

Swiss Metro und die Ökonomie des Bremsens

Autor(en): **Klostermann, Rainer**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **7 (1994)**

Heft 3

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119950>

Nutzungsbedingungen

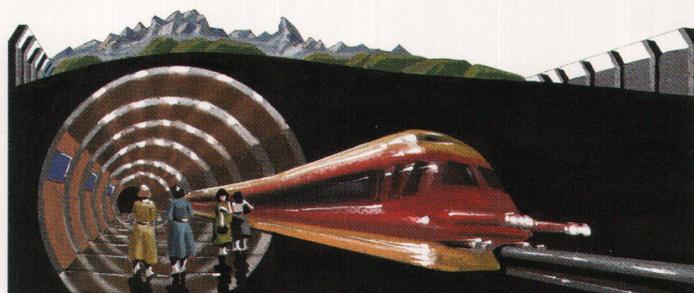
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Swiss Metro und die

Illustration: Sambal Delek



Swiss Metro – eine neue Idee begeistert Ingenieure und Planer. Seit wenigen Jahren gibt es ein euphorisches Moment, ein neues Konzept des Reisens und des Verbindens im schweizerischen Raum, scheinbar unabhängig vom «Röstigraben» und der geographischen, aber auch gesellschaftlichen Topographie des Landes. Einige Punkte seiner Ballungszentren sollen in faszinierende zeitliche Nähe gerückt werden.

Das, was man über die Swiss Metro erfährt, bezieht sich weitgehend auf eine Idee aus der Ingenieurkunst. Es ist eine bestechende Vorgabe, mit Zeit und Raum umweltschonend umgehen zu wollen, unsichtbar in einem Vakuum-Tunnelsystem verborgen und mit einer Geschwindigkeit, die man sich heutzutage energiemässig und raumordnerisch auf der Erdoberfläche nicht vorzustellen wagt. Man kann von einer Geschwindigkeit bzw. von einer Reisezeit von Zürich nach Genf sprechen, die selbst uns Mitglieder einer sehr mobilen Gesellschaft überrascht.

Die Ingenieure erforschen eine der Ballistik nahestehende Fortbewegungsart für Personen. Allerdings kann zur Zeit noch nicht verraten werden, was dem Reisenden während der Zeit des «Schusses» nach Genf geboten werden soll. Trotzdem, die Raffinesse der Idee hat etwas Verfängliches. Wir stehen einmal mehr in der klassischen Situation des Zauberlehrlings. Der Reiz der Geschwindigkeit formuliert eine Zielvorstellung, die aus heutiger Sicht verständlich ist, die aber nur in einem komplexen zeitlichen, funktionalen und räumlichen Zusammenhang sinnvoll sein wird. Die heutige Forschung macht sich verdächtig, wenn sie sich auf einzelne Rahmenbedingungen stürzen würde, um in umständlichen «Umweltverträglichkeitsberichten» Argumente für oder gegen zu formulieren, ohne nicht gleichzeitig auf gleichem Niveau Ideen zu sammeln, die das räumliche und funktionale Umfeld der Swiss Metro zur Hauptsache machen. Mit anderen Worten: Es muss die Frage gestellt werden, ob das blosses Zusammenrücken einzelner exklusiver Punkte und das Reisen ohne Landschaft der schweizerische Städtebau von morgen sein soll.

Die unkonventionelle Art der Idee und der Technik berechtigt sicherlich zu einer unkonventionellen Entwicklung des Projektes. Die Zielgerichtetheit und Logik der technischen Forschung wird der einfachere Teil des Entwicklungsweges sein, da technische Probleme bei entsprechendem Einsatz lösbar sein werden. Die Frage stellt sich, wie sich das Projekt integral in die fragende, mitunter zweifelnde, möglichst offene, «ungerichtete» Planung auf sozialpolitischer, ökonomisch-ökologischer und räumlicher Ebene einbinden lässt. Auf den Markt geworfen werden heute im Zusammenhang mit Swiss Metro oder auch AlpTransit, im Volksmund

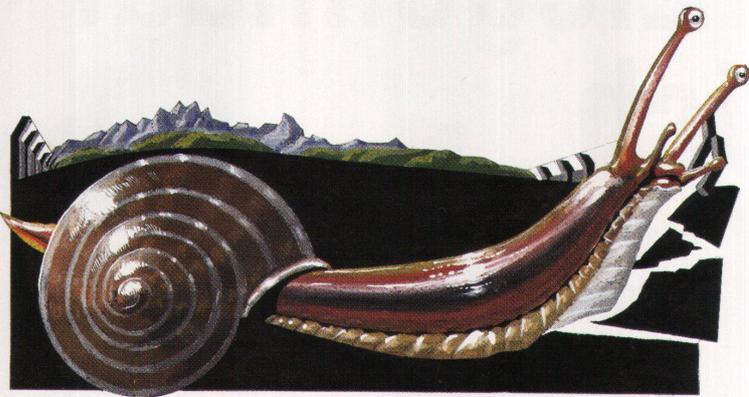
NEAT genannt, etwa Faszinationen, die den fortschrittlichen Umgang mit der Umwelt oder die ökonomische Sicherheit in und gegenüber Europa suchen. Die ingenieurtechnische Errungenschaft allein zählt weniger als etwa zur Bauzeit der alten Gotthardlinie. Beim in einer fortgeschrittenen Planungsphase stehenden AlpTransit spricht kaum jemand vom Bau des längsten Eisenbahntunnels der Welt. Vielmehr wird über den Sinn des europäischen Schnell- und Güterbahnnetzes oder über regionale Vor- und Nachteile diskutiert. Der AlpTransit hat, durch das Vorhaben Bahn 2000 und das Huckepackkonzept beeinflusst, einen nationalen Charakter bekommen. Auf dieser Basis wurde er vom Souverän akzeptiert. Soll dies auch für Swiss Metro gelten? Anstelle eines sich konkretisierenden technischen Projektes sei an dieser Stelle die Swiss Metro als Idee der neuartigen Verbindung in die Fragen der künftigen räumlichen urbanen Struktur des Lebensraumes Schweiz eingebettet. Mehrere zu diskutierende Behauptungen drängen sich auf:

– Die Swiss Metro muss in die Europadiskussion integriert werden. Es drängen sich Untersuchungen und eine Zusammenarbeit mit den umliegenden räumlichen, politischen und ökonomischen Strukturen auf. Damit könnten neuartige Ideen dort einfließen, wo sie dringend gebraucht werden. Der enge Zusammenhang vom Bau eines neuen Europa mit der Weiterentwicklung des Raumes Schweiz wird hier als gegeben vorausgesetzt. In logischer Folge müsste sich die Swiss Metro rechtzeitig den technischen und raumplanerischen Herausforderungen anderer Netzwerke und Systemgrenzen stellen.

– Die Massstäblichkeit und die Beziehung zum Landschaftsraum wird weiterhin eine wichtige Rolle spielen, auch wenn das System Swiss Metro unterirdisch sozusagen ohne sichtbaren Raum auskommen will. Bei der dringlichen Suche nach Identitätsfeldern spielen die Landschaftsräume der zukünftigen Stadtformen der Schweiz eine wichtige Rolle. Die Diskussion um ein mögliches Netzwerk der Schnellverbindungen müsste neue Denksätze in die Vision der schweizerischen Megalopole hineinbringen. Damit berücksichtigt man gleichzeitig die unterschiedlichen Konzepte wie Euroregionen, Ballungszentren und Partnerstädte über nationale Begrenzungen hinaus. Die einzelnen Orte werden sich immer auf ihre landschaftliche Umgebung beziehen. Ob ein Reisen zwischen diesen Orten ohne diesen Landschaftsraum stattfinden kann, bleibt für die Schweiz wenigstens zur Zeit eher unwahrscheinlich. Ein völlig neuartiges Erlebnis der Fortbewegung wird in einen Raum übersetzt, indem man traditionsgemäss gewohnt ist, eher zu bremsen, oder vorsichtig andere vorausschickt, und wo oft selbst das Wetter länger aufgehalten wird als wir es nötig finden.

Ökonomie des Bremsens

Von Rainer Klostermann



– Das System der Swiss Metro erlaubt bloss die lineare Verbindung einzelner Punkte. Selbst auf der Ebene des Städtebaus sind diese Anschlusspunkte nur kleine Felder. Es entstehen Stationen mit sehr spezialisierter und privilegierten Bedeutung. Das vorgeschlagene Netz fällt gegenüber der Vision einer komplementären Vernetzung grösserer Schweizer Städte viel zu dünn aus. Es stellt sich die Frage, ob es anstelle der behaupteten ungenügenden Vernetzung der Schweizer Städte eine fragmentale bipolare Verkupplung von Stadtpunkten geben müsste, z.B. München und Zürich, Genève und Lyon, Lugano und Milano usw. Im Unterschied zum AlpTransit suggeriert die Swiss Metro ein in sich geschlossenes System. Geschlossen, weil es auf einen politischen Raum bezogen wird, in dem interessierte Gespräche und Zusammengehörigkeitsgefühl gepflegt werden. Geschlossen aber auch, da der Vorschlag der Technik noch keine Kompatibilität zu anderen Schnellbahnsystemen Europas aufzeigt. Gerade deshalb aber könnte ein fragmentales Metro-Konzept der Partnerstädte das eigentliche System für eine Swiss Metro International sein. An solche Konzepte ist zum Beispiel in den amerikanischen Olympiastädten Atlanta und Savannah gedacht worden.

– Die heute vermutete und vorausgesagte Bewegung der Städte, beeinflusst durch die Entwicklung der Telematik und anderer gesellschaftspolitischer Veränderungen, müsste in eine Projektidee wie Swiss Metro einfließen. Ein solches Konzept hat die Aufgabe, ein Lösungspotential für vermutete zukünftige Probleme bereitzustellen. Damit sei festgestellt, dass es genügend noch undefinierbare Momente für die Entwicklung und Verwandlung zukünftiger Stadtformen gibt.

Wenn wir uns in den Begriff «Stadtnebel» von André Corboz hineinendenken, stehen wir mitten in den Visionen der Schweiz als Megalopole. Dieser Lebensraum wird, mit Bezug auf Traditionen, ein Netzwerk von Identitäten sein, die sich in sehr ausgeklügelter Form den entsprechenden Bedürfnissen anpassen können oder sich gegebenenfalls voneinander distanzieren. Unser Stolz müsste es sein, Strukturen der Megalopole in die nationale und föderalistische Typologie einer zukünftigen Schweiz zu übersetzen. Arbeiten wir an einem individuellen, massgeschneiderten Raumbild des Landes und seiner Städte. Ob darin eine so spezialisierte Bewegung wie Swiss Metro Platz hat, bleibt bei der angedeuteten Problemdichte eher zweitrangig. Das heisst nicht unwesentlich, aber die ingenieurtechnische Idee darf nicht zur städtebaulichen und raumplanerischen Leitlinie werden. Dies wäre dann gleich der Verzückung des Zauberberlehrings mit der verlockenden Idee, sich das Wasser ins Haus tragen zu lassen. Moderne Stadtplanung operiert nicht mit Lösungsvorschlägen für vorhandene Probleme. Sie wird effektiver, wenn es ihr eine laufende

Charakterisierung und Bewertung der Potentiale einzelner Teilräume und deren Vernetzung gelingt. Der Raum bleibt für die Lebensqualität relevant. Um seine reale und virtuelle Erfahrung auf einem entsprechenden Niveau zu halten, brauchen bereits heutige urbane Stadtstrukturen beruhigende Massnahmen. Wer realen Raum braucht, muss auch Zeit haben. Dies ist bereits heute eine wichtige Rahmenbedingung für Lebensqualität. Bis anhin sind Zeitgewinne zum Beispiel beim Reisen zu einem bedeutenden Teil in Freizeit eingeflossen oder haben diese erst im bekannten Masse möglich gemacht. Ist hier ein noch grösserer Bedarf vorhanden? Sollte nicht Zeitgewinn an sich und damit auch die Trennung von Arbeit und Freizeit neu überdacht werden?

An verschiedenen Stellen wird über den ökonomischen Erfolg des Verzichtes nachgedacht. Sicherlich müsste in der weiteren Entwicklungsarbeit die Idee der Swiss Metro mit umgekehrten Vorzeichen betrachtet werden; sozusagen: Was gewinnt man, wenn auf ein solches Konzept verzichtet wird, nicht aber auf die von ihm verursachten Impulse? Die technische und ökonomische Forschung hingegen ist dann immer noch mit der weltbekannten Schweizer Qualitätsmarke in einem passenden Kontext absetzbar, ohne letzteren nachträglich erfinden zu müssen. Unter diesem Aspekt darf man die Beteiligung verschiedener Grössen, unter anderem auch der SBB, an der Konzeptstudie sicherlich akzeptieren.

Während die technische Forschung meist konkrete Modelle vorweist, sind bei Fragen zum Lebensraum von morgen fast notwendigerweise noch lückenhafte Antworten festzustellen. Wir müssen uns deshalb umgehend auf die Suche nach weiteren Ideen für zukünftige Lebensqualitäten machen. Ein wichtiges Moment für unsere Stadtstrukturen und unserer damit verbundenen Lebensweise ist die Langsamkeit und die Ruhe. Die Planungsprobleme der Beruhigung urbaner Strukturen übertreffen in ihrer Komplexität diejenigen der Mobilität und der Geschwindigkeit. Die Elemente der Ruhe sind für die Vision der Megalopolis im Raume Schweiz von grösster Bedeutung, vor allem auch räumlich. Lösungsansätze dazu liegen im Prinzip der Langsamkeit.

Wir kennen die ökonomischen Bedingungen des Wachstums. Jetzt geht es immer mehr um die Ökonomie der Leere, um deren Wirtschaftlichkeit. Einige kluge Köpfe beginnen die Langsamkeit zu erforschen. Entdecken wir die Ökonomie des Bremsens. Wir könnten versuchen, mit der Entdeckung der Langsamkeit eine Balance im Lebensraum Stadt und in uns selbst zu finden.

Rainer Klostermann ist Architekt in Zürich, wo er mit Pierre Feddersen ein Atelier für Städtebau, Architektur und Landschaftsplanung betreibt.