

Moderne nach Oscar Niemeyer?

Von Automobilen und Idealen

Die Architektur der Moderne besteht vor allem darauf, dass sie *einfach* sei. Und war doch immer genau das Gegenteil. Man hätte besser die einfache Form als eine *ideale* bezeichnet. Die Gegenstände wurden zu reduzierten Formen, und doch waren sie nicht zur Einfachheit reduziert, sondern zur Idealform. Ein architektonisches Jahrhundert geht mit dem Tod Oscar Niemeyers zu Ende, das darf man jetzt wohl mit einiger Berechtigung sagen. Ein Jahrhundert, über das man sich dann auch beginnen kann übergreifende, architektonische Gedanken zu machen. Ein Jahrhundert geht zu Ende, das schon seit langem, über seine Verfallszeit hinaus, mit lebensverlängernden Maßnahmen, wenn man so will, als Moderne bezeichnet wird. Da nun der letzte Aktive jener Epoche seine Arbeit eingestellt hat, sei hier einmal der Anlass genutzt zu rasonieren. Wenn man dem 20. Jahrhundert etwas attestieren kann, dann vielleicht dass die Idealität und so manche Ideologie zu Grabe getragen wurden, oder zumindest – wenn auch leider nicht selten auf ebenso tödliche, wie nachtragende Weise – diskreditiert wurden.

Nur vor einem gesellschaftlich, historischen Hintergrund wird zu verstehen sein, was da in der Architekturgeschichte als bahnbrechend klassifiziert worden ist. Wir handeln von einem Jahrhundert, das noch innbrünstig einen Physiker, wenn auch mit Vorliebe zu Schabernack, zum Mann des Jahrhunderts gewählt hat. Über den Anblick einer herausgestreckten Zunge sinnierend, wird man sich in der Mehrheit bereits heute kopfschüttelnd fragen: Was war das nur für ein gespaltenes, um nicht zu behaupten schizophrenes Jahrhundert? Ein ingeniöses, eines der Wissenschaft und damit der Erkenntnis verpflichtetes, auf alle Fälle. Ein Jahrhundert in dem Toreinlass-Mottos zu menschenverachtend zynischen Massengrabsprüchen pervertierten. Von einer Erfindungswut, die mit dem Abwurf der Bombe über Nagasaki vorerst die eigene Hybris auf schändliche Weise zum Einsturz brachte. Und wie groß muss der Wille zur Herrschaft sein, wenn man sich die Reise zu einem Himmelskörper als Wettlauf zwischen Weltstreitmächten ersinnt? Zwischen kindisch und ideal liegt eben nur eine Haaresbreite, das wusste vor allen anderen Albert Einstein. Das Ingenieurwesen in Verbrüderung mit der Wissenschaft produzierte Techniken eines Zeitalters, das nichts dem Zufall überlassen wollte und Kontrolle zum Leitbild von Generationen erkor. Auf der anderen Seite provozierte es Himmelstürmerambitionen von babylonischem Ausmaß. Die Berechnung und die Reduktion, der Wille zu Perfektion und der Masterplan des Lebens sollten allen Unternehmungen klare Vorstellungen beiseite stellen. Dass sich diese

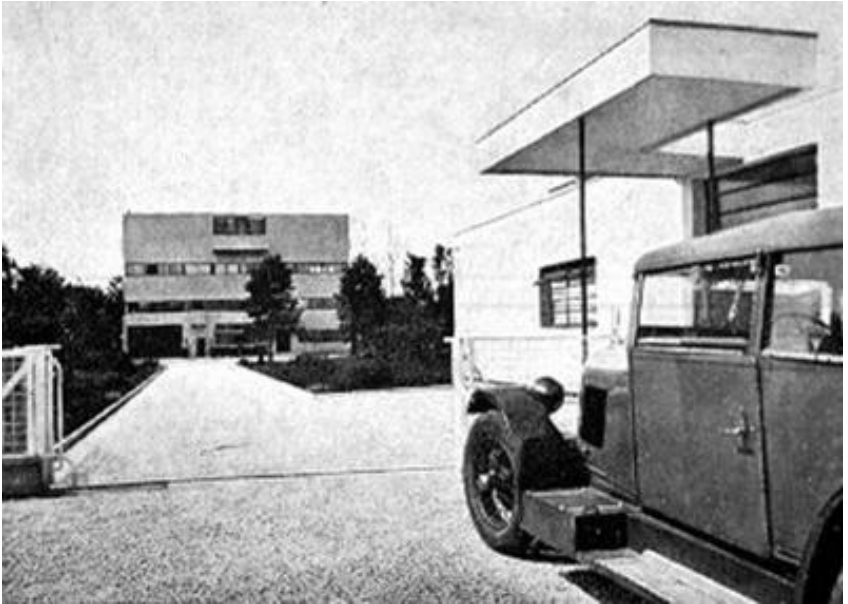
Ingredienzien selbstredend auch in kriegstreiberischer und verbrecherischer Eroberungsabsicht missbrauchen lassen, erscheint aus Sicht der Spätgeborenen nur zu selbstverständlich. Und dass dieses Ansinnen sich auch fürs gemeine Volk in attraktive Motivationen ummünzen ließ, erscheint als ebenso banal wie infernal. Um Allmachtfantasien Taten folgen zu lassen, muss man sich ausgerechnet zum Handlanger eines arbeitslosen Postkartenmaler machen lassen, der sich frühzeitig – ironischerweise während einer Untersuchungshaft hinter Landsberger Gefängnismauern – das Unfassbare vermochte in Worte zu fassen. Zu einer Zeit als die Architektur-Avantgarde bereits mit voller Verachtung den naiv-verspielten Vorläufer anthropomorpher Formgebung verstößt, dass dieser, als Jugendstil, nur noch vermochte in den profanen Ecken der Hausfrauendekorationen zu überdauern; zu einer Zeit also, da ganz handfest Jugendstil-Kommoden und -Spiegelschränke aus den elitären Etagen in die Gassen flogen, beginnt das Leben in seiner Materialität und Körperlichkeit sich langsam der Kreisbahn, der Geraden und dem Punkt asymptotisch anzunähern.

Wer denn Schritt halten will mit dem Aufbruch zu besseren Welten sollte nicht versäumen dabei zu sein, als zum ausgehenden 19. Jahrhundert, das Weltgeschehen – den Schwung des euphorisierten neuen Menschen nutzend – Anlauf zur Vollendung nimmt. Als sich die Zeit ermannte, sollte jeder den Zeitgeist zur Absolutheit der Form zu spüren bekommen. Ganz platonisch, in ihrer Idealität, wollte die Welt der Zukunft nichts anderes, als funktional beschaffen und bestückt zu sein. Architekt wie der Designer treiben als »wissende« Handwerker und »verwegene« Ingenieure das Material im Spiel um die Form an seine Grenzen. Sie trimmen alles auf die Spitze hin: Wo Mögliches scheint unmöglich zu werden, wo Unmögliches scheint gerade noch möglich zu sein. Für niemanden der Beteiligten gestaltet sich dies allerdings einfach. Weder dem gelernte Handwerker (der, wie man bald feststellt, so oder so besser Fabrikarbeiter wäre), noch den zukünftigen Hausherrn erschließen sich unmittelbar, weshalb *einfach* so aufwendig sein muss.

Das Automobil

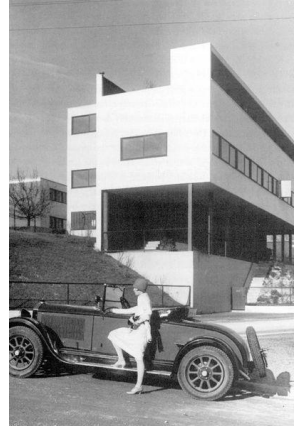
Währenddessen muss man zusehen, wie die Immobilie von dem Automobil überholt wird. Forsch versucht man den Rockzipfel des Erfindergeistes zu ergreifen und sich dienlich zu machen, wozu man selbst kaum in der Lage sein würde. Wir kennen aus den Anfangszeiten der fotografischen Architekturdokumentation das gern genommene Motiv des im Vordergrund drapierten Automobils. Als jenes Symbol sich in den Vordergrund mogelt, welches durch seine wortwörtlich gewordene Fortschrittlichkeit wie kein

zweites Aufbruch und Zukunft realiter umsetzte, prangt es auffällig unauffällig als Etikett quasi in den Architekturbildern, in der Hoffnung, dass sich sein Esprit der Bewegung auf die festgemauerte Baukunst übertrage. Das Selbstfahrende sollte anzeigen, was die Architektur von morgen sein kann.



Die wohl erfolgreichste und folgenschwerste, mechanische Erfindung des 19. Jahrhunderts, der revolutionärste und futuristischste Ausdruck von Ingenieursgeist, von geradezu Jules Vernescher Kraft, sollte einst der Baukunst die Attribute des Fortschritts unterjubeln, die da lauteten *Funktionalität* und *Rationalität*. Verblüffender Weise erscheint uns heute, auf denselben Fotografien, die Architektur moderner als die Automobile jener Zeit. Für heutige Blicke wirkt auf den historischen Photographien das Automobil so erstaunlich altertümlich. Vermutlich, weil wir die aktuellen Nachfolgemodelle kennen. Was einst beim Anblick einer pferdelosen Kutsche wie ein Zauber wirkte, war die pure Kraft der Genialität. Obgleich die Gebäude dahinter unschlagbar kompromisslos die Brust schwellten. Kaum je wieder haben sie so stringent ihrer selbstverordneten Idealität entsprochen, und jedem Zierrat abgeschworen. Da hatte das Automobil den Weg durch die Designerhände, durch Windkanäle und Computeranimationen erst noch vor sich. Bemerkenswerterweise hält sich die Motivkombination Architektur und Automobil als Promotion-Pack hartnäckig bis in unsere Tage. Die Allianz Automobil und Bauwerk erleben in der Werbeikonografie geradezu eine Renaissance. Heute allerdings mit umgekehrten Vorzeichen: Geworben wird

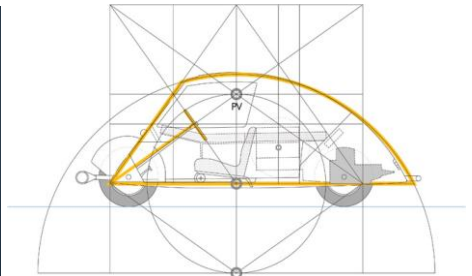
für das Automobil und die Architektur soll Zukunft und Fortschritt anmoderieren.



Weißenhofsiedlung Stuttgart 2012 /1930

Träge und uninspiriert wirken die Alltagskarossen von heute vor fast hundertjähriger Architektur, was man auch als Indiz für ihre Alltagstauglichkeit werten könnte. Aber man fragt sich aus heutiger Sicht: Wie hat der »Oldtimer« einst vor der Weißenhofsiedlung Stuttgart futuristisch anmuten können?

Es wäre sicherlich eine genauere Untersuchung wert, um aufzuzeigen, dass wir es mit zwei grundsätzlich verschiedenen Disziplinen, also auch Entwicklungsansätzen zu tun haben. Das Bewegte antwortet prinzipiell auf andere Umweltbedingungen als das Immobile. Die divergierenden Herangehensweisen könnten sich als die Ingeniöse wider die Konstruktive abzeichnen, oder die Funktionalistische gegen die Manifeste charakterisiert werden, doch dafür fehlt hier der Raum. Aber mit einiger Gewissheit lässt sich sagen, dass das Automobil schlichtweg nie in der Moderne angekommen ist.



Den verzweifelten Versuch auch beim Automobil ideale Formen anzuwenden sieht man belegt an Le Corbusiers Auto-Entwurf. (Le Corbusiers Auto, Rendering und Analyse von Antonio Amado.)

Im Sinne einer idealen Form-Moderne, war es nie modern. Es unterlag still und ergreifend physikalischen Bedingungen, die nicht verleugnet werden konnten, wollte es sich weiter entwickeln. Viel zu sehr steckt das Auto als Gebrauchsgegenstand in seiner Funktionalität, als dass sie sich in eine Idealform pressen ließe. Es begegnet uns daher heute in vollkommen veränderter Form, Materialität und Baukonstruktion, als noch zu seiner Anfangszeit und in fortdauernd regelmäßigen Updates. Nie ließen sich idealgeometrische Formen auf das Automobil anwenden. Und alle dahingehenden Unternehmungen mussten scheitern. Die Stromlinienform sollte schließlich diese Absolutheit eines Ideals in Anspruch nehmen, aber selbst diese wurde doch immer wieder durch die Anwenderwirklichkeit korrumpiert. Bei aller Annäherung ist das seriengefertigte Alltagsauto immer weit davon entfernt, einer Idealform zu entsprechen. Es folgt einer Funktionalität, die hingegen Gebäude immer anstrebten und nie recht über ein formales Ideal hinauskamen, von einigen wenigen Prototypen einmal abgesehen. In Bezug auf die flächendeckende Anwendung stellt sich die Frage, wie ernst nahmen die Immobilien-Gestalter der Moderne ihr selbst erwähltes Credo eigentlich: »*Form follows funktion*«? Oder haben sie es möglicherweise, in der Euphorie der allgemeinen Mobilmachung, unter der Hand den Mobilkonstruktoren entlehnt? Die enge Verbundenheit von Automobil und Immobilem also kein großer Zufall?

Das Reißbrett

Wer kennt noch das sprichwörtliche Reißbrett? Wohl mit eines der typischsten Werkzeuge des 20. Jahrhunderts, das wie kein anderes die Operationsweise dieser Epoche symbolisiert, noch lange vor den fordistischen Konstruktionsstraßen. Für ein Jahrhundert waren die Reißbretter in den Ingenieuretagen allgegenwärtig, doch zum Gongschlag des dritten Millenniums sämtlich aus den Büroetagen der westlichen Welt verschwunden. Auf dem Reißbrett transponierte nicht nur Le Corbusiers das Motto des Fortschritts, das ausgehend vom Design von Gebrauchsgegenständen in die Architektur zirkulierte, effektiv bis in den noch größeren Maßstab der Urbanistik. So, sollten die neuen Großstadt erstehen: Geplant am Reißbrett. Auf der durchgehärteten *tabula rasa* erhoben sich die Städte der Zukunft. Es herrschen die Auto-Gerade, das Punkt-Haus, die orbitale Kreisbahn und alle ihr interpolierten Formen. Man zögerte nicht, auch hier Mottos auszugeben: Licht und Luft für Jedermann, der Wohnsozialismus hält Einzug in einer Epoche, die danach schreit Ungerechtigkeit ein für alle Mal auszumerzen und sich nicht scheut Totalitarismen als die Lösungen dafür zu offerieren. Man nennt es auch hier Funktionalität und Einfachheit. »*Weniger ist mehr*«, die Entwurfs-Doktrin der *Bauhäusler* wird zum geflügelten, inflationär

gebrauchten, in wirklich alle Disziplinen entlehnten Leitspruch des ironischerweise exzessivsten und verschwenderischsten Jahrhunderts, an das wir uns zu erinnern vermögen.

Auch hier begegnet man der Rationalität, die sich leichtfertig als Superlativ in die Idealität versteigt, vermarktet als Beschränkung und Wesentlichkeit. Man merkt sehr rasch, die Aufklärung lässt sich, wie jedes Ideal pervertieren und in gesellschaftliche Ideologie überführen. Das *schwärzeste Buch des Jahrhunderts*, wie es genannt wird, Horkheimers und Adornos Gemeinschaftswerk, legt den Finger in die Wunde. Und schon in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts legen in negativen Utopien sensible, ahnungsvolle Geister Prognosen nieder, von einer Konsequenz der stringenten Verfolgung von Motivationen. Die Funktionalität der neuen Städte wurde propagiert mit Wohlstand und Lebensqualität, befreit vom Schmutz und Mief der Hinterhöfen. Man kann sich der Belege nicht erwehren, dass die »Stadtingenieure« eine »Idealgesellschaft« vor Augen hatten, die nicht unweit der Dystopien eines Huxley oder Orwell angesiedelt wären. Der »Wille zu ...« schrieb die »Funktionalität zu ...« vor. Man arbeitete hier wie da vorwiegend mit Unterstellungen und Übertragung von Einzelinteressen auf Massen. Über andere Verfahren im Umgang mit Massen machte man sich noch selten Gedanken. Zwischen der Veröffentlichung José Ortegas y Gasset's *Der Aufstand der Massen* und Elias Canettis Standardwerk *Masse und Macht* liegen immerhin dreißig Jahre verhängnisvoller Erfahrung. Vielleicht liegt es an der Übermotivation, die weniger davon inspiriert ist, wie die Menschen leben und leben wollen, als daran, wie sie leben sollen. In diesem Sinne ist selbstredend die Architektur auch hier nicht Avantgarde, sondern, auf mitläuferische Weise, auf der Höhe der Zeit eines pädagogischen Zeitalters. Parolen und Ideale geistern selbstredend als Kinder ihrer Zeit in den Köpfen der modernen Gestalter und Architekten, ebenso, wie im Rest der Disziplinargesellschaft¹. Oscar Niemeyer gilt als letzter Überlebender dieser Baumeister-Epoche, der sein Handwerk zur Meisterschaft brachte. Elaboriert in einer Meistergesellschaft in der Epoche der Massen, in der man Städte mit Idealen von Freiheit und Licht und Luft in den Aktentaschen mit sich führt und nicht lange zögerte, sie ad hoc, »über Nacht«², wie Niemeyer selbst es in einem seiner letzten Interviews beschrieb, in gebaute Geometrie (Brasilia) zu übersetzen. Die für ihn charakteristische, wie symptomatische Aufständerei und Loslösung vom Erdschweren seiner Architektur fleht förmlich nach Abflugerlaubnis. Man wird das Gefühl nicht los, in ihr manifestiert sich beispiellos, wie in kaum einer zweiten, das Darüberstehen und die

¹ Vgl. dazu Michel Foucault, *Sämtliche Werke*.

² Siehe Fernsehdokumentation, *Brasilia*, 3sat

Abgehobenheit, die der Moderne immer als Fluchtpunkt galt. Diese Bauwerke zeigen jeder Gefälligkeit die kalte Schulter, sie sind konsequent erotisch, anmutig, perfekt und der Kunst näher als der Architektur. Hier spüren wir die unwiderstehliche Anziehungskraft die der Moderne zu eigen war, sie wusste Verheißungen zu stiften, das ist gewiss. Die Moderne hielt die »Tröstungen«³ bereit, die eine vollständig säkularisierte Weltsicht unmissverständlich einfordert. Den christlichen Weltdeutungen zu entgehen, setzt die Moderne auf Wahrhaftigkeit und kausale Welterklärung. Den Drohungen einer sich in Antinomien und Ambivalenz auflösenden Weltgesellschaft setzt sie ein letztes Mal Ideale und Utopien entgegen. Und ihre Skeptiker antworteten reflexartig mit Dystopien. Der offensichtlichen Desillusionierung zum Trotz baut sie konsequent und brutal auf die Rationalität der Wissenschaft und die Eindeutigkeit des Guten und Erstrebenswerten und eben die *Geometrie!* – *Ageōmetrētos mēdeis eisitō*,⁴ wäre mit Sicherheit ein Favorit für das Motto über dem Eingang zum 20. Jahrhundert.

Wer will da noch bemerken, was diese perfekten Formen sorgsam verbergen? Allein weil sie nicht davon sprechen. Es wäre der Arbeit zu viel, zu erörtern, was alles nicht gebaut wurde, weil es zu »schwach« war der »Eutektonik« die Stirn zu bieten. Wer hört schon, worüber niemand spricht? Das Nichtgezeigte, die Ausklammerung des Nichtidealen aus den Entwürfen der Moderne macht in dieser Radikalität und Konsequenz bisweilen etwas Angst. Das war auch das 20. Jahrhundert: Unerschrockener Mut zum Extrem bis zum Unerträglichen und aber auch zum Guten. Immer verzweifelt klammernd an den naiv wirkenden Glauben, dass man an einer Seite festhalten kann, ohne automatisch die andere mitgeliefert zu bekommen. Die Moderne war nicht einfach und nicht reduziert, sie war extraordinär, sie war bedingungslos, perfekt und ideal, weil sie radikal vereinfachte und konsequent ausblendete. Perfektion stellte sie bis zur Rücksichtslosigkeit in den Dienst höherer Werte, weil sie die Ambivalenz scheute. Indem sie paradoxerweise ihre Erkenntniswut gegen die eigentliche Erkenntnis ins Feld führte, verleugnete sie sich auf schizophrene Weise selbst. Der im 19. Jahrhundert aufbrandenden Unterspülung festgeformter Ordnungen folgt eine Auflehnung in unerwarteter Vehemenz und Radikalität. Im Kielwasser der Idealität dieser Widerstandsbewegungen öffnen sich Abgründe ins Bodenlose, die man versucht solange hinter Opiumdämpfen zu vernebeln, bis sie sich nicht mehr länger verdecken lassen und gnadenlos ihre Opfer fordern. Gerade weil die Moderne im Nachhinein mit ihren Eindeutigkeitsobsessionen als eine Widerstandsbewegung gelesen werden muss, gegen die sich vehement

³ Vgl. Nassehi, Armin, *Geschlossenheit und Offenheit*

⁴ »Ohne Kenntnis der Geometrie soll keiner eintreten.«, fälschlicherweise als Motto über dem Eingang der platonischen Akademie in Athen überliefert.

aufdrängenden Pluralismen, die Uneindeutigkeit des Wissens und die kulturelle Differenzierung, wird erst deutlich und verständlich, weshalb unter dem Radar der Eindeutigkeit weltweit derart massenhaft unzurechenbare Architektur entstanden ist. Architektur, die zahlenmäßig (Zahlen aller Art) dermaßen überlegen ist, dass sie die sogenannte Baukunst des 20. Jahrhundert als Artefakte herausragen lassen, als wollte man umso deutlicher deren Abgehobenheit, ja Exorbitanz aufzeigen, im sicheren Wissen, die »unreine« Masse kann man nicht übersehen.

Lassen uns die historischen Fotografien von Automobilen und Gebäuden im Abgleich mit den Werbespots von heute eventuell die Spannweite erahnen, die sich zwischen Ideal und Freiheit (als Triebbefriedigung) bis zur Selbsterstörung strapazieren lässt. Sehen wir andererseits nicht auch, dass Technologie sich auch korrumpieren lassen muss, Formen nie Idealen genügen werden, ebenso wenig, wie den Lebensumständen, sondern am besten nur für Tagträume hinreichen sollten. Wenn Automobile sich wider stringenter Rationalität, aber dafür äußerst effizient in ihrer Form verändert haben, weil die *Lust am Fahren* doch immer mit das Steuer führt, belegt dies, wie selbst auf Gewinnmaximierung getrimmte Ökonomiesysteme stets auf irrationalen Input angewiesen sind.⁵ Die biometrischen und ergonomischen Formen der Mobilität waren nie in das Korsett cartesianischer Vernunft oder platonischer Idealkörper zu zwingen und haben sich in ihrer ganzen Karriere neben der Ratio immer auch der Sinnlichkeit verschrieben. So benutzt man in den Werbespots von heute Bewegung imitierende Architektur als verwischten Beton, Glas und Licht-Screen für das Produkt der Emotion; weniger kontrastierend, denn als Fortführung der Bewegung an sich. (Bevorzugt genommen Bauten wie von Zaha Hadid oder Frank Gehry.) Die Baukunst gibt in den letzten Zügen der auslaufenden Moderne den Kulissenhalter einer schnelllebigen Welt. Unbestritten kehrt ohne Ideale (zumal bei schier grenzenlosen Optionen) sehr schnell die Beliebigkeit ein, und hinter aller Last sich den Moden zu versagen, dämmert immer die Gefahr herauf Komplize zu werden in dunklen Geschäften.

Werden wir nicht schon wieder Zeugen wie, quasi in erneutem Anlauf, die Ausrichtungstendenzen zwischen Mobilität und Immobilität auf der Zielgeraden kulminieren? Im Wettlauf um die körperliche Unversehrtheit. Hier wie dort scheinen Sicherheits- und Überwachungssysteme die Leitmotivation und die Steuerräder übernommen zu haben. Irritierender Weise beim Automobil in der Sparte der als *Sport & Utility Vehicle* (kurz: SUV) bezeichneten, fahrenden Festungen. Nicht wirklich überraschend kann man

⁵ Hegemann, Carl, *Freiheit ist grundlos etwas zu tun.*, in: Kreation und Depression, S.81ff

beobachten, wie diese in den besseren Vierteln unserer Städte in den Tiefgaragen der *Gated Communities*⁶ abtauchen. Zwei Idealformen, mobil wie immobil, die in unserer narzisstischen Restmoderne jedenfalls die besten Renditen einbringen. Hier finden zwei Formen ihre gemeinsame, metaphysische Übereinkunft in dem Versprechen auf ein Überlegenheits- und Sicherheitsempfinden. Dem Ideal der Sicherheit wird auf dem Altar der Freiheit geopfert. Und wieder am Puls der Zeit. Wiederauferstehung der Moderne in einem letzten Ideal der Unversehrtheit, realisiert in den *Utouchables*, den *unberührbaren Orten*? Moderne nach Oscar Niemeyer?

Jürgen Mick – 09.10.2013

⁶ Siehe Graham, Stephen, *Postmortem City*, S.190 zit. n. Baumann, Zygmunt, *Flüchtige Zeiten*, S.20ff