

„Caution the train is arriving“

Essay

LEA SOPHIE KREMPIN

Ästhetik 1

Prof. Dr. Martin Gessmann

Sommersemester 2020

Matrikel-Nr. 2941

Inhaltsverzeichnis

1	Caution the train is arriving	5
2	Nicht-Orte als Ergebnis der Globalisierung und Digitalisierung	7
3	Technogene Geschwindigkeit und Nicht-Orte	9
4	Smart City - Entwicklung zu Nicht-Orten?	11
	Literaturverzeichnis	13

Kapitel 1

Caution the train is arriving

Gleis 18/19, Frankfurt am Main Hauptbahnhof.

„Information zu ICE 813 nach Frankfurt am Main Hauptbahnhof über Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof, Ankunft 08:41. Heute ca. zehn Minuten später. Grund hierfür ist eine technische Störung am Zug.“

Ein Hochgeschwindigkeitszug aus Richtung Köln HBF wird akustisch mit einer Verspätung von zehn Minuten über Lautsprecher angekündigt. Die Anzeigetafel am Gleis springt um, visualisiert die Verspätung in Zahlen, in der DB App leuchtet die Verspätung rot auf. Die Köpfe der wartenden Reisenden heben sich, die Zeit scheint langsamer zu laufen. Wie nehmen wir einen Ort wahr, den wir als solchen nur durchqueren? Piktogramme auf dem Boden vor den Sitzmöglichkeiten weisen auf die Verwendung einer Mund-Nasen Bedeckung und den einzuhaltenden Abstand von 1,50m hin, die Durchsage: „Mit der Bahn kommen Sie auch in schwierigen Zeiten an Ihr Ziel...“ wiederholt sich im 30 Minuten Takt. Die Werbetafeln am Gleis gegenüber drehen sich im 15 Sekunden Takt, informieren den Konsumenten über die neusten Automodelle, die aktuellen TV-Sendungen oder gegenwärtige Neuigkeiten.

Zehn Minuten später wieder eine Durchsage, die das Eintreffen des Zuges vorhersagt und gleichzeitig davor warnt.

„Caution the train is arriving.“

Der Hochgeschwindigkeitszug bleibt stehen, die Türen öffnen sich. Während sich die Reisenden auf dem Gleis an den Türen efinden, strömen im selben Moment Passagiere heraus, überholend und drängend schiebt sich die monotone, anonyme Masse Richtung Ausgang, S-Bahn oder Ladenzeile, die Wege trennen sich, der Zug fährt mit neuen Passagieren weiter.

Den Frankfurter Hauptbahnhof, als Transitort für täglich rund 480.000 Menschen, fahren jeden Tag über 1.800 Züge im Regional- und Fernverkehr an. Nach dem Hamburger Hauptbahnhof ist der Frankfurt HBF der zweit höchst frequentierteste Bahnhof in Deutschland und ein wichtiges Zentrum der regionalen und überregionalen spurgebundenen Mobilität, sowie

für den gesamten öffentlichen und individualisierten Personennahverkehr in der Rhein-Main-Metropole.¹

Wie hängt spurgebundene Mobilität mit der Bildung von Nicht-Orten, wie sie der französische Anthropologe und Ethnologe Marc Augé in seinem Buch „Nicht-Orte“ beschreibt, zusammen? Kann beschleunigte, technogene Geschwindigkeit verantwortlich gemacht werden für die Ausweitung von sinnentleerten, identitäts- und geschichtslosen Orten?

¹[Deutsche Bahn, 2017]

Nicht-Orte als Ergebnis der Globalisierung und Digitalisierung

Mit zunehmender Vernetzung, Mobilität und Digitalisierung erfährt der Mensch neben einer „dreifachen Dezentrierung“¹, einen starken Wandel der urbanen und suburbanen Räume, der unter anderem auf das Wachstum der städtischen Bevölkerung zurückzuführen ist. Forscher schätzen, dass bis zum Jahr 2050 zwischen 8,7 und 10,8 Mrd. Menschen weltweit leben werden.² Anfang des 21. Jahrhundert lebten 55 % der gesamten Weltbevölkerung in Städten. Laut Prognosen der Vereinten Nationen aus dem Jahr 2014 sollte der Wert für 2050 auf 66 %³ ansteigen, Anfang 2018 lag die Prognose für das Jahr 2050 jedoch schon bei über 68 %.⁴

Die Urbanisierung wird vor allem in Entwicklungs- und Schwellenländern bspw. in Afrika und Asien rasch an Tempo zunehmen, während sie in den Industrieländern nur noch langsam voranschreitet und zur Optimierung aufruft. Schlechte Arbeitsbedingungen und Versorgungslücken in ländlichen Regionen, sowie Push- und Pull-Faktoren und ein Anwachsen der Bevölkerungszahl von 3,0 Mrd. im Jahr 1960 auf rund 7,5 Mrd. im Jahr 2017⁵, sorgen für eine weltweite Zunahme der Stadtbevölkerung und eine sich weiter ausdehnende Globalisierung.

Globalisierung bezeichnet den Vorgang einer Intensivierung transnationaler und globaler Verflechtungen bspw. in den Bereichen Politik, Wirtschaft, Ökologie, Kommunikation, Technologie und Kultur.⁶ Im Zuge der Globalisierung kommt es in Städten zunehmend zu einer Überlagerung, Verschiebung und Ausdehnung des traditionellen Lebensraumes, nach Marc Augé die anthropologischen Orte, welche als Antithese eines Nicht-Ortes durch Geschichte, soziale Beziehungen und Identität definiert werden, hin zu „Nicht-Orten“.

Nach Augé ist ein Bahnhof kein Ort des Verweilens, sondern ein Transitort, ein Nicht-Ort ohne „Identität, Relation und Geschichte“⁷, der einem bestimmten, vorgegebenen Zweck

¹[Marc Augé, 1992, vgl. S. 123-124]

²[BpB, 2017]

³[Regierung UN, 2014]

⁴[Regierung UN, 2018]

⁵[Statista, 2017]

⁶[Diercke Geographie, 2011, vgl. S. 249]

⁷[Marc Augé, 1992, S. 83]

dient oder dem eine zeitliche Begrenzung zugeschrieben und als Zwischenstation definiert wird.⁸ So nennt Augé noch weitere Räume, die ausschließlich als Orte des Konsums, des beschleunigten Transits oder der Kommunikation fungieren und damit Nicht-Orte bilden, wie z. B. Wartebereiche, Einkaufszentren, Straßenkreuzungen, Flüchtlingslager, Verkehrsmittel oder Supermärkte. Nicht-Orte schaffen keine gemeinsame Identität, sondern auf einem Vertrag basierende passive Rollen.⁹

Anzumerken ist, dass zwischen den beiden Extrema Ort / Nicht-Ort ein fließender Übergang existiert, diese als Maßstab für einen Raum definiert werden¹⁰ und mit einer objektiven und subjektiven Dimension betrachtet werden müssen. In der realen Welt, im urbanen und suburbanen Raum, sind Orte und Nicht-Orte, welche gleichermaßen eine Berechtigung ihrer Existenz aufweisen, nicht klar voneinander trennbar, es bilden sich Tendenzen mit mehr oder weniger starken Ausprägungen. So erhält ein Hauptbahnhof für Reisende, die ihn nur flüchtig wahrnehmen, bspw. beim Warten am Gleis oder im Zug während einem Zwischenstopp, eine andere Bedeutung, wie für Mitarbeitende der Deutschen Bahn, welche ihn täglich aufsuchen. Somit spielen die Wahrnehmung und die Umgebung bei der Bewertung Ort / Nicht-Ort eine substantielle Rolle.

Im Zuge der Digitalisierungsstrategie des DB Konzern, kommt seit 2015 BIM Software¹¹ bei der digitalen Planung, Umsetzung und im späteren Betrieb zum Einsatz. „Zukunftsorientierte und standardisierte Systeme müssen alternde Infrastrukturanlagen und eine historisch gewachsene technologische Vielfalt ersetzen. Die Standardisierung soll das komplexe System Eisenbahn – und damit die Systemkosten – reduzieren.“¹² Effizienz, Schnelligkeit, Modernisierung und Gleichschaltung der Infrastruktur liegen im Fokus.

Parallel zu realen Nicht-Orten bilden sich durch technische Entwicklungen und Transformationen auch Nicht-Orte in einer virtuellen, oftmals interaktiven und auf Kommunikation basierenden Welt. Flächendeckende Digitalisierung und das Internet als Kommunikationsort, führt zu einer fortschreitenden globalen Vernetzung. Die Welt rückt, nach dem kanadischen Philosophen Marshall McLuhan, zu einem „globalen Dorf“ zusammen.

⁸[Marc Augé, 1992, vgl. S. 96]

⁹[Marc Augé, 1992, vgl. S. 103]

¹⁰[Marc Augé, 1992, vgl. S. 124]

¹¹[Building Information Modeling Software]

¹²[Deutsche Bahn, 2019, S.8]

Technogene Geschwindigkeit und Nicht-Orte

Durch die Industrialisierung und die Einführung der Elektrizität und Technisierung von Produkten, löste sich der Mensch von seiner natürlichen Geschwindigkeit hin zu einer technogenen, auf Technik basierenden Geschwindigkeit. Abstände und Entfernungen verkürzen sich, der Raum wird kleiner und distanzloser, während er paradoxerweise gleichermaßen in unbekannte Dimensionen und Möglichkeiten wächst.

Menschen leben an einem Ort, arbeiten an einem Zweiten und gestalten ihre Freizeit an einem Dritten. Sie fahren mit 300 km/h im Hochgeschwindigkeitszug in kürzester Zeit von A nach B, arbeiten interkontinental, kommunizieren global vernetzt und treffen sich in virtuellen Welten. Die Fahrtzeit auf der Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt am Main beträgt etwas mehr als eine Stunde und schafft so eine verkürzte Verbindung zwischen den beiden Metropolen.

Mobilität trägt zum wirtschaftlichen Wachstum der Stadt und zur Lebensqualität ihrer Bewohner bei, denn „Mobilität ist weltweit zum Ausdruck von Freiheit, Unabhängigkeit, Wohlstand, Individualität und Selbstbestimmung geworden“¹. Auch die Stadtgestalt steht im permanenten Wandel, gezeichnet von Flexibilität, Schnellebigkeit und Individualität.

Nach dem französische Philosoph Paul Virilio führt die konstante Zunahme an Geschwindigkeit, welche auf die Technisierung, sowie Globalisierung zurück zu führen ist, zu einer Erweiterung des Nicht-Ortes um den Aspekt der Geschwindigkeit², so schlussfolgert Virilio: „... beunruhigender als all das ist zweifellos die konstante Zunahme hoher Geschwindigkeit, die Beschleunigung ist buchstäblich das Ende der Welt!“³

Vor der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt am Main, verlief die damals mehr als zwei Stunden dauernde Verbindung über Koblenz und Mainz durch das UNESCO Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal. Die linke Rheinstrecke verläuft mäandrierend

¹[ZukunftsInstitut]

²[Paul Virilio, 1978, vgl. S. 30/ 39]

³[Paul Virilio, 1978, S. 30]

am Ufer des Rheins auf Trassen an Weinbergen und Felsen durch das rheinische Schiefergebirge. Die ästhetisch reizvolle Umgebung, mit ihren zahlreichen Burgen, Schlössern, römischen Bauten, Orten der Rheinromantik, den Mythen und Sagen⁴, ist oftmals Ort der Inspiration in Kunst, Literatur und Musik, bspw. bei William Turner, Goethe oder Heinrich Heine.

Unter dem Motto: „Die Bahn schenkt Ihnen eine Stunde“, wurde die Schnellfahrstrecke, welche täglich circa 40.000 Passagiere benutzen⁵, im Jahr 2002 in Betrieb genommen. Im Gegensatz zur Rheinstrecke, verlaufen die linearen Streckentrassen⁶, zu Gunsten einer Verkehrswegebündelung und Optimierung des Streckenprofils zur Geschwindigkeitssteigerung, parallel zur Bundesautobahn A3. Im Zuge dessen verändert sich die orts- und zeitgebundene Raumvorstellung hin zu einer abstrakten, auf Schildern und Bildschirmen im Zug ablesbaren Vorstellung der Umgebung.⁷ Früher genutzte Landmarken entfallen, der Mensch wird zum Betrachter von Nicht-Orten. Ähnlich wie auf einer Rolltreppe, auf der Menschen von einem Standpunkt zum nächsten, von Ebene zu Ebene transportiert werden, befindet sich ein Passagier im Zug in einem autonomen, technogenen Bewegungsmuster, in dem einerseits die Kontrolle abgegeben wird und andererseits die körperliche Bewegung durch „technische Prothesen“⁸ reduziert wird.

Mit zunehmender Geschwindigkeit nimmt die Anzahl und Ausweitung von Nicht-Ort zu. Der Prozess begünstigt die gesamte Entwicklung von Nicht-Orten. War die Westerwald Kreisstadt Montabaur vor dem Bau der Schnellfahrstrecke bekannt für das barocke, gelbe Schloss Montabaur, so ist die Stadt heutzutage überregional bekannt durch den ICE Bahnhof und das an der Autobahn liegende Outlet Center. Beschleunigte Mobilität trägt so, nach Auffassung von Augé und Virilio nicht zu einer nachhaltig verbesserten Lebensqualität, sondern zum Verlust von Geschichte und räumlicher Identität bei.

„Dennoch sind die Nicht-Orte das Maß unserer Zeit, ein Maß, das sich quantifizieren lässt und das man nehmen könnte, indem man - mit gewissen Umrechnungen zwischen Fläche, Volumen und Abstand - die Summe bildet aus den Flugstrecken, den Bahnlinien und den Autobahnen, den mobilen Behausungen, die man als »Verkehrsmittel« bezeichnet (Flugzeuge, Eisenbahnen, Automobile), den Flughäfen, Bahnhöfen und Raumstationen, den großen Hotelketten, den Freizeitparks, den Einkaufszentren und schließlich dem komplizierten Gewirr der verkabelten oder drahtlosen Netze, die den extraterrestrischen Raum für eine seltsame Art der Kommunikation einsetzen, welche das Individuum vielfach nur mit einem anderen Bild seiner selbst in Kontakt bringt.“⁹

⁴[Bundesgartenshow, 2011, vgl. S. 233 - 239]

⁵[Deutsche Bahn, 2017]

⁶[Paul Virilio, 1978, vgl. S. 23]

⁷[Marc Augé, 1992, vgl. S. 77]

⁸[Paul Virilio, 1978, vgl. S. 37]

⁹[Marc Augé, 1992, vgl. S. 84]

Kapitel 4

Smart City - Entwicklung zu Nicht-Orten?

„Smart City“ ist im Allgemeinen ein Stadtkonzept, dass vor allem auf Umwelt- und Ressourcenschonung, Verkehrsoptimierung und Mitbestimmung der Bevölkerung setzt. Eine digitale Vernetzung und Kommunikation, sowie innovative Technologien, effiziente, schnelle Datenverarbeitungen und -analyse, bilden den Grundgedanken der smarten City.

Das Konzept wird bereits in vielen Städten konsequent umgesetzt. Die Smart City Shenzhen ist eine der am stärksten wachsenden Städte in China im Bereich Technologie und künstlicher Intelligenz (KI). Die Unterprovinzstadt Shenzhen liegt im Süden der Provinz von Guangdong und grenzt im Nordosten an Huizhou, im Nordwesten an Dongguan und im Süden an Hongkong. Die Einwohnerzahl der 1991 km² großen Stadt wurde im Jahr 2017 auf 12.905.000 geschätzt. Im Jahr 1980 wurde das ursprüngliche hügelige Fischerdorf Shenzhen zu einer der fünf Sonderwirtschaftszonen in China und ist nun eine heranwachsende Hightech-Metropole.¹

Der Alltag in Shenzhen wird von KIs immer stärker mitbestimmt. So überwachen Kamerasysteme den Straßen- und Personenverkehr in Echtzeit, Sensoren die Wasser-, Luftqualität und den Energieverbrauch von Firmen und Bewohnern der Stadt. Das chinesische Silicon Valley setzt im ÖPNV auf Elektroantriebe und eine totalitäre Überwachung im Verkehrsnetz. Kameras im Innenraum von Taxen bspw. dienen der Überwachung und als Erziehungsmaßnahme der Fahrer. Um die Effizienz im ÖPNV zu steigern, rechnen Algorithmen Prognosen für Gebiete aus, in denen in kürzester Zeit viele Taxen gebraucht werden könnten. Verkehrsverstöße werden mit Hilfe von Kameras und Kennzeichen-Scannern erfasst und mit Smartphone Strafzetteln geahndet.²

„Data means that we know more about our environment and about the consequences of what we do.“³ - Carlo Ratti

Legt man an das Konzept Smart City im Allgemeinen und an Entwicklung in Shenzhen

¹[Regierung Shenzhen, 2020]

²[Das Erste, Schmidt, 2018]

³[Carlo Ratti, 2018]

im Besonderen die Maßstäbe für Nicht-Orte, „Verlust von Identität, Relation und Geschichte“, sowie gesteigerte technogene Geschwindigkeit, an, so wird eine unerwünschte Wirkung sichtbar. Eine unbedachte Umsetzung des Konzepts kann dazu führen, dass die gesamte Smart City letztlich als Nicht-Ort erscheint - deren Bewohner ihre Umgebung als austauschbar und bedeutungslos erleben müssen.

Um diese Entwicklung einzudämmen und um eine gute Balance zwischen erstrebenswerten Orten und aufgrund der Größe nicht vermeidbaren Nicht-Orten zu erreichen, muss eine Betrachtung von Nicht-Orten in das planerische und gestaltende Handeln einfließen. So ist es u.a. eine Herausforderung, den „schmalen Grat zwischen intelligentem Stadtmanagement und einem totalen Überwachungsstaat“⁴ zu treffen.

„The station should fulfil the role of the city square. If it's a destination in its own right it will be a place of connection rather than separation.“⁵ - Jan Benthem

Es liegt an uns, dass unsere Reise nicht in vollkommenem Identitätsverlust und austauschbaren Umgebungen endet.

⁴[Das Erste, Schmidt, 2018, Minute 6:12 - 6:19]

⁵[Jan Benthem]

Literaturverzeichnis

- [Marc Augé, 1992] Augé, Marc: „Nicht-Orte“, C.H.Beck, Auflage 5, München, 2019
- [Paul Virilio, 1978] Virilio, Paul: „Fahren, fahren, fahren“, Merve Verlag Berlin, Berlin, 1978
- [Designreport, 4/ 2015] Rat für Formgebung/ German Design Council: „designreport. Magazin für Form und Funktion, Sinn und Wert. Wege Bahnen“, Rat für Formgebung Medien GmbH, Frankfurt am Main, Ausgabe 4, 2015
- [Bundesgartenshow, 2011] Mercedes, Peter: „Koblenz verwandelt - Das offizielle Buch zur BUGA 2011“, shelfbuch Verlag UG, Koblenz, 2011
- [Diercke Geographie, 2011] Latz, Wolfgang: „Diercke Geographie“, Bildungshaus Schulbuchverlag Westermann Schroedel Diesterweg, Braunschweig, 2011
- [Jan Benthem] Benthem, Jan: „This is Architecture for Society“, Benthem Crouwel Architects, <https://architectureforsociety.com/>, Stand 10.09.2020
- [Das Erste, Schmidt, 2018] Schmidt, Mario: „Unsere digitale Zukunft? - China und die künstliche Intelligenz“, <https://www.daserste.de/information/politik-weltgeschehen/weltspiegel/reportage/sendung/unsere-digitale-zukunft-104.html>, Stand 10.09.2020
- [BpB, 2017] Bundeszentrale für politische Bildung: „Bevölkerungsentwicklung“, <https://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/globalisierung/52699/bevoelkerungsentwicklung>, Stand 20.09.2020
- [Regierung Shenzhen, 2020] Regierung Shenzhen: „Shenzhen Basics“, http://www.sz.gov.cn/en_szgov/aboutsz/profile/content/post_1357629.html, Stand 25.09.2020
- [Regierung UN, 2018] Regierung United Nations: „2018 Revision of World Urbanization Prospects“, <https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>, Stand 20.09.2020
- [Regierung UN, 2014] Regierung United Nations: „2014 revision of the World Urbanization Prospects“, <https://www.un.org/development/desa/publications/2014-revision-world-urbanization-prospects.html>, Stand 29.08.2020
- [Deutsche Bahn, 2017] Deutsche Bahn: „15 Jahre Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main“, https://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/20170801_15_jahre_koeln_-_rhein-main-1189436, Stand 03.08.2020
- [Deutsche Bahn, 2019] Deutsche Bahn: „BIM-Strategie“, <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/3985436/edf737542c2ee3bc3ea17173f5af33aa/Implementierung-von-BIM-im-VR-I-data.pdf>, Stand 18.08.2020

- [Carlo Ratti, 2018] Anderson, Janet: „How smart can a city get?“, <https://www.rolandberger.com/de/Point-of-View/How-smart-can-a-city-get.html>, Stand 28.09.2020
- [Statista, 2017] Statista: „Entwicklung der Weltbevölkerungszahl von Christi Geburt bis zum Jahr 2017“, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1694/umfrage/entwicklung-der-weltbevoelkerungszahl/>, Stand 22.08.2020
- [ZukunftsInstitut] Gatterer, Harald: „Aufbruch in ein neues Zeitalter der Mobilität“, <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/aufbruch-in-ein-neues-zeitalter-der-mobilitaet/>, Stand 25.09.2020