



P LANIK

KOM PRO MISS LOS

*IST VERFASSUNGSRECHT
ÜBERHAUPT VERHANDELBAR?
... ab Seite 8*

*ES IST ERFORDERLICH, DIE
GEGENWÄRTIGE PRAXIS ZU
HINTERFRAGEN...
... ab Seite 10*

*BERLINS STRAßEN SIND
VOLL MIT ORTEN DES ERINNERNS.
... ab Seite 20*

Guide

Editorial: Kompromisslos3

kompromisslos

Form follows function?6 7

Form creates opportunity!

Škocjan tudi? – St. Kanzian auch?.....8 9

Sind Minderheitenrechte verhandelbar?

Urbanität und Qualität10

Flächenverbrauch.....11 12 13

Wie viel Platz zum Leben brauchen wir?

Die „Verkehrswende“.....14 15

Wie uns der Kapitalismus Probleme vergessen lässt

Ein Gespräch mit Noa Ha16 17

Planung von Straßenraum in der Stadt.....18 19

Eine Menge Kompromisse, nur keiner mit den

Nutzer*innen Verkehrsraum in der Stadt

Ich will das, was du nicht willst: (K)Ein Denkmal in Berlin20 21

panorama

Für einen Dönerladen auf dem Campus24 25

Architektur und Stadtplanung im Internet 2.0.....26 27

Literaturkritik und Empfehlungen.....28 29

fachschaft

Das Atelier.....30 31

Fachschaftsbericht Projektrat Frühjahr 201832

PLAWI neu denken.....33

Editorial: Kompromisslos

Einen Kompromiss zu finden, das bedeutet Zugeständnisse zu machen. Sagt zumindest der Duden. Was er uns dabei verschweigt ist, wie viel Nerven und Kraft das kosten kann. Der Weg kann manchmal weit sein, auch wenn man sich auf der Mitte treffen will. Lohnt sich das dann überhaupt? Wenn am Ende der Kompromiss daraus besteht, das alle irgendwie gleichermaßen unzufrieden sind? Oder womöglich gar kein Kompromiss gefunden werden kann?

Ganz so schwarz-weiß ist die Realität des Kompromiss-Findens nicht, wie die Artikel zum Leitthema „kompromisslos“ in dieser Ausgabe zeigen. Der Artikel „Form follows function? Form creates opportunity!“ auf den Seiten 6-7 zeigt eine Interpretationsweise des bekannten und vermeintlich kompromisslosen Designleitspruchs „form follows function“. Als

„eine Art Kompromiss im Bewusstsein, dass die Form nicht nur aus der Funktion entwickelt wird, sondern dem Nutzer erst die Funktion deutlich macht“, könnte man Louis Sullivans Architekturentwürfe beschreiben. Dieser Kompromiss spiegelt sich auch in der Architektur des Gebäudes auf der Titelseite wider.

Kompromisse sind darüber hinaus nicht immer statisch, wie der Artikel „Škocjan tudi? – St. Kanzian auch? Sind Minderheitenrechte verhandelbar?“ auf den Seiten 8-9 sehr anschaulich beschreibt.

Veränderte Rahmenbedingungen können die mühsam errungenen Mittelwege und Lösungen erneut ins Wanken bringen. Wobei neben dem Kompromiss als Endprodukt auch der Prozess des aufeinander Zugehens schon ein großer Erfolg sein kann.

So wichtig dieser Prozess für viele Thematiken ist, es gibt auch Aspekte, die sind unverhandelbar. „Dieses Recht ist kompromisslos.“, schreibt die Autorin des Artikels „Ich will das, was du nicht willst: (K)Ein Denkmal in Berlin“ auf den Seiten 20-21 und berichtet über die Notwendigkeit, Orte der Erinnerungen zu schaffen.

Ab jetzt also keine Kompromisse mehr? Oder braucht Demokratie Kompromisse und vor allem auch bisschen Kompromissbereitschaft?

Thema

Jakob Holzer
Tion Kudlek
Kathi Nickel
Jonathan Nissen

Redaktion

Lara Danyel
Laura Doyé
Jakob Holzer
Tion Kudlek
Kathi Nickel
Jonathan Nissen

Layout

Tion Kudlek

Euer Planik Team wünscht viel Spaß beim Lesen!



VELUX
Das weltweit erste Sitzfenster

isofloc
Wohnraumgestaltung

CLAYTEC
Bauhilfen

SCHREINEREI

SU
MOBEL DESIGN

olzWerk

kompromisslos

Form follows function? Form creates opportunity!

von Tion Kudlek

Die Funktion bestimmt die Form! Die Form steht über der Funktion! Gibt es einen Kompromiss zwischen diesen Ansichten? Schließen sich diese Thesen überhaupt gegenseitig aus? Louis Sullivan scheint mit seinem Grundsatz „form follows function“ eine deutliche Haltung einzunehmen. Doch der Schein kann trügen.

„Es ist das Gesetz aller organischen und anorganischen, aller physischen und metaphysischen, aller menschlichen und übermenschlichen Dinge, aller echten Manifestationen des Kopfes, des Herzens und der Seele, dass das Leben in seinem Ausdruck erkennbar ist, dass die Form immer der Funktion folgt.“

– aus Louis Sullivans Aufsatz: „The tall office building artistically considered“ (1896)

Die Auslegung der dualistischen Beziehung von Form und Funktion befindet sich seit jeher in einer intensiven Debatte. Louis Sullivan, Architekt und einer der Hauptvertreter der Chicago School, vertrat die Ansicht, dass jede natürliche Form von einer bestimmten Funktion abzuleiten ist und somit auch anthropogene Strukturen, wie die Stadt, diesem nach seiner Auffassung offensichtlichen natürlichen Grundsatz zu folgen haben. Architektur habe sich aus rein funktionellen Ansprüchen heraus zu entwickeln und jede ästhetische Form sei überflüssig. Sullivans Kritik bezieht sich in erster Linie auf den reichlich ornamentierten Städtebau in Blockrandbauweise der Gründerzeit um 1900. Diese für das Selbstverständnis der „form follows function“-Bewegung grundlegende Kritikquelle ist jedoch nicht als Plädoyer für den absoluten Verzicht auf jedwede Art von Ornament zu verstehen, sondern vielmehr als Anregung, jegliche Form mit Bedacht und Sinn zu entwerfen.

Seine entwurfstheoretische Auffassung findet sich in seinen Bauwerken deutlich erkennbar wieder. Das Wainwright Building - ein Bürokomplex in St. Louis - stellt durch seine Wirkung im Raum ein signifikantes Zeugnis dar. Sullivans Haltung



Abb.2: The Wainwright Building - Louis Sullivan
(Flickr Creative Commons; User: reading tom; <https://www.flickr.com/photos/readingtom/>)

zum Ornament wird hier deutlich, da es in angemessener Weise repräsentative Gebäudeteile - das Portal, sowie Fenster und Fassadenelemente - säumt. Noch deutlicher wird dies bei der Merchants National Bank in Iowa. Der Eingang wird in nahezu wuchtiger Art und Weise Macht

durch ein massives, sternförmiges Ornament symbolisiert, um dem Nutzer die Bedeutung und Rolle des Gebäudes direkt zu verdeutlichen. Die karge und solide Fassade - nur durch schmale, zurückhaltende Fenster durchbrochen- verkörpert Schutz und Sicherheit. Regelmäßigkeit



Abb.3: Merchants' National Bank - Louis Sullivan
(Flickr Creative Commons; User: ercwtm; <https://www.flickr.com/photos/ercwtm/>)

und Funktionalität bleiben die prägenden Leitmotive seiner architektonischen Realisierungen und können deshalb als Vorläufer des Minimalismus sowie des Bauhaus' verstanden werden.

„Form follows function“ spricht für eine Entwicklung der Form aus der jeweiligen Funktion. Funktion steht in seiner normativen Wertigkeit also nicht kategorisch über der Form, sondern wird als Grundlage des Entwurfs verstanden. Auch wenn „form follows function“ semantisch eine klare Wertung der Funktion als höherwertiges Entwurfskriterium vermuten lässt, verstehe ich Sullivans Idee eher als eine Art Kompromiss im Bewusstsein, dass die Form nicht nur aus der Funktion entwickelt wird, sondern dem Nutzer erst die Funktion deutlich macht. Ziel von Architektur und Städtebau ist letztlich eine intuitive Wahrnehmung des öffentlichen Raumes zu ermöglichen.

Nach meiner Ansicht ist das Verständnis von „form follows function“ jedoch nicht absolut evident, da die imperative Nutzungsbestimmung eines Objektes oder eines Raumes den Entwicklungs- und Aneignungsspielraum in eklatanter Weise beschneidet. Sullivans Idee beruht auf einem Verständnis klar definierter und somit auch trennbarer Funktionen. Gebäude und Quartiere dienen dem Wohnen, dem Arbeiten oder der Freizeit, aber eher selten bis nie mehreren Zwecken zugleich. Die Notwendigkeit eines Wandels dieser starren Auffassung manifestiert sich nicht zuletzt in der stetig wachsenden Diversität von Lebensstilen. Im selben Zug entwickelt sich ein Wandel der Nutzungsansprüche an Stadt.

Ein Objekt oder ein Raum muss, nicht nur zeitgleich, sondern auch perspektivisch, verschiedensten Nutzungen Platz bieten. Ich würde sogar

- nicht unbewusst idealistisch - soweit gehen, dass Raum allen Nutzungen Platz bieten muss. Aus diesem Verständnis plädiere ich für eine Abkehr von der Vorgehensweise, Nutzungen und Bedarfe festzuschreiben zu wollen und die Form daraus abzuleiten. Stadt muss dem Ideal der Nutzungsoffenheit unterliegen. Dies reicht vom großen Raum bis zum kleinen Element. Kompatibilität, Adaptivität und das Ermöglichen verschiedenster Aneignung sollten die vorherrschenden entwurflichen Dogmen sein.

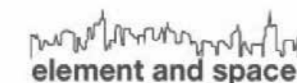
Form stellt die unmittelbare Wahrnehmungsbrücke zum Nutzer dar und ist deshalb der wichtigste Ausdruck von Stadt. Aufgrund dieser immens wichtigen Verantwortung sollten wir Planer uns für einen sorgfältigen Umgang mit Stadt entscheiden, ohne Barrieren oder Nutzungseinschränkungen zu produzieren.

Funktion und Nutzung sind offen, Form und Raum schaffen Möglichkeit!

FORM FOLLOWS FUNCTION



defines →



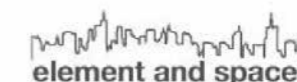
perceived through →



FORM CREATES OPPURTUNITY



create →



lead to →



Škocjan tudi? – St. Kanzian auch? Sind Minderheitenrechte verhandelbar?

von Jakob Holzer

Jahrelang gab es im österreichischen Bundesland Kärnten Streit um zweisprachige Ortstafeln auf Slowenisch und Deutsch. Der Ortstafelkompromiss 2011 hat diesen beigelegt, zumindest offiziell. Doch ist Verfassungsrecht überhaupt verhandelbar? Ein Überblick über Schildbürger, Ortstafeln und den Wunsch nach Ruhe.

„Die letzte Aktion, die ich mit den Ortstafeln hatte, war vor einigen Jahren, als ich mich in Vellach/Bela an eine Ortstafel kettete, die nach drei oder vier Tagen wieder abmontiert werden sollte“, erzählt Franz-Josef Smrtnik der heutige Bürgermeister der Gemeinde Eisenkappel-Vellach/Železna Kapla-Bela im Buch Kärnten liegt am Meer. Doch warum muss sich jemand, der vier Jahre später Bürgermeister der Gemeinde ist, an die eigene Ortstafel ketten? An eine zweisprachige Ortstafel, die nach Artikel 7 des Österreichischen Staatsvertrages eine Bedingung desselben ist?

Die Geschichte spielt im südlichen Teil Kärntens, dem südlichsten Bundesland Österreichs. Bevor sich in Kärnten die Germanen ansiedelten, ließen sich dort seit dem 6. Jahrhundert n. Chr. die Alpendslawen nieder. Die slowenische Besiedelung ist bis heute in Kärnten geblieben. Im Habsburgerreich, aber auch im Zwischenkriegs-Österreich, gab es slowenische Schulen, slowenische Vereine und ein slowenisches Leben, welches mit dem Einmarsch der deutschen Truppen jäh endete. Slowenisch wurde in allen Lebensbereichen verboten. Die deutschkärntner Bevölkerung half fleißig mit, diese Verbote durchzusetzen und Zuwiderhandlungen zu verraten: Slowenischsprachige Leute wurden ausgesiedelt, verhaftet, ins KZ gesteckt oder umgebracht.

Im Jahre 2009 wurde erstmals ein Kandidat der slowenischsprachigen Einheitsliste (Enota Lista, EL) in Kärnten zum Bürgermeister gewählt. Franz-Josef Smrtnik ist ein kleiner, schlanker aber sehr direkter Mann. Er ist Bürgermeister von Bad Ei-



Abb.5 und Abb.6: Ortstafeln (Fotos von Jakob Holzer)

senkappel-Vellach/Železna Kapla-Bela und wir sitzen in seinem kleinen Büro. Bis zu einem offenen slowenischsprachigen Bürgermeister war es ein langer Weg. Er hat sich zwischen zwei Terminen kurz Zeit für mich genommen und berichtet von den Diskriminierungen der Volksgruppe: „Wir haben damals auch sehr viel Hass erfahren müssen: Jugo, Tschusch, Sau. Das gibt es heute, Gott sei Dank, nicht mehr. Ich bin froh, dass heute die Stimmung besser ist“.

Während dem zweiten Weltkrieg haben Angehörige der slowenischsprachigen Volksgruppe Widerstand gegen Nazi-Deutschland organisiert. Den einzigen militärischen Widerstand auf großdeutschem Gebiet, der aus der Bevölkerung kam. Drei ständig bewaffnete Bataillone kämpften in der Zeit von 1942–45 gegen den Faschismus. Dieser Partisanenwiderstand kooperierte mit den jugoslawischen Partisanen und knüpfte Verbindungen zu anderen Widerstandsgruppen in Österreich. Zum Ende des zweiten Weltkriegs

befreiten die Partisanen Teile Kärntens. Dass Österreich mit dem Staatsvertrag später – im Gegensatz zu Deutschland – in die Eigenstaatlichkeit entlassen wurde, hängt eng mit den Partisanen zusammen. Österreich wurde bescheinigt, aufgrund der Partisanentätigkeiten in Kärnten, aus dem Inneren heraus militärischen Widerstand geleistet zu haben. Im Staatsvertrag wurden daraufhin weitgehende Minderheitenrechte (nicht nur für die Slowenen) festgelegt, wie beispielsweise die zweisprachigen Ortstafeln.

Franz-Josef Smrtnik war der erste Bürgermeister einer slowenischsprachigen Gemeinderatsliste. Seit 2015 gibt es in der Nachbargemeinde Globasnitz/Globasnica einen zweiten von der Enota Lista: Bernard Sadovnik. Insgesamt gibt es aber noch mehr Gemeindevorsteher, die Slowenisch sprechen, doch nicht alle stehen offen dazu, sagt Smrtnik: „Es gibt in Zell einen slowenischsprachigen Sozialdemokraten, in Bleiburg einen, in Neuhaus, in Feistritz ob Bleiburg, in Ruden. Die können alle die Sprache sprechen, aber sie bekennen sich nicht. Nur derjenige in Zell bekennt sich zur slowenischen Volksgruppe, aber sonst keiner!“

Lange Zeit, teilweise bis heute, wird von Seiten der deutschsprachigen Mehrheitsbevölkerung den Slowenen vorgeworfen, gar keine echten Kärntner zu sein. „Geht's heim zum Tito“, ist noch eine der mildereren absurden Vorwürfen, angesichts der Tatsache, dass Kärnten schon seit

jeder slawisch besiedelt ist, viele Ortsnamen slawischen Ursprungs sind und auch der Kärntner Dialekt mit slowenischen Ausdrücken bereichert ist. Als der sozialdemokratische Bundeskanzler Bruno Kreisky im Jahre 1972 sich an die Erfüllung des Staatsvertrages macht und in Kärnten in zweisprachigen Gebieten gemäß des Vertrages zweisprachige Ortstafeln aufstellt, kommt es von Seiten der deutschnationalen Bevölkerung zum „Ortstafelsturm“. Die Ortstafeln werden – unter den Augen der Polizei – herausgerissen, abmontiert und umgestoßen.

Die Politiker spielen mit den Ängsten der Bevölkerung und wiegeln die Mehrheit gegen die Minderheit auf. Jörg Haider hat das als Landeshauptmann perfektioniert. Ortstafeln werden verrückt, damit sie nicht zweisprachig sein müssen, Urteile des Verfassungsgerichtshofes werden ignoriert oder es wird erneut geklagt. In einigen Orten müssen zweisprachige Ortstafeln aufgestellt werden, in anderen nicht, in einigen werden zweisprachige Ortstafeln wieder abmontiert. In manchen stehen nur an Gemeindestraßen zweisprachige Ortstafeln, weil diese in den Zuständigkeitsbereich der Bürgermeister fallen, auf Landesstraßen gibt es gar keine, nur 50er Beschränkungen. Im Jahr 2008 stirbt Jörg Haider bei einem Autounfall. Das ebnet den Weg für eine historische Annäherung und den „Ortstafelkompromiss“ 2011.

„Mit dem Ortstafelkompromiss hat man

die Hausaufgaben vor Ort gemacht und den ersten entscheidenden Schritt in die Zukunft gesetzt“, sagt Bernard Sadovnik, heutiger Bürgermeister von Globasnitz/Globasnica im Buch Kärnten liegt am Meer. In einem Memorandum im Jahr 2011 einigen sich die unterschiedlichen Politiker*innen und Volksgruppenvertreter*innen nach langen Verhandlungen auf eine Liste mit 164 zweisprachigen Ortstafeln, auf einen Kompromiss. Diese Liste hat mittlerweile Verfassungsrang und alle Tafeln sind aufgestellt. Doch ist das jetzt ein guter Kompromiss? Sind jetzt beide Seiten zufrieden, weil man sich in der Mitte auf eine Zahl von Tafeln geeinigt hat?

„Es ist zwischenmenschlich vieles in Ordnung. Viel mehr als es vor zwanzig, dreißig Jahren war“, sagt Franz-Josef Smrtnik. Die Geschichte des Ortstafelkompromisses ist nicht nur ein Kompromiss, sondern sie ist der Anfang einer Versöhnung beider Seiten, doch der Prozess ist noch nicht abgeschlossen. „Diese Lösung mit den Ortstafeln war wichtig“, sagt Smrtnik weiter, „und dann wurde vereinbart, dass man noch zusätzliche Tafeln aufstellen wird. Bis heute ist keine zusätzlich mehr aufgestellt worden.“

In Škocjan/St. Kanzian stand lange eine einsprachige Ortstafel, dann wurde geklagt und eine zweisprachige wurde aufgestellt. Nach einem erneuten Klageverfahren wurde mittels anderer Begründung die zweisprachige Ortstafel wieder abmontiert, was zu einiger Bekanntheit des Ortes geführt hat. Škocjan/St. Kanzian ist ein gutes Beispiel wie es mit Kompromissen so gehen kann. Es eröffnen sich Möglichkeiten zur Umsetzung, doch veränderte Bedingungen verändern auch das Resultat und können vorher erzielte Lösungen wieder zunichtemachen. Die Ortschaft Škocjan/St. Kanzian ist nicht im historischen Kompromiss über die 164 Ortschaften enthalten. Sie heißt bei der Ortseinfahrt heute nur schlicht: St. Kanzian.

Zweisprachige Ortstafeln in Kärnten

Legende

- Flüsse und Seen
- Landesgrenzen von Kärnten
- Bezirksstädte
- ⋯ Siedlungsgebiet der slowenischsprachigen Bevölkerung
- Gemeinden mit zweisprachigen Ortstafeln

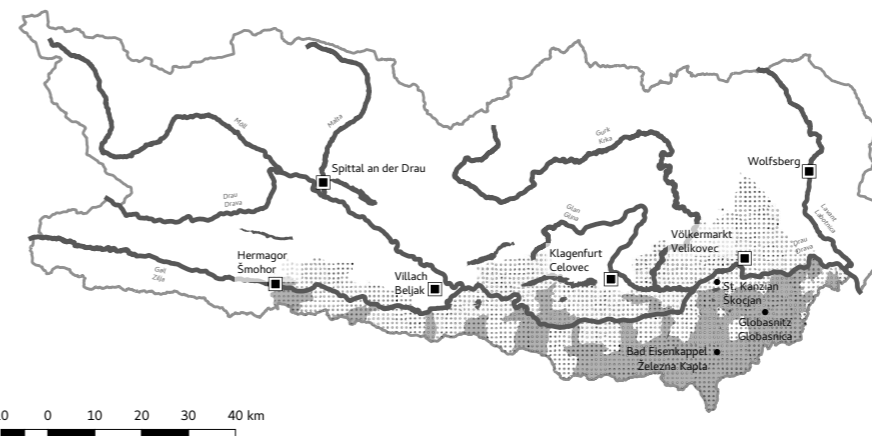


Abb.7: Zweisprachige Ortstafeln in Kärnten (Darstellung von Jakob Holzer)

Urbanität und Qualität

von Jonathan Nissen

In immer mehr Hochglanzbroschüren oder auch Planungsleitbildern wird verstärkt von Urbanität gesprochen, von einer Nutzungsmischung mit der neuentstehende Stadtquartiere tunlichst die Fehler der Vergangenheit vermieden werden sollen. Es ist erforderlich, die gegenwärtige Praxis zu hinterfragen und Nutzungsmischung konsequent zu denken und umzusetzen.

Seit Jahren wird in der Planung wie ein immer wiederkehrendes Mantra die Urbanität und damit einhergehend die funktionale Mischung angepriesen und als wirksamstes und wichtigstes Instrument der aktuellen Planung angesehen. Insbesondere in Zeiten allgegenwärtigen Wachstums und der Ausweisung von neuen Stadtquartieren scheint Mischung und Urbanität geradezu als selbstverständlich erachtet und mitgedacht zu werden. Fehler der Vergangenheit sollen tunlichst vermieden werden und Gründerzeitquartiere, die die Charakteristika der Europäischen Stadt widerspiegeln und Parameter der Nutzungsmischung und Urbanität aufweisen, dienen als Vorbild für aktuelle Entwicklungen.

Doch diese Selbstverständlichkeit ist an dieser Stelle entschieden zu hinterfragen und kritisch zu betrachten. Denn man kann mit gutem Gewissen die aktuellen Versuche, die Charakteristika der Europäischen Stadt zu kopieren, als äußerst halbherzig und inkonsequent ansehen. Ansätze wie Erdgeschosszonen mit publikumsbezogenen Nutzungen zu versehen, sind ein erster Schritt in die richtige Richtung, doch können sie noch nicht als Beispiel für eine urbane und vielseitige Stadtstruktur im Sinne jener Europäischen Stadt herhalten. Denn Urbanität entsteht nicht dadurch, dass neben einem Wohngebäude Büronutzung angesiedelt wird und mit viel Glück sich in den Erdgeschosszonen noch ein, zwei Cafés und Läden niederlassen. Es ist vielmehr erforderlich, möglichst viele verschiedene Funktionen und Nutzungen miteinander zu denken und diese auf engen Raum

miteinander zu verknüpfen. Versuche, dies konsequent umzusetzen, scheitern derzeit vielfach am endgültigen Willen, genauso wie den Restriktionen der BauNVO. Hier ist eine weitgehende Reformbemühung unabdingbar und die Einführung des Gebietstyps Urbanes Gebiet nur ein erster Schritt.

Dass eine solch angesprochene Funktionsmischung auch mit bestehendem Baurecht umsetzbar ist, wird immer wieder gern am Französischen Viertel in Tübingen hervorgehoben. Dieses von Andreas Feldkeller maßgeblich entwickelte Quartier hat es geschafft, Mischung im weitesten Sinne zu verstehen und produzierendes, verarbeitendes Gewerbe in die Planungen miteinzubeziehen. Ein vielfach vorgehaltener Aspekt, eine derartige Mischung sei aus Gründen der Lärmemissionen und der Sensibilität der Bewohner nicht zu realisieren, ist hier auf interessante Weise widerlegt worden. Während sich Bewohner auf Mietbasis vielfach über die Lärmemissionen beschwerten, sind Bewohner mit Eigentum dem gegenüber wesentlich offener und toleranter eingestellt. Diese Erkenntnis kann sich damit erklären lassen, dass ein konsequenter Planungsansatz und eine frühzeitige Kommunikation dessen, Toleranz und Interesse mitbringt und nicht per se auf Ablehnung stößt.

Um eine Stadt der kurzen Wege, vielfältiger Lebensentwürfe und einer gesunden Urbanität zu schaffen, ist es demnach erforderlich frühzeitig mit einem klaren Planungsansatz die Entwicklungen anzustoßen und diesen frühzeitig mit den damit einhergehenden Vorzügen zu kommuni-

zieren. Somit kann zum einen eine interessante und vielfältige Stadt entwickelt werden, als auch dringend benötigter Räume für jene Nutzungen bereitgestellt werden. Mit zunehmender Flächenkonkurrenz kommt es weniger zu einer Mischung der Nutzung als vielmehr zu einer (unerwünschten) Entmischung, der entschiedener entgegengearbeitet werden muss. Urbanität und Mischung müssen konsequent gedacht und schließlich kompromisslos angewendet werden. Das kann aber nur passieren, wenn die Planer*innen ihre Instrumente und Möglichkeiten kennen und auch zielgerichtet nutzen.

Flächenverbrauch – wie viel Platz zum Leben brauchen wir?

von Kathi Nickel

Jeden Tag werden in Deutschland 66 ha ökologisch wertvolle Fläche in Siedlungs- und Verkehrsfläche umgewandelt. Welche Kompromisse müssten wir eingehen, um das 30-ha-Ziel zu erreichen?

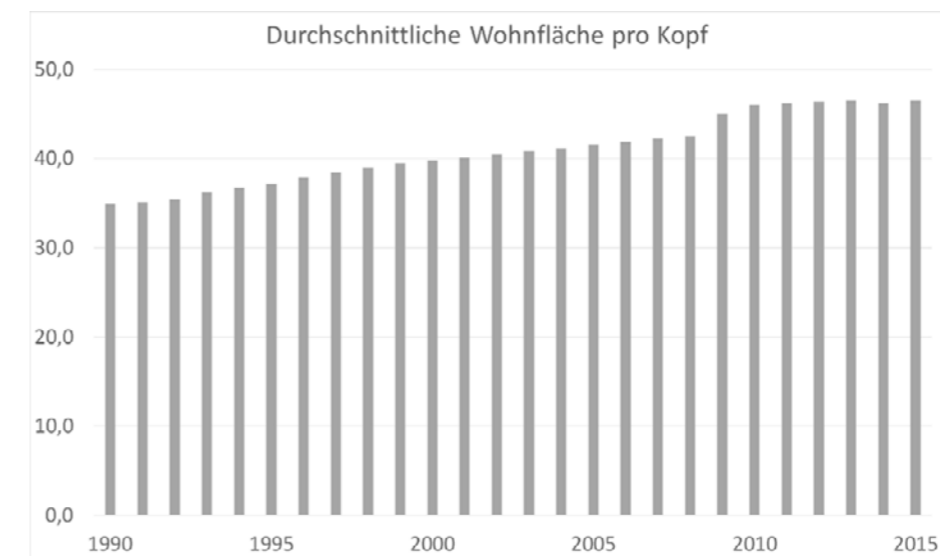


Abb.8: Entwicklung der durchschnittlichen Wohnfläche pro Kopf (Darstellung von Kathi Nickel, Daten: Statistisches Bundesamt)

Während der letzten 60 Jahre hat sich die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland mehr als verdoppelt, wie das Umwelt Bundesamt auf seiner Website informiert. Der tägliche Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsfläche und die damit verbundene Umwidmung von ökologisch wertvollen Flächen hat schwere Folgen für Flora, Fauna und auch unser tägliches Leben. Durch die Zunahme von versiegelten Flächen steigt beispielweise das Hochwasserrisiko. Darüber hinaus ist der steigende Verbrauch bei einem endlichen Gut wie Fläche schon aus ressourcentechnischer Sicht bedenklich. Daher soll bis zum Jahr 2030 der Flächenverbrauch laut nationaler Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung auf weniger als 30 ha pro Tag reduziert werden. Die Ressourcenstrategie der europäischen Union sieht sogar vor bis 2050 zu einer Flächenkreislaufwirtschaft zu gelangen, in der keinen neuen Flächen verbraucht

werden (Netto-null-Ziel).

Laut Umweltbundesamt lag der Flächenverbrauch zwischen 2015 und 2017 bei durchschnittlich 66 ha pro Tag. Das bedeutet, dass in Deutschland jeden Tag eine Fläche zwei Mal so groß wie der Park am Gleisdreieck zu Siedlungs- und Verkehrsfläche umgewandelt wird. Der NABU titelte daher am 19. Juni 2017: „Kein Grund zum Feiern - Unser Flächenverbrauch ist noch immer viel zu hoch“.

Das resultiert unter anderem auch aus dem anhaltenden Wirtschaftswachstum, welches zum einen zur Expansion von Gewerbe-, Industrie- und Logistikflächen führt. Zum anderen ermöglicht uns der damit erhöhte Lebensstandard aber auch höhere Ansprüche an unser Wohnumfeld. Die Wohnfläche pro Kopf in Deutschland steigt, auch weil es immer mehr Single-Haushalte gibt und ältere Haushalte

auch nach Auszug der Kinder gerne im Einfamilienhaus wohnen bleiben möchten (Remanenzeffekt). Im Jahr 1990 betrug die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf laut statistischem Bundesamt 34,8 m². 2016 nahm im Durchschnitt jeder von uns 46,5 m² Wohnfläche in Anspruch.

Deutlich kleiner fallen die Quadratmeter zahlen pro Kopf bei einem Tiny House aus. Die Tiny House Bewegung hat ihren Ursprung in der USA und zeigt auf, wie man auf wenig Flächen kostengünstig und umweltbewusst leben kann. Ein Tiny House ist meist zwischen 10 und 45 m² groß, die etwas größere Variante mit bis zu 90 m² nennt sich Small House, wobei auch die Begriffe Micro-Haus oder Mini-Haus verwendet werden. Die Tiny Houses sind oft mobil, sprich auf einen Anhänger aufgebaut, und aus Holz gezimmert. Der Kreativität sind jedoch keine Grenzen gesetzt und viele der Häuschen bieten mit vollausgestatteter Küche und Badezimmer einen Komfortstandard, der traditionelle Wohnverhältnisse nicht nachsteht.

Trotz ausgefeilter Grundrisse und optimaler Raumnutzung müssen die Bewohner*innen eines Tiny Houses mit einem begrenzten Platzangebot auskommen. Aber gerade diese Fokussierung auf das Wesentliche nach dem Motto weniger ist mehr passt laut Süddeutscher Zeitung in den „gesamtgemeinschaftlichen Trend zur Reduktion“. Viele der Tiny House Bewohner*innen suchen bewusst ein einfaches Leben abseits des massenweisen, materiellen Besitzes.

Sind die Tiny Houses damit eine Lösung zur Verringerung unseres Flächenver-

brauchs? Vermutlich sind die meist eingeschossigen Bauten in offener Bauweise nicht die platzsparendste städtebauliche Lösung zu Realisierung von Wohnraum im großen Stil. Zumal sich die Errichtung eines Tiny House in Deutschland nach derzeitigem Baurecht und Straßenverkehrsordnung noch sehr schwierig gestaltet. Darüber hinaus ist nicht jeder Mensch puritanisch genug veranlagt, um sich mit Gedanken anfreunden zu können, dauerhaft auf 15 m² zu leben. Dennoch zeigen die Tiny Houses sehr eindrücklich, wie auch auf wenig Raum viel Wohnqualität entstehen kann.

Tatsächlich rechnen einige Akteure aus der Immobilienbranche in Zukunft mit einer sinkenden Wohnfläche pro Kopf. Die 2011 veröffentlichte Wohnungsmarktprognose des BBSR rechnet allerdings mit einem Anstieg der Pro-Kopf-Wohnfläche auf 47 m² bis 2030, Statista geht sogar von 50 m² im Jahr 2030 aus. Gerade bei älteren Haushalten gibt es verschiedene Hemmnisse hinsichtlich eines Wechsels in eine kleinere Wohnung. Zum einen besteht oft eine emotionale Bindung zum eigenen Zuhause, in dem die Kinder aufgewachsen sind, sowie zahlreiche soziale Beziehungen in der Nachbarschaft. Zum anderen reicht der Erlös durch den Verkauf des in die Jahre gekommenen Eigenheims nicht immer für eine zentral gelegene Eigentumswohnung. Vor allem in den dünner besiedelten Regionen Deutsch-



Abb.10: Tiny House Village in Washington D.C.'s (Inhabitat, <https://www.flickr.com/photos/inhabitat/>)

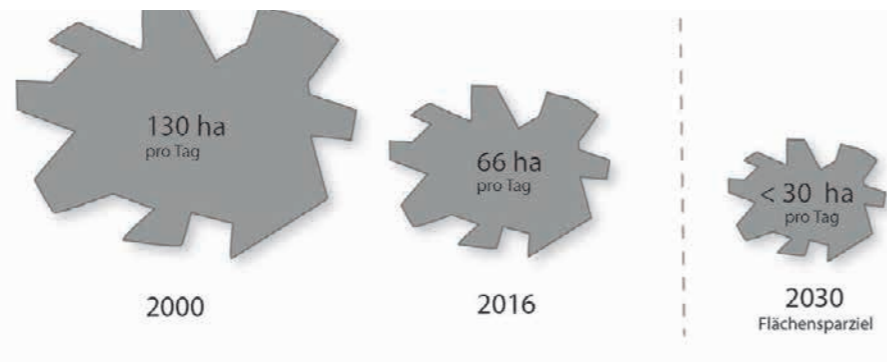


Abb.9: Entwicklung des täglichen Flächenverbrauchs und Flächensparziel (Darstellung von Kathi Nickel, Daten: Umweltbundesamt)

lands fehlt momentan auch schlicht das Angebot an zentral gelegenen, kleinen Wohnungen mit entsprechend attraktiven Wohnumfeld. Vor allem Letzteres spielt eine wichtige Rolle, nicht nur beim Wohnangebot für ältere Haushalte. Wo Wohnungen kleiner werden sollen und der Stadtraum das neue, belebte Wohnzimmer werden will, muss der öffentliche Raum auch entsprechend gestaltet sein.

Wenn wir unseren Flächenverbrauch senken wollen, ist neben der Pro-Kopf-Wohnfläche aber noch ein anderer Faktor sehr viel zentraler: Wo wird der steigende Bedarf an Wohnraum und auch an sonstiger Fläche realisiert? Der Verbrauch von Fläche und zum Teil auch die Versiegelung des Bodens kann nämlich trotz steigender Nachfrage minimiert werden, wenn Flächen innerhalb der Siedlungsfläche reaktiviert und neu genutzt werden. Wenn

anstatt der Neuausweisung auf der grünen Wiese brachgefallene Industriearreal, nicht mehr genutzte Bahnflächen oder Nachverdichtungspotenziale innerhalb des Siedlungsgefüges zu neuen Wohngebieten oder Gewerbeareal werden. Dann wird keine zusätzliche Fläche verbraucht. Unansehnliche Brachen können aufgewertet, das bestehende Netz an technischer und sozialer Infrastruktur stärker ausgelastet werden. Innenentwicklung ist nicht nur flächensparend und verhindert die Zersiedelung, sondern unterstützt auch das Leitbild der Stadt der kurzen Wege und kann die Zentren von Städten und Gemeinde als Einkaufs- und Begegnungsort stärken.

Dennoch ist der planerische Grundsatz innen vor außen nicht immer leicht umsetzbar, trotz Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung 2013 und mehreren Förderprogrammen, die sich mit dem Thema Innenentwicklung auseinandersetzen. Das Erkennen und Erfassen von Potenzialen zur Innenentwicklung, wie Baulücken oder Brachflächen ist mit Hilfe heutiger Technik eher unproblematisch. Baulückenkataster und ähnliche Datenbanken müssen aber auch regelmäßig gepflegt werden, wozu in den Verwaltungen die personellen Kapazitäten nicht immer ausreichen. Darüber hinaus ist es mit der bloßen Erfassung von Potenzialen noch nicht getan. Meist gibt es handfeste Gründe, warum Flächen innerhalb des Siedlungsgefüges nicht oder wenig genutzt werden: ungeschickte Grundstückszuschnitte, Emissionen angrenzender Nutzungen, Altlasten, schwierige städtebauliche Situationen, baurechtliche oder naturschutzrechtliche Einschränkungen, usw. Neben den planerischen Herausforderungen ist aber vor allem ein Kriterium entscheidend:



Abb.11-14: Tiny Houses innen und außen (Flickr Creative Commons; User: Tomas Quinones, <https://www.flickr.com/photos/tomascosauce/>)

Die Bereitschaft des Eigentümers der Fläche zur Umnutzung, Neubebauung oder Veräußerung. Mit Informationsangeboten zum Thema Innenentwicklung, regelmäßiger Ansprache von Flächeneigentümern, Beratung hinsichtlich einer Wiedernutzung bzw. Bebauung oder Angeboten an Tauschflächen können Eigentümer für die Innenentwicklung gewonnen werden. Dieser Prozess erfordert allerdings viel Engagement und einen langen Atem, auch weil es für die meisten Flächen keine schnell umsetzbaren Standardlösungen gibt. Innenentwicklung ist daher nicht immer ganz einfach, aber durchaus lohnenswert.

Auf kommunalpolitischer Ebene wird trotzdem oft die Baulandausweisung auf der grünen Wiese gefordert (manchmal auch parallel zur Innenentwicklung), weil man befürchtet, den Nachfragedruck allein durch Innenentwicklung nicht nachkommen zu können. Neuen Baugebieten scheint darüber hinaus ein besonderes Prestige anzuhängen und vor allem klei-

nere Gemeinden hoffen, durch ein schickes, neues Einfamilienhausgebiet im Grünen einen Zuzug zu generieren. An dieser Stelle sollten wir als Planer uns kompromisslos für die Innenentwicklung einsetzen. Mit guten Argumenten, anschaulichen Beispielen guter Praxis, neuen Konzepten und Lösungsvorschlägen, neuen Konzepten und Lösungsvorschlägen, nicht nur um irgendwann das 30-ha-Ziel zu erreichen, sondern auch um die Qualität der bestehenden Siedlungsstruktur zu erhalten oder sogar aufzubessern und damit lebenswerte Stadträume zu schaffen.

Interessante Artikel zum Thema:

- NABU: 30-Hektar-Tag – Kein Grund zum Feiern, 19. Juni 2017
- Süddeutsche Zeitung: Micro-Häuser – Wohnraum auf Diät, 22. Oktober 2015
- Capital: Die Pro-Kopf-Wohnfläche wird sinken, 24. Juni 2015
- BBSR: Wohnungsmarktprognose 2030, 2011

Die „Verkehrswende“ – Wie uns der Kapitalismus Probleme vergessen lässt

von Laura Doyé

Autoverkehr in der Stadt ist maßgeblich für Umweltverschmutzungen und Klimawandel verantwortlich. Mit der „Verkehrswende“ werden uns trotzdem vor allem neue Autos verkauft.

Autofahren ist irgendwie schlecht für die Umwelt, aber warum soll gerade ich damit aufhören? ...denkt sich die Menschheit. Und so wächst der motorisierte Individualverkehr (MIV) in Städten weiter. Mehr Autos, mehr Stau, mehr Lärm, mehr Abgase. Die Sichtbarkeit und unmittelbare Betroffenheit machen das Thema Verkehr zu einem zentralen Marktplatz für hegemoniale Diskurse um Nachhaltigkeit. Hier wird gehandelt und gefeilscht um unser Verständnis von einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung – und der absolute Renner ist aktuell die sogenannte „Verkehrswende“ basierend auf neuen, effizienteren Autos.

Das Problem heißt Kapitalismus...

Das zunehmende Bedürfnis und die Notwendigkeit von Mobilität führt zu einem fortlaufenden Verkehrswachstum. Diese Entwicklung ist fest verstrickt mit dem gegenwärtigen, auf Wachstum ausgerichteten Wirtschaftssystem, a.k.a. Kapitalismus. Dazu gibt es eine spannende Publikation aus dem Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung: In dem Buch „Verkehr im Kapitalismus“ geht Prof. Oliver Schwedes das Querschnittsthema Verkehr aus politikwissenschaftlicher Sicht an – also wer sich über Marx-Zitate in den Verkehrswissenschaften freut, wird hier fündig. Die augenfälligen und spürbaren Probleme von einem wachsenden Verkehrsaufkommen werden demnach nicht bewusst in Kauf genommen, sondern erscheinen als natürliche Begleiterscheinungen des kapitalistischen Wirtschaftssystems.

Wenn der Verkehr also wie ein Rattenschwanz an kapitalistischer Produktion und Konsum hängt, ist er kaum zu mindern, solange prinzipiell von einem unbe-

grenzten ökonomischen Wachstum ausgegangen wird. Diese Tatsache wird seit Ende der 1980er Jahre bis heute erstaunlich erfolgreich mit der Mainstream-Auslegung einer „nachhaltigen“ Entwicklung in Einklang gebracht. Das vermeintliche Allheilmittel dahinter heißt Effizienz. Die Annahme, dass eine „Verkehrswende“ allein durch technologiebasierte Effizienz möglich gemacht werden kann, entspringt einer kapitalistischen Marktlogik: Wirtschaftliches Wachstum bedeutet eine mobilere Gesellschaft und damit zwar ein höheres Verkehrsaufkommen; das könne aber, so die Annahme, durch innovative Technologien klimaverträglich gestaltet werden. Und die Produkte, die eine hohe Mobilität auf umweltschonende Weise versprechen, müssen natürlich gekauft werden.

... und Deutschland.

Spannend in Bezug auf die Diskurse um eine „Verkehrswende“ ist, dass der Begriff Ende der 1980er Jahre ursprünglich durch die kritische Verkehrswissenschaft geprägt worden ist und ein anderes Verständnis von Nachhaltigkeit ausdrückte, indem er im Sinne einer ressourcenschonenden Verkehrsvermeidungsstrategie eingesetzt wurde und sich z.T. explizit gegen den MIV aussprach. Diese Deutung der „Verkehrswende“ ist heute überholt: In den gerade erschienenen „12 Thesen zur Verkehrswende“, die durch den regierungsnahen Thinktank Agora erarbeitet wurden, wird Effizienz als Leitprinzip ausgerufen. Die breite Fürsprache und Anschlussfähigkeit erhält die „Verkehrswende“ in Deutschland also durch ihre substanzlose Harmonisierung mit dem nationalen Versprechen von Wachstum, Innovation und Wohlstand durch Effizienz.

Die Hoffnung auf klimagerechte Innovationen im Verkehr schafft eine wachsende Abhängigkeit von privaten Wirtschaftsakteuren. Vor allem die Automobilindustrie profitiert aktuell von diesem Verständnis einer nachhaltigen Entwicklung – auch wenn eben diese Unternehmen zuletzt nicht gerade wegen ihres Einsatzes für den Klimaschutz berühmt geworden sind, Stichwort „Diesel-Skandal“. Dass deutsche Autohersteller dennoch als maßgebliche Gestalter der „Verkehrswende“ angesehen werden, wurde im „Nationalen Forum Diesel“ besonders deutlich, das im vergangenen Jahr von der Bundesregierung einberufen worden war mit dem Ziel, gemeinsam mit Ländern und Automobilindustrie „eine nachhaltige Mobilität zu sichern, pauschale Fahrverbote zu vermeiden, Beschäftigung und Verbraucherschutzrechte zu sichern“, so die Erklärung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. In Deutschland gibt es keine hohen Strafen bei Betrug der Autohersteller, sondern eine staatlich unterstützte Image-Politik, die den Absatz von Neuwagen sichern soll.

Das scheint gut zu funktionieren: Die Pkw-Neuzulassungen in Deutschland sind im ersten Quartal 2018 auf einem Rekordhoch, wie der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) mitteilt. Zwar werden alte Diesel-Fahrzeuge durch die Umtauschprämie für Euro 4-Abgasnorm und schlechter von den Straßen geholt, aber die Mehrheit der Diesel-Fahrzeuge plus Neuwagen, die dank der Prämie verkauft werden, bedeuten insgesamt einen Anstieg des Autoverkehrs. Der sorgt nicht nur für Lärm, Frust und Schadstoffbelastungen in der Luft, sondern auch für tonnenweise Mikroplas-



Abb. 15: Verkehrsknoten Ernst-Reuter-Platz
(Foto von Tion Kudlek)

tik auf den Straßen, dessen Umweltauswirkungen ein Projekt an der TU nun erstmalig erforscht. Laut Projektbeschreibung von „Reifenabrieb in der Umwelt“ gelangt das Mikroplastik, das durch Reifenabrieb entsteht, über verschiedene Wege auch ins Grundwasser. Der zunehmende Autoverkehr führt unweigerlich zum vermehrten Aufkommen an Reifenabrieb: Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) geht in Deutschland von jährlich über 110.000 Tonnen aus. Durch Forschungen wie diese wird klar, dass selbst neue, technologisch innovative Autos nicht die Lösung ökologischer Probleme durch Verkehr in der Stadt sein können, auch wenn uns das dominierende Verständnis von einer „Verkehrswende“ genau das gern vermitteln würde.

Für einen nachhaltigen Mobilitätswandel

Was mit der sogenannten „Verkehrswende“ also transportiert wird, ist a) ein Grundvertrauen in technologische Lösungen, die aus der staatstragenden Automobilindustrie kommen und b) ein kapitalistisches System, das als unerschütterlich gilt und Wohlstand für Deutschland bedeuten soll. Beide Aspekte müssen durch Planer*innen dringend kritisch hinterfragt werden, denn wenn ökonomisches Wachstum als Maxime angesetzt wird, bedeutet das letztendlich im Verkehr immer ein Mehr an Verkehrsaufkommen und damit ein Mehr an ver-

kehrlicher Infrastruktur. Und selbst wenn die wirtschaftliche Entwicklung nicht mehr durch Wachstum gekennzeichnet sein sollte, sind die für verkehrliche Infrastruktur in Anspruch genommenen Flächen und ihre räumliche Auswirkung immer noch da. Und wenn sie einmal da sind, werden sie weiter genutzt – heute schon mal versucht, quer über den Ernst-Reuter-Platz zu laufen? Mit diesem Bewusstsein im Hintergrund wird klar, dass es einer qualitativen Transformation von Verkehrssystemen bedarf. Die heutige Vielzahl an Autos, mit welcher Technologie auch immer, kann nicht die Zukunft sein.

PS: Liebe Stadtplanungskommiliton*innen, checkt doch mal die Lehrveranstaltungen bei den Verkehrsplanenden an der Fakultät V.

Ein Gespräch mit Noa Ha

von Lara Felicia Danyel

Ein Gespräch mit Noa Ha zu ihrem Abschied von der TU Berlin – über postkoloniale Theorie in der Lehre, die Rolle der Universität in einer Demokratie und was alles in Dresden zu tun ist

Dr.-Ing. Noa Ha hielt im Wintersemester 2017/18 die Einführungsvorlesung Stadtsoziologie für den Bachelor Stadt- und Regionalplanung. Nach Studienabschluss, Promotion und vielseitigen Lehraufträgen an der TU mit Fokus auf postkoloniale Theorie sowie rassismuskritische und dekoloniale Stadtforschung verlässt Frau Ha nun zum kommenden Semester die TU Berlin. An der TU Dresden leitet sie ab nächstem Semester das Zentrum für Integrationsstudien. Anlässlich ihres Abschieds hat die Planik Frau Ha einige Fragen zum Verhältnis von Stadtplanung als politischer Praxis und Wissensproduktion an der Universität gestellt.

Planik: Frau Ha, in Vorbereitung auf dieses Interview habe ich – so wie man das für ein Portrait macht – Ihren Lebenslauf recherchiert und war überrascht, wie interdisziplinär Sie aufgestellt sind: zuerst eine Ausbildung zur Landschaftsgärtnerin, dann Landschaftsarchitektur –

Noa Ha: Damals hieß es Landschaftsplanung, und ich habe mit dem Schwerpunkt Freiraumplanung und Landschaftsarchitektur studiert.

Planik: Dann haben Sie in der Architektur zu Straßenhandel im öffentlichen Raum und Rassismus in der neoliberalen Stadt promoviert, und jenseits vom universitären Kontext haben Sie einen Artikel ‚Kulturelle Aneignung und koloniale Gewalt‘ vom 03.11.2016) für das feministische Misy-Magazine geschrieben; derzeit halten Sie die Stadtsoziologie-Einführungsvorlesung für die Erstsemestler*innen des ISR – daher die Frage: Wie kam es eigentlich, dass Ihr akademischer Weg sich in Richtung Stadtsoziologie entwickelt hat?

Noa Ha: Der Eindruck, dass ich in der Stadtsoziologie schwer unterwegs bin, ist nicht ganz richtig. Ich bin gefragt worden, ob ich die Vorlesung halten will, weil ich durch meine interdisziplinäre Arbeit tatsächlich in vielen Disziplinen ein bisschen ‚wildere‘. Ich komme aus der Planung und habe in meiner Doktorarbeit soziologisch und ethnografisch gearbeitet. In der Arbeit habe ich mich mit Fragen zu Politiken des öffentlichen Raums auseinandergesetzt. Ich habe zu Straßenhandel in Berlin geforscht wollte wissen: Was ist Rassismus? Wie funktioniert Rassismus auch durch Stadt? Daher habe ich die Alltagsperspektive von Straßenhändlern rekonstruiert und welche Implikationen die städtische Repräsentationspolitik Berlins als wiedervereinigte europäische Stadt für sie hat. Meine Dissertation war eine gute Gelegenheit zu sagen, ich kenne mich aus mit Planungsprozessen, mit Repräsentations- und Symbolpolitiken, ich weiß, wie diese Planungsprozesse aussehen und ich sehe, dass die Leute dort stehen und Sachen verkaufen. Aus irgendeinem Grund dürfen sie das nicht machen oder gehören nicht hier hin – sich also die Frage gestellt hat, was macht Berlin eigentlich mit der Ressource öffentlicher Raum, wenn ich davon ausgehe, dass immer mehr migrantische Menschen in prekären Arbeitsverhältnissen leben. Die Dissertation war für mich eine Gelegenheit, zu fragen: Was passiert hier eigentlich? Was gibt es an Theorien zu Rassismus und wie kann ich damit arbeiten?

Deswegen habe ich immer gerne an der TU gearbeitet, weil es die anwendungsbezogenen Disziplinen mit Geistes- und Sozialwissenschaften verbindet – und mein Verständnis von Wissenschaft ist

auch ein recht politisches. Ich begreife mich selbst auch als aktivistische Wissenschaftlerin oder wissenschaftliche Aktivistin. Für mich ist ganz klar, dass Fragen der Wissensproduktion politische Fragen sind und ich mich auch immer wieder hinterfragen muss: Für wen produziere ich Wissen? Wer profitiert davon? Kann das Wissen, das ich produziere, auch gegen bestimmte Gruppen verwendet werden? Zudem betrachte ich das universitäre System auch in seiner Entwicklung von modernem Wissen, das wiederum mit dem Kolonialismus zusammenhängt. Was ist Soziologie? Was ist Geografie? Was ist die Anthropologie? Meine Arbeit ist also sowohl im aktivistischen und gesellschaftspolitischen Kontext, aber auch im universitären Kontext zu verorten.

Planik: Daher jetzt auch der Wechsel an die TU Dresden?

Noa Ha: Ich war sehr lange an der TU Berlin und ein Wechsel wurde nötig. Im letzten Jahr hatte ich mich auf eine Stelle für die Leitung einer Nachwuchsforschungsgruppe beworben, die mit der Leitung des Zentrums für Integrationsstudien verbunden ist – und mir wurde die Stelle angeboten. Das hat im Moment nicht direkt mit Stadtforschung zu tun, aber auf jeden Fall ist es auch eine politische Arbeit im wissenschaftlichen Kontext. Denn in Sachsen und Dresden gibt es viel zu tun. Daher ist ja auch das Zentrum gegründet worden. Zum einen geht es um die Frage, wie funktioniert Integration ‚richtig‘ – und zum anderen zu fragen, was ist mit Integration gemeint? Was sind die Diskurse, Handlungsfelder und Praktiken von Integration? Hierdurch ist es möglich, auch die normativen Setzungen

der Integration zu analysieren. Handelt es sich um eine Assimilationspolitik? Oder um ein Integrationsverständnis, das in beide Richtungen geht und die gesamte Gesellschaft einbezieht?

Planik: Und wird Ihnen dafür auch der Raum gegeben, diese Fragen zu stellen?

Noa Ha: Ja, der Raum wird mir gegeben, aber das muss jetzt auch entwickelt werden. Mein Auftrag für die nächsten vier Jahre ist es, das Zentrum auf nachhaltige Beine zu stellen. Gleichzeitig muss man beachten, dass es eine brisante gesellschaftspolitische Situation in Dresden und Sachsen gibt. Denn es gibt die konkrete Situation mit den Geflüchteten in den sächsischen Städten und Kommunen, die 2015 gekommen sind und wie sie untergebracht und begleitet werden können. Und zum anderen gibt es die Präsenz von antidemokratischen, rechtspopulistischen und rassistischen Gruppen, die auch im öffentlichen Raum mobilisieren. Es ist der Zivilgesellschaft klar, dass es sich nicht um eine Gruppe am Rande handelt, sondern dass das Zusammenleben und der Alltag davon bestimmt und bedroht werden und nun viele Institutionen, Kulturhäuser und auch die Universität sich dazu positionieren müssen und wollen. Das finde ich spannend, weil klar ist: Hier muss was angepackt werden, was total unangenehm ist und keiner weiß so richtig, wie das funktioniert und wie der Weg in die Zukunft gestaltet werden könnte.

Planik: Wie würden Sie das Verhältnis von Forschung und politischer Praxis in der Stadtplanung beschreiben, genauer: deren Verhältnis zueinander in einem universitären Alltag in Berlin?

Noa Ha: Es gibt viele verschiedene Handlungsfelder und das geht bei meiner eigenen Lehre los: Bei einem Seminar, das ich im Master Historische Urbanistik unterrichtet habe, habe ich Studierenden rassistismuskritische und postkoloniale Theorie vermittelt, um diese mit der eigenen Erfahrung zu verknüpfen. Zudem stellte sich für mich die Frage, inwiefern das in so einer Seminarsituation überhaupt möglich ist, weil Vieles „entinnert“ wird. Wir sind im Seminar der Frage nachgegangen, wie die Frage des Kolonialismus und des

Rassismus in die Vergangenheit geschoben und für den heutigen Kontext als irrelevant betrachtet wird. Andererseits habe ich mit der Konzipierung von Lehrinhalten in den letzten Jahren einige Erfahrungen sammeln können, z.B. mit der Frage, wen ich als Expert*innen einbringe, zum Beispiel mit einer Exkursion mit jungen Roma und Sinti, eine Tour ins Afrikanische Viertel mit dem Verein Berlin Postkolonial. Dabei ging es darum, die Studierenden aus den Seminarräumen in die Stadt und in Situationen zu bringen, bei denen Stadtgeschichte aus einer Community-Perspektive erzählt wird. Das ist das eine. Zum anderen ist mir klar, dass ich eine Frau of Color in der Universität bin. Das heißt, ich habe damit zu tun, dass ich manchmal als Frau oder als asiatisch markierte, rassifizierte Wissenschaftlerin nicht ernst genommen werde. Diese ganzen Praktiken kenne ich nicht nur von mir, sondern auch von vielen anderen. Ich vernetze mich daher mit anderen rassifizierten Wissenschaftlerinnen, damit wir uns darüber austauschen können, was passiert, wenn wir über Rassismus und Kolonialismus reden. Es hat sich in den letzten fünf bis zehn Jahren so Manches zum Besseren verändert: Vor zehn Jahren war es noch sehr schwer, an deutschen Universitäten darüber zu sprechen, dass Rassismus im heutigen Deutschland immer noch ein Problem ist.

Planik: Welche Erwartungen würden Sie aus Ihrem eigenen Arbeitsschwerpunkt heraus an heranwachsende Stadtplaner*innen formulieren?

Noa Ha: Die Rolle der Stadtplanung hat sich durch eine neoliberalisierte Stadtpolitik sehr verändert und ist in politische Prozesse eingebunden. Das heißt, man muss diese Prozesse begreifen: Wessen Interessen werden wie vertreten, wenn es um Verwertungspolitiken im städtischen Raum geht? Was ich mir wünsche, ist, dass stadtplanerische Praxis eine parteiische ist – und zwar parteiisch für diejenigen, die von diesen Verwertungsprozessen ausgeschlossen werden. Daher würde ich mir wünschen, dass ein politisches Grundverständnis für diese Prozesse entwickelt wird. Ich finde dafür ist die Universität der richtige Ort: den historischen Kontext von Prozessen und die theoretischen Schulen zu kennen,

Argumentationen zu entwickeln und sich darüber auszutauschen und zu verständigen, wer für welche Interessen eintritt; um mit guten Argumenten und Studien Position zu beziehen. Wenn der Bildungsauftrag einer Universität im Kontext einer Demokratie zu sehen ist, dann geht es nicht nur darum, dass man weiß, wo man was findet und wie man das reproduziert, sondern es ist wichtig, ein analytisches Instrumentarium zu haben, mit dem man transparent und plausibel bewerten kann und eine Position abzuleiten. Die Frage der Mündigkeit, der gesellschaftlichen Verantwortung und auch das (historische) Wissen zu demokratisieren, das ist es, worauf es ankommt, und das ist es aber auch, was mir hin und wieder im universitären Alltag Bauchschmerzen bereitet.

Für den Start an der TU Dresden wünscht die Planik Frau Ha alles Gute!

Planung von Straßenraum in der Stadt - Eine Menge Kompromisse, nur keiner mit den Nutzer*innen

von Laura Bornemann und Sven Hausigke

Die Gestaltung der Stadt obliegt nicht alleine der Stadtplanung, sondern wird von vielen Fachplanungen zusammen vorgenommen. Ein wichtiges raumgreifendes Aufgabenfeld zur Fortbewegung in der Stadt ist die Verkehrsplanung. Sie plant u.a. das Netz aus Straßen, das dem Anspruch gerecht werden muss, Menschen die Überwindung von Raum zu ermöglichen. Ziel dabei ist, die täglichen Bedürfnisse idealerweise schnell, sicher, komfortabel und kostenminimal befriedigen zu können.

Wie dies geschehen soll, ist eine anhaltende Frage, deren Beantwortung das heutige eklektizistische Straßenbild verschiedener Verkehrsplanungsmaxime ist. Um eine Entscheidung treffen zu können, bedarf es eines Aushandlungsprozesses, welche Funktion jede Straße hat und wie sie dafür gestaltet sein muss. Um diese Herausforderung lösen zu können, bedient sich die Verkehrsplanung verschiedener Planungsinstrumente, um die Ressourcenallokation des Raums für die Verkehrsmittel bewerten und aushandeln zu können. Doch wie laufen die heutzutage angewendeten Planungsinstrumente der Verkehrsplanung ab? Wie transparent ist der Prozess und wie werden die Bürger*innen in den Prozess integriert? Wer schließt mit wem wie Kompromisse über die Nutzung des limitierten Straßenraumes?

Methodik

Um diese Fragen auf Ebene der Bezirke in Berlin zu beantworten, haben wir diejenigen gefragt, die sich tagtäglich mit der Verkehrsplanung in Berlin auseinandersetzen – die Straßenplaner*innen der Straßen- und Grünflächenämter (SGA) von Berlin.

Wir konnten dabei Interviews mit Vertreter*innen des SGA in Pankow und Steglitz-Zehlendorf führen. Dass das Thema einige Brisanz in sich trägt und seine Intransparenz den Ärger einiger Bürger*innen auf sich zieht - der u. a. aufgrund der Gewichtungen in den Abwägungen von Planungsbelangen gegen das Individual-

schicksal erzeugt wird - zeigt die Tatsache, dass ein weiteres Interview mit dem SGA Treptow-Köpenick vereinbart wurde, nach Absprache mit dem Fachbereichsleiter jedoch eine Stellungnahme verweigert wurde.

Planungsablauf – Verantwortlichkeit und Verfahren

Alle Straßen, die nicht dem übergeordneten Straßennetz nach StEP Verkehr angehören, werden durch den jeweiligen Bezirk geplant. Vom Bezirk werden also nur jene Straßen geplant, die eine geringere Bedeutung für den gesamtstädtischen Verkehr haben und nicht vorrangig der Fortbewegung dienen müssen. Bei diesen Straßen könnte der Schwerpunkt auf andere Funktionen liegen, wie z.B. ein sozialer Treffpunkt zu sein oder Stadträumen durch besondere Gestaltung eine Identität zu geben.

Wenn die Verwaltung entscheidet tätig zu werden, startet das Straßen- und Grünflächenamt mit dem Vorentwurf bzw. der Vorplanung. Die Reihenfolge der Sanierungsbedürftigkeit wird vom Verkehrsausschuss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) festgelegt. Mit dem Beginn der Planung werden die Ziele der Baumaßnahme festgesetzt, die sich u.a. aus bestehenden Mängeln, den zu erhaltenden oder herzustellenden Charakteristika der Straße und zukünftiger Verkehrsbedeutung mitsamt Spurenanzahl nach StEP Verkehr ergeben. Der Querschnitt leitet sich aus den Zahlen der Verkehrszählung, den räumlichen Gegebenheiten, der Ka-

tegorie der Straße im Netz und dem Bedarf des ÖPNV ab. Er spiegelt also keine angebotsorientierten Ideale wider. Folgekosten werden bei der Planung mitberücksichtigt. In vielen Fällen wird versucht, die Folgekosten so gering wie möglich zu halten, was auch zu Lasten besonderer verkehrlicher, funktionaler, technischer oder ästhetischer Gestaltung geht.

Die planenden Ingenieur*innen sind stark an die Vorschriften und Empfehlungen wie die der FGSV sowie an Richtlinien wie der RASSt gebunden, da sonst der Senat, die Verkehrslenkung Berlin oder die Bezirksverordnetenversammlung die Planung ablehnen und es Angriffspunkte für Klagen geben würde. Nichtsdestotrotz hat die planungsverantwortliche Person im SGA mit ihrer Grundhaltung und Erfahrung gegenüber Gestaltungsfragen einen vergleichsweise großen Einfluss auf die Planung und damit die Gestaltung der Straße. Landschaftsarchitekten werden meistens nur für Plätze engagiert, weniger häufig für Straßen.

In dieser Phase der Planung werden auch erstmalig alle Leitungsverwaltungen und Versorgungsunternehmen über die Planungen informiert und aufgerufen, Angaben zu den in Aussicht stehenden Planung ihrerseits zu machen. Bewohner*innen, Gewerbetreibende und Interessierte können zu jedem Zeitpunkt der Planung beteiligt werden. Der Vorentwurf wird in der BVV gemäß Anweisung Bau beschlossen. Danach wird ein Vorplanungsblatt ausgefüllt und vom Stadtrat

unterschrieben. Bei einer Summe des Vorhabens von über 5 Mio. Euro muss die Planung der Senatsverwaltung zur Prüfung vorgelegt und dem Rechnungshof mitgeteilt werden.

Im nächsten Schritt werden die Bauplanungsunterlagen für den Ausführungsentwurf erarbeitet. Dabei geht es primär darum, den Umfang der erforderlichen Maßnahmen zu erfassen und die Kosten zu kalkulieren. Für jede dieser Belange müssen Absprachen mit anderen Akteuren gehalten werden und teilweise Gutachten und Detailplanungen durch Fachbüros geleistet werden. Alle Grundstückseigentümer*innen werden gefragt, ob sie eine Änderung der Gehwegüberfahrten wünschen, an deren anfallenden Mehrkosten sie sich beteiligen müssen. Alle Eingriffe und Änderungen der Verkehrsführungen müssen mit der Verkehrslenkung Berlin abgesprochen werden. Auf den Ausführungsentwurf folgt der Höhenplan für die Straßenbaumaßnahmen, was ein weiteres Jahr dauern kann. Im Anschluss werden Vermessungen durch das entsprechende Amt durchgeführt, um Eckpunkte für die Planungen richtig zu setzen.

Die fertigen Bauplanungsunterlagen – Straße wie die der Infrastrukturen – gehen zur Prüfung in den Bezirk. Danach wird noch einmal geklärt, ob die Finanzierung der Maßnahme gesichert ist. Teil der Vorbereitung der Baumaßnahme sind Koordinierungsgespräche zwischen der Straßenplanung und den Leitungsverwaltungen, in denen die Zeitplanung aller Planungen und Termine für Baubeginne der Planungen abgestimmt werden; Zwangspunkte sind z.B. voranstehende Baumfällungen, die nur von September bis Februar durchgeführt werden können. Stehen die Zeitplanungen, müssen Baumaßnahmen ausgeschrieben werden. Häufig schreibt die Straßenplanung zusammen mit den Wasserbetrieben ihre Maßnahmen aus, da diese i.d.R. anfallende Sanierungsmaßnahmen im Zuge von Straßenbauarbeiten durchführen.

Jede Baustelle muss vor ihrer Einrichtung von der Verkehrslenkung durch eine Baustellenanordnung genehmigt werden. Dann beginnt der Bau – erst die unterirdischen Leitungen, dann die Straßendecke

und zum Abschluss das Mobiliar. Auf den Bau der Straße folgen verkehrsbehördliche Anordnungen für Markierungen der Straße, die Beschilderung und Verkehrszeichen nach StVO.

Nationale Ausschreibungen brauchen ca. 4 Monate, europaweite ca. 6 Monate. Jeder Arbeitsschritt kann an ein anderes externes Planungsbüro vergeben werden. Die Projektsteuerung muss dafür sorgen, dass Unterlagen und Informationen weitergegeben werden, aber es geht mit jeder Übergabe Wissen verloren und Verzögerungen entstehen. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung gibt es de facto nicht, sondern nur Informationsveranstaltungen. Über die Politik besteht die einzige Möglichkeit der Bürger*innen, Einfluss auf den Prozess zu nehmen.

Jede Aufgabe, die an ein Büro vergeben wird, wird durch das Büro exakt so durchgeführt, wie es das Amt selbst tun würde. Das verantwortliche Amt muss lediglich prüfen, ob alle Planungen vollständig und korrekt durchgeführt werden. Insgesamt dauert der Planungsprozess einer Straße ca. 5 Jahre und die Bauausführung setzt oft erst nach mehr als 7 Jahren ein.

Straßenplanungen brauchen viel Vorlaufzeit und werden i.d.R. nur bei gegebener Notwendigkeit angefasst. Das heißt, neue Trends in der Straßenplanung müssen zunächst die Entscheidungsträger*innen der Straßenplanung erreichen und brauchen dann noch viele Jahre, um Straße für Straße umgesetzt zu werden.

Ergebnis

Aus den Interviews ist der auf die Projektmfänge abgestimmte Planungsprozess ersichtlich geworden. Die Teilung von Verantwortlichkeiten zwischen Senat und Bezirk wirkt durch die Auflagen für den Bezirk in der Planungsgestaltung hemmend. Zusätzlich verursacht die Abgabe von Aufträgen an externe Planungsbüros einen erhöhten Koordinationsaufwand. Die mangelnde Beteiligungsmöglichkeit von Interessierten ist eine Schwachstelle der Verkehrsplanung, wodurch Unmut bei der Bevölkerung ausgelöst wird, der sich in der Umsetzung einiger Projekte widerspiegelt. Heutzutage Planungen umzusetzen, die vor mehreren Jahren durchgeführt wurden, ist ein Problem des

Planungshorizonts. Es zeugt von einer mangelhaften Personalausstattung der Ämter, die den Aufwand einer Neuplanung nicht decken können. Der Kompromiss liegt hier in der „Handlungsarmut“, durch die auch Bedenken vertröstet werden. Dass das Sparen in der Planung wiederum zu Mehrkosten in der Umsetzung führen kann, zeigen zahlreiche Beispiele von Infrastrukturprojekten, die nicht den Bedarfen gerecht werden oder ihr finanzielles Budget um Einiges übersteigen. Der starke Einfluss der Politik auf die Verkehrsplanung ist auf der einen Seite gut, da ein Evaluationsgremium besteht und aktuelle Wünsche besser in die Planungen integrieren kann. Auf der anderen Seite besteht die Gefahr, von politischen Aktionismus getrieben zu werden, der den übergeordneten Planungen widerspricht, nur die Meinungen Weniger widerspiegelt oder als Statussymbol einzelner Personen aufgefasst werden kann. Die unterschiedlichen Interessen und Stakeholder sollten in einem gemeinsamen Prozess integriert werden, der einen Kompromiss unter den Beteiligten verhandelt und nicht die Entscheidung allein auf Grundlage der Finanzen oder des Interesses der Meritokratie trifft.

Planung ist ein Aushandlungsprozess: Was sind temporäre Modeerscheinungen, was ist die gesellschaftlich akzeptierte Zukunft des Verkehrs? Fakt ist: Wir schaffen jetzt die persistente Infrastruktur, auf deren Grundlage in Zukunft Entscheidungen getroffen werden, wie wir uns in der Stadt fortbewegen werden. Daher sind wir in der Pflicht, die Entscheidungen so transparent wie möglich und mit allen an diesem Prozess interessierten Stakeholdern zu herbeizuführen, um uns festzulegen. Das Verkehrssystem ist resilient, sodass nicht einzelne Entscheidungen eine Wende bringen werden, sondern große Gesamtstrategien gefunden werden müssen. Allerdings wird die große Arbeit erst durch die vielen kleineren Projekte letztendlich umgesetzt. Festzustellen bleibt, dass Kompromisse in der Verkehrsplanung gefunden werden müssen zwischen aktuellen Bedarfen und zukünftigen Ansprüchen, welche die Gesellschaft unbedingt integrieren muss, denn die Nutzer*innen bleiben die Menschen, auf deren Rücken der Kompromiss getragen wird.

Ich will das, was du nicht willst: (K)Ein Denkmal in Berlin

von Julia Felker

Berlins Straßen sind voll mit Orten des Erinnerns. Im Jahr 2015 wurde in der BVV Friedrichshain-Kreuzberg ein weiteres Denkmal beantragt. Doch die Errichtung eines Denkmals ist auch ein gesellschaftlicher Kampf um Mitspracherecht und den öffentlichen Raum.

Jede*r hat persönliche Erinnerungen – schöne, lustige, ernste, manchmal auch sehr traurige. Jede*r nimmt sie mit, egal wo er oder sie hingeht. Jede*r wurde durch sie das, was er ist. Haben viele Menschen unterschiedlicher Generationen die gleichen Erinnerungen, wird die Erinnerung Teil eines kollektiven Gedächtnisses und zum kulturellen Erbe dieser Gruppe. Ein besonders trauriger Teil dieses kollektiven Gedächtnisses können die Erinnerungen an ein Gewaltverbrechen sein.

Nach Artikel 27 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte von 1948 hat „jeder [...] das Recht, am kulturellen Leben der Gemeinschaft frei teilzunehmen, sich an den Künsten zu erfreuen und am wissenschaftlichen Fortschritt und dessen Errungenschaften teilzuhaben.“ Eine besondere gesellschaftliche Errungenschaft ist die Art zu erinnern und zu gedenken in Deutschland, die als Vorbild für die Übernahme von historischer und menschlicher Verantwortung gilt und aus der schweren Schuld des Dritten Reiches durch die nachfolgenden Generationen geboren wurde. Diesem Menschenrecht auf Teilhabe in einer Gesellschaft wohnen auch Rechte in Bezug auf das (eigene) Kulturerbe inne. Doch wird überhaupt jedem dieses Recht gewährt? Wer schafft es, sein Recht auf Erbe und Erinnerung einzufordern? Und wer setzt sich durch im Kampf um den öffentlichen Raum als (unbegrenzter) Speicher kollektiver Erinnerungen? Diesen Fragen widmete sich das Projekt Wenn Erinnerungen wandern am Fachgebiet Denkmalpflege am ISR im Wintersemester 2017/18.

(K)Ein Denkmal in Berlin

Aufhänger des Projekts ist der Denkmalantrag von 2015 zur Errichtung eines Denkmals „zum Gedenken an den Völkermord 1937/38 in Dersim“ durch Bündnis 90/Die Grünen und SPD in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Friedrichshain-Kreuzberg. Der Wunsch nach diesem Denkmal wurde von der Dersim-Kulturgemeinde (DKG) mit Gemeindezentrum in Friedrichshain-Kreuzberg am Halleschen Tor vorgebracht. Dersim ist eine ehemalige Region in Ostanatolien in der Türkei und heißt heute Tunceli. 15 Jahre nach der Gründung der Republik Türkei unter Mustafa Kemal (Atatürk) kam es zu einem blutigen Zusammenstoß zwischen der türkischen Armee und den Volksstämmen in der Dersim-Region, bei dem mutmaßlich zwischen 15.000 und 70.000 Menschen ihr Leben verloren. Die noch lebenden Überlebenden der Massenmorde, Deportationen und Zwangsanpassungen in Dersim bezeichnen die Vorkommnisse von 1937/38 mit „Tertelê“, den Tag, an dem die Welt unterging, so der Förderverein Dersim e.V.. In den Jahrzehnten nach den traumatisierenden Ereignissen siedelten immer mehr Menschen aus der Dersim-Region aufgrund des Gastarbeiterabkommens und nach anhaltender Unterdrückung und gewalttätigen Auseinandersetzungen nach Europa um. Heute leben schätzungsweise 150.000 Dersimer*innen in Europa, die meisten davon in Deutschland und nach Aussagen des Vorsitzenden der Föderation der Dersim Gemeinden in Europa e.V. etwa 35.000 – 40.000 Kulturzugehörige in Berlin. Bis heute sind diese Ereignisse nicht aufgearbeitet worden, auch weil die türkischen Archive dazu weitgehend auch für wissenschaftliche Forschungen

unter Verschluss gehalten werden. Im Jahr 2011 entschuldigte sich dennoch der damalige Ministerpräsident Erdogan für das geschehene Unrecht und das Massaker an den Dersimer*innen, ohne in die Details der historischen Umstände oder die Gründe für die Militäroperationen einzugehen. Um den Opfern der traumatischen Ereignisse heute würdig gedenken zu können und einen Ort der Trauer für die Überlebenden in ihrer neuen Heimat Berlin zu schaffen, möchte die DKG nun ein Denkmal errichten. Zunächst sollte dies aus privaten Geldern und auf dem Grundstück der DKG geschehen. Dann entwickelte sich die Idee, das Denkmal durch einen Kunstwettbewerb und mit öffentlichen Geldern gestalten zu lassen. Daraufhin wurde 2015 ein Antrag in der BVV gestellt. Dieser Antrag rief lautstarke Protest hervor. Die Kritik am Denkmal ist so vielfältig wie die Menschen, die sie anbringen: Das Denkmal habe nichts mit Deutschland und den Deutschen zu tun. Es sei nicht Aufgabe der BVV, über eigentlich innenpolitische Angelegenheiten der Türkei zu entscheiden und mit öffentlicher Unterstützung durch Geld und Stadtraum Partei zu ergreifen. Es gehe bei der Denkmalerrichtung nur darum, die Türkei zu diffamieren und es führe zur (weiteren) Spaltung der türkeistämmigen Community. Außerdem seien auf der Welt genügend Verbrechen an Völkern verübt worden, deren man nicht alle auf den Straßen Berlins gedenken könne. Dieser unerwartete Gegenwind verschreckte augenblicklich die BVV und führte zu einem immer noch anhaltenden Stillstand in dieser Drucksache, denn bis heute gibt es keinen Beschluss.

Hauptproblem ist die für viele türkeistäm-



Abb.16: Im Gespräch mit dem türkischen Generalkonsul Mustafa Çelik (stehend) wurden die Fragen des Projekts aus Sicht der Republik Türkei vertieft. (Foto von Ana Martin Yuste)

mige Bürger*innen mit dem Denkmal implizierte Schuldzuweisung an die Türkei an einem Völkermord, ohne dass es dafür (ausreichend) Beweise oder ein offizielles Gerichtsurteil gibt. 2016 gab es bei der Sitzung des Integrationsausschusses deshalb verbale Ausschreitungen seitens einiger Gäste. Dennoch beschloss der Ausschuss, mit Änderung des Antrags zu „Zum Gedenken an die staatlich organisierten Massenerschüsse Tausender Dersimer in den Jahren 1937/38“, sich für die Annahme des Antrags durch die BVV auszusprechen. Im anschließenden Kultur- und Bildungsausschuss, der ebenfalls eine Empfehlung an die BVV aussprechen sollte, wurde beschlossen, die Debatte um den Denkmalantrag abzubrechen und weiter an die Gedenktafelkommission zu überweisen. Diese wiederum hielt ein Kolloquium zur Klärung dieser Angelegenheit für nötig, um fehlende Expertise einzuholen, und begann dieses in Zusammenarbeit mit dem Friedrichshain-Kreuzberg Museum zu organisieren. Das Kolloquium wurde kurzfristig abgesagt und der Leiter des Museums erhielt ein Arbeitsverbot bezüglich des Denkmalantrags. Gründe dafür sind nicht bekannt. Eineinhalb Jahre passierte nichts. Inzwischen hielt die DKG im Mai 2017 eine Veranstaltung zum 80. Gedenktag von Tertelê ab – ohne ein Denkmal. Am Ende desselben Jahres wurde im Kultur- und Bildungsausschuss beschlossen, im Herbst 2018 ein Kolloquium zum Thema „Erinnerungspolitik in der Einwanderungsgesellschaft“ zu veranstalten. Der erinnerungspolitische Prozess bewegt sich damit immer weiter vom eigentlichen Anliegen und den Betroffenen weg, denn eine Klärung in

dieser konkreten Sache kann bei dieser breit gefächerten Themenwahl nicht erwartet werden. Vielmehr scheint es, dass die BVV mit diesem Konflikt überfordert ist und sich nicht anders zu helfen weiß, als durch Verallgemeinerung Druck aus dem Prozess zu nehmen, anstatt eine gegenstandsnahe Konfliktaushandlung anzustreben. Verbale Anfeindungen und Drohungen gegen involvierte Politiker*innen machen die Sache nicht grade leichter für die gewählten Vertreter*innen in der BVV. Hinzu kommt die herrschende Unsicherheit im Umgang mit türkeistämmigen Deutschen, aufgrund der deutsch-türkischen Anspannung auf diplomatischer und internationaler Ebene.

Zwischen Kompromiss und Kompromisslosigkeit

Ein Denkmal ist für viele mehr als „nur“ ein symbolischer Stein oder eine Tafel. Es deklariert Opfer und impliziert oft auch Täter*innen. Es kann das zu Gedenkende kontextualisieren oder lose in den Raum werfen. Es kann nicht nur Mitgefühl hervorrufen, sondern auch (alte) Feindschaften aufleben lassen. Meiner Meinung nach sind die Errichtung eines Denkmals für die Opfer eines Verbrechens und die Aufarbeitung eines Verbrechens selbst zwei Paar Schuhe. Empfindet eine Gruppe – egal wie klein sie auch sein mag – in unserer Gesellschaft es als notwendig ihrem menschlichen Verlust einen offiziellen und öffentlichen Ort zur Erinnerung zu schaffen, so darf sie begründet dieses Recht darauf auch in Anspruch nehmen, sofern sie die Rechte Dritter nicht verletzt. Dieses Recht ist kompromisslos. Im Fall des Dersim-Denkmal wird niemand in seinen Rechten durch das Denkmal ver-

letzt. Warum wird also verhandelt? Der Diskurs über eine Denkmalsetzung ist meist wichtiger für die Gesellschaft als das Denkmal selbst, denn das physische Objekt kann keine historischen oder gesellschaftlichen Konflikte lösen, aber eben wichtige Debatten hervorbringen. Aufgabe der Politik ist es, diese Diskurse zu ermöglichen, denn die Aufarbeitung unbequemer Vergangenheiten – nicht von Deutschland, sondern der Deutschen und in Deutschland lebenden Menschen – kann nicht umgangen werden. Die Verdrängung von „schwierigem Erbe“ zögert Konflikte nur hinaus oder verstärkt sie sogar. Deshalb bedarf es einer Anerkennung und intensiven Auseinandersetzung mit den komplexen Hintergründen von transkulturellen Erinnerungen und Konflikte als Teil unserer globalisierten Migrationsgesellschaft, um einen nachhaltigen Schaden für das Zusammenleben in unserer Gesellschaft durch verschwiegene, unbehandelte Streitpunkte zu verhindern.

Im Fall des Dersim-Denkmal droht die Gefahr, dass diejenigen, die am lautesten schreien (und Politiker*innen und Verantwortliche bedrohen, vor Gewalt in der Gesellschaft warnen und andere gefährlichen Auswirkungen heraufbeschwören), den Kampf um das Recht auf den öffentlichen Raum gewinnen. Denn es kann kein halbes Denkmal geben. Als Kompromiss erscheint ein Denkmal auf privatem Grund. Das wäre aber gerade kein öffentliches Denkmal und die (Mehrheits-) Gesellschaft hätte damit den Dersimi das Recht auf Mitsprache zur Gestaltung des öffentlichen Raums verwehrt. Es gibt also keinen Kompromiss. Nehmen wir das Bestreben einer migrantischen Selbstorganisation an, ein Denkmal zu errichten, was als Ausdruck eines Zugehörigkeitsbestrebens zu bewerten ist, und begünstigen so eine Berliner Gedenk- und Erinnerungskultur, die ein Abbild der Vielfalt der Gesellschaft ist? Oder weisen wir die Zuständigkeit für die Übernahme von historischer und menschlicher Verantwortung für Eingewanderte und ihre Erinnerungen in unserer Gesellschaft ab? Wir müssen uns entscheiden. Denn die Migrant*innen haben ihre Erfahrung und Erinnerungen keineswegs an der Grenze abgegeben und wollen letztlich erinnern und gedenken, so wie sie es in Deutschland zu schätzen gelernt haben.



panorama

Für einen Dönerladen auf dem Campus

von Liste „Für einen Dönerladen auf dem Campus“

Die Versorgungslage für Studierende auf dem Campus ist schlecht. Das Mensaessen schmeckt nur teilweise, andere Angebote sind teuer und die Öffnungszeiten bis 14.30 Uhr ein Witz. Was fehlt? Ein Dönerladen auf dem Campus! Wir, die Liste „Für einen Dönerladen auf dem Campus“, möchten von unseren Ideen und Tätigkeit im Studierendenparlament der TU Berlin berichten.

Der Döner ist einer der beliebtesten Fast-food-Gerichte Deutschlands. Alleine in Berlin gibt es mehr als 1000 Döner-Läden, berichtete die Deutsche Presseagentur. Kein Wunder also, dass Berlin als Hauptstadt des Döners gilt, schließlich wurde das Fladenbrot mit Fleisch, Salat und Soße hier erfunden. Kadir Nurman, der inzwischen gestorben ist, hatte 1972 als erster die Idee, das beliebte Dönerfleisch in ein Fladenbrot zu stecken und damit eine unglaubliche Geschichte begründet, die von Berlin aus ihren Lauf nahm.

Der Dönerhype hat sich rasant verbreitet, selbst bis in die USA ist er vorgedrungen und reist man nach Szczecin so gibt es dort „Original Döner from Berlin“ zu finden. Es scheint fast so, als gäbe es überall Döner zu erwerben. Sozusagen als letzter Notnagel, wenn alle anderen Stricke reißen. Alles hat zu, anderes Essen schmeckt nicht: Der Dönerladen ist um die Ecke und hat offen. Doch selbst in Berlin gibt es noch Gegenden, wo die Versorgungslage mit gutem und günstigem Döner zu wünschen übriglässt: Das Essensangebot auf dem Campus der Technischen Universität Berlin kommt bisher ohne einen Dönerladen aus!

Vor vier Semestern, im Jahr 2016, hat sich die Liste „Für einen Dönerladen auf dem Campus“ gegründet. Unser vornehmstes Ziel ist es, uns für ein zusätzliches, konkretes Essensangebot einzusetzen. Mit diesem einzigen Wahlversprechen sind wir mittlerweile schon bei zwei Wahlen zum Studierendenparlament (StuPa) angetreten. Dass wir nicht die Einzigen sind, die gerade die Idee eines Dönerladens gut finden, zeigt auch die Zahl der Studierenden, die uns bei den letzten zwei



Abb.17 und Abb.18: Kunstaktion: Dönerladen im Pfortnerhäuschen (Fotos von der Dönerliste)

StuPa-Wahlen gewählt haben. Bei der letzten StuPa-Wahl im Juni 2017 wurde „Für einen Dönerladen auf dem Campus“ sogar drittstärkste Fraktion und ist dort nun mit acht Sitzen vertreten. Dieses Versprechen nach einem Dönerladen möchten wir jetzt – in Zusammenarbeit mit der TU – einlösen.

Stand der Verpflegungsangebote:

Die Technische Universität Berlin hat zurzeit 33.034 eingeschriebene Studierende, von denen ein erheblicher Teil die Uni täglich für Veranstaltungen, zum Lernen

und zum Arbeiten besucht. Hinzu kommen noch über 6.000 nicht-studentische Beschäftigte. Das sind eine ganze Menge an Menschen, die – nicht nur um die Mittagszeit – verpflegt werden wollen. Für diese ca. 40.000 Menschen steht auf dem Campus Charlottenburg ein Angebot an Kantinen, Cafeterien und Mensen zur Verfügung. Insgesamt gibt es neun Kantinen, die auf dem weitläufigen Charlottenburger Campus warmes Mittagessen anbieten. Hiervon ist nur die „große Mensa“ des Studierendenwerks für eine Versorgung von mehreren tausend Per-

sonen ausgelegt. Die anderen Kantinen bieten zwar auch warmes Essen an, sind aber eher als Ergänzung zur Mensa an der Hardenbergstraße zu betrachten. Hier gibt es Kantinen, wie die „Skyline-Cafeteria“ des Studierendenwerks oder die Personalkantine im Mathegebäude, die hauptsächlich ein warmes Mittagsangebot haben. Auf der anderen Seite gibt es Kantinen, die von vielen Studierenden eher für die Kaffeepause oder eine Kleinigkeit zwischendurch besucht werden.

Ein Beispiel ist hier das Café Nero in der gemeinsamen Bibliothek der TU und der UdK an der Fasanenstraße. Es zeichnet sich durch unschlagbar günstigen Kaffee aus. Die Mittagskarte wird hier aber seit Jahren von durchaus leckeren Spaghetti zu 4,80 EUR den Teller dominiert. In anderen Worten: Das kann man mal essen, aber es ist schon im Hinblick auf ausgewogene Ernährung nicht zu empfehlen. Ebenso sind Nudeln zu 4,80 EUR bei dem durchschnittlichen Einkommen der Studierenden selten erste Wahl. Dementsprechend sieht man täglich den Strom der Studierenden aus der Bibliothek mittags in die Mensa fließen. Das Café Nero wird dann als Angebot für die Zwischendurch- und Abendverpflegung genutzt.

Teile der TU haben 24 Stunden geöffnet (etwa Ateliers oder CIP-Pools), die Bibliothek immerhin bis 22 Uhr. Viele Studierende nutzen diese Öffnungszeiten auch aus. Aber gerade in den Abendstunden wird es schwierig auf dem Campus etwas zu Essen zu bekommen. Die große Mensa schließt um halb drei, doch schon ab halb zwei ist das Angebot dort oft ausgedünnt und es sind nur mehr Reste zu haben. Vom Café Nero abgesehen, schließen die restlichen Kantinen ebenfalls zwischen 14:30 und 18:00 Uhr. Vom Campus bis zum nächsten Supermarkt, geschweige denn zu einem bezahlbaren Restaurant, ist man in eine Richtung schnell zwanzig Minuten unterwegs.

Warum einen Dönerladen?

Eine einfache und realistische Möglichkeit, um die Situation zu verbessern, wäre ein Dönerladen auf dem Campus. In diesem soll für alle Geschmäcker etwas dabei sein, alle sollen essen, was sie möchten. Klassischen Döner, frische Falafel und Halloumi muss es mindestens

geben und wir streben darüber hinaus noch ein weiteres, ansprechendes Angebot an. Dabei gehen wir davon aus, dass der Bedarf auf dem Campus so groß ist, dass keine Konkurrenz zu den bestehenden Kantinen entsteht, sondern schlicht eine Erweiterung des Essensangebots erfolgt. Der Dönerladen bietet eine ideale Ergänzung. Mit seinen längeren Öffnungszeiten soll die Lücke am Abend und am Nachmittag gefüllt werden. Aber auch in der Mittagspause bietet ein Döner oder ein Falafel eine schnelle, satt machende Alternative zu langen Schlangen in der Mensa oder kleinen Schrippen in den Cafés, die den Magen zum Mittag nicht füllen können.

Wie möchten wir das erreichen?

Nachdem die Liste bei den StuPa-Wahlen von Studierenden einen beeindruckenden Anteil der Stimmen erhalten hat, wurde nach einigem zähen Ringen im StuPa am 27. Oktober 2017 ein Fachausschuss für einen Dönerladen auf dem Campus eingesetzt. Damit hat das Anliegen nun auch die offizielle Legitimation durch die Studierendenschaft.

Unser Vorschlag für einen Standort: Das ehemalige und mittlerweile seit Jahren leerstehende Pfortnerhäuschen zwischen dem EB- und dem Hauptgebäude. Die Kosten für die Uni: Die Herrichtung, das Legen eines Wasseranschlusses und die eventuell anfallende Erneuerung von Stromanschlüssen. Das Pfortnerhäuschen als Dönerladen soll an einen externen Betreiber oder eine Betreiberin von der TU verpachtet werden. Ziel ist es, hier eine niedrige Pacht zu erreichen, denn wenn die Pacht niedrig ist, könnten die Erspar-

nisse auch in Form von günstigen Preisen an die Studierenden weitergegeben werden. Durch die Lage ist sichergestellt, dass der Laden vor allem der Versorgung der TU dient.

Mitbestimmung

Der Dönerladen an der TU ist zwar nur einer unter vielen in Berlin, doch da er auf dem Campus der TU stehen soll und von den Studierenden initiiert wurde, sollen die Wünsche der Studierenden, aber auch die Standards der TU hier zur Anwendung kommen. An oberster Stelle steht für uns, dass das Angebot des Dönerladens viele unterschiedliche Geschmäcker abdeckt. Studierenden soll dabei die Möglichkeit gegeben werden, über das Angebot zu entscheiden. Ebenso soll das Angebot über eine Kommission aus dem StuPa einmal pro Semester evaluiert werden, sodass gewährleistet ist, dass die Wünsche der Studierenden umgesetzt werden. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die faire Bezahlung der Angestellten im Dönerladen. Durch die niedrige Pacht solle es nicht nur möglich sein, preiswertes Essen anzubieten, sondern auch die Bezahlung entlang der Tarifverträge (z.B. TV-Stud) zu ermöglichen, sodass dem günstigen Preis beim Essen keine Dumping-Löhne zugrunde liegen.

Unsere Arbeit geht also erst richtig los. Jetzt möchten wir mit allen zuständigen Stellen an der TU die Möglichkeiten beraten und uns für eine gute Verpflegung auf dem Campus einsetzen, damit wir alle hoffentlich bald in einen leckeren Döner vom campuseigenen Dönerladen beißen können!



Abb.19: vorgeschlagener Standort für Dönerladen (Darstellung von der Dönerliste)

Architektur und Stadtplanung im Internet 2.0

von Kathi Nickel

Das world-wide-web bietet eine ganze Flut an frei zugänglichen Daten, die das Angebot von Bibliothek und Kartographieverbund ergänzen können. Wer ein paar wichtige Websites und Portale kennt, kann sogar die Google-Suche umgehen.

In der letzten Ausgabe der Planik hat Yan eine sehr umfangreiche Sammlung an Architekturportalen und online verfügbaren Kartierungen vorgestellt. Ich möchte diese Sammlung gerne um einige hilfreiche Links ergänzen, die ich im letzten Semester zusammengetragen habe. Da viele meiner Kommilitonen*innen ihren Bachelor an unterschiedlichen Hochschulen in ganz Deutschland gemacht haben, habe ich viele neue Geheimtipps kennen gelernt, die ich gerne mit euch teilen möchte. Die Sammlung mag auch einige banalere Beispiele enthalten, die fast jeder Studierende kennt. Dennoch machen sie alle das Studi-Leben etwas leichter und sind für den ein oder anderen noch neu.

Recherchieren und Analyse durchführen

Wenn die Literaturempfehlungen des Dozenten nicht ausreichen, wird für die Recherche oft auf die Bib zurückgegriffen. Über Primo lassen sich viele Medien finden, darunter auch zahlreiche E-Books. Um weitere Literatur und Datengrundlagen ausfindig zu machen, kann man natürlich auch Google befragen, was allerdings nicht immer zielführend ist. Wie lassen sich schnell belastbare Datengrundlagen finden?

Geoportale:

Kartengrundlagen für Berlin findet man im weit bekannten FIS Broker. Aber auch wenn das Projekt mal außerhalb Berlins liegt, kommt man relativ leicht an Kartengrundlagen im PDF-Format, manchmal sogar als shape-Files zur Verwendung in GIS. Die meisten Bundesländer bieten ein leicht bedienbares Geoportal nach dem Prinzip „gucken und drucken“ an,

welches neben den ALKIS-Daten auch oft zahlreiche andere thematische Karten bereitstellt, beispielsweise zum Thema Biotopkartierung. Größere Städte bieten z.T. auch eigene Geoportale an, in denen auch kleinteiligere Informationen und Bebauungspläne hinterlegt sind. Vektorisiertes Kartenmaterial kann man bei openstreetmap.org herunterladen.

Statistisches Bundesamt:

Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung, zu Wohnungsfertigstellungen oder den Überstunden, die im Durchschnitt in Deutschland gemacht werden, findet man online beim statistischen Bundesamt. Wer Zahlen für spezifische Teilräume in Deutschland benötigt, findet diese bei den jeweiligen statistischen Landesämtern.

umweltbundesamt.de:

Insbesondere zum Thema Verkehr, Raum- und Siedlungsentwicklung und natürlich zu Klima und Nachhaltigkeit stellt das Umweltbundesamt zahlreiche Daten und Publikationen, meist recht nett aufbereitet, zur Verfügung.

bbsr.bund.de:

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung ist natürlich die Anlaufstelle für Stadtplaner. Vor allem die Analysen und Berichte KOMPAKT geben einen schnellen, aber dennoch fundierten Einblick in verschiedene Themenbereiche der Stadtplanung.

Referenzen finden

Nicht immer macht es Sinn das Rad neu zu erfinden. Auf der ganzen Welt arbeiten Planer daran, Städte und Dörfer etwas besser zu machen und entwickeln dabei

tolle Lösungen, die auch auf dein Projekt oder Thema übertragbar sein könnten. Die Schwierigkeit besteht vor allem darin, aus der Datenflut des word-wide-webs ein passendes Projekt zu finden, das ausreichend dokumentiert und auch übertragbar ist.

citylab.com/solutions/:

In dieser Unterkategorie von citylab gibt es eine umfangreiche, internationale Sammlung an Beispielen guter Praxis sortiert in verschiedenen Kategorien wie beispielsweise streets, poverty und mass transit. Die Projekte sind in kurzen Artikeln beschrieben und lesen sich ganz nett auch mal nebenbei in der U-Bahn.

competitionline.com:

Die Zeitschrift competition bietet auch ein Online-Portal, in dem zahlreiche Wettbewerbsergebnisse dokumentiert sind. Büros können darüber hinaus Profile anlegen und realisierte Projekte darstellen. Hier findet man nicht nur schöne Referenzbeispiele, sondern auch zahlreiche Ideen zur Darstellung von Plänen und Grafiken. Ein ähnliches, aber umfangreicheres Konzept bietet auch die Plattform archdaily.com

pinterest.de:

Eigentlich sucht man auf Pinterest ja eher Do-it-yourself-Ideen oder Kochinspirationen. Aber auch hinsichtlich Platzgestaltung, Architektur oder urban sketching bietet das Netzwerk Inspiration. Genau hier liegt aber auch der Haken: Da es sich um ein soziales Netzwerk handelt, muss man einen Account anlegen, um die Bilder sehen zu können.

Piktogramme basteln

Eine sehr vereinfachte Darstellung mit Hilfe von Symbolen und Icons ist leicht lesbar und schnell verständlich. In einer textlastigen Präsentation kann so ein Piktogramm auflockern und Dinge anschaulich darstellen. Die meisten Formen lassen sich mit Illustrator sehr leicht selbst zeichnen. Wer noch keine eigene Bibliothek an Piktos hat, findet im Internet jede Menge Inspiration für vereinfachte Darstellungen:

thenounproject.com:

Zahlreiche Icons können hier als png- oder svg-Datei kostenlos heruntergeladen werden.

flaticon.com:

Auch hier gibt's jede Menge einfacher Pictos als png-, svg-, eps-, oder pdf-Datei.

Perspektiven und Ansichten gestalten

Das Freistellen von passenden Objekten für eine Perspektive, Ansicht, Atmosphäre o. ä. kann mühselig sein und viel Zeit in Anspruch nehmen, die man besonders gegen Ende eines Projekts einfach nicht hat. Woher bekommt man also Menschen, Bäume und Fahrzeuge schon fertig ausgeschnitten für die Perspektive?

Bibliotheken in Vektorworks:

Nicht wirklich im Netz, aber trotzdem sehr hilfreich - Vektorworks bietet unter Paletten / Zubeheers-Manager eine umfangreiche Bibliothek an Symbolen, die direkt in eine Zeichnung eingefügt werden können. Neben zahlreichen Objekten der Innenarchitektur und allen Symbolen der Planzeichenverordnung gibt es auch Menschen und Tiere als Silhouetten. Besonders umfangreich ist die Bibliothek der Pflanzen (Draufsicht und Ansicht; fotorealistisch, vereinfacht und gezeichnet).

Sketch-Up Warehouse:

Wer seine Visualisierung auf Grundlage eines Sketch-Up-Modells erstellt, kann auch direkt aus dem Sketch-Up Warehouse einige Objekte einfügen, die dann praktischer Weise auch gleich mit dem richtigen Schatten versehen sind. Unter Fenster / 3D Warehouse findet sich

eine sehr umfangreiche Sammlung an 3D-Objekten.

archlounge.com:

Hier findet man kostenlose .dxf-Zeichnungen von Menschen, Pflanzen, Fahrzeugen und Tieren (mein nächster Schnitt durch einen Straßenraum wird auf jeden Fall den Elefanten von archlounge beinhalten!).

skalgubbar.se:

Der Schwede Teodor Javanaud Emdén stellt auf seiner Website freigestellte Bilder von Personen im .png-Format für die Verwendung im Rahmen von Architekturprojekten zu Verfügung. Zu jedem Bild gibt es auch eine kleine Geschichte, da es sich bei allen Bildern um Freunde und Bekannten des Schweden handelt. Außerdem kann man die Bilder auch nach Kategorien filtern, wie beispielsweise cycling, groups oder winter.

nonscandinavia.com:

Damit nicht alle Visualisierungen von weißen, jungen Schweden bevölkert werden, bietet nonscandinavia freigestellte Bilder von Menschen unterschiedlicher Ethnien. Neben des klassischen cutouts gibt es hier auch vereinfachte Silhouetten. Auf escalatina.com findet man ein ähnliches Angebot mit südamerikanischen Fokus.

Bei allen Infos und Materialien, die man im Netz freizugänglich bekommt, sollte man dennoch die Quellenangabe nicht vergessen. Hinweise zur Verwendung finden sich meist auch direkt auf den Seiten.

Diese kleine Sammlung von nützlichen Links ist alles andere vollständig. Falls ihr noch einen Geheimtipp in Sachen Architektur und Stadtplanung im Netz habt, dann lasst es uns wissen. Schreibt einfach eine kurze Mail an planik@projektrat.de und macht auch anderen Studis das Leben etwas leichter.

Literaturkritik und Empfehlungen

von Jakob Holzer

Stanislaw Lem: Der Unbesiegbare. Verlag Volk und Welt. Berlin. 1967.

Das Raumschiff der „Unbesiegbare“ landet auf einem weit entfernten Planeten im Sternensystem Regis III, um dort das verschollene Schwesterschiff des „Unbesiegbaren“ aufzuspüren. Das Schwesterschiff wird gefunden, doch die ganze Besatzung ist tot; getötet von kleinen mechanischen Teilchen, die den ganzen Planeten bevölkern. Während immer mehr Besatzungsmitglieder bei Untersuchungen und Aktionen der Teilchen sterben und diesen kein Mittel der Menschen gewachsen scheint, sieht der Held des Romans, der Offizier Rohan, die Einmischung der Menschen in die Geschicke des Planeten immer kritischer.

Stanislaw Lem hat mit „Der Unbesiegbare“ einen klassischen Roman der (sozialistischen) Phantastik entworfen. Nicht die Sensationslust oder der Nervenkitzel, wie sie in westlichen Science-Fiction-Romanen oftmals vorkommen, stehen im Mittelpunkt, sondern ethische, moralische und philosophische Fragen bilden die Grundlage für den Roman. Das Agieren der Menschen gegenüber den (überlegenen, jedoch primitiven) Teilchen gerät immer mehr ins moralische Zwielficht. Soll der ganze Planet zerstört und vernichtet werden, nur um die mechanischen Teilchen zu vernichten und „Rache“ an den getöteten Besatzungsmitgliedern zu nehmen? Was bezweckt diese Einmischung von außen? Ist es immer der Sieg, der zählt oder wäre ein Kompromiss nicht die bessere Lösung?

Der Roman „Der Unbesiegbare“ ist in seiner Handlung so spannend wie unaufgeregt zu lesen. Sein Alter ist ihm – trotz Zukunftsgewandtheit – anzumerken, wenn der Held eine folierte fotogrammetrische Karte benutzt oder per Fernsehsonde gemorst wird. Es lohnt sich auf alle Fälle, das Buch antiquarisch zu suchen.

Karl-Markus Gauß. Zwanzig Lewa oder tot. Zsolnay Verlag. Wien. 2017.

Der österreichische Schriftsteller lädt mit „Zwanzig Lewa oder tot“ zu vier schönen Reisen nach Südosteuropa ein. Mit erstaunlicher Behutsamkeit, feinfühligem Distanz und einem guten Blick für das Verborgene folgt man Gauß gerne auf Entdeckungsreise nach Moldawien, in die Wojwodina, nach Zagreb und nach Bulgarien. Karl-Markus Gauß befasst sich in vielen seiner Werke mit den Minderheiten der europäischen Hemisphäre und so vermag er auch bei seinen vier hier vorliegenden Reisen den Blick auf die oft vergessenen und verachteten Menschen zu richten.

Die Erzählung aus Moldawien gleitet so sanft dahin wie die bessarabischen Hügel, die sich durch das ganze Land ziehen. Moldawien erzählt auf kleiner Landfläche von den vielen Verwerfungen, die die europäische Geschichte in den letzten paar hundert Jahren mit sich gebracht hat. Gauß nimmt die Leser*innen mit in die historische Landschaft Bessarabiens, zur Lebensgemeinschaft der Gagausen und in die reale Absurdität Transnistriens.



Abb.20: Wohin geht die Reise? Moldavisches Hügelland
(Foto von Jakob Holzer)

Gleichwohl verfährt er mit den weiteren Reisen. In Zagreb tritt der verstorbene Doyén der kroatischen Literatur, Miroslav Krleža, in den Mittelpunkt der Erzählung, um den herum sich die Geschichte Zagrebs und Kroatiens spannt. Von habsburgischen Zeiten, dem SHS-Staat der Zwischenkriegszeit bis hin zu Jugoslawien, den Nationalismen Franjo Tujmans, um schlussendlich im EU-Kroatien am Grab Krležas behutsam zu enden. In Bulgarien streift er die Donau als Lebensader und das Leben der Roma, um ihnen aus der Distanz eines Reisenden Würde und Verständnis entgegenzubringen. Die Erzählung aus der Wojwodina führt zu seiner eigenen donauschwäbischen Familiengeschichte. Am Beispiel der Stadt Novi Sad, Neusatz, Újvidék entsteht das Bild der neuen Stadt, in der die von der Geschichte Ermordeten schon vergessen sind, diese jedoch schwer wie ein Damoklesschwert über den Überlebenden lasten.

Das Buch ist ein hervorragender Reisebegleiter, selbst wenn die Reise nur im eigenen Kopf angetreten wird. Karl-Markus Gauß bietet darüber hinaus auch viele weitere literarische Anregungen für das Reisefieber gen Osteuropa. Ein guter Anfang!

Wenedikt Jerofejew. Die Reise nach Petuschki. Piper Verlag. München 1978.

„Alle sagen: der Kreml, der Kreml. Alle haben mir von ihm erzählt, aber selbst habe ich ihn kein einziges Mal gesehen.“ Wenedikt Jerofejew hat den Kreml nicht gesehen, weil er ihn im Vollrausch immer verpasst hat. Der Autor, der in diesem Poem selbst als Hauptfigur agiert, hat mit „Die Reise nach Petuschki“ ein überragendes Trinkerpoem geschaffen. Nüchtern im Anfang reist Jerofejew nach Petuschki, um seine Liebste zu besuchen. Dabei trinkt er immer mehr Wodka, Rosé und Bier und nimmt die Leser*innen mit in den Vollrausch. Während die Gedanken am Anfang klar und voller lustiger, kritischer Anspielungen auf das sowjetische Leben sind, verlieren sich Gedankenstrang und Zugfahrt immer mehr in der Absurdität, wenn Jerofejew der leibhaftige Teufel am Gang begegnet und eine Sphinx blasphemische Rätsel stellt.

Das in der Sowjetunion wegen seiner schonungslos satirischen Darstellung des Alltags verbotene Buch ist mittlerweile zu einem der beliebtesten Klassiker avanciert. Die literarische Figur Jerofejew im Buch ist zwar Fiktion, doch ist sie genauso wie der Autor hoffnungslos dem Alkoholismus verfallen. Das Buch ist ein Höllenritt in der Elektritschka und für alle Russlandbegeisterten ebenso spannend wie für Trinker*innen.

Juri Andruchowitsch. Zwölf Ringe. Suhrkamp Verlag. Frankfurt/Main. 2005.

Der Fotograf Karl-Joseph Zumbrunnen liebt die Ukraine. Immer wieder reist er durch den eben entstandenen Staat aus den Trümmern der Sowjetunion und findet dort nicht nur tiefe Täler voll Geschichte, sondern auch die Höhen der Liebe. Doch beide sind komplizierter als man es gemeinhin auf den ersten Blick vermuten mag. Mit einer unglaublichen Geschwindigkeit reißt der Erzähler Juri Andruchowitsch die Leser*innen in den Strudel der westukrainischen Absurdität hinein. Der Roman folgt auf Spuren des Dichters Bohdan-Ihor Antonytsch durch die dunk-



Abb.21: „In der Elektritschka lässt es sich gut trinken!“
(Foto von Jakob Holzer)

len Gassen Lwiws in der Zwischenkriegszeit hin zu Karl-Josephs Abenteuern auf den Karpatengipfeln weitab von jeder Zivilisation, wo sich die Protagonisten in der Abgeschiedenheit wiederfinden und dort ihren innersten Gedanken nachgehen können. So kommt eines zum anderen und das Schicksal nimmt seinen Lauf.

Der Roman folgt nicht immer den logischen Entwürfen der umherliegenden Welt. Zur Fortführung der Erzählung greift Andruchowitsch mitunter jäh ein und begründet ausgelassen, warum diese Handlung jetzt genauso folgt, wie sie folgt. Damit karikiert er nicht nur das Buch und sich als Autor selbst, sondern liefert auch eine Allegorie auf das schwere ukrainische Alltagsleben. Dieses lässt sich mitunter nur durch beißende Satire, einen Deus ex machina und eine gehörige Portion Humor verstehen.

Ein schönes Buch mit vielen überraschenden Wendungen und Gedanken, in denen die Westukraine in ihrer Geschichte und Schönheit umso mehr zum Vorschein kommt.



fachschafft

Das Atelier

von Collin Delargy, Ruben Döhrer und Leonie Laug

„Wie kommen Sie auf die Idee, dass Ihre Universität sowas machen würde?“ Die AG „Atelier retten!“ ist ein loser Zusammenschluss von Studierenden am Institut für Stadt- und Regionalplanung. Sie setzt sich für den Erhalt des bedeutsamsten Arbeitsraumes des Instituts ein.



Abb.22: Innenraum Atelier
(Foto von Tion Kudlek)

Zwei Wochen vor dem Beginn der vorlesungsfreien Zeit verbreiteten sich Gerüchte über eine Bedrohung des Ateliers des Instituts für Stadt- und Regionalplanung. Am folgenden Montag versammelten sich mehr als 100 Studierende, wissenschaftliche Mitarbeitende und Lehrende vor Ort, wo für diesen Zeitraum eine Besichtigung geplant war. Mitglieder des Präsidiums wollten mit Architekt*innen erörtern, welche Umbaumaßnahmen durchgeführt werden müssten, um dort in Zukunft die Ausstellung „Energy in Motion“ unterzubringen. Die Besichtigung wurde kurzfristig abgesagt – vermutlich in Anbetracht des unerwarteten Empfangskomitees.

„Das Atelier liegt im SE-Gebäude und wird seit mehreren Jahren vom ISR genutzt. Es ist der wichtigste Arbeitsraum für die Studierenden unseres Instituts. Ne-

ben Lehrveranstaltungen wird dort phasenweise rund um die Uhr an Entwürfen und Modellen gearbeitet. Es ist ein Ort, an dem sich Studierende verschiedener Semester begegnen und vernetzen, einander unterstützen und inspirieren. Er ist an sieben Tagen die Woche rund um die Uhr zugänglich, liegt in fußläufiger Nähe zum ISR und hat keine vernünftige Heizung – aber eine Toilette und eine selbstfinanzierte Teeküche.“

„Die Ausstellung ist ein Projekt des Mineralölkonzerns Total, an dem die TU Berlin als Partner beteiligt ist. Sie richtet sich an Schulklassen, um das Thema Energiewirtschaft zu vermitteln. Bis Februar 2017 befand sie sich im Tour Total, der Berliner Niederlassung des Konzerns am Hauptbahnhof. Da die dortigen Räume einer neuen Funktion zugeführt werden, wird

nun nach einem neuen Standort gesucht. Die TU möchte die Ausstellung als Geschenk von Total übernehmen und weiterentwickeln.“

In den folgenden Tagen entstand aus der Studierendenschaft die AG Atelier retten!, um die Betroffenen gegenüber dem Präsidium zu vertreten. Angesichts der undurchsichtigen Informationspolitik und der schriftlichen Darstellung des Vorhabens als bereits beschlossen, begaben sich nach der ersten Zusammenkunft einige Studierende ins Büro des Präsidenten. Dort trafen sie auf Bettina Liedtke, Leiterin des Schulbüros und derzeit ins Präsidialamt abgeordnet. Sie erklärte, für die Umbaupläne zuständig zu sein und nahm sich Zeit, auf die vorgebrachten Fragen zu antworten. Die Studierenden äußerten ihre Irritation über das Vorgehen und for-

derden Informationen zur Zukunft des Ateliers. In der folgenden Stunde bestätigte Frau Liedtke die vorgesehene Ausstellung und versuchte, die Sorgen der Studierenden zu zerstreuen. Sie versprach, dass in Zukunft alle Betroffenen beteiligt und rechtzeitig über neue Entwicklungen informiert würden. Auch sicherte sie zu, dass keine Arbeitsräume ohne Schaffung gleichwertigen Ersatzes gestrichen würden. In diesem Zusammenhang äußerte sie auch den Satz, der diesem Text als Titel voransteht.

Zeitgleich, aber unabhängig davon, kontaktierten mehrere Professor*innen das Präsidium, um die Bedeutung des Ateliers zu unterstreichen und die Rücknahme der Entscheidung zu fordern. In einer E-Mail wurde daraufhin erklärt, dass es noch keinen endgültigen Beschluss gäbe. Die Sache schien wieder offen zu sein. In der Folge suchte die AG das Gespräch mit der ebenfalls betroffenen Fakultät III, der Atelierverantwortlichen Prof. Angela Million, dem Flächenmanagement der TU und der für die Betreuung der Ausstellung eingestellten wissenschaftlichen Mitarbeiterin. Dabei stellte sich schnell heraus, dass Frau Liedtke den verschiedenen Akteur*innen gegenüber unterschiedliche und teilweise widersprüchliche Aussagen gemacht hatte.

Bei einem gemeinsamen Termin mit Frau Liedtke, Vertreter*innen des ISR aus Studium, Lehre und Verwaltung sowie Bauabteilung und Flächenmanagement wurden folgende Punkte zugesichert:

1. Die Entscheidung über die Umnutzung von Räumen würde nach angemessener Beteiligung aller Betroffenen geschehen. Es wurde eingestanden, dass dies bei der Auswahl des Ateliers nicht der Fall war.

2. Mit den nach Aussage des Präsidiums an der Ausstellung interessierten Fakultäten würde die Konzeption der Ausstellung und ihre Einbettung in bestehende Strukturen verhandelt. Innerhalb dieser Fakultäten würden Räume auf ihre Eignung geprüft.

3. Während der vorlesungsfreien Zeit würden keine Entscheidungen getroffen, da in dieser Zeit keine umfassende Be-



Abb.23: Innenraum Atelier
(Foto von Tion Kudlek)

teiligung möglich sei. Auch Druck seitens Total würde daran nichts ändern.

Zwei Wochen nach dem Gespräch – inmitten der vorlesungsfreien Zeit – erhielten wir einen Alternativvorschlag für unser Atelier. Es handelte sich dabei um zwei Räume im MA-Gebäude (Fak. II). Aufgrund eines anstehenden Termins mit Total wurde um umgehende Rückmeldung gebeten. Wie es zu diesem sehr kurzfristigen Vorschlag einer Alternative für unser Atelier (anstatt für die Ausstellung) kam, war nicht ersichtlich. Wie in dieser kurzen Zeitspanne eine umfassende Beteiligung der Fakultät II sowie die versprochene Auseinandersetzung mit den drei an der Ausstellung interessierten Fakultäten hätte stattfinden können, ist uns schleierhaft. Auch hatten wir der Bitte von Frau Liedtke entsprechend einen Kriterienkatalog für potenzielle Ersatzräume für das Atelier erstellt. Dem wurden die angebotenen Räume nicht gerecht. Erneut standen Aussagen von Frau Liedtke im Widerspruch zu anschließenden Handlungen.

Eine Ausstellung eines Ölkonzerns an einer Universität, unabhängig vom Inhalt, ist für sich schon diskussionswürdig. Der Grund für unseren Ärger und unsere Sorgen liegt jedoch in der Umnutzung ohnehin knappen Raumes für externe Zwecke auf Kosten von Studium und Lehre. Die Lehre ist neben der Forschung zentrale Aufgabe einer Universität. Leider haben wir durch den bisherigen Ablauf den Eindruck gewonnen, dass wir sie gegen die Leitung unserer Universität verteidigen

müssen. Das Atelier ist für uns ein unverzichtbarer Arbeitsort, ohne den unser Studium in seiner jetzigen Form nicht möglich ist. Um auf Frau Liedtkes titelgebendes Zitat zurückzukommen: Mittlerweile fürchten wir, dass unsere Universität „sowas machen würde“.

Fachschaftsbericht Projektrat Frühjahr 2018

von Leonie Laug

Neue Gesichter im Projektrat

Die alte Garde verabschiedet sich schrittweise. Und es wird nachgerutscht. Nachdem im SoSe 17 unser Atelier einer Ausstellung des Energie Konzerns TOTAL hätte weichen sollen, sind immer mehr Studis hochschulpolitisch aktiv geworden. Das Atelier wurde gerettet, der Projektrat ist gewachsen und die durchgesessene Sitzlandschaft der PlaWi stieß nicht nur platzmäßig an ihre Grenzen. Viele Studierende, wenig Ahnung von hochschulpolitischen Prozessen und Verantwortlichkeiten, aber viel Kritik am Status Quo – das war unsere Ausgangslage. Wir lernen und fragen uns: Was sind unsere Aufgaben? Wie positionieren wir uns? Kampf und Protest, Vermittlung und Dienstleistung oder alles zusammen? Dieser schwierigen Aufgabe stellen wir uns jeden Montagabend – aber bitte mit Schnittchen. (Props gehen raus an Kathi und Oscar.)

Facelift für die PlaWi

Nachdem das Atelier gerettet war, mussten wir unsere überschüssigen Energien auf einen anderen Raum richten. Die durchgesessenen Polstermöbel der Plenarecke lagen nahe. Und so erwuchs die Idee, unserem selbstverwalteten Café und dem benachbarten Fachschaftsraum ein kleines Facelift zu geben. Dafür konnten sich nicht nur Projekträt*innen begeistern und die Interessengemeinschaft Upgrade Plawi entstand. Wie es sich für Planende gehört, wurde mit umfangreicher Beteiligung ein Leitbild entwickelt. An einem Aktions-Wochenende verschwand die Atmosphäre einer seit dreißig Jahren bestehenden WG. Nach dem Motto „Weniger ist Mehr“ befreiten wir die Schränke und Regale und stießen auf Dias aus den 80ern und Akten mit musealem Wert. Wertvolle Fundstücke wie Goldrandteller, eine Fritteuse, sehr viele Kabel oder sechs Flaschen Cola-Getränk á 3,01l werden zum Semesterauftakt versteigert. Wenn ihr das hier lest,

ist es aber leider schon zu spät für ein Schnäppchen. Schade! Die frohe Botschaft einer Finanzausgabe des Asta hat unsere Vorstellungskraft weiter beflügelt: Der Raum ist nun auch in neues Licht getaucht und unsere jungen Knochen freuen sich über Sofas, in denen man nicht fast den Boden streift. Neue Tische und Stühle wurden vom Institut bezahlt. Das Café zeigt sich mit neuem Gesicht, ganz fertig sind wir noch nicht - Verzögerung im Betriebsablauf halt. Wird aber bald, definitiv vor Fertigstellung dieses Flughafens. Ein guter Start ins neue Semester.

Neues aus der Bundesfachschaft

Was war los in den anderen Städten? Nürtingen und Rapperswil haben sich im letzten Semester genau wie Berlin viel mit der Struktur und Beteiligung ihrer Fachschaftsräte auseinandergesetzt. Während Nürtingen nach Auswegen aus einer Schlummerphase suchte, bastelte Rappi an einem neuen Logo. Erfurt freute sich über neue Mitglieder*innen im Fachschaftsrat. Hamburg stand derweil in einer hochschulpolitischen Auseinandersetzung um neue, umfassende Pläne für das Curriculum einiger Bachelor- und Masterstudiengänge. Auch in Weimar wurde neben Annäherungsversuchen zwischen Architekt*innen und Stadtplaner*innen ein neues Mastermodell besprochen. Cottbus musste sich unter Tränen aus Brandchutzgründen von ihren Sofas im Atelier trennen und sucht Möglichkeiten, den Gemütlichkeits-Faktor und die mögliche Schlafstätte trotzdem zu erhalten. Wien, Kassel und Kaiserslautern hatten derweil mit Standortveränderungen und/oder Raumproblemen zu kämpfen.

Und der Bundesfachschaftsrat?

Im Bundesfachschaftsrat haben sich im letzten Jahr zwei Mal Vertreter*innen der raumplanerischen Studiengänge aus den verschiedenen Städten getroffen. Da Probleme mit Räumlichkeiten im letzten

Jahr in vielen Fachschaften (wieder) sehr präsent waren und nicht nur Berlin mit Raumproblematiken zu tun hatte, fand sich im BFSR eine Arbeitsgruppe Räume. Diese erstellte eine Umfrage für alle Fachschaften zur Bestandsanalyse der vorhandenen Räumlichkeiten. Ziel ist die Schaffung von Vergleichbarkeit, sodass das Ergebnis eventuell auch in Auseinandersetzungen mit der Hochschule als Argumentationsgrundlage dienen kann. Die Auswertung wird voraussichtlich auf dem nächsten Treffen des BFSR im April besprochen. Außerdem wurde eine AG Netzwerke gegründet, die sich um die Verbindung des BFSR zu außeruniversitären Einrichtungen wie z.B. der SRL kümmern soll.

Neben der Gründung neuer AGs wurde die Satzung der Bundesfachschaftenkonferenz überarbeitet. Da auch im Bundesfachschaftsrat im letzten Jahr viele neue Gesichter dazu gekommen sind, wurde ausführlich über das Selbstverständnis und die Funktion des Gremiums und der Konferenz diskutiert. Das Ergebnis war eine veränderte Satzung, die auf der Bundesfachschaftenkonferenz im Rahmen des PIT im Oktober 2017 verabschiedet wurde.

Die PLAWI neu denken

von Christoph Schiebe

Die Plawi befindet sich im Erdgeschoss des Instituts für Stadt- und Regionalplanung. Sie ist eingebunden in die räumliche Einheit von drei Räumen: Plawi (B001), Projektrat (B002) und einem Lagerraum mit Aufzug. Die Plawi zeichnet sich durch eine Abfolge unterschiedlicher Bereiche aus, die den Raum in acht Zonen mit unterschiedlichen Funktionen teilen. Eine zentrale Funktion im Raum nimmt die Kaffeebar ein. Sie ist ein wichtiger Treffpunkt und Kommunikationsort. Die Theke soll erneuert werden und gleichzeitig ihren alten Charme behalten. Deshalb bleiben die Barhocker und die Kartentoberflächen der Theke erhalten. Neue Oberschränke mit Tafellackoberflächen zum Beschriften werden das bestehende Mobiliar ergänzen und neuen Stauraum für Tassen und Gläser bringen. In die neuen hölzernen Arbeitsplatten wird eine Spüle mit Niederdruckarmatur eingelassen. Zudem werden die Leergutkästen neu strukturiert. Die technische Ausstattung mit Kühlschränken und Geschirrspüler bleibt unverändert, jedoch wird die Anschaffung einer weiteren Kaffeemaschine mit Siebträger oder als Vollautomat angestrebt. Der Lagerraum neben dem Eingangsbereich bleibt als Getränkelager in seiner Funktion unverändert.

Neu hinzu kommt die Arena. Vor der Bar wird künftig an zentraler Stelle ein Kicker sein. Um diesen herum befindet sich an der Außen- und Trennwand eine hölzerne Sitzlandschaft, die mit der Bar verbunden sein wird. Kissen und Kunst werden diesen Teil zu einem gemütlichen und schönen Bereich des Raums werden lassen. Mit dem Kicker entsteht so ein neuer Aktivitätsbereich vor der Kaffeebar.

Im Gegensatz dazu wird der gegenüberliegende Bereich eher dem gemütlichen Entspannen oder dem ruhigen Gespräch dienen. Durch neue Sofas und eine indirekte Beleuchtung wird eine angenehme Atmosphäre geschaffen.



Abb.24: Die neue Theke im Café
(Foto von Tion Kudlek)

Es schließt sich im hinteren Teil des Raumes der Arbeitsbereich an. Dieser wird auf 24 Arbeitsplätze vergrößert und bietet damit mehr Platz für Gruppenarbeiten oder individuelles Arbeiten. Das Mobiliar wird komplett erneuert. Die Tische werden einklappbar sein, sodass dieser Teil des Raumes multifunktional wird. Bei Bedarf kann für ein größeres Plenum, eine Kinovorführung oder eine Lesung bestuhlt werden. Die Plawi wird somit stärker als bislang ein vielfältiger Veranstaltungsraum sowie ein Arbeitsraum zur Entlastung des Ateliers und der Projekträume sein.

Der angrenzende Projektratsraum bleibt grundsätzlich erhalten und soll zukünftig mehr engagierten Studierenden und studentischen Initiativen zum Arbeiten dienen. In dem Raum befinden sich unter anderem drei PC-Arbeitsplätze, das Techniklager und Drucker.

Die Plawi ist ein Ort, um sich über Hochschulpolitik auszutauschen oder über Veranstaltungen zu informieren. Der Eingangsbereich und das Foyer sollen deshalb stärker als bislang der Information dienen. So werden der Schichtplan der Plawi, Listen mit Vertreter_innen oder

Übersichten zu den unterschiedlichen Gremien zukünftig besser präsentiert. Zudem wird es weiterhin ein schwarzes Brett geben.

Die Säule in der Raummitte ist mit einem erhaltenswerten Kunstdruck beklebt. Das Werk der Berliner Künstlerin Stefanie Bürkle zeigt die Kupferglasfassade vom Palast der Republik. Die Palasttapete ist eine Kritik an der Diskussion um die Mitte Berlins und gleichzeitig unterstreicht sie an ihrem neuen Ort den kritischen Gedanken, der auch hinter dem Namen des Café PlanWirtschaft steckt. Neben der Säule befindet sich die Planik-Wand, welche erneuert werden soll. Die Ausgaben der Zeitschrift werden neu arrangiert und sollen an die lange Publikationstradition erinnern.



KINO
URBAN

Stadt im Film.

Mittwoch 18 Uhr.
Café Planwirtschaft.

25.04. | 02.05. | 23.05. | 06.06. | 20.06. | 04.07. | 18.07.