Kommunikation und Entfremdung

Autor(en): **Boesch, Hans**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **100 (1982)**

Heft 3

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-74742

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

Kommunikation und Entfremdung

Von Hans Boesch, Stäfa

Wir leben im Zeitalter der Kommunikation. Noch nie waren das Reisen und der Austausch von Gütern, Nachrichten und Wissen so leicht möglich, so perfekt und so verbreitet wie heute. Wir leben in einem Kommunikationssturm. Und man sollte meinen, dass, weil ein jeder daran teilhaben kann, sich somit auch keiner allein und ausgestossen fühlt. Doch das ist offensichtlich ein Fehlschluss. Diese Art der Kommunikation lässt wohl einen Hagel an Äusserlichkeiten über uns niedergehen, innerlich aber lässt sie uns weitgehend kalt. Die Kommunikationsmittel nämlich sind technische Machwerke, und diese Machwerke legen sich isolierend zwischen den Sender und den Empfänger einer Botschaft oder Ware. Der menschliche Kontakt geht dabei weitgehend verloren.

Motorisierung und Nomadentum

Der Mitteleuropäer reist heute täglich mindestens eine Stunde und legt dabei etwa zwanzig Kilometer zurück. Der motorisierte Zeitgenosse dürfte schätzungsweise täglich eine etwa zehnmal grössere Distanz bewältigen als sein Vorfahre im Fussgängerzeitalter. In der Tat verursachen wir wahre Völkerwanderungen, in der Feriensaison, an Wochenenden oder als Pendler jeden Tag zur Arbeit. Die Abwanderung vom Land in die Ballungszentren kommt dazu. Wir sind zu Nomaden geworden und haben die Lebensweise von Fahrenden angenommen. Wenn das aber der Fall ist, muss uns auch der Typus des Nomaden interessieren. Vielleicht hilft uns die Kenntnis seiner Verhaltensweise weiter bei der Analyse unserer eigenen Lage, d.h. derjenigen des modernen Menschen in der Stadt und im Verkehr.

Als hervorstechende Merkmale des Nomadentums stellen wir fest:

Raubbau

Der Nomade nutzt zwar die Umwelt, tut das aber oft, ohne sie zu pflegen; er erntet, ohne zu säen. Er treibt also Raubbau. Das trifft für den Hirten in den vorderasiatischen Steppen des Altertums ebenso zu wie für den modernen Europäer. Man denke in diesem Zusammenhang nur an unsern Raubbau an den Rohstoff- und Umweltressourcen.

Stadtzerstörung

Der Nomade stand der Stadt immer zwiespältig gegenüber. Einerseits faszinierte sie ihn, lockte sie ihn, anderseits hasste er sie. Er räumte und raubte sie aus, schliesslich schleifte er sie. Er war ein Stadtzerstörer. Dies trifft für die Nomadenvölker im Zweistromland vor viertausend Jahren ebenso zu wie für die Reisläufer des Mittelalters. Und es trifft auch für die Nomaden im Geiste Fords oder Toyotas zu. Auch sie zerstören unsere Städte. Dabei geht es nicht allein um das Stadtbild. Blech, Gas, Lärm und Unfallbedrohung terrorisieren und zerstören das Stadtleben als Ganzes.

«Weil es an Schlaf fehlt, gehen in Rom viele Kranke zugrunde», schrieb schon Juvenal. Wir haben es nicht viel weiter gebracht. Von alten ägyptischen Darstellungen wissen wir, dass die Stadtbewohner den Eindringlingen und Eroberern ihre Kinder als Versöhnungsgaben anboten. Wenn wir unsere Unfallstatistiken betrachten, stellen wir mit Entsetzen fest, dass auch wir offenbar bereit sind, den modernen Stadteroberern und Stadtzerstörern unsere Kinder als Opfer zu überlassen.



Ein Ansatz: Die Laufenstrasse in Basel

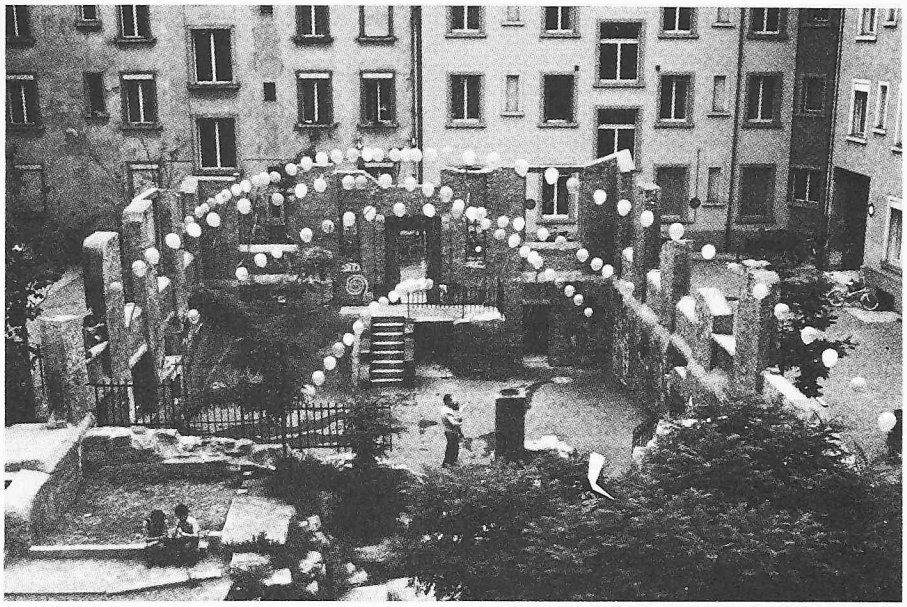
Identifikationsschwäche

Da sich der Nomade nicht näher mit der Umwelt einlässt, da er kaum *mit* ihr und vor allem nicht *für* sie arbeitet, assimiliert er sich schwer, identifiziert er sich nicht mit ihr. Er bleibt fremd und beziehungslos.

Es zeigt sich in unser aller Sehnsucht nach dem verlorenen Paradies, ob dies nun himmlisch oder irdisch sei, nach einem bisschen «heiler Welt». Ja, manchmal hat man sogar den Eindruck, dass eben gerade unser Herumrennen und Herumreisen nichts anderes als eine fehlgeleitete Suche nach einem Flecklein heiler Welt sei: wenn der Nomade zum Wochenende in die Berge fährt; wenn er in Griechenland oder in Afrika ein «unverdorbenes Dorf» mit Kontakten zu den «Eingeborenen» sucht. – Jedenfalls, und das ist hier wichtig, gilt es diese Sehnsucht nach *Heimat* des Nomaden zu nutzen, wenn man ihn zum Bleiben und damit zu einem vergleichsweise «gesitteten» Verhalten führen will.

Durchfall der Bilder

Der Nomade erlebt gerade auch durch die modernen Kommunikationsmittel eine Bildschwemme und einen atemberaubenden Wechsel an Szenerien. Alles stürzt an ihm vorbei und durch ihn hindurch. Er leidet an einem Durchfall an Bildern. Nun bedeutet aber dieser rasche Wechsel der Szenerie nichts anderes als eine ununterbrochene Demonstration der eigenen Vergänglichkeit und Hinfälligkeit. Darum sucht der Nomade den Bildersturz aufzuhalten. Er stemmt sich gegen die Bilder und hält sie fest. Er bannt sie. Und tatsächlich ist der *Bann* ein uraltes Verhaltensmuster des Nomaden. Das Bannen kennen wir nicht nur von den Jägern der Urzeit, sondern auch von den Älplern und Säumern der Innerschweiz. Und auch der moderne Nomade ist geradezu aufs Bannen, auf das Festhalten von Bildern und Tönen versessen. Man denke an das Photographieren und Filmen, das oft wichtiger wird als das direkte Schauen, besonders auf der Reise, wo der Bilderdurchzug am grössten ist.



Ein Ansatz: Im «Klingenhof» in Zürich wurden Teile eines Altbaues als Spielplatz verwendet

Man denke an Tonband, Schallplatte und Video-Recorder.

Doch: gebannt oder nicht, der Bilderfall lässt sich nicht bremsen. Der Nomade ist ihm ausgeliefert. Nur, was so ungebremst durch ihn fällt, hinterlässt längst keine Spuren mehr, keine *Eindrücke*. Kaum etwas bleibt hängen. Das heisst aber, dass auch hier die Beziehungslosigkeit herrscht, ja, dass sie geradezu trainiert wird. Nichts erschüttert uns, nichts berührt uns mehr, - und wir berühren auch nichts. Wir werden stumpf, schliesslich lieblos und sogar zynisch. - Wir müssen wieder viel *langsamer* und *bedächtiger* werden, wenn wir Eindrücke erleben und damit «wirklich leben» wollen. Auch das ist etwas, was sich der Planer merken wird.

Alle die aufgezählten Merkmale, zu denen sich weitere fügen liessen, haben mit Entfremdung, mit mangelnder Nähe und fehlender Intimität zu tun. Hast, rascher Wechsel und abstrakttechnologische Einrichtungen fördern die Entfremdung. Mit ihr wachsen aber auch die unerfreulichen Seiten des Nomadentums. Für den Planer, Architekten und Politiker ergibt sich die Forderung, Orte des Verweilens, der Ruhe und der Identifikationsmöglichkeiten mit der Umwelt zu schaffen.

Rückschlüsse

Wenn wir die Elemente der Stadtzerstörung, die im motorisierten Verkehr enthalten sind, wenn wir die Identifikationsschwierigkeiten und anderseits den Ruf nach Geborgenheit des Zeitgenossen, aber auch die entfremdende Wirkung der Reizüberflutung und der Hast vor Augen haben, werden wir bald einige Rückschlüsse auf die Stadtgestaltung finden können:

Der motorisierte Verkehr soll möglichst von der Stadt und besonders von den Wohnquartieren ferngehalten werden. Um das zu erreichen, werden wir zum Mittel der *Verkehrsberuhigung* auf städtischer und Quartier-Ebene greifen müssen. Der motorisierte Verkehr wird in einigen wenigen Hauptarterien zusammengefasst, daneben werden möglichst viele und vielfältige, ruhige Wohnzellen geschaffen.

In den Wohnzellen hat das Verweilen vor dem Verkehren Priorität. Die *Geschwindigkeiten* und damit die Hast und die Bedrohung *sind zu zügeln. Sinnliches Erleben* und ein Sich-Umtun in der Umwelt sollen ermöglicht werden. Um die Berührungsangst zu überwinden, sollen natürliche Materialien verwendet werden. Pflanzen, besonders Bäume, Steine, Wasser und Tiere sollen «erlebt» werden können. Der Annäherung an die Dinge soll auch die Annäherung an den Mitmenschen entsprechen, ohne dass man diesem die *Rückzugsmöglichkeit* in die Stille nimmt. Sterilität und Monotonie sind zu vermeiden. Der Einwohner soll seine Umwelt *mitgestalten* können; auch körperlich! Mit der Gestaltung seiner Umwelt eignet er sich ein Stück Heimat an. Diese angleichende Auseinandersetzung ist gerade auch für das Kind von ausserordentlicher Wichtigkeit. Betätigungsfelder sind für alle Altersklassen nötig. Neben dem Sandhaufen brauchen wir Klein- und Schrebergärten, statt steriler Rasenflächen Bohnenplätze!

Um Mitsprache und Mitarbeit zu fördern, bedarf es aber der entsprechenden Randbedingungen. Deshalb sind das Quartierbewusstsein, die *Quartierautonomie* und sogar eine gewisse *Quartierautarkie* zu stützen. Das Quartierzentrum ist bedeutungsvoll. Dazu gehören auch die Quartierläden! Es wäre verkehrt, die City auf Kosten der für die Wohnzelle so wichtigen *Quartierläden* noch besser zu erschliessen.

Somit ergibt sich wiederum die Forderung nach einem *Gesundschrumpfen* des Verkehrs in der Innenstadt. Das ist möglich, ohne dass die wirtschaftliche Kraft der City geschmälert wird. Vielmehr kommen gesunde und lebenskräftige Quartiere gerade auch der City zugute. Im Quartier hingegen sind alle Möglichkeiten des Langsamverkehrs zugunsten der Wohnlichkeit auszuschöpfen. Damit fördern wir die Qualität unserer Siedlungen, steuern wir der Entfremdung und ebnen den Weg für die *echte,* die zwischenmenschliche Kommunikation.

Nachwort

Im Konzept des Europarates und in den beiden Zürcher Symposien sind die Aufgaben und Möglichkeiten zur Lebenserneuerung in den Städten reich gefächert und kundig dargelegt worden. Die Wege wurden gewiesen, die Arbeit hat begonnen.

Untergründig ist jedoch eine *Gegenkraft* am unheilvollen Werk des Negierens, ja Zerstörens alles dessen, was die Gemeinschaft in Jahrhunderte währendem kulturellen und kommunalen Aufbau geschaffen hat.

Wer wollte bestreiten, dass die *Unwirtlichkeit der Städte* - dort, wo wir sie nicht ungeschehen machen können, aber beheben wollen - ein Stück Nährboden für die heute noch kaum klar erfassbare Unzufriedenheit bewegter Jugendlicher bildet? Noch vermag sich der um eine bessere Lebensgestaltung ehrlich ringende Teil der jungen Generation gegenüber der destruktiv besessenen Minderheit kaum Geltung zu schaffen. Würde sich dies ändern, könnte der Kreis gemeinsamen positiven Bemühens sich schliessen. Eine Hoffnung und ein Ansporn jedenfalls - vielleicht sogar eine kommunikative Verpflichtung -, in den auf- und weiterbauenden Bestrebungen fortzufahren, zu denen der Europarat 1980 aufgerufen und Ziele gesetzt hat.

Adresse des Verfassers: *Gaudenz Risch,* dipl. Arch. ETH/SIA, Berghaldenstrasse 32, 8053 Zürich.

*

Die Bilder zu den Städtebeispielen Mons, Wuppertal und Covent Garden sind der Broschüre «Städte zum Leben» der Presse- und Informationsstelle des Europarates entnommen. Die Aufnahmen aus Berlin stammen aus dem Buch «Berlin - Hauptstadt der DDR, historische Strassen und Plätze heute.»

Der erste Teil mit den Beiträgen «Der Europarat und sein Wirken» (Gaudenz Risch), «Wovon die Städte leben» (Max Schoch) und «Stadterneuerung in der Bundesrepublik» (Hans Pflaumer) wurde in Heft 51/52 / 1981 veröffentlicht.