

## Täglich abreißen

365 deutsche Bausünden für den Hausmüll

GARCHING BEI MÜNCHEN (MA). Hässliche Gebäude gibt es in jeder Stadt. Die Bauhistorikerin Turit Fröbe, die an der Universität der Künste Berlin Baugeschichte unterrichtet, war über vier Jahre in deutschen Städten unterwegs und hat mit ihrer Kamera architektonische Fehlritte eingefangen, die nun jeder einfach von Hand statt mit Bagger und Abbruchzange „abreißen“ kann. Die 35-jährige hat für ihren „Abreiß-Kalender“ die 365 schönsten Schandflecke aus 80 deutschen Städten zusammengestellt.



Im „Abreiß-Kalender“ finden sich die 365 schönsten Schandflecke aus 80 deutschen Städten. Foto: Carlsen-Verlag/Turit Fröbe

Berufsbedingt hat Fröbe ein Auge für Architektur und fing unermüdet urbane Schandflecken mit der Kamera ein. Da stehen lieblos hochgezogene Einfamilien-Fertighäuser neben Betonklötzen oder 1970er-Jahre-Bruchbuden. Wohnsilos in Dresden, Einfamilienplatte irgendwo im Osten, ein Wellblech-Discounter in Cuxhaven, der aber genauso gut in vielen anderen Städten stehen könnte. Und besonders beliebt: Kaufhäuser in westdeutschen Fußgängerzonen, heruntergekommene Parkhäuser, fliesenverkleidete Wohnhäuser und vieles mehr. Turit Fröbe hat alles abfotografiert. Besonders angetan hatten es ihr die Bausünden der sechziger, siebziger und achtziger Jahre, aber dem Auge der Architektorexpertin entgingen auch andere Beispiele städtebaulichen Versagens nicht. Ein persönliches Ranking der Hässlichkeit habe sie im Übrigen nicht. Sie entdeckte zwar in Bielefeld gleich fünfzig scheußliche Motive, sie sind allerdings nicht alle im Kalender abgebildet. Die Lust am Knipsen verging ihr beinahe in Bremerhaven, das sie einfach nur „grottenhässlich“ fand. Süddeutschland dagegen ist in ihrer Sammlung eher unterrepräsentiert. Aber das liegt wohl

vor allem daran, dass sie hauptsächlich in Mitteldeutschland unterwegs war. Obwohl, wenn man die Bilder betrachtet, kann oft nicht unterscheiden, ob es sich um West- oder Ostdeutsche Architektur handelt. So willkürlich die Fotos entstanden sind, hinter der Anordnung im Kalender steckt System. An den Sonntagen sind Eigenheime zum Abriss freigegeben, an hohen Feiertagen Kirchen. Nur für den Tag der Einheit musste eine holländische Scheußlichkeit erhalten, da sich Fröbe nicht zwischen Bausünden aus Ost- und West entscheiden konnte. Außerdem mussten die Stimmungen der Fotos der Jahreszeit entsprechen.

Der Abreiß-Kalender, vom Hamburger Carlsen-Verlag macht also seinem Namen alle Ehre. Mit dem täglichen Herunterreißen und anschließend in den Müll werfen architektonischer Scheußlichkeiten kann der Käufer ein gutes Gefühl haben Deutschland symbolisch ein bisschen schöner gemacht zu haben.

Der „Abreiß“-Kalender von Turit Fröbe ist im Carlsen Verlag erschienen, erhältlich im Buchhandel und kostet 14,90 Euro.

## Huckepack durch die Welt

Mit dem Rucksackhaus entwickelte Stefan Eberstadt eine Raumlösung zum Mitnehmen

MÜNCHEN (MA). Erweiterung von Wohnraum ist vor allem in den deutschen Großstädten ein aktuelles Thema. Zwar gibt es massive Anbauten oder Wintergärten, aber in mehrstöckigen Stadthäusern ist ein solcher Anbau in den seltensten Fällen möglich. Der Münchner Künstler Stefan Eberstadt, der das beengte Wohnen aus eigener Erfahrung kennt, hat dieses Problem gelöst. Erst als Kunstprojekt entworfen, könnte sein Rucksackhaus nun sogar in Serienfertigung gehen.

Sesshaft war gestern, heute ist flexibel – glaubt man Zukunftsforscher Matthias Horx. Für die, die beim Umzug zumindest einen Teil der gewohnten vier Wände mitnehmen wollen, hat Stefan Eberstadt einen Wohnbehälter entworfen, der einfach vor das Haus geschnallt wird und bei einem Umzug wieder mitgenommen werden kann. Rucksackhaus nennt er seinen neun Quadratmeter großen Wohnbehälter. „Der Raum ist zur freien Nutzung“, sagt Eberstadt, „alles ist denkbar. Stauraum, Gästezimmer, Wintergarten“.

Eberstadt machte sein Diplom der Münchener Akademie der Künste. Mitte der Neunziger wohnte er in London und New York, wo er selber auf engstem Raum in improvisierter Form lebte. Daraus entwickelte er seine Idee des Rucksack-Hauses. Der Prototyp seiner 1,6 Tonnen schweren, realen Wohn-Skulptur ist in Skelettbauweise aus verschweißten Eisenvierkantrohren und Sperrholz-Standard-Platten gebaut. Die Außenhaut besteht aus witterungsbeständigen Fur-

nierschichtplatten, die von Plexiglas-Einlagen unterbrochen wird. Das Rucksackhaus besitzt eine Grundfläche von neun Quadratmetern. Es ist 3,60 Meter lang und mit 2,50 Metern genau so breit wie hoch. Der würfelförmige Kubus ist eine Art begehbare Skulptur, mit ausklappbarer Einrichtung.

Das „Ansnallen“ des Rucksacks dauert vier bis fünf Stunden. Mit einem Autokran mit Hebebühne werden die angebrachten Dorne am Kubus in vorgebohrte Löcher an der Fassade gesteckt. Nach Abschluss der statischen Vorarbeiten ist das in gerade einmal vier Stunden erledigt. Und man hat einen wirklich ungewöhnlichen Raum hinzugewonnen. Die Box hängt an Stahlseilen, die über das Dach an der rückwärtigen Fassade fixiert werden und beim Umzug einfach abgehängt und mitgenommen werden kann. In das Innere gelangt man über das Fenster am Haus und von da aus wird die Wohnbox mit Strom oder Heizung versorgt. Toilette oder Wasserversorgung gibt es nicht.

## Begehbare Geschichte des Straßenbaus

Die Autostadt in Wolfsburg gestaltet die Entwicklungsgeschichte der Straße nach

WOLFSBURG. Vom unbefestigten Pfad der Jäger und Sammler über die Römerstraßen und den „Makadam“-Belag - so lässt sich die Geschichte des Straßenbaus in der Autostadt in Wolfsburg erleben. „Es ist faszinierend, wie unser heutiges Straßensystem mit seinen modernen Fahrbahnbelägen als unbefestigter Trampelpfad in freier Wildnis begann und sich über Tausende von Jahren zu einem höchst anspruchsvollen und kunstvollen Handwerk herausgebildet hat“, umreißt Dr. Maria Schneider, Kreativdirektorin der Autostadt, die Geschichte des Straßenbaus.

Über die gesamte Länge des Zufahrtsweges zum Autostadt-Hotel „The Ritz-Carlton“ erstrecken sich 30 charakteristische Abschnitte, die die wichtigsten Durchbrüche in der Entwicklungsgeschichte des Straßenbaus repräsentieren. Das Konzept dieser einmaligen Weggestaltung hat der renommierte Hamburger Landschaftsarchitekt Hinnerk Wehberg gemeinsam mit der Autostadt erarbeitet.

Der Ursprung des Straßenbaus führt zurück bis in die Zeit des Römischen Reiches, als auf Veranlassung der Cäsaren ein weit verzweigtes Netz aus Handelswegen und innerstädtischen Hauptstraßen entstand. Fast zweitausend Jahre lang überdauerte die römische Straßenbauweise, die sich durch bemerkenswerte Ergebnisse auszeichnet. Die aus gebrochenem Stein angelegten Verkehrswege waren dank ihrer Verkittung durch Lehm oder Kalkmörtel nahezu wasserdicht und frostsicher. Aber erst durch die Griechen lernten die Römer einen nicht wasserlöslichen Mörtel, den Caementum, kennen.

Während des Mittelalters beschränkte sich der Straßenbau mit wenigen Ausnahmen auf die notwendigsten Reparaturarbeiten des vorhandenen Verkehrsnetzes. Allerdings begann sich in dieser Zeit das Handwerk des Pflasterers in Deutschland herauszukristallisieren. Die wenigen neu angelegten Straßen wurden hauptsächlich mit Feldsteinen befestigt. Innerhalb weniger Jahrzehnte entwickelte sich diese Art der Straßenbefestigung zu einer anerkannten Handwerkskunst. Zum Pflastern dienten anfangs unbehauene Steine im wilden Verband.

Als Weiterentwicklung folgte das so genannte Großsteinpflaster, das entweder in Reihen oder kunstvollen Bögen und Diagonalverbänden verlegt wurde. Erst Jahrhunderte später, mit Entwicklung der Luftbereifung des Automobils, die deutlich weniger Verschleißerscheinungen zur Folge hatte, wich das Großsteinpflaster zu Gunsten des Kleinsteinpflasters. Dabei ging es nicht so sehr um optische Aspekte, sondern vor allem um die Notwendigkeit, große Kräfte möglichst optimal verteilen zu können. Zwischenzeitlich wurden zudem Holzpflaster im Sechseckverband vor-

allem in Russland oder Klinker und Ziegelsteine im Norddeutschen Tiefland genutzt.

Der eigentliche Durchbruch des modernen Straßenbaus jedoch geschah im 19. Jahrhundert mit der Erfindung des Automobils und den daraus folgenden neuen Herausforderungen. Bereits zur Jahrhundertwende suchte John London McAdam nach einer möglichst haltbaren Straßendecke und entwickelte den vielfach verwendeten „Makadam“-Belag, eine mit Bitumen abgespritzte Schotterdecke auf klein geschlagenen Steinen. Die Verbreitung des Automobils verlangte jedoch bald neue Techniken, um das Aufreißen der Straßenbeläge durch die Räder zu vermeiden und die vermehrte Staubeentwicklung einzuschränken. Man entdeckte die besonders positive Eigen-

schaft des Teers, Staub binden zu können und machte sich diesen Vorteil mehr und mehr zu Nutze.

Zwei weitere auch heutzutage noch beliebte Werkstoffe waren Asphalt und Betonpflaster. Asphaltbeläge werden entweder natürlich gewonnen oder auch aus Bitumen und Mineralstoffen künstlich hergestellt. Natürlicher Asphalt (Griechisch für „Erdspech“) wurde bereits vor fünftausend Jahren von den Babyloniern zur Abdichtung von Bauwerken genutzt. Große Naturasphaltvorkommen gibt es heute vor allem in Südamerika, Kanada und den USA. Der einzige deutsche Naturasphalt-Untertagebau befindet sich in Niedersachsen. Im modernen Straßenbau kommt jedoch fast ausschließlich künstlich gewonnener Asphalt zum Einsatz. Die erste Betonstraße Deutschlands wurde bereits 1888 in Breslau (heute Polen) geschaffen. Betonpflaster erfreut sich seit den 1960 Jahren wachsender Beliebtheit. Dabei spiegelt die Produktvielfalt nicht nur die zahlreichen Möglichkeiten des Materials, sondern auch den jeweiligen Zeitgeschmack wieder.



Eine Zeitreise durch die Geschichte des Strassenbaus können Besucher der Autostadt in Wolfsburg erleben. Foto: Rainer Jensen



Das „Ansnallen“ des Rucksackhauses dauert etwa vier bis fünf Stunden. Ob als Arbeits- oder Gästezimmer, Schlafraum oder Abstellkammer, der zusätzliche Raum lässt viele Verwendungsmöglichkeiten zu. Foto: Claus Bach

Für das Rucksackhaus braucht man, wie für jedes andere Bauvorhaben auch eine Genehmigung. Jedes Gebäude wird statisch geprüft und die Eigentümergemeinschaft, der Hausbesitzer oder die Verwal-

tung müssen der Maßnahme zustimmen. Bisher war das mehr eine Kunstaktion als die Vorstellung eines neuen Fertighausmoduls. Trotzdem ist es auch ein funktionstüchtiger und sicherer Baukörper.

Bereits zweimal haben deutsche Baubehörden eine Baugenehmigung erteilt. Je nach Ausstattung ist die Wohnbox ab circa 25 000 Euro zu haben. Hinzu kommen die Kosten für die Genehmigung und Montage mit maximal 10 000 Euro. Für Eberstadt ist die Aktion ein Experiment. Es ging ihm darum zu sehen, was von der Öffentlichkeit angenommen werde. Der große Erfolg hat ihn allerdings nun auf die Idee gebracht, das Rucksackhaus in Serie gehen zu lassen und es als Erweiterung für Etagenwohnungen anzubieten. Ob als Arbeits- oder Gästezimmer, Schlafraum oder Abstellkammer, der zusätzliche Raum lässt viele Verwendungsmöglichkeiten zu. Als Serienmodell wird das Rucksackhaus voraussichtlich etwa 25 000 Euro kosten.

Der Prototyp wurde bereits 2004 in München fertig gestellt. Von dort aus gelangte es nach Leipzig, wo es an der Fassade der alten Baumwollspinnerei erstmals installiert wurde. Dann kam das Haus nach Köln, wo es die Außenwand eines zentral gelegenen Wohnhauses aus den sechziger Jahren schmückte. Bei der Architektur-Biennale 2006 in Venedig stand das Projekt stellvertretend für das Motto des deutschen Pavillons: „Convertible City – Verwandelbare Stadt“.