

Container. Kurze Geschichte einer temporären Architektur

von Axel Doßmann

Billiger transportieren: Container als Warenbehälter

Ein Container ist ein Behältnis im Transit, er hat keine Heimat, seine Bestimmung ist der Transport. Für eine begrenzte Zeit nimmt die stählerne Kiste eine Ware auf, um sie als Fracht zuverlässig, schnell und vor allem billig zu transportieren.

Den Entstehungsmythos des Containers hat wie sooft der Erfinder selbst geliefert. Weil es der amerikanische Spediteur Malcom McLean im Jahr 1937 leid war, Zeit und Geld beim Be- und Entladen von Lastwagen und Schiffen zu vergeuden, kam ihm die Idee, die Ladung komplett mit dem Aufbau des LKWs auf das Schiff zu setzen, in einem Behälter, der am Ende der Reise auf einem baugleichen Lastwagen weitertransportiert werden konnte. Vor fünfzig Jahren, im April 1956, testete McLeans Reederei *Sealand* mit 58 LKW-Aufbauten erfolgreich diese Art des Containertransports. Nach weiteren Schritten der Normierung und internationalen Standardisierung, beschleunigt durch amerikanische Erfahrungen mit Cargocontainern im Korea- und Vietnamkrieg, erhielt dieses Transportmodul 1964 von der *International Organization for Standardization (ISO)* seine bis heute verbindlichen Maße. Damit setzte sich die US-amerikanische Logik gegen das weltweit verbreitete Dezimalsystem durch und die Twenty Foot Equivalent Unit (TEU) wurde ein Standard im globalen Warenverkehr: 20 x 8 x 8,5 Fuß bzw. 6.058 x 2.436 x 2.591 Millimeter. Das gesamte infrastrukturelle Transportsystem – Schiffe, Verladebrücken, Kräne, Transportfahrzeuge – ist auf diese Maße des Raummoduls ›Container‹ abgestimmt. Neben den Standardmaßen sind die ›Twistlocks‹, die normierten Drehverschlüsse an den Ecken, die technische Voraussetzung dafür, dass sich die Behälter mit den Infrastrukturen des Transports, aber auch mit weiteren Containern verkoppeln lassen. Mitte der 1960er Jahre übernahmen die ersten europäischen Staaten das neue Raumformat. Der Schiffsverkehr mit Containern setzte sich in wenigen Jahren trotz der mit der Umrüstung verbundenen hohen Kosten für die Reedereien durch. Im Zuge der so genannten Containerisierung wurden die Transportkosten weltweit enorm gesenkt, das Transportaufkommen stieg exponentiell an, der Arbeitsplatz ›Hafen‹ wurde fast menschenleer.

Das Containersystem greift heute massiv, wenngleich oft verdeckt in die Alltagswelt ein. Inzwischen orientieren sich sogar die Abmessungen vieler Transportgüter und ihre Verpackungen an der Twenty Foot Equivalent Unit. Es heißt, dass 2001 allein in den USA 71 Millionen Container verschifft worden sind. Fünfzehn Millionen ISO-Container sollen heute täglich in Bewegung sein.

Beweglich sein: Utopie und Praxis mobiler Raumeinheiten

Was machte den Warenbehälter ›Container‹ zum Wohn- und Bürobau? War eine solche Nutzung von Anfang an intendiert? Einen wichtigen materiellen wie diskursiven Impuls gab die Idee der Raumzelle, die parallel zur Entwicklung des Frachtcontainers in den 1930er Jahren in den USA aufkam. Raumzellen – vollständig vorproduzierte und eingerichtete, bewegliche Gebäudeeinheiten – sollten nicht nur das Bauwesen, sondern auch das Wohnen revolutionieren.

Auf welche Weise lassen sich Gebäude schnell und dennoch möglichst preiswert errichten? Richard Buckminster Fuller arbeitete seit Ende der 1920er Jahre an einem »complete redesigning« des Hauses. Durch einen radikalen Bruch mit den Bautraditionen wollte der Erfinder die Vorteile industrieller Massenproduktion nutzen, wie er sie beim Automobil- und Flugzeugbau studiert hatte. Als Funk- und Nachrichtenoffizier hatte er im Ersten Weltkrieg Wesentliches über (Ver-)Senden, Logistik und Zeit gelernt: »Bevor ein Material seinen Bestimmungsort erreicht, geht es durch viele Hände, durchwandert viel Raum und deswegen darf es, um effizient und angenehm zu sein, kein unnötiges Gewicht haben. Wenn es seinen Bestimmungsort erreicht, wie lange wird es bleiben? Für das time limit seiner Existenz. Die vierte Dimension ist Zeit.«

Die Zeit bleibt eine der großen Herausforderungen für die Architektur. Die meisten seiner ambitionierten Ideen für Raumzellen konnte Fuller nur als Einzelstücke realisieren. Erst der Zweite Weltkrieg brachte dem Architekten und Synergetiker einen ersten großen Auftrag. Die britische Armee bestellte Anfang der 1940er Jahre hunderte ›Dymaxion Deployment Units‹, runde Notbehausungen aus galvanisiertem Wellblech, die Fuller als Prototyp eines industriell gefertigten Hauses entwickelt hatte. Die *British War Relief Organisation* wollte damit auf den akuten Raumbedarf für Ausgebombte reagieren. Doch wegen der Kriegsbewirtschaftung von Metallen gingen diese Raumzellen nicht in Großserie. Auch eine zivile Nutzung der sechs Quadratmeter großen Rundbauten scheiterte, denn für die Familienhausvariante, bei der die ›Deployment Units‹ wie ein »wachsendes Haus« durch Küche- und Bad-Module ergänzt werden sollten, fand sich keine Baufirma.

An diesem Beispiel werden drei wichtige Experimentierfelder für transportable Raumzellen erkennbar: Es sind ›shelter‹- und ›emergency‹-Architekturen für Katastrophenfälle, Unterkünfte für Soldaten und Offiziere und der Massenwohnungsbau für sozial eher schlecht gestellte Arbeiter. In diesen geo- und biopolitischen Handlungsfeldern werden Raumzellen entweder zu Wohnhäusern gestapelt oder man formiert aus ihnen Siedlungen und lagerförmige Strukturen: für Obdachlose nach Naturkatastrophen, für Bauarbeiter und Angestellte in den Innenstädten, aber auch zur infrastrukturellen Integration unerschlossener Territorien, für Soldaten in militärischen

Einsatzgebieten oder für Flüchtlinge, die oft in Frachtcontainern nach Europa kommen, um dann in Containern darauf warten zu müssen, ob die Verwaltung ihren Antrag auf Asyl bewilligt oder sie doch wieder in ihr Heimatland abgeschoben werden.

Versucht man Raumzellen als Ausgangspunkt einer Geschichte der Faszination am mobilen Raum zu verstehen, dann kommt man um das Automobil als dem paradigmatischen Leitbild für individuelle Mobilität nicht herum. In den USA hat die Fahrzeugindustrie früh Erfahrungen mit Raumzellen gemacht. Die Idee der individuellen, unabhängigen Erholung mit den aerodynamischen ›trailer coaches‹ fand in den späten 1920er und 1930er Jahren viel Zuspruch unter den aufbruchbereiten Amerikanern, deren Vorfahren mit Planwagen das Land bis zur Westküste erobert hatten. Doch schon die Große Depression machte die Hälfte aller gekauften Wohnwagen zur permanenten Behausung für Arbeitslose. Die Verteidigungsausgaben im Zweiten Weltkrieg, besonders aber der Koreakrieg forcierten diesen Trend. Beim gigantischen Stausee- und Arbeitsbeschaffungsprojekt der *Tennessee Valley Authority* wurden in den 1940er Jahren für tausende Arbeiter und deren Familien komplett vorgefertigte Wohnhäuser geplant und errichtet. Sie bestanden aus festen Raumeinheiten, konnten in wenigen Stunden demontiert und mit LKWs transportiert werden. Große ›mobile home park systems‹ wurden in weit abgelegenen Gebieten der USA errichtet, damit ›defense workers‹ in der Nähe ihrer Baustellen für Atomkraftwerke und andere militärische Projekte eine vorübergehende Unterkunft finden konnten.

Im Jahr 1953 lebten mehr als zwei Millionen Amerikaner permanent in ›mobile homes‹, die vollständig eingerichtet vom Werk geliefert wurden. Die ›mobile home‹-Industrie expandierte, ihre Modelle wurden größer und komfortabler. Anders als in Europa, wo nicht-sesshafte Menschen verdächtig sind und diskriminiert werden und Wohnwagen die Assoziationen ›fahrendes Volk‹, ›Zirkus‹ oder ›liederliches Gesinde‹ wecken, hat die amerikanische ›frontier‹- und Automobilkultur weniger Schwierigkeiten mit Bürgern, deren ›Wohnsitz‹ mobil ist.

Aber auch in anderen Industriestaaten, wie der Sowjetunion, Schweden oder Japan, war man nach dem Zweiten Weltkrieg bemüht, Raumzellen industriell in Serie zu produzieren. Seit den frühen 1950er Jahren experimentierten Ingenieure in der Sowjetunion und anderen sozialistischen Ländern mit der Raumzellenbauweise für den Massenwohnungsbau. Als Alternative zum Großplattenbau konnten sie sich jedoch nicht durchsetzen, da die Module für den Transport zu schwer waren und ihre Einrichtung auf dem Weg zur Baustelle oft beschädigt oder gestohlen wurde.

Erst die seit den 1970er Jahren greifende Praxis, nach dem Modell der genormten Seefrachtcontainer auch stahlgerahmte, transportable Wohn- und Bürozellen herzustellen, hat die Entwicklung von Raumzellen-Gebäuden erneut beflügelt. ›Low-

Cost-Housing« war auch das entscheidende Stichwort in einem Bericht der *Vereinten Nationen*, mit dem 1970 weltweit gültige Industrienormen für ein komplett standardisiertes Wohnmodul vorgeschlagen wurden. Das modulare Prinzip, das Plug-in-Künstler und Architekten von Kapselkonstruktionen in den utopiefreudigen 1960er Jahren noch als Wohnkonzept diskussionsfähig gemacht hatten und mit dem viele von ihnen auch eine neuartige Durchdringung von öffentlichem und privatem Raum herbeiführen wollten, »war damit zu einem kostensenkenden Faktor reduziert« worden, argumentiert der Kunsthistoriker und Kurator Markus Heinzelmann. Entwürfe wie die von *Archigram* blieben futuristisch anmutende Szenarien. Aber mit dem als Wohnraum genutzten Seecontainer schien in den 1970er Jahren eine Lösung für das Problem, eine mobile Wohneinheit kostengünstig herzustellen, greifbar nahe. Denn mit den bereits im Aufbau befindlichen Kranverladesystemen war der Transport leichter zu bewältigen als mit jedem anderen Format, das noch zu entwickeln gewesen wäre. Die Kranarme, die in den Stadtutopien von *Archigram* als Teil der Architektur noch befremdlich wirkten, waren beim Containersystem bereits infrastrukturelle Realität.

Schneller verkaufen: Container als Lager- und Verkaufsraum

Manche der Frachtcontainer fallen vom Schiff und hinterlassen auf dem Meeresboden Ablagerungen mit Kulturgütern für künftige Archäologen, schreibt der Wiener Ethnologe Konrad Köstlin. Aber es gibt noch andere Wege, die die Zirkulation des Containers als Transportbehälter beenden. Ausgemusterte Cargocontainer werden auf dem Festland verankert: als dauerhaftes Materiallager, als Verkaufsraum, als provisorisches Obdach und seit den 1990er Jahren immer öfter auch als Ort für Kunst- und Medienevents. Noch in den 1970er Jahren schnitten Bastler mit Brennern und Blechscheren improvisierte Öffnungen für Türen, Fenster und Verkaufstheken in ausrangierte Frachtcontainer. Bald aber bot die Bauindustrie in Nordamerika und Europa Büro-, Verkaufs- und Wohncontainer aus leichterem Material an. In anderen Regionen hingegen, etwa im Nahen Osten, in Asien oder in Osteuropa, dominiert nach wie vor die Standardversion aus Stahl.

Etliche Straßenmärkte in Osteuropa sind ein Beispiel dafür: Dort dienen fensterlose Seecontainer als Läden. Der Sieben-Kilometer-Markt, der vielleicht größte Basar seiner Art, liegt seit 1989 an der Straße zum Flughafen am Stadtrand von Odessa. Tausende Frachtcontainer stehen in zwei Etagen übereinander gestapelt in langen Doppelreihen, die zu öffnenden Stirnseiten zeigen zur nächstliegenden Reihe, der Abstand dazwischen dient als Marktstraße. Auf den 69 Hektar Brachland bieten 2006 etwa 16.000 Händler ihre zoll- und steuerfreien Waren an. Täglich kommen 150.000 Kunden mit Bussen angereist, teilweise aus bis zu 500 Kilometern Entfernung.

Die *New York Times* vergleicht diesen ukrainischen Basar mit einer Mall. Doch außer den Security-Leuten hat ein solcher Ort des Handels wenig mit einer Shopping Mall in den USA oder in Westeuropa gemein: Hier gibt es keine Läden von Großhandelsketten und (noch) keine Videoüberwachung, die die Anonymität aufhebt. Die ukrainische Presse hingegen charakterisiert den Basar als einen »Staat im Staate« mit eigenen Regeln und ungeschriebenen Gesetzen der Landeigentümer, die die Reichen reicher machen und die Armen handeln und überleben lassen. Aus den Containern heraus wird alles angeboten, was als verkaufbar gilt: Bekleidung, Kosmetik, Musik, Spielwaren, Elektronik vor allem. Der Basar öffnet Räume für den »einfachsten Fall« einer Subsistenzökonomie: »Jeder verfolgt seine Überlebensstrategie im Rahmen der unausweichlichen Präsenz aller anderen«, schreibt hierzu der Stadtplaner und Architekturkritiker Dieter Hoffmann-Axthelm. »Die gegebene Grundfläche muß ausreichen. So ist nur ein begrenzter Warenumsatz möglich, und auch nur ein begrenztes Angebotsspektrum. Expandieren kann man nur in der Zeitrichtung: schneller verkaufen.«

»Schneller verkaufen« ist ein Erfolgskonzept, das für die Subsistenzökonomie ebenso gilt wie für den global agierenden Kapitalismus, auch wenn dieser allmählich die Autonomie des einzelnen Kleinhändlers durch die Konkurrenz der Supermarktketten, Discounter und Filialgeschäfte abschafft. [→ Schneller sein, S. 22] Birgt der Container also Chancen für eine neue soziale und ökonomische Autonomie? Für Dieter Hoffmann-Axthelm stellt er den modernen technischen Ausdruck für »kleinste Einheiten« dar, die das »Maß der Krisenstadt« ausmachen. »Die Krisenstadt ist eine zu kleinsten Einheiten und unabhängigen Akteuren befähigte Stadt, der Container das Maß der kleinsten festen Einheit. Exemplarisch ist daran nicht das technische Gerät, sondern die Tugend des abgegrenzten Bereichs, der provisorischen Landnahme, des Anfangs, aus dem feste Verhältnisse erwachsen können. Der Behälter ist also umdenkbar in beliebige Formen: Parzelle, Haus, Stockwerk, Raum – vorausgesetzt, es handelt sich jeweils um Größen, die Autonomie eröffnen.«

Gerade weil der globale Kapitalismus massiv in die Autonomie der Städte eingreift, ist der »Behälter als Katastrophengerät« ein Indikator für die Fähigkeit einer Kultur, sich mit Improvisieren »durchzuwurschteln«. Aber die Freiheitsversprechen, die mit mobilen Bauten oft verknüpft werden, wandeln sich in der Lebenspraxis meist in Gefühle von Ohnmacht und Alternativlosigkeit. Wo sich Subsistenzökonomie in »Bau- und Zeitlücken« zu entfalten versucht, da ist der Container nicht weit. Auch diese über die Jahre bewährte Praxis mag dazu geführt haben, dass der Verkaufscontainer in west- und mitteleuropäischen Metropolen vor allem in den Innenstädten inzwischen wieder auf

dem Rückzug ist. Er wird das Stigma von Armut und Notbehelf nicht los und erinnert vielleicht auch zu sehr an den Transportcontainer.

Dürfen bald nur noch Bauarbeiter und die Polizei mit schlichten Containern kurzfristig attraktive öffentliche Räume besetzen? Das ist unwahrscheinlich, solange Container auch als Modul für Kunst- oder Medienevents genutzt werden – sei es wie bei Schlingensiefs »Ausländer raus«-Aktion mitten in Wien oder auf der *Art Basel Miami Beach* am Strand von Florida, wo Kunsthändler dem zahlungskräftigen Publikum in zwanzig ISO-Containern ihre Waren präsentieren. Man mag die Verwendung von Containern zum Inszenieren von Kunst als Ware obszön oder mutig finden. Der Gebrauch von Zeichen indes kennt keine Moral, sondern setzt allein auf die Wirkung beim Zielpublikum. Als Zeichen funktioniert der Container mittlerweile ähnlich wie die »Plastikwörter« ›Identität‹, ›Normalität‹ oder ›Sexualität‹, die der Germanist Uwe Pörksen in den 1980er Jahren untersucht hat. Ähnlich wie diese Worthülsen im ›Bausatz‹ der Sprache der Medien und Experten passen Container in der Stadt irgendwie immer. Es kommt nicht genau darauf an, was sie beinhalten, entscheidend ist, dass sie ein symbolisches Feld abstecken.

Flexibel produzieren: vom Sägewerk zur Systembau-Industrie

Seit den 1970er Jahren haben Container viele andere temporäre und provisorische Gebäudeformen verdrängt. Auch Baracken werden inzwischen kaum noch produziert. Dabei sind viele wichtige mittelständische Unternehmen, die heute in Deutschland Wohn-, Büro- und Lagercontainer produzieren und zur Miete anbieten, aus Holzbaufirmen hervorgegangen. Die *Säbu GmbH* zum Beispiel, eine Unternehmensgruppe für Raumsysteme, hat ihre Ursprünge im 1924 gegründeten Sägewerk Buchen im Bergischen Land. Bis 1945 lieferte dieses Sägewerk sein Schnittholz vor allem an andere Holzbaufirmen. Unmittelbar nach dem Krieg begann die Firma mit dem Bau von Verpackungskisten für hochwertige Güter. Erst in den 1950er Jahren stieg das Unternehmen selbst in die Vorfertigung von Holzgebäuden in Kleintafelbauweise ein. »Der Bau von Unterkunftsgebäuden für Fremdarbeiter und Baubuden für Baustellen in einem wirtschaftlich aufstrebenden Land brachten der Firma Säbu volle Auftragsbücher«, heißt es heute auf ihrer Website. Neben Baracken für die seit 1955 angeworbenen ›Gastarbeiter‹ aus Italien, Spanien, Griechenland, der Türkei, Portugal oder Jugoslawien [→ Lager, S. 173f.] wurde Ende der 1950er Jahre die Produktpalette um Bauwagen mit Holzaufbau ergänzt.

Ganz ähnlich verlief die Entwicklung der Firma *Kleusberg*. Die 1948 gegründete Bau- und Möbelschreinerei hatte zunächst Baracken hergestellt und sich in den 1950er Jahren auf Wohnwagen spezialisiert. Hauptabnehmer waren Bauunternehmen und

Schausteller. Wegen dem raschen Verschleiß der hölzernen Aufbauten ging man auch bei *Kleusberg* dazu über, die Holztafelkonstruktionen Mitte der 1960er Jahre durch die Stahlskelettbauweise zu ersetzen.

Es war die Zeit, in der der standardisierte Seefrachtcontainer das Transportwesen grundsätzlich veränderte. Die zunehmende Kompatibilität mit Transportsystemen auf dem Land und die Installation neuer Kransysteme schuf die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür, dass die Idee, aus ISO-Containern Unterkünfte und Büros zu konstruieren, eine Alternative und Konkurrenz zu den herkömmlichen Bauwagen oder Baubaracken werden konnte. Auch *Kleusberg* und *Säbu* stellten seit Anfang der 1970er Jahre ISO-Container als Raumzellen her, anfangs vor allem für Baustellen: zunächst als Materialcontainer zur Lagerung von Werkzeugen und Maschinen, bald aber auch als Unterkunft und Büromodul. Container boten als stapelbare Raumzellen besonders bei innerstädtischen Bauaufgaben den entscheidenden Vorteil, dass weniger Platz für ihre Aufstellung notwendig war. [→ Geschäftssinn, S. 217f.]

In den 1980er Jahren stieg die Nachfrage nach mehrgeschossigen Bürokomplexen, die für Industrien und Verwaltungen entweder als Zwischenlösung oder als preiswerte Alternative zum Massivbau attraktiv wurden. Der so genannte Elementbau mit Großwandtafeln wurde bei vielen Büro- und Wohncontainerherstellern zum wichtigen neuen Produktionszweig ausgebaut. Das Unternehmen *Kleusberg* konnte 1992 mithilfe der *Treuhand* den ehemaligen *VEB Transportable Raumzellen* in Dölbau erwerben. Die technologisch stets internationalen Anschluss suchende DDR-Wirtschaft hatte seit Anfang der 1970er ebenfalls ISO-Transportcontainer und Raumzellen im 20- oder 40-Fuß-Maß produziert. Seit 1994 stellt nun die *Kleusberg GmbH* in Dölbau Modul- und Systemgebäude her. Der gegenwärtige Systembau ist bemüht, jede Assoziation zum »billigen Container« durch camouflierende Verblendung, Putzanstriche und raffiniertere Innenausstattung zu vermeiden. Was bei der Lazarettbaracke auf semantischer Ebene der in der Konstruktion ausgefeiltere, für zivile Zwecke hergestellte Schul- oder Krankenvavillon leistete [→ Baracke, S. 121–123], soll hundert Jahre später offenbar beim Baucontainer der »Raumsystembau« bewirken.

Container: Fetisch der Moderne

»Was würden wir wohl dafür geben wollen«, fragte rhetorisch der Berliner Stadtbaurat Martin Wagner 1932, »wenn es uns heute möglich wäre, die Heimstätten arbeitslos gewordener Straßen, Stadtteile und Städte dorthin verlegen zu können, wo ein Fünfjahrplan für den Wirtschaftsaufbau die Neuverwurzelung der Arbeitskräfte verlangt? [...] Diese starre Ortsgebundenheit unseres im Städtebau investierten Kapitals wird uns auch alle Veranlassung geben, darüber nachzudenken, wie wir die starren Anlagen [...]

mobiler machen können.« Kurzzeitig genutzte, nicht permanente Bauten sind für Martin Wagner mehr als eine futuristische Vision. Sie sind die notwendige Konsequenz kapitalistischen Wirtschaftens, dessen Dynamiken auch »dem Städtebauer und dem Bautechniker« die Aufgabe stellen, »das Investitionskapital wanderungsfähiger zu machen und von der starren Ortsgebundenheit zu befreien.« Eine symptomatische Antwort auf diese nach wie vor aktuelle Forderung nach mehr Mobilität und Flexibilität in der kapitalistischen Stadt findet sich auf der Website der *modulbau GmbH*:

»Schrumpfende Haushalts-Etats und ständig wachsender Zeitdruck müssen mit Flexibilität, Individualität und hoher Qualität in Einklang gebracht werden. Modulare Bautechnik heißt hier unsere Alternative zur konventionellen starren Architektur.« Der Container ist die »ideale Prozessierungsform einer Gesellschaft«, schreibt Dieter Hoffmann-Axthelm, die, »solange seine Aufschrift dem Wortlaut der Erklärung der Menschenrechte entspricht, nicht wissen will, was das korrekt geschnürte politische, ökonomische, ästhetische Paket« darstellt. In der Tat zeigt der Container chamäleonhafte Qualitäten: Er kann ein »Heim« für Obdachlose oder Asylbewerber sein, eine Baubude für illegale Arbeiter, eine »Battle-Box« der *US Army* [→ Erstarre Mobilität, S. 66], eine Barrikade gegen Globalisierungsgegner in Genua, ein vom *Atelier van Lieshout* eingerichteter Klinik-Container von *Women on Waves*, die auf internationalen Gewässern legale Abtreibung anbieten, eine Folter- und Hinrichtungsstätte für miteinander verfeindete afghanische Soldaten, eine Zelle im amerikanischen Lager Guantanamo oder ein »trojanisches« Fluchtmittel für Migranten auf dem Weg in die »Festung Europa«.

Europäische Großstädte sind heute ohne Container nicht mehr denkbar. Im Jahr 2001 stellte sich der Architekt und Kunsthistoriker Carsten Krohn Bundeskanzler Schröder vor, wie er »von seinem Büro auf die leere Mitte Berlins« blickt und »Instant City« sieht, »die Weiterentwicklung von Plug-in City«, die die britische Gruppe *Archigram* entworfen hat: »Gestapelte Container, an Gerüsten aufgehängte Simulationen, provisorische Informationsausstellungen, Zelte mit Unterhaltungsveranstaltungen, Flutlichter. Absperrungen und Autos.«

Heute, fünf Jahre später im Jahr der Fußballweltmeisterschaft, steht im Regierungsviertel eine für sechs Wochen errichtete Arena. Die »Adidas World of Football« fasst bis zu 9.000 Menschen, die gegen Eintritt die Kämpfe der Fußballspieler auf Großbildschirmen »live« miterleben können. Unter den Plastikfolien mit den dreidimensional wirkenden Fassaden des Berliner Olympiastadions verbirgt sich eine Stahlgerüstkonstruktion. Um das Stadion herum wurden Imbiss-Zelte, Info-Boxen, Tribünen und mehrere Containergebäude für die *FIFA* errichtet. Den Auftrag für die über 113 Container erhielt die *GE Modular Space GmbH*, eine Tochterfirma des

amerikanischen Konzerns *General Electric*, der als Global Player inzwischen den Weltmarkt der mobilen Raumsysteme erobert hat.

Der Kulturwissenschaftler Hartmut Böhme hat unter anderem angesichts solch kurzlebiger Event-Ensemble für »eine andere Theorie der Moderne« plädiert. Er erinnert daran, dass die »longue durée« moderner Gesellschaften gerade nicht in der »Persistenz stabiler Strukturen« besteht. »Dauer hat allein die auf Dauer gestellte Umwälzung, Mobilität, Veränderung.« Um die damit verbundenen Entdifferenzierungen aufzufangen, reagieren Kulturen mit Fetischisierung, so sein Argument. Es scheint an der Zeit, ein universal einsetzbares und darum schwer fassbares Ding wie den Container als ein Fetisch der Moderne zu begreifen.

Mit zahlreichen Fotos und Literaturangaben veröffentlicht in:

*Axel Doßmann, Jan Wenzel, Kai Wenzel: **Architektur auf Zeit. Baracken, Pavillons, Container**, Berlin (b_books) 2006, S. 33-47, Literaturangaben: S. 249.*