

Innere Landschaften

Text: André Schmid

Fabrikzeitung Nr.149, Januar/Februar 1999, S.3-4

«So wird der Bildschirm schlagartig zum letzten Horizont der Sichtbarkeit, zum Horizont beschleunigter Teilchen, der die Weite des geografischen Horizonts ablöst...» Paul Virilio

Karriere hat etwas mit der Strasse zu tun. Und nicht nur in dem Sinne, dass man auf der Strasse landet, wenn einem das Unglück verfolgt und die noch junge Berufslaufbahn bei schlechtem Wirtschaftsgang ohne Hoffnung in die Arbeitslosigkeit führt. Der Ursprung des Wortes lässt sich nämlich auf die römischen Karrenwege zurückführen. Der Lebensweg ist also nur mit dem Ziel vor Augen und unter grossen Anstrengungen zu meistern, genauso wie die granitsteingepflästerten Strassen über Berg und Tal des alten Roms.

Ohne Zweifel durchläuft die Strasse selbst ihre eigene Karriere. Eröffneten die Kantone in den frühen sechziger Jahren ein Teilstück der Nationalstrasse, so schwingten Buben und Mädchen in Sonntagskleidern feierlich die Ortsfahnen der betreffenden Gemeinden. Mittlerweile hat sich der Stolz in Unmut gekehrt, ob der vielen Fahrzeuge, die täglich über die ausgebauten Verkehrswege donnern. Zwar werden weiterhin neue Umfahrungsstrassen, Autobahnen und Tunnels gebaut, doch werden diese unter grossem finanziellen Aufwand in die heutige Landschaft gebettet, um sie gesellschaftlich erträglicher zu gestalten.

Je nach Strassenklasse und Reisegeschwindigkeit, wird die Welt vom Steuer aus verschieden wahrgenommen. Bei langsamer Fahrt erhält der Strassenrand die volle Aufmerksamkeit der Automobilisten. Hingegen verlieren bei erhöhter Geschwindigkeit die naheliegenden Objekte an Konturen, die Dinge werden zu Streifen und der Vordergrund geht völlig verloren. Der Blick richtet sich zusehends auf den Hintergrund, den Horizont und die weite Landschaft. Doch mit fortschreitender Entwicklung der Verkehrs- und Informationstechnologie wird sich das Augenmerk wiederum von der Landschaft abwenden und vermehrt auf virtuelle, innere Welten richten.

Strassenrand

Vom Auto aus fällt der Blick zuerst auf das Naheliegende. Wer ist nicht schon mit knurrendem Magen übers Land gefahren und hat nach einem Wirtshauschild oder einer Bäckerei Ausschau gehalten? Strassen sind Orte des Handels, von Angebot und Nachfrage. Im Zürcher Oberland breiten sich links und rechts der Strasse farbige Gladiolenfelder aus, auf denen in Selbstbedienung die Blumen geschnitten werden können, und an polnischen Überlandstrassen stehen Pilzverkäufer mit ihren geflochtenen Körben dem windigen Wetter ausgesetzt und hoffen, dass endlich jemand anhält und sich für ihre wild gewachsenen Röhrlinge interessiert. An den Ausfallstrassen jeder grösseren Stadt warten die Prostituierten mit ihren überlangen

Wildlederstiefeln und viel zu knapp bemessenen Kleidern auf ihre Freier. Daneben locken Tankstellen kurz vor der Autobahneinfahrt mit billigem Sprit und breitem Sortiment im angehängten Supermarkt.

Neben Träger von Handel und Gewerbe sind Strassen schon immer auch Eroberungs- und Besetzungsmittel. Strassen stecken Territorien ab, entlang von ihnen werden Grenzsteine gesetzt und Denkmäler errichtet. Nach wie vor schlagen einflussreiche Holzfirmen neue Forststrassen in die tropischen Regenwälder, um an die Schätze des Urwalds zu kommen und sie gleichzeitig zu beherrschen. In den siebziger Jahren wurde an Sonntagsmatineen pathetische Dokumentarfilme gezeigt, die die «Transamazonica» als Meilenstein der Menschheitsgeschichte priesen. Den letzten naturbelassenen Boden Brasiliens wurde so dem Fortschritt geopfert. Die Forstleute mit ihren grossen Kettensägen schlugen zwei bis dreihundert Meter breite Schneisen in den Wald und heute reihen sich links und rechts der schlaglochreichen Strasse eine Wellblechhütte an die andere, und ärmliche Kinder versuchen ein paar Orangen an die Reisenden der Überlandbusse zu verkaufen.

Der amerikanische Schriftsteller John Brinckerhoff Jackson stellt sich die Frage, was denn zuerst da war, die Häuser oder die Strasse die sie miteinander verbinden? Er kommt zum Schluss, dass je nachdem ob wir Bauern oder Jäger sind, die Frage anders beantworten würden. In der räumlich gestuften Hierarchie der europäischen Welt steht das Haus für Familie und Dynastie. Hingegen hat die Strasse ohne Ziel keine Daseinsberechtigung.

Vielleicht sind wir in letzter Zeit vermehrt zum Jäger und Nomaden geworden, denn nach Robert Fishman ist die Grundeinheit der Neuen Stadt nicht mehr die nach Häuserblocks zählende Strasse, sondern der «Wachstumskorridor» der Highways, der sich über Dutzende Kilometer erstrecken kann. Überall entlang von grossen Strassen säumen Gewerbe- und Büroparks, Einkaufszentren und locker gestreute Wohnsiedlungen. Die Erschliessbarkeit wird zum obersten Kriterium einer neuen Stadtentwicklung. Politische oder räumlich-ästhetische Kriterien spielen eine untergeordnete Rolle. Die Unterscheidung von Stadt und Land, aber auch von Innenstadt und Agglomeration wird obsolet. Zuhause fährt man aus der Tiefgarage und sucht auf schnellstem Wege sein Ziel, die Tiefgarage des Arbeitgebers oder die des Supermarkts. Die Strasse ist heute weniger Ort, denn Funktion.

Panorama

Albrecht von Hallers philosophisches Lehrgedicht «Die Alpen» aus dem 18. Jahrhundert in dem die Schönheit des Gebirges gepriesen wird, leitete den Wandel von der Vorstellung der wüsten Berge zum grandiosen Naturschauspiel ein. Und so wurde die Schweiz ein exemplarisches Panoramaland, denn wenige Jahre später kamen die ersten englischen Touristen und waren entzückt, mit welcher Erhabenheit sich das Hochgebirge vor ihnen aufbaute. Das liebliche Arkadien mit all den Hirten und Schafherden, das sie in den Gärten ihrer englischen Landsitze inszenierten, war kein Vergleich zu den dramatischen Landschaften der Alpen.

Von dieser Dramatik sind wir genauso eingenommen, wenn wir mit dem Auto bei Fönwetterlage in den Voralpen unterwegs sind und sich vor uns die Alpenkette auftürmt. Meist sind wir aber froh, im sicheren

Auto zu sein und aus gebührendem Abstand mitverfolgen zu können, wie die aufziehenden Regenwolken langsam die Bergspitzen einhüllen und bald auch das Unterland erfassen.

Der französische Philosoph und Schriftsteller Denis Diderot (1713–1784) behauptete als erster, dass sich unsere Gesellschaft die Kompensation des Naturverlustes durch Landschaftsbilder erkaufe. Und heute kompensieren wir unsere Entfernung zur Natur, indem wir sie in Form vorbeiziehender, bewegter Bilder hinter der Windschutzscheibe konsumieren. Der Gang ins Museum ist dafür nicht mehr nötig. Wie die im 18. Jahrhundert aufkommende Gattung der Panoramen erspart auch die Autofahrt die Anstrengungen und Gefahren einer echten Naturerfahrung und lässt uns in einer quasi fiktiven Reise das Land erleben.

Die Landschaft existiert in unseren Köpfen, und nur aus der Entfernung zur Natur entsteht eine Vorstellung von Landschaft. Genauso wie in den geschlossenen Innenräumen römischer Landvillen gemalte Landschaften an den Wänden eine Vorstellung von Landschaft evozierten, sind die Aussichtsfahrten auf den grün markierten Strassen der Hallwag-Karten rahmenlose Landschaftsillusionen. Bauern auf den Feldern, Dörfer mit ihren Kirchtürmen, Supermärkten, Tankstellen und Einfamilienhaussiedlungen an den Südhängen bewaldeter Hügel ziehen gleichmässig vorbei als wären sie Teil einer Modelleisenbahn-Landschaft. Je nach Geschwindigkeit und Art der Strasse fällt der Blick vermehrt aufs Detail oder eben auf den weiten Horizont der Landschaft.

Standen im Barockzeitalter Fixpunkte in der Landschaftswahrnehmung im Vordergrund, von wo aus der Blick entlang sich spiegelnder Wasserbecken und geschnittener Alleen und Bosketts in die Ferne schweifte, so ist der Landschaftsgenuss aus einer sich ständig wechselnder Perspektive typisch für den englischen Landschaftsgarten des 18. und 19. Jahrhunderts. Diese Sicht des Spaziergängers, dem immerzu sich neue Achsen und Szenerien auftun, überträgt der Autofahrer in die heutige Zeit. Mit 80 km/h durch die Gegend fahrend, wird die Zeit das Richtmass des Raumes. Die alltägliche Umgebung wird nicht mehr nach räumlichen Fixpunkten erfasst, denn das nächste Einkaufszentrum ist 20 Minuten entfernt und das Büro liegt eine halbe Stunde in entgegengesetzter Richtung.

Le Corbusier stellte sich im Plan Obus für Algier (1930–1934) ein riesiges, langgezogenes Gebäude vor, das der Küstenlinie folgt, und auf dessen Dach sich eine Schnellstrasse durch die Landschaft schlängelt. Diese romantische Vorstellung der Fortbewegung mit sich immerwährend neu aufbauenden Panoramen konnte nur entstehen, als das Land noch weitgehend unbebaut war. In endlos überbauten Agglomerationen macht diese Idee keinen Sinn mehr. Viele Stadtplaner der Moderne sehen im Autofahrer den Zuschauer, durch dessen Windschutzscheibe Filmausschnitte flimmern wie in amerikanischen Roadmovies, die durch gottverlassene und spektakuläre Landstriche führen und so Freiheit durch Fahren suggerieren.

Die ersten in künstliche Parklandschaften gebetteten Schnellstrassen wurden in den 20-er Jahren an der Ostküste Nordamerikas gebaut. Beim „Bronx River Parkway“ wurde das Ufer des stark verschmutzten Bronx Rivers im Norden der Stadt New York melioriert und auf einer Breite von 100 bis 400 Meter die Fahrspuren völlig unabhängig geführt. Man hat den Eindruck, mitten durch eine sauber gepflegte englischen Anlage zu fahren. Die Bäume stehen in sorgsam geschnittenen Wiesen, angenehm gruppiert und geben immer wieder den Blick frei auf die umliegende Gegend von Westchester County. Das nationalsozialistische Deutschland

übernahm diese Art des Strassenbaus und so schmiegen sich die ersten Autobahnen Europas kultiviert in den Landschaftsverlauf ein und verschleiern ihre Ziele durch einfühlsame Landschaftspflege.

Die einst praktizierten Sonntagsfahrten ganzer Familien auf den Landstrassen haben im umgekehrten Verhältnis zur Ausdehnung der Agglomerationen abgenommen. Mittlerweile ersetzt die Stadtlandschaft, das Landschaftspanorama. Der Blick von einer Strasse auf eine andere verspricht interessantere Perspektiven. Eine Nachtfahrt auf der stadtzürcher Hardbrücke über Strassen und Geleise hinweg fasziniert und erinnert an die Philipp-Morris-Fahrt von Brooklyn über die Manhattan-Bridge nach New York City.

Röhre

Die Wahrnehmung der äusseren, so genannten realen Landschaft wird immer mehr nur zu einer von mehreren Möglichkeiten. Nach Paul Virilio verliert unsere geophysikalische Umwelt durch die modernen Verkehrsmittel und Übertragungsmedien ihre räumliche Tiefe. Die optische Dichte der Landschaft vermindert sich rapide, wodurch der erscheinende Horizont, von dem sich alles Geschehen abhebt, mit dem tiefen Horizont unserer kollektiven Phantasien verschmilzt. Das heisst, der Bildschirm wird zum letzten «Horizont der Sichtbarkeit», der die Weite des geografischen Horizonts ablöst.

Es gibt zahlreiche Anzeichen, dass sich der Blick der Automobilisten vom Strassenrand über das landschaftliche Panorama hinweg auf das Innere des Wagens und auf innere Welten konzentrieren wird. Der Blick durch die Windschutzscheibe ist fakultativ und nur an ganz bestimmten, spektakulären Orten lohnenswert. Das Arbeiten im Wagen und die Interaktion mit virtuellen Welten über Natel und Bildschirm werden vor allem dann stark zunehmen, wenn bei Überlandfahrten die Autos über Bordcomputer gelenkt werden. In dieser Hinsicht wird sich der Verkehr auf den Schienen und Strassen für die täglichen Benutzer stark angleichen. Die Freiheit mal schnell anzuhalten, besteht zwar weiterhin, doch da sind nur wenige, normierte Orte wie Raststätten und Aussichtspunkte dafür vorgesehen. Meist gibt es aber schlicht keinen Grund irgendwo, zum Beispiel zwischen Olten und Aarau, anzuhalten. Die Strasse wird zusehends von ihrer geografischen Umgebung abgekoppelt und wird entgegen allen Bemühungen der Verkehrsplanung zu einem geschlossenem System, die an bestimmten Schnittstellen Verkehr aufnimmt und abgibt. Die Zeiten, in denen die Strassen mit der Landschaft in einem symbiotischen Verhältnis standen, sind vorbei. Die malerische Passstrasse, die sich einerseits in geschwungenen Bögen den Berg hinaufwindet und die tiefen Schluchten mit imposanten Kunstbauten überwindet und andererseits aus der Perspektive der Autofahrer immer wieder grandiose Sichten auf die Berglandschaften freigibt, ist nur mehr eine Ausnahme und wird uns einzig als Panoramastrasse erhalten bleiben. Andere Strassen werden die Funktionen des täglichen Verkehrs übernehmen: Strassen mit hohen Zäunen, damit Wildtiere nicht auf die Fahrbahn springen, Strassen mit hohen Graswällen und vielerlei designten Lärmschutzwänden, die eine Aussicht auf die Umgebung versperren, Strassen, die die topografischen Unregelmässigkeiten mit Tunnels durchstossen. Die Isolierung der Strasse führt dazu, dass sie sich allmählich in die Erde gräbt und zusehendes vom Erdboden verschwindet.

Reale Vorfälle und visuelle Reize von aussen werden weniger, und so flacht die Dramaturgie einer alltäglichen Autofahrt ab. Das soll uns nicht weiter stören, denn wie gesagt ist die Wahrnehmung der

Landschaft aus der Windschutzscheibenoptik nur noch eine Wahrnehmungsebene von vielen. Wie die öffentlichen Bereiche der amerikanischen Shopping Malls erstmals in den 50er Jahren in die Gebäudekomplexe integriert und schliesslich zum kontrollierbaren, klimatisch ausgeglichenen Innenräumen mit künstlich hergestellten Erlebniswelten wurden, so verschwinden in Zukunft viele Strassen aus der offenen Landschaft und werden in komplexen Systemen durch unseren Boden geführt. Anstelle von realen Landschaften werden, wie das Beispiel der Swatch-Werbung in einem Eisenbahntunnel bei Bern vormachte, virtuelle Welten die Fahrenden entzücken. Die Monotonie der langen Tunnelfahrten werden der Vergangenheit angehören, da die Bilderwelt aus dem Innern des Fahrzeugs abgerufen wird. Paul Virilio meint: «...Das bedeutet Untergang der Welt, zumindest Untergang der Aussenwelt; die ganze Welt wird schlagartig Endowelt....Es bleibt allein der gegenwärtige Augenblick, die Echtzeit unverzüglicher Telekommunikation.»

In ihrem «Interchange-Projekt» visualisierte schon vor über 30 Jahren die britische Architektengruppe Archigram, wie verschiedene Verkehrsarten mit frei beweglichen und schienenengebundenen Fahrzeugen in Röhren zwischen Knoten- und Austauschzonen sich bewegen. Archigram dachte über die Schwierigkeit der Raumnutzung in komplexen urbanen Strukturen nach. Dabei lehnten sie sich an die Abenteuerstadt im Comic der frühen sechziger Jahre. Sie waren der Meinung, dass die neue Stadt einzig von der Organisation der Bewegung, vom ausgeklügelten Erschliessungssystem abhängt und dieses Problem habe der Cartoon in seinen Wolkenkratzerstädten zeichnerisch längst gelöst.

Die neue Landschaft aus der Sicht der Automobilisten ist assoziativ und sprunghaft, mehrschichtig, manchmal natürlich, mehrheitlich aber künstlich. Die ästhetischen Aufwertungen von Verkehrskreiseln und Lärmschutzwänden durch Kunstschaffende und Landschaftsarchitekten sind die letzten Versuche, die virtuellen Welten abzuwenden und der realen Landschaft mehr Bedeutung zu verleihen. Es wird wohl auf die Dauer ein verlorenes Spiel sein gegenüber Nintendo, Natel und Netscape. Doch eines ist sicher: Nachtfahrten werden attraktiver.