

Spätestens mit der persönlichen Entdeckung des aufrechten Ganges, ungefähr ab dem zwölften Lebensmonat, erkennt der Mensch die Freude an der Mobilität. Kontinuierlich und seit Menschwerdung erweitert jedes einzelne Individuum seinen eigenen Radius und damit auch den Wirkungskreis der gesamten Gesellschaft. Unbekanntes in unmittelbarer Umgebung wird erkundet, die Nachbarschaft aufgesucht und schließlich fremde Länder und Welten entdeckt. Schon bald sind die Sterne zum Greifen nah. Was Eltern zunächst erfreut, dann beunruhigt und spätestens ab dem Teenageralter besorgt, bleibt für immer. Der Mensch hat für diese Freude an der Mobilität überall auf der Welt einen baulichen Ausdruck geschaffen. Bahnhöfe und Flughäfen sind Tempel der Mobilität, in ihrer architektonischen Strahlkraft höchstens noch mit Kathedralen und Gotteshäusern zu vergleichen. Häfen und Flüsse von Menschenhand der Bewegung zu Wasser angepasst, Straßen und Schienen, die Land und Stadt engmaschig überziehen, prägen unsere gebaute Welt wie sonst nichts anderes, was je geschaffen wurde. Die Fahrzeuge werden ebenso zelebriert, technologische Meisterleistungen im Automobilbau werden in Museen gezeigt, gebaut von Wolf D. Prix, Ben van Berkel oder Roman Delugan und Elke Meissl. Das alles geschah und geschieht noch immer, weil Mobilität ein Grundbedürfnis von uns allen ist und es Freude macht, mobil zu sein. Es geht eben nicht darum, möglichst effizient von A nach B zu kommen, sondern möglichst effektiv. Diese Gedanken sollten wir im Hinterkopf behalten, wenn wir zukünftig Infrastrukturen planen und bauen. Es muss Freude machen, zu Fuß zu gehen, Spaß machen, Fahrrad zu fahren und mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. Bisher ist diese Freude getrübt. Fußgänger warten vor Ampeln und sehen Kolonnen von Autos bevorzugt vorbeifahren, Fahrradfahrer riskieren Kopf und Kragen und die Freude an öffentlichen Verkehrsmitteln ist nur selten in den Gesichtern der Passagiere abzulesen. Was ist also zu tun? Wir müssen den Spaß an der neuen Mobilität in den Mittelpunkt der Planung rücken, damit wir auch alle diese neue Mobilität begehren.

Aus Freude am ...

Boris Schade-Bünsow

ist für die Freude am Fahren, Laufen, Radeln und im ÖPNV



Solche Aufgaben müßten wir haben!

Das Haus Dr. Rabe schien eine Chimäre zu sein: bekannt als modernes Wohnhaus mit Baukunst von Oskar Schlemmer, jedoch unzugänglich – zuletzt wegen fehlender Trägerschaft. Nun endlich kann die anregende Wohnkultur von 1930 besichtigt werden.

Text **Michael Kasiske**

Der dreistöckige weiße Kubus ist nach wie vor ein Fremdkörper in Zwenkau. Zwar spricht niemand in der sächsischen Kleinstadt mehr von „Jerusalem“ wie 1930, als das Wohnhaus mit integrierter Praxis für den Arzt Dr. Erich Rabe, seine Frau Erna und die zwei Söhne errichtet wurde. Die Tochter, die später selbst im Haus praktizierte und wohnte, erblickte das Licht der modernen Welt schon im Schlafzimmer, das Adolf Rading (1888–1957) wie alles bis ins Detail entworfen hat. Sein wahrlich durchgestaltetes Haus verwandelte sich mit der Eröffnung Anfang Juli zum Exponat.

„Für die Gestaltungsweise Radings besonders bezeichnend waren seine Intensität im Erkennen und Verwerten der Umweltbeziehungen, seine Aufgeschlossenheit für Ding und Mensch und für das Aufspüren entscheidender Schnittpunkte“, schrieb Hans Scharoun, der mit ihm einst eine Bürogemeinschaft führte. Darüber hinaus bestand uneingeschränktes Vertrauen der Bauherrschaft zu Rading, seine Frau Else war seit Schulzeiten mit Erna Rabe befreundet. Zwei Jahre lang dienten sie gemeinsam den so gar nicht

