

Territoriale Eingriffe

Autor(en): **Bideau, André**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **87 (2000)**

Heft 1/2: **Territoriale Eingriffe**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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.

Territoriale Eingriffe

Den Fortgang zivilisatorischer und technologischer Evolution reflektiert Paul Virilio anhand von Praktiken der Erschliessung, Beherrschung und Zerstörung des Raumes. Seine Modernekritik bringt wachsende Geschwindigkeiten in Zusammenhang mit einer Entkörperlichungstendenz, bei der menschliche Wahrnehmung den Raum als einen materiellen Widerstand überwindet. Im Fahrwasser Virilios neigen andere Diskurse dazu, Bewegung und Kommunikation nicht nur als entmaterialisierte Prozesse wahrzunehmen, sondern daraus auch eine Entwirklichung von Räumen, Orten und Territorien abzuleiten. Doch wäre gerade das dynamische Gefüge, das mit der Globalisierung einhergeht, ohne physische Veränderungen massiver Art undenkbar. Der Strom von wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Interessen wird gegenständlich, sobald man die zu seiner Aufrechterhaltung erforderlichen Infrastrukturen und Ressourcen in Betracht zieht. Will man Ursache und landschaftsgreifende Wirkung begreifen, stellen sich einem allerdings Hindernisse unterschiedlicher Art in den Weg. In dem Masse, wie sie den Raum unterwerfen, büssen die Netzwerke des Verkehrs ihre sichtbare Gestalt ein: Unsichtbar sind die vielschichtigen «Strassen», die der boomende Luftverkehr immer dichter in den Himmel zeichnet. Je länger, je mehr verschwinden Strassen und Bahnen in den Untergrund, sei es, weil sie tatsächlich Topografien durchdringen, die oberirdisch nicht erschliessbar wären, sei es, weil ihre Bauwerke dem öffentlichen Interesse als Beeinträchtigungen der Umwelt nicht mehr zumutbar sind.

Die bloss sporadische Sichtbarkeit der neuen Netzwerke ist nicht zuletzt die Folge einer Verkehrsverlagerung von der Strasse zur Eisenbahn, die heute in Europa neu bewertet wird. Als Individualverkehr und Autoindustrie nach jahrzehntelangen staatlichen Investitionen in den Autobahnbau florierten, rückten die Bahnen – und die Umweltzerstörung – ins Blickfeld vieler Politiker. Sie nahmen durch eine gezielte Aufwertung der Fernverbindungen die Konkurrenz zu Auto und Flugzeug sogar bewusst in Kauf. Mit entsprechenden Neubaustrecken für Hochgeschwindigkeitszüge kopierten Deutschland, Frankreich, Spanien und Italien das Vorbild Japan, während sich die Schweiz durch Streckenausbauten im Mittelland auf eine Leistungssteigerung ihres dichten Bahnnetzes beschränkte. Erst mit dem in den Neunzigerjahren vorangetriebenen – und nach politischen Zitterpartien nun finanzierbaren – Unterfangen, die beiden Alpentransversalen am Gotthard und am Lötschberg durch Basistunnels zu erneuern, bewegt man sich im Grössenmassstab des neuen europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes.

Bei der Verwirklichung der neuen Transitachsen stellen sich Organisationsfragen in einem territorialen Massstab, werden aber selten als solche thematisiert. Indem ihr landschaftlicher

Kontext derart grossräumig ist, lassen sich diese Grossbauwerke vielfach weder als Gesamtheiten begreifen noch gestalten. Ihre Erstellung kennt Entscheidungsprozesse mit eigenen Gesetzmässigkeiten und zeitlichen Abläufen. So wie die traditionelle Rollenteilung zwischen Raumplanung, Architektur und Ingenieurwesen dabei destabilisiert wird, prallen bei der Visualisierung der Projekte die unterschiedlichen Darstellungscodes aufeinander. Wenn das Ausdruckspotenzial der funktionalen und technischen Programme erörtert wird, greifen oftmals die gewöhnlichen Argumentationsweisen nicht mehr. Nicht nur werden bei der Planung die beteiligten Disziplinen herausgefordert, ausser Kraft gesetzt ist auch unsere Auffassung von Landschaft. Diese Nummer von «Werk, Bauen+Wohnen» behandelt grossräumige Interventionen, die auf einer konzeptionellen Ebene die Frage der Lektüre und Umgestaltung von Landschaft aufwerfen. Wir geben Einblick in die Rechtfertigung, Projektierung, Vermittlung und in die Realisierung von Vorhaben – heute sowie innerhalb der Geschichte der Moderne. Denn mit der Aufklärung begannen Gebrauch und Wahrnehmung der Landschaft auseinander zu fallen: Seither gleicht jene einerseits einem Rohstoff, einer neutralen Projektionsfläche für das planerische Handeln, andererseits einem kulturell überformten und mit Bedeutungsüberschüssen ausgestatteten Ort.

André Bideau

Für die vorliegende Nummer dokumentierte der Genfer Fotograf Nicolas Faure zwei Baustellen der neuen Lötschberglinie der BLS-AlpTransit.

► Pour ce numéro le photographe genevois Nicolas Faure a documenté deux chantiers de la nouvelle ligne du Lötschberg de la BLS-AlpTransit.

► The Geneva photographer Nicolas Faure documented two construction sites of the new Lötschberg line of BLS-AlpTransit for this issue.

Mitholz S. 10, 11, 27 oben, 33; Goppenstein S. 21, 27 unten; November 1999.

Paul Virilio assimile le processus évolutif de la civilisation et de la technologie à des pratiques de conquête, de domination et de destruction de l'espace. Sa critique de la modernité établit un parallèle entre l'accroissement des vitesses et une perte progressive de corporalité, dans laquelle la perception humaine dépasse l'espace comme une résistance matérielle. Sur les traces de Virilio, d'autres discours tendent non seulement à percevoir le mouvement et la communication comme des processus dématérialisés, mais aussi d'en déduire une virtualisation des espaces, des lieux et des territoires. Pourtant, la structure dynamique corollaire à la globalisation serait justement impensable sans des modifications physiques massives. Le fleuve des intérêts économiques, politiques et culturels se matérialise dès que l'on envisage les infrastructures et les ressources nécessaires à son maintien. Et si au demeurant, on veut comprendre les causes et les effets agissant sur le paysage, des obstacles de diverses natures obturent le chemin. À la mesure dont ils violentent l'espace, les réseaux de circulation souffrent dans leur forme apparente: les «couloirs» d'un trafic aérien en pleine expansion qui se superposent toujours plus nombreux dans le ciel, sont invisibles. De plus en plus les routes et les voies ferrées disparaissent sous la terre, soit qu'elles traversent effectivement des topographies qui ne pourraient être desservies en surface, soit que les ouvrages qu'elles impliquent représentent une nuisance pour l'environnement devenue inacceptable pour l'intérêt public.

Le fait que les nouveaux réseaux ne soient plus visibles que sporadiquement s'explique notamment par le transfert des transports de la route à la voie ferrée qui, aujourd'hui, se voit revalorisée en Europe. Après que la circulation individuelle et l'industrie automobile se soient épanouies grâce à plusieurs décennies d'investissements publics dans la construction d'autoroutes, de nombreux hommes politiques ont pris conscience de l'existence des chemins de fer et de la dégradation de l'environnement. Favorisant spécialement les liaisons à grandes distances, ils ont même accepté une concurrence envers la voiture et l'avion. Avec de nouvelles lignes pour trains à grande vitesse, l'Allemagne, la France, l'Espagne et l'Italie copièrent le modèle japonais, alors que la Suisse se limitait à l'aménagement de tronçons dans le Mittelland afin d'augmenter la performance de son réseau déjà très dense. Il fallut attendre les années quatre-vingt-dix, après que de difficiles tractations politiques en aient assuré le financement, pour que l'on entreprenne la rénovation des deux transversales alpines du Gotthard et du Lötschberg avec des tunnels de base et que l'on se mette ainsi à l'échelle du nouveau réseau ferré à grande vitesse européen.

Bien que pour la réalisation de ces nouveaux axes de transit, les problèmes d'organisation se posent à l'échelle territoriale, ils font rarement l'objet d'un thème en tant que tels. L'ampleur du paysage concerné est telle que ces grands ouvrages peuvent difficilement se concevoir et se mettre en forme comme un ensemble. Leur construction implique des processus de décisions ayant leurs propres lois et leurs durées particulières. En même temps qu'ils destabilisent la distribution traditionnelle des rôles entre planification du territoire, architecture et domaine des ingénieurs, les différents codes de représentation se heurtent de front lors de la visualisation des projets. Dans la discussion sur le potentiel d'expression des programmes fonctionnels et techniques, les argumentations habituelles n'ont très souvent plus cours. Pour la planification, non seulement les disciplines participantes doivent relever des défis, mais notre conception du paysage est elle aussi annihilée. Ce numéro de «Werk, Bauen+Wohnen» aborde des interventions de grande ampleur qui, sur le plan conceptuel, posent la question de la lecture et de la transformation du paysage. Nous donnons un aperçu sur la légitimation, les projets, l'expression et la réalisation d'opérations, maintenant et au cours de l'histoire du moderne. Car avec l'époque des Lumières, l'usage et la perception du paysage commencèrent à se dissocier: depuis, celui-ci s'apparente d'un côté à une matière première, surface de projection neutre pour la démarche planificatrice et d'un autre côté, il se présente comme un lieu culturellement surformé et surchargé de significations.

André Bideau

In his critique of modernism, Paul Virilio reflects on the progress of cultural and technical evolution exemplified by the prevailing practices in the development, domination and destruction of space. He establishes a connection between increasing speed and a tendency towards dematerialisation in which human perception surmounts the material resistance of space. There have been other discourses in Virilio's wake that have tended not only to regard motion and communication as dematerialised processes, but also to observe a derealisation of spaces, places and territories. Yet the very structure supporting the dynamics of globalisation is inconceivable without enormous physical changes. The stream of economic, political and cultural interests takes on a concrete form as soon as the infrastructures and resources necessary for its maintenance are taken into consideration. But the attempt to understand the cause and – landscape-embracing – effect is impeded by all kinds of obstacles. The greater the claim that traffic networks make on space, the greater the loss of their visible form: the increasingly dense, multilayered “routes” of the booming air traffic through the skies are invisible. More and more roads and rail tracks are disappearing underground, either because they are thus able to penetrate topographies inaccessible above ground, or because they are considered detrimental to the environment and thus generally unacceptable.

The merely sporadic visibility of the new networks is to some extent the result of the shift from road to rail which is becoming increasingly important in today's Europe. When, following decades of state investment in the motorways, individual transport and the motorcar industry were at the height of their prosperity, the attention of many politicians was drawn to the railways – and to the ongoing devastation of the environment. Politicians were even willing to allow a competition to the motorcar and the airplane that resulted from the deliberate upgrading of long-distance railways. But whereas France, Germany, Italy and Spain followed Japan's lead with the construction of new lines for high-speed trains, Switzerland's efforts were restricted to an increase of performance in its dense rail network through the rebuilding of the railways of the Mittelland region. It was not until the renewal of the Gotthard and Lötschberg alpine transversals by the addition of basis tunnels – begun in the 1990s and funded after political anguish – that Switzerland started to deal with the scale of the new European high-speed networks.

The realisation of the new transit corridors has given rise to organisational questions on a territorial scale – questions which are, however, seldom addressed as issues. Being so extensive in terms of their claims upon the landscape, it is often impossible either to understand or design these huge structures as an integral whole. Their construction is bound up with decision-making processes obedient to their own laws and temporal rules. With the traditional distribution of roles between spatial planning, architecture and engineering destabilised, collisions between the different representational codes complicate the process of giving a visual form to the projects. When the expressive potential of the functional and technical programmes is discussed, the usual forms of argument often fail to be effective. Not only does planning these projects confront the participating disciplines with a huge challenge, our accustomed comprehension of landscape ceases to be valid. This number of «Werk, Bauen+Wohnen» deals with large-scale interventions which, on a conceptual level, raise questions about landscape interpretation and remodelling. We provide an insight into the justification, projecting, mediating and realisation of such plans – today as well as in the history of modernism. For it is true to say that the use and perception of landscape began to fall apart with the Enlightenment: since then, the landscape has resembled a raw material, a neutral projection surface for planning activities on the one hand, and on the other a culturally over-contrived setting onto which an excess of meaning has been imposed.

André Bideau



