

Je Woche

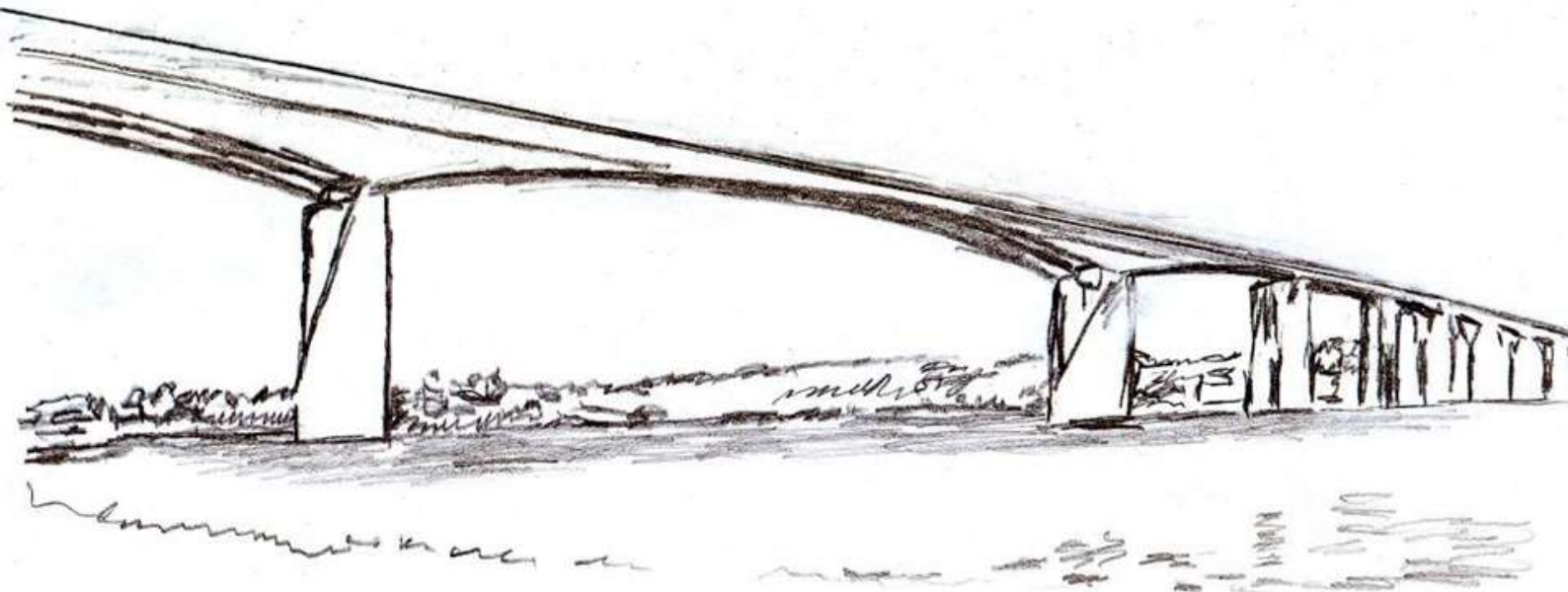
16. Jahrgang

ISSN 1862 – 1996



# Kulturrexpress

Unabhängiges Magazin



**Aerodynamik der stark frequentierten Orwell-Bridge in Ipswich**

**Ausgabe 09**

vom 23. – 29. Februar 2020

## Inhalt

- Eingang zum Eisenbahnmuseum Bochum
- Publikation über die Siedlungsgenossenschaft Freidorf in Muttenz bei Basel
- Studie zur Aerodynamik der stark frequentierten Orwell-Bridge in Ipswich
- Schüco ebnet sich den Weg zur CO2-Neutralität
- 100.000ter Besucher im Bauhaus Museum Dessau
- Studie: EPS Styropor ökologischer Dämmstoff
- Termin verschoben: Light + Building findet im September 2020 statt

Zeitschrift für Kunst, Kultur, Philosophie, Wissenschaft, Wirtschaft und Industrie  
Kulturrexpress verpflichtet sich unabhängig über wirtschaftliche, politische und kulturelle Ereignisse zu berichten. Kulturrexpress ist deshalb ein unabhängiges Magazin, das sich mit Themen zwischen den Welten aus Wirtschaft und Kultur aber auch aus anderen Bereichen auseinandersetzt. Das Magazin bemüht sich darin um eine aktive und aktuelle Berichterstattung, lehnt jedoch gleichzeitig jeden Anspruch auf Vollständigkeit ab.

### Impressum

Herausgeber Rolf E. Maass  
Postfach 90 06 08  
60446 Frankfurt am Main  
mobil +49 (0)179 8767690  
Voice-Mail +49 (0)3221 134725

[www.kulturrexpress.de](http://www.kulturrexpress.de)  
[www.kulturrexpress.info](http://www.kulturrexpress.info)  
[www.svenska.kulturrexpress.info](http://www.svenska.kulturrexpress.info)  
Kulturrexpress in gedruckter Form  
erscheint wöchentlich

Finanzamt IV Frankfurt a/M  
St-Nr.: 148404880  
USt-idNr.: 54 036 108 722  
[redaktion@kulturrexpress.de](mailto:redaktion@kulturrexpress.de)



## Eingang zum Eisenbahnmuseum Bochum

Meldung: Max Dudler Presse

Von Max Dudler geplantes Empfangsgebäude für das Eisenbahnmuseum Bochum wird eröffnet. Mit seinem skulpturalen Eingang wird das Museum Teil des Netzes industriekultureller Denkmäler der Region, das mit seinen Zechen, Gasometern und Eisenbahnanlagen an die Geschichte von Bergbau und Industrie erinnert. In unmittelbarer Nähe des Eisenbahnmuseums befinden sich das Deutsche Bergbau-Museum Bochum und die Zeche Zollverein, die seit 2001 zum UNESCO-Welterbe zählt. Zugleich versteht sich der Neubau als Labor für die Zukunftstechnik Eisenbahn. Als neue Landmarke zeigt ein markanter Ziegelturm den Eingang zum Museum an.

Der Neubau des Empfangsgebäudes ist Teil einer Neukonzeption des Museums, das Angebot und die Präsentationsmöglichkeiten attraktiver zu gestalten. Das neu geordnete Museum wird zu einem Ort, der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft verbindet. Max Dudler versteht ihn als

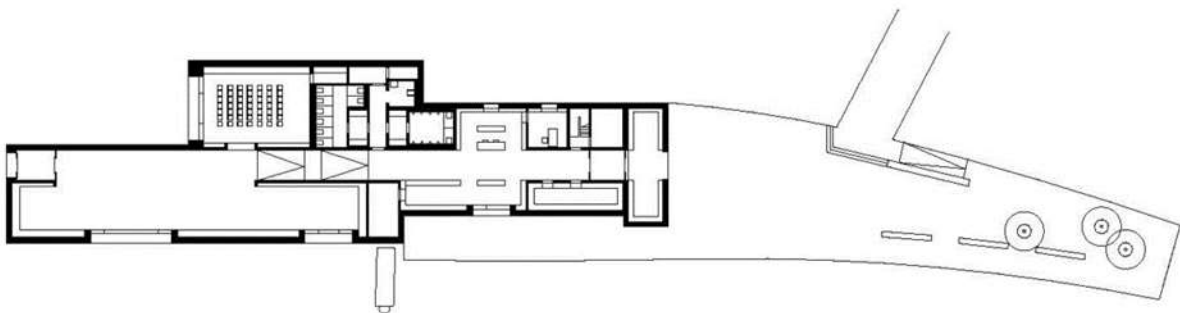
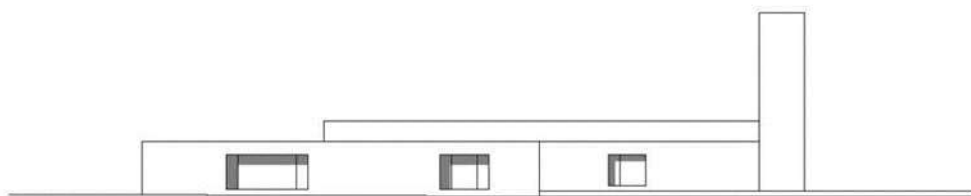
auf die Zukunft gerichtetes Labor, das mit seiner Vielzahl an Exponaten ein Verständnis der Erfolgsgeschichte der Eisenbahn wie auch der historischen Identität der Region bietet. Das neue Empfangsgebäude wird dabei zum architektonischen Manifest für ein neues, nachhaltiges Zeitalter der Bahn.

Der eingeschossige Ziegelbau, der künftig die Besucher willkommen heißt, fügt sich mit einer turmartig emporragenden Eingangsfront als skulpturaler Körper in das Museumsgelände ein. Aus dem fließenden Übergang zum vorgelagerten Museumsbahnsteig entsteht eine Figur, die in ihrer Dynamik den Schwung der umgebenden Gleisanlagen nachzeichnet. Die Präsenz der Architektur wird dabei durch die Einheitlichkeit des Materials gestärkt. Beton, Stahl und Klinker als die typischen Materialien historischer Industriearchitektur nehmen das Echo der alten Eisenbahngebäude und des von Schwerindustrie ge-

prägen Ruhrgebiets auf und schreiben es in zeitgenössischer Architektur fort.

Der monolithisch wirkende Turm hat weit ausstrahlende Signalfunktion und dient dem Museum gleichzeitig als Foyer. Er eröffnet den Blick in den schmalen, langgestreckten Museumsraum, der sich durch ein großes Fenster am Ende des Gangs zu den Gleisen hin öffnet. Das Lineare und scheinbar Unendliche von Bahngleisen wird hier räumlich in Szene gesetzt. Im Turm spiegelt sich die horizontale Achse in die Vertikale: Der vollkommen leere, nach oben offene Raum lenkt den Blick des Besuchers in die Höhe.

Auf dem Weg zum Eingang auf das Museumsareal durchschreitet der Besucher den langgestreckten Raum des Neubaus, der als Galerie erste Ausstellungsstücke präsentiert. Der industrielle Charakter des Innenraums wird geprägt durch rohe Sichtbetonwände und offen verlegte Technik, die den linearen Raumfluss betont. Die eigens für den Raum entworfenen Möbel aus Eichenholz bilden einen spannungsreichen Kontrast zum kühl wirkenden Beton und



*Ansichten und Grundriss*



verweisen dabei auf die Materialität alter Bahnschwellen.

Das Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen wurde 1977 gegründet und ist eines der größten Museen seiner Art in Deutschland. Auf einem

Areal von rund 46.000m<sup>2</sup> illustrieren über 120 Exponate von 1853 bis heute die Entwicklung des Eisenbahnwesens. Mit seinen historischen Schienenfahrzeugen und denkmalgeschützten Gebäude, wie dem Ringlokschuppen mit Drehscheibe und dem Wasserturm, dokumentiert das Museum den technischen Fortschritt und weist dabei gleichzeitig in die Zukunft.



Name des Bauwerks: Empfangsgebäude Eisenbahnmuseum Bochum

Standort: Dr.-C.-Otto-Straße 191, D-44879 Bochum

Bauherr/Bauherrenvertretung: Stadt Bochum

Nutzer: Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum

Bauvolumen: NF 526,85 m<sup>2</sup> BRI 4.170 m<sup>3</sup>

Fertigstellung: 2019

Architekt: Max Dudler

Projektleiter: Simone Boldrin, Roberto Aruta

Mitarbeiter: Kilian Teckemeier, Katharina Laekamp, Guido Porta

Bauleitung: Vervoorts & Schindler Architekten  
BDA



Tragwerksplaner: ZPP Ingenieure AG, Bochum

TGA: ISW Ingenieur GmbH Schmidt & Willmes, Bochum

Elektroplanung: ISW Ingenieur GmbH Schmidt & Willmes, Bochum

Bauphysik/Akustik: ZPP Ingenieure AG, Bochum

Brandschutz: Hagen Ingenieurgesellschaft mbH, Essen



### Buchrezension

## Publikation über die Siedlungsgenossenschaft Freidorf in Muttenz bei Basel

Im Freidorf sollte eine neue, umfassende Gemeinschaft auf genossenschaftlicher Grundlage entstehen. Was daraus geworden ist, zeigt der folgende Band aus dem Christoph Merian Verlag, der mit ganzseitigen und doppelseitigen Fotografien aufwartet und eine plakative Beschreibung dazu liefert, die sich auf einen personenbezogenen Umgang mit jenen Beteiligten beruft, die mit genossenschaftlicher Selbstverwaltung unmittelbar in Zusammenhang stehen. Historische Bilder belegen das gemeinsame Vorgehen der Bewohner in der Gartenstadt. Ihr Handeln ist Sinnbild für ein Gelingen des gesamten Baupro-

jekts, was schon in den 1920er Jahren seinen Anfang genommen hat und bis in die Gegenwart hinein in abgewandelter Form weiter existiert.

Äußerlich mag die symmetrische Anordnung der Wohnbauten in Freidorf mit Satteldach zunächst gar nicht so andersartig und vielversprechend wirken. Reihenhaussiedlungen in dieser Form sind nicht ungewöhnlich und finden sich zuhauf in der Welt. Die Reihbauweise ist Standard und findet allorts Anwendung. Diese Bauweise folgt ökonomischen Erwägungen. Was im Auftrag der Siedlungsgenossenschaft Freidorf durch

den Architekten Hannes Meyer (1889 – 1954) entworfen und umgesetzt wurde.

Besonders an dem Vorhaben ist, dass im Freidorf in den Jahren von 1920 bis 1948 eine eigene Währung kursierte. Womit im Laden bezahlt wurde. Es heißt nur, das System hatte seine Berechtigung, war aber zu ambitioniert und konnte den Veränderungen in der Welt nicht stand halten. Das Freidorf wollte von Anfang an mehr sein als nur Wohnsiedlung. Seine Gründer dachten immer an die gesamte Lebenshaltung, ihnen schwebte eine umfassend solidarische Gesellschaft vor. Obwohl nicht vollständig nach Plan umgesetzt wurde, bleibt das Freidorf ein Vorbild für eine soziale und nachhaltige Lebensweise.

Der vorliegende Band ist für Architekten und Planer gleichermaßen interessant, insbesondere auch Freiluftplaner können sich angesprochen fühlen, da neben aufklappbaren Plänen der Originalzeichnungen zu den Reihenhäusern auch Gartenkultur und Freiluftplanung Bestandteil dieser Publikation sind. Überschriften zu den Texten sind einfach aber markant, wenn der Bauwart, der Nachwuchsarchitekt, der Baumeister von sich reden oder Gartenstadt als Selbstversorger, Freiraumgestaltung im Kontext der Zeit, Konzept und räumliche Organisation und anderes mehr postuliert sind.

Die Autorin Dorothee Huber hatte über das Freidorf in Muttenz auch schon im Architekturführer Basel: Die Baugeschichte der Stadt und ihrer Umgebung (2014) berichtet, ebenfalls im Christoph Merian Verlag erschienen.

*Eine Buchrezension von Kulturrexpress*



**Das Freidorf - Die Genossenschaft  
Leben in einer aussergewöhnlichen Siedlung**

Siedlungsgenossenschaft Freidorf (Hg.)

Mit Beiträgen von Conradin Bolliger Maiolino, Dorothee Huber, Matthias Möller, Philipp Potocki, Caspar Schärer und Sabine Wolf  
Christoph Merian Verlag, 1. Auflage, 2019  
gebunden 204 Seiten, 136 teils farbige Abb.  
Größe: 21 x 27 cm

ISBN 978-3-85616-898-8

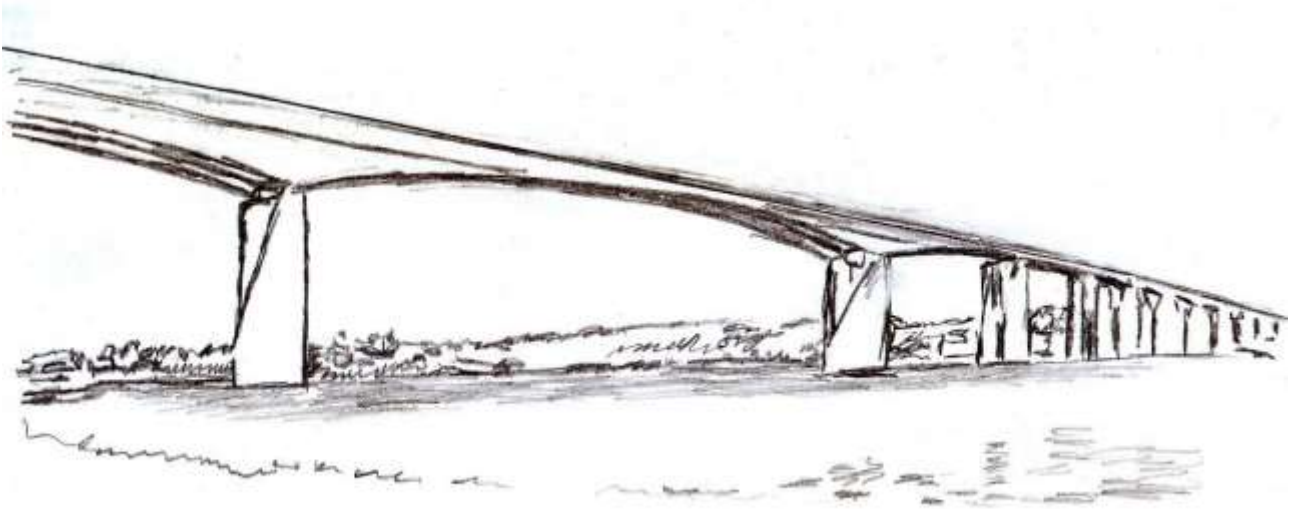
**Siehe auch:** Architekturführer Basel - Die Baugeschichte der Stadt und ihre Umgebung

**Siehe auch:** Das Freidorf – Die Genossenschaft. Leben in einer außergewöhnlichen Siedlung

**Siehe auch:** Hannes Meyers neue Bauhauslehre



## Studie



Grafik © Kulturexpress

# Zur Aerodynamik der stark frequentierten Orwell-Bridge in Ipswich

Die von Highways England (HE) in Auftrag gegebene aerodynamische Studie gibt Aufschluss über das Risiko von Verkehrsunfällen bei starkem Wind. Die Studie hat dahingehend neue Erkenntnisse eingebracht, als dass die Brücke trotz starken Windes für den Verkehr offen gehalten werden kann. Die Orwell-Bridge wurde im Jahre 1982 eröffnet und befördert täglich 60.000 Fahrzeuge. Sie steht bis zu 43 Meter hoch über dem Orwell-Fluss. Der Verkehr auf der Brücke kann bei Gegen- oder Rückenwind von bis zu 100 km/h und bei Seitenwind von 80 km/h immer noch sicher befahren werden. Oberhalb dieser Geschwindigkeiten besteht jedoch die Gefahr, dass Fahrzeuge vom Kurs abkommen und Kollisionen verursachen.

Ipswich ist eine Stadt und Verwaltungssitz der Grafschaft Suffolk in East Anglia, England. Seit 2013 musste die Orwell-Bridge schon 18 Mal wegen zu starker Winde geschlossen werden. Im Auftrag von Highways England leitete Dr. Alfredo Camara, leitender Dozent für Bauingen-

ieurwesen an der School of Mathematics, Computer Science and Engineering (SMCSE) an der City University of London eine Studie über Windlasten auf der Orwell-Bridge im Jahr 2018. Dies erfolgte nach einer ebenfalls von HE in Auftrag gegebenen Studie zur Fahrstabilität auf der Queen Elizabeth II Bridge. Durch den Einsatz bahnbrechender Technik, die eigens für die Orwell-Bridge entwickelt wurde, konnte Dr. Camara ein detailliertes Bild über die Art und Weise geben, welche die Windgeschwindigkeiten auf der Brücke und auf verschiedene Fahrzeugtypen ausüben.

In dieser Studie hat Camara einen neuartigen Algorithmus namens MDyn entwickelt, der auf einer vektorisierten und modalen Überlagerung basiert und die Rechenzeit um das Hundertfache reduziert, was mit einer kommerziellen Finite-Elemente-Software zur Analyse von Wechselwirkungen zwischen Fahrzeugen, Brücke und Wind einhergeht.

Auf diese Weise konnte eine umfassende Studie zu den Unfallrisiken auf der Orwell-Bridge erstellt werden, die mehr als 2.000 verschiedene Kombinationen von Windgeschwindigkeiten, Fahr- geschwindigkeiten und Straßenbelagsqualitäten berücksichtigt neben anderen Faktoren zur Fahrzeugsicherheit. Ergänzt wurde die Arbeit durch mehr als 36.000 Berechnungen zur Fahr- stabilität auf Grundlage des statischen Gleichge- wichts der Fahrzeuge, wobei Größe, Gewicht und Geschwindigkeit berücksichtigt wurden so- wie unterschiedliche Windstärken und die ver- schiedenen Windrichtungen in die Berechnun- gen einfließen.

Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Brücke bei starkem Wind, die Verwendung von zeitlich begrenzten Sperren zur Minderung der Auswirkungen, welche die Windkräfte auf die Fahrzeuge ausüben und das Offenhalten der Brücke in nur einer Richtung sind drei mögliche Lösungen, die mit der einjährigen Studie vorge- stellt wurden.

Simon Amor, Leiter Planung und Entwicklung von Highways England im Osten Englands, hebt die Bedeutung der Orwell-Bridge für die Allge- meinheit hervor, die in Ipswich leben und arbei- ten und für Unternehmen, die vom Güterver- kehr abhängen, der im Hafen von Felixstowe in Großbritannien eingeführt und ausgeführt wird. Die Studie dient dazu, die Widerstandsfähigkeit gegen starken Wind zu optimieren. Wobei die aerodynamische Modellierung eine der komple- xesten Aufgaben innerhalb der Technik ist.

Die Studie hat das Ergebnis, dass die Schwellen- werte für die Schließung der Brücke bei der der- zeitigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h aus Sicherheitsgründen richtig ist. Eine Senkung der des Tempolimits von 60 km/h auf 40 km/h bei starkem Wind kann bedeuten, dass die Brücke bei Windgeschwindigkeiten von bis zu 100 km/h

immer noch geöffnet bleiben kann. Die Ergeb- nisse sind bisher theoretisch und müssen in ei- ner physikalischen Umgebung mit Hilfe eines Windkanals bestätigt werden. Highways Eng- land will die Entwicklung anstoßen mit Einfüh- rung einer veränderten Geschwindigkeitsbe- grenzung über die Orwell-Bridge.

Die zwischen 2018 und 2019 durchgeführten Ar- beiten an der Orwell-Bridge war rein numerisch und basierte auf den fortschrittlichsten Techni- ken der rechnergestützten Strömungsdynamika- nalyse und der Fluid-Struktur-Wechselwirkun- gen durchgeführte Analyse. Die aerodynami- schen Kräfte, die auf Fahrzeuge einwirken, die auf der Orwell-Bridge unterwegs sind, müssen noch mit einem Versuchsprogramm in den Windkanalanlagen der City University validiert werden. Mit dieser neuen Phase der Studie zur Orwell-Bridge werden Dr. Camara und Dr. Che- tan Jagadeesh untersuchen, wie sich die Position der Fahrzeuge und den Brüstungen der Brücke auf die Fahrstabilität auswirken.

In den letzten Jahren konnten dank der überar- beiteten Beschilderung die Sperren auf der Brü- cke innerhalb von 20 Minuten vorgenommen werden. Vorher dauerte dies 50 Minuten. Das neuartige Protokoll gibt bei Brückensperren den Verkehrsteilnehmern mehr Spielraum den An- tritt der Fahrten zu planen und zu überlegen.

Meldung: Ida Junker, PPOOL, Paris

**Siehe auch:** [www.city.ac.uk/news/2020/febru- ary/citys-dr-alfredo-camara-carries-out-study- of-orwell-bridge](http://www.city.ac.uk/news/2020/febru- ary/citys-dr-alfredo-camara-carries-out-study- of-orwell-bridge)



## Schüco ebnet sich den Weg zur CO<sub>2</sub>-Neutralität

Meldung: Schüco International KG

Die anspruchsvollen CO<sub>2</sub>-Minderungsziele, die Schüco gemeinsam mit dem WWF (World Wide Fund for Nature) für seine Geschäftstätigkeit erarbeitet hat, tragen in Einklang mit dem Pariser Klimaschutzabkommen dazu bei, die globale Erderhitzung auf 1,5 Grad zu begrenzen. Das bestätigt die Science Based Targets initiative (SBTi), die Unternehmen beim Übergang in eine kohlenstoffarme Wirtschaft unterstützt. Schüco unterstreicht damit einmal mehr seinen Anspruch und das Ziel der Partnerschaft mit dem WWF, die Nachhaltigkeit in der Baubranche voranzutreiben.

Umweltzertifizierte Gebäude, nachhaltige Energiekonzepte, mehr Energieeffizienz in der Herstellung von Materialien: Technisch betrachtet gibt es viele Möglichkeiten, um die CO<sub>2</sub>-Emis-

sionen im Bausektor zu senken. Dennoch hinkt die Branche deutlich hinterher - sowohl den Minderungszielen der Bundesregierung als auch den wissenschaftsbasierten Klimazielen zur Begrenzung der Erderhitzung auf 1,5 Grad. Eine klimaverträgliche Bauweise ist aber dringend notwendig, um die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens zu erreichen.

"Gebäude, die wir heute bauen oder unter energetischen Gesichtspunkten sanieren, werden über Jahrzehnte genutzt. Sie bestimmen also maßgeblich mit, wie viel Energie wir in Zukunft zum Wohnen und Arbeiten benötigen. Auch der Ressourcenverbrauch in der Bauphase schlägt dabei zu Buche. Umso wichtiger ist es, dass wir jetzt zügig die richtigen Maßnahmen ergreifen", sagt Andreas Engelhardt, persönlich haftender

Gesellschafter der Schüco International KG. "Gemeinsam mit unserem Kooperationspartner WWF haben wir analysiert, wie wir als Unternehmen zu diesem Richtungswechsel beitragen können. Ein Ergebnis davon sind klar definierte CO<sub>2</sub>-Minderungsziele. Wir freuen uns sehr, dass die SBTi diese Ziele nun verifiziert hat."

Die Basis: eine integrierte Klimastrategie

Konkret strebt Schüco an, seine absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2025 um 30 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 2018 zu reduzieren. Das Ziel bezieht gleichberechtigt die Emissionen aus der eigenen Produktion (Scope 1), der bezogenen Energie (Scope 2) sowie aus der Herstellung aller Vormaterialien, der Weiterverarbeitung und der Nutzung von Schüco-Produkten (Scope 3) ein. Darüber hinaus verfolgt das Unternehmen die Vision, bis 2040 keine klimaschädlichen Emissionen mehr zu verursachen. Grundlage dafür ist eine Klimabilanz über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg, die Schüco als eines der wenigen Unternehmen der Baubranche im aktuellen Nachhaltigkeitsbericht vorgelegt hat.

Die hinter den Zielen stehenden absoluten CO<sub>2</sub>-Einsparungen wurden von der SBTi geprüft und als wissenschaftsbasiert anerkannt. Das heißt, dass sie dem Dekarbonisierungsgrad entsprechen, der aus Sicht der Klimawissenschaft erforderlich ist, um das 1,5-Grad-Limit einzuhalten. Damit gliedert sich Schüco in die Reihe der unternehmerischen Vorreiter in Deutschland ein - Unternehmen, deren Klimaziele ehrgeiziger sind, als die von der Bundesregierung vorgegebenen.

"Unternehmen spielen eine entscheidende Rolle, um die Klimaziele von Paris zu erreichen. Schüco sendet mit seinen Ambitionen ein starkes Signal, dass auch Unternehmen bereit sind, in der Klimakrise Verantwortung zu übernehmen", sagt Eberhard Brandes, Geschäftsführender Vorstand des WWF Deutschland. "Der WWF begrüßt, dass Schüco mit seinem ambitionierten

Minderungsziel Maßstäbe für die Baubranche setzt."

Der Hebel: nachhaltige Gebäudelösungen

Im Laufe des Jahres wird Schüco die nun bestätigten Klimaziele in Kooperation mit dem WWF in konkrete Maßnahmen überführen und im Geschäftsalltag verankern. Den größten Hebel sehen die Partner dabei in der Bereitstellung von nachhaltigen, maximal energieeffizienten Gebäudelösungen. Dieser Ansatz umfasst den zielgerichteten Einkauf von Werkstoffen sowie die Produktion von nachweislich ressourcenschonenden und umweltfreundlicheren Produkten. Nachhaltigkeit bedeutet für Schüco außerdem, dass die Fenster-, Tür- und Fassadensysteme nach Ablauf der Nutzungsphase in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt werden. Das Unternehmen legt deshalb bei seinen Produkten großen Wert auf die Kreislauffähigkeit der eingesetzten Materialien und achtet in der Konstruktion zunehmend auf die spätere Trennbarkeit der Werkstoffe.

Seit 2011 erfasst Schüco seine klimarelevanten Emissionen auf Basis des GHG-Protokolls. Um künftig das volle Reduktionspotenzial auszuschöpfen, wird der Fenster- und Fassadenspezialist allen Unternehmensbereichen Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen übertragen. Entsprechende Zielvereinbarungen sollen dabei die Motivation erhöhen, Energie- und Ressourcenverbräuche systematisch weiter zu minimieren.

Das Ziel: die Erderhitzung begrenzen

Die Kooperation zwischen Schüco und dem WWF besteht seit Ende 2018 und wurde zunächst für drei Jahre vereinbart. Im Rahmen der Zusammenarbeit vereinigen die Partner ihre jeweiligen Fachexpertisen, um unter anderem einen Beitrag dazu leisten, das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens zu erreichen. Die gemeinsam erarbeitete wissenschaftsbasierte Klimastrategie markiert für Schüco den

ersten Meilenstein. Ein weiterer Schwerpunkt der Kooperation liegt auf der Erarbeitung von Maßnahmen für verantwortungsvolle Wertschöpfungsketten, um die Nachhaltigkeit in der Herstellung und dem Einkauf von Werkstoffen zu erhöhen.

[www.schueco.de](http://www.schueco.de)

Über die Science Based Targets initiative:

Die Science Based Targets initiative (SBTi) wurde 2015 von den Non-Profit-Organisationen CDP (Carbon Disclosure Project), UN Global Compact, World Resources Institute und dem World Wide Fund for Nature (WWF) ins Leben gerufen. Sie setzt sich dafür ein, dass die Wirtschaft ihren

Beitrag zu den in Paris verabschiedeten Klimazielen leistet und eine entscheidende Rolle bei der Senkung der globalen Treibhausgasemissionen spielt. Hierfür definiert und fördert die Initiative Best Practice-Ansätze für eine wissenschaftsbasierte Klimazielsetzung. Aktuell beteiligen sich rund 750 Unternehmen an der Initiative. Über 300 davon haben bereits ein bestätigtes Klimaschutzziel.

[www.wwf.de](http://www.wwf.de)

[www.sciencebasedtargets.org](http://www.sciencebasedtargets.org)



Auf dem Foto Claudia Perren

Die Stiftung Bauhaus Dessau hat am 26. Februar den 100.000ten Besucher im Bauhaus Museum Dessau begrüßt. Gabi und Günther Miller aus Illertissen erwarben gegen 14 Uhr das 100.000te und 100.001te Ticket. „Auch über das Bauhaus-Jubiläum hinaus ist das Interesse am Bauhaus Museum Dessau und den historischen Bauhausbauten sehr groß. Das freut uns! Es zeigt, dass wir im Jubiläumsjahr mit unseren Ideen und Konzepten eine gute Grundlage für die kommenden Jahre geschaffen haben“, sagt Claudia

Vieles deutet daraufhin, dass auch 2020 ein erfolgreiches Jahr für die Stiftung Bauhaus Dessau wird: 30.000 Besucher\*innen verzeichnet das Bauhaus Dessau insgesamt allein im Januar und Februar 2020. Die Übernachtungen im Ateliergebäude sind für 2020 schon zu über 50 Prozent ausgebucht, die Gruppenführungen bereits bis Ende des Jahres.

Das Bauhaus Museum Dessau war am 8. September 2019 im Beisein der Bundeskanzlerin Angela Mer-

## 100.000ter Besucher im Bauhaus Museum Dessau

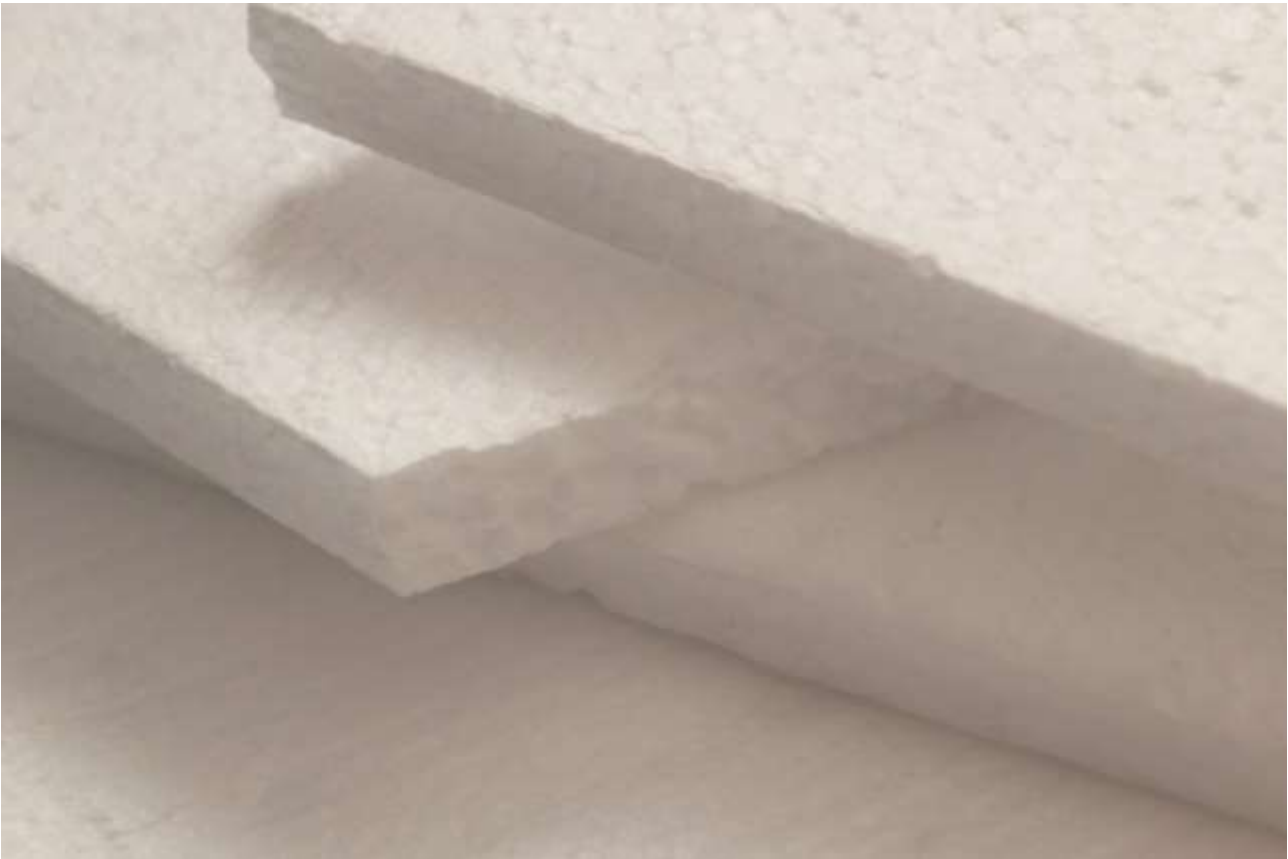
Meldung: Bauhaus Dessau Stiftung

Perren, Direktorin und Vorstand der Stiftung Bauhaus Dessau.

kel feierlich eröffnet worden. Unter der Überschrift "Versuchsstätte Bauhaus. Die Sammlung" wird die Sammlung der Stiftung Bauhaus Dessau erstmals umfassend präsentiert. Das Erdgeschoss des Bauhaus Museums Dessau ist ein neuer kultureller Bauhaus-Ort im Zentrum der Stadt. Als Offene Bühne konzipiert, wird der Raum auch als solche bespielt. Sie ergänzt und erweitert als neue experimentelle Spielstätte für performative und diskursive Formate das Programm auf der Bauhausbühne im historischen Bauhausgebäude.

**Siehe auch:** Neues Bauhaus Museum Dessau

## Studie



## EPS Styropor ökologischer Dämmstoff

Seit Jahren wird über Nachhaltigkeit und Ökologie von Dämmstoffen äußerst kontrovers diskutiert. Im Rahmen des BauZ! Kongresses für zukunftsfähiges Bauen auf der Bauen & Energie Messe Wien (19. - 21. 02. 2020) wurden eindeutige Ergebnisse präsentiert: In der vom ifeu-Institut und dem Verband natureplus durchgeführten Studie. "Ganzheitliche Bewertung von verschiedenen Dämmstoffalternativen" wird belegt, dass in Bauteilen, in denen nur Dämmstoffplatten eingesetzt werden können, expandierter Polystyrol-Hartschaum (EPS, Styropor) am vorteilhaftesten abschneidet.

In dieser Untersuchung werden nahezu alle Dämmstoffe in verschiedenen Bauteilen aus ökologischer Sicht unter Einbezug des ganzen Lebensweges inklusive Verwertung miteinander

verglichen. Darunter sind Dämmplatten aus mineralischen, synthetischen sowie nachwachsenden Rohstoffen (Mineralfaser, Mineralschaum, Schaumglas, EPS, XPS, PU, Holzfaser). Serena Klein, Sprecherin der Geschäftsführung des Industrieverbandes Hartschaum (IVH): "Die Autoren heben die praktizierte Nachhaltigkeit von EPS hervor. So wird beispielsweise die Rücknahme und anschließende Weiterverarbeitung von sauberen Baustellen-Verschnittresten seit über 30 Jahren systematisch bei allen EPS-Herstellern des IVH grundsätzlich gleich erfolgreich durchgeführt. Ebenso werden bei der Produktion anfallende Abschnitte wiederverwertet."

EPS ist aus ökonomischer wie auch ökologischer Sicht die beste Dämmstoff-Lösung. Aber auch bei der werkstofflichen Verwertung von Styropor-Abfällen aus Abbruch oder Rückbaumaßnahmen

weist das Dämmmaterial ein Alleinstellungsmerkmal auf. Die derzeit errichtete Industrieanlage im Rahmen der Initiative PolyStyreneLoop ermöglicht eine geschlossene Kreislaufwirtschaft für Alt-EPS - ein echtes Recycling im Sinne von Cradle-to-Cradle (C2C). Die dort angewendete Verfahrenstechnik basiert auf dem CreaSolv-Verfahren, mit dem aus EPS aus Abriss- oder Umbaumaßnahmen das Basismaterial Polystyrol wiedergewonnen und erneut für die Dämmstoffproduktion eingesetzt werden kann. Gleichzeitig wird das im EPS enthaltene Flamm- schutzmittel in Einzelstoffe zerlegt, die dann einer neuen Nutzung zugeführt werden können. "Bei der Wahl des richtigen Dämmstoffs spielt die Recyclingfähigkeit eine entscheidende Rolle. Kein anderer Dämmstoff verfügt aktuell - neben dem mechanischen Recycling, der thermischen Verwertung und dem physikalischen Recycling - über so viele funktionierende Verwertungs- Möglichkeiten wie EPS. EPS ist sowohl aus öko- nomischer wie ökologischer Sicht eine perfekte Dämmstoff-Lösung", so Ulrich Meier, Techni- scher Geschäftsführer des IVH.

Ganzheitliche Bewertung von verschiedenen Dämmstoffalternativen. Endbericht. ifeu, natureplus Forschungsprojekt, gefördert von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt und dem Mi- nisterium für Umwelt, Klima und Energiewirt- schaft Baden-Württemberg, Heidelberg / Neckargemünd, 2019.

**[www.ifeu.de/wp-content/uploads/Bericht-  
Dämmstoffe-web.pdf](http://www.ifeu.de/wp-content/uploads/Bericht-Dämmstoffe-web.pdf)**

PolyStyreneLoop ist eine Initiative der Polystyrol-Hartschaum-Wertschöpfungskette. Mehr als 70 Mitglieder und Unterstützer aus mehr als 15 europäischen Ländern haben sich im Rahmen von PSLoop in einer Kooperative zusammenge- schlossen, an der sich der IVH und seine Mitglie- der maßgeblich beteiligen. Die Zielsetzung liegt in der aktiven Förderung einer nachhaltigen Re- cycling-Organisation länderübergreifend in der EU.

[www.polystyreneloop.org/](http://www.polystyreneloop.org/)

Das CreaSolv -Verfahren wurde von der Crea- Cycle GmbH in Zusammenarbeit mit dem Fraun- hofer Institut IVV entwickelt (Patent des Fraun- hofer Instituts). Mit dem innovativen Recycling- verfahren, das PolyStyreneLoop einsetzt, wird ein Verfahren zum Recycling von HBCD-haltigem EPS-Dämmabfall im industriellen Maßstab durchgeführt. Diese Technologie wurde bereits als beste verfügbare Recycling-Technologie für die Verarbeitung von HBCD-Abfall in die Basler Konvention des Umweltprogramms der UN (UNEP) aufgenommen. Perspektivisch kann auch heute verbautes EPS (Flammschutzmittel Polymer-FR) dort recycelt werden.

[www.creacycle.de/de/der-prozess.html](http://www.creacycle.de/de/der-prozess.html)

Grafik (c) Kulturrexpress, Meldung: Industriever- band Hartschaum e. V., IVH

## Light + Building fällt aus



# Termin verschoben: Light + Building findet im September 2020 statt

Aufgrund der verstärkten Verbreitung des Coronavirus in Europa hat sich die Messe Frankfurt nach intensiven Beratungen für die Verschiebung der Light + Building entschieden. Die Weltleitmesse für Licht und Gebäudetechnik findet zwischen Mitte und Ende September 2020 in Frankfurt am Main statt. Die Kooperationspartner der internationalen Fachmesse, ZVEI und ZVEH, unterstützen dieses Vorgehen.

Das unerwartete Auftreten von Covid-19 in Italien seit dem vergangenen Wochenende erforderte eine neue Bewertung der Situation in enger Abstimmung mit dem Gesundheitsamt der Stadt Frankfurt. Es wird eine mehrstufige gesundheitliche Prüfung von

Messegästen aus China verlangt, die durch die Messe Frankfurt nur mit unverhältnismäßigem Aufwand realisiert werden kann. Hinzu kommen vermehrt Reisebeschränkungen, die es potenziellen Besuchern wie Ausstellern erschweren, an der Messe teilzunehmen. Aus diesem Grund hat sich der Veranstalter für eine Verschiebung der Light + Building entschieden. Dieser Entschluss wird ebenfalls von den Kooperationspartnern der Light + Building, dem Fachverband Elektroinstallationssysteme sowie dem Fachverband Licht im ZVEI (Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie) und dem Zentralverband der Deutschen Elektro- und Informationstechnischen Handwerke (ZVEH) mitgetragen. Auch

die wichtigsten italienischen Verbände unterstützen die Entscheidung. China und Italien stellen nach Deutschland sowohl die größte Aussteller- als auch Besuchergruppe.

Die Light + Building ist das wichtigste internationale Branchentreffen für Architekten, Industrie, Handwerk, Handel und Planer. Als Innovationforum und interdisziplinärer Marktplatz ist sie außerdem Garant für Geschäftsanbahnung, Kontakte und eine nachhaltige Zukunft.

Die Industrie macht deutlich, dass sie die Plattform zur Geschäftsanbahnung unbedingt braucht. Die aus der Light + Building resultierenden Chancen möchte die



Messe Frankfurt für alle Marktteilnehmer noch in der laufenden Saison realisieren: Deswegen wird die Fachmesse verschoben und findet zwischen Mitte und Ende September 2020 in Frankfurt am Main statt.

**[www.light-building.messefrankfurt.com](http://www.light-building.messefrankfurt.com)**

Foto (c) Kulturexpress, Meldung:  
Messe Frankfurt GmbH