

Heidiland und Gunzgen Nord

Autor(en): **Röllin, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **4 (1991)**

Heft 12

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119513>

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.

VON PETER RÖLLIN

Heidiland und

Schweiz 1991? Immer noch Berge zum Anfassen, und Schiller versichert: Erzählen wird man von dem Schützen Tell, «solang die Berge stehen auf ihrem Grund.» Aber auch: «Wandert in der Schweiz, solange es sie noch gibt» (Jürg Frischknecht 1987) oder gar: «Es reicht!» (Greenpeace-Transparent über dem Gotthard-Stau im Juli 1987). Ja, der Gotthard im besonderen. Gotthard, ein Wort, eine Stimmung, ein Umschlag ins Gegenteil. «Am Gotthard ist der Teufel los», «Adieu, Altes Uri» (Karl Iten 1990) und ein Titel in der «Weltwoche»: «Verlieren wir den Gotthard ans Ausland?» Ist der Gotthard, des Schweizlers Feste und Gründungslandschaft, schon derart dünn geworden, zur Negativ-Metapher von Raum-Veränderung überhaupt? «Nein», sagt uns ein Porsche-Fahrer und AP-Mitglied, der Gotthard sei etwas ganz Phantastisches. Doch neben dieser Aussage steht der übervolle Korb düsterer Gotthard-Bilder: «Wahnsinn», «Stau», «Horror», «Katastrophe», «bireweich», was dort passiert sei. Gotthard: ein Wort, ein haarsträubender Kehrwert.

■ SYSTEM-RAUM SCHWEIZ

Eben noch standen Alpenfirn, Herdengeläute, Fernsichten und die Gesamtheit der «Prominenz des Naturschönen» (Adorno) zu Gemüte, eingeschworene Bilder einer leuchtenden Schweiz. Der Wechsel hat sich seit den fünfziger Jahren allmählich, dann rasant vollzogen, hat neue Marken und Wegkreuze in die Schweizer Geografie gesetzt: Kloten, Härkingen, Yverne Est, Yverne Ouest, Deitingen Süd, Deitingen Nord, Tivoli, Säntispark, Schweizerhalle, Zaffaraya, Alpamare und Schönbühl. Ganze Regionen wechseln ihr Corporate Identity. Während im Baselland der Kirschbaum an Boden und Zeichenkraft verliert, registrieren wir für das Tessin je einen Bankschalter auf 948 Einwohner. Und eben neu gebettet in diesen System-Raum-Schweiz erreicht uns die ernüchternde Vision, dass wir zu guter Letzt vielleicht nur noch als unbequeme Tankstelle im mobilgemachten Europa funktionieren könnten. Planer nennen uns das aktuelle Potential der neuen Herbergen, beispielsweise jenes für den Grossraum Bodensee im grenzüberschreitenden Dreieck Stuttgart-München-Zürich: Daimler-Benz, AEG, Siemens, Messerschmidt-Bölkow-Blohm, Krauss-Maffei, die Zürcher Grossbanken, ABB, Oerlikon-Bührle, Sulzer. Dem Thurgauer steht das Obst also präzise auf der «Hauptentwicklungsachse London-Düsseldorf-Frankfurt-Mailand-Turin, mit positiven Ausstrahlungen nach Salzburg und Wien» (ORL-Informationen DISP, Nr. 91/1987). Doch schon jetzt gibt's Wolken:

Während wir uns gerade daranmachen, den Ballenberg, unser Heimat-Extrakt in der Konserve zu vervollständigen, laufen uns die Industrien davon. Entscheidungen von aussen.

■ MOBILITÄT IM GROSSFORMAT

Die Leitplanken sind neu gesetzt. Der automobile Wagenpark in unserem Land hat sich von 188 512 im Jahre 1950 auf 3 506 925 im Jahre 1990 gesteigert. Aber Steigerungen gehören eben zu unserer Kultur. Schon 1972 stiegen in Spreitenbach, da wo heute Chicago, Sexy-Land und African Safari einquartiert sind, die Bodenpreise um 2000% gegenüber 1952. Kehrwerte stehen also beileibe nicht nur im Kopf.

Allerdings: Schon die Schweiz unserer Grossväter und Grossmütter kannte Kampf- und Krampfader, aber sie lagen noch anders im Raum, anders in Gedanken und Werken. Selbst mobil gemacht von der aktuellen Gotthardpost müssen wir mit Peter Sloterdijk, dem Chronisten der «planetarischen Mobilmachung», bekennen, dass «wir nicht wissen, wie uns geschieht, und dass es uns kaum gelingt, in diesen Ereigniswirbel einige Brückenköpfe der Sagbarkeit zu schlagen.» Mobilität ist zu einer Art Überformung unserer Möglichkeiten und Erfahrungen im Raum geworden, zum Vektor räumlicher Bindungen und Ent-Bindungen überhaupt. Bewegung ist los. Und zupfen wir in Gesprächen und Interviews die symbolgeladene Leine «Heimat», so rückt Mobilität als die tiefgreifendste Veränderungserfahrung von Raum und Zeit in den Vordergrund. Sehen wir einmal ab von Bewohnern und Bewohnerinnen der peripheren Bergdörfer (auch dort gibt es Staus, aber zyklisch, saisonbedingt), so stellen wir fest: die Siedler im aktuellen Grossdorf Schweiz tendieren dahin, örtliche wie grossräumige Vertrautheiten und Störungen mehr oder weniger direkt mit dem automobilen Verkehr in Verbindung zu setzen. Die Bilder tragen zwar recht unterschiedliche Bedeutungs- und Bewertungsinhalte (der Porsche-Fahrer hört nicht das Kinderhusten), aber die Dimension der Mobilität ist gesellschafts- und raumdeckend geworden. An ihr orientieren sich nicht nur Markt- und Siedlungssysteme, gute und schlechte, teure und günstigere Wohnlagen, politische und wirtschaftliche Kampffelder, sondern das tägliche Empfinden des Einzelnen, wie der Gesellschaft überhaupt. Es herrscht ein mobiler Überdruck. Autoklav nennt sich im industriellen Vokabular jenes Stahlgefäss zum Erhitzen bei Überdruck. Welchen Mantel, welche Ventile braucht der Mensch?

Gunzgen Nord

■ ORTE AUF DER STRECKE

Der Mensch ist, sagt der Raum-Denker Alexander Gosztonyi, an den Raum gebunden, den er als Individuum bewältigen kann, der ihm als Umraum leibhafte und auch psychische Einordnung zulässt. Wie gelingt nun dem gejagten Hasen «Mensch» zwischen Gunzgen Nord und Heidiland die Inkarnation in den Raum? Ist der Hase noch im Land? Die Zweifel an den gängigen Spuren mehren sich und nach neuen wird gesucht.

Wir bewegen uns in einer Art räumlicher Simultaneität. Während wir uns in eine Nischenkultur zurückziehen (Intim- und Design-Bereich Wohnung, Siedlung, Auto), erweitern wir gleichzeitig unser Territorium über die Wege von Arbeit, Einkauf, Freizeit, Ferien, Telekommunikation und Teleinformation – letztlich bis an die Front des aktuellen, CNN-redigierten Kriegsgeschehens.

Die Dialektik zwischen innen und aussen hat eine an mittelalterliche Schutzwälle erinnernde Demarkation erfahren: Erdhügel, Zyklopenmauern, Palisaden aus Bahnschwellen, Schallschutzfenster oder reine Wandung. Übergangsbereiche zwischen privat und öffentlich, die zuvor für den Ort wie die lokale Gesellschaft wichtig waren, sind heute weitgehend verschwunden. An die Stelle der von Colin Rowe und Fred Koetter beschriebenen Debatte zwischen innen und aussen ist eine realräumliche, bauliche wie auch emotionale Abkehr von Strasse und Ort eingetreten. Der Ort bleibt in diesem Fall buchstäblich auf der Strecke. Er dient primär der Zufahrt zur nächsten Insel. Dazu kommt das Überspringen des Ortes via mediale Umwelt. Multimediale Heimat wird Realität. Unser Kleinhändler an der buchstäblich erschütternd mobil gewordenen Altstadtdecke (eben hatte ein auf dem Trottoir parkierender Touristenbus den Laden dicht gemacht) wehrt sich vehement gegen den quartierzerstörenden Verkehr. Er unternimmt aber auch, wie er selbst bemerkt, regelmässig «Flucht auf die Azoren». Diese Art Flucht aus dem immer enger werdenden Orts- und Landschaftskäfig ist im aktuellen Zivilisationsgut quasi inbegriffen. Soweit haben es der Hase und die Feldmaus noch nicht gebracht. Sie verkehren in Richtung Isolationstod.

■ HEIMWEH UNTERWEGS

Kulturbewegung ist in voller Fahrt. AUDI NSU Ro 80 wusste schon vor zwanzig Jahren: «Der Countdown hat stattgefunden. Wir sind schon un-

terwegs. Altes bleibt zurück. Doch das Neue begeistert, ist schöner, besser, anders.» Punkt.

Wir stellten im Rahmen eines nationalen Forschungsprogrammes (NFP 21, «Kulturelle Vielfalt und nationale Identität») Fragen zu diesem «Countdown» und zum Unterwegssein ganz allgemein. An drei verschiedenen Orten (St.Gallen, Abtwil-Säntispark, Standort des grossen Einkaufs- und Freizeitzentrums, und Breil/Brigels im Bündner Oberland) betraten wir sechzig Wohnungen, um mit den Leuten ausführlich über Befindlichkeiten und Erfahrungen am Ort, Nachbarschaften, Fensterausblicke, Arbeits- und Einkaufswege, aktuelle Architektur und Kunst am Ort und vieles mehr zu sprechen. Gegend und Dingwelt wurden so aus dem subjektiven und situationsbedingten Lebenszusammenhang heraus angesprochen und interpretiert. Zentral interessierten uns Fragen und Bewertungen zur räumlichen Veränderungserfahrung nicht nur der letzten Jahre, sondern auch über grössere Lebensabschnitte hinweg. Fazit: Mit dem Countdown der allgemeinen oder eben planetarischen Mobilmachung und den bekannten Folgeerscheinungen (Lärm, Abgase, Tempo, Unsicherheiten, Überfahrungen, Bedrohungen, Vergewaltigungen) haben auch die persönlichen Raumbilder neue Profile angenommen. Bemerkenswert daran ist, dass diese Profile offenbar selbst Räder bekommen haben, also mobil geworden sind. Im Klartext: Leute älter als dreissig verbinden die von uns erfragten Kindheitsbilder von Raum mit mehr oder weniger starken Verlusterfahrungen ganz konkreter, vom jeweiligen Ort bestimmter Räume. Detailliert werden beispielsweise bemoste und gepflasterte Hofplätze beschrieben, Namen von kleinen Werkstätten und Gewerbebetrieben genannt, der Verlauf kleiner Bäche nachgezeichnet oder die vorgefundene Tierwelt in Erinnerung gerufen. Auffallend starke Objektbezüge zur Einmaligkeit eines Ortes werden da deutlich. Vertreter der jüngeren Generation dagegen, Jahrgänger nach 1960, teilen die Stärke des Konkreten und Sinnfälligen jener Erfahrungen kaum mehr, es sei denn, auch sie hätten noch Räume «wie vor 1960» erfahren.

Im rückblickenden Vergleich der selbsterfahrenen Kindheits- und Spielwelten und dem, was daraus geworden ist, malen die über dreissig- und vierzigjährigen Informanten verkürzt-plakative, zum Teil aber auch sehr differenzierte Gegenbilder früher/heute. Im aktuellen Bild werden dann – bezogen auf den Sinngehalt und die Ökologie des Raumes – die starken Verluste aufgezeigt und betrauert. Negativ-Metaphern herrschen vor. Der Ausspruch eines Jahrgängers 1949 illustriert hier tendenziell eine allgemein vernommene Grunderfahrung: «Alles wegbetoniert,

was man als Junge gesehen und geliebt hat...»

In jüngeren Biografien (generell Jahrgänger nach 1960) fehlt nicht nur die beschriebene Kontrasterfahrung, sondern auch das Gefühl, einen «einmaligen» Raum verloren zu haben. Die Räume selbst sind austauschbarer und mobiler geworden. Entbindungen solcher Art schaffen auch Freiheiten. Eine Jahrgängerin 1968 (Kindheit in Steinhausen ZG) weiss ebenfalls von spannenden Erinnerungen aus dem unspektakulären Blockquartier zu erzählen. Aber sie fährt dort heute vorbei am «abgeschlossenen Lebensabschnitt» und ist nicht traurig: «Andere spielen dort weiter. Mein Spielplatz ist jetzt anderswo...»

Nun könnte man einwenden, Verlusterkenntnis entstünde erst im vorgerückten Alter. Mag stimmen. Doch entscheidend in unserer Betrachtung von Raumveränderung und Wirkungsgeschichte ist die Feststellung, dass sich die Brucherfahrungen in den Jahren um 1960 signifikant verdichten, und dies über verschiedene Biografien und Persönlichkeitsdispositionen hinweg. Und eben auch die Tatsache, dass in der Mobilität auch der Hauptfaktor jener gewaltigen Veränderung gesehen wird.

Um 1960: Die fast magische Schwelle bedeutet indessen nicht nur eine spezifische Neubestellung des Raumes, sondern unserer Kultur überhaupt. «Um 1960» markiert auch den eingeleiteten Übergang von der industriellen zur nach- oder spätindustriellen Gesellschaft, die Abschaffung des Arbeiters, aber auch die damals am stärksten empfundenen Ablösungserscheinungen und -prozesse von tradierten Orientierungen und Werten in Familie, Gesellschaft und Religion, bei gleichzeitiger Ankunft und Annahme neuer Werte und Leitfiguren über die medialen Kanäle aus dem Ausland.

Auch diese Marken bestimmen die Mobilmachung des Raumes um 1960. Die Abschiede vom herkömmlichen Raum- und Gesellschaftsbild gingen Hand in Hand. Für die jüngere Generation waren dann Beatles und Agglomerationssiedlungen schon feste Bestände der neuen, nun mobilen Kulturräume.

■ MOBIL GEFANGEN

Mobilität, Erweiterung und auch Abkehr vom Ort brachten fast alles: Zustände, Krisen, Wohlstand, Opfer, Tote, Freunde, Ghettos, Befreiungen, Engen, Weiten, Wahn, Lust, Zwang, Stop und Go. Wir sitzen quasi im gleichen Auto, wählen allenfalls – so man eines hat – noch die Marke, folgen beispielsweise der schlüssigen Argumentation von Nuccio Bertone, Spezialist der Oben-ohne-Cabrios: «Unsere Wohnungen, Büros, Fahrstühle, Automobile – alle rundum geschlossen. Ein geschlossenes System.

Aber kein schlüssiges. Wo ist dieses System am ehesten zu durchbrechen? Bei den Dächern aus Blech. Beim Auto Bertone Cabrio Palinuro.» Eigentlich einfach, der neue Weg zum Würzelfassen.

Und für die mobile Kommunikation ist auch schon gesorgt. Schon gegen 150 000 Autofahrer in der Schweiz wählen im zunehmenden Stau Natel C. Bei dem Tempo, sagen Experten, wird die Kapazität von rund 450 000 Anschlüssen 1994 ausgeschöpft sein. Man arbeitet in der Branche deshalb intensiv am neuen Netz, dem Natel D auf digitaler Basis. Der Markt zieht auf jeden Fall mit.

Allerdings stellen sich im Erfragen unserer Raum- und Umwelterfahrung auch noch andere kommunikative Probleme: solche der Betroffenheit, der Einsicht und des Willens, überhaupt noch etwas zur Schadenreduktion des Erreichten zu unternehmen. Katastrophen und Krisen festigten in den letzten Jahren auch in unseren Informanten die Erkenntnis einer Allbetroffenheit weit über die lokalen und nationalen Grenzen hinweg. Raumkonflikte und -schäden haben also durchaus auch eine integrative Seite, die im neuen Europa und in der «Welt-Heimat» wohl noch zu brauchen ist.

Dennoch mussten wir in der Schweizer Stube an Ort feststellen, dass trotz der gewaltigen und messbaren Verluste und des weiterhin drohenden Gefahrenpotentials das berufliche und private Alltagsleben ungebunden (automobil) seinen Lauf nimmt. Ökologie und ökologische Krise sind Abstracta geworden. «Man lebt mit der Zerstörung», und nicht einmal schlecht, oder – ein Wirtschaftsförderer –: «Ich meine, man hat seinen Beruf und Tagesablauf. Dieser ist mehr oder weniger gegeben. Das andere spüren Kinder vermutlich mehr.»

Nur noch Sackgassen beim Höchststand an Mobilität? Wahrscheinlich schon, wenn es nicht gelingt, Räume, Städte, Landschaften rückzubauen. Oder aktiver nach vorn ausgedrückt: Die Nischen, wo man derzeit überlebt, in die Breite zu entwickeln. Rückbau und Fortbau also. Das Automobil, dieses schmerzhaft wie unverzichtbar gewordene Verkehrssystem, muss deswegen nicht verteufelt werden. Dagegen sind dem Auto die Hörner zu nehmen, die es offenbar zum Teufel gemacht haben. Die örtlichen Widerstände übernehmen in diesem Bereich der lokalen und räumlichen Wiederfindung zweifellos eine wichtige Vorreiterfunktion.

Peter Röllin ist freischaffender Kultur- und Kunsthistoriker, Ausstellungsmacher auch. Er war zudem Projektleiter der Forschungsarbeit «Ortsveränderung und räumliche Identität» im Rahmen des Nationalen Forschungsprogrammes 21 («Kulturelle Vielfalt und nationale Identität»), deren Ergebnis Ende 1991 in Buchform erscheinen wird.