

ARCHI
TEKTUR
IM GE
BRAUCH

Gebaute Umwelt als
Lebenswelt

Sabine Ammon, Christoph Baumberger,
Christine Neubert und Constanze A. Petrow (Hg.)

Forum Architekturwissenschaft
Band 2

Universitätsverlag
der TU Berlin

NETZWERK
ARCHITEKTUR
WISSENSCHAFT



ARCHITEKTUR IM GEBRAUCH
Gebaute Umwelt als Lebenswelt

Sabine Ammon, Christoph Baumberger,
Christine Neubert und
Constanze A. Petrow (Hg.)



Die Schriftenreihe *Forum Architekturwissenschaft* wird herausgegeben vom Netzwerk Architekturwissenschaft, vertreten durch Sabine Ammon, Eva Maria Froschauer, Julia Gill und Christiane Salge.

Der Tagungsband versammelt Beiträge des 2. Forums Architekturwissenschaft zum Thema Architektur im Gebrauch, das vom 25. bis 27. November 2015 im Schader-Forum in Darmstadt stattfand. Die Beiträge nähern sich dem Thema grundlegend in zwei Perspektiven. Zum einen interessiert die lebensweltliche Verankerung von Architektur: die Gebrauchserfahrungen und die vielfältigen Weisen, in denen das Gebaute im Alltag jedes Menschen in Erscheinung tritt. Zum anderen werden die Vorstellungen vom Gebrauch in Prozessen des Planens und Bauens untersucht. Dabei treten unweigerlich auch Spannungsverhältnisse auf – zwischen Planerinnen und Nutzern, aber auch zwischen unterschiedlichen Gebrauchsweisen. Sowohl in theoretischen Auseinandersetzungen zu einem Begriff von Gebrauch in der Architektur als auch in empirischen Studien zu einzelnen Bauten und Bautypen, zeitgeschichtlichen Gebrauchsphänomenen und Situationen des Alltags wird dem auf den Grund gegangen.

NETZWERK
ARCHITEKTUR
WISSENSCHAFT

Forum Architekturwissenschaft, Band 2

ARCHITEKTUR IM GEBRAUCH

Gebaute Umwelt als Lebenswelt

Sabine Ammon, Christoph Baumberger,
Christine Neubert und
Constanze A. Petrow (Hg.)

Universitätsverlag
der TU Berlin

SABINE AMMON

Hat das Gebaute eine Moral?

Zwischen Artefakten und Lebenswelt besteht ein wechselseitiges Bedingungsverhältnis: Artefakte beeinflussen unsere Lebenswelt, die wiederum Entstehung und Nutzung von Artefakten beeinflusst. Angesichts dieser Auswirkungen drängen sich Fragen nach Verantwortung in der Entwicklung des Gebauten auf. Wird das Gebaute damit moralisch und das Entwerfen zu einem Akt ethischer Relevanz? Abwehrend wird häufig auf die Neutralität der Technik verwiesen. Der Beitrag untersucht anhand der technikphilosophischen Positionen von Verbeek, Ihde und Winner, warum die Auffassung von der Neutralität des Gebauten falsch ist, sie aber noch lange nicht die Behauptung von der Moralität des Gebauten richtig macht.

Einer der Ausgangspunkte technikphilosophischer Reflexion ist die Einsicht, dass Technik ganz wesentlich unsere Lebenswelt prägt. Zugleich gehen in die Entwicklung gerade dieser Technik, die wir selbst hervorbringen, unsere lebensweltlichen Voraussetzungen und Vorstellungen ein. Was hier vorliegt, ist ein komplexes, wechselseitiges Bedingungsverhältnis von Lebenswelt und Artefakten: Artefakte beeinflussen unsere Lebenswelt, das heißt, wie wir leben, uns die Welt erschließen, ebenso wie unsere Lebenswelt die Entstehung und Nutzung von Artefakten beeinflusst. Kaum besser als am Bauwesen lässt sich dieses grundlegende Bedingungsverhältnis ablesen, denn hier zeigt sich der Einfluss der Lebenswelt auf das Gebaute ganz unmittelbar. In der Architektur kommt zum Ausdruck, wie wir wohnen, arbeiten, uns fortbewegen, wie wir spielen, strafen oder auszeichnen, wie wir ins Leben treten und es wieder verlassen. Vorstellungen, wie gelebt werden soll, schreiben sich

in Gebäude und bauliche Artefakte ein und bleiben dort, aufgrund ihrer Langlebigkeit, meist über viele Jahrzehnte wirksam. Angesichts dieser Auswirkungen drängen sich Fragen nach der Verantwortung in der Entstehung und Entwicklung des Gebauten geradezu auf. Wenn lebensweltliche Vorstellungen in den Entwurf einfließen, welche Rolle spielen dann Werte in diesen Prozessen? Wird das Entwerfen damit zu einem Akt mit hoher ethischer Relevanz? Was heißt das für die entstehenden Artefakte, sprich Bauwerke? Werden sie selbst moralisch – und beeinflussen uns wiederum in unseren Handlungen als Benutzende?

Fragen dieser Art sind alles andere als selbstverständlich und trivial. Noch immer dominiert ein weit verbreitetes Diktum die Bewertung von Technik: Technik sei neutral, ist immer wieder zu hören. Kontext und Gebrauch entscheide darüber, ob von den Artefakten positive oder negative Impulse ausgehen; Technik selbst könne nicht wertbehaftet und Werte setzend sein oder gar zu einer moralischen Instanz werden. Warum die Auffassung von der Neutralität des Gebauten falsch ist, sie aber noch lange nicht die Behauptung von der Moralität des Gebauten richtig macht, und welche Konsequenzen daraus für das Entwerfen und Gebrauchen von Architektur folgen, soll Gegenstand dieses Beitrags sein.

Die Moralität der Dinge: Peter-Paul Verbeek

Wenn auch nicht auf die Architektur oder die gebaute Umwelt bezogen, findet sich eine aktuelle und provokative Zuspitzung der Frage nach der Moralität und der Gestaltbarkeit von Artefakten bei dem niederländischen Technikphilosophen Peter-Paul Verbeek. Bereits der Titel seiner Monographie, *Moralizing Technology. Understanding and Designing the Morality of Things*,¹ deutet die zwei zentralen Thesen des Buches an: Die Dinge haben eine Moralität, und wir können diese Moralität nicht nur

¹ Peter-Paul Verbeek: *Moralizing Technology. Understanding and Designing the Morality of Things*. Chicago, London 2011.



verstehen, sondern auch entwerfen! Er begreift seinen Ansatz als Aufweitung klassischer ethischer Positionen, die die Relevanz des Artefaktischen übersehen haben: „Taking seriously the moral relevance of technological artifacts requires that ethical theory move beyond its classical assumption that morality necessarily is a solely human affair, because technologies lack consciousness, rationality, freedom, and intentionality“.² Verbeek, dessen Ansatz deutlich von dem Soziologen Bruno Latour beeinflusst ist, der die Symmetrie von menschlichen und nicht-menschlichen Akteuren auch in moralischen Fragen betont, folgt diesem Anspruch. Für Verbeek steht in der Interpretation des Technischen der aktive Part im Vordergrund: „Technologies contribute actively to how humans do ethics“,³ was er mit einer „fundamentalen Verwobenheit“⁴ zwischen dem Bereich des Technischen und des Sozialen, zwischen dem Menschlichen und Nicht-Menschlichen erläutert. Bei ihm begegnet uns die Feststellung wieder, dass technische Artefakte für unsere Lebensweise konstituierend wirken. Sie beeinflussen unsere Handlungen und Erfahrungen, legen die informationelle Grundlage unserer moralischen Entscheidungen und haben Auswirkungen auf unsere Lebensqualität. Wenn wir technische Artefakte gebrauchen, dann haben sie unweigerlich Einfluss auf den Kontext, in dem sie verwendet werden. Somit kann Verbeek zuspitzen: „Even though the fact usually remains unnoticed, technologies appear to have moral significance“.⁵ Diese Feststellung allerdings hat die Provokation, aber auch die Problematik der „Moralität der Dinge“ verloren, die in einer radikalen Interpretation dem Gebauten eine Moral und die Fähigkeit zu moralischen Handlungen unterstellen würde.

Doch selbst in der abgeschwächten Form bleibt es für den Ansatz Verbeeks eine Herausforderung, theoretisch zu fundieren, auf welche Weise und in welchem Ausmaß Artefakte tatsächlich moralisch wirksam sein können, worin sich also ihre „moralische Signifikanz“ erstreckt. Um auf diese Signifikanz aufmerksam zu machen, reicht es, vom Eröffnen und Verschließen moralischer

2 Ebd., S. 6.

3 Ebd., S. 5.

4 Ebd., S. 4; Übersetzung durch die Autorin.

5 Ebd., S. 2.

Handlungsoptionen durch Artefakte zu sprechen, womit die ethische Dimension des Artefaktischen ins Zentrum rückt. Was für die Technik im Allgemeinen gilt, zeigt sich am Beispiel der gebauten Umwelt mit aller Deutlichkeit. Ihre Alltäglichkeit lässt uns ihre ethische Relevanz schlichtweg übersehen, wenn sie auch immer vorhanden ist. Doch wer Verbeek in diesem Sinne folgt, muss sich zwangsläufig mit einer zweiten, impliziten These auseinandersetzen. Zugestanden, bauliche Artefakte haben ethische Implikationen, weil sie moralische Werte verkörpern. Dann aber müsste es auch möglich sein, diese Werte gezielt in den Entwurfsvorgang einzubringen! Dahinter steht also die Frage, wie die Werte, die verkörpert werden, in die Artefakte kommen und inwiefern Werte bewusst während der Entwicklung eingetragen werden können. Lassen sich tatsächlich Rezeption und Gebrauch von Artefakten aus ihrer Entwicklung heraus steuern, wie es die Ausführungen von Verbeek nahelegen?

Der Fehlschluss des Entwerfens: Don Ihde

Nein, das ist nicht möglich – so die klare und eindeutige Antwort des Technikphilosophen Don Ihde. Nach Ihde sollten wir uns unbedingt vor der „designer fallacy“, dem Fehlschluss des Entwerfens, hüten.⁶ Ihde möchte den Fehlschluss des Entwerfens analog zum „intentionalen Fehlschluss“ der Literaturwissenschaften verstanden wissen, wie ihn die Strömung des ‚New Criticism‘ entwickelte.⁷ Letztere wendete sich gegen die vorherrschende Sichtweise, dass die Deutungshoheit von Werken in der Literatur in den Absichten der Autorin oder des Autors

6 Don Ihde: The designer fallacy and technological imagination. In: Pieter E. Vermaas, Peter Kroes, Andrew Light, Steven A. Moore (Hg.): Philosophy and design. From engineering to architecture. Dordrecht 2008, S. 51–59.

7 In der programmatischen Schrift *The Intentional Fallacy* von William Wimsatt und Monroe Beardsley heißt es, dass „the design or intention of the author is neither available nor desirable as a standard for judging the success of a work of literary art“; vgl. William K. Wimsatt, Monroe C. Beardsley: *The Intentional Fallacy*. In: *Sewanee Review* 54 (1946), S. 468–488. Neu veröffentl. in: William K. Wimsatt: *The Verbal Icon*. Studies in the Meaning of Poetry. Lexington, Ky. 1954, S. 2–18, hier S. 3.



zu suchen sei. Stattdessen rückt der ‚New Criticism‘ den Text an sich in den Mittelpunkt und vertritt die Auffassung, dass ein Textverständnis unabhängig davon ist, was seine Erschaffenden beabsichtigt haben könnten. Die Interpretation soll daher unbeeinflusst von sonstigen Äußerungen einer Autorin oder eines Autors erfolgen; ein intentionaler Fehlschluss läge demnach vor, wenn die Bedeutung eines Textes in ihren Intentionen gesucht würde. Um also den intentionalen Fehlschluss zu vermeiden, dürfen die Intentionen der Urheberin oder des Urhebers nicht in der Interpretation berücksichtigt werden, um nicht die Aussagekraft des Werkes zu verfälschen.

Ihde nun transferiert diesen Fehlschluss auf den Entwurfskontext: „[T]he ‚designer fallacy‘ [...] is the notion that a designer can design into a technology, its purposes and uses. In turn, this fallacy implies some degree of material neutrality or plasticity in the object, over which the designer has control. In short, the designer fallacy is ‚deistic‘ in its 18th century sense, that the designer-god, working with plastic material, creates a machine or artifact which seems ‚intelligent‘ by design – and performs in its designed way“.⁸ Ihde kritisiert mit dem Fehlschluss des Entwerfens die Vorstellung, dass Entwerfende im Entwurf die Ziele und den Gebrauch festlegen könnten. In zweifacher Hinsicht suggeriere der Fehlschluss den Schaffenden eine Machbarkeit, die nicht gegeben ist. Zum einen betrifft sie das Verhältnis von Entwerfenden und Material: Die reine Plastizität des Materials, über die die Entwerfenden Verfügungsgewalt haben, existiere so nicht, denn die Exploration mit dem Material führe immer auch zu überraschenden Ergebnissen.⁹ Zum anderen betrifft sie das Verhältnis von Artefakten und Gebrauch, der vermeintlich durch den Entwurf festgelegt werden könnte. Doch gerade unzählige Beispiele aus der Technikgeschichte machen deutlich, welche unterschiedlichen Gebrauchsgeschichten Technologien und Artefakte erfahren können. In der Vielfältigkeit der Verwendungsweisen muss der Gebrauch zwangsläufig unbestimmt bleiben. Weder über das Material noch den Gebrauch

8 Ihde 2008 (Anm. 6), S. 51.

9 Ebd., S. 58.

hätten die Entwerfenden letztlich Kontrolle.¹⁰ Der Entwurfsprozess sei „fallibilistisch“ und „kontingent“.¹¹ Beides, sowohl beabsichtigte und unbeabsichtigte Ergebnisse seien daher unvorhersehbar. Damit zeigen sich die Beziehungen zwischen Entwerfenden und Material sowie zwischen Artefakten und Gebrauch als komplex und multistabil, die nicht dauerhaft ausgebildet, sondern immer einem Wandel unterworfen seien.

Wer Ihde bis zu diesem Punkt in der Argumentation folgt, muss nun das Aus für jede steuernde, pro-aktive Einflussnahme in Entwurfsprozessen zugestehen – sie wird schlichtweg sinnlos. Doch lässt sich der Eindruck nicht verwehren, dass nun seinerseits Don Ihde einem Fehlschluss aufsitzt. Er hat sicherlich in seiner Feststellung Recht, dass der Entwurfsvorgang eine hochkomplexe Angelegenheit ist, dass das Material ein Eigenleben führt und dass sich die Art des Gebrauchs aus dem Entwurf heraus nicht eindeutig festlegen lässt. Aber daraus zu folgern, dass Absichten, eingebrachte Wertvorstellungen und Intentionen keine Auswirkungen auf Gebrauch und Bedeutung des späteren Artefakts haben können, ist falsch.

Gerade das Beispiel der Architektur zeigt, wie in die vielfältigen Entwurfsentscheidungen immer Werte eingehen und auf diese Weise das Ergebnis bedingen. Entstehungsprozesse der gebauten Umwelt zeigen, wie eng die Entwicklung dieser Artefakte mit gesellschaftlichen und politischen Vorstellungen verwoben sind; zahlreiche Steuerungsinstrumente und Versuche der Einflussnahme geben davon Zeugnis. Zugleich legen wertbasierte Entwurfsentscheidungen Nutzungsarten an, bereiten Lesarten vor und steuern Interpretationszusammenhänge, was nun an einem Beispiel genauer untersucht werden soll.

Die Politik des Gebauten: Langdon Winner

Einen Themenkomplex, der eng mit der Frage nach Werten und Moral von Artefakten verwoben ist, stieß der Technikphilosoph Langdon Winner mit seinem Aufsatz *Do Artifacts have Politics?*

10 Ebd.

11 Ebd., S. 59.



an.¹² Darin diskutierte er ein Beispiel, das in der Technikphilosophie und -soziologie mittlerweile als klassisch gelten kann. Unter der Verantwortung des einflussreichen New Yorker Stadtplaners Robert Moses entstanden auf Long Island von 1920 bis in die 1970er Jahre hinein rund 200 Straßenüberführungen mit einer ungewöhnlich niedrigen Durchfahrtshöhe. Sie sind Teil einer umfassenden Neugestaltung Long Islands als Park- und Strandlandschaft. Von der Stadtgrenze bis zum östlichen Ende der Halbinsel wurde ein System aus Schnellstraßen entwickelt, die sogenannten ‚parkways‘, welche in das Gelände eingebettet sind. Als verkehrsplanerisches Element ermöglichen sie die kreuzungsfreie Fahrt, die nicht selten mit besonderen landschaftlichen Ausblicke belohnt wird. Die Planung und Ausführung geht auf die *Long Island State Park Commission* (LISPC) zurück, die Moses für 40 Jahre leitete. Die LISPC baute¹³ ‚parkways‘, die mit der *Southern State* im Jahr 1925 ihren Anfang nahmen und mit der Heckscher State im Jahr 1959 endeten. Bereits in der ersten Dekade nach ihrer Gründung 1924 entwickelte die LISPC ein Dutzend Parkanlagen, die sich durch hohe gestalterische Standards auszeichneten.¹³ Letztere spiegeln sich in der Wahl der Materialien und der sorgfältigen Ausführung der ‚overpasses‘ wider, jene steinernen Brücken über die Schnellstraßen, die durch eine große entwurfliche Vielfalt gekennzeichnet sind (Abb. 1 a–f). „Nothing is too good for the people of the Empire State“, wird Moses zitiert.¹⁴ Einer der unbestrittenen Höhepunkte in der öffentlichen Wahrnehmung wie in der Fachpresse stellte dabei die Erschließung *Jones Beach* dar, deren vorgelagerter Sandstrand durch drei ‚parkways‘ (*Meadowbrook State Parkway, Wantagh State Parkway, Robert Moses Causeway*) mit der Halbinsel verbunden ist (Abb. 2). Das ausgesprochene, aus damaliger Sicht als besonders innovativ eingestufte Ziel der LISPC war es, der urbanen Mittelschicht Orte der Freizeit und Erholung anzubieten.

12 Langdon Winner: Do Artifacts have Politics? In: *Daedalus. Journal of the American Academy of Arts and Sciences* 109 (1980), H. 1, S. 121–136.

13 Hilary Ballon, Kenneth T. Jackson (Hg.): *Robert Moses and the modern city. The transformation of New York*. New York, London 2007, S. 158.

14 Ebd.

Die ‚parkways‘ spielten in der Umsetzung eine wichtige Rolle. Sie sind ausschließlich dem Personenkraftverkehr vorbehalten, was durch die Höhe der Brücken gesteuert wird. Letztere ist so gewählt, dass sie keine großen Fahrzeuge durchlassen – was bis heute bei Nichtbeachtung zu schweren Unfällen führt.¹⁵

Winner folgt in seiner Interpretation dem Moses-Biographen Robert Caro, der diese Entwurfsentscheidung auf Moses Voreingenommenheit gegenüber sozial schlechtergestellten Menschen und auf rassistische Vorurteile zurückführt.¹⁶ Nach Winner werden in die Brücken politische Absichten eingetragen. Sie stellen damit eines von vielen Beispielen in der Architektur- und Städtebaugeschichte dar, wie „artifacts can contain political properties“ (wobei hier Politik mit „arrangements of power and authority in human associations as well as the activities that take place within those arrangements“ gleichzusetzen ist).¹⁷ Somit lässt sich das Argument Winners folgendermaßen zuspitzen: Der Planer Robert Moses entwirft absichtsvoll niedrige Brücken, um bestimmte soziale Effekte zu erzielen. Die auf (Doppeldecker-) Busse angewiesene Unterschicht, das heißt insbesondere Menschen afroamerikanischer Herkunft, können auf diese Weise von den Stränden Long Islands ferngehalten werden. Damit entfalten die Bauwerke politische Eigenschaften, die ihnen eingeschrieben sind.

Das provozierende Beispiel Winners hat eine kontroverse Diskussion ausgelöst.¹⁸ Eine Reihe von Gegenargumenten liegen auf der Hand: Auf ‚parkways‘ verkehren in den USA grundsätzlich keine Busse, zudem waren die Parks und Strände auf Long

15 Joel Landau: Truck collides into low overpass on Long Island’s Meadowbrook State Parkway. In: *New York Daily News*, 15. Mai 2014. URL: <http://www.nydailynews.com/news/national/truck-collides-overpass-long-island-parkway-article-1.1793510> (6. September 2016).

16 Winner 1980 (Anm. 12), S. 123f.; Robert A. Caro: *The power broker. Robert Moses and the fall of New York*. New York 1975.

17 Winner 1980 (Anm. 12), S. 123.

18 Eine Gegenposition findet sich in Bernward Joerges: Do Politics Have Artifacts? In: *Social Studies of Science* 29 (1999), H. 3, S. 411–431; dazu auch eine Aufbereitung der Debatte in: Ders.: *Scams Cannot be Busted*. In: *Social Studies of Science* 29 (1999), H. 3, S. 450–457; Ders.: *Die Brücken des Robert Moses: Stille Post in der Stadt- und Techniksoziologie*. In: *Leviathan* 27 (1999), H. 1, S. 43–63.



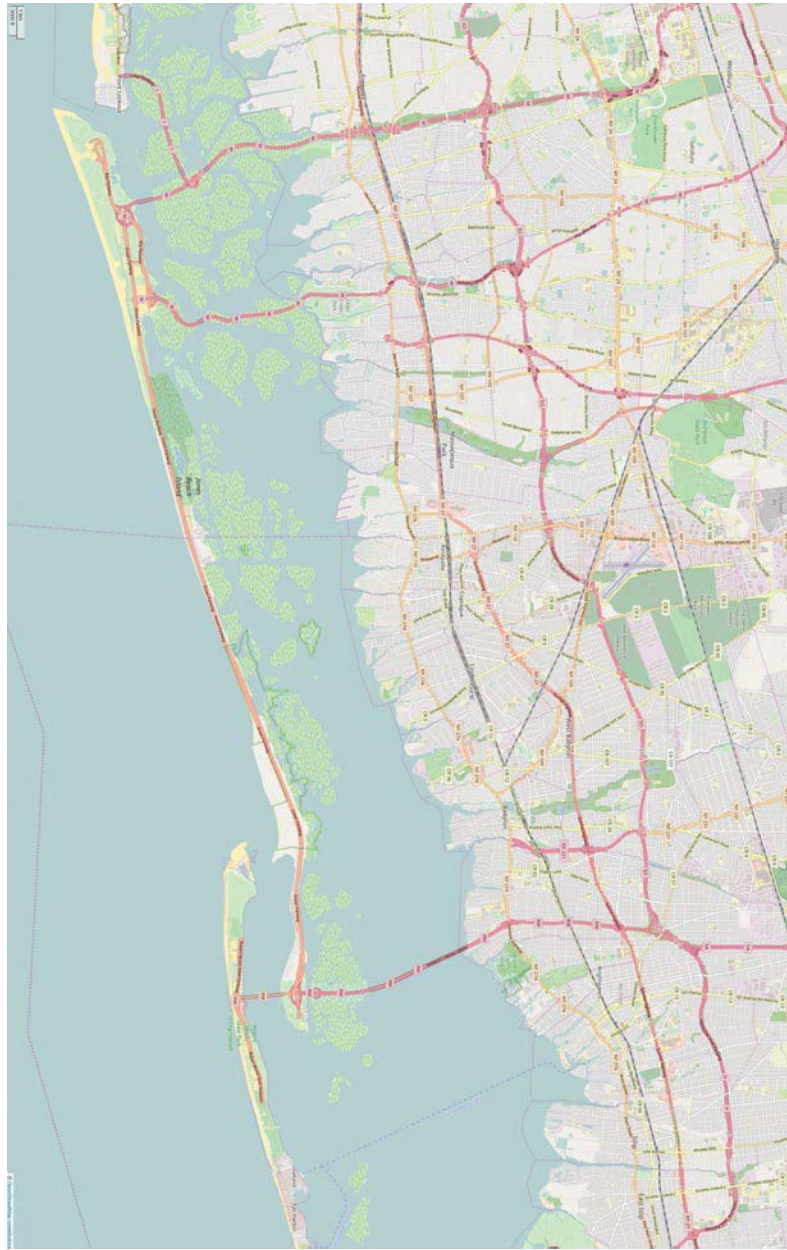
● Abb. 1 a–f (S. 322f.): Überführungen (overpasses) auf den Schnellstraßen *Meadowbrook State Parkway*, *Wantagh State Parkway* und *Ocean Parkway*. Quelle: URL: <http://www.alpsroads.net/roads/ny/meadow/>; <http://www.alpsroads.net/roads/ny/wantagh/>; <http://www.alpsroads.net/roads/ny/ocean/> (6. September 2016). © Steve Alpert

Island auch durch andere Straßen und mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen. Doch ganz so einfach stellt sich die Lage nicht dar. Gerade die Verkehrsplanung auf Long Island hatte Vorbildcharakter und prägte erst das System der ‚parkways‘. Der Hinweis, dass die Strände auch durch andere Straßen



zu erreichen sind, klingt in den Ohren jener, die kein Auto besitzen, zynisch. Was schließlich die Erreichbarkeit durch weitere öffentliche Verkehrsmittel betrifft, so gilt diese Feststellung nicht für alle Strände. So agierte Moses explizit gegen die Verlängerung der Bahnverbindung durch die Long Island Railroad bis zur *Jones Beach*.

Dennoch ließen sich weitere Gründe anführen, die gegen Winners Interpretation sprechen: seien es ökonomische (niedrigere



● Abb. 2: Erschließung der Jones Beach durch die ‚parkways‘ Meadowbrook State Parkway (M), Wantagh State Parkway (W), Robert Moses Causeway (RM), verbunden durch den Ocean Parkway. Quelle: OpenStreetMap. URL: <http://www.openstreetmap.org/#map=12/40.6403/-73.3979> (6. September 2016). © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brücken sind deutlich billiger als größere, was bei der Vielzahl an Brücken, die für das Konzept des kreuzungsfreien Transfers notwendig waren, deutlich ins Gewicht fällt), ästhetische (niedrigere Brücken lassen sich besser in die Landschaft integrieren, was dem Ideal des Erhalts der Naturlandschaft entgegenkommt; niedrigere Brücken verhindern ein Massenaufkommen, was ein individuelles, ungestörtes Naturerlebnis ermöglicht) oder planerische (an Entwurfsentscheidungen bei derartigen Großprojekten sind eine Vielzahl von Personen beteiligt; die Weichenstellung für niedrige Brücken fiel vor die Wirkungszeit von Moses; Ausschluss der Doppeldeckerbusse könnte nur ein Nebeneffekt gewesen sein, um insbesondere den kommerziellen Verkehr in Form von großen Lastkraftwagen aus den Freizeit- und Naherholungsbereichen fernzuhalten).

Allerdings verliert das Beispiel an seiner Aussagekraft, wenn es nur auf die Frage reduziert wird, ob der Planung von Moses eine rassistische Motivation unterliegt. Planungs- und Entwicklungsprozesse bearbeiten äußerst komplexe Problemlagen, die sich wohl nur selten auf einen Aspekt und eine vermeintliche Ursache reduzieren lassen. Viel wichtiger sind in diesem Zusammenhang sicherlich strukturelle Bedingungen. Eine Planung, die dem Ideal der autogerechten Stadt in einer Zeit folgt, in der die Nutzung eines eigenen Autos noch immer ein Oberschichtphänomen und später ein Privileg der Mittelschicht darstellt, macht Baupolitik zugunsten ausgewählter Bevölkerungsgruppen. Dasselbe gilt für das Ideal exklusiver Parks und Strände wie auch jenes des ungestörten, individuellen Naturerlebnisses – sie sind nicht zu haben, wenn sich die Massen in Bewegung setzen. Deutlich wird hier, dass weniger eine persönliche Motivation ausschlaggebend ist, als vielmehr die Werte, die im Entwurfsverlauf wirksam werden und sich im späteren Artefakt niederschlagen.

Doch inwieweit diese Werte tatsächlich im Gebrauch wirksam werden und damit eine politische Bedeutsamkeit erhalten, hängt von den Rahmenbedingungen ab. Diese können sich ändern: Das Wohlstandsniveau kann so angehoben werden, dass nahezu alle Bevölkerungsschichten ein Auto besitzen und auf den ‚parkways‘



die Strände erreichen. Der öffentliche Nahverkehr ist nicht notwendig an Doppeldeckerbusse gebunden, sondern kann ebenso mit einstöckigen Bussen betrieben werden, damit Parks und Strände durch alle erreichbar sind.

Schlussüberlegungen

Das Beispiel *Winners* zeigt sehr deutlich, wie Artefakte in ihrem Gebrauch lebensweltlich wirksam werden. In der Benutzung entfalten sich Wertvorstellungen und können Handlungen in bestimmte Richtungen lenken. Bis heute, fast 100 Jahre nach der Errichtung der ersten Überführungen, lenken die Bauwerke die Benutzung der Straßen und damit die Erschließung der Parks und Strände auf Long Island. Der Zugriff ganzer Bevölkerungsgruppen auf wichtige Elemente der Verkehrsinfrastruktur und der Naturerfahrung wird dadurch verhindert. Auf diese Weise erhalten die Bauwerke eine ethisch-moralische Dimension, deren Relevanz sich nicht länger von der Hand weisen lässt, wenn sie auch selten thematisiert und bewusstgemacht wird. Gerade durch die lange Lebensdauer von Artefakten der gebauten Umwelt ist es daher besonders wichtig, mögliche ethisch-moralische Konsequenzen schon so frühzeitig wie möglich in den Blick zu nehmen.

Der Gebrauch kann sich, wie oben angedeutet, durch veränderte Rahmenbedingungen wandeln. Aber gerade das Beispiel der Brücken auf Long Island zeigt, welche Beharrlichkeit das Gebaute über die Jahrzehnte hinweg entwickeln kann. Noch immer können sich einkommensschwache Personen kein Auto leisten und noch immer stellen Menschen afroamerikanischer Herkunft den Großteil der einkommensschwachen Personen.

Auch wenn die *Jones Beach* durch eine Kombination aus Zugfahrt und Busverbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen ist, strahlt der Effekt der niedrigen Durchfahrtshöhe der Überführungen bis heute aus. Damit wird deutlich, dass die Art des Gebrauchs und die damit verknüpften Werte in keinem absoluten Sinne eingeschrieben sind, wie Don Ihde zu Recht betont. Werte im Gebrauch können sich überraschend

und unvorhergesehen entfalten sowie auf vielschichtige Weise aktiv werden. Doch mit Ihde den Benutzungskontext als etwas Unberechenbares zu deuten, der einem permanenten Wandel unterworfen wäre, ist die falsche Schlussfolgerung. Der tatsächliche Gebrauch liegt jenseits von Determinismus und Kontingenz. Im Artefakt angelegt, kann er ein großes Beharrungsvermögen entwickeln.

Damit lässt sich auf die erste der eingangs dargestellten Thesen Verbeeks reagieren, die den Artefakten eine Moralität unterstellte. Wie das Beispiel zeigt, führt die Rede von einer Moral des Gebauten in die Irre (es sei denn, es handelt sich um eine elliptische Sprechweise). Vielmehr manifestieren sich im Gebauten Moralvorstellungen, die in bestimmten Gebrauchskontexten wieder wirksam werden können. Das weit verbreitete Diktum der Neutralität technischer Artefakte ist damit als naiv entlarvt. Das Gebaute ist wertbehaftet und in der Benutzungserfahrung Werte setzend. Doch diese sind nicht festgeschrieben, sondern sie können sich durch neue Rahmenbedingungen verändern.

Wie sieht es aber mit der zweiten These Verbeeks aus, die davon ausgeht, dass sich Werte entwerfen lassen? Ohne Zweifel stellt sich der Entwurfsvorgang als ein Schlüsselprozess dar, in dem Lebens- und Moralvorstellungen in einem Artefakt verankert werden. Das Beispiel Robert Moses zeigt, dass sich persönliche Lebens- und Moralvorstellungen der Verantwortlichen mit strukturellen Vorstellungen überlagern können. Von beiden Ebenen gehen Einflussnahmen auf den Entwurf aus und wirken auf die unzähligen Entscheidungen ein, die während eines Entwicklungsprozesses getroffen werden. Von großer Bedeutung ist daher, diese Prozesse transparent zu machen. Zugrundeliegenden Werte müssen aufgedeckt und kritisch überprüft werden, um auf dieser Grundlage gezielte Entscheidungen zur Integration gewollter Werte treffen zu können.

Doch mit Ihde ist vor überzogenen Erwartungen an die Planbarkeit und gezielte Steuerung von Wert-Wirkungen zu warnen. Entwurfsvorgänge stellen eine Projektion in die Zukunft auf der Grundlage unscharfer Ausgangsbedingungen dar. Gebrauchsweisen vorwegzunehmen, und, wie im Fall des



Bauwesens, für Jahrzehnte, ja zum Teil für Jahrhunderte festzulegen, unterliegt großen Einschränkungen und zeigt die Grenzen eines solchen Vorgehens auf. Beabsichtigte Werte müssen nicht zwangsläufig die gewünschte Wirkung in der Benutzung zeigen und zugleich kann sich ihre Wirkung verändern.

Diese Schwierigkeiten stellen allerdings keinen Freibrief dar, wertbezogene Problemstellungen im Entwurf zu vernachlässigen. Ganz im Gegenteil muss genau hier angesetzt werden, um zu sensibilisieren und Entwicklungsprozesse gezielt zu lenken. Allerdings sind die richtigen Planungsinstrumente und eine solide wissenschaftliche Fundierung der Maßnahmen gefragt. Gerade die Architekturgeschichte des 20. Jahrhunderts ist voll an Beispielen, wie hochtrabende gesellschaftspolitische Ziele durch Bauwerke umgesetzt werden sollten – mit nicht selten gravierenden Folgen für die Bewohnerinnen und Bewohner, die zu besseren Menschen und einer besseren Gesellschaft erzogen werden sollten und sich heute in einem Wohnumfeld wiederfinden, dass wenig mit den ursprünglichen Absichten zu tun hat. Dies sollte eine Lehre sein. Es bedarf veränderter Ansätze in Ausbildung und Planung, um eine höhere Selbstreflexivität und ein größeres Wertbewusstsein bei den einzelnen Akteuren zu erreichen. Eine wesentliche Funktion muss zugleich geeigneten Entwurfswerkzeugen zukommen, um ethische Weichenstellungen im Entwurf besser steuern zu können. Dazu gehört auch die empirische Beobachtung, die Begleitung und Auswertung der umgesetzten Entwürfe. Daher sollten Entwurfsaufgaben nicht mit der Schlüsselübergabe abgeschlossen sein. Rückkopplungen aus der Gebrauchsphase sind entscheidend, um bestehende Artefakte nachzubessern und aus Fehlern für zukünftige Projekte zu lernen. Nur so kann langfristig der moralischen Signifikanz von Bauwerken Rechnung getragen werden.



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Universitätsverlag der TU Berlin, 2018

<http://verlag.tu-berlin.de>

Fasanenstr. 88, 10623 Berlin

Tel.: +49 (0)30 314 76131 / Fax: -76133

E-Mail: publikationen@ub.tu-berlin.de

Alle Teile dieser Veröffentlichung – sofern nicht anders gekennzeichnet – sind unter der CC-Lizenz CC BY lizenziert.
Lizenzvertrag: Creative Commons Namensnennung 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Lektorat: Eva Maria Froschauer, Christiane Salge

Gestaltung: Stahl R, www.stahl-r.de

Satz: Julia Gill, Stahl R

Druck: docupoint GmbH

ISBN 978-3-7983-2940-9 (print)

ISBN 978-3-7983-2941-6 (online)

ISSN 2566-9648 (print)

ISSN 2566-9656 (online)

Zugleich online veröffentlicht auf dem institutionellen
Repositorium der Technischen Universität Berlin:
DOI [10.14279/depositonce-6019](https://doi.org/10.14279/depositonce-6019)
<http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-6019>

Der Tagungsband versammelt Beiträge des 2. Forums Architekturwissenschaft zum Thema Architektur im Gebrauch, das vom 25. bis 27. November 2015 im Schader-Forum in Darmstadt stattfand. Die Beiträge nähern sich dem Thema grundlegend in zwei Perspektiven. Zum einen interessiert die lebensweltliche Verankerung von Architektur: die Gebrauchserfahrungen und die vielfältigen Weisen, in denen das Gebaute im Alltag jedes Menschen in Erscheinung tritt. Zum anderen werden die Vorstellungen vom Gebrauch in Prozessen des Planens und Bauens untersucht. Dabei treten unweigerlich auch Spannungsverhältnisse auf – zwischen Planerinnen und Nutzern, aber auch zwischen unterschiedlichen Gebrauchsweisen. Sowohl in theoretischen Auseinandersetzungen zu einem Begriff von Gebrauch in der Architektur als auch in empirischen Studien zu einzelnen Bauten und Bautypen, zeitgeschichtlichen Gebrauchsphänomenen und Situationen des Alltags wird dem auf den Grund gegangen.

Universitätsverlag der TU Berlin
ISBN 978-3-7983-2940-9 (print)
ISBN 978-3-7983-2941-6 (online)