

Cedric Price Nr. 1

*Hoffnungsvoll zu reisen ist besser als anzukommen.
Robert Louis Stevenson (1850-1894)*

Bewegung beinhaltet einen Ablauf über ein meßbares zeitliches und häufig auch räumliches Intervall.

Mobilität bedeutet Beweglichkeit oder Bewegungsfähigkeit. *Transport* bedeutet Beförderung, eine Form der physischen Bewegung.

Transfer, Übermittlung und Austausch beinhalten eine Übertragung von Energie oder Information.

Es ist absolut notwendig, daß die Unterschiede zwischen diesen vier konkreten und eindeutig definierten Begriffen von den Entwerfern erkannt und dazu benutzt werden, Sparsamkeit und Vergnügen zum zukünftigen Wohle aller zu gewährleisten.

Jede Form des Transports auf der Erdoberfläche hinterläßt physische, kontinuierliche Anhaltspunkte in einer bestimmten Richtung, z.B. Spuren, Straßen, Eisenbahnschienen usw. Auf den Wasserflächen der Erde sind dagegen nur vereinzelte Richtungsindikatoren sichtbar, z.B. Leuchfeuer. Mit der zunehmenden Verbreitung des Radar und der weltweiten Satellitennavigation wird die Zahl dieser Orientierungspunkte noch weiter reduziert.

In beiden Fällen jedoch werden die Verbindungs- bzw. Endpunkte der Transportwege zunehmend markanter und komplexer, je mehr sich die jeweiligen Transportmittel ausbreiten. Es entstehen immer neue Tunnelportale und Flughäfen neben Bahn- und Busstationen, Anschlußgleisen und Parkplätzen. Was den Standort dieser Anlagen betrifft, so müssen sie dabei im Gegensatz zu früheren Siedlungsmustern keineswegs unbedingt in der Nähe dauerhaft bewohn-



ter Konzentrationen liegen oder zur Entstehung solcher Konzentrationen führen. Vielmehr erscheint der praktische Nutzen von solchen „statischen“ Einrichtungen immer zweifelhafter.

Noch wichtiger ist es jedoch, die Vorteile solcher statischen Einrichtungen und Zustände immer wieder neu zu überdenken und zu überprüfen.

Die Nutzung eines bestimmten Standorts während der beiden „Lebenszeiten“ des Menschen (fremdbestimmte und selbstgewählte Lebenszeit) muß ebenso in das Entwurfsspektrum eingehen wie unsere eigene statische Lokation innerhalb eines 24-stündigen Zyklus. Der praktische Nutzen der langfristigen oder permanenten statischen Lokation gut versorgter Einrichtungen - Arbeitsplätze oder Heimstätten, Universitäten oder Krankenhäuser - verringert sich noch weiter, wenn man Wesen, Form, Häufigkeit und Dauerhaftigkeit der „Versorgung“ in die vier Grundkategorien einteilt, die ich am Anfang definiert habe.

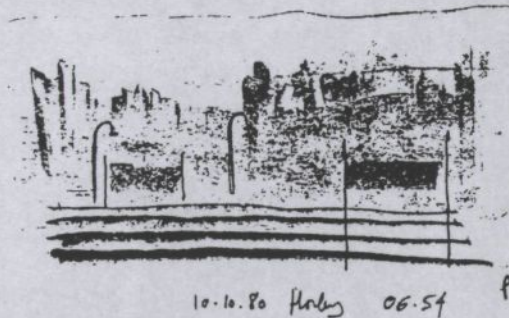
Schon immer bestand eine Trennung zwischen der Art und Weise und der Häufigkeit der Versorgungsmobilität und der Notwendigkeit, die Art der Mobilität zu verändern,

aber das heutige Ausmaß dieser Trennung im Hinblick auf die Form wie auch das Intervall macht neue Entwurfsüberlegungen notwendig.

So mußte beispielsweise im Mittelalter ein Reiter nach einer Vierteltagesreise sein Pferd tränken und hatte dadurch Gelegenheit, selbst auszuruhen und seinen Durst zu löschen. Die Bereitstellung von Wasser und Sitzgelegenheiten für eine größere Zahl von Reisenden führte bald zur Gründung eines Weilers. Die Bereitstellung von Wasser und Hafer sowie die Einrichtung einer Schmiede zur Versorgung der Zugtiere und Wagen sorgten dafür, daß der Fahrer jeweils in den einzelnen Dörfern zu essen und zu trinken bekommt, während die Notwendigkeit eines Stalles und neuer Pferde für die Kutschen in der Stadt praktischerweise mit dem Bedürfnis des Kutschers nach Schlaf und der Notwendigkeit zusammenfiel, die Kutsche zu reinigen oder zu tauschen und die Passagiere zu wechseln.

Diese Abstimmung von Bedürfnissen und Notwendigkeiten steht nun im deutlichen Kontrast zur Belieferung von Autobahntankstellen mit Kraftstoff oder mit dem Zusammenhang zwischen der Produktion von Autos und der Anlage von Motels. In ähnlicher Weise muß heute auch der Zeitplan für die Instandhaltung und Versorgung der Arbeitsplätze kaum noch mit den Arbeitszeiten der dort Beschäftigten koordiniert werden.

Die daraus resultierende Inkompatibilität der verschiedenen Formen von Transport und Mobilität wird noch deutlicher, wenn man zusätzlich noch die „unsichtbaren“ Methoden der Informations- und Energieübertragung mit einbezieht. Elektronischer Datenaustausch, Computer-Banking und Satellitenüberwachung sind nur einige der unsichtbaren Medien, die inzwischen alle Arten von festen Räumen versorgen, von industriellen, sozialen und kommerziellen Einrichtungen bis hin zum privaten Wohnbereich. Darüber hinaus erfordert das ständig wachsende Angebot solcher



nicht ortsgebundener Versorgungseinrichtungen die kontinuierliche Neueinschätzung des Werts und der Lebensdauer bestimmter räumlicher, vom Menschen geschaffener Strukturen (Architektur?), und sowohl Architekten als auch Stadtplaner müssen sich mit der Entwicklung alternativer Methoden befassen, wie die Kongregation von Menschen gesellschaftlich und funktional vorteilhaft gestaltet werden kann.

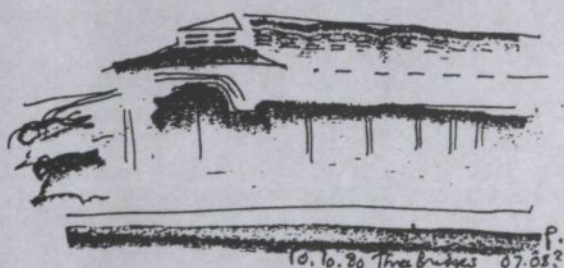
Vor dreißig Jahren habe ich zum erstenmal ¹⁾ darauf hingewiesen, daß die bestehenden urbanen Strukturen - insbesondere Klein- und Großstädte - ungeeignet sind, und neue Strukturen vorgeschlagen, die der heutigen Form von Mobilität durch den Individualverkehr besser gerecht werden und die neuen Intervalle im Hinblick auf Wahrnehmung und Erreichbarkeit widerspiegeln. Allerdings hat diese Zunahme der individuellen Mobilität in der Regel bisher nur eine Ausweitung der Bereiche zur Folge, in denen solche Einrichtungen angelegt werden könnten. In der Tat war es oft so, daß die neu geschaffenen Strukturen überflüssigerweise in so starkem Maße nach außen hin abgeschlossen

waren, daß die neuen Gebäude kaum von jenen zu unterscheiden waren, die sie ersetzen sollten. Es ist nicht die Aufgabe der Architektur, die vom Menschen erzeugte Molekularmischung neu zu gestalten, sondern vielmehr, das Austauschmoment der Nicht-Bewegung zu nutzen. Solche Momente können zeitweise selbst dann auftreten, wenn sich die an diesem Austausch Beteiligten in Bewegung befinden.²⁾ So ist es, wenn man von statischen Zuständen in einem festen Behälter (Gebäude) ausgeht, durchaus möglich, daß ein medizinischer Berater beispielsweise einem Chirurgen verbale Anweisungen über Funk übermittelt, wobei sich ersterer in einem Hochgeschwindigkeitszug befindet, letzterer dagegen im Operationssaal der Klinik steht. Die Geschwindigkeit des Zuges und die Entfernung zwischen Zug und Klinik sind dabei ohne Bedeutung.

Die Aufhebung der Beziehung zwischen Geschwindigkeit und Handlung unterstreicht noch einmal die Bedeutung meiner ursprünglichen Forderung, die Entwerfer sollten sich bewußt machen, welche Vorteile in der Trennung von *Bewegung* und *Mobilität*, *Transport* und *Transfer* liegen.

Wenden wir uns in diesem Zusammenhang jenem zunehmend anwachsenden Teil unseres Lebens zu, über den wir selbst bestimmen und verfügen können, also dem, was wir „Freizeit“ nennen. In der Vergangenheit wurden die freiwilligen Intervalle dieser Zeiträume vor allem von den Mahlzeiten bestimmt. Fertiggerichte und „Fast Food“, die Auflösung der traditionellen Familienstruktur und das Fernsehen haben diese Unterteilung weitgehend überflüssig gemacht, es sei denn sie werden bewußt und freiwillig beibehalten, weil sie (wie beispielsweise auf langen Flugreisen) dazu dienen, Perioden der Langeweile zu überbrücken oder auch (wie bei feierlichen Anlässen) Erinnerungen zu pflegen.

Diese angenehme oder vergnügliche Funktion des Essens ist mit längeren Zeiträumen freudiger Erwartung und lustvollen Genießens verbunden.



Von London nach Brighton mit dem Zug.

Vielleicht sollte sich der oben erwähnte medizinische Berater, der im Funkkontakt mit der Klinik steht, einen langsameren Zug aussuchen, um sowohl sein Essen als auch den Blick auf die Landschaft besser genießen zu können und sich zu entspannen.

Das Reisen könnte sehr viel angenehmer sein, wenn das Schwergewicht nicht mehr auf der Freude an der Geschwindigkeit liegt, sondern darauf, was man unterwegs sehen und betrachten kann.³⁾

Damit wird die Möglichkeit einer ausgedehnten Betrachtung zu einem quantitativen Element der *Bewegung*. Daraus ergibt sich die Forderung, daß der entsprechende *Transport* die dazu notwendigen Voraussetzungen schaffen muß.

Im Rahmen dieser Gleichung würden größere Fenster in den Eisenbahnwagen, kurze Tunnel, langsamere Autobahnen, hohe Brücken und niedrig fliegende Flugzeuge mit Sicherheit den menschlichen Bedürfnissen besser entsprechen.

Vielleicht würden auf diese Weise auch die allzu hektischen Touristen in den alten Städten wieder ein Gefühl dafür bekommen, wie anstrengend es sein kann, die Treppen eines Renaissance-Palastes emporzusteigen.⁴⁾

Trotzdem wäre das alles mit weitreichenden Eingriffen in unsere bestehende Landschaft verbunden – aber sollte das nicht zutreffen?

Bereiche, die der Produktion von Nahrung oder Energie dienen (Ackerland und Wälder) besitzen eine Qualität, die mit Größe zu tun hat, während die Bereiche, die der Produktion dienen (Minen, Kraftwerke, Fabriken und Bürogebäude) in der Regel nur wegen der Redundanz ihrer Form von Interesse sind. Das gleiche gilt auch für Siedlungen und die dazugehörigen Gemeinschaftseinrichtungen (Häuser, Rathäuser, Gefängnisse und Kirchen). Lagerbereiche sowohl für Abfälle als auch für Ressourcen (Mülldeponien, Friedhöfe, Steinbrüche, Stauseen) sind visuell nur von geringem Interesse, können aber aufgrund ihres Betriebs nur selten betrachtet werden.

Die letzten beiden Arten der Flächennutzung betreffen zwei extrem vergängliche und instabile Nutzungsformen – nämlich Freizeitaktivitäten und Transport. Erstere umfassen eindeutig definierte weite Bereiche für Jagd, Schießsport, Angeln, Wandern, Strandleben, Feld- und Bergsportarten. Ihre Erscheinung oder „Landschaftsform“ ist zwar weitgehend erträglich, aber durch die Ausschließlichkeit der entsprechenden Aktivitäten werden riesige Flächen „eingefroren“, und zwar ebenso streng wie im Falle von Ackerland und wahrscheinlich sogar auf längere Sicht. Die letzte Form der Flächennutzung betrifft den Verkehr und Transport in all seinen Erscheinungsformen: er ist selten unsichtbar, in ständiger Veränderung begriffen und häufig gefährlich für andere Lebewesen (man denke an Igel auf Autobahnen). Dieser Typ der Flächennutzung ist vielleicht der deutlichste und ehrlichste Indikator überhaupt für die Einstellung einer Gesellschaft zu ihrer Zukunft, denn die daraus resultierende Landschaft spiegelt ihre wahren Werte wider – positiv oder negativ. Der Tourismus stellt zwar eine mächtige internationale Industrie dar, spielt aber in unserem Zusammenhang nur eine untergeordnete Rolle und erscheint nur als Fußnote⁵⁾ da er sich von Natur aus – ähnlich wie eine Mistel – auf möglichst unschädliche Weise von dem ernähren muß, was ihn trägt, oder untergehen muß.

1) „Die Straße selbst stellt eine Einrichtung dar, die das Spektrum der möglichen Aktivitäten nachhaltig verändert, und dient so nicht nur der leichteren Überwindung von Raum und Zeit, sondern wird selbst zu einem positiven Bestandteil und Faktor des Lebens.“ Cedric Price: „Mechanical Mobility: Architecture's Green Light.“ (Granta 1964).

2) „Nun“, sagte Alice, immer noch ein wenig außer Atem, „in unserem Land ist es so, daß man im allgemeinen woanders hinkommt, wenn man so lange und so schnell läuft, wie wir es gerade gemacht haben.“

„Ein sehr langsames Land, scheint mir“, sagte die Königin. „Siehst du, hier muß man so schnell laufen, wie man kann, um überhaupt an derselben Stelle zu bleiben. Und wenn man woanders hin möchte, dann muß man wenigstens zweimal so schnell laufen!“

Lewis Carroll: Alice Through the Looking Glass (1872)

3) „Die Brennpunkte der Neuen Stadt sollten so gewählt werden, daß sie die praktischen Bedürfnisse befriedigen und Freude machen.“ C.P.: Docklands (Hamburg 1989)

4) Die Bevölkerung Venedigs ist in den letzten 50 Jahren auf etwa ein Viertel geschrumpft.

5) Seit Jahrhunderten unterhalten die Japaner eine riesige Tourismusindustrie, sind aber erst in der letzten Zeit dazu übergegangen, auch ins Ausland zu reisen.

In Holland bringt der Tourismus mehr Devisen ins Land als die gesamte Blumenindustrie, aber die Besucher kommen in erster Linie wegen der Blumen.

Übersetzung aus dem Englischen: Hans Harbort