

Living HUB

CAMPUS WEISSENSEE



GREENLAB 10.0
ACKER LÖFFEL CAMPUS
TILLMANN KAYSER

Tillmann Kayser – Living HUB CAMPUS WEISSENSEE

Greenlab 10.0

ACKER LÖFFEL CAMPUS

Sommersemester 2021

weißensee kunsthochschule berlin

Living HUB

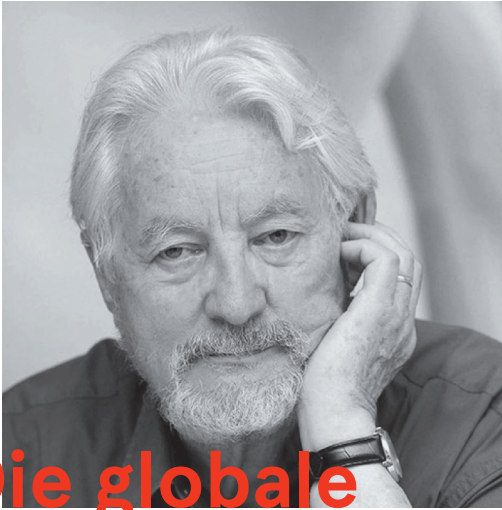
CAMPUS WEISSENSEE

VERKEHRSKNOTENPUNKT:
TRANSFORMATION EINES NICHT-ORTS

CIRCULAR DESIGN PROJECT
GREENLAB 10.0
ACKER LÖFFEL CAMPUS

greenlab 10.0
weißensee kunsthochschule berlin
Prof. Barbara Schmidt, Prof. Susanne Schwarz-Raacke,
Prof. Dr. Zane Berzina, Prof. Steffen Schuhmann,
Prof. Dr. Lucy Norris, Julia Wolf
Projekt: Tillmann Kayser, Product Design

9	Vorwort
11	Szenario
17	Kontext
25	Prozess
39	Entwurf
58	Danksagung



**"Die globale
Farbe löscht die
lokale Färbung
aus..."**

Marc Augé

Bildquelle:

© Seagull Books

Vorwort

ANTHROPOLOGISCHE/- & NICHT-ORTE

1. EINLEITUNG

"So wie ein [anthropologischer] Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch historisch bezeichnen lässt, einen Nicht-Ort*)."

Nach dem französischen Ethnologen Marc Augé sind „Non-Lieux“ Zeichen eines kollektiven Identitätsverlustes. Seiner Auffassung nach schafften sie Räume, welche Anonymität, Einsamkeit und Entwurzelung begünstigen. Klassische (funktions- & effizienzorientierte) Transitorie wie Bahnhöfe, Hotels und Flughäfen, aber auch Supermärkte und Shoppingmalls beschreibt er als Prototypen des Nicht-Orts, welche die "Übermoderne" hervorgebracht habe.

Persönliches Ziel meiner Semesterarbeit war es, einen Gestaltungsansatz zu finden, der möglichst von Beginn an – die Qualitäten eines sich in die Zukunft entwickelnden Ortes unter anthropologischen Gesichtspunkten transformiert.

*)Die Orts-Charakteristika träten niemals in reiner Gestalt auf, sondern seien als fliehende Pole zu verstehen.

Quelle:

Marc Augé, Nicht.Orte S. 83

"Das (...) Konzept greift vorhandene Qualitäten auf und entwickelt sie weiter."



Sze nario

CAMPUS ERWEITERUNG

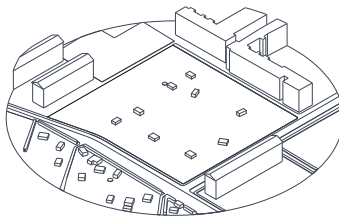
2.1 STADTBAULICHES KONZEPT

"Die Universität der Künste Berlin-Weißensee braucht mehr Raum, um den wachsenden und sich verändernden Anforderungen in Lehre und Forschung gerecht zu werden. Das städtebauliche Konzept greift die vorhandenen Qualitäten auf und entwickelt sie weiter. Eine starke Anbindung an die lokale Nachbarschaft bildet das Rückgrat der neuen Entwicklung. Durch die Fortführung des bestehenden Grüngürtels im Osten und die Anbindung des Mischgebiets im Süden des Geländes wird die Campuserweiterung zu einer Kreuzung aus beidem und verwebt den neuen Ort mit dem städtischen Gefüge.

Die so entstandenen vier Cluster gruppieren sich um einen zentralen Platz, der auch das Scharnier zwischen Alt und Neu bildet. Diesem Platz sind neue Funktionen mit öffentlichem Charakter zugewandt. In den transparenten und offenen Erdgeschosszonen sind Sonderfunktionen wie Gastronomie, Ausstellungsflächen, Bibliothek und die Studiobühne der Universität aktivierende Elemente. Das Ergebnis ist ein lebendiger Ort."

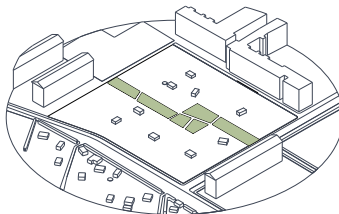
Quelle:

<http://www.mlaplus.com>



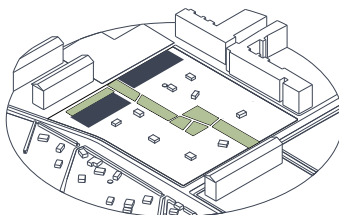
1. Kleingärtenanlage

ursprüngl. Nutzungssituation



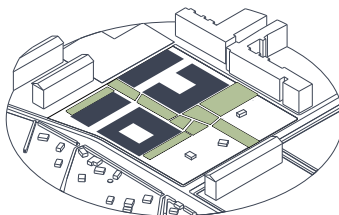
2. Durchwegung

erste Öffnung & öffentliche
Zugänglichkeit des Geländes



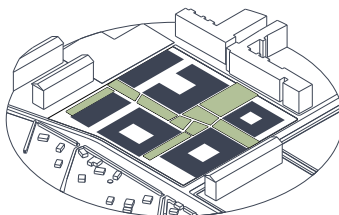
3. studentische (Wohn-) Ateliers

Schaffen von Wohnraum inkl.
gemischter Nutzungsräume



4. Hochschulkooperationen

Baukörper, die den Hochschul-
betrieb im Fokus haben



5. Erweiterungsbedarf

2.2 BAUPHASEN

Aufgabenstellung zum Gutachten zur Überprüfung der sukzessiven Bebauung des (32000m² großen) Bauareals:

"Mit dem Gutachten sollen die städtebaulichen Voraussetzungen und die räumlichen und flächenmäßigen Potentiale für diesen Wissenschafts- und Kreativstandort überprüft werden. Es soll ein städtebauliches Konzept als Grundlage für die beabsichtigte Aufstellung eines Bebauungsplanes und die räumliche und funktionale Verknüpfung mit den bestehenden Hochschulgebäuden sowie der Umgebung entwickelt werden. Aufgrund der unterschiedlichen Finanzierungsmodelle und Realisierungszeiträume der verschiedenen Investoren, Nutzer und Betreiber wird eine flexible Entwicklung des Campus Weißensee angestrebt. Die Umsetzung soll stufenweise in Bauabschnitten erfolgen.

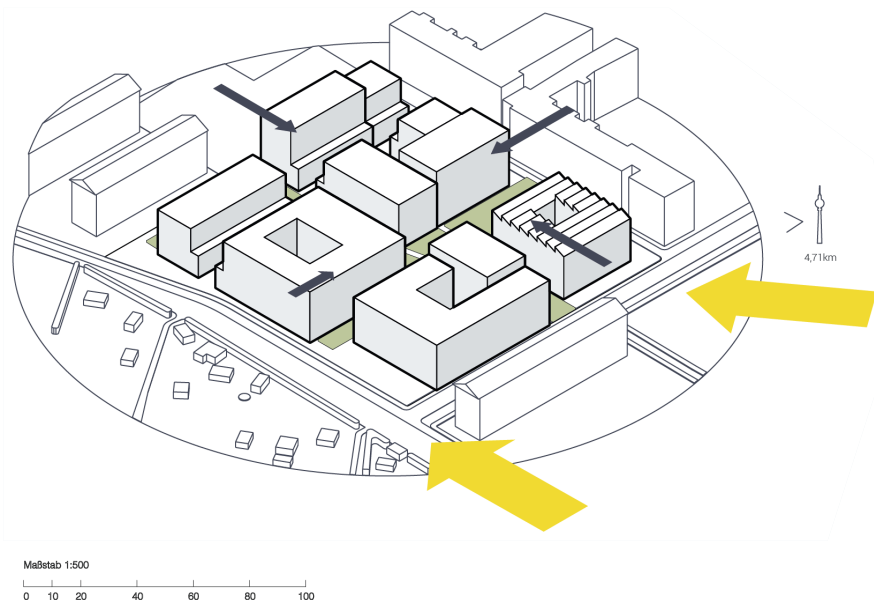
Insgesamt umfasst der Erweiterungsbedarf der KHB ein zu entwickelndes Flächenpotenzial von ca. 3.000 bis 4.500 m² Nutzungsfläche (...). Weitere bis zu 3.000 m² Verfügungsflächen für mögliche Entwicklungspotenziale sollen vorgesehen sowie nachrangige 2.000 m² Sonderflächen stadtplanerisch überprüft werden."

Quelle:

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de>

"...fühle mich wie auf einer isolierten Insel"

Interviewte

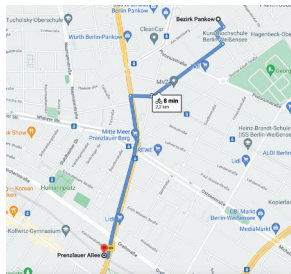
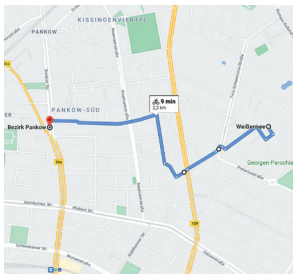
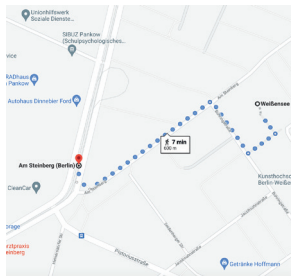
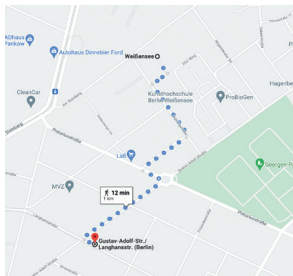
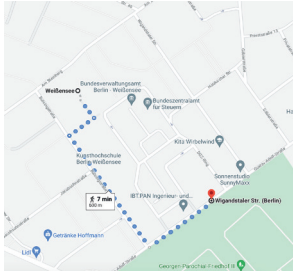


1. Grafik

...zeigt die schwerpunktmäßigen Verkehrsströme und die neugewonnene "Durchlässigkeit" des Areals

2. Grafik

... untersucht die (suboptimale) Anbindung des Areals zum ÖPNV (Erste-/Letzte Meile)



Szenario



~ 700m
Ø 7,5min



~ 2,2km
Ø 8,5min

**"Wie könnte
die zukünftige
Verkehrsanbin-
dung des Campus
Weissensee nach
dem Vorbild ei-
nes progressiven
Verkehrsverhal-
tens (re-)organi-
siert und gestaltet
werden?"**

Kon text

FORSCHUNGSANSATZ

3.1 QUALITATIVE MOBILITÄT

Mobilität als Grundbedürfnis der modernen Gesellschaft gilt als einer der wichtigsten Faktoren für das Funktionieren derer, wobei der Mobilitätsgrad unweigerlich mit der Wirtschaftlichkeit und der Unabhängigkeit einer Gesellschaft verbunden ist, da mit ihm auch der Zugang zu Ressourcen, Wissen und Rechten gewährleistet wird.

Während zunehmend mehr Menschen immer schneller & flexibler ihre Ziele erreichen wollen, stößt unser gegenwärtiges Verkehrssystem zusehends an seine Grenzen, sodass es immer weniger in der Lage ist, die Transport- und Beförderungsbedürfnisse unserer Gesellschaft zu erfüllen. Daraus resultiert die Notwendigkeit einer ~~stets zu erweiternden~~ / anders gedachten Infrastruktur, die den Anforderungen unserer Gesellschaft nach qualitativer Mobilität gerecht wird.

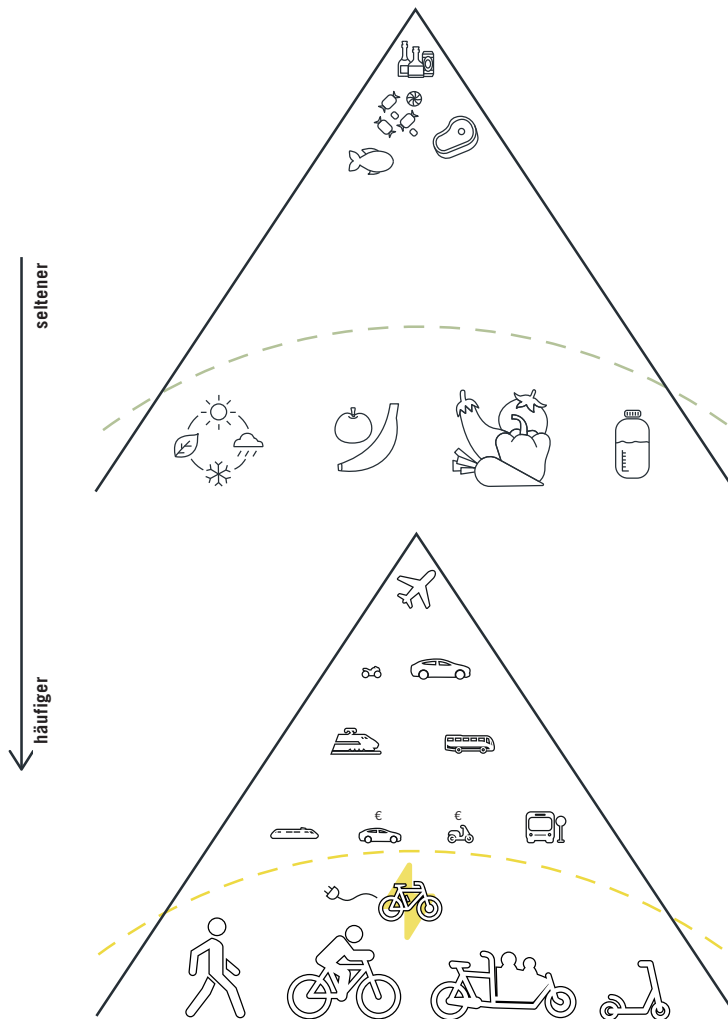
Für den Standort des Campus Weissensee entwickelte ich daher die Forschungsfrage, wie eine zukünftige Verkehrsanbindung nach dem Vorbild eines progressiven Verkehrsverhaltens (re-)organisiert und gestaltet werden kann?

3.2 AKTIVE MOBILITÄT

Da der Mensch mehr denn je dazu neigt, mobil zu sein, besteht die Annahme, dass das gesellschaftliche Bestreben in der Zunahme des Mobilitätsgrades liegt, wobei das damit verbundene Verkehrswachstum als Zielkonflikt anzusehen ist.

Weitere Probleme zeigen sich insbesondere auch dann, wenn man den Wunsch nach individualisierter Bewegungsfreiheit automatisch mit einer Steigerung der Motorisierung gleichsetzt. Diese Annahme beruht jedoch auf einem Irrtum, denn Mobilität bedeutet nicht zwangsläufig, dass alle Menschen motorisiert sein müssen, um ihre Ziele ideal zu erreichen. Ein Blick auf heutige Stadtbilder lässt schnell erkennen, wie stark dieses Wechselverhältnis die räumliche Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in urbanen Räumen in den vergangenen 100 Jahren gefördert hat. Trotz der vermeintlich autogerechten Infrastruktur deutscher Städte verursacht das hohe Verkehrsaufkommen regelmäßig Staus, die maßgeblich dafür verantwortlich sind, dass Reiseverläufe weniger komfortabel und vor allem weniger effizient sind.

Die "Aktive Mobilität" hingegen sorgt für ein positives Konzept zugunsten der Mobilitätswende. Sie umfasst alle Fortbewegungsarten, die ganz oder teilweise auf Muskelkraft basieren. Das Fahrradfahren und Zu Fuß gehen sind dabei die prominentesten Beispiele, jedoch gehören auch Formen der Mobilität dazu, an die man nicht sofort denkt, wie beispielsweise das e-Bike- oder e-Scooterfahren. Mit dem Begriff der aktiven Mobilität setzt man dem motorisierten Individualverkehr einen positiven Leitbegriff entgegen, welcher nicht nur besser als „nicht motorisierter“ Verkehr klingt, sondern auch wegführt von reinen Umweltargumenten und Verzichtsaufforderungen und die Menschen stattdessen an ihre eigene Fitness und Gesundheit erinnert.



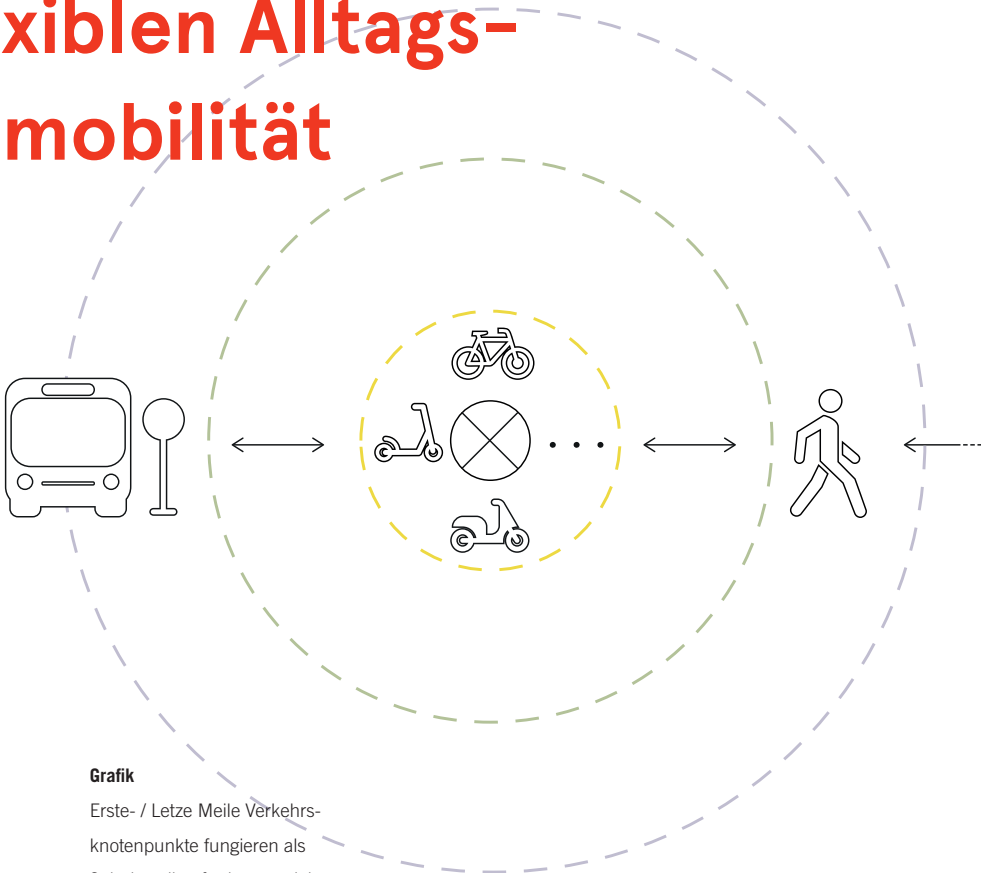
Kontext

Grafik

Ziel ist es, im Sinne der Nachhaltigkeit im Allgemeinen sowie der persönlichen Gesundheit im Speziellen

(analog zur Ernährungspyramide), den Zeitanteil der aktiven Mobilität zu maximieren.

...Unterstützung der flexiblen Alltagsmobilität



Grafik

Erste- / Letzte Meile Verkehrsknotenpunkte fungieren als Schnittstellen für intermodales Reisen.

3.3 EIN NEUES MOBILSEIN

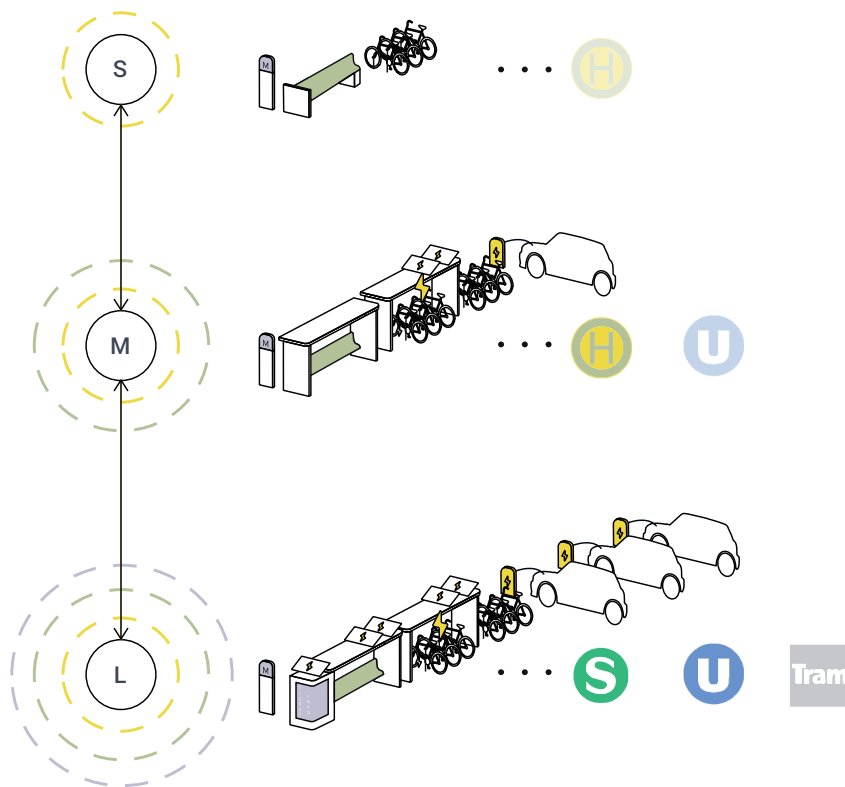
„Mixed Mobility oder multimodale Mobilität steht für die [...] Nutzung sämtlicher Verkehrsmittel, die zur Verfügung stehen. Dabei werden verschiedene Mobilitätsangebote miteinander verbunden oder vernetzt. So kann ein Passagier mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren und hier einen Zug zum Flughafen nehmen. Je mehr Formen der Mixed Mobility eine Stadt anbietet, desto engmaschiger und effizienter wird das öffentliche Verkehrsnetz.“

Dieses (progressive) Verkehrsverhalten setzt in Alltagssituation jedoch eine Flexibilität der Teilnehmer_innen voraus, da beispielsweise Umstiege in Kauf genommen werden müssen. Ziel ist es, den höheren Organisationsaufwand eines intermodalen Reiseverlaufs möglichst gut zu kompensieren. Zum Beispiel durch eine Örtlichkeit, die Nutzer_innen in ihrer Erste- & Letzten Meile unterstützt, indem sie (multimodale) Verkehrsmittel oder gar einfache Stellplätze in ausreichender Zahl zur Verfügung stellt.

Kontext

Quelle:

www.next-mobility.de



1. Grafik

Intermodale Leistungen können, je nach Standortanforderungen, in unterschiedlicher Ausprägung auftreten.

2. Grafik

Ziel ist die flächendeckende Etablierung von intermodalen Schnittstellen im Gesamtsystem.

An abstract diagram of a road network. Grey lines represent roads, with some having dashed center lines. Several cars, depicted as grey rectangles with a small circle in the center, are positioned on the roads. From each car, concentric yellow circles radiate outwards, representing signal waves or communication range. The roads intersect at various angles, creating a complex network.

**Je dichter ein
Verkehrsystem,
desto höher die
Flexibilität in
der individuellen
Mobilität**

**"Die (...) vier
Cluster grup-
pieren sich um
einen zentralen
Platz"**



Pro zess

QUALITATIVER RESEARCH

4.1 ORT IM SPANNUNGSFELD

"Das Projekt leitet seine grundlegende Struktur stringent aus der Umgebung ab.[...] Die Verfasser beschreiben es als im Spannungsfeld von offenem Campus [und der benachbarten Quartiere]"

Der Campus wird somit zur Drehscheibe und Durchwegung des alten Bestehendem & dem neuen Werdenen. Für meine Aufgabe eine "neugedachte" Verkehrsanbindung für diesen nutzungsdurchmischten Standort zu gestalten, ergänzte ich also um diese anthropologische Komplexität.

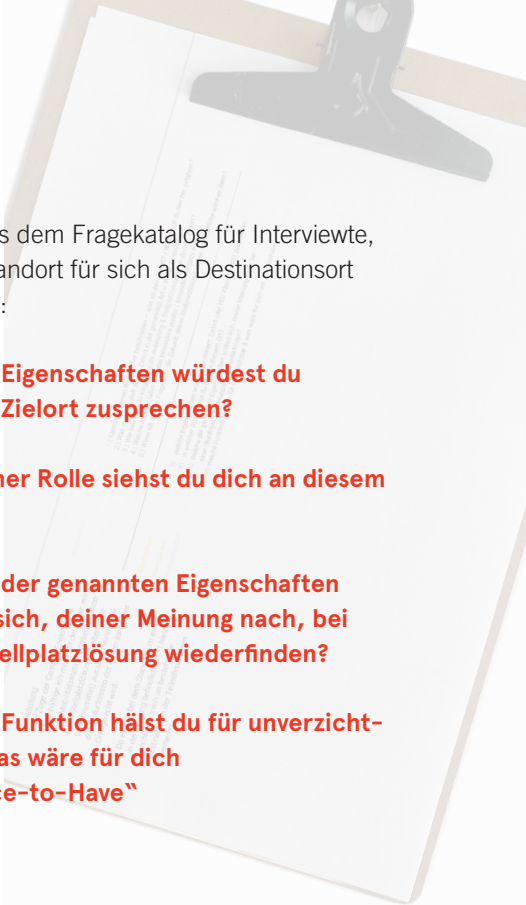
Prozess

Quartiere / Cluster:

Hochschule
Wohngebiet(e)
Kleingartenanlage

Quelle:

<https://www.stadtentwicklung.berlin.de>



Auszug aus dem Fragekatalog für Interviewte, die den Standort für sich als Destinationsort definierten:

- I Welche Eigenschaften würdest du deinem Zielort zusprechen?**
- II In welcher Rolle siehst du dich an diesem Ort?**
- III Welche der genannten Eigenschaften sollten sich, deiner Meinung nach, bei einer Stellplatzlösung wiederfinden?**
- IV Welche Funktion hältst du für unverzichtbar & was wäre für dich ein „Nice-to-Have“**

4.2 AKTEUR_INNEN VOR ORT

"Im Zuge der Campus-Erweiterung beschäftige ich mich mit der Frage, wie eine Mobilitätsstation (Verkehrsstation im erweiterten Sinne Stellplatzlösungen für alternative Verkehrsmittel) aussehen könnte, die den Bedürfnissen der Akteur_innen (vor Ort) gerecht wird."

Da es sich zu diesem Zeitpunkt (noch) um einen in der Planung befindlichen Ort handelte, interessierten mich vor allem bestehende Routinen, Verhaltensmuster, Beobachtungen, als auch Aussagen, der sich mitteilenden Akteur_innen.



Erkenntnisse

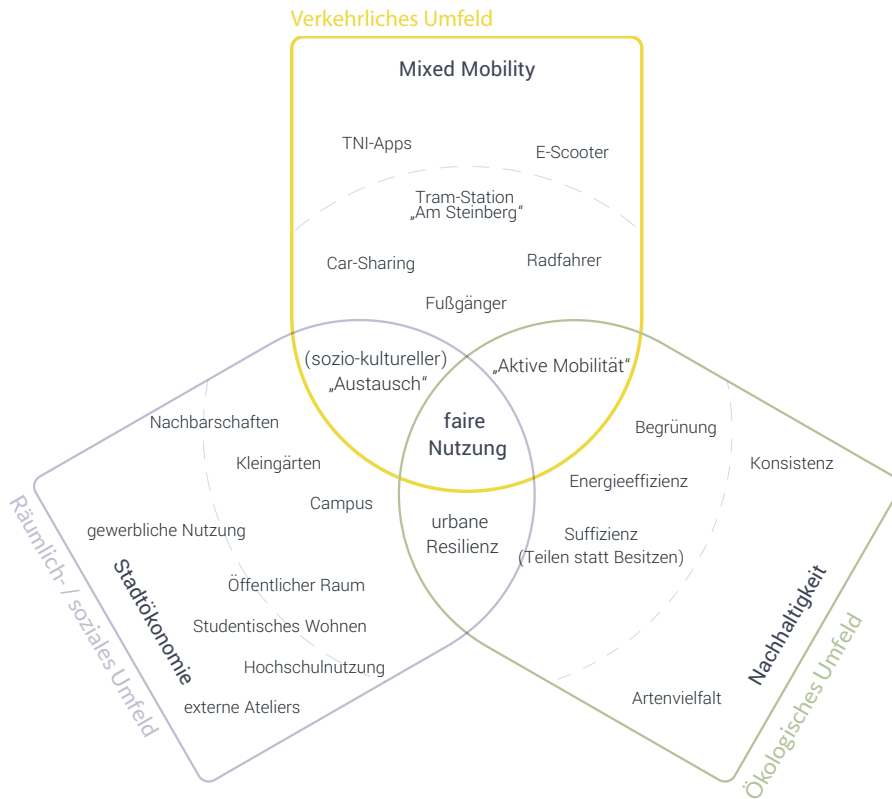
Mit Hilfe der örtliche Exploration, sowie der geführten Gespräche, erlangte ich einen guten Eindruck über die Ei-

genschaften der anrainenden Orts-Cluster. Meine Erkenntnisse (vor allem Bedürfnisse der Akteur_innen) hielt ich

in Form von Personas fest. Diese nutze ich weiter für die Ableitung von Handlungsempfehlungen.

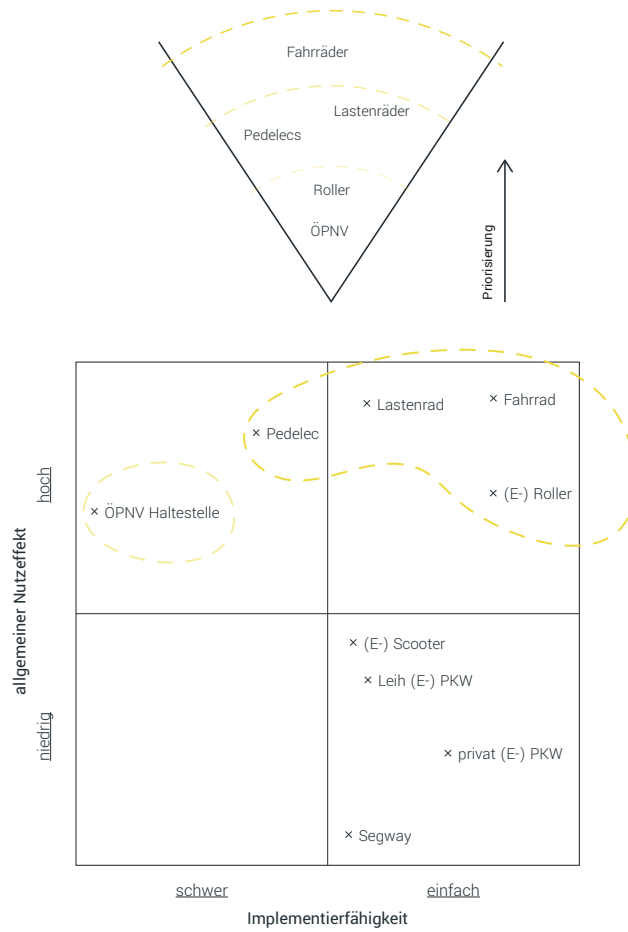


Prozess



Grafiken

Umfeld/- & Nutzwertanalyse
für die Implementierung einer
Erste-/ Letzte Meile Verkehrs-
knotenpunkt am Standort.



Prozess



4.3 LEISTUNGSMERKMALE

Aus den Erkenntnissen meiner qualitativen Recherche, leitete ich verschiedene Maßnahmen ab, die ich zunächst ihren Merkmaleigenschaften zuordnete. Mit Hilfe eines morphologischen Kasten synthetisierte ich sie zu verschiedenen Funktionstypen:

Basismerkmale	Leistungsmerkmale	Begeisterungsmerkmale	Unentbehrliche Merkmale	Rückweisungsmerkmale
× Abstellbügel für Fahrräder × Abstell(haken/fläche) für E-/ Scooter × Abstellfläche für E-/ Roller	× ausreichende Stellplatzanzahl × (verkehrs-) optimale Konstruktion × einfacher Zugang × hüfthohe (ergonomische) Bügel-Schlösser	× Aufenthaltsqualitäten*) × Akku- Ladestation × Überdachung × soziale Kontrolle × Reparatur Self-Service	× Zugänglichkeit × Ökologische Bauweise*)	× Schmutz × Dunkelräume × Videoüberwachung

Prozess

Funktionstyp A)

Verkehrstation mit dem Fokus auf Sicherheit, Effizienz & Mikromobilität

Funktionstyp B)

Niederkomplexere Stellplatzlösung mit dem Schwerpunkt ökologischer Aspekte

Funktionstyp C)

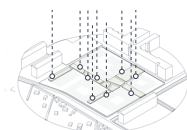
Transitort als Ort der Begegnung, Überraschung & Verspieltheit

4.4 VORKONZEPTE

Es entstanden erste Vorentwürfe, die unmittelbar von den entwickelten Funktionstypen inspiriert worden waren. Hauptsächlichste Unterscheidung lag neben der Konzeption vor allem auch in der Wahl der Platzierung und der Frage (dezentral / stationär?).

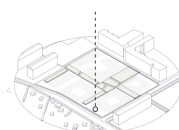
Vorkonzept A)

Dezentralisierte Parkbuchten im Campus Inneren für (E-) Roller & Fahrräder



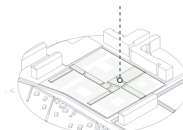
Vorkonzept B)

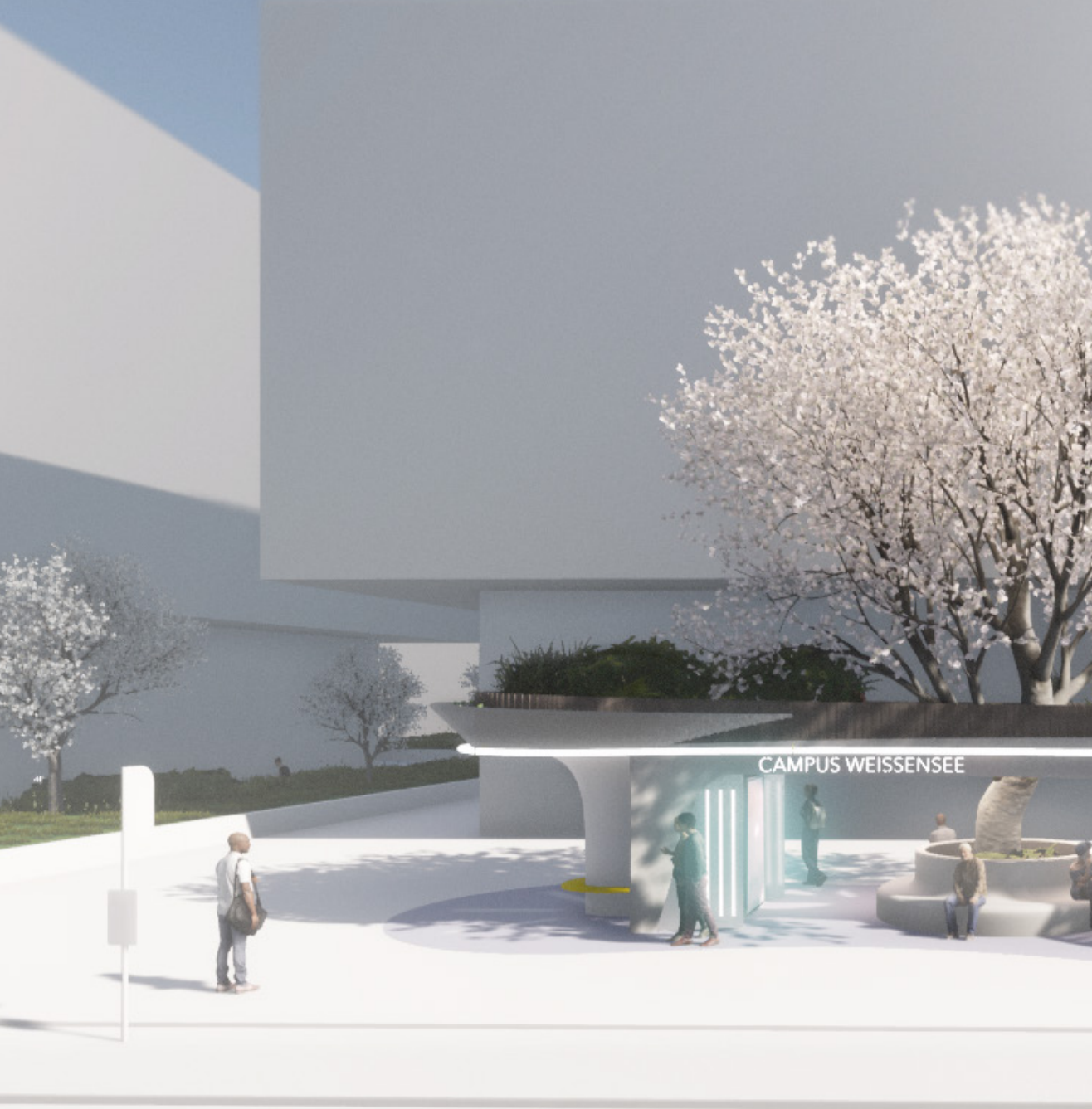
Solitäre Station mit Marktplatzcharakter



Vorkonzept C)

Überdachte Fahrradabstellanlage mit Begrünung und Sitzgelegenheiten.





Living HUB

CAMPUS WEISSENSEE

VERKEHRSKNOTENPUNKT: TRANSFORMATION EINES NICHT-ORTS





Entwurf

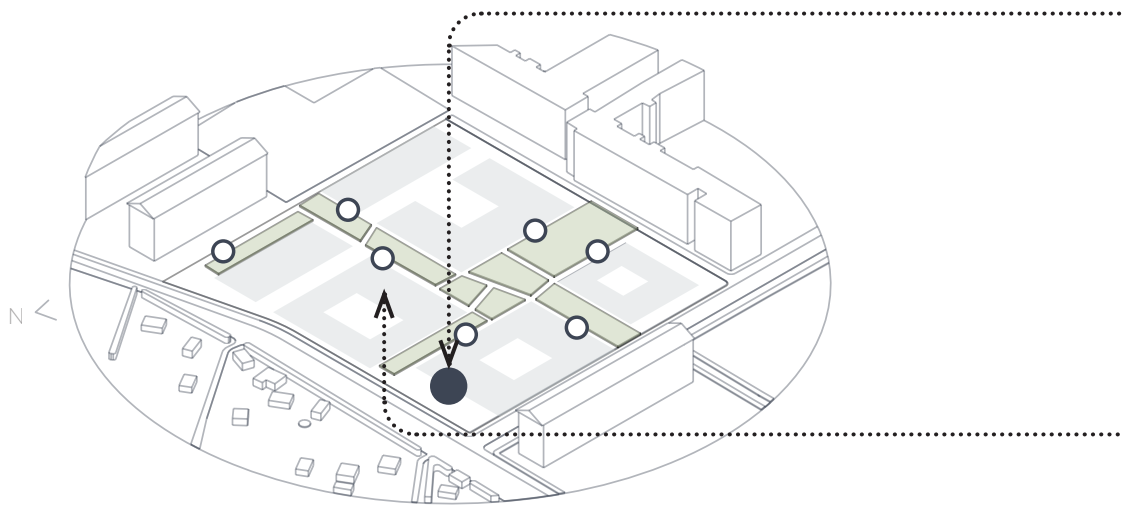
LIVING HUB – CAMPUS WEISSENSEE

5.1 KONZEPTEXT

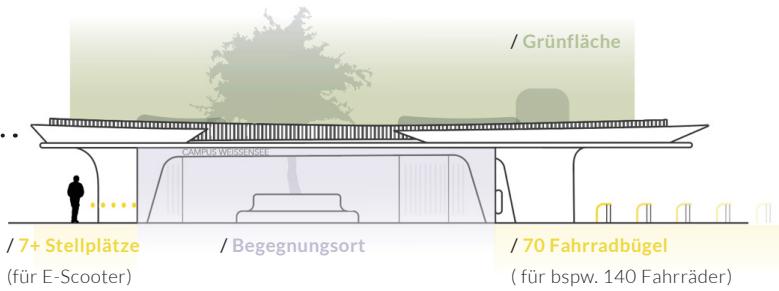
Verkehrsknotenpunkte wie Bahnhöfe, Flughäfen, U-Bahn-Stationen oder Bushaltestellen zählen laut Marc Augé zu den Nicht-Orten. Identitätslose Übergangsräume, die auf reine Funktionalität ausgerichtet sind. Doch wie verändern sie sich im Zuge einer kommenden Mobilität, werden sie weiterhin von Effizienz und schnellem Transit geprägt sein?

Das Living Hub am Eingang des zukünftigen Campus erinnert an eine klassische Tankstelle, ist tatsächlich aber Teil eines neuartigen, aus öffentlichen und individuellen Bewegungen gebildeten Verkehrssystems. Seine Knotenpunkte besitzen funktionale Aspekte, bieten aber auch Raum für entspannte Wahrnehmungen und Begegnungen. In geschwungenen Formen gestaltet, vermitteln begrünte Architekturelemente, einladende Sitzgelegenheiten und diverse Stellplätze für mikromobile Verkehrsmittel die Idee einer nachhaltigen und gemeinschaftlich orientierten Zukunft.

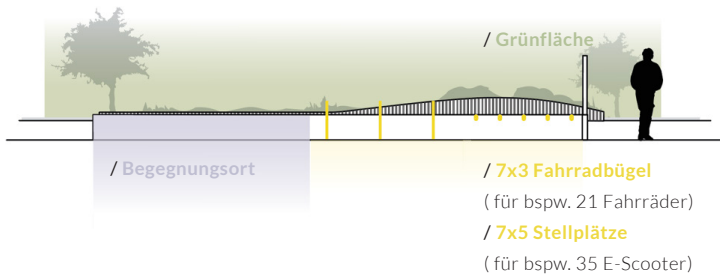
Entwurf



I)



II)



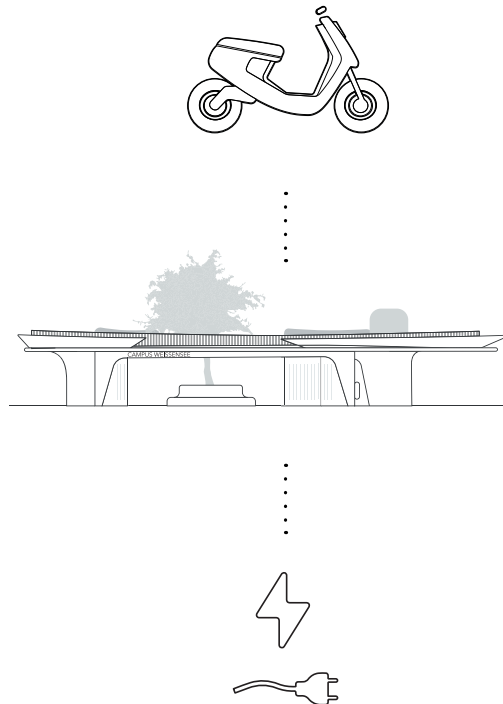
Entwurf

Konzeptelement I)

Solitäre Station am Hauptverkehrspunkt des Campus.

Konzeptelement II)

Dezentralisierte Parkbuchten im Inneren des Areals.



Nutzungsszenario I)

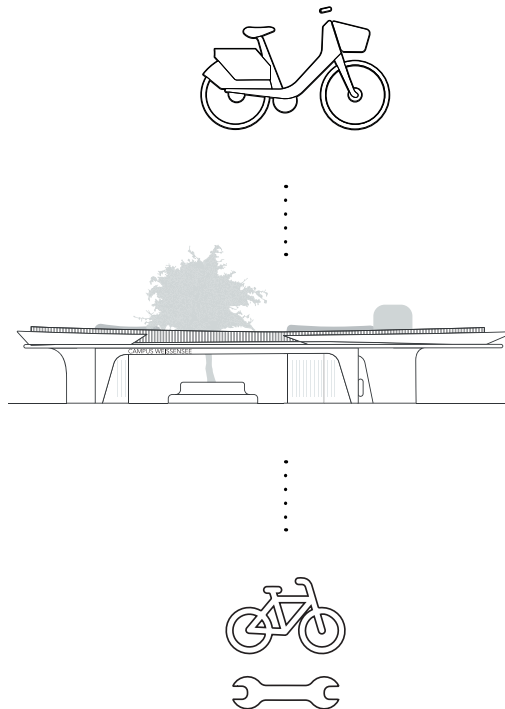
Dank der großzügig-verteilten Stellplatzsituation können auch diversifizierte Verkehrsmittel der Mikromobilität

bspw. Lastenräder an der Station parkieren. Elektrifizierte Verkehrsmittel wie beispielsweise E-Scooter

oder Pedelecs laden ihre Akkus an den Stationseigenen Stromspinden auf.



Entwurf



Nutzungsszenario II)

Im Sinne der "Hilfe zur Selbst-
hilfe" befindet sich nahe der
Stellplätze eine Reparatur-
säule für Pannen-geschädigte
Fahrradfahrer_innen.

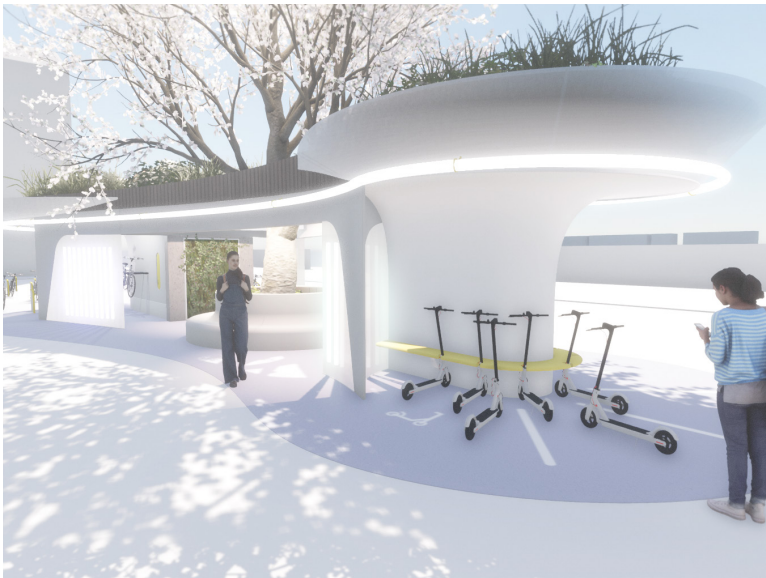


Entwurf



Nutzungsszenario III)

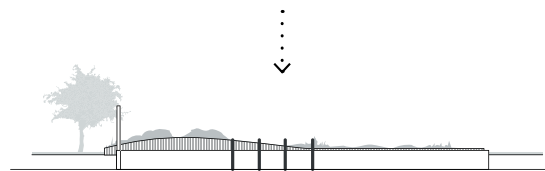
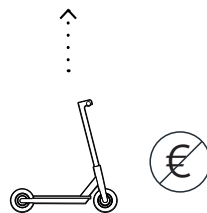
Pendler_innen können in ihrer Ersten-/Letzten Meile zwischen bspw. dem S-Bahnhof Pankow und Campus Weis-	sensee mit einem kommerziellen Leihroller verkehren. Am jüngeren Ende der Station befinden sich Abstellmög-	lichkeiten, welche mittels "geofencing" das Parkieren erlauben. Die Fahrten bleiben kostenpflichtig.
---	--	---



Entwurf



ANNA



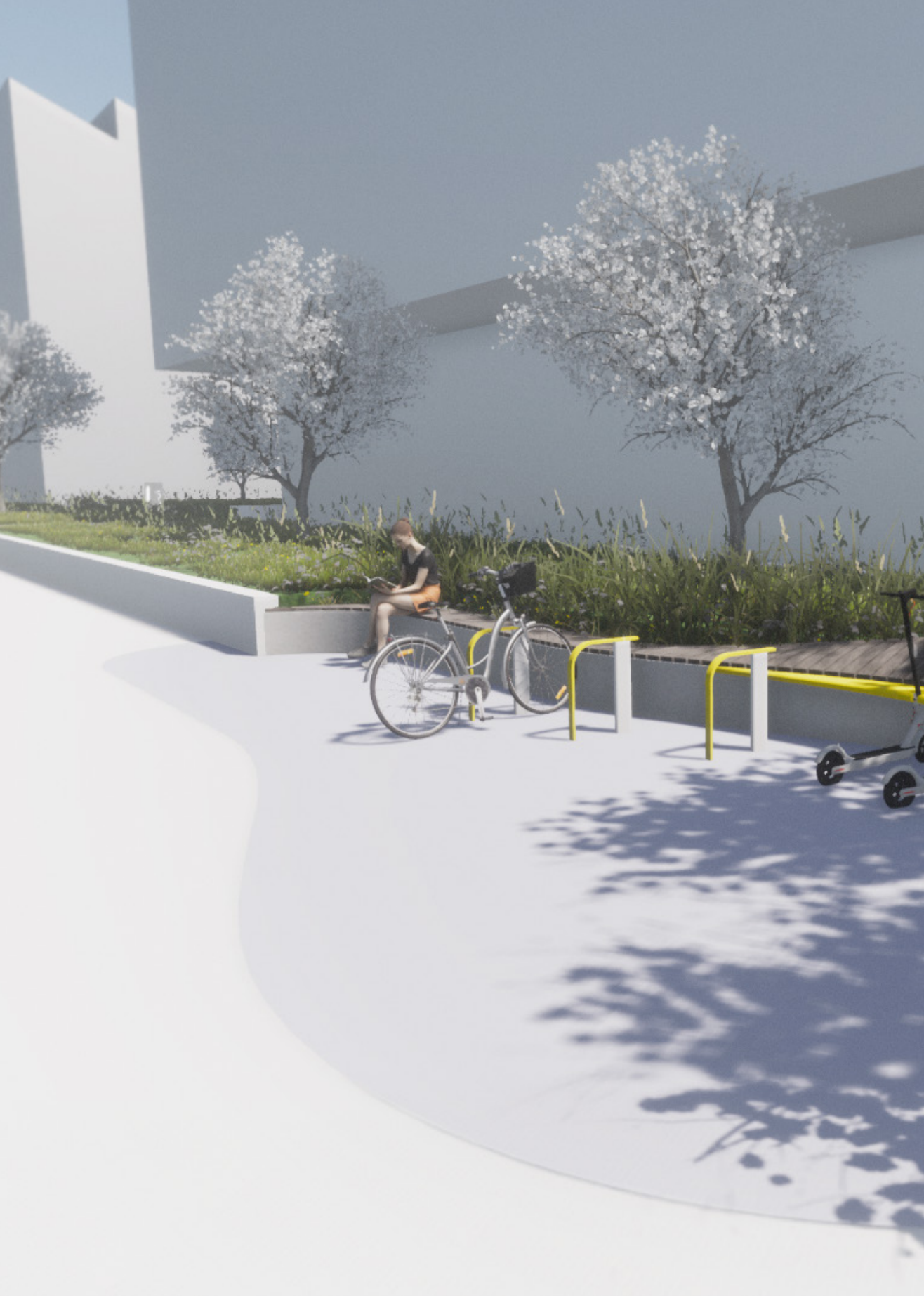
KALLE

Nutzungsszenario IV)

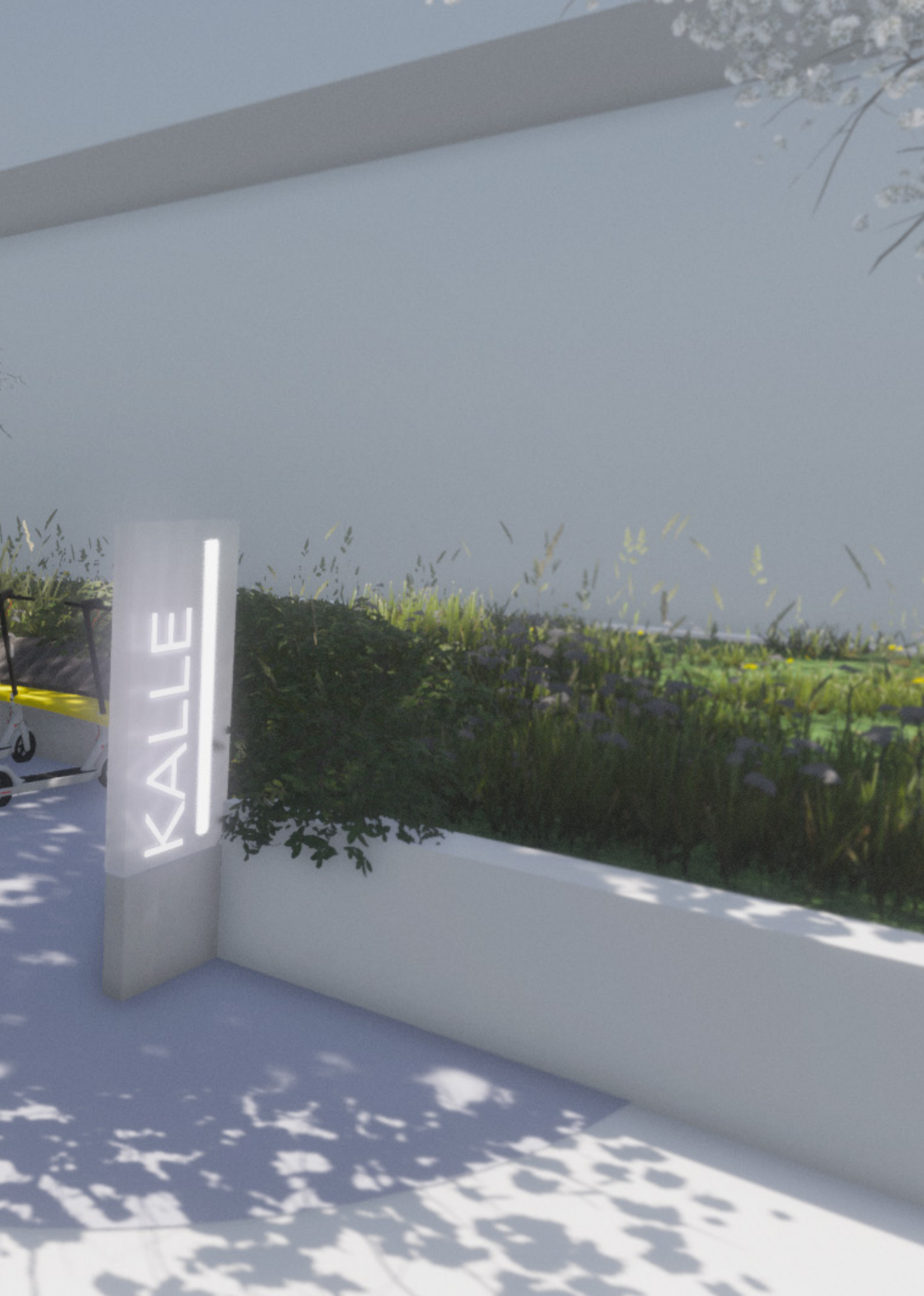
Kurzfahrten von Leihrollern im Inneren des Campus Weisen-see sind für die Fahrer_innen kostenfrei. Die im Campus befindlichen Stellplatzbuchten ermöglichen den spontanen Verkehr zwischen den (Hochschul-) Gebäuden.



Entwurf

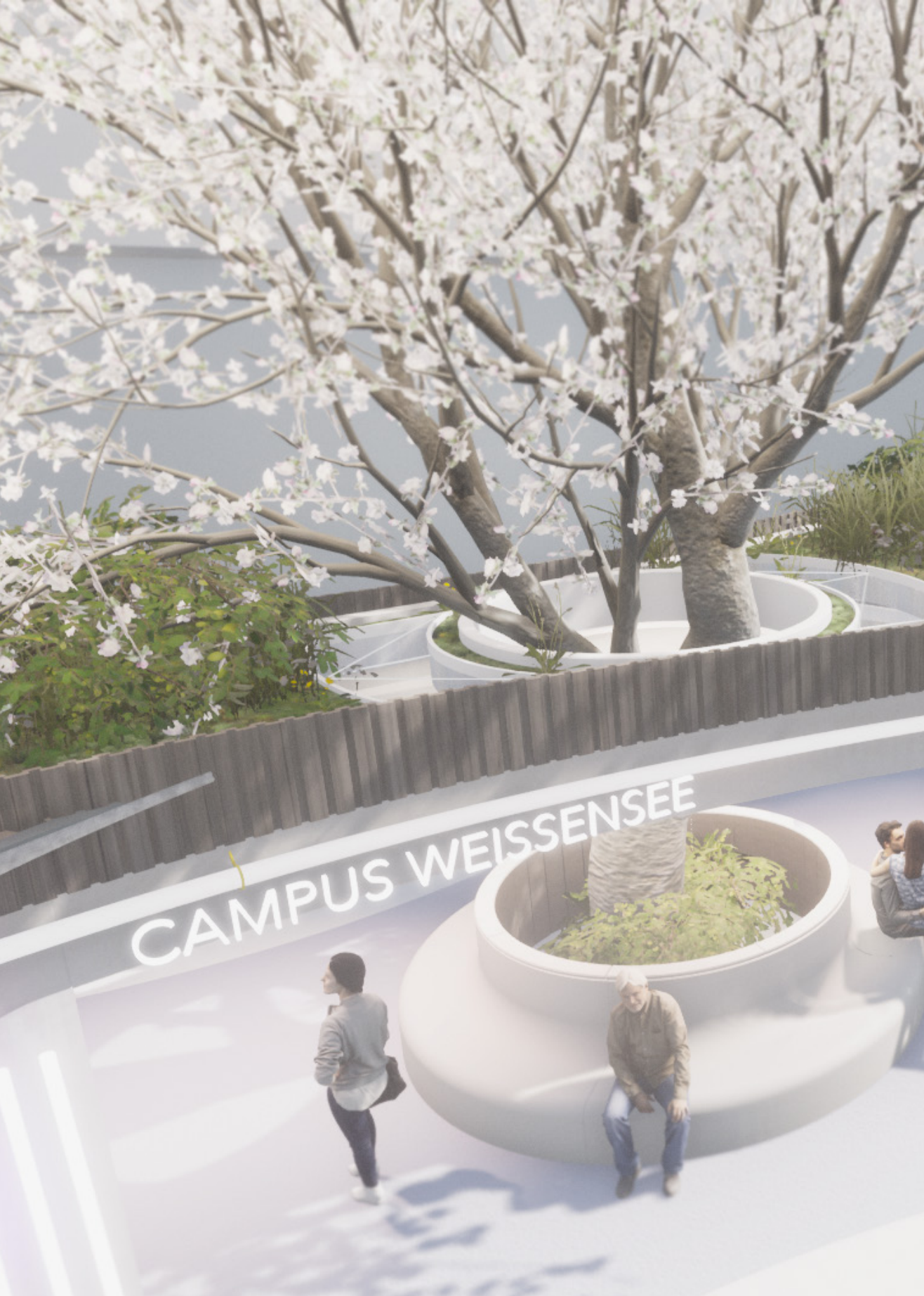


KALLE

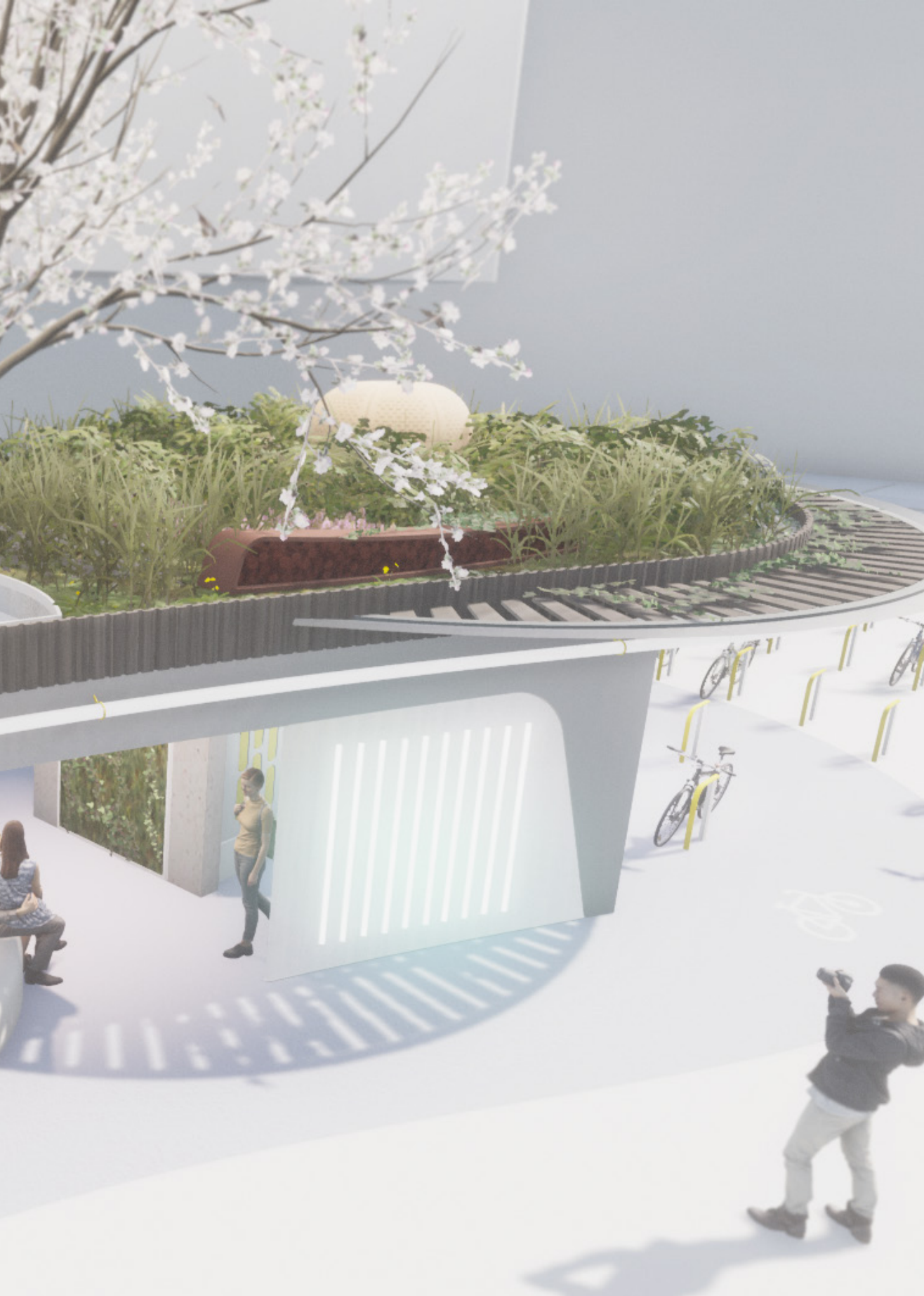
A modern architectural scene featuring a white wall. A vertical, illuminated sign with the word 'KALLE' in white capital letters is mounted on the wall. Below the sign is a low white planter box filled with lush green plants and purple flowers. The foreground is a light-colored paved area with shadows cast by trees. A yellow and white scooter is partially visible on the left.

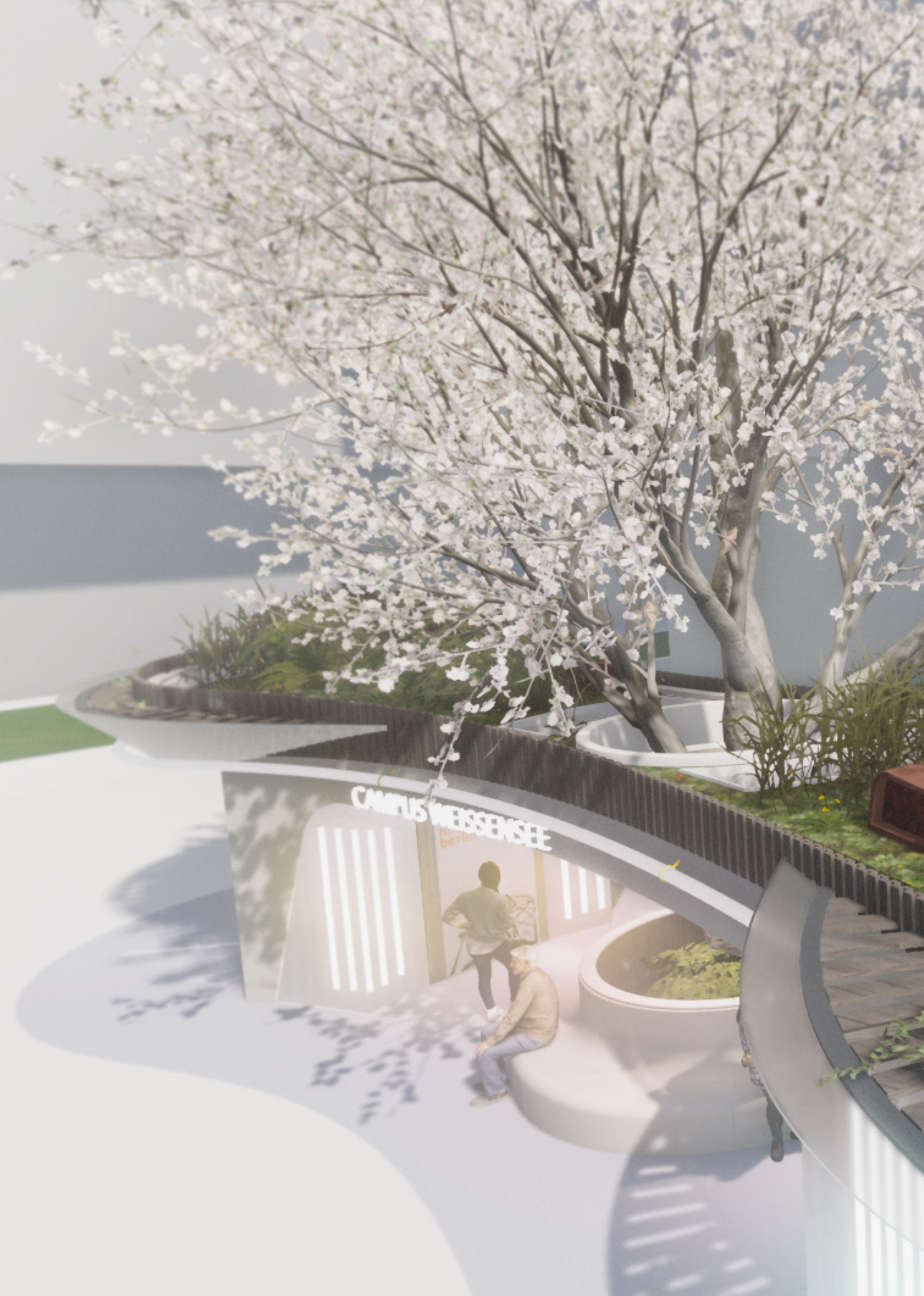






CAMPUS WEISSENSEE







Dank sagung

Ich bedanke mich bei allen Professor_innen, Dozenten_innen und Unterstützer_innen herzlichst für die hervorragende Organisation, Gestaltung und Begleitung des Kurses. Durch das abwechslungsreiche Vortrags- & Workshopprogramm erhielt ich wertvolle Denkanstöße aus verschiedenen Perspektiven – Dabei schätzte ich sehr mit welcher Leidenschaft gewissen Themen behandelt und vermittelt wurden. Weiter bedanke ich mich für die wertvollen Rückspracheeinheiten und thematische Begleitung einzelner Akteur_inen.

© weißensee kunsthochschule berlin

Darstellungen: Tillmann Kayser

Druck: Unitedprint.com Vertriebsgesellschaft mbH

Berlin, September 2021