

Endlich! Es ist so weit! Der Wechsel der politisch Verantwortlichen mit der letzten Wahl des Berliner Senats im Frühjahr beendet die jahrzehntelange, ideologisch verbohrt Förderung des Radverkehrs in der seit dem Zweiten Weltkrieg fast ununterbrochen von den Grünen regierten Hauptstadt – CDU-Verkehrssenatorin Manja Schreiner (authentisch, neugierig, optimistisch) hat daran seit Amtsantritt bei keiner Gelegenheit Zweifel gelassen, zuletzt etwa beim „Abend der Mobilität“ am 25. September im Berliner Hauptbahnhof. Zudem besteht berechtigter Anlass zur Hoffnung, dass es auch ein Ende hat mit dem ebenso seit Jahrzehnten auf Kosten der politisch von Jahr zu Jahr heftiger geschurigelten, in die moralische Schmutzdecke gedrängten Autofahrer, die doch die eigentlichen Träger des zivilisatorischen Fortschritts und der wirtschaftlichen Gesundung der von den Klima-Ideologen geknebelten Berliner Wirtschaft sind.

Einziges Haken – der von der CDU versprochene Ausbau des in den letzten Jahrzehnten kaum mehr erweiterten U-Bahn-Netzes wird Mittel binden, die für die überfällige Neuverteilung des Stadtraums zugunsten der Autofahrer fehlen. Und dazu noch als unsichere Investition erscheinen: Sollte eine ein paar Wahlperioden hoffentlich stabile CDU-Führung tatsächlich die Wende hin zu mehr individuell motorisierter Mobilität gelingen, wäre die Auslastung der teuren U-Bahn gar nicht mehr gegeben. Im Ganzen aber: rosige Aussichten vor allem für die bauliche Entwicklung Berlins. Endlich können wieder Wohnungen entstehen, wo vor sechzig, siebzig Jahren durch die Stadt geschlagene Radverkehrsschneisen Brachland haben entstehen lassen – der Neubau des Humboldtforums just an der Stelle, an der die Ost-Berliner Grünen 1950 die Sprengung des Schlosses zugunsten von mehr Fahrradstellplätzen im zerbombten Stadtzentrum durchgesetzt haben, zeigt, was künftig möglich ist, zum Beispiel auf den Flächen der in den 60er und 70er Jahren unter Radwegen begrabenen einstigen Altstadt. Wer weiß, vielleicht ist irgendwann sogar ein Teil der Stadtfahrradbahn auch mit dem Auto befahrbar? Die verkehrspolitische Wende weg von der fahrradgerechten Stadt, hin zu einem neuen Miteinander, sie zeichnet sich jedenfalls ab!

Rotlicht für die Fahrradrowdies!

Ulrich Brinkmann

freut sich über die grandiosen Aussichten für die Entwicklung Berlins durch die Abkehr von der fahrradgerechten Stadt.



Aus der Not eine Tugend

Text **Leonardo Costadura**



Rebellion ist ein Aufbegehren gegen die Obrigkeit, immer ein Kampf Davids gegen Goliath. Und David, erzählt die Bibel, ist ein Kind, und er gebraucht ein kindliches Mittel, um Goliath zu besiegen. Auch die Baumhäuser in Lützerath und im Hambacher Forst sind, so möchte man meinen, kindlich – die Ausstellung „Protest/Architektur“ im Deutschen Architekturmuseum Frankfurt (DAM) zeichnet von diesen Strukturen jedoch ein ganz anderes Bild. Denn Besetzungen und Proteste rufen die Staatsgewalt auf den Plan und sind deswegen kein Kinderspiel; es geht um geradezu militärische Strategien, juristische Kniffe und bautechnische Tüfteleien. Dass beispielsweise die Baumhäuser vom Hambacher Forst in beachtlichen fünf bis 15 Metern Höhe gebaut wurden, hat weniger mit dem kindlichen Traum



Großes Bild: Republik Freies Wendland, Gorleben, 1980
Foto: Hans-Hermann Müller, 31. Mai 1980, Wendland-Archiv
Darunter: Resurrection City, Washington, DC, 1968

Der Architekt John Wiebenson mit einer Gruppe Helfer beim Probeaufbau von einem der 650 A-Frame-Häuser
Foto: Thomas O'Halloran, 1968

Gebaute Formen von Protest und Widerstand im DAM in Frankfurt am Main



Die Ausstellung beginnt mit einer originalen Hängebrücke sowie Modellen der Baumhäuser aus dem Protestcamp im Hambacher Forst.
Foto: Moritz Bernouilly

eines autarken Baumwipfel-Abenteuers zu tun als mit der Tatsache, dass eine Räumung dort oben höheren Sicherheitsvorschriften unterliegt und praktisch schwieriger durchzuführen ist, also länger dauert.

Die Schau, zu der ein handliches wie informatives Protestlexikon erschienen ist, ist eine Kooperation vom DAM und dem Museum für Angewandte Kunst Wien (MAK). Ihr Gegenstand sind die Interventionen von Protestierenden im Raum, sei es in Form von Barrikaden in Straßenschlachten, sei es in Form von Protestcamps oder anderen, noch ephemeren Mitteln. Die Frage, ob es sich bei den untersuchten Gegenständen überhaupt um Architektur handelt, beantwortet das kuratorische Team emphatisch mit „Ja!“, und eingedenk des vielfältigen Ge- und Missbrauchs des Wortes Architektur muss man dieser Ausstellung keinen Strick daraus drehen.

Betritt die Besucherin den ersten Raum des provisorischen DAM im ehemaligen Telekomgebäude von 1955 am Ostbahnhof – Sekunde: Ist das DAM vielleicht selbst zu einem Hausbesetzer geworden? Haben wir es hier mit einer Ausstellung zu Protestarchitektur in Protestarchitektur zu tun? Wenn dem so ist, dann ist das DAM ein hoffnungsvolles Beispiel, denn es hat mit seiner Zwischennutzung dazu beigetragen, dass der zehngeschossige Turm des Areals sowie weitere Gebäudeteile erhalten bleiben, was vor ein paar Jahren alles andere als sicher war. Zurück zur Ausstellung: Betritt der Besucher also den ersten Raum, trifft er auf drei Exponate: ein Modell der Baumhaussiedlung „Beechtown“ im Hambacher Wald, das wie ein Mobile von der Decke hängt, eine originale Hängebrücke aus eben jenem Protestcamp sowie die Gegenstände einer Wunschliste, die Besetzerinnen aus Lützerath zu Weihnachten 2022 zusammengestellt hatten; die Kuratoren und Kuratorinnen der Schau sehen

darin so etwas wie den Grundbaukasten der Protestarchitektur: Werkzeug aller Art, Baumaterialien, ein Zelt, ein Fahrrad, Kabeltrommeln, Campingkocher, Kerzen, Matratzen und so weiter.

Nach diesem etwas konzeptuell-künstlerischen Einstieg schwillt gleichsam die Lautstärke der Ausstellung im großen Hauptsaal zu einem lauten Chor an: Hier entrollt sich ein Archiv der Bewegungsgeschichte seit 1830 vor allem anhand von Plakaten, die auf schrägen Gitterkonstruktionen montiert sind. So sieht die Ausstellung selbst wie ein Protestcamp aus, und tatsächlich war es auch der Anspruch der Kuratoren, eine Ausstellung mit dem zu machen, was sie schon hatten: „Nichts wurde gekauft, bis auf Spanngurte, Kabelbinder, Kleber und DIN A0 Poster. Protestarchitektur arbeitet mit dem, was vorgefunden oder günstig und spontan verfügbar ist – ebenso diese Ausstellung“, ist dort zu lesen.

Um die vielen Bilder anzuschauen, die Baumhausmodelle zu untersuchen und die reichhaltigen Hintergrundinformationen zu lesen, bedarf es mehrerer Stunden. Man begegnet Rebellinnen, Aktivistinnen, Revolutionären und Demonstrantinnen und ihrem Einfallsreichtum, ihrem Witz und ihrem Herzblut. Protest ist etwas kraftvolles und fragiles zugleich, punktuell und zielgerichtet, und so ist auch die Architektur, die im Rahmen einer Protestbewegung entsteht.

Protest/Architektur Barrikaden, Camps, Sekundenkleber

Deutsches Architekturmuseum DAM OSTEND,
Henschelstraße 18, 60314 Frankfurt am Main

www.dam-online.de

Bis 14. Januar 2024

Der Katalog kostet 19 Euro.



Um
Klassen
besser...
... zu machen!

Aktuelle Terminvorschau
SCHULBAU Salon & Messe

• Berlin
08.–09. November 2023

• Stuttgart	28.–29. Feb.	2024
• Frankfurt a. M.	16.–17. April	2024
• Kopenhagen (DK)	04. Juni	2024
• Kurztrip Kopenhagen (DK)	02.–05. Juni	2024
• Köln	25.–26. Sept.	2024
• Berlin	27.–28. Nov.	2024
• München	Frühjahr	2025



SCHULBAU
SKOLEBYGGERI | SCHOOL BUILDING

SMART TRENDS FOR EDUCATIONAL ARCHITECTURE

Mehr Infos auf
www.schulbau-messe.de



SCHULBAU

IM DIALOG