

3

2014

der architekt

Bund Deutscher Architekten BDA

daheim und
unterwegs

neue formen und schnittstellen von
mobilität

inhalt

Rubriken

editorial	1
impressum	4
briefe	4
foreign affairs	5
smalltalk	6

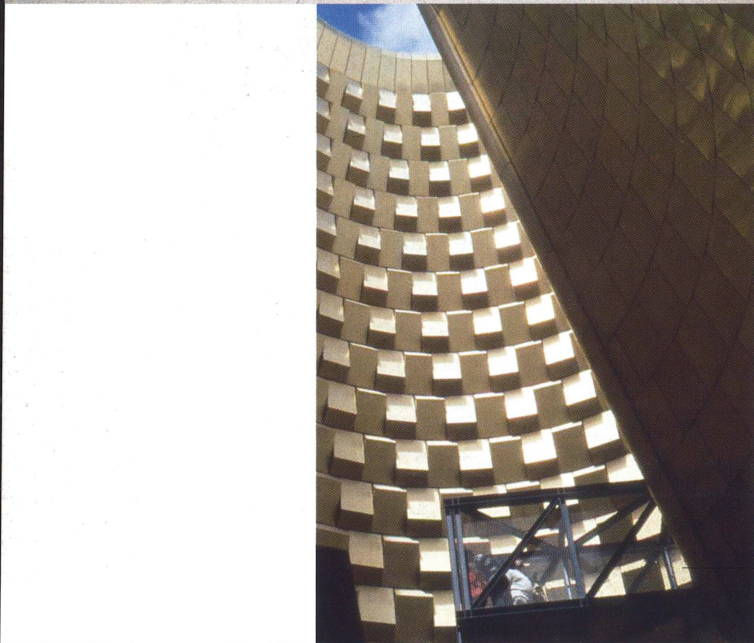
der schöne gebrauch	8
der erste stein: david kasperek	10
zu sehen und zu lesen	12

Service

im wald	68
bda chronik	70
daz	72
bda thüringen	74
bda schleswig-holstein	75
bda sachsen	76
bda nordrhein-westfalen	77
bda niedersachsen	78
bda berlin	80
persönliches	81

neu im club: Christina Beaumont und Achim Gergen, Architekten BDA CBAG studio, Saarlouis	86
--	----

architekten und richter	90
planen und bauen: bda-partner	91
planen und bauen: fenster, türen und tore	94
planen und bauen: lichttechnik	95
tatort	96



Thema

Mobilität 14
Annette Rudolph-Cleff

Das Netz 18
Kai Vöckler

Szenario I: Trial and Error in the City 22
David Kasperek

Bewegungswissen 28
Martin Knöll

inDAgo 32
Stefan Göbel, Laila Shoukry, Johannes Konert

Die Zeiten ändern sich 36
Marcus Franken

Stadt als Bewegung 40
Max Schwitalla und Oke Hauser

Szenario II: Ein Tag und tausend Jahre 43
Andreas Denk

Verbundvorhaben eAutarke Zukunft 48
Stephanie Biel, Olexander Filevych, Britta Reinecke und
Helmut Lessing

Transportation Hubs 51
Ben Pohl, Christian Scheler, Bernd Knies

Szenario III: Die Reiseweche 55
Alice Sárosi

Die Karte ist das Netzwerk 60
Jug Cerović

Schnell ist altmodisch 63
Diana Böhm

Besuchen Sie uns im Internet:
www.derarchitektBDA.de

Finden Sie uns auf *facebook*:
www.facebook.com/derarchitektBDA

Folgen Sie uns auf *twitter*:
www.twitter.com/derarchitektBDA



Mobilität ist zentrales Moment der modernen globalisierten Gesellschaft. Die Komplexität ihrer Dynamiken zu erkennen, sie darstellbar, mitteilbar und gestaltbar zu machen, ist eine der Herausforderungen unserer Zeit.

Betrachten wir mobilitätsorientierte Groß-Projekte wie Stuttgart21, den Berliner BER, das *SmartCity* Projekt des Hamburger Hafens (vgl. Läsker 2014) und andere mehr, so scheint der planerische Fokus noch immer allein auf technische und funktionalistische Aspekte wie „Transportation“ oder „Information“ begrenzt. Infrastrukturen und ihre Knoten werden weiterhin als Mittler zwischen den Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholung konzipiert und implementiert.

Die Forschungsperspektive hingegen hat sich spätestens seit dem Ende der 1990er Jahre auf umfassendere Mobilitätsaspekte erweitert. Der in den Sozial- und Geisteswissenschaften als „mobility turn“ bezeichnete Paradigmenwechsel umfasst unterschiedliche Forschungsfelder und denkt die räumliche Mobilität von menschlichen und nicht-menschlichen Akteuren und Objekten mit der Zirkulation von Informationen, Bildern und Kapital genauso zusammen, wie mit den „immobilen“ (Sheller und Urry 2006: 210) physischen Trägern für Bewegung, den Infrastrukturen, Fahrzeugen und der Software

für Kommunikation (Sheller 2011). Wenn die Komplexität von Mobilitätsaspekten nur in einer solcherart transdisziplinären Forschungspraxis zu verstehen, offenzulegen und verhandelbar zu machen ist, wäre dann nicht die Schlussfolgerung erlaubt, dass dies die selbe Gültigkeit hätte für die Untersuchung und Gestaltung von Stadt an sich? Das Feld der „Mobility Studies“ sollte darum nicht nur den Disziplinen der Sozial- und Geisteswissenschaften zugeordnet werden, sondern ebenso den gestaltenden Disziplinen der Planer und Architekten, vorausgesetzt das Interesse, weiterhin erfolgreiche Projekte umzusetzen und die Bereitschaft, die Schwierigkeiten einer transdisziplinären Praxis überwinden zu wollen.

Ein Verständnis des Städtischen

Wenn wir nicht nur „auf“ Stadt als gebaute Umwelt, abgrenzbare Einheit oder physisches Objekt schauen, sondern das Urbane als Prozess und gesellschaftliche Praxis begreifen (vgl. Lefebvre 1992; Brenner 2013; Schmid 2010), so zeitigen die ökonomischen und demographischen Entwicklungen, die veränderten Mobilitätspraktiken, Migration und eine zunehmende Vernetzung digitaler und materieller „Ströme“ (Castells 2001) ihre Auswirkungen auch auf Urbanisierungsweisen und ihre Erscheinungsformen. Die

Facetten des Urbanen reichen dabei über die Explosion der *Megacities*, die Schrumpfungs- und Reurbanisierungsprozesse, sub-urbane Archipelagos, und die Auflösung des Stadt-Land-Gegensatzes hinaus. Mobilitäten und Fragen des Zugangs bilden hierin Kernaspekte. Die vielfältigen Prozesse lassen sich nicht getrennt betrachten. Sie produzieren und reproduzieren sich in permanenten Abhängigkeiten, Übersetzungen und Interaktionen. In einem dialektischen Prozess bringen sie ein sozio-materielles urbanes und globales Gefüge aus Akteuren, politischen Interessen, Diskursen, Imaginationen, Praktiken, symbolischen wie physischen „(An)Ordnungen“ (Löw 2000) und habitualisierten Handlungs- und Deutungsmustern (Bourdieu 1979, 165) hervor.

Wie wir am Beispiel des Automobils scheinenschnittartig erkennen können, verlaufen die Zusammenhänge alles andere als linear oder monokausal, noch lässt sich „ein“ dominierendes Grundprinzip herausstellen. Vielmehr interagieren und überlagern sich eine Vielzahl von teils widersprüchlichen Erzeugungsstrukturen. Das Leitbild der „Autogerechten Stadt“ etwa reproduziert sich durch das Auto selbst. Als symbolische Zuschreibung für sozialen Aufstieg, aber genauso durch die Absenz von adäquaten alternativen Mobilitätsangeboten. Das gesellschaftliche

Ben Pohl, Christian Scheler, Bernd Kniess

Transportation Hubs

Auf der Suche nach Schnittstellenkompetenzen

Selbstverständnis über den Besitz eines eigenen PKW beeinflusst wiederum das politische Klima zum Ausbau der Infrastruktur. Die Verfügbarkeit von Infrastruktur und PKW verändert das Konsum- und Alltagsverhalten und treibt unter anderem die Suburbanisierung voran, welche ihrerseits wieder nach dem Auto verlangt. Autos brauchen Tankstellen, Tankstellen Benzin, Rohöl kommt in Tankern, Tanker brauchen Häfen. Wo Häfen sind, sind Container und LKWs, diese verstopfen die Straßen, dies fördert deren Ausbau...

Städtische Mobilitätsmuster haben sich verändert, wie auch die Städte selbst. Längst haben sich LeCorbusiers Träume des *Plan Voisin* und die Mobilitätsimaginationen der fünfziger Jahre als „Circulus Vitiosus“ der Zersiedelung, Ressourcenvergeudung und des Staustehens entpuppt.

Transportation Hubs

Ebenso weit entfernt von einer Lösung der komplexen Fragestellungen um Mobilität im urbanen Kontext ist die aktuell diskutierte Verschaltung von Verkehrsträgern auf rein infrastruktureller und organisatorischer Ebene als „Transportation Hubs“. Dies stellt keine Kritik am „Konzept der Verknüpfung“ an sich dar, ganz im Gegenteil. Die Grundbedingung eines erfolgreichen Eingreifens in die dynamischen Strukturen des Städtischen bildet aus unserer Sicht das Er- und Anerkennen der Komplexität dieser Gefüge. Der gängigen Praxis einer Komplexitätsreduktion, die sich allein auf technologische Lösungen und infrastrukturelle Anordnungen beschränkt, möchten wir das Modell der „Komplexitätsdemonstration“ entgegen stellen. Unter dem Begriff der „Diagrammatik des Städtischen“ suchen wir die zugrunde liegende dynamische Relationalität, die „Nicht-Homogenität“ und Differenz, die „Räume der Repräsentation“, der „Wahrnehmung und räumlichen Praxis“ und jene der „Imaginationen und symbolischen Zuschreibungen“ (Lefebvre 1992; Schmid 2010), sowie die spezifische Unschärfe zwi-

schen „Chaos und Ordnung“ (Steinweg) heraus zu zeichnen, verfügbar, verhandelbar und operationalisierbar zu machen, und somit komplexes explizites Wissen zu erarbeiten und – im weiteren – in eine implizite Gestaltungspraxis zu überführen.

„Taktiken von Praktikern“ (de Certeau 1989)

Um ein Beispiel zu geben, wagen wir den Maßstabssprung auf die Mikroebene der Mobilitätsaspekte. An teils bizarren Beispielen führt uns der Alltag seine unbändige Innovations- und Anpassungsfähigkeit vor. Marie Schulze beschreibt in ihrer kleinen Untersuchung am Hamburger Zentralen Omnibus Bahnhof (ZOB), wie ein marginalisierter Akteur wider aller Ordnungsstrategien, Hausverboten und Platzverweisen seinem Motiv erfolgreich folgt:

„Er spricht nicht fließend. In Bruchstücken, die er wiederholt, hält er das Gespräch am Laufen. Er ist täglich am ZOB, erzählt er, und trinkt dann Bier. (...) Zwischendurch verlässt er uns plötzlich. (...) Anschließend fragt er (...) Passanten, ob sie ihm ein Bier im Kiosk kaufen würden und deutet dabei (...) mit seinem Zwei-Euro-Stück auf die leere Bierflasche in seiner Hand. Schließlich erfüllt ein Passant die Bitte. Unser Gesprächspartner vertraut ihm sein Geld an und wartet vor dem Kiosk, bis ihm sein Bier und Wechselgeld überreicht werden. Er kommt auf uns zu und zeigt uns freudig seine Bierflasche, bis er bemerkt, dass sie verschlossen ist. Die Prozedur beginnt auf ein Neues. (...) Ein Bieröffner befindet sich neben der Kasse des Kiosks, den er nicht betritt. (...) Trotz des Raumverbots kann er durch seine Taktik, Fremde um Hilfe zu bitten, sein angestrebtes Gut erwerben. (...) Die Taktik scheint ein Anpassungsversuch an institutionelle Machtstrukturen zu sein. Nach de Certeaus Konzept der „Practice of Everyday Life“ (1984) agieren Individuen in Räumen, die durch Strategien definiert sind, indem sie Taktiken anwenden.“ (Schulze 2014)

Die beschriebene Situation mag im ersten Moment banal erscheinen. Bei näherer Betrachtung verstehen wir sie jedoch als Beispiel für eine Vielzahl von Prozessen, wie sie

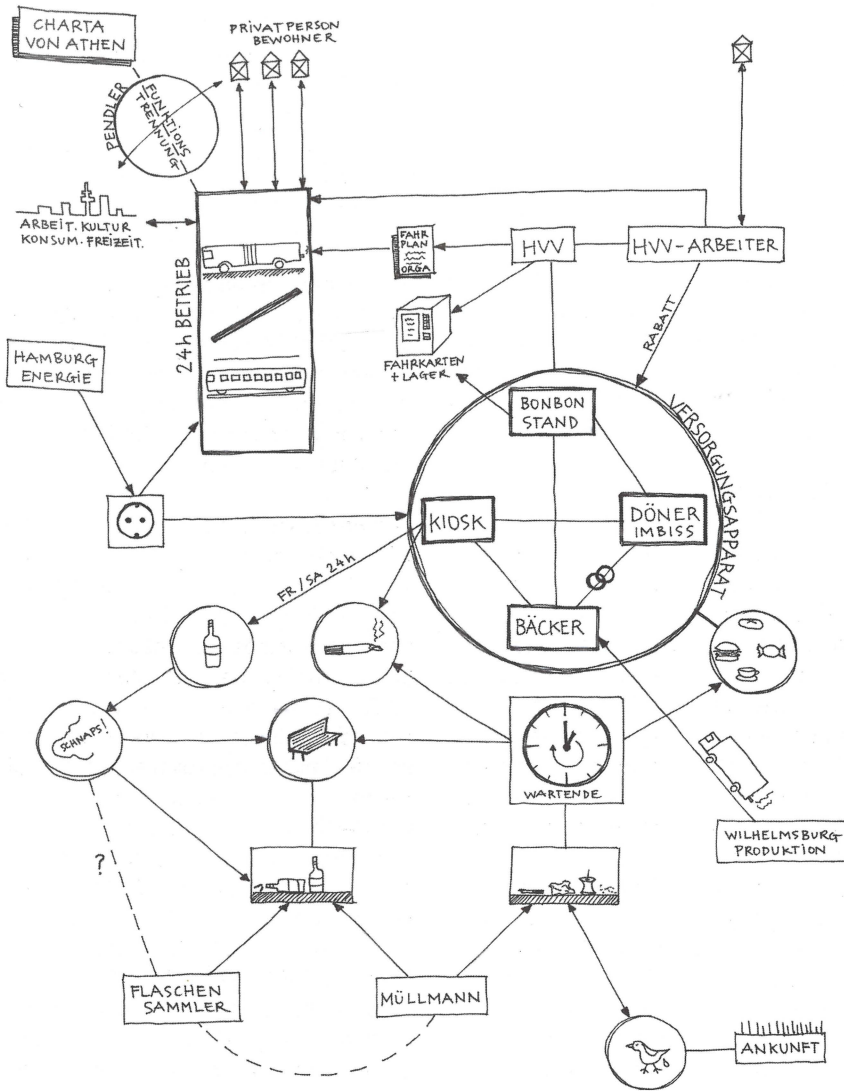
aus Handlungen entstehen – eben auch bei „Mega-Projekten“, denn diese scheitern in der Regel nicht durch „ein“ Mega-Problem, sondern durch die Vielzahl unerkannter und insofern ungenutzter Mikropotenziale und den Mangel an lernenden Strukturen und ermöglichten Anpassungsprozessen.

Von der Taktik zur Strategie (Dell 2011)

Wie aber könnten „lernende“ Strukturen aussehen? Fast unbemerkt, im Schatten des planerischen Fokus, agieren heute bereits Kioske und Internetcafés als alltägliche informelle „Hubs“. Neben dem scheinbaren Hauptgeschäft des Verkaufs von Zeitungen, Zigaretten und Getränken orientieren sich die Betreiber oft direkt an den volatilen Trends und am Bedarf der Kunden – Kopieren, die Annahme der Wäsche und Lottoscheine sowie der Verkauf von ÖPNV-Tickets gehören seit Jahren mit zum festen Repertoire. Bedingt durch die Outsourcingtendenzen des Kundengeschäfts in der Logistikbranche (DHL und Hermes Paketshops, Geldversand MoneyGram, Western Union) transformieren sich die Kioske immer mehr zu kleinen Schaltzentralen der Logistik und werden zunehmend zu einem festen Bestandteil unseres urbanen Alltags (vgl. Scheler 2012; Pohl und Vollmer 2012). Mit der programmatischen Erweiterung um ein Leihfahrräderangebot mancher Hamburger und Berliner Kioske scheint sich dieser Trend immer weiter zu entwickeln.

Was können wir aus diesen Beispielen für eine alternative Gestaltungspraxis ableiten ohne die teils prekären Arbeitsbedingungen und neoliberalen Strukturen vieler *Micro-Hub* Betreiber und Akteure zu leugnen?

Ein möglicher erster Ansatz wäre aus unserer Perspektive, das Verständnis von Mega-Projekten als abgeschlossene Einheiten zu hinterfragen. Zum einen lassen sich lernende und am Gebrauch orientierte Prozesse auf Planung und Umsetzung von Großprojekten beziehen, zum anderen können wir das Mega in der Mobilität als ein lernend-kumulatives Mega der Verstetigung und Institutionalisierung definieren, also „gesellschaftlich“



WAS BEDINGT SICH WIE? — NETZWERKE UND AKTEURE —

aus repetitivem Mobilitätsalltag (vgl. Löw 2000) und nicht durch eine Mega „Institutionierung (sic)“ (Mouffe 2007, 26) als politische Handlung, welche den Alltag diszipliniert. So könnten unter anderem die Kioske im Bestand im Sinne von „Micro-Hubs“ weiterentwickelt werden, und in einem wachsend-lernenden Prozess zu neuen Mobilitäts-Clustern und zu Formen von dispersen Mobilitätslösungen führen (vgl. Scheler 2012).

Mit dem Blick auf die Alltagsdimension können wir somit nicht anders, als für die Gestaltung von Prozessoffenheit, Informalität und Unschärfe zu plädieren, denn diese

sind die Grundlage für evolutionäre Weiterentwicklung und Adaptionsfähigkeit. Die eigentliche Herausforderung besteht in der politischen Gestaltung ermöglichender Bedingungen und in der transdisziplinären Entwicklung lernender Prozesse und der Schnittstellenkompetenz der Beteiligten. Lernende Strukturen in diesem Verständnis würden Fehler produktiv machen können, aus Differenzen lernen und dabei kommunikative Kompetenz akkumulieren.

Mit dem *Urban Design* Masterprogramm der HCU adressieren wir PraktikerInnen und TheoretikerInnen, deren Zukunft es sein wird, neben der disziplinären Kompetenz ihre Schnittstellenkompetenz in inter- und transdisziplinären Konstellationen unter Beweis zu stellen.

Literatur

Bourdieu, Pierre: Entwurf einer Theorie der Praxis auf der ethnologischen Grundlage der kabyischen Gesellschaft, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/Main ³1979.

Brenner, Neil: Implosions/Explosions. Towards a Study of Planetary Urbanization, Jovis, Berlin 2013.

Castells, Manuel: Das Informationszeitalter Wirtschaft. Gesellschaft. Kultur, Bd. 1: Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft, Leske + Budrich Verlag, Opladen 2001.

Certeau, Michel de: Kunst des Handelns, Merve, Berlin 1989.

Dell, Christopher: Replaycity. Improvisation als urbane Praxis, Jovis, Berlin 2011.

Läsker, Kristina: „Die Stadt, die alles weiß“ Süddeutsche Zeitung, 14.05.14.

Lefebvre, Henri: The Production of Space, Wiley-Blackwell, 1992.

Löw, Martina: Raumsociologie, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/Main ²2000.

Mouffe, Chantal: Über das Politische: Wider die kosmopolitische Illusion, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/Main ⁴2007.

Pohl, Ben/Vollmer, Hans: Das kommende Fest – Vom Kiosk zur offenen Wasserstelle, HCU, 2012.

Scheler, Christian: Der Letzte Kilometer. Eine subjektive Betrachtung des urbanen Mobilitätsalltags und dessen Muster, HCU, Masterthesis Urban Design, 2012.

Schmid, Christian: Stadt, Raum und Gesellschaft, Franz Steiner Verlag, Stuttgart ²2010.

Schulze, Marie-Christin: (Im)Mobilität und (Selbst)Immobilisierung – Von der Notwendigkeit einer Begriffserweiterung, Urban Territories 1, Dr. Anna Richter, Prof. Bernd Kniess, HafenCity Universität, 2014.

Sheller, Mimi: Mobility, 2011.

Sagepub, <http://www.sagepub.net/isa/resources/pdf/Mobility.pdf>.

Sheller, Mimi/Urry, John: The New Mobilities Paradigm, Environment and Planning A 38 (2): 207–26. doi:10.1068/a37268, 2006.

Steinweg, Marcus: What Is a Diagram?, https://www.facebook.com/marcus.steinweg?ref=ts_b, Seitenaufruf 06.05.14



Dipl.-Des. Ben Pohl M.Sc. Urban Design studierte Design, Fotografie und Film in Berlin und arbeitet seit 2003 als freischaffender Bildgestalter. 2012 absolvierte er das interdisziplinäre Masterprogramm Urban Design an der HafenCity Universität Hamburg (HCU). Im Kontext von Urban Design und der „Universität der Nachbarschaften“ (UdN) arbeitet er u.a. an performativen videografischen Methoden. Seit 2013 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter im Lehr- und Forschungsbereich Urban Design (UD). Er ist Mitglied von INURA und Civic City.

Christian Scheler (M.Sc. Urban Design, B.A. Architektur) widmete sich im Rahmen seines Urban Design Studiums an der HCU sowie während eines zehntonatigen Studienaufenthaltes in Istanbul (ITÜ) insbesondere der Untersuchung von Prozessen, Praktiken und räumlichen Ausprägungen der urbanen Mobilität. Seit 2013 ist er im Stadt- und Verkehrsplanungsbüro ARGUS tätig und entwickelt hier komplementäre Mobilitätskonzepte. Zudem ist er Mitbegründer des Think Tanks „superK“ und seit 2013 Lehrbeauftragter an der HCU, derzeit am Lehrstuhl für Stadt- und Regionalökonomie.

Prof. Dipl.-Ing. Bernd Kniess ist Architekt und Stadtplaner und seit 2008 Professor für Städtebau/Urban Design an der HafenCity Universität Hamburg (HCU), wo er den neuen Interdisziplinären Masterstudiengang Urban Design (UD) leitet. Sein Interesse gilt einer „Diagrammatik“ der zeitgenössischen Stadt, deren Untersuchung er sich in disziplinübergreifenden Arbeitskonstellationen widmet. Zusammen mit Michael Koch und Christopher Dell initiierte er 2008 das Lehr- und Forschungsprojekt „Universität der Nachbarschaften“ (UdN) und gehört der Forschungsinitiative „Low-Budget-Urbanity“ an. Seit 2009 ist er Mitglied der Nordrhein-Westfälischen Akademie der Wissenschaften und der Künste.