

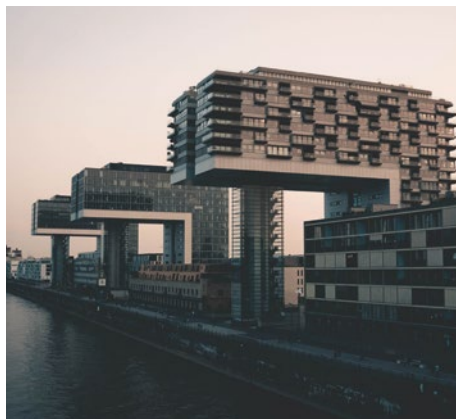
ich sie vorschlug, entsprachen meine Ideen der Kreativität, die damals in Hamburg überall spürbar war. Das passte in die Zeit. Man versuchte ein wenig, das konservative, etwas steife Image abzustreifen. Projekte wie diese zeigen, dass wir in der Gegenwart leben, in der Lage sind, unsere Umwelt zu gestalten und sie damit reizvoller zu machen. Noch immer bekomme ich Lob und viel Ansporn zur Living Bridge, „Hey, wieso kommt das nicht endlich? Mach weiter!“ Momentan sind auf der politisch-planerischen Ebene solche Neuerungen weniger gefragt, von vielen Menschen in der Stadt dagegen schon.

**MAX: Woran liegt es, dass die Stadt solche Projekte wie die Living Bridge ablehnt?**

*Teherani:* Das ist für mich im Detail gar nicht so entscheidend. Oftmals sind politische Wellenbewegungen ausschlaggebend. Zudem braucht es Einzelne, die sich für so etwas begeistern und zugleich die Bedeutung erkennen. Die Tatsache ist: Hamburg braucht solche Visionen.

**MAX: Wie meinen Sie das?**

*Teherani:* Eine Stadt muss Geschichte erzählen können. Die Gebäude, die wir schon haben, müssen wir pflegen, Denkmäler sind wichtig. Aber man muss auch fantastische neue Geschichten erzählen können. Wenn allein das Vergangene den Maßstab für Gegenwart und Zukunft bildet, dann läuft etwas verkehrt. Wir brauchen aktuelle Beispiele, die unserer Lebensweise und unseren Möglichkeiten entsprechen. So konnten in Köln die Kranhäuser zum Wahrzeichen der Stadt werden:



Die Kranhäuser in Köln gehören zu Teheranis bekanntesten Bauten in Deutschland. Zwei der Häuser sind Bürotürme, eines ein Luxus-Wohnhaus.



Teherani in seinem Büro an der Elbe in Hamburg. Mittlerweile entwirft der Stararchitekt auch Stühle, Lampen oder Türgriffe.

Dort weckten wir die Stadt auf und zeigten ihr einen Schritt in Richtung Zukunft. Leute fahren über den Rhein und sagen schon von Weitem: „Oh, hast du das tolle Gebäude gesehen?“ Die Kranhäuser demonstrieren, was möglich ist, sie befruchten kreatives Denken und Handeln. Das geht weit über die Architektur hinaus.

**MAX: Ein Argument der Architektenkammer gegen Ihre Brücke war damals, dass sie die Hafencity durchtrennen würde.**

*Teherani:* Das ist, als würde man behaupten, die Rialto-Brücke in Venedig funktioniere nicht. Es ging ja um die Frage, wie wir eine Verbindung, wie wir den Sprung über die Elbe schaffen. Dort soll jetzt ein neuer Stadtteil entstehen. Ohne Brücke zur Stadt bleibt er isoliert. Die Living Bridge wäre kein Nadelöhr, wie es die Elbbrücken mit ihren täglichen Staus sind. Auf einer urbanen Brücke geht man direkt durch das Herz der Stadt. Und es bringt Spaß, dort zu wohnen. So eine Brücke ist der Anziehungspunkt. Da würden Millionen Leute rübergehen; allein, um die Stadt aus anderen Perspektiven zu sehen. Und um die größte bewohnte Brücke der Welt zu erleben.

**MAX: Sie möchten Ihren Gebäuden immer auch eine Seele geben. Wenn sie einmal anders genutzt werden, weil zum Beispiel weniger Bürofläche gebraucht wird, verändert das die Seele des Gebäudes?**


*Teherani:* Wenn es einem Architekten gelingt, den Räumen eines Gebäudes eine Seele zu geben, dann erlaubt das Gebäude eine vielfältige Nutzung. Ist seine Nutzbarkeit stark eingeschränkt, dann hat es auch keine Seele. Ein Gebäude muss atmen können, ob mit vielen oder mit wenigen Leuten. Die Jugendstil- und Gründerzeit-Häuser sind das beste Beispiel: Die Räume dieser Altbauten sind so konzipiert, dass sie leicht gekoppelt werden können, etwa mittels Schiebetüren. Da kannst du mit vielen Leuten drin arbeiten, eine Arztpraxis passt rein oder eine Rechtsanwaltskanzlei. Du kannst allein, als Paar oder als Großfamilie darin wohnen. Das ist ein Bausystem, das alles beantwortet. Gebäude, die lange und variabel genutzt werden können, sind unter diesem Gesichtspunkt sehr nachhaltig. Diese Nachhaltigkeit guter Architektur kommt mir manchmal zu kurz. 

Foto: Max Henk/Unsplash, Maitte Metag, Andrea Davis/Unsplash

# >> HÄUSER to GO





Ein Zimmer, Küche, Bad: Auf unter 45 Quadratmetern leben Bewohner von „Tiny Houses“. Diese Wohnform ist beliebt, erfordert aber Kreativität. Denn auch, wer so einfach wie möglich wohnen will, muss vorher an deutschen Behörden vorbei.

Oliver Victor ist ein kreativer Mensch, aus Prinzip. Er will es ihnen zeigen, den Behörden und ihren Verordnungen. Kommt eine neue, findet er eine neue Lücke. Victor zieht sein Ding durch, zur Not bis vors Bundesverwaltungsgericht. Er hat zwar verloren damals, einen sieben Jahre langen Rechtsstreit um seinen privaten Eisenbahnverkehr, den er auf einem stillgelegten Streckenabschnitt der Deutschen Bahn betrieben hatte. Aber die 13 Kilometer Gleise, die er seit 2003 besitzt, sie sind sein gallisches Dorf, das gegen alle Widerstände kämpft.

Hier, auf dem Areal in der Nähe von Lübeck, kann Victor seine Ideen verwirklichen. Die aktuellste: ein Tiny-House-Dorf. Die kleinen Häuschen mit maximal 45 Quadratmetern Platz sind angesagt, überall in Deutschland zieht es Menschen aus den dichten Städten in die minimalistischen Bauten auf freien Flächen in der Natur. Wenn es das deutsche Recht zulässt. Denn wer in einem Haus wohnen will, muss viel beachten: Flächennutzungs- und Baupläne, ordentliche Anbindung ans Straßen- und Versorgungsnetz. Brandschutz, Größenvorgaben, Gebäudeenergiegesetz. Raus aus dem Großstadt-, rein in den Behördenschlingel.

Victor sucht Schlupflöcher in den Gesetzen. An seiner Bahnstrecke hat er aus alten Zügen Unterkünfte zum Übernachten für Touristen gebaut. Ein Baumhaus setzte er auf einen überdimensionierten Wäscheständer, weil für einen solchen keine Genehmigung erforderlich ist. „Meine Motivation ist immer, die Möglichkeit zu finden, die Dinge trotzdem zu machen.“ Das Victor-Prinzip.

Die ersten Tiny-Häuser stehen auf Gleisbetten, damit gelten sie nicht als baurechtliches Objekt, sondern sind quasi Eisenbahnwaggons. „Fällt nicht in die Landesbauordnung“, sagt Victor, der selbst in einem Waggon wohnt, den er zu einer Lokomotive umgebaut hat. Die Bewohner leben offiziell in einem Gemeinschaftshaus direkt daneben, in dem sie alle sechs Monate einmal übernachten müssen, theoretisch zumindest. Das Gebäude ist gleichzeitig Co-Working-Space mit vier Büroplätzen und vier Werkstätten. Sieben Personen wohnen hier bereits, fünf weitere können noch folgen. „Lilleby“ nennen sie ihr kleines Co-Living-Dorf.

Ein Mini-Eigenheim mit etwa 35 Quadratmetern kostet in Lilleby knapp 50000 Euro. Wohnen, Küche, Bad, alles mit drin. Dauerhaft in einem Tiny House zu leben, kann sich laut einer Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Yougov von 2019 immerhin ein Drittel der Deutschen vorstellen.

Jens Rosenthal und Mark Dare Schmiedel glauben, dass aus dem Wohnmodell in kleinen Häusern eine große Bewegung entstehen könnte. Mit ihrem Unternehmen Lofts to go bieten sie die schicke Designervariante eines Tiny Houses an, ein mobiles Fertighaus namens Coodo. Mit großer Fensterfront, einer abgerundeten Außenfassade und modular konzipiert, also vielfach erweiterbar. Rosenthal, der 25 Jahre im Tourismus gearbeitet hat, plant zwei Ferienresorts aus Coodos, das erste soll im noch in diesem Jahr nördlich von Hamburg eröffnen.

„Wir wollen ein touristisches Produkt erschaffen“, sagt Rosenthal, „es gibt eine einsetzende Stadtflucht und einen starken Trend zum Ferienhaus.“ In einem Resort sollen 50 bis 150 Coodos aufgestellt werden, an beliebten Urlaubszielen wie der Nord- und Ostsee. „Das ist die perfekte Plattform, den Kunden das Produkt vorzustellen“, sagt Rosenthal.

Denn mittelfristig sollen Coodos von Privatpersonen gekauft werden, als Gartenhäuschen etwa oder gar als schmale Wohneinheit in der überfüllten Großstadt. Schmiedel, CEO und Gründer von Lofts to go, glaubt, mit Coodos die Wohnungsnot lindern zu können. Ungenutzte Flächen, Plätze für eine mögliche Zwischennutzung, leere Hochhausdächer – Coodos könnten an diesen Orten mit 3-D-Druckern zügig auf- und wieder abgebaut werden. „Coodo ist ähnlich wie ein Legobausatz“, sagt Schmiedel. Und das treffe den Zeitgeist der Menschen in großen Städten.

„Schaffe, schaffe, Häusle baue“ ist ein Spruch von vorgestern, der nichts mehr mit der Lebensrealität der nachwachsenden Generation zu tun hat. Wer kann heute schon sagen, wo er morgen einmal leben wird? Wieso also so bauen, als wäre es für die Ewigkeit? Sich festlegen, sich verschulden und nicht mehr mobil sein?“


Kleinen und alternativen Wohnformen eine Chance zu geben, wird langsam auch Ziel der Politik. In Hamburg hofft Schmiedel von einem Förderprogramm zur Dachbegrünung profitieren zu können, das bis 2024 läuft. Und sogar Lok-Bewohner Oliver Victor bekam zuletzt Besuch von Landtagsabgeordneten und dem Bürgermeister vor Ort. Ein weiteres Tiny-House-Dorf könnte in Ratzeburg entstehen, Victors 13 Kilometer Gleise würden „Lilleby“ und „Ratzeby“ verbinden. 

Foto: Jonathan Kemper/Unsplash



>>DIE  
STÄDTE DER  
Zukunft  
GEHÖREN  
DEN  
BÜRGERN