

AUSSTELLUNG

Fortbewegung, Statement, Therapie | Alles übers Rad im Wiener MAK

Natürlich sei Fahrradfahren ein politisches Statement, stellt der Musiker David Byrne klar: „Es ist ein ‚Ihr könnt mich mal‘ an die großen Ölfirmen, die Kriege und die damit einhergehende Plünderung unseres Planeten.“ So global wie der Schotte, dessen *Bicycle Diaries* das Radeln in Städten reflektieren, versteht sich nicht jeder, der in die Pedale tritt – die meisten wollen wohl einfach ein Ziel erreichen. Auf welchen Zweirädern das möglich ist und wie das Umfeld passend gestaltet werden könnte, zeigt das Museum für angewandte Kunst (MAK) in Wien.

Im Mittelpunkt der Schau steht die Sammlung des Wiener Architekten Michael Embacher. Von den über zweihundert Fahrrädern, die er nach eigener Auskunft regelmäßig ausfährt, sind fünfzig im MAK zu sehen. Mit den in großen Kreisen von der Decke der Ausstellungshalle abgehängten Exponaten nimmt die Designgeschichte der letzten hundert Jahre Fahrt auf: vom *Vialle Vélastic* von 1925, dessen auskragende Sattelstange aus einer elastischen Blattfeder besteht, über das seit 1971 erhältliche Aluminiumleichte *Bickerton Portable* bis hin zum vollgefederten und klappbaren *BMW Super-Tech* von 1997.

Der Doyen der Maschinenästhetik in der Architektur, Reyner Banham, war vom *Standard M1* des unlängst verstorbenen englischen Ingenieurs Alex Moulton entzückt: „Es ist so einfach, wie es radikal ist“, schrieb er 1960, „eben weil es etwas bietet, was konventionelle Fahrräder nie konnten: federn. Der Fahrer nimmt die klassische aufrechte Haltung ein, die sich für eine bessere Übersicht und einen effizienteren Einsatz der Beinmuskeln eignet.“ Mit ähnlichen konstruktiven Unzulänglichkeiten wie die *Metastadt* Ende der 70er Jahre versagte hingegen das zeitgleich konzipierte schwedische *Itera*: Vollständig aus Kunststoff, verwand es sich oder brach (je nach Temperatur), war schwer und wirkte so plump, dass es kaum nachgefragt wurde. Auch vom *Zoombike* von Richard Sapper gibt es nicht mehr als 60 Prototypen, obwohl dieses Faltrad frapperend elegant

detailliert ist. Man möchte es abhängen und sich damit auf die übrigens sehr fahrradfreundlich ausgebaute Ringstraße schwingen, die am Museum vorbeiführt.

Die Ausstellung „Tour du Monde. Fahrradgeschichten“ wird nicht von ungefähr in der österreichischen Hauptstadt ausgerichtet. 2013 ist das „Rad-Jahr“, in dem die Stadt ihren Bürgern mit Informationen und Workshops die „Vorteile des Fahrrads als Fortbewegungsmittel näherbringen“ will. Auch richtete Wien in seinem Rathaus die internationale Velocity-Konferenz „The Sound of Cycling – Urban Cycling Cultures“ aus. Darüber hinaus hatte die stadteigene Kreativagentur *departure* den Ideenwettbewerb „Cycling Affairs, Smarte Ideen für Rad & Stadt“ ausgeschrieben, mit Schwerpunkten wie *Raum & Stadt, Stil & Kultur oder Offen & frei*. Den ersten Preis erhielt das Konzept *Wiener Rad WG*, das die Nutzung temporär leerstehender Räume zum Abstellen oder für Radservice auf der Grundlage datenbasierter Kommunikation vorschlägt. An einen mobilen Fahrradständer, der sich an Orten aufstellen lässt, an denen Stellplätze knapp sind, ging der zweite Preis. Wie der Komfort für Radfahrer ausgebaut werden kann, eint alle Ideen, seien es schützende Fahrradboxen, durch den Fahrtwind betriebene Beleuchtung oder eigens in U-Bahnwaggons eingerichtete Fahrradstellplätze.

Es gibt viel zu tun, die Lust am Radfahren umfassend zu kultivieren. In der einzigartigen Verbindung von Vorankommen und der unmittelbaren Verbundenheit mit der Umwelt liegt wohl auch die therapeutische Wirkung, die der Schöpfer von Sherlock Holmes, Sir Arthur Conan Doyle, dem Fahrrad zuschrieb: „Wenn du bedrückt bist und es scheinbar sinnlos ist, auf irgendetwas zu hoffen, dann steig aufs Rad und mach eine Tour, einfach die Straße runter, ohne an irgendetwas anderes zu denken als ans Fahren.“ Auf gehts! *Michael Kasiske (zurzeit auf zwei Rädern im Baltikum unterwegs)*

Tour du Monde. Fahrradgeschichten | MAK-Ausstellungshalle, Weiskirchnerstraße 3, 1010 Wien | ► www.mak.at | bis 6. Oktober | Das Begleitheft „MAK/ZINE: In Bewegung“ kostet 9,90 Euro.

Kofferrad von Skoot International LTD, 2001; Design: Vincent & Vaughan Fallon
Fotos: Bernhard Angerer / © Embacher-Collection



1



2

WER WO WAS WANN

1 Endlich da! | Die Ausstellung „Schreiben & Bauen. Der Nachlass von Hermann Muthesius im Werkbundarchiv“ (Bauwelt 22.12) würdigte die literarischen Fertigkeiten des Wegbereiters der funktionalistischen Architektur (Foto: Muthesius vor seinem Berliner Wohnhaus). Nun ist der Begleitband erschienen, in dem u. a. Auszüge aus Briefen von Muthesius publiziert sind. Das Buch ist für 12 Euro beim Werkbundarchiv – Museum der Dinge zu beziehen. ► www.museumderdinge.de

Punkte sammeln | Das Institut Fortbildung Bau der Architektenkammer Baden-Württemberg hat seinen neuen Fortbildungsplaner herausgegeben. Zu zehn Themen wie Planung und Gestaltung, Technik, Aus- und Durchführung sowie Planungs- und Baurecht werden zahlreiche Seminare und Lehrgänge für Architekten und Stadtplaner angeboten. ► www.ifbau.de

2 Luftkrieg und Städtbau | Der Zerstörung Hamburgs im Juli 1943 widmet sich die Ausstellung „Die erwartete Katastrophe“, die bis 29. September in der Freien Akademie der Künste in Hamburg läuft. Die von Jörn Düwel, Niels Gutschow und Volkwin Marg kuratierte Schau fokussiert auf die Planungen zum Wiederaufbau der Stadt im Kontext anderer zerbombter europäischer Städte (Foto: Freie Akademie der Künste in Hamburg). Begleitendes Filmprogramm im Kino Metropolis. ► www.erwartete-katastrophe.de

LESERBRIEFE

► **Stadtbauwelt: Zukunftsraum Land**
Bauwelt 24.13

Pflichtlektüre für jeden Ortsbürgermeister

Als angestellter Architekt, der versucht, in seinem Heimatort gegen den größten Wildwuchs aufgrund fehlender Bauleitplanung vorzugehen, hat mir Ihr Heft die Tränen in die Augen getrieben. Hier wird über Orte mit 50 Einwohnern berichtet, die es schaffen, gegen alle Widrigkeiten ihren Ort zu erhalten und fortzuentwickeln, während in meiner Gemeinde das Problem ist, dass kein „Investor“ die wie Sauerbier angebotenen Gewerbeflächen haben will, auch wenn der Bürgermeister anbietet, auf jede Einflussnahme zu verzichten.

Ich habe in den letzten Jahren versucht, auf Orts- und Gemeindeebene ein Bewusstsein für die Begrenztheit der Ressourcen und die Wichtigkeit einer prospektiven Planung und Beteiligung der Bürger zu vermitteln, indem ich Vorträge mit befreundeten Stadtplanern veranstaltet, Aktionen gegen die „NEL-Pipeline“ begleitet und regelmäßig Einwendungen zu konzeptlosen Bebauungsplanentwürfen erarbeitet habe. Parallel versuche ich zusammen mit dem Ortsverein der Grünen, auch innerhalb der Orts- und Gemeindeverhältnisse die Mitbürger aufzuwecken. Regelmäßig scheitere ich an mangelnder Vorstellungskraft der politisch Aktiven und an den Fragen, wer das bezahlen soll, wie das denn geht und ob das alles nicht viel zu viel Arbeit ist – am Ende sei doch alles gar nicht so schlimm.

Ich werde Ihr Heft an die Ortsbürgermeister und die Bauabteilung meiner Gemeinde und der umliegenden Gemeinden verteilen. Ich denke, dass Ihr Heft plakativ genug ist, um auch von Baulaien verstanden zu werden, genug Anstoß gibt, sich ernsthaft mit den angesprochenen Fragen zu beschäftigen und Wege zur Umsetzung zeigt. *Thies Ockelmann, Rosengarten*



Der Lustgarten (noch fast ohne Schloss) und das geplante Hafengebäude an seinem alten und vielleicht auch neuen Standort: angebaut an das Hotelhochhaus.

Abb.: Dietz Joppien; Winkens Architekten

BAUPOLITIK

Abrisspläne, Urheberrechte, Bürgerinitiativen | Potsdam streitet über ein Hafengebäude am Lustgarten

Man muss etwas ausholen, will man über das Gezerre um einen Neubau für das Schifffahrtsunternehmen „Weiße Flotte“ am Potsdamer Lustgarten sprechen: Seit Jahren wird in der brandenburgischen Landeshauptstadt ein heftiger Streit um die Entwicklung der Innenstadt ausgetragen. Divergierende Ansprüche an die Stadt prallen dabei aufeinander. Auf der einen Seite steht eine Reihe von Initiativen wie der Verein Potsdamer Stadtschloss, die Initiative „Mitteschön“ und die Stiftung Garnisonkirche Potsdam. Deren Ziel ist es, aus Potsdam eine möglichst schöne Stadt zu machen – worunter vor allem der Vorkriegszustand verstanden wird. Man engagiert sich sowohl für den Wiederaufbau verlorener Bauten als auch für den Abriss von Gebäuden aus der Nachkriegszeit: Fachhochschule, Stadt- und Landesbibliothek, Wohnblock am Staudenhof, Hochhaus des Hotel Mercure.

Auf der anderen Seite stehen Potsdamer, die von ihrer Stadt praktische Dinge wie sichere Arbeitsplätze oder günstige Wohnungen erwarten. Sie kämpfen für den Erhalt der Nachkriegsbauten, weniger aus ästhetischen als aus pragmatischen Gründen: Wohnhäuser aus der DDR-Zeit bieten bezahlbare Wohnungen (in Potsdam Mangelware), die FH in der Innenstadt ist besser erreichbar als der Ersatzstandort auf dem Bornstedter Feld, das Mercure zählt zu den am besten ausgelasteten Hotels der Stadt. Diese berechtigten Argumente werden von einflussreichen Unterstützern der Gegenseite mit geringschätzung kommentiert. So bezeichnete der Moderator Günther Jauch Wohnhäuser aus der Nachkriegszeit als „Notdurftarchitektur“, und der Modemacher Wolfgang Joop erklärte, gerne würde er zur Hochhäuser-Beseitigung Al Kaida engagieren. Und die „Potsdamer Neuesten Nachrichten“ nennen die Abrissgegner „Kaputtlärer“ und „Betonköpfe“. Diese Form der Debatte erschwert die Konsensfindung enorm.

So auch bei dem Projekt der Weißen Flotte, die sich seit 2005 um den Neubau eines Hafengebäudes mit Serviceangeboten, Gastronomie und Büroräumen bemüht. Nach langen Verhandlungen beschloss die Stadtverordnetenversammlung im September 2010,

den Neubau als Anbau an das Hotel Mercure zu errichten. 2011 folgte ein Wettbewerb, den der Berliner Architekt Karl-Heinz Winkens gewann. Doch im April 2012 präsentierte die Stadtverwaltung einen recht abenteuerlichen Plan: Der in Potsdam ansässige IT-Unternehmer Hasso Plattner sollte das Hotelhochhaus kaufen, abreißen und an selber Stelle eine Kunsthalle errichten. Das geplante Hafengebäude stand diesen Plänen im Weg, sein Standort wurde kurzerhand an der Uferkante entlang ein Stück nach Süden verlagert – und damit direkt ans Neptunbecken im Lustgarten. Die Stadtverordnetenversammlung bestätigte diese Entscheidung im Januar. Auf Bürgerbeteiligung hat man bei dieser Hauruck-Aktion ebenso verzichtet wie auf die Konsultation des Büros Dietz Joppien, das den Lustgarten 2001 neu gestaltet hatte.

Alle Seiten fühlen sich verprellt. Plattner lehnte den Kauf des Hotels ab, weil er nicht in den baupolitischen Großkonflikt hineingezogen werden wollte. Die Weiße Flotte ist verärgert, weil sie keine Planungssicherheit hat. Das Büro Dietz Joppien betrachtet den Neubau im Lustgarten als Verstümmelung seiner Arbeit und droht mit einer Urheberrechtsklage. Weiterer Protest kommt von der im April gegründeten Bürgerinitiative „Rettet den Lustgarten“, die das Projekt als unzulässigen Eingriff in die historisch gewachsene Stadtlandschaft ablehnt.

Aktuell gibt es Gespräche zwischen der Stadtverwaltung, den Architekten und der Weißen Flotte, um einen Ausweg zu finden. Und überraschenderweise könnte hier einmal die Versöhnung der verfeindeten Potsdamer Lager gelingen. Denn mittlerweile liegt ein Vorschlag auf dem Tisch, dem im Grunde alle zustimmen können: die Rückkehr zum Beschluss von 2010, also zum Anbau an das Hotel. Sowohl die Weiße Flotte, die Architekten Dietz Joppien als auch die Bürgerinitiative „Rettet den Lustgarten“ wären damit einverstanden. Allerdings zielt sich die Stadtverwaltung. Sie hofft nach wie vor auf einen Abriss des Mercure und lehnt den Anbau an das Hotelhochhaus ab. *Matthias Grünzig*