

BAUNETZWOCHE #507

Das Querformat für Architekten

1. März 2018



**WINTER-
RUHE**

Kunst statt Tiershow
im Berliner Bären-
zwinger

ABGEFAHREN
WEGE ZUR MOBILITÄT

DIESE WOCHE

Dauerstau contra Car-Sharing, Luftverschmutzung contra Fahrradwege: Wie wir möglichst schnell, komfortabel und kostengünstig von A nach B kommen, beschäftigt uns alle – täglich. Das Symposium „Abgefahren“ nimmt sich demnächst der Frage an. Zehn Mobilitäts-Experten berichten am 8. März in München von ihren Erfahrungen und wagen Zukunftsprognosen. Mit drei von ihnen haben wir im Vorfeld gesprochen. Über Buswartehäuschen in Krumbach, Seilbahnen in Medellín, über On-Demand-Shuttles, pilotiertes Parken und die Rolle jedes einzelnen.



6 Abgefahren
Wege zur Mobilität

8 Sophie Stigliano über die Zukunft der Mobilität
13 Alejandro Restrepo-Montoya über Medellín in Kolumbien

20 Arnold Hirschbühl über die Gemeinde Krumbach in Vorarlberg

Von Friederike Meyer

3 Architekturwoche

4 News

26 Tipp

30 Bild der Woche

Titel: Die Straßenbahn von Medellín in Kolumbien. Foto: Marcela Vásquez, vbfotografia.co

oben: Ein nachhaltiges Fahrzeug für die Mobilität von morgen: Der Schaeffler Bio-Hybrid ist hinsichtlich Größe und Reichweite zwischen einem Pedelec und einem kleinen Elektro-Pkw einzuordnen. Foto: Schaeffler Automotive

BauNetz Media GmbH

Geschäftsführer: Dirk Schöning

Chefredaktion: Friederike Meyer

Gestaltung / Artdirektion: Natascha Schuler

Keine Ausgabe verpassen mit dem Baunetzwoche-Newsletter. Jetzt abonnieren!



Foto: Jürgen Heidinger Immobilien

FREITAG

Eine Villa von Leni Riefenstahl am Starnberger See, das spricht unweigerlich die Sensationslust an. Kein Wunder also, dass die Süddeutsche Zeitung am vergangenen Freitag groß über den anstehenden Verkauf des Anwesens durch Jürgen Heidinger Immobilien berichtete. Doch wer jetzt an ein steinernes Haus vielleicht von einem Architekten wie César Pinnau denkt, der nicht nur unter den Nazis, sondern auch in der Nachkriegszeit erfolgreich arbeiten konnte, wird enttäuscht. Riefenstahl bevorzugte es vergleichsweise bescheiden und entschied sich wie viele Deutsche ganz pragmatisch für ein gemütliches Fachwerkhaus 2000 der Marke Huf. Ein geschmackssicherer Griff zum Klassiker also, der damals jedoch erst wenige Jahre auf dem Markt war. *sb*

NEWS

SEPARÉE IN ERDTÖNEN

OBJEKT IM BAUNETZ WISSEN

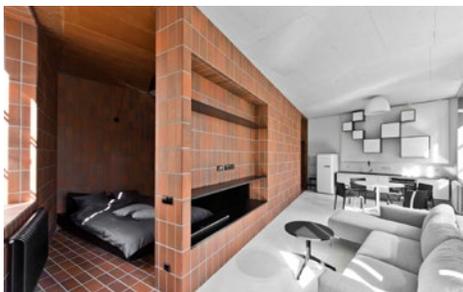


Foto: Agrob Buchtal / Leonas Garbacauskas

Um den weiten Raum eines historischen Langhauses in Vilnius in ein Apartment zum Wohnen, Essen und Schlafen umzuwandeln, teilten ihn die Planer von YCL Studio durch eine schräg eingestellte Wand in eine rundum geflieste Höhle zum Schlafen mit angrenzendem Flur und Bad in dunklem Terrakotta, und eine helle Zone mit Küche, Essplatz und Couch in Schwarz-Weiß-Grau. Ein starker Kontrast – auch die dem Wohnen zugewandte Trennwand trägt das rötlich-braune Fliesenkleid. Es ist als Reminiszenz an das Backsteinmauerwerk in der Altstadt von Vilnius gedacht, und erzeugt im Apartment Bazillion eine enorme Spannung der Materialien und Farben.

www.baunetzwissen.de

AUSSTELLUNG

FORM FOLGT PARAGRAPH



Ausstellungsansicht, Foto: Lisa Rastl

Sind es noch die Architekten und Stadtplaner, die über das Erscheinungsbild der gebauten Umwelt entscheiden, oder bestimmen die Regelwerke ihre Entwürfe? Die Ausstellung „Form folgt Paragraph“ im Wiener Architekturzentrum blickt hinter die Kulissen des Baugeschehens. Die in der Ausstellung gezeigten Ländervergleiche bringen zu Tage, dass ähnliche Herausforderungen in Europa teils sehr unterschiedlich geregelt werden. Anhand von großformatigen Fallstudien, 1:1 Installationen und Interviews enthüllt die Schau welche kreativen Leistungen Architekten trotz all der Fülle an einschränkenden Faktoren im Rahmen ihrer Bauvorhaben erbringen. *Bis 4. April 2018*

www.azw.at

light+building SPECIAL 2018

Die wichtigsten Produkte,
Trends und News für Licht
und Gebäudetechnik
in Frankfurt



Jetzt vorab informieren:
www.light-building-special.de

POWERED BY  **BauNetz**

_Elektro

- Ferraris-Zähler
- Gateway
- Hutschiene
- OSI-Modell
- Smart Meter
- Totmannschaltung

... noch Fragen?

#507



ABGEFAHREN

WEGE ZUR MOBILITÄT

ABGEFAHREN

WEGE ZUR MOBILITÄT

VON FRIEDERIKE MEYER

In vielen deutschen Städten sind die Feinstaubgrenzwerte überschritten. Die Bundesregierung will kostenfreien Personennahverkehr testen. Asiatische Leihfahrräder überschwemmen Städte. Elektromobilität kommt zu langsam voran. Kalifornien lässt selbstfahrende Autos ohne Lenkrad zu. Kein Tag vergeht, ohne eine Schlagzeile zur Mobilität. Denn wie wir möglichst schnell, komfortabel und kostengünstig von A nach B kommen, beschäftigt uns alle – täglich. Ein Symposium unter dem Titel „Abgefahren“ hat sich der Frage angenommen. Zehn Mobilitäts-Experten berichten am 8. März in München von ihren Erfahrungen in Stadt und Land und wagen



Mit dem Projekt „SmartShuttle“ wollen das Schweizer Unternehmen PostAuto und das MobilityLab Sion-Valais herausfinden, ob der Einsatz von autonomen Shuttles im öffentlichen Raum technisch sowie betrieblich machbar ist und einen Kundenmehrwert bietet. In wenigen Wochen werden die beiden SmartShuttles im Ort Sion im Kanton Valais nicht nur einen Rundkurs in der Altstadt fahren, sondern bis zum Bahnhof und somit auch Pendler bedienen. Das ist eine Verdopplung des bisherigen Kurses. Seit Beginn des Testbetriebs im Juni 2016 sind in Sion 33.000 Fahrgäste in den Shuttles mitgereist. Die Shuttles fahren mit durchschnittlich 6 km/h und bieten 11 Sitzplätze und 4 Stehplätze.

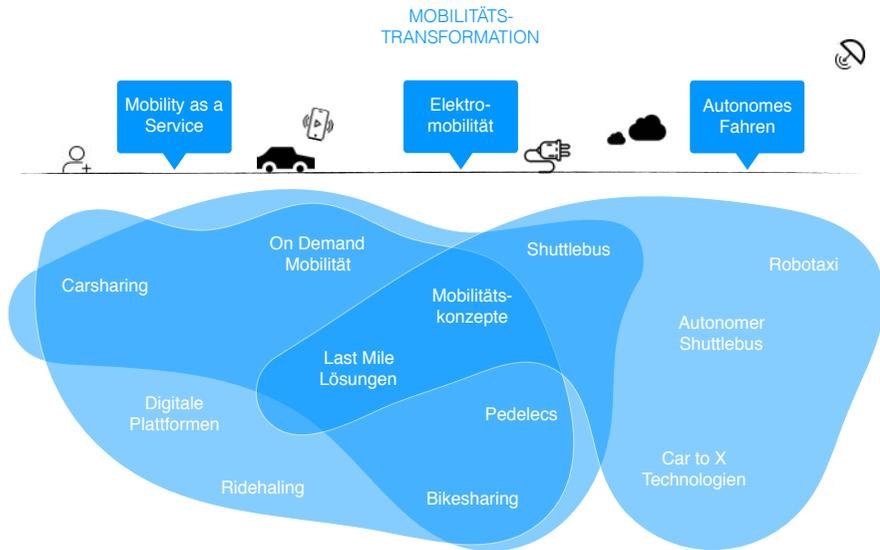
Prognosen für die Zukunft. Drei von ihnen haben wir für diese Baunetzwoche im Vorfeld befragt. Arnold Hirschbühl, Bürgermeister der österreichischen Gemeinde Krumbach, erzählt, wie Buswartehäuschen und Elektroautos die Menschen zum Umdenken anregen. Alejandro Restrepo-Montoya aus dem kolumbianischen Medellín berichtet, wie Seil- und Straßenbahn den Bewohnern seiner Stadt die Angst voneinander genommen haben, und Sophie Stigliano von Urban Standards aus München erklärt, warum technische Entwicklungen wie Elektroautos, On-Demand-Shuttle und pilotiertes Parken nicht allein die Lösung sind.



Sophie Stigliano, Direktorin der Urban Standards GmbH

**„NUR DURCH DAS TESTEN IM
STADTGEBIET KÖNNEN WIR LER-
NEN UND MOBILITÄTSKONZEPTE
ERLEBBAR MACHEN.“**

GESPRÄCH MIT SOPHIE STIGLIANO: FRIEDERIKE MEYER



Die Mobilitätstransformation ist in vollem Gange. Drei Themencluster werden sektorübergreifende Auswirkungen haben. Grafik: Urban Standards

Frau Stigliano, was heißt „mobil sein“ in Deutschland heute?

Sophie Stigliano: Es geht nach wie vor darum, nahtlos und komfortabel, auf die persönliche Situation zugeschnitten von A nach B zu kommen. Die Tageszeit, familiäre Situation, Finanzen und letztlich auch das Wetter haben Einfluss auf das Verkehrsmittel, das die Menschen benutzen.

Die überschrittenen Feinstaubgrenzwerte in vielen deutschen Städten zeigen, dass zu viele Autos unterwegs sind. Was muss passieren, dass wir, zumindest in den Städten, wo das ÖPNV-Netz gut ausgebaut ist, für den Weg zur Arbeit den privaten PKW stehen lassen?

Oft sind die ÖPNV-Systeme in der Stadt radial organisiert, und die Querverbindungen funktionieren nicht. Wir müssen diese Lücken mit alternativen, komplementären

Angeboten wie zum Beispiel On-Demand-Systemen schließen. Darin liegt ein großes Potential. Auf dem Land hingegen ist man auf das Auto angewiesen, wenn der Bus nur dreimal am Tag kommt. Wir müssen überlegen, wie wir kleine Orte besser an Mobilitätshubs anbinden können. Da wird bereits einiges getestet. In Bad Birnbach zum Beispiel betreibt die Deutsche Bahn mit ioki einen 6-Sitzer, der ohne Fahrer, also autonom, Fahrgäste transportiert. Das ist ein guter Anfang, der den Weg für weitere spannende Konzepte eröffnet.

Autonom fahrende Busshuttle zu entwickeln dürfte doch im Auto- und Technologieland Deutschland kein Problem sein. Warum dauert die Einführung solcher Ideen so lange?

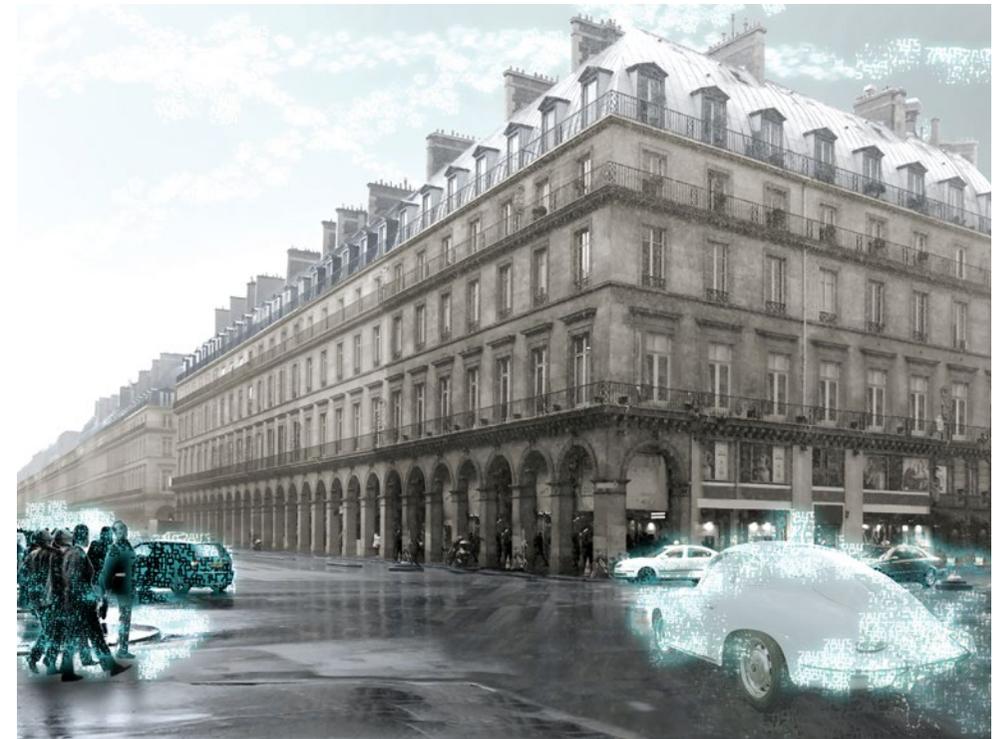
Naja, zunächst hängt es am gesetzlichen Rahmen, den ich hier aber bewusst einmal außer Acht lassen möchte. Die Technologien sind weniger das Problem als die Einbettung dieser in Servicekonzepte und den urbanen Kontext. Die Komplexität hat eindeutig zugenommen. Viele Mobilitätskonzepte scheitern an mangelnder Kooperationsbereitschaft der Beteiligten. In vielen Fällen sind die Schnittstellen nicht geklärt, wer überhaupt zuständig ist. Wir können nicht mehr in Schubladen arbeiten, sondern müssen verstärkt kooperative Prozesse anpacken. Das ist für viele in Deutschland etwas ganz Neues. In einigen Kommunen wurden bereits Querschnittsreferate eingerichtet, die die Vernetzung, zum Beispiel zwischen Stadtplanungsreferat und Verkehrsplanungsamt gewährleisten. Aber auch der Austausch zwischen Industrie und Kommunen könnte intensiver sein. Oft ist den Städten gar nicht klar, welche neuen Technologien gerade entwickelt werden und wie sie diese in ihre Planung integrieren können.

Sind Sie bei Urban Standards mit derartigen Fragen konfrontiert?

Ja, einerseits beraten wir Kommunen bei der Frage, wie man Mobilitätskonzepte in die Planung von neuen und bestehenden Stadtquartieren integriert. Andererseits beraten wir Unternehmen, welche Technologien gefragt sind und wer mit wem zusammensetzen muss. Vor zwei Jahren wurde die „Plattform Urbane Mobilität“ gegründet, die wir mit der Gesellschaft für Systeminnovation mbH (GESI) koordinieren. Dabei arbeiten neun deutsche Kommunen und Unternehmen der Autoindustrie zusammen. Wir sind nun an dem Punkt, dass erste Pilotprojekte gestartet werden sollen.



Eine Straßenkreuzung heute und in Zukunft? Die Bilder entstammen dem Beitrag von J. MAYER H. Architekten zum Audi Urban Future Award, den Stylepark im Jahr 2010 kuratierten. Fotos: © Audi Urban Future Initiative | J. Mayer H Architects



Warum sind Vertreter vom ÖPNV nicht mit dabei?

Bei den Pilotprojekten nehmen sehr wohl weitere Stakeholder teil. Diese reichen von Immobilienentwicklern über Logistikunternehmen bis hin zu Verkehrsbetrieben. Das ist auch wichtig. Das Rückgrat jeder Stadt muss der ÖPNV sein. Aber der ÖPNV ist nicht unbedingt nur die Schiene, es könnte auch ein On-Demand-Service sein. Man muss das Verhältnis von kommunalen und privaten Angeboten in ein passendes Gleichgewicht bringen. Das vernetzte Auto wird immer ein wichtiger Bestandteil des Systems bleiben. In jedem Fall wird das Auto als Referenzpunkt für neue Mobilitäts-services dienen.

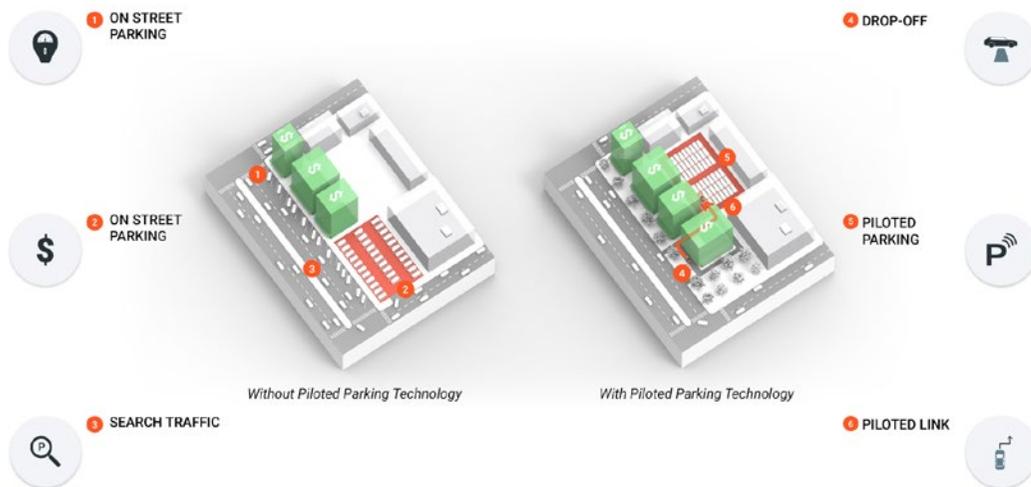
Inwiefern?

Das Auto ist komfortabel, es steht bereit, bringt mich, wann immer ich will, individuell von A nach B, ich muss mich beim Fahren mit niemandem auseinandersetzen. Die Herausforderung wird sein, alternative Angebote zu gestalten, die genau das gleiche Service-Level wie ein Auto bieten. Denn wenn die Leute nicht bereit sind, umzusteigen, hat keine Idee eine Chance.

Alle reden immer von Vernetzung. Welche Rolle spielt die Digitalisierung?

Die Digitalisierung ermöglicht potentiell nahtlose Mobilität. Andererseits steht das noch ziemlich am Anfang. Es klafft weiterhin eine Lücke zwischen Theorie und Praxis.

ADVANCED ARRIVAL | MINIMIZES THE FOOTPRINT OF PARKING



© Audi Urban Future Initiative

Platzgewinn durch intelligentes Einbetten von urbanen Technologien am Beispiel der pilotierten Parktechnologie.
 Grafik: Audi Urban Future Initiative

Warum hinkt Deutschland bei der E-Mobilität hinterher?

Wir müssen uns eher fragen, warum uns E-Mobilität als „die“ Lösung präsentiert wird und zu wenig drüber gesprochen wird, dass wir einen systemischen Wandel brauchen. Der E-Antrieb ist gut, aber löst das Problem der nachhaltigen Mobilität nicht.

In Berlin fahren viele Fahrrad, immer weniger haben ein Auto. Ist das die Zukunft in deutschen Städten?

Ich befürworte den Umstieg aufs Fahrrad. Sichere Fahrradstrecken müssen aufgebaut werden. Aber nur über das Fahrrad wird es eben auch nicht zu lösen sein. Die Frage ist vielmehr: Welche Quote bekommt welches Verkehrsmittel? Kann man zum Beispiel Fahrspuren für geteilte Services oder autonome Fahrzeuge einrichten? Der Quadratmeter Stadt ist und bleibt die wichtigste Ressource, die wir haben. Die Frage ist, wie wir Raum freispielen können. Zum Beispiel durch pilotiertes Parken. Da parkt sich das Auto selbst, der Platzbedarf eines Parkhauses wird minimiert, es gibt mehr Qualität des Raumes. Das ist interessant für die Grundstücksentwickler.

Was sind Ihre Forderungen an die neue Bundesregierung in Bezug auf Mobilität?

Mobilität muss auf der Agenda in Deutschland bleiben. Der Mobilitätsfond, den das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI ausgelobt hat, geht in die richtige Richtung. Ich hoffe, dass man sich der Komplexität stellt, kooperative Ansätze verfolgt und neue gesetzliche Rahmenbedingungen schafft, die Pilotprojekte ermöglichen. Wir können nur über das Testen im realen Stadtgebiet lernen und neue Mobilitätskonzepte erlebbar machen. Wenn die Bevölkerung den Wandel nicht mitmacht, erleben wir die Mobilität nicht neu.

Inhalt Architekturwoche 11 News Dossier Tipp Bild der Woche

Sophie Stigliano ist seit Gründung 2015 Direktorin der Urban Standards GmbH. Urban Standards ist Entwickler von transformativen, integrierten, dynamischen Mobilitätskonzepten und -lösungen in Stadt-, Quartiers- und Immobilien-Entwicklungsprojekten. Sophie Stigliano studierte Architektur in München und arbeitete unter anderem für den UIA Weltarchitekturkongress in Berlin, als Ausstellungsleiterin des Centers for Architecture in New York City und als Leiterin Consult bei der Stylepark AG in Frankfurt. Seit 2008 beschäftigt sie sich mit dem Themenfeld Zukunft der urbanen Mobilität.
www.urban-standards.com



ioki ist ein Geschäftszweig der Deutschen Bahn für Smart Mobility. Das Ziel ist, individuelle und flexible Mobilität ohne eigenes Auto in der Stadt wie auch auf dem Land zu ermöglichen. ioki arbeitet daran, On-Demand-Mobilität und bald auch autonomes Fahren in den öffentlichen Verkehr zu bringen.

In Bad Birnbach (Fotos) fährt eine autonome Buslinie von ioki bereits im Testbetrieb. In Frankfurt am Main testet ioki derzeit exklusiv für DB-Mitarbeiter einen fahrerbasierten Shuttleservice, der digital per Smartphone-App buchbar ist und Fahrgäste über einen intelligenten Algorithmus zu Fahrgemeinschaften bündelt. Noch in diesem Jahr wird ioki erstmals in Hamburg einen ebenfalls fahrerbasierten Shuttleservice für einen größeren Kundenkreis auf die Straße bringen. Fotos: Deutsche Bahn AG/Uwe Miethe



Alejandro Restrepo-Montoya

**„MOBILITÄT
IN MEDELLÍN
BEDEUTET**

**GLEICHHEIT, INTEGRATION UND
BEGEGNUNG“**

GESPRÄCH MIT ALEJANDRO RESTREPO-MONTOYA: FRIEDERIKE MEYER



Die Straßenbahn verbindet die Außenquartiere mit der Innenstadt von Medellín. Rechts: Medellín liegt in einem Tal. 70 Prozent der Bewohner leben an den umliegenden Berhängen. Fotos: Marcela Vásquez, vbfotografia.co



Im kolumbianischen Medellín leben 2,5 Millionen Einwohner. Die meisten von ihnen in entlegenen Siedlungen an den Berhängen der Stadt. Um die soziale Ungleichheit der Bewohner und die damit verbundene Gewalt in den Griff zu bekommen, hat die Stadtverwaltung in den vergangenen 20 Jahren viel Geld in das öffentliche Verkehrsnetz investiert. Mit aufeinander abgestimmten Metro-, Bus-, Straßenbahn- und Seilbahnverbindungen gilt Medellín heute als Vorzeigemetropole Südamerikas. Alejandro Restrepo-Montoya, Direktor der Strategischen Stadtprojekte in Medellín, spricht über soziale Bedürfnisse, öffentliche Räume und die Atmosphäre der Gewalt.

Herr Restrepo-Montoya, was bedeutet es für die Medelliner mobil zu sein?

Alejandro Restrepo-Montoya: Mobilität bringt die Quartiere der Stadt einander näher, versöhnt zwischen verschiedenen sozialen Gruppen, hilft Orte zu entdecken und die physischen wie auch emotionalen Distanzen zwischen den Bewohnern Medellíns zu überwinden. Mobilität kann marginalisierte Gegenden an die Stadt anbinden, was wiederum neue urbane Entwicklungen in Gang setzen kann. Dazu gehört auch die Ansiedlung von Dienstleistungen an Routen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrsnetzes.

Mit Blick auf die Mobilität, was ist das Besondere an Medellín?

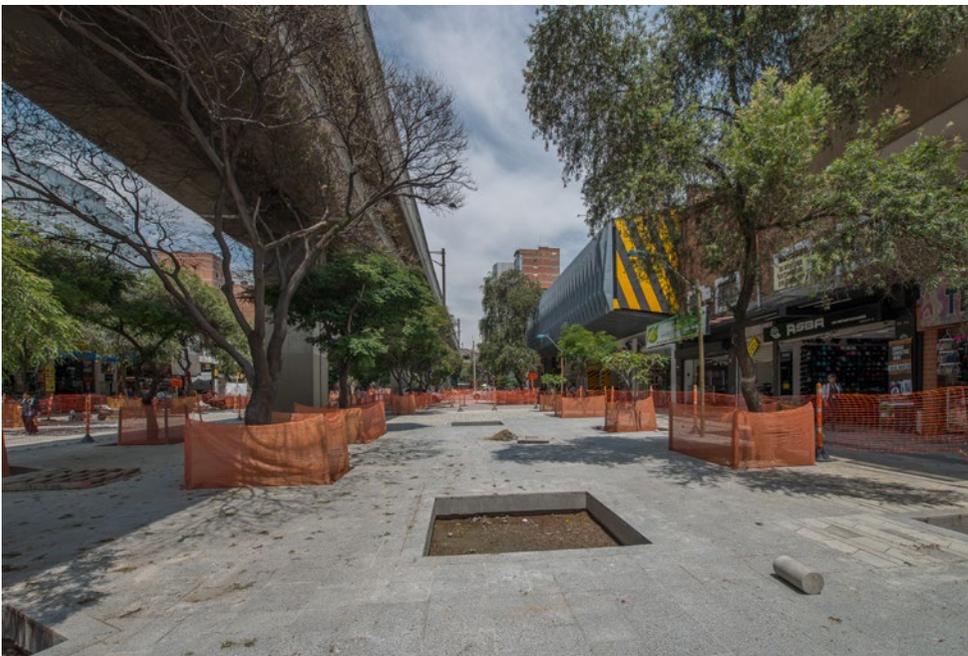
Medellín liegt in einem Tal. Aber 70 Prozent der Bewohner leben an den umliegenden Berghängen. Die Besiedlung der Hügel in der Vergangenheit hat die Distanz zwischen den Randvierteln und der Innenstadt immer weiter vergrößert, was soziale Ungleichheit und mangelnde Sicherheit zur Folge hatte. Einige Bewohner der Randgebiete brauchten täglich zwei bis vier Stunden zur Arbeit. Die physischen Distanzen, die topografischen Bedingungen und die schlechte Anbindung an andere Viertel waren in Medellín die Ursache für eine Atmosphäre der Gewalt.

Wie hat die Stadt auf das Problem reagiert?

Sie hat das öffentliche Nahverkehrssystem verbessert und in die öffentliche Infrastruktur der benachteiligten Viertel investiert, in Bibliotheken, Parkanlagen, öffentliche Plätze und Bildungseinrichtungen. Ab Ende 1995 wurde das bestehende Bus- und Taxisystem um zwei Hochbahnlinien der *Metro de Medellín* ergänzt. Diese durchziehen das Stadtgebiet von Süd nach Nord und vom Zentrum nach Westen. An manche Stationen schloss man Seilbahnstrecken (*MetroCable*) in die Berghänge an. Ziel war es, die Pendelzeit um 75% zu reduzieren, die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten und den Pendlern mehr Freizeit mit Familie und Freunden zu ermöglichen, um nicht zuletzt die Gewalt einzudämmen. Später wurde ein neues Busnetz eingeführt (*Metroplús*), und im Jahr 2016 ging eine neue Tramlinie in Betrieb, die das Zentrum mit den Berghängen im Osten der Stadt verbindet und an eine neue Seilbahnstrecke in die Berge im Osten anschließt.



Ab 1995 ergänzte man das bestehende Taxi- und Bussystem um zwei Hochbahnlinien der Metro de Medellín. Jetzt geht es darum, den öffentlichen Raum darunter für Fußgänger wie Fahrradfahrer nutzbar zu machen. Foto oben: Marcela Vásquez, vbfotografia.co; Visualisierung unten: Arquitectura y Espacio Urbano, Carlos Puerta



Auf die Atmosphäre der Gewalt reagierte die Stadtverwaltung mit einem besseren ÖPNV-System und Investitionen unter anderem in Bibliotheken, Parkanlagen, öffentliche Plätze und Bildungseinrichtungen. Foto oben: Marcela Vásquez, vbfotografia.co; Visualisierung unten: Dirección de Proyectos Urbanos Estratégicos de Medellín

Welche Rolle spielen Metro, Tram oder Seilbahn für die Bewohner der Stadt?

Die verschiedenen Transportarten ergänzen sich gegenseitig. Sie unterscheiden sich aufgrund der Anzahl an Personen, die mitreisen können und aufgrund ihrer geographischen Lage. Insgesamt schaffen sie ein Netz, das verschiedene Punkte der Stadt näher zusammenbringt. Dabei besitzt jedes System seine eigenen technischen Möglichkeiten: die S-Bahn der Metro de Medellín auf einer Hochbahntrasse, die Tram auf Straßenebene und die MetroCable in der Luft.

Das heißt, niemand fährt mehr mit dem Auto?

Doch. Die gestiegene Zahl der Privatwagen ist ein Problem. 15 Prozent der Stadtbevölkerung fahren derzeit mit dem Auto. Deshalb ist es wichtig, alternative und vielfältige Transportmöglichkeiten, aber auch eine hohe Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen anzubieten. Derzeit arbeitet die Stadtverwaltung unter anderem an einem achtzig Kilometer langen Fahrradweg, der verschiedene Viertel mit dem Zentrum verbindet und so nochmal ganz neue Möglichkeiten der Mobilität eröffnen soll.

Wie ist die Planung der Mobilität organisiert?

Die Stadtverwaltung unter Vorsitz des Bürgermeisters von Medellín und seines Kabinetts leitet die Mobilitätsplanung. Darunter fallen die Referate für Mobilität, Infrastruktur, Regierung, Soziales, Kultur und Bildung. Diese arbeiten mit der *Empresa de Desarrollo Urbano*, kurz EDU, zusammen. Das ist ein privates Planungsbüro für Stadtplanung und Stadtentwicklung. Mit einem Pool aus national und international tätigen Architekten plant es die öffentlichen Räume und die Bauten der öffentlichen Einrichtungen.

Wer zahlt für die neuen Transportverbindungen und die Gestaltung des öffentlichen Raums?

Die Stadt. Manche Projekte werden aus der Rendite von öffentlichen Unternehmen finanziert, mitunter auch privat.

Was ist Ihrer Ansicht nach wichtig, um Mobilität zu planen?



Dreierlei: Man braucht ein Feingefühl für soziale Bedürfnisse. Man muss die vorhandenen strukturierenden Achsen in der Stadt anerkennen und das Nahverkehrsnetz zur Planungsgrundlage für öffentliche Räume machen.

*Übersetzung aus dem Englischen:
Sophie Jung*

Alejandro Restrepo-Montoya ist Architekt, Universitätsprofessor an der UPB Medellín und Direktor der Strategischen Stadtprojekte in Medellín. Research Ambassador DAAD – Deutschland in Kolumbien. Derzeit forscht er als Doktorand an der Fakultät für Architektur der TU München über die Industrialisierung von Sozialwohnungen für Kolumbien.

www.alejandrorestrepomontoya.com



Die Stationen der Seilbahn sind mit den Haltestellen der Metro de Medellín verbunden. Foto: Marcela Vásquez, vbfotografia.co

„MOBILITÄT IST EIN WICHTIGES INSTRUMENT DER STADTPLANUNG. ES GEHT DARUM, DIE DISTANZEN ZWISCHEN DEN BEWOHNERN ZU VERRINGERN UND SOMIT MEHR NÄHE UND GLEICHHEIT ZU SCHAFFEN.“ ALEJANDRO RESTREPO-MONTOYA



Die Tramlinie von Medellín ging 2016 in Betrieb. Sie schließt das Zentrum der Stadt an die Quartiere im Osten der Stadt und an die Seilbahnstation in die Berge an. Foto: Marcela Vasquez - vbfotografia.co

Das Ortszentrum von Krumbach bildet die Bushaltestelle. Foto: Friederike Meyer



„WIR MÜSSEN GEISTIG MOBIL WERDEN.“

VON ARNOLD HIRSCHBÜHL, BÜRGERMEISTER DER VORARLBERGER GEMEINDE KRUMBACH

In der 24 Gemeinden starken Region Bregenzer Wald wohnen 30.000 Menschen. Wir denken nicht daran, diese Gemeinden zusammenzulegen, denn die kleinteilige Struktur hat viele Vorteile, wie zum Beispiel der enge Kontakt zu anderen Gemeinden. Ein Bereich der intensiven Zusammenarbeit ist der ÖPNV. In jedes Dorf fährt der Bus zwischen 5.30 Uhr und 20 Uhr einmal pro Stunde, in den Stoßzeiten jede halbe.

Seit drei Jahren gibt es die Vorarlbergkarte. Für 365 Euro im Jahr fährt jeder

Vorarlberger und jede Vorarlbergerin mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, für Senioren gibt es zusätzlich Ermäßigung.

Ein Zeichen dafür, dass uns der ÖPNV sehr wichtig ist, sind die Haltestellen. Vor über 20 Jahren hat der Architekt Hermann Kaufmann ein Buswartehäuschen aus Holz entworfen, das in allen Gemeinden installiert wurde. Das einheitliche Design der Wartehäuschen ist auch ein Zeichen für die regionale Zusammenarbeit.



Haltestelle Kressbad, Architekten: Rintala Eggertsson Architects, Norwegen
Partnerarchitekt vor Ort: Baumschlagler Hutter Partners, Dornbirn, Foto: Adolf Bereuter

BUSWARTEHÄUSCHEN ALS ZEICHEN DER WERTSCHÄTZUNG

In Krumbach haben wir etwas Besonderes geschaffen. Die heimischen Architekten Bernardo Bader, Rene Bechter und Hermann Kaufmann entwarfen eine Bushaltestelle mitten im Ort: 30 Meter lang, 5 Meter breit, funktional und gestalterisch sehr gelungen. Inzwischen haben wir die renovierungsbedürftigen Buswartehäuschen von Hermann Kaufmann abgebaut und durch Wartehäuschen, geplant von sieben Architekten aus aller Welt, ersetzt. Wir luden gemeinsam mit Dietmar Steiner vom Architekturzentrum Wien Architekten auf dem Sprung zum Weltstar ein. Sie sind selbst nach Krumbach gekommen, haben das Handwerk kennengelernt, das Dorf, die Region. Es war uns besonders wichtig, dass sie nicht nur einen Mitarbeiter schicken. Dabei haben uns auch die guten Kontakte zu Wirtschaftsbetrieben und Sponsoren geholfen. Das Projekt wurde nur durch deren Unterstützung möglich. Die Krumbacher Buswartehäuschen entfachten große Diskussionen, denn das Verständnis für Kunst im ländlichen Raum ist nicht so groß wie im städtischen Raum. Aber wir haben das Projekt auf den Boden gebracht und das Dorf hat es akzeptiert. Allerdings denke ich nicht, dass dadurch mehr Leute mit dem Bus fahren. Man kann nicht einen Baum pflanzen und erwarten, dass er übermorgen Früchte trägt. Man braucht viel Geduld. Aber es hat sicher einen größeren Nutzen für die Region, als nur eine reine Touristenattraktion.

GEISTIG MOBIL WERDEN

Wir haben seit sieben Jahren ein Elektroauto im Dorf. Das ist eigentlich unwirtschaftlich und es fahren vor allem Gemeindemitarbeiter damit. Aber: Weil es die Leute unkompliziert ausprobieren konnten, haben inzwischen viele ein Elektroauto gekauft. Seitdem es das Carsharing Auto gibt, hat die Gemeinde kein Kilometergeld mehr an die Mitarbeiter bezahlt. Mit derartigen Aktionen regt man die Köpfe der Leute an, das ist nachhaltiges Arbeiten. Denn bei der Mobilitätsdiskussion vergessen wir immer, dass wir geistig mobil werden müssen. Die Erfolge sind immer schwer messbar und treten nicht sofort ein, man muss überzeugt sein, denn steter Tropfen höhlt den Stein.

Wir in Krumbach wollen, dass die Energie, die die E-Autos brauchen, durch erneuerbare Energien abgedeckt werden. Wir haben im Dorf eine Photovoltaikanlage errichtet, mit der etwa 15 E-Autos etwa 10.000 Kilometer im Jahr fahren können. Wer ein neues Haus baut, montiert standardmäßig eine Photovoltaikanlage. Wir pflastern nicht die Wiesen zu oder vergewaltigen alte Gebäude.



Haltestelle Glatzegg: Architekt: Amateur Architecture Studio, China; Partnerarchitekt vor Ort: Hermann Kaufmann, Schwarzach, Foto: Adolf Bereuter



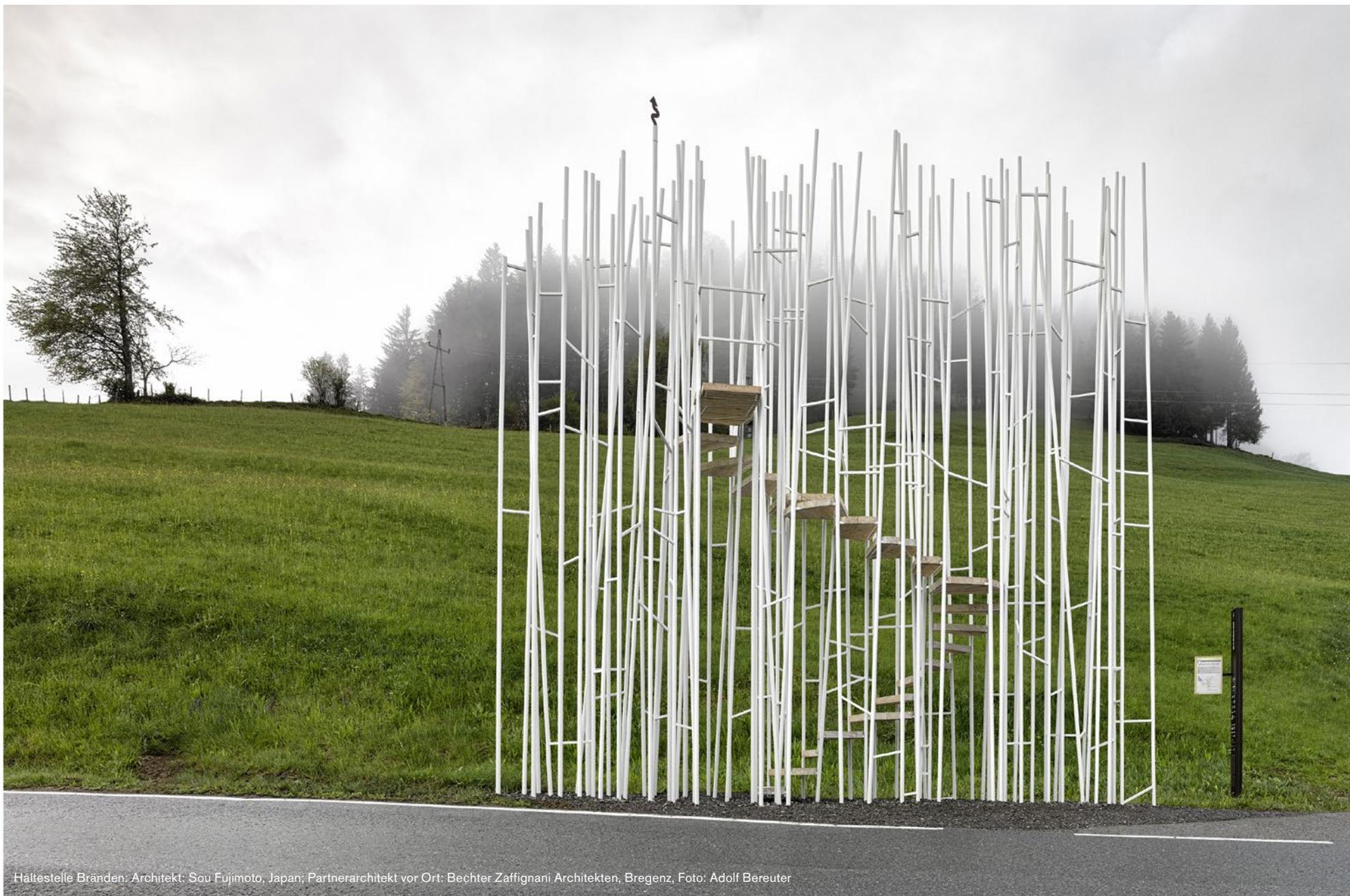
Krumbach in Vorarlberg, Foto: Gemeinde Krumbach

MITEINANDER REDEN

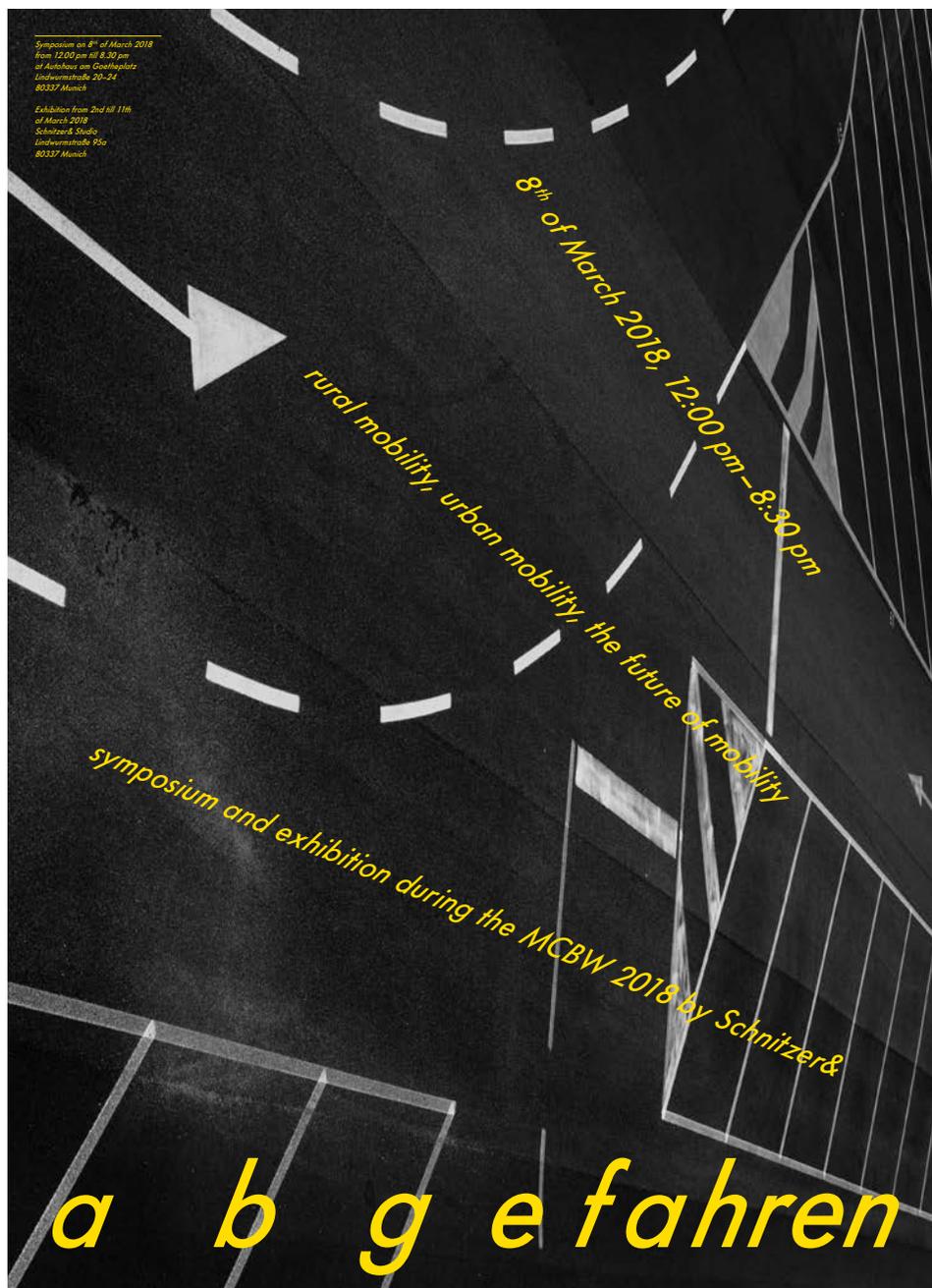
Auch in Vorarlberg gibt es verstopfte Straßen, besonders im Winter, wenn die Skitouristen hier ihren Winterurlaub verbringen. Wir wollen aber ganz sicher nicht unser Straßennetz ausbauen, das wäre der falsche Ansatz. Die Probleme der Gemeinden an den Hauptverkehrsadern können wir verbessern, indem wir nicht wegen jeder Kleinigkeit mit dem Auto losfahren, sondern auf den ÖPNV umsteigen. Dieses Umdenken findet nicht sofort statt, man muss Geduld haben. Jede einzelne Person kann ihren Beitrag leisten, die Situation zu verbessern. Dafür braucht es Personen, die diese Haltung glaubwürdig vertreten. Bei uns ziehen alle Beteiligten an einem Strang, wie es in Vorarlberg seit vielen Jahren üblich ist. Diese Zusammenarbeit findet statt, weil man miteinander redet, Lösungen findet und diese unkompliziert umsetzt.

Aufgezeichnet von Friederike Meyer

Arnold Hirschbühl wurde 1955 in Krumbach, Österreich geboren. Er studierte Landwirtschaft und ist seit 1995 Bürgermeister von Krumbach. Er ist Mitglied von „vau hoch drei“, einer Initiative für die gemeinwohlorientierte Raumentwicklung in Vorarlberg, Mitglied im österreichischen Programm für energieeffiziente Gemeinden und Vorsitzender des Krumbacher Kulturvereins.



Hältestelle Bränden: Architekt: Sou Fujimoto, Japan; Partnerarchitekt vor Ort: Bechter Zaffignani Architekten, Bregenz, Foto: Adolf Bereuter



ABGEFAHREN – Ein Symposium zur Mobilität

Mobilität auf dem Land, urbane Mobilität und die Zukunft der Mobilität werden in drei Themenrunden diskutiert. Interdisziplinäre Podiumsdiskussionen, Vorträge und Workshops setzen sich mit den Auswirkungen von postfossiler Mobilität, selbstfahrenden Autos, Carsharing und alternativen Mobilitätskonzepten auf die Stadtplanung auseinander. Was sind die Vorgaben für Architekten und Stadtplaner durch sich ändernde Mobilitätsmuster? Werden Tools, wie „design scripting“ wichtiger? Wie gestalten wir das städtische und ländliche Umfeld unter den teils konkurrierenden technischen, gesellschaftlichen und ökonomischen Kräften?

Donnerstag, 8. März 2018 von 12.00 Uhr bis 20.30 Uhr

Showroom im Autohaus am Goetheplatz,
Lindwurmstraße 20-24, 80337 München

in Kooperation mit Autohaus am Goetheplatz, Green City e.V. und InnoZ
gefördert vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie
und Technologie

kuratiert und moderiert von Julia Hinderink, Schnitzer&

mit

Emma Costa Argemi, Bayern Innovativ GmbH
Alexander Erath, Future Cities Laboratory, ETH Zürich
Carolin Herdtle, Soziologin, ISME, Stuttgart
Melanie Herget, InnoZ, Berlin
Arnold Hirschbühl, Bürgermeister von Krumbach (A)
Areti Markopoulou, architect and urban technologist, IAAC, Barcelona
Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk, Stadtbaurätin Landeshauptstadt München
Alejandro Restrepo-Montoya, Universität Pontificia Bolivariana UPB Medellín, Kolumbien
Sophie Stigliano, Director Urban Standards GmbH, München
Andreas Schuster, Green City e.V., München

Die Veranstaltung findet zum Teil in englischer Sprache statt.

Anmeldung erforderlich unter info@schnitzerund.de

ein Projekt von Schnitzer& während der MCBW

www.schnitzerund.de

Eröffnung der Ausstellung „Ausgebremst“ am Donnerstag, 1. März 2018 um 18.30 Uhr
im Schnitzer& Studio, Lindwurmstraße 95a (2. Innenhof), 80337 München,
geöffnet bis 8. März 2018, Dienstag bis Donnerstag von 9-16 Uhr



Der ehemalige Bärenzwinger in Berlin dient seit kurzem als Kunstort. Das Gebäude entstand ursprünglich für die Stadtreinigung und wurde später von Georg Lorenz um zwei Außengehege ergänzt.
Foto: Trevor Lloyd

HÖHLE MIT ROOM SERVICE

WINTERRUHE STATT BÄRENSHOW IN BERLIN

VON STEPHAN BECKER

Behausungen für Menschen, Bären, Bäume und Skulpturen, mal Schutz, mal Gefängnis, mal Möglichkeit: Mit ihrer Ausstellung „Hibernation“ im

früheren Berliner Bärenzwinger erkunden Linda Kuhn und Alvaro Urbano, wie sich tierische und menschliche Lebensrhythmen zueinander verhalten und was Architektur mit Erholung zu tun hat.

Detail der Arbeit „Verde que te quiero verde“ von Alvaro Urbano im Innenraum. Courtesy: the Artist and ChertLüdde Berlin, Fotos: Trevor Lloyd

Ein Hauch Revolutionsarchitektur, eine Nutzung zwischen Zoo und Zirkus und zugleich ein seltsames Kapitel Metropolengeschichte: Das rote Backsteinhaus im Köllnischen Park zeugt von einer längst vergangenen Zeit, die doch erst 2015 zu Ende ging. Bis dahin beherbergte das Gebäude die letzte Berliner Stadtbärin namens Schnute, die schließlich im hohen Alter eingeschlafert werden musste. Sie hatte im Zwinger fast ihr gesamtes Leben verbracht und war seit dem Tod von Maxi, der vorletzten Bärin, fast zwei Jahre allein gewesen. Seit vergangenem Herbst wird das Gebäude temporär als Ausstellungsort des Bezirks Mitte genutzt.

Echte Tiere als lebendige Wappen waren im Grunde schon bei der Eröffnung des Bärenzingers 1939 eine anachronistische Angelegenheit. Die großen Tierparks hatten sich bereits seit der Jahrhundertwende um eine Verwissenschaftlichung des einstigen Spektakels bemüht, das auf die höfischen Menagerien der Aufklärung zurückgeht. Das spätere Gehege in Berlin wurde dagegen für die Stadtreinigung errichtet, was den Zwinger zu einem frühen Beispiel für die radikale Umnutzung großstädtischer Funktionsbauten macht. Für seine neue Verwendung wurde es von Georg Lorenz

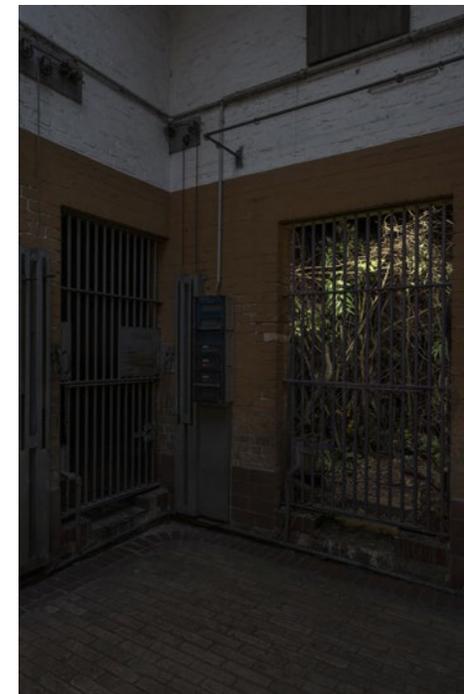
auf seine architektonischen Grundformen reduziert und um zwei enge, allseitig einsehbare Außengehege ergänzt.

Damit war klar, dass es an diesem Ort primär um die Bedürfnisse des Publikums gehen würde, und man kann nur hoffen, dass die Bären durch ihre Geburt in der Gefangenschaft zumindest daran gewöhnt waren, immer im Mittelpunkt zu stehen. Als Rückzugsort blieb das enge Haus mit seiner Zellenarchitektur, das damit nicht nur Gefängnis, sondern zugleich auch Schutzraum war: Eine Art Höhle mit Fußbodenheizung und Room Service, zumindest in den Monaten der Winterruhe, denn sonst wurde zur Unterhaltung der Zuschauer auch gerne draußen gefüttert. Wenn es kalt wurde, blieben die Gehege also leer, und es wurde deutlich, dass Bären selbst als Hausbewohner ihre natürlichen Gewohnheiten beibehalten. Ganz anders als der Mensch, dem seine Behausung dazu dient, sich vom Rhythmus der Natur unabhängig zu machen.

Dass solche architektonischen Ambivalenzen im Bärenzwinger aktuell so klar erkennbar sind, ist der Verdienst von Linda Kuhn und Alvaro Urbano, deren Ausstellung „Hibernation“ noch bis zum 9. März 2018 zu sehen ist. Die



Winterruhe der Bären nehmen sie als Ausgangspunkt für eine Fragestellung, die auch und gerade uns menschliche Tiere betrifft: Wie wichtig sind Zeiten der Ruhe und Zurückgezogenheit in einer Gesellschaft, die uns längst rund um die Uhr ihren Ansprüchen unterwirft? Alvaro Urbano, der die Zellen im Innenraum des Backsteinbaus bespielt, entwirft das Potential der Winterruhe als eine Phase der Imagination, die uns – und retrospektiv die Bären – von den engen Grenzen des Alltags befreit. Wie in früheren Arbeiten des Künstlers geschieht dies durch einen architekto-



nischen Eingriff, der gewohnte Wahrnehmungsmuster unterläuft. Ein Wald erwartet die Besucher im halbdunklen Innenraum – ein Stück vermeintliche Natur, das im Kontrast zur Härte der gekachelten Innenräume steht. Wovon träumen eigentlich Bären?

Auch Linda Kuhn nähert sich dem Thema Winterruhe mit einer architektonischen Setzung, wenn sie für eine der Skulpturen im umliegenden Park ein kleines Häuschen baut. Die „Große Liegende“, ein nackter Torso von Hans Bantz, hat jetzt nicht nur ein Dach über

dem bloßen Körper, sondern ist damit auch für eine Weile den Blicken der Besucher entzogen. Anders als beim Bärenzwinger gegenüber ist das architektonische Objekt mit seinen daunengefüllten Fenstern explizit als wärmende Behausung konzipiert, was den Bogen zu uns Menschen schlägt. Auch unsere eigenen Körper umgeben wir schließlich mit schützenden Hüllen zwischen Kleidung und Architektur, die uns allerdings nicht versteinert zurücklassen, sondern die es uns im Gegenteil erlauben, unabhängig von den Jahreszeiten eine rastlose Existenz zu führen.

Zwei weitere ihrer Arbeiten in den Außenbereichen des Zwingers markieren dabei dank ihrer skulpturalen Qualität den Übergang zwischen Gewebtem und Gebauten, wie ihn Gottfried Semper im 19. Jahrhundert beschrieben hat. Die früheren Kratz- und Kletterbäume der Bären stehen dort dick eingepackt in transparente Kassettendecken, die ebenfalls – unter anderem – mit Daunen gefüllt sind. Ein Hinweis darauf, dass es oft Materialien tierischen Ursprungs sind, mit denen wir uns warmhalten – neben Federn zwar heute meist Wolle, aber auch Bärenfelle wurden bis Anfang des letzten Jahrhunderts noch genutzt.

Das Thema Winterruhe haben die beiden Kuratorinnen Julia Heunemann



und Nadia Pilchowski nicht nur wegen der Jahreszeit gewählt, sondern auch mit Blick auf den Ort mitten im touristischen Zentrum von Berlin. Nach Weihnachtszeit und Sylvestersause kommt die Stadt ja im Januar und Februar tatsächlich ein wenig zur Ruhe, bevor im Frühjahr die Besucherzahlen wieder in die Höhe schnellen. Die Menschen, die sich trotz des ungemütlichen Wetters in den kleinen Park hinter dem Märkischen Museum verirren, werden von Kuhn darum auch direkt angesprochen. Ein mit Mohn überzogener Vorschlaghammer über der Eingangstür erinnert



Die Arbeiten „Gerade nicht (Warmhaltung I)“ und „Schlafmohn-Hammer“ von Linda Kuhn, Fotos und Courtesy: the Artist

an den verdienten Schlaf nach getaner Arbeit, und ein erschlafenes Hamsterrad an der Fassade, das nach Einbruch der Dämmerung auf die Bewegung von Mensch oder Tier mit warmem Leuchten reagiert, ermahnt uns, zumindest hin und wieder aus den „zielgerichteten Leistungszusammenhängen“ zu treten, in denen wir uns alle befinden. Kuhn, die sich mit diesem Thema schon länger beschäftigt, weiß aber, dass man sich eine solche Haltung schlicht auch leisten können muss: Neben Daunen und Fe-

dern finden sich auch Münzen in ihren Decken. Selbst Kratzbäume dürften schließlich froh über ein kleines finanzielles Polster sein.

Die Ausstellung „Hibernation“ im Bärenzwinger im Kölnischen Park ist noch bis zum 9. März 2018 zu sehen. Am Sonntag, den 4. März 2018 um 15 Uhr findet dort auch die Performance „Maloota“ des Kollektivs Michel Voolta statt.

www.baerenzwinger.berlin

GLENN MURCUTT INTERNATIONAL ARCHITECTURE MASTER CLASS 16. – 30.9.2018



www.ozetecture.org

Lernen vom Pritzker-Preisträger: Anders als viele seiner Kollegen ist Glenn Murcutt kein unnahbarer Star, sondern er sucht im Rahmen seiner Master Class den Austausch mit jüngeren Kollegen. Bereits zum 18. Mal wird im nächsten Jahr sein außergewöhnliches Studienprogramm stattfinden. Zwei Wochen lang haben 32 Teilnehmer die Chance, nicht nur Murcutt und seine Bauten besser kennenzulernen, sondern auch im Dialog mit ihm ein eigenes Projekt zu entwickeln.

Der Veranstaltungsort ist dabei Teil der Idee: Das Arthur and Yvonne Boyd Education Centre liegt malerisch über dem Shoalhaven-Fluss südlich von Sydney und gilt als eines von Murcutts wichtigsten Werken. In konzentrierter Ruhe können die Studenten dort arbeiten und wohnen – was von früheren Teilnehmern der Klasse als lebensverändernde Erfahrung beschrieben wurde. Das Angebot richtet sich nicht nur an Studenten, sondern an alle Architekten, die nach neuer Inspiration, aber auch nach kollegialem Austausch suchen.

Neben Murcutt, der sowohl die Master Class als auch die Exkursionen durchgehend begleiten wird, leiten mit Brit Andresen, Richard Leplastrier, Peter Stutchbury und Lindsay Johnston weitere vielfach ausgezeichnete Architekten das Programm. Die Besucher der Master Class werden außerdem Teil des internationalen Netzwerkes früherer Absolventen, die – aus über 75 Nationen stammend – überall auf der Welt zu finden sind.

Im nächsten Jahr wird die Masterklasse vom 16. bis zum 30. September 2018 stattfinden. Interessenten können sich bereits jetzt bewerben, wobei ein Teil der 32 Plätze für Studenten und junge Absolventen reserviert ist.



LOTS OF PICTURES – LOTS OF FUN

Berlin Kreuzberg, ein riesiges Atelier in einer Fabriketage und ein Jahr lang Geld vom DAAD. Das war schon in den Siebzigerjahren eine heiße Sache. Auch für einen damals bereits etablierten Künstler wie Eduardo Paolozzi. Der Altmeister der britischen Pop-Art und Mitbegründer der Independent Group schwärmte jedenfalls später immer wieder, wie unglaublich kreativ seine Berliner Zeit war. Künstler und Architekten gaben sich damals die Klinke in die Hand und schauten neugierig im Studio des italienischstämmigen Schotten vorbei. Eine große, unbedingt sehenswerte Retrospektive in der Berlinischen Galerie lädt dazu ein, den etwas vergessenen Paolozzi wieder zu entdecken und zu staunen, wie aktuell viele seiner Plastiken, Collagen und Drucke immer noch wirken – und wie historisch die Pop-Art mittlerweile bereits geworden ist. *gh* // Bis 28. Mai 2018 // www.berlinischegalerie.de // Bild: *As is When: Wittgenstein in New York, 1965*, © Trustees of the Paolozzi Foundation, Licensed by VG Bild-Kunst, Bonn 2018; Portrait: Ulrich Maack