

WERDENBERGER JAHRBUCH

Historisch-Heimatkundliche Vereinigung des Bezirks Werdenberg

14. Jahrgang

2001



Ich bin der Eurocity namens «Rembrandt»

Hans-Peter Meier-Dallach, Zürich

Als Soziologe beschäftige ich mich oft mit Zahlen über Verkehr und Kommunikation. Oft brechen aber bis heute Wortreihen in den statistischen Alltag ein. Der Eisenberg Gonzen, die Eisenbahn am Walensee, Eisensteins Filme. Prägungen der Biographie, Eindrücke der Natur verschweissen sich mit Erinnerungen an die Züge aus der Kindheit, diese mit Eisensteins Filmen, Zeitträumen des Fortschritts, der Beschleunigung, der für uns schwer fassbaren Ebenen Russlands.

Eisenerz, Eisenbahn, Eisenstein

Dies geht nicht nur mir so. Die Eisenbahn ist jene technische Erfindung, die in der Literatur alle anderen verkehrstechnischen Systeme an Symbolkraft übersteigt. Dies natürlich gerade in der Schweiz. Dürrenmatt lässt in einer seiner Erzählungen Passagiere in einem Tunnel verschwinden, der nicht mehr aufhört, endlos ist. Die Vision von Unendlichkeit in der kleinräumigen, vertikal gegliederten Schweiz braucht die Eisenbahn und den endlosen Tunnel. Man kann es ruhig so sagen – die Eisenbahnzüge transportieren nicht nur Leute und Waren, sondern Bedeutungen, Projektionen, Bilder und Erinnerungen. Sie sind wie unsere Wörter und Sätze symbolische Transportmittel. Sie ziehen durch unser Land ähnlich wie Worte zu Sätzen gekoppelt durch die Printlandschaften. Ich brauche das grosse Wort ohne Zögern – die Züge gehören zum Gesamtkunstwerk Schweiz wie kein zweites Produkt der mobilen Gesellschaft.

Eisenbahnzüge schaffen Zeit-Landschaften

Im Frühjahr fuhr ich in einem der neuen, aluminiumleichten Neigeschnellzüge durch den Gotthard nach Lugano. Da merkte ich zum ersten Mal deutlich, dass etwas fehlt, was seit meiner Kindheit zur Eisenbahn gehört – die Musik aus Eisen. Den Zug hörte ich damals am Walensee schon rauschen, wenn er in den unteren Taleingang

einfuhr. Die Geräusche flogen über den See, widerhallten an den Felswänden und teilten sich mit. Das Wetter beeinflusste das Geräusch, bei Föhn trat es heller, schneller, kräftiger ans Ohr, bei Regen oder Nebel trat es zurück, und im Winter erstickte es im Schnee. Dort, wo sich die Felsen verengten, in Tunnels, gewann der Ton die Stärke von «heavy metal», einer Musik, die ins Innere schlug. Sie verlor sich, wenn sich die Felsen öffneten, das Tal sich kreisförmig ausbuchtete und die Graswiesen die Geräusche verschluckten. Nachts stoben Funken, bevor die Züge an den Bahnhöfen oder Signalanlagen anstanden oder wenn sie durchrauschten. Nicht nur warfen sie die Zeit ihres Ankommens im Widerhall voraus, sie verabschiedeten sich mit dem Nachhall aus den Felswänden gegenüber dem See, wenn sie den grossen Rank talauswärts Richtung Alvier nahmen.

Dass Erinnerungen nostalgisch sind, spürt man immer wieder, wenn man in einer Produktgeneration höherer Ordnung sitzt, wie im genannten Neigezug. Man vermisst das Eisen, die Holzbänke, richtige Heizöfen im Wagen selbst. Züge sind Zeiträume im Inneren, sie sind Orte der Kommunikation, des Unvorhersehbaren, introvertierter passionierter Leser, extravertierter streitsüchtiger Leute. Marthaler, der bekannte Regisseur, gab eines der Geheimnisse der Züge bekannt, als er meinte, die Iphigenie zu lesen sei die eine Sache; wichtig für Inspirationen sei das fahrende Kleintheater im Zug, wo zum Beispiel unvermittelt zwei aufstehen, der eine die Ohrfeige kriegt, beide wieder absitzen und miteinander weiterfahren. Im Neigezug fühle ich mich in Cockpit-Stimmung. Er bietet alles andere als eine Bühne. Der innere Zeit-Raum ist Wagon, will Salon sein. Er ist langweilig. Man stöpselt sich gerne zu, spricht und hört nach aussen. Neben mir begann einmal eine Frau mit unerwarteten Zuckungen zu sprechen. Ihr Blick war wie nicht mehr da. Ist

sie verrückt? – dachte ich zuerst. Sie sprach in ein Halsmikrofon. Die Kommunikation entflieht in den Äther und mit ihr der Körper. Wir fahren heute schon oft im Zeit-Raum der Geisterbahn.

Autobahnen zerschneiden Zeit-Landschaften

Hoch oben an den Talhängen die Autobahn. Von ihr fällt oder steigt ein Dauerrauschen mit pfeifenden Einlagen. Der Zeit-Raum der automobilen Beschleunigung erreicht keine Konzertqualität. Als Dauerrauschen ist er monoton. Takte und Melodie sind abgeschliffen. Wenn man aussteigt, sich Zeit nimmt, hört man, dass die Einwohner der zum Korridor gewordenen Täler lokal kolorierte Idiome sprechen. Eine Melodie mit ortstypischem Rhythmus. Die Sprechweise ist zeitaufwändig. Wir fragten die Bewohner des Tales nach der Einstellung zur Autobahn und der Haltung zu ihrer lokalen Sprache. Zwei Drittel jener, die die Autobahn negativ, als Riss durch das Tal, empfinden, stört es, wenn ihre Kinder das eigene Sprechen dem schnellen Diktat anpassen. Nur 39 Prozent stört dies, wenn sie die Autobahn positiv werten. Jene, die in der Autobahn das Positive, die Verbindungsader, sehen, finden sich zu 50 Prozent mit der Beschleunigung und Abschleifung der eigenen Sprache ab. Von jenen, welche den Riss in der Landschaft empfinden, können sich nur 29 Prozent an diesen Sprachverlust gewöhnen.

Mobilität multipliziert sich

Ein zweites Ergebnis ist für das Thema Mobilität wichtig. Jene, für die das gemeinsame Fahren im Auto viel bedeutet, möchten in Zukunft auch mehr im Internet durch den virtuellen Raum sausen. Überträgt sich der Rausch der Mobilität über die Autobahnen auf Glücksgefühle beim Surfen durch die Datenautobahnen? Das Ergebnis unterstützt die Vermutung. Wir sind in einer Epoche, in der sich Möglich-

keiten, Gas zu geben, Formen und Mittel der Beschleunigung multiplizieren.

Reisen nimmt sprunghaft zu

Befragt man die Bewohner einer stadtnahen Agglomerationsgemeinde nach ihren Reisewünschen in der Zukunft, ist eines klar: man will sogar an Wochenenden und in den Ferien noch mehr und weiter verreisen. Die Flucht aus den eigenen Räumen wird ungebrochen noch mehr Verkehr auslösen. Die Szenarien zur Explosion des Freizeitverkehrs werden auch unsere Netzwerkexperten zur Verzweiflung bringen. Wenn die Neat gebaut ist, wird man für Nachmittagsausflüge ins Tessin pendeln. Alle möglichen Orte und die letzten Nischen werden sich periodisch füllen und wieder entleeren.

Stadtnetzwerk oder Gesamtkunstwerk?

Es ist faszinierend, die Verkehrsträger, das Eisenbahn- und Autobahnwesen, als Teil eines Gesamtkunstwerks wahrzunehmen. Das Bild stellt hohe Ansprüche. Mobilität und ihre Bauwerke sind mehr als Transport. Sie schaffen Zeit-Räume, bespielen sie und sind – bewusst oder unbewusst – Kommunikation. Ein Kunstwerk kommuniziert mit den Betrachtenden, vermittelt Kontakte zwischen ihnen. In der Freizeit suchen wir dieses, entsprechende Vielfalt, Nischen und Kontraste, die zum Aussteigen, Bleiben und Stillstand verlocken. In der jüngsten Zeit wird aber der andere Begriff an die erste Stelle gerückt: das Bild von der «Stadt Schweiz als einem Grossstadtnetzwerk». Sie setzt sich in der bundesweiten Raumplanung durch. Über den Gegenvorschlag müsste man abstimmen: Das «Gesamtkunstwerk Schweiz». Welche Chancen hat es in der kommenden Entwicklung?

Ich habe mit Studierenden kürzlich sechs Szenarien durchgespielt, wie sich dieses Gesamtkunstwerk entwickeln kann:

EuroWhirl in voller Wirkung

Die Schweizer Erstliga der Zentren, Zürich, Basel und Genf, spielt voll mit in den europäischen und globalen Städtenetzen. Die Saugeffekte auf die übrige Schweiz verstärken sich. Die Fluchteffekte aus den Grosszentren steigern sich. Die Kommunikation ballt sich auf den Megaverkehrsachsen in die Grosszentren, zwischen ihnen und von ihnen zurück ins alpine Hinterland. Die Destinationen werden zu agglomerations- und stadähnlichen Gebil-

den. Die Korridorkommunikation wird zum Dauerrauschen. Die Kapital- und Steuerungskapazitäten, die über die Entwicklungen in den Destinationen entscheiden, konzentrieren sich in den internationalen Grossstadtnetzen. Die Befürchtungen des Laienexpertensystems «Heidiland» erfüllen sich. Die Schnelligkeit, Einseitigkeit und Konzentration der mit dem Verkehr mitrauschenden Menschen verunmöglichen Kontakte, machen sie gleichförmig und monoton. Ist dies der Grund, weshalb für manche das Gespräch über die Autodächer im Stau hinweg attraktiv geworden ist?

Grossstädtenetz im Sog

Das Schweizer Grossstädtenetz gerät in den Sog der internationalen Städtenetze und Zentren. Mit Megaprojekten im öffentlichen, privaten und virtuellen Verkehr versuchen die Schweizer Grossstädte, den internationalen Sog zu erwidern. Jede Grossstadt ihr eigenes Eurogate! Strategien, das «Réduit» durch «Grösse» zu verteidigen, schmücken die Reden der Stadtpräsidenten. Mit Olympiade-Projekten vernetzen sich Grossstädte direkt mit Interessen in den Bergkantonen, wie zum Beispiel der Grossraum Zürich und die Winterarena Graubünden.

Mittlere und kleinere Städte erholen sich

Das Schweizer Grossstädtenetz, die Erstliga, verliert seine Anziehungskraft auf die mittleren und kleineren Zentren. Kontrastraum profiliert sich, Kommunikation verdichtet sich. Die Bleibekraft in den mittleren und kleineren Zentren erhöht sich. Die Vielseitigkeit der Kommunikation erhöht sich dank den mittleren und kleineren Städten. Sie gewinnen an Ausstrahlung, ziehen Menschen an, das Potenzial für Kontakte und Kommunikation.

Agglomerationen lösen Nebenwirbel aus

Die Agglomerationen im Umfeld der Grossstädte gewinnen. Sie wachsen und entziehen den Grossstädten demographische und finanzielle Substanz. Sie erhöhen ihre Identität und Bleibekraft in der Freizeit. Die Fluchtbewegung aus der Agglomeration in die Peripherie sinkt an den Wochenenden; sie werden von Fünf- zu Siebentageorten. Das Umland und Zwischenland der Agglomerationen wird zur Freizeitlandschaft. Die Vielseitigkeit der Kommunikation erhöht sich in den Landschaften rund um die Grossstädte.

EuroWhirl verliert Kraft über

dem Zweit- und Drittliganetz der Städte

Die mittleren und kleineren Städte und Zentren gewinnen ihre Ausstrahlung auf Umland und Hinterland zurück. Sie werden zu Kulturzentren. Man fährt weniger an Chur, Glarus, Sargans vorbei direkt nach Zürich. Mit den Menschen fliesst Kommunikation in die regionalen Zentren. Nicht nur Verkehr auf lange Distanz nimmt ab, sondern die Kommunikationsdichte innerhalb der Region nimmt zu.

EuroWhirl beruhigt sich – neuer Wind ist möglich

Die Entdeckung des Nahraums verstärkt sich im Umfeld der Agglomeration. Die Fluchttendenz aus den Grosszentren sinkt, weil sich auch hier die Bleibekraft erhöht. Den Freizeitdestinationen gelingt es, die Qualität des Ferienerlebens dauerhafter, partnerschaftlich zu gestalten. Bleiben und in Kontakt kommen verdrängt den schnellen, dispersen Freizeitpendelverkehr. Die Schweiz schafft durch die Vielfalt vielseitige Kommunikation.

Ich vermute aufgrund von Studien, dass das Stadtnetzwerk Schweiz – es soll mit dem Swiss-Metro-Projekt den Weltrekord anstreben – nicht dem Ideal der Bevölkerung entspricht. In der Abstimmung würde das andere, neue Gesamtkunstwerk gewinnen, wenn es ernsthaft ausgearbeitet würde. Es bietet vielfältige Kommunikationsmöglichkeiten und Kontraste in der Kulturlandschaft an. Was wir mit dem Bau der in Beton gegossenen Autobahnwerke effizient bewiesen haben, können wir nur noch radikal anders und besser machen: mit Neuansätzen für Mobilität. Mit Verkehr erzeugen wir nicht nur Transportleistung, sondern Zeit-Räume der Kommunikation. Fahren Sie bitte zur Probe die Strecke von Landquart nach Scuol mit der Rhätischen Bahn.

Im Neigezug durch den Gotthard beschleicht mich das Gefühl, in einem «Möchte-ger-Jet» zu sitzen. Dies ist verständlich, hat doch der «heraklitische Zeit-Raum» den Himmel total erobert. Die Schweizerinnen und Schweizer sind Europameister im Benutzen des Flugzeugs für ihre Freizeitreisen. Fluggesellschaften animieren und sozialisieren Jugendliche zum Sonderpreistrip. Die Devise des Tourismus lautet: «Öfter, weiter, kürzer»; sie wird auch von den Schweizern tüchtig umgesetzt. Das letzte kosmische Potenzial für Ruhe und Stille, der «Zeit-Raum des Par-

menides», ist durch Flugrouten verschnitten. Das moderne Zugswesen ist im Zugzwang, die Flugrouten zu konkurrieren. Georg Simmel hat schon im Zeit-Raum des dampfenden Eisenbahnwesens um die Jahrhundertwende die Beschleunigung der Moderne originell beobachtet. In den Porträts von Rembrandt sei, so meint er, in den Gesichtszügen die Bewegung des Lebenschicksals, das Vorher und Nachher festgehalten. Sie zeigen im Stillstand die Bewegung eines Lebens. Der Lichtschein von oben verwandelt den Standort der Figur in einen Standpunkt. Beide, der Stillstand und der Standpunkt, sind nicht äusserlich. Sie stammen von innen, einem Individuum als Person. Im Blick auf die «vibrierenden und sich bäumenden, zuckenden und fliegenden Körper» von Rodin beschreibt Simmel den Gegenpol. Die Bewegung des Lebens durch die Zeit und Orte ist absolut. Simmel zitiert Verlaine: «... et je m'en vais, au vent mauvais, qui m'emporte, de ça, de là, pareil à la feuille morte.» Der Stand-

punkt, der die Bewegung des Raums, und der Stillstand, der die Bewegung durch die Zeit zum Ausdruck bringt, sind aufgelöst. Es gibt nichts ausser Bewegungen zwischen Standorten. Sie lösen die Person auf, die in Rembrandts Porträts im Lichtschein hervortritt.

Als in Amsterdam der Eurocity auf mich wartete, stellte ich fest, dass er sich einen Namen gegeben hatte. Keinen anderen als «Rembrandt». Hatte das schlechte Gewissen, mit Rodinscher Geschwindigkeit durch Europa zu rasen, diese Namensgebung bewirkt? Ist sie das Anzeichen für ein Verlustgefühl an Ruhe, Bleibe oder Stillstand des hochmobilen Menschen? Wenn man die Verkehrsszenarien besieht, scheint eines klar – die Neuerfindung des «rembrandtschen» Zeit-Raums für die Zukunft ist noch nicht in Sicht.

Literatur

HANS FLÜCKIGER, *Die Grundzüge der Raumordnung und das Städtesystem Schweiz.* – In: M. KOCH,

W. A. SCHMID (Hg.), *Die Stadt in der Schweizer Raumplanung.* vdf. Zürich 1999, S. 54–58.

HANS-PETER MEIER-DALLACH/SUSANNE HOHERMUTH, *Die Chancen soziokultureller Innovation für Neuansätze im Freizeitverkehr.* Bericht, NFP 41, Schweiz. Nationalfonds. Bern 1999.

HANS-PETER MEIER-DALLACH, *Zerstörte Zeit – durchheilte Welt.* – In: REINHARD BACHLEITNER (Hg.), *Grenzenlose Gesellschaft – Grenzenloser Tourismus.* Salzburg 1999, S. 139–155.

HANS-PETER MEIER-DALLACH, *Mehr geniessen – anders reisen. Möglichkeiten zu einem kommunikativen Reisetil.* NFP 41, Schweiz. Nationalfonds. Bern 2000 – Vgl. NZZ 2000, Nr. 197, S. 14, «Freizeitverkehr und Nachhaltigkeit».

HANS-PETER MEIER-DALLACH, *Regional contrasts in a planned world – insights of case studies on tourism and leisure traffic in Switzerland.* The 6th World Congress of the Regional Science Association International. Lugano, Switzerland, May 16–20, 2000.

HANS-PETER MEIER-DALLACH, *Entweder-oder oder Sowohl-als-auch? – eine Simulation zur räumlichen Entwicklung der Schweiz. Interaktives Instrument, entwickelt für Weiterbildungskurse.* cultur prospectiv. Zürich 2000 (unveröffentlicht).

RUEDI MEIER, *Nachhaltiger Freizeitverkehr.* Chur/Zürich 2000.

GEORG SIMMEL, *Rembrandt. Ein kunstphilosophischer Versuch.* Leipzig 1916, S. 130ff.

Im Grenzbahnhof Buchs. Bild 2000: Hans Jakob Reich, Salez.

