nach ihren Wirkungen über die Effizienzsteigerung hinaus:

 Man prüft auf jeder grossen oder kleinen Baustelle einer Drehscheibe die Verträglichkeit in diesen Landschaften – im Bereich Natur, Siedlungen und Soziallandschaft.

* * *

Ich stelle dem Drehscheibenwesen das **Schalenwesen** gegenüber:

Bild 4: Schalentier

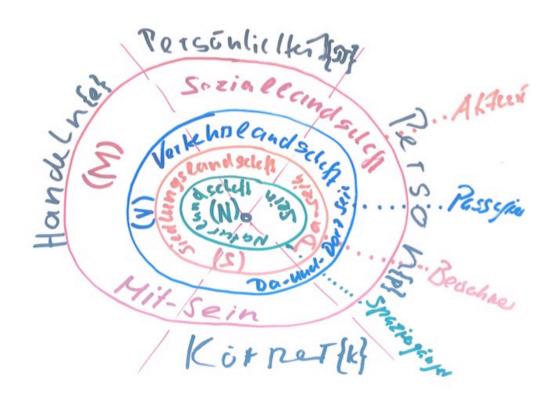


Dieses ist kein User, sondern eine Person, eine Persönlichkeit mit charakteristischen Bildern, je eigenen Zügen, verhält sich nicht nur, sondern handelt nach ihrer Eigenart. Die Person lebt in der Verkehrslandschaft - auf der Drehscheibe wie ein buntes Schalentier.

Drehscheibe ist Teil der Urschale, der landschaft, in der die Menschen bis heute ein Stück weit ihr "Sein" erfahren und schätzen. Sie sind Spaziergänger des SEINS. Ist diese Rolle die letzte Religion in den reichen Ländern? Manche Anzeichen sprechen dafür.

ist das sie eingebettet Wohnen in Siedlungslandschaften, seien es Städte, Dörfer oder Quartiere. Ihre Einmaligkeit und die Bindung an sie, sind auch in Städten oder sog. Agglomerationen nach wie vor wichtig und ein grosses Anliegen der Gemeinden in der Schweiz. Es Schale, handelt sich um jene welche eine Soziallandschaft, eine Gemeinschaft, mitprägt, das DA-SEIN an einem Ort als Bewohner, die mehr sein wollen als Nomaden zwischen Garage und Wohnung: Akteure nämlich, die etwas zählen und zum MIT-SEIN der Leute am Ort etwas beitragen.

Bild 5: Der organische Ansatz



Die kalten Drehscheibenmodelle begnügen sich damit, die Verkehrslandschaft zu isolieren. Das Schalenwesen kommt da zu einem anderen Schluss: Mobilität ist nicht die Effizienz von Transportmitteln und -ketten. Mobilität von

Menschen ist ein Stück ihrer Lebenszeit — DA-UND-DORT sein. Man ist nicht nur ein Objekt in der Matrix der Verkehrswege — sondern das Subjekt, das auf der Fahrt als Passagier nach dort auch da bleibt am Ort. Auf der Scheibe sind bei ihm alle Schalen der Existenz und Lebensqualität mit im Spiel. Wehe, eine von ihnen gerät dank der Drehscheibeneffizienz unter Stress, verliert an Farbe oder erhält Löcher!

Antrag II an die Konferenz

Mein zweiter Antrag führt über die "Verträglichkeit" hinaus:

- -> Man sollte Verkehrsdrehscheiben darauf verpflichten, dass sie "Ankunft" und "Bleiben" motivieren: in der Architektur im Drehscheibengebiet selbst und rundherum, in der Belebung dieser Infrastruktur.
- -> Drehscheiben sind soziokulturelle und lokalpolitische Baustellen: Sie bewirken langfristig Veränderungen der Natur-, Siedlungs- und Soziallandschaften ganzer Gebiete.

Literatur:

Meine Überlegungen beruhen auf empirischen Forschungsprojekten in der Schweiz und im Ausland wie am Beispiel von drei Publikationen ersichtlich ist:

Meier-Dallach, H.P. (2011): The European Union Hitting Europe's Birds: The Future of Landscapes, in: Langer, J. (ed), Analysis and Visions for Europe - Theories and General Issues Frankfurt am Main, Berlin, Bern, Bruxelles, New York, Oxford, Wien: Peter Lang.

Meier-Dallach, H. P. (2006), Wohnen und Identität zwischen Heimkehr und Reise, in: Stadt Zürich (Hrsg,), Wohnen in Zürich, Programme, Reflexionen, Beispiele, Zürich: Verlag Niggli, 16 - 21.

Meier-Dallach, H. P. (2003), Konsum oder Kontrast? Freizeitverkehr als Beziehung zwischen urbanen und ländlichen Räumen, in: ifmo (Institut für Mobilitätsforschung, Ed.), Motive und Handlungsansätze im Freizeitverkehr, Springerverlag, Berlin, 83-100.

Der Text entspricht der Rede an der Konferenz.

Zürich, 4.11.2011

+41 (0) 44 260 69 29 (Fax)

cultur prospectiv / World Drives Association Prof. Dr. Hans-Peter Meier-Dallach Mühlebachstrasse 35 CH 8008 Zürich http://www.culturprospectiv.ch hp@culturprospectiv.ch +41 (0) 44 260 69 01 (Tel) +41 (0) 79 744 28 92 (I-Phone)