

# Verkehr

## Michael Sorkin und Demokratie

Woran können wir erkennen, daß es die Stadt überhaupt noch gibt?

Der Goldstandard der Urbanität heißt Nähe und die Währung der Nähe – also das Maß der Intensität einer Stadt – heißt Austausch. Ich gehe davon aus, daß Stadtpolitik sich in Strategien der Nähe niederschlägt, in der Lesbarkeit und Lenkbarkeit von Routinen der Zirkulation und des Kontakts. Doch die Dimensionen dieser Routinen verändern sich auf dramatische Weise:

Da virtuelle Systeme zunehmend die physischen Systeme als Orte der menschlichen Interaktion ersetzen, wird es notwendig, das Feld des Urbanen mit Formen der Nähe auszustatten, die sowohl auf realer Räumlichkeit als auch auf einer simulierten Räumlichkeit basieren.

Der Niedergang des Raumes als primäres Medium des städtischen Austausches wird als Bedrohung empfunden. Was wird geschehen, wenn weder Reichtum noch Information noch Glück im direkten face-to-face Kontakt ausgetauscht werden? Ich will mich diesen Fragen mit einem quantitativen Ansatz nähern: wieviele Schichten der sozialen Vermittlung können abgetragen werden, bevor das Gefühl eines gesellschaftlichen Zusammenhangs verschwindet? Natürlich stehen heutige Strategien des Virtuellen in Konkurrenz zu historischen Vorstellungen von der Schaffung eines Ortes als Basis der Nähe. Die grundlegende Epistemologie der Stadt wird sich ändern, wenn der Körper nicht länger das privilegierte Mittel der Teilnahme am städtischen Leben und dessen Genuß darstellt.

Doch seien wir nicht zu apokalyptisch: Meine eigene Sorge gilt weniger der Art und Weise, in welcher die Virtualität den urbanen Raum von Städten traditioneller Prägung umformt, sondern der beschleunigten Wucherung der Stadt in den Zwischenräumen, welche die vorherrschende Form der Verstädterung an der Jahrtausendwende bildet. Obwohl die Cybertechnologie die Entstehung der „Randstadt“ nur zu einem kleinen Teil erklärt, so liegt es dennoch auf der Hand, daß sich die Stadt von einem grundlegend auf einen konkreten Ort bezogenen Konstrukt zu einem Gebilde wandelt, in welchem alternative Formen der Bewegung und des Kontakts die direkten zwischenmenschlichen Beziehungen von Angesicht zu Angesicht, von Körper zu Körper ersetzen. Die Randstadt ist die Form gewordene Cyburbia.

MICHAEL SORKIN  
TRAFFIC IN  
DEMOCRACY

How can we tell if the city still exists?

The gold standard of urbanity is propinquity and the currency of propinquity – the measure of the city's intensity – is exchange. I believe that city politics is inscribed in strategies of propinquity, in the legibility and tractability of routines of circulation and contact. But the dimensions of these routines are changing dramatically: as virtual systems increasingly supplant physical ones as the loci of human interactivity, it's necessary to integrate both space-based and simulated space-based styles of propinquity into the field of the urban.

Anxiety marks from the clear threat of the decline of space as the primary medium of urban exchange. What will happen when neither wealth nor information nor happiness is exchanged face to face? I'm content to take a quantitative approach to these questions: how many layers of human mediation can be stripped away before a sense of connection collapses? Clearly, contemporary strategies of the virtual compete with historic ideas of location as the basis of propinquity. The fundamental epistemology of the city will be transformed if the body ceases to be the privileged means of participation and enjoyment of urban life.

Let's not be too apocalyptic: my own disquiet is less over the way in which virtuality reconfigures urban space in traditionally constituted cities than with the accelerating metastasis of the intersitital city, the predominant new form of urbanism at the millenium. Although cybertechnology

Ich möchte allerdings nicht mißverstanden werden: ich habe keine Probleme mit der Cybertechnologie als einem ergänzenden Instrument und Medium der Kommunikation und des Austausches. Auch über die traditionellen urbanen Zentren mache ich mir keine Sorgen. Die traditionelle Stadt wird weniger durch den virtuellen Raum bedroht als vielmehr durch ihre eigene Größe: Städte wie Mexiko City oder Kairo sind einfach unter dem Gewicht ihrer Einwohnerzahlen zusammengebrochen und wären auch bei einer noch so positiven wirtschaftlichen Entwicklung als Städte nicht mehr in den Griff zu bekommen. Die einzig mögliche Antwort kann hier nur lauten: Verringerung der Dichte. Falls die Cybertechnologie einen Beitrag dazu leisten könnte, um solche dysfunktionalen Zentren zusammenzuziehen und durchlässiger zu machen, dann um so besser. Außerdem gibt es genügend Hinweise darauf – ich denke hier an die vielen Auseinandersetzungen um die Erhaltung bestehender Strukturen und um Umweltfragen in den Gemeinden –, daß man sich wieder auf die räumliche Logik der traditionellen Stadt zurückbesinnt und diese auch zurückfordert.

Die Probleme der Ressourcen und des politischen Willens sind allerdings enorm groß. In dem Maße, in welchem die Weltbevölkerung weiter wächst und sich die Strangulierung der bestehenden Städte intensiviert, entsteht ohne Frage der Bedarf nach zahlreichen neuen Städten. Es wäre kurzsichtig, nicht zu erkennen, daß wir längst das größte Städtebauprojekt aller Zeiten betreiben. Was dabei rund um den Erdball entsteht, ist der „sprawl“, die Ausbreitung eines formlosen Stadtbreits, in einem Umfang, den wir uns nie vorgestellt haben, eine Ausdehnung der städtischen Peripherien, die in ein kontinuierliches weltumspannendes Gewebe übergehen, eine Monopolis. Und am Ende wird die Stadt verschwinden, übrig bleibt ein Gewirr von nicht zusammenlaufenden Wegen wie ein Schlangennest. Oder eine unendliche Zahl von Zellen, die von Monaden bewohnt werden, die auf ihren Sony Fernseher starren.

Obwohl ich nicht an eine universalistische Stadttheorie glaube, so haben wir es aber offensichtlich mit einem gewissen universalen Phänomen zu tun. Selbst aus der Sicht des Pluralismus

offers only a fractional account of the rise of the “edge city”, it’s clear that the city is changing from a deeply place-based construct to one in which alternative modes of motility and contact supplant face to face or body to body relations. The edge city is cyurbia made form.

Make no mistake, I do not worry about cyber-technology as a supplementary means of communication and exchange. And, in a certain sense, I do not worry about traditional urban centers where the answers seem clear. The traditional city is less at risk from virtual space than from its own extent: places like Mexico City or Cairo have been crushed by a sheer weight of numbers that no amount of prosperity can ever redress in place. The only answer is dedensification. If cyber-technology can contribute to the contraction and aeration of such dysfunctional centers, so much the better. And, there is considerable evidence – visible in such community preservation and environmental struggles – that strategies for reclaiming the spatial logics of traditional cities are being reacquired.

The problem of resources and will is vast. As the world population continues to grow and as the strangulation of existing cities intensifies, the need for numerous new cities is unmistakable. Our myopia is in somehow believing that we’re not already engaged in the largest project of urban construction ever undertaken. All over the planet, the outcome is sprawl as we never imagined it, the expansion of urban peripheries to elide in a continuous globe-girdling fabric, a monopolis. And this is how the city will finally disappear, into a tangle of non-

muß gesehen werden, daß alle Städte auf die vielen, immer gleichen Fragen Antworten finden müssen. Im Zuge der Globalisierung von Kultur und Wirtschaft und der sich verstärkenden Einsicht in den interdependenten Charakter der planetarischen Umwelt treten gemeinsame Aspekte der Urbanität notwendigerweise in den Vordergrund. Städte sind schließlich nicht einfach nur Produkte einer Kultur, sondern deren Verkörperung und Archiv, eine Zusammenführung vieler Einzelwillen. Seit etwa zwei Jahrhunderten zeichnet sich allerdings ab, daß das Risiko in einer Konvergenz der Formentwicklungen besteht.

Aus Furcht vor einer derartigen Totalität zögern wir, umfassende Konzepte zu formulieren und ziehen uns auf die Vorstellung zurück, daß traditionelle Denkmodelle zu begrenzt seien, um das Urbane wirklich verstehen zu können. Der Schrecken über das Scheitern des Städtebaus der Moderne und dessen ausgemagertem Universalismus steckt uns noch in den Knochen. Wir weigern uns daher, das Problem auf der Ebene seines wirklichen Maßstabs anzugehen und lehnen die Idee des Masterplans ab, weil sie uns unentwirrbar mit der problematischen Geschichte von Herrschen und Beherrschen verknüpft scheint. Als Architekten vertreten wir implizit eine Politik des Disengagements und überlassen das Feld bereitwillig denen, die behaupten, Antworten zu haben, den Vertretern des Prinzips des Großen (bigness) als auch des Kleinen (smallness), deren Gemeinsamkeit darin besteht, daß sie am Ende überall wieder nur das gleiche (sameness) erzeugen. Wir haben eine Phobie dagegen entwickelt, Städte als sowohl physische als auch gesellschaftliche Konstruktionen zu denken. Und wir leiden an einer unglaublichen Armut an Visionen und auch an Energie, aus den Städten etwas zu machen. Die heute vorherrschenden Modelle einer Erneuerung sind unbefriedigend: Wir haben hier den Neo-Suburbanismus, der einfach dem Lauf der Dinge folgt; die zurückgelehnte Laisser-faire-Haltung; blutleere Wiederbelebungen der Idee der Gartenstadt und nicht zuletzt Disneyland.

Der Genius der Stadt ist ihr Widerstand gegen die gleichzeitige Beschreibung all ihrer Prozesse

coinciding pathways, like a nest of snakes. Or simply into an infinity of cells, each stuffed with a monad watching a Sony TV.

Although I don't believe in a universal urbanism, I think we've got one on our hands. Of course, even in a pluralistic view, all cities must answer many of the same questions. As culture and economy globalize and as sensitivity to the interdependent character of the planetary environment deepens, common aspects of urbanity are necessarily foregrounded. Cities, after all, are not simply the products of culture, but its inseparable embodiment and its archive, a conjunctive mediation of wills. The risk – as has been clear for perhaps two centuries – is of a convergence in a common strategy of forms.

For fear of such totality, we hesitate to think big, taking refuge in the idea that traditional structures of understanding are too limited to comprehend the urban. Scared by the failure of modernist urbanism and its own emaciated universalism, we refuse to think at the real scale of the problem, disdain the idea of the masterplan as too riddled with the fraught history of mastery. As architects, we've embraced an implicit politics of disengagement, abandoning the field to those ready to produce answers, the avatars of bigness and smallness who have in common the production of sameness. We've become phobic about thinking of cities as physical as well as social constructions. And we suffer from tremendous poverty of both vision and energy in the making of cities. dominant models for innovation are unsatisfactory, consisting of go-with-the-flow neo-suburbanism, fingers-crossed laissez-faire, anemic riffs on the garden city, and Disneyland.



und Komponenten, doch kann das keine Entschuldigung dafür sein, auf einen Gesamtansatz zu verzichten. Es ist auch nicht alles einfach nur darauf zurückzuführen, daß die Dinge sich immer stärker der Kontrolle entziehen oder daß die fast nur noch ökonomischen Modelle der Stadtentwicklung alles abtöten – die Krise geht noch tiefer. Wenn es uns nicht gelingt, unsere wichtigsten Hoffnungen zur Grundlage unserer Vorstellungen über die Entwicklung der Stadt zu machen, dann opfern wir unser eigenes Vergnügen. Und wir lassen uns eine Chance entgehen, die Bedingungen unserer Demokratie zu bewahren und zu verbessern. Je mehr die Welt von der supranationalen Bewegung des Kapitals beherrscht wird, desto wichtiger werden die Städte als kritische Bollwerke der Lokalität und Partizipation und als Orte des Widerstands gegenüber dem ortsunabhängigen Agieren der Kräfte der Weltwirtschaft.

Jedes Nachdenken über den humanen Charakter von Städten setzt zunächst bei der Frage an, in welcher Weise sie die direkte zwischenmenschliche Interaktion fördern. Jede Beschreibung der städtischen Wirtschaft und Politik muß ihren Ausgang nehmen von der Art, wie eine Stadt diesen gesellschaftlichen Verkehr und Austausch intensiviert. Verkehr ist die Summe all jener Bewegungsmittel, durch die Nähe hergestellt wird und die es den Menschen körperlich ermöglichen, innerhalb der Stadt verschiedene Arten der Begegnung und der Situationen wahrzunehmen. Natürlich muß jede Theorie der Bewegung sinnlos bleiben, wenn die Plätze, zwischen denen diese Zirkulation stattfinden soll, keine angemessene eigene Charakteristik und Vielfalt besitzen. Der Dialog zwischen dem Öffentlichen und dem Privaten wird durch die verfügbaren Mittel der Zirkulation zwischen diesen Sphären vermittelt und zum Teil erst erzeugt. Verkehr wird heute zu sehr als bloße Techno-

While the genius of the city is its resistance to the simultaneous description of all its processes and components, this is no excuse not to think comprehensively. It's not just that things are growing out of control or that the almost purely economic models that produce urban character nowadays are deadening, the crisis is even more fundamental. By failing to produce an urbanism of our best hopes, we are sacrificing our own pleasures. And we are missing a chance to improve and preserve the conditions of our democracy. As the world is increasingly governed by the supranational circuit of capital, cities are ever more critical bulwarks of a sense of locality and participation and – as logical units of production – sites of resistance to the locationless behavior of the world economy.

Any consideration of the human character of cities begins with the character of their support of face to face transaction. From the city's modes of intensification of such commerce and intercourse descends any description of the urban economy and its politics.

Traffic is the sum of those instrumentalities of motion by which propinquity is effected, the means by which humans are physically enabled to enjoy different encounters and circumstances within the city. Of course, no theory of movement will make a difference if the character and variety of places between which such circulation occurs is inadequate. Still, the dialogue of intersection between public and private is mediated and – in part – invented by the available means of circulating between them.

Traffic today is too much thought of as mere technology, saddled with its myths, pinioned between visions of tractability and autonomy. In such fantasies, technology becomes a second nature, a system with its own rules and animation, like

logie gesehen, befrachtet mit Mythen und Visionen zwischen Steuerbarkeit und Autonomie. In derartigen Phantasien wird die Technologie zu einer zweiten Natur, zu einem System mit eigenem Leben und eigenen Gesetzen, das, wie Frankenstein's Monster, sich jenseits unserer Kontrolle entwickelt und agiert. Für viele ist diese Sichtweise an die Stelle des Vorgängermythos' getreten – Technologie als Allheilmittel –, dem im Zuge einer allgemeinen Ablehnung, eines sich stark auf die Wissenschaften abstützenden Modernekonzeptes heute eher mit Skepsis begegnet wird, auf jeden Fall in den USA. Die Stadtvorstellungen der Moderne scheiterten nicht zuletzt aufgrund ihrer kurzsichtigen Leidenschaft für das Wissenschaftliche, sei es in Form von Technologie, als Sozial- „wissenschaft“ oder schlicht als öde Nachahmung von technischen Formen. Als nun in Reaktion hierauf Städte nicht länger im alten physikalischen Sinne geplant wurden, wurde der Raum dieser Aktivität von der sogenannten „Infrastruktur“ übernommen, also von etwas, das unter der Oberfläche lag, unsichtbar war und dem man zustimmen konnte. Verkehrsplanung wurde dieser eindimensionalen Sichtweise unterworfen und entwickelte sich zur bevorzugten Dimension der Sichtbarkeit von Planung.

Die Mittel der Bewegung bei der Planung der Städte in dieser Weise in den Vordergrund zu stellen, hat zu einem Desaster geführt. Ein Teil des Problems liegt in der relativen Autonomie der Technologie. Wissenschaft ist weder offenbarte Wahrheit noch reine gesellschaftliche Konstruktion: Nicht immer bekommen wir die Technologie, die wir verdienen oder die wir uns wünschen. Die Städte haben sich zu lange verpflichtet gefühlt, immer auf dem neuesten Stand der Transporttechnologien zu sein. Sukzessive haben sie sich mit immer weiteren Systemen ausgerüstet, die den Städten keine Liebe entgegenbringen, so daß sie zerschnitten sind von Gleisanlagen und Schnellstraßen, vollgestopft mit tödlichem Metall und

Frankenstein's monster, growing and operating beyond our control. For many, this view has displaced the predecessor myth, of technology's universal panacea which is, in America at any rate, now viewed with scepticism, part of a more general rejection of scientific modernism. Modernist urbanism crashed in its myopic thrall of the scientific, whether in the form of technology, social "science", or merely its dreary mimesis of tech-forms. When – in reaction to this – cities ceased to be planned in the old physical sense, the space of such activity was taken over by what is called "infrastructure", by something underneath, invisible, in common, agreeable. Planning for traffic was simply subsumed in this one-dimensional view, becoming the favored visibility of planning, the thing which could tolerably be seen.

The foregrounding of the means of motion in the building of cities has been a disaster. Part of the difficulty is the relative autonomy of technology. Science is neither the revealed truth nor pure social construction: we do not always get the technology we either deserve or desire. As a result, cities have too long been obliged to play catch-up with existing technologies of transportation, successively refitting themselves with systems that do not love them, rent by railway cuttings and freeways, clogged with pollution and lethal metal. The facilitation of motion has displaced the reasons to get together.

The appeal of motion-based urbanism, however, is obvious. Traffic at once represents a sort of freedom – the freedom of movement that in engineering language amounts to a perverse reduction of more fundamental freedoms like that of association – and also models the economic relations of the circuit of capital. These correspondences, though, are more metaphorical than real, never quite able succinctly to embody the shifting

erfüllt von verpesteter Luft. Die technische Ermöglichung der Bewegung hat die Gründe für das Zusammenkommen ersetzt.

Der Reiz einer Stadtplanung, die vom System der Bewegung ausgeht, liegt allerdings auf der Hand. Verkehr steht für eine bestimmte Art von Freiheit, die Freiheit der Bewegung, die schließlich zu einer perversen Einschränkung viel fundamentalerer Freiheiten führt (z.B. der Freiheit der Assoziation) und die ebenfalls die ökonomischen Relationen der Kapitalbewegung modelliert. Diese Korrespondenzen sind allerdings eher metaphorisch als real und kaum in der Lage, das wechselhafte Zusammenwirken von Zeit, Raum und Vergnügen prägnant auszudrücken. Gleichwohl ist zuzugestehen, daß sich die interne Vernetzung der Stadt über die Dimension der Bewegung definiert. Und genau deshalb müssen wir damit aufhören, die Stadt einfach nur den vorhandenen Paradigmen der Bewegung anzupassen, und die Fragen der Zirkulation von Grund auf neu überdenken.

Verkehr ist das Verhältnis zwischen Geschwindigkeit und Fließen. Im Rahmen einer neuen Sicht der Dinge wird die menschliche Fortbewegung zwar nicht zum alleinigen, aber doch zum vorrangigen Modus, der zum obersten und entscheidenden Maß von Geschwindigkeit und Dimension wird. Wie hoch das Vergnügen beim Fahren auch sein mag, die Mittel müssen dem Ziel einer gewünschten Nähe entsprechen. Die bloße Vermehrung der Bewegung kann nicht ausreichend sein, insbesondere wenn deren Beschränkung die Möglichkeit von Unfällen verringert. Unsere heutige Kultur des Fließens hat die faktischen Möglichkeiten der Mobilität ungeheuer vergrößert: es gibt praktisch keinen Ort auf dem Planeten, den wir nicht im Laufe eines Tages erreichen könnten. Andererseits haben sich weder die Mobilität in der

interaction of time, space, and treasure. It is, however, also true that urban motion is the defining mode of urban connection.

And it is precisely for reasons of its consequentiality that we must cease simply to fit the city to existing paradigms of movement and try to reimagine questions of circulation from first principles.

Traffic is the relationship between speed and flow. In a reformed view, human locomotion becomes not the sole but the privileged mode, the top of the hierarchy and the crucial measure of speed and dimension: what-

ever the pleasures of the ride (not something I consider trivial) it must have a teleology, a sense that the means must serve the end of decent and desired propinquity. Mere multiplication of motion is not enough, particularly if the rationalization of such means pares the possibility of accident. In our culture of flow, the possibilities for literal mobility are greatly enhanced: there is no place on the planet we cannot go by the end of the day. On the other hand, neither urban mobility nor the fundamental formats of face to face encounter have been effectively increased since Catal Huyuk. Accidents must happen.

Modern culture is increasingly characterized by capsules of intermediacy, by trains, planes, automobiles, and elevators. These instrumentalities are now joined by time spent in front of the screen, by the electronic media of mobility. Just as the view from the railway car window forever altered not simply the landscape but fundamental perceptions of time and space, so the window of the monitor represents a shift in our perceptual and psychical relationship to exteriority. Such virtual travel also embodies a remarkable economy of energy as the experience of motion is efficiently stripped from actual mobility.

Stadt noch die grundsätzlichen Möglichkeiten der unmittelbaren sozialen Begegnung seit den Tagen von Catal Huyuk wirklich ausgeweitet. In zunehmendem Maße wird die moderne Kultur durch Kapseln des Übergangs charakterisiert – Eisenbahnen, Flugzeuge, Autos und Aufzüge. Heute kommen noch die elektronischen Medien

der Bewegung hinzu und die Zeit, die vor dem Bildschirm verbracht wird. Ebenso wie der Blick aus dem Fenster des Eisenbahnabteils für immer die Landschaft selbst und vor allem unsere grundsätzliche Wahrnehmung von Raum und Zeit verändert hat, so markiert das Fenster des Monitors einen Wandel in unserem sinnlichen und psychischen Verhältnis zur Außenwelt. Eine solche virtuelle Reise ist auch mit einer bemerkenswerten Einsparung von Energie verbunden, da sich die Erfahrung der Bewegung von der tatsächlichen Bewegung abgelöst hat. Genau in dieser Leistungsfähigkeit liegt der Kern der Bedrohung. Noch einmal muß ich betonen, daß ich hier keine apokalyptischen Töne anschlagen will, ich versuche nur auf die Entstehung einer neuen räumlichen Realität hinzuweisen, auf die die Städte reagieren müssen, eine Einkapselung, die sowohl die tatsächliche als auch die virtuelle Reise charakterisiert.

Der verstorbene Walter Hudson, der dickste Mann der Welt, hatte mich schon seit langem fasziniert. Er war offensichtlich ein Held des Raumes, niemand sonst in der Geschichte hatte jemals soviel Raum eingenommen wie er. Ironischerweise ist Hudson zur gleichen Zeit eine Verkörperung der Raumlosigkeit. Da er so unglaublich dick war, daß er sich nicht fortbewegen konnte, blieb er an sein Spezialbett gebunden. Die elektronischen Medien stellten seinen Kontakt zur Umwelt her.

Ohne je körperlich anwesend zu sein, erreichte Hudson dennoch eine beachtliche

I've long had a fascination for the late Walter Hudson, record holder as the world's fattest man, seemingly a hero of space, the person who holds the distinction of having taken up more of it than anyone in history. Ironically, though, Hudson is also the avatar of spacelessness. So huge that he could not move, Hudson remained confined to his specially reinforced bed, his contact with the world limited to electronic media.

Nevertheless, Hudson managed without ever being present to be incredibly visible, lavishly attended to by the media who made him a poster child for America's prurient obsession with the consumption of space.

The risk is that the problems of urban circulation will be solved by eliminating the reasons to move, whether through Walter Hudson style immobility or through the suppression of evocative qualities of difference in the environment. Location today is under intense competition from position, that is from location emptied of locality, proximity defined through virtual relations with other entities disposed around the globe and with others who live their real life entirely within the net. Location still rules but more and more at the expense of place. A tremendous re-scaling is under way and with it a burgeoning culture of post-adjacent propinquity, configured at global scale.

The idea of pleasure in mobility, however, is ancillary to the principal ideology of traffic planning, the idea of "flow", a quality that has by now obtained a quasi-metaphysical status. Flow, for the planners, is

Sichtbarkeit in den Medien, die aus ihm einen Gegenstand der in Amerika schon mit fast wahnhaften Zügen ausgestatteten Beschäftigung mit dem Thema des Verbrauchs von Raum machten.

Das Risiko besteht darin, daß die Probleme der städtischen Zirkulation gelöst werden, durch die Eliminierung der Gründe, sich überhaupt von der Stelle zu bewegen. Das könnte die Form einer Immobilität im Stile Walter Hudsons annehmen oder auf das Fehlen der evokativen Qualitäten einer in sich differentiellen Umwelt zurückgehen. Eine starke Konkurrenz zum herkömmlichen Ort geht heute von der bloßen Position aus, also von einer Verortung, die keine lokale Bindung und Verwurzelung mehr kennt. Nähe und Nachbarschaft definieren sich nur noch über virtuelle Beziehungen zu anderen Einheiten, die sich über den gesamten Globus verteilen und die ihr „reales“ Leben nur noch im Netz der elektronischen Medien verbringen. Die Verortung behält weiterhin ihre Bedeutung, doch mehr und mehr auf Kosten einer konkreten Lokalität. Hier entwickelt sich eine gewaltige Maßstabsveränderung und entsteht eine Kultur der globalen Nachbarschaft, die nicht mehr auf unmittelbare Nähe angewiesen ist.

Die Idee des mit Mobilität verbundenen Vergnügens ist nicht von der zentralen Ideologie der Verkehrsplanung zu trennen, und das ist das Konzept des „Fließens“, eine Vorstellung, die mittlerweile einen fast metaphysischen Status erlangt hat. Fließen meint für die Planer in erster Linie das Fließen technischer Einrichtungen und erst sekundär die Bewegung von Menschen. Die perfekte Effektivität erreicht die Zirkulation des Verkehrs – wie die Zirkulation des Kapitals –, wenn sie ohne jede Unterbrechung fließt und zu einer konstanten immerwährenden Bewegung wird. Während der Stillstand der Feind

instituted in terms of the flow of the apparatus, only secondarily in terms of the flow of people. Like the circulation of capital, the circulation of traffic is most perfectly efficient when it is ceaseless, when it attains the status of a constant – perpetual motion. But, while stasis is the enemy of a flowing system of perfect efficiency, it is also indispensable to its functioning. The node, after all, is the creature of flow, implying not simply centrality (and therefore directionality) but cease, that place where motion stops, enabling transfer (to foot, to another means, to another purpose ...). Although there is an interesting sub-history of fantasies of on-the-fly transfer, which is another story, the notion of flow imposes its own idea of efficiency, always calibrated to keeping going, not stopping, overcoming impedance and resisting inertia. The consequences are dramatic: nodal architectures subsumed by strategies of flow are predominant in the American landscape, the strip, the shopping mall, the suburbs, the edge city, everything.

The example of the car is instructive. In America in particular, the car occupies a powerful psychical and functional position. Cars are surrogates for our own identity and our sense of rights has become identified with the rights of the car. Indeed, the potential lethality of the car coincides with America's machismo of private interests which is also reflected in a hysterical resistance to the control of guns. The mentality of increased capacity which has driven the prodigious enlargement of America's pavement resonates with the frontier imperative of continuous territorial expansion, the culture of conquest that lies at the root of our national fascination with guns. Indeed, no longer content to ply the confines of the pavement, the largest growth sector in the American automobile market

jedes perfekt fließenden Systems ist, ist er doch für dessen Funktionieren unverzichtbar. Der Knotenpunkt ist schließlich ein Produkt des Flusses; er impliziert nicht nur Zentralität (und demnach auch Richtung), sondern auch Unterbrechung. Hier stoppt die Bewegung und läßt Übergänge zu (in andere Verkehrsmittel, in Fußgängerbereiche usw.) Die Idee des Fließens bringt ihren eigenen Begriff der Effizienz hervor. Alles muß in ständiger Bewegung gehalten werden und darf nicht zum Stillstand kommen, Hemmnisse müssen überwunden, träge Langsamkeit muß verhindert werden. Das führt zu dramatischen Konsequenzen: Die amerikanische Landschaft wird beherrscht von Architekturen von Knotenpunkten, die den Strategien des Fließens unterworfen wurden, der Strip, das Einkaufszentrum, die Vororte, die Randstadt, alles.

Das Beispiel des Autos ist hier sehr lehrreich. Besonders in Amerika nimmt das Auto eine außerordentlich wichtige psychologische und funktionale Stellung ein. Das Auto wird zum Surrogat unserer Identität. Die Rechte, die wir beanspruchen, sind identisch geworden mit den Rechten unserer Autos. Die potentielle Tödlichkeit des Autos ist auch vor dem Hintergrund des amerikanischen Machismo zu sehen, der sich auch in dem hysterischen Widerstand gegen die Kontrolle privaten Waffenbesitzes niederschlägt. Die Mentalität der Kapazitätsausweitung, die zu der ungeheuren Vergrößerung des amerikanischen Straßennetzes geführt hat, geht auf die GrenzerEinstellung einer unaufhörlichen territorialen Expansion zurück, die Eroberungskultur, die auch der amerikanischen Waffenfaszination zugrundeliegt.

So ist es auch nicht verwunderlich, daß der bedeutendste Wachstumssektor auf dem amerikanischen Automobilmarkt auf den Bereich jenseits der Straßen zielt: „Off-Road“ Fahrzeuge und hausähnliche Minivans.

Da das Auto darauf ausgerichtet ist, Geschwindigkeit und Fließen gleichzeitig zu optimieren, sucht es eine konfliktfreie Umgebung ohne Hindernisse. In einem gemischten System muß der Verkehr entweder strikt voneinander getrennt werden oder es muß eine klare Hierarchie errichtet

is for off-the-road vehicles and for space-aggrandizing, home-surrogate, minivans.

Because the car seeks to optimize both speed and flow it seeks a conflict free environment. In a mixed system, this means that either traffic must be separated strictly or that hierarchy must

arise, that the flows should either not mix or find systems of giving ground. The traffic light is such a means for sorting out conflict. Traffic lights, which are meant to increase the efficient utility of the street, are designed from the position of the car,

directed primarily at resolving potential conflicts among vehicles. By any qualitative or quantitative measure, pedestrians are always disadvantaged: the space of the car, which predominates, is always a danger to them, except at those moments when the car's use of its own space is briefly suspended. The ideal for traffic should be easy mingling but we only produce technologies predicated on separation. The automobile system seeks invariably to exclude other modes that might come into conflict, with pedestrians and collective means always on the losing end.

Consider Los Angeles, the omega (and the end of the road) of the American line of the spatial city and the prototype of the city of the edge. Los Angeles seeks to create a consistent culture of the particle, in which an ostensibly egalitarian set of relationships of property are matched to a similarly conceived strategy of circulation. The experiment conducted with the use of cars – not just the dominant but the virtually exclusive mode of motion – in Los Angeles offers a succinct recapitulation of Thomas Jefferson's Cartesian fantasy of the organization of American space. The grid – the

werden, die bestimmt, daß sich die Verkehrsflüsse entweder nicht vermischen oder einem anderen System den Vortritt lassen. Die Verkehrs-

ampel ist ein Mittel, um derartige Konflikte zu lösen. Ampeln sollen die effektive Benutzbarkeit der Straßen erhöhen; sie sind aus der Position des Autos konstruiert, um vor allem Konflikte zwischen Fahrzeugen zu regeln. Fußgänger bleiben dabei immer im Nachteil: der dominierende Raum für die Autos, die Straße, stellt in jedem Fall eine Gefahr für sie dar, außer in den kurzen Momenten, in denen der Autoverkehr zum Stillstand kommt. Ein ideales System müßte ein unproblematisches Mischen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer erlauben, doch wir produzieren nur Technologien, die eine Trennung voraussetzen. Das System des Automobils neigt unweigerlich dazu, andere Verkehrsarten, mit denen es in Konflikt treten könnte, auszuschließen. Fußgänger und öffentliche Verkehrsmittel ziehen dabei immer den Kürzeren.

Nehmen wir Los Angeles, wo wir es mit dem Endpunkt eines Typs der amerikanischen Stadtentwicklung zu tun haben, dem Prototyp der „Randstadt“. Los Angeles verkörpert eine konsistente Kultur des Partikels, in welcher ein offensichtlich egalitäres Gefüge von Grundstücksgrößen durch ein konzeptionell vergleichbares System der Zirkulation ergänzt wird. Dieses in Los Angeles mit Automobilen durchgeführte Experiment rekapituliert in bündiger Weise Thomas Jeffersons cartesianische Vorstellung von der Organisation des amerikanischen Raumes. Das Raster – das Instrument einer Gleichheit, die durch den Verzicht auf Differenzierung des Raumes erkauft wird oder besser gesagt durch eine Reduktion der Arena der Differenz auf einen streng

instrument of an equality achieved by the surrender of difference in space or rather by the reduction of the arena of difference to a rigidly circumscribed territory – functions only if there is an even distribution of use, or if it is clock-like like “clock work”, no caesura, no surcease, and if there are no intersections. This was Jefferson’s fundamental error: he saw the grid as constituted purely of the aggregated surfaces of infinite squares, their boundaries immaterial, pure edge.

The Los Angeles grid, however, is a compound of both territories and interstices, each square producing not simply its own surface but also four extra-territorial intersections which it is obliged to share and which become the motive basis for the active relations of the implied democracy. The conundrum arises because an intersection is both a deterrent to flow and a

necessity for contact. Democracy implies the need continuously to give ground to the other. As a practical matter, the system only works at very low loadings where the possibilities of conflict are extremely reduced. As anyone who has driven the LA grid late at night knows, this kind of geometrical freedom in which one encounters public space as almost purely private can be exhilarating. At higher rates of utilization, contact becomes impediment.

In cities like Los Angeles, the loadings on the grid are thrown into profound disequilibrium by the inequalities of use that culture imposes on the system. Zoning by class and by function, as well as the extremely uneven distribution of energy and motion over the diurnal cycle, distorts the stable, static, relationships that are at the core of the Cartesian fantasy. Jefferson

umgrenzten Bereich – funktioniert nur bei einer gleichmäßigen Verteilung der Nutzung oder wenn es wie ein Uhrwerk organisiert ist und wenn es keine Kreuzungen gibt. Das war Jeffersons fundamentaler Irrtum: Für ihn bestand das Raster nur aus den Oberflächen der unendlichen vielen Quadrate, ihre Randbegrenzungen waren für ihn immaterieller Natur.

Das Raster der Stadt Los Angeles besteht jedoch sowohl aus diesen Grundstücken als eben auch aus den Zwischenräumen. Jedes Quadrat erzeugt also vier außerhalb seiner eigenen Fläche liegende Kreuzungen, die mit den Nachbargrundstücken geteilt werden und die Motivbasis für die aktiven Beziehungen der in dieser Struktur implizierten Demokratie bilden. Jedoch ergibt sich auf diese Weise ein Problem, da eine Kreuzung zum einen das Fließen des Verkehrs behindert und zum anderen eine Notwendigkeit darstellt, um überhaupt miteinander in Kontakt zu kommen. Demokratie verlangt von jedem Bürger die unablässige Bereitschaft, gegenüber dem anderen auch nachzugeben. Aus praktischen Gründen funktioniert dieses System nur bei einer sehr geringen Verkehrsdichte, bei der die Möglichkeiten des Konflikts extrem stark reduziert sind. Jeder, der schon einmal in der Nacht durch die Straßen von Los Angeles gefahren ist, weiß, wie erregend diese Art von geometrischer Freiheit sein kann, wenn man den öffentlichen Raum der Straße praktisch für sich allein hat. Bei jedem stärkeren Verkehrsaufkommen wird Kontakt sofort zum Hemmnis.

In Städten wie Los Angeles entstehen jedoch folgenreiche Ungleichgewichtsverhältnisse allein schon durch die kulturell bedingte sehr unterschiedliche Nutzung des Stadtgrundrasters. Soziale und funktionale Zonierungen und ebenso

never imagined the rush hour. The history of the planning of Los Angeles is a history of successive failed panaceas for this problem. Coordinated traffic signals are one strategy for introducing hierarchy, great blocks of traffic shifted around the gridded zones, like trains of space. Urban expansion is another, but such growth – that old hankering after infinity – reaches its limits in LA, the edge of the continent. The attempted solution was to introduce the next order of physical gridding: the freeway.

Freeways are a symptom of both the spatial and temporal disequilibrium of the real life, an attempt to impose a technological fix on a conceptual difficulty. Again, they try to solve the difficulty from the position of the car. Freeways – like other concentrating means of motion – attempt to reconcile the actual nodality of the system with the fantasy of a continuous fabric of equalized relationships. In this sense, Los Angeles traffic very effectively models the condition of American democracy in which dynamism flows from the conflict between an egalitarian model of social relations and a rapidly expanding system of privileges ultimately at odds with it.

Because the undergirding model of LA does not work at the scale the city has now achieved, LA must be viewed as a transitional form, lying between the traditional city of centrality and the burgeoning condition of pure interstice. Electronic technologies with their suppression of literal motion are crucial enablers of this form of order. Los Angeles is seminal in the invention of the city of the interstice, with its primitive dream of placelessness and its association of the placeless with paradise, with going with the flow in an endless, limitless, summer. Los Angeles is also a cautionary tale about how the city will disappear: not with its physical obliteration but with its transformation into the continuous tex-

eine extrem ungleichmäßige Verteilung von Energieverbrauch und Bewegung im Tagesverlauf werfen jedes stabile und statische Beziehungsgefüge über den Haufen, von welchem das cartesianische Konzept ausgeht.

Jefferson konnte sich so etwas wie die „rush hour“ nicht vorstellen. Die Planungsgeschichte von Los Angeles besteht aus dem sukzessiven Scheitern verschiedener Lösungsmodelle für dieses Problem. Die systematische Koordinierung der Ampelschaltungen stellt eine dieser Strategien dar, die Ausdehnung der Stadt eine andere. Doch dieses Wachstum – die alte Sehnsucht nach der Unendlichkeit – stößt in LA, am Rand des Kontinents, an seine Grenzen. Die Lösung schien in einer weiteren Rasterordnung zu liegen: den „Freeways“.

Die Freeways sind ein Symptom für das räumliche und zeitliche Ungleichgewicht des realen Lebenszusammenhangs, sie stellen den Versuch dar, ein konzeptionelles Problem technologisch zu lösen. Wiederum erfolgt die Lösung aus der Position des Automobils. Wie es auch bei anderen Versuchen der Konzentration von Bewegung der Fall ist, so wollen die Freeways die tatsächliche Verknötung des Systems mit dem Phantasiebild von einem fließenden Gewebe gleichrangiger Beziehungen versöhnen. In diesem Sinne kann das Verkehrssystem in Los Angeles als ein instruktives Modell für den Gesamtzustand der amerikanischen Demokratie gelten, deren Dynamik dem Konflikt entspringt, der sich zwischen einem egalitären Modell der gesellschaftlichen Verhältnisse und einem dazu im Gegensatz befindlichen System immer stärkerer Privilegierungen auftut.

Da das konzeptionelle Modell für Los Angeles in dem Maßstab, den die Stadt inzwischen erreicht hat, nicht mehr funktioniert, muß LA als Übergangsform betrachtet werden zwischen der traditionellen Stadt der Zentralität und des im Entstehen begriffenen Phänomens des reinen Zwischenraums. Die elektronischen Technologien mit ihrer Unterdrückung der realen Bewegung fördern diese neue Ordnung auf entscheidende Weise. Mit seinem primitiven Traum von Ortlosigkeit und der Assoziierung dieser Ortlosigkeit mit dem Paradies, in dem ein endloser Sommer herrscht, ist Los Angeles in Hinblick auf die Erfindung der Stadt des Zwischenraums zukunftsweisend. Los Angeles muß auch als Warnung verstanden werden, auf welche Weise die Stadt verschwinden wird: Sie verschwindet nicht physisch, sondern im Zuge ihrer Transformation in ein ununterbrochenes Gewebe der Nicht-Stadt, das am Ende den Erdball bedecken wird.

ture of the not-city which – performing what remains of the function of the city – finally covers the earth.

America's national book of virtues celebrates the frontier and situates our autonomy in property, the literal possession of space. On the frontier, the quality of space lies in its boundlessness and our share must thus also share in this infinitude. In a system of generous dimensions – the mile square grid, for example – our privacy can be both elective and absolute. After all, if our neighbor is always invisible, our domain will appear infinite. This is crucial: American polity is not founded on the fantasy of collectivity but on the right to be left alone. The current fight over immigration is symptomatic, again reflecting anxiety over the loss of space and the excess visibility of the other. Where Alberti familiarly conceived the city as a magnified house, the American house summarizes the nation, the family isolated in its dominion of space.

It's no coincidence that Disneyland first occurred in – or rather near – Los Angeles and there is no question that Disneyland represents a model “solution” to the problem of Los Angeles. Disneyland forsakes the grid in favor of the node, located at a place which exists only at the conjunction of freeways. It might be argued that this simply raises the idea of the grid to a higher level. And this is surely true. But again, the system has a quality of intermediality. After all, the freeway grid is predicated on the prior existence of nodes and lacks the geometric rigor of the Jeffersonian counterpart, reversing its priority of dispersal by searching out the intersection, seeking concentrations. Disneyland also invokes the next order of grid making (or rather intersection making) by its conceptual understanding of geographical and cultural space. In its juxtapositions of simulated versions of different historical and cultural moments, Disneyland signals the possibility of departure from traditional strategies of time and space – of location –

Amerikas nationaler Tugendkatalog feiert die Überwindung von Grenzen und situiert unsere Autonomie im Eigentum von Grund und Boden, dem tatsächlichen Besitz von Raum. An der Grenze erscheint gerade die Unbegrenztheit des Raumes als dessen eigentliche Qualität. Unser Anteil daran bestünde also aus einem Anteil an dieser Unendlichkeit. In einem System mit großzügigen Dimensionen – ein Grundraster mit einer Seitenlänge des Quadrats von einer Meile – kann unsere Privatheit entweder absolut oder frei gewählt sein. Wenn unser Nachbar immer unsichtbar bleibt, dann wird uns unser Besitz als unendlich groß erscheinen. Das ist ein entscheidender Punkt: das amerikanische Gemeinwesen gründet sich nicht auf Vorstellungen von Kollektivität, sondern auf das Recht, allein und in Ruhe gelassen zu werden. Die derzeitigen Auseinandersetzungen über die Immigration sind symptomatisch, indem sie die Angst vor dem Verlust von Raum und die allzu starke Sichtbarkeit des anderen reflektieren. Während Alberti bekanntlich die Stadt als ein vergrößertes Haus begriff, drängt sich im amerikanischen Haus die Nation zusammen, die Familie auf dem ihr gehörenden Stück Land.

Es ist kein Zufall, daß Disneyland zuerst in Los Angeles oder zumindest in der Nähe dieser Stadt entstand, und ohne Frage stellt Disneyland eine modellhafte „Lösung“ für die Probleme von Los Angeles dar. Disneyland sagt sich vom Rasterschema los, zugunsten des Systems von Knotenpunkten; es liegt selbst an einem Punkt, an dem mehrere Freeways zusammenlaufen. Man könnte die These vertreten, daß damit die Idee des Rasters nur auf eine andere Ebene verschoben wird, was sicherlich richtig ist. Dennoch kommt diesem System eine Qualität der Vermittlung zu. Das System der Freeways baut auf der bereits vorhandenen Existenz von Knotenpunkten auf und besitzt nicht die geometrische Strenge des Jeffersonschen Modells. Dessen immanente Tendenz zur Verstreuung wird durch das Aufsuchen von Kreuzungspunkten im Sinne einer Konzentration umgekehrt. Durch seinen konzeptionellen Umgang mit geographischem und kulturellem Raum spricht

and therefore harbingers in the territory of the physical the sorts of possibilities now everywhere actualized by strategies of the virtual.

One hears that history has ended. The worst fear now is that after history comes Disneyland.

Disneyland is a playground of mobility, its entertainments are largely those of pleasurized motion. There is something to be learned here. It seems undeniable that for all of its deprivations, all of its regimentation, surveillance and control, part of what we experience as enjoyable at Disneyland really is the passage through an environment of urban density in which both the physical texture and the means of circulation are not simply entertaining but stand in invigorating contrast to the dysfunctional versions back home. One extracts from Disneyland a shred of hope, the persuasive example that pedestrianism coupled with short distance collective transport systems can be both efficient and fun, can thrive in the midst of an environment completely otherwise constituted, and that the space of flow sufficiently decelerated can become the space of exchange. But ultimately only if we're not just passing through.

Democratic traffic deprivileges flow and favors choice. To foster this deceleration, cities must adopt supply-side transport management strategies. This will not necessarily be easy. Our culture – nursed on advertising round the clock – makes a fetish of demand, the whole system thriving on spurious need. What goes unrecognized in all of this is the fact that the vociferous insistence on these demands is the sign not of the autonomy of our desires, but of their silencing; these demands only reveal how thoroughly entrapped we have become in someone else's entrepreneurial

Disneyland ebenfalls diese nächste Ebene der Rasterbildung bzw. Bildung von Kreuzungspunkten an. Durch die Nebeneinanderstellung von simulierten Phänomenen unterschiedlicher historischer und kultureller Herkunft signalisiert Disneyland die Möglichkeit der Loslösung von traditionellen Vorstellungen von Raum und Zeit – und damit vom Ort – und nimmt damit im Bereich des Physischen all die Möglichkeiten vorweg, die heute durch die Strategien des Virtuellen überall aktualisiert werden. Uns wird gesagt, die Geschichte sei an ihr Ende gelangt. Unsere größte Furcht allerdings ist, daß nach der Geschichte Disneyland kommt.

Disneyland ist ein Spielplatz der Mobilität. Seine Unterhaltungsangebote sind im wesentlichen zum Vergnügen erhobene Formen der Bewegung. Trotz aller Gängelung, Überwachung und Kontrolle scheint es unbestreitbar zu sein, daß das, was wir tatsächlich als unterhaltend in Disneyland empfinden, ein Erleben urbaner Dichte ist, deren reale Textur und Verkehrsformen nicht einfach nur Vergnügen bereiten, sondern in einem belebenden Kontrast zu den dysfunktionalen Versionen stehen, die wir von zuhause kennen. Man nimmt aus Disneyland einen Funken Hoffnung mit, nämlich daß Fußläufigkeit gepaart mit öffentlichen Transportsystemen über kurze Distanzen Effizienz besitzen und Spaß machen könnte und daß der Raum einer ausreichend verlangsamten Verkehrsbewegung auch der Raum des sozialen Austauschs sein könnte. Aber letztlich natürlich nur, wenn wir diesen Raum nicht einfach nur durchqueren.

Der demokratische Verkehr stellt das Fließen zurück und begünstigt die Wahlfreiheit. Um diese Verlangsamung zu fördern, müssen die Städte zu Strategien eines Angebots von Transportmöglichkeiten übergehen. Das wird nicht unbedingt leicht sein. Unsere rund um die Uhr von Werbung durchzogene Kultur macht einen Fetisch aus der Nachfrage; das ganze System blüht und gedeiht auf der Basis falscher Bedürfnisse. Dabei wird übersehen, daß das laute Insistieren auf dieser Nachfrage nicht das Zeichen der Autonomie unserer Wünsche ist, sondern eher dafür, daß man

dream. To begin again will mean reconsidering the place of the body in democracy. For the most part, democracy does not traffic in bodies; it is theorized instead in terms of disincorporation: the beheading of the monarch, the emptying out of the central place of power, the establishment of body-blind tribunals of public justice, and so on. Yet it is crazy to take the disincorporation literally, as the mere excision of the physical body from democratic space, for it is rather a radical clearing of old notions of the body and an invitation to invent it anew. Depending on the nerve with which we pursue this reinvention and reprivatization, the consequences could be tremendous.

The grid predicts a movement monoculture, and monoculture is tyranny. Movement should reflect in the variety of its available means a pluralism in styles of participation in city life and promote more universal accessibility. A diversity of systems will also encourage a diversity of suppliers and enable smaller producers – especially those locally based – to enjoy a more competitive position in the market for motion. But the issue is not technological in the gee-whiz sense: what is needed is not a technical fix. Rather, the task is rationally to remix available possibilities and to produce select additions to the possibilities for getting around, all in suitable deference to the primacy of traffic on foot.

If the city is the logical increment of production, sustainability, democracy, and resistance within the global system, the neighborhood – measured by people on foot – is the building block of the city. Like the city in the world context, the ability of neighborhoods to act autonomously must be enhanced. Indeed, the solution to the traffic problem is not continuously to

diese zum Schweigen gebracht hat und wir in die Falle irgendwelcher unternehmerischer Träume getappt sind. Will man von vorn beginnen, dann muß man die Rolle des Körpers in der Demokratie neu bestimmen. In den meisten Fällen spielt der Körper in der Demokratie keine Rolle. Viel-

mehr fußt die Theorie der Demokratie auf Entkörperlichung: die Enthauptung des Monarchen, die Entleerung des zentralen Ortes der Macht, die Schaffung körperunabhängiger Verfahren der öffentlichen Justiz usw. Dennoch wäre es töricht, diese Entkörperlichung wörtlich zu nehmen, da es eher um eine radikale Befreiung von alten Körpervorstellungen geht und um die Aufforderung, neue Konzepte an deren Stelle zu setzen. Wenn diese Innovation nur nachdrücklich genug betrieben wird, könnten die Folgen sehr bemerkenswert sein.

Das Raster präjudiziert eine Monokultur der Bewegung und jede Monokultur ist eine Form der Tyrannei. Die Systeme der Bewegung sollten in der Vielfalt der von ihnen zur Verfügung gestellten Mittel dem Pluralismus von Formen der Beteiligung am städtischen Leben entsprechen und einen universellen Zugang erlauben. Eine Diversität der Systeme wird auch zu einer Diversität von Anbietern führen und wird die Marktposition gerade kleinerer Produzenten stärken. Doch im Grunde geht es nicht um technologische Lösungen. Die Aufgabe besteht eher darin, die verfügbaren Möglichkeiten neu zu mischen und bestimmte Ergänzungen den vorhandenen Verkehrsformen hinzuzufügen, wobei sich alles in geeigneter Weise dem Primat des fußläufigen Verkehrs unterordnen muß.

Wenn innerhalb des globalen Systems die Stadt der Ort der Produktion, der Zukunftsfähigkeit, der Demokratie und des Widerstands ist, dann setzt sich diese Stadt aus vielen Nachbarschaften zusammen, deren Maß die Fußläufigkeit darstellt. Wie die Stadt im Weltmaßstab, so muß die Fähigkeit der Nachbarschaft autonom zu handeln, gestärkt werden. Die Lösung des Verkehrsproblems besteht demzufolge nicht darin, immer

model its operations at larger and larger scales but radically to disconnect locality from larger systems that, on balance, will serve it. Indeed, for many places, the only way to come to terms with the hegemony of the automotive system is to secede from it.

Michael Sorkin

Born in Washington, D.C. Architecture studies: Harvard University, Cambridge/Mass. and Massachusetts Institute of Technology, Boston. Formerly architecture critic for the "Village Voice", New York. He published books and essays on contemporary architecture and urbanism. Teaching assignments include: Cooper Union, Yale University, Harvard University, Cornell University, Sci-Arc. Currently he is Professor of Urbanism, Akademie der Bildenden Künste, Vienna and Visiting Professor, Columbia University, New York.

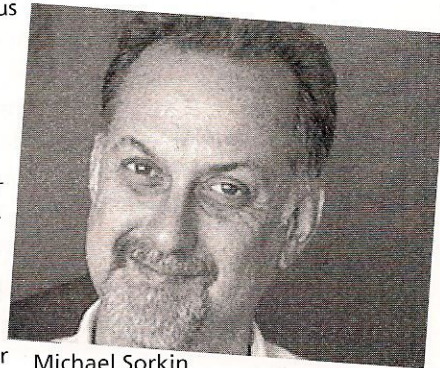
The work of the Michael Sorkin Studio is primarily focused on urban projects both practical and utopian. Recent work includes town design in New York, San Francisco, Hamburg, Vienna as well as sites

großmaßstäbliche Modelle auszudenken, sondern darin, den lokalen Zusammenhang radikal von den größeren Systemen abzutrennen, die – unterm Strich – diesen lokalen Strukturen nur Schaden zufügen. Und so bleibt an vielen Plätzen nur ein einziger Weg, um mit der Hegemonie des Automobilsystems zu Rande zu kommen: sich aus diesem System herauszulösen.(...)

#### Michael Sorkin

Geboren in Washington, D.C. Ausbildung: Studium der Architektur an der Harvard University und am Massachusetts Institute of Technology. Tätigkeit als Architekturkritiker für die "Village Voice", New York. Publierte Bücher und Aufsätze zur zeitgenössischen Architektur und zum Städtebau. Lehrtätigkeiten: Cooper Union, Yale University, Harvard University, Cornell University, Sci-Arc; derzeit Professor für Städtebau an der Akademie der bildenden Künste, Wien und Gastprofessur an der Columbia University, New York.

Das Michael Sorkin Studio beschäftigt sich vorrangig mit realen und utopischen städtebaulichen Projekten u.a. in New York, San Francisco, Hamburg, Wien, Vientienne (Laos), Budapest, Hannover, Yuma (Arizona). Architekturprojekte wurden erarbeitet für Miami, Wien und New York. Das dem Menschen Dienende steht eindeutig im Mittelpunkt von Sorkins Architekturtheorie – im Unterschied zu Eisenman. Eine Architektur, in der man nicht leben kann, ist für Sorkin ein Widerspruch in sich. Seine „Dekonstruktion“ zielt auf eine Wiederherstellung des Bezuges zwischen Mensch und Umwelt; sie will den menschlichen Körper in den Mittelpunkt stellen und Erfahrungen ermöglichen. Michael Sorkins phantasievolle Planungen für die Stadt sind ein Hinweis darauf, daß der Prozeß der Erfindung der Form der Stadt immer noch in sehr lebendiger Weise weiterläuft.



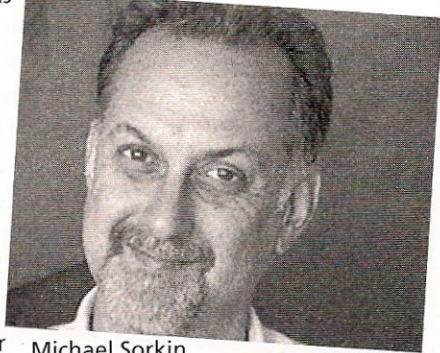
Michael Sorkin

near Vientienne (Laos), Budapest, Hannover, and Yuma (Arizona) and architectural projects in Miami, Vienna, and New York. Humanity is squarely at the center of Sorkin's architectural theory, in contrast to Eisenman. Architecture that cannot be lived in is for Sorkin a contradiction in terms. His "deconstruction" aims to renew contact between people and environment, to center the human body, and to enhance experience. Michael Sorkin's imaginative city plans and structures remind us that the process of inventing the form of the city is still very much alive.

bilssystemen zu Rande zu kommen. sich das System herauszulösen.(...)

### Sorkin

in Washington, D.C. Ausbildung: Studier Architektur an der Harvard University am Massachusetts Institute of Technology. Tätigkeit als Architekturkritiker für die "New York Voice", New York. Publiizierte Bücher: "Essays zur zeitgenössischen Architektur und Städtebau". Lehrtätigkeiten: Cooper Union, Yale University, Harvard University, Cornell University, Sci-Arc; derzeit Professor für Städtebau an der Akademie der bildenden Künste, Wien und Gastprofessur an der Columbia University, New York.



Michael Sorkin

Michael Sorkin Studio beschäftigt sich vornehmlich mit realen und utopischen städtebaulichen Projekten u.a. in New York, San Francisco, Wien, Vientienne (Laos), Budapest, Yuma (Arizona). Architekturprojekte

near Vientienne (Laos), Budapest, Hannover, and Yuma (Arizona) and other architectural projects in Miami, Vienna, and New York. Humanity is squarely at the center of Sorkin's architectural theory, in contrast to Eisenman. Architecture that cannot be lived in is for Sorkin a contradiction in terms. His "deconstruction" aims to renew contact between people and environment, to reconnect the human body, and to