

Referenten und Themen (abstracts)

Willem van Reijen

Modernisierungsprozesse und die Kritik an der Moderne

Mit dem Begriff der Moderne wurden in den letzten Jahrzehnten überwiegend die Ideale der individuellen Autonomie, der Rationalisierung unserer Lebensbedingungen, der Menschenrechte und des technologischen Fortschritts assoziiert.

Es ist wohl nicht zu bezweifeln, dass die Philosophie der Aufklärung, ob nun französischer, englischer oder deutscher Provenienz, vielen ein größeres Maß an individuellen Freiheiten, allen mehr Bürgerrechte und den meisten ein komfortableres Leben beschert haben.

Es hat jedoch schon früh Warnungen gegeben, den Versprechen der Moderne zu sehr zu trauen. Horkheimer und Adorno haben mit ihrer *Dialektik der Aufklärung* schon 1947 versucht zu zeigen, dass im Herzen der Modernisierung eine nicht bezähmbare Herrschaftsdynamik steckt. Herrschaft, so lautet ihre These, korrumpiert alles, denn es lässt nichts so sein, wie es von sich aus ist. Herrschaft zerstört nicht nur dasjenige, worüber Herrschaft ausgeübt wird, sondern auch die Herrschenden. Und da wir alle dazu gezwungen werden, Herrschaft aus zu üben bedeutet Modernisierung: Selbstzerstörung.

Nicht alle Argumente Horkheimers und Adornos können uns heute überzeugen und auch die Schlussfolgerung, die sich ausschließlich am Phänomen der Macht ausrichtet, bedarf einer kritischen Überprüfung. Diese geht der Frage nach, inwiefern nicht der Kern von Modernisierung und Aufklärung durch eine grundsätzliche Zweideutigkeit bestimmt ist.

Rationalisierung und Argumentation wären dann als Reduktionen einer ursprünglichen Mehrdeutigkeit, die unser Leben durchzieht, zu sehen. Das heißt nicht, dass alles beliebig wird, wohl aber, dass wir immer davor auf der Hut sein müssen, das, was wir sehen >at face value< zu nehmen. Walter Benjamin hat dies an der Literatur, den Medien und der Architektur demonstriert.

Michael Makropoulos

Mobilität und Optimierung

Die Moderne hat eine Optimierungskultur und die Gestaltung der materiellen Wirklichkeit durch die moderne Architektur gehört zu den folgenreichsten Versuchen, dieser Optimierungskultur eine gesellschaftliche Form zu geben. Allgemeines Modell dieser Form sollte die funktionelle Stadt sein, die mit den vielfältigen technokratischen Modernisierungserwartungen im 20. Jahrhundert korrespondierte. Der Architekturfunktionalismus war damit nicht nur ein essentieller Bestandteil der verschiedenen Versuche einer sozialen Optimierung von oben, die samt ihrer totalitären Ausprägungen im Horizont umfassender Rationalisierungstendenzen der Zwischenkriegszeit standen. Der Architekturfunktionalismus wurde vielmehr auch in den ersten beiden Dekaden nach dem Zweiten Weltkrieg weithin zur materiellen Form einer gesellschaftlichen Modernisierung, die zumal in Westdeutschland im politischen Horizont sozialstaatlicher Demokratisierung stattfand. Funktionalistische Architektur wurde damit zusammen mit ihren infrastrukturellen Ergänzungen nicht nur zum Sinnbild, sondern zum Medium der materiellen Form einer Gesellschaft, die im doppelten Sinne auf Mobilität gegründet war: Indem diese Gesellschaft die Entgrenzung der gesellschaftlichen Erfahrung durch massenhafte räumliche Mobilität mit der verallgemeinerten sozialen Mobilität einer Mittelstandsgesellschaft verschränkte, identifizierte sie Optimierung mit Selbstverwirklichung und sozialem Aufstieg.

Helmut Holzappel

Mobilität und Optimierung

Der Begriff der Mobilität steht im Mittelpunkt des Vortrages: Das Zeitalter der Industrialisierung, und spätestens seine Hochphase ab 1900 stellen Begriffe wie Rekord und Tempo in den Mittelpunkt ihres Wertgefüges. Die Maschine und ihre Funktionalität werden bewundert, die bei der Arbeitsteilung in der Fabrikation entdeckte Formen werden auf die Stadt übertragen und zum Vorbild der Stadtplanung.

Der Verkehr, insbesondere mit dem Automobil, ist dabei in jedem Fall zu gewährleistende Grundlage, ein Nachdenken über Hintergründe und Wechselwirkungen, ja, auch über das Modewort von der Mobilität bleibt dabei aus. Ist Mobilität durch die Anzahl der Kilometer bestimmt, die wir herumfahren? Oder geht es um die Erreichbarkeit von vielfältigen Lebens- und Austauschmöglichkeiten ohne großen Verbrauch an Ressourcen?

Dass Wege auch etwas anderes sind als bloße Veränderung des Ortes, dass Straßen auch öffentlicher Raum sind, geriet bei der Diskussion um die Zukunft dabei in den Hintergrund. An Zahlen orientierte, technische Verkehrsplanung dominiert auch heute noch die Investitionshaushalte und die Politik in den Kommunen. Im Vortrag wird auch das – bis heute andauernde – weitgehende Scheitern von Alternativentwürfen behandelt und es werden Vorschläge für neue Wege der Debatte aufgezeigt.

Christoph Asendorf

Erleichterungen.

Flug- und Schwebemotive in der Architektur der fünfziger Jahre

Die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg waren in den USA vom Gedanken der "One World" geprägt: global organisierte (und jetzt friedlich genutzte) Strukturen in der Verkehrs- und Kommunikationstechnologie ließen eine Welt vielfältiger und übergreifender Interaktionen erwarten. Designer wie Herbert Bayer schufen eine dynamische Ikonographie, Künstler wie Jackson Pollock eine Bildsprache freier Bewegung, in der die Fesseln der Schwerkraft scheinbar gesprengt sind. Zum Kennzeichen der Architektur werden Parabeln und hyperbolische Paraboloiden; dabei ist insbesondere die Parabel mit Flugbahnen konnotiert, hat sie doch mit dem Wort Ballistik denselben Stamm. Von Eero Saarinen bis Le Corbusier bedienen sich zahlreiche Architekten dieser hochdynamischen Formensprache, die sich sehr von den gleichsam statischen Schwebefiguren unterscheidet, die, wie am Beispiel einiger Werke Mies van der Rohe gezeigt werden soll, auch zum Epochenprofil gehören: schwebende Bodenplatten und auch raffinierte Beleuchtung entkörperlichen die Bauten gleichsam. Abschließend sollen die architektonischen Flug- und Schwebemotive im kulturellen Diskurs der Zeit verortet werden.

Thilo Hilpert

(Das Erbe der 50er Jahre)

Marlene Zlonicky

Stadt-Landschaft - Eine Selbstvergewisserung

Der Boom der Stücke zur „Urban Renaissance“ auf den Großbühnen der europäischen Städte fordert in seiner Ausschließlichkeit dazu heraus, über andere und erprobte Modelle nachzudenken und dem Strukturwandel nicht immer wieder mit dem Schreck des „Neuen“ und dem Ruf nach neuen Instrumenten zu begegnen.

Eines der Modelle ist die „Stadtlandschaft“.

Dazu zwei exemplarische Beispiele, Pole im breiten Spektrum des Begriffs Stadt- Landschaft: Das Hansaviertel der INTERBAU Berlin 1957 und die Kölner Bucht, die suburbanisierte Agglomeration zwischen Bonn und Köln, die hier wie weltweit Größenordnungen weit über die Fläche der Kernstädte hinausgehend erreicht hat. Bei beiden Standorten geht es auch um Bürgerengagement und seine Teilhabe an Stadtentwicklung. Beide sind repräsentativ für Formen von Stadtpolitik, beide weisen idealtypische Prinzipien auf, die über die historische Bindung an eine Epoche hinaus gelten:

Das Hansaviertel, programmatisches und utopisches Signal des „freien“ Westens im weltpolitischen Kontext: Planung bis ins Detail. Latente Gefährdung durch ökonomischen Druck, wie die gesamte Nachkriegsmoderne.

Die Kölner Bucht, hybrides Territorium, Opfer der romantischen Suche nach der verlorenen Ganzheit der Guten Alten Stadt: ungeplant (als städtebaulicher Entwurf), trotz hochgerüsteter Planungsmaschinerie. Ohne eigene Ästhetik und in funktioneller Abhängigkeit. Gefährdung durch weitere kompensatorische Erwartungen der Kernstädte.

Meine Frage gilt dem utopischen Überschuss, den die BewohnerInnen einlösen können und einem autonomen Verständnis, das ein Potential für morgen herauszufiltern vermag.

Die Faszinationsgeschichte des Hansaviertels als Gartenlandschaft fängt nicht erst mit den Sozialreformen des 19. Jahrhunderts oder der Gartenstadtbewegung um 1900 oder dem Darmstädter Kongress 1951 über das Glück vom „Wohnen und Bleiben“ an, sondern führt viel weiter zurück: „Ein Garten ist immer ein Wunschbild der Welt und zugleich eine Rekonstruktion des ersten aller Gärten: des Paradieses“ (A. von Buttlar, Der englische Landschaftsgarten).

Die Faszinationsgeschichte der Kölner Bucht liegt in ihrem Dennoch, dem Glück von Rebenhängen und Nischenexistenz zwischen Großindustrie und Verkehr. Keine „Diktatur der weißen Götter“ (Tom Wolfe, „Mit dem Bauhaus leben“), keine „Diktatur der Philanthropen“ (Gerd de Bruyn).

Jürgen Sawade

Architektur und Stadtplanung der 50er Jahre

(Es ist nicht eindeutig zu definieren, was die Architektur der 50er Jahre ausmacht. Man kann Stilelemente aufzeigen, die in Bauten dieser Zeit typischerweise verwendet werden; dabei wird man aber feststellen, dass man es mit einer Mischung unterschiedlicher Elemente zu tun hat. Während Bauten der klassischen Moderne durch Reduktion auf das Einfache, Klare und Funktionale bestimmt sind und sie ihre Ästhetik aus dem Absoluten und Kompromisslosen ableiten, strahlen die 50er-Jahre-Bauten das Bild eines mehr oder weniger gelungenen Kompromisses aus. Oberstes Ziel scheint zu sein, niemand weh zu tun: Zwar will man modern sein, aber nicht um den Preis eines Konfliktes. Also verwendet man Mittel aus Bereichen, die sich eigentlich unverträglich gegenüber stehen. Solche Bauten können nicht verbergen, dass sie aus einem unbestimmten Bewusstsein um die Moderne entstanden sind, Eindeutigkeit meiden und Attribute aus fremden Stilkatalogen einbeziehen.)

Folckert Lüken-Isberner

Wiederaufbau Kassel

Die Thematisierung des Wiederaufbaus in Kassel beginnt unmittelbar nach den schweren Zerstörungen im Oktober 1943. Die lokale und die reichsweite Fachwelt bemüht sich aufwendig und gezielt um die als nationale „Vorzeigebispiele“ beabsichtigten Projekte wie Kassel. Besondere Planungsressourcen für den Neu-Wiederaufbau werden verfügbar gemacht. Die Planungen gehen bruchlos über in die Nachkriegs-Konzepte nach 1945. Sie hinterlassen Spuren bis in den Wiederaufbauwettbewerb von 1947 und in die erste Realisierungsphase des faktischen Neu-Wiederaufbaus ab 1949. Die planungsideologischen Maximen der „Entstädterung“ von Stadt oder der „Verlandschaftlichung“ der gewachsenen Städte werden durchdekliniert. Konservatorisch orientierte, durchaus intelligente „Gegenentwürfe“ können sich nicht durchsetzen. Eine Diskussion der 50er Jahre-Planungen bliebe ohne die Einbeziehung und Wahrnehmung der 40er Jahre jedenfalls ein Erkenntnis-Torso.

Friedhelm Fischer / Herbert Glasauer

Nachkriegsmoderne

Jede Kulturepoche hat heftige Kritik an den Hervorbringungen der Elterngeneration geübt und dabei nicht selten das Kind mit dem Bade ausgeschüttet. Nicht anders ist es der Nachkriegsmoderne der sogenannten Wiederaufbauzeit gegangen. Mittlerweile erfreut sich diese zwar erneuter Wertschätzung bis hin zu nostalgischer Verklärung, und die „Retro-Welle“ hat in Städten wie Berlin und London schon lange die 80ies-Revivals hinter sich gelassen und rückt immer näher an die Gegenwart heran.

Notwendig für den praktischen Umgang mit der Nachkriegsmoderne in Architektur und Städtebau ist allerdings ein tieferes Verständnis für den Sinngehalt der Konzeptionen und damit für die Zusammenhänge und Hintergründe ihrer Entstehung.

Am Beispiel der Kasseler Innenstadt setzt sich der Vortrag mit diesen Aspekten, aber auch mit der lokalen Rezeptionsgeschichte der Nachkriegsmoderne auseinander, die für die Auseinandersetzung mit den Identitätsbrüchen der Stadt von fundamentaler Bedeutung ist.

Susanne Hauser

Innenstadt Kassel

(Im Blickpunkt steht die Mitte der Stadt, insbesondere die Kasseler Innenstadt: Wirtschaftlicher Druck auf der einen, Attraktivität der Plätze und Fußgängerzonen auf der anderen Seite. Was kann, was soll die Mitte einer Stadt heute leisten? Welche Qualitäten werden nachgefragt? Damals die erste Fußgängerzone Deutschlands, leidet die Stadt auch heute noch unter der Monofunktionalität der Geschäftsbereiche. Die Wünsche der Bürger stimmen oftmals nicht mit den Vorstellungen der Fachleute und Politiker überein.)

Joachim Schöffel

Kasseler Plätze im Wiederaufbau - ein Bruch mit der Tradition

Der geistigen Haltung aller Aufbaustrategien für Kassels Innenstadt sind drei Grundsätze zu eigen: Sie machen die Idee der Stadtlandschaft zu ihrer Planungsprämisse, die besonderes Augenmerk auf den stadträumlichen Zusammenhang mit der Karlsaue legt; sie versuchen, die Anforderungen des anwachsenden motorisierten Verkehrs gerecht zu werden und sie sehen einschneidende Veränderungen am historischen Stadtgrundriss vor, in dem sie sich von den gewachsenen mittelalterlichen Strukturen distanzieren.

Dem Wiederaufbau fällt daher schließlich die mittelalterliche Fachwerkkaltstadt zum Opfer und der barocken Oberneustadt wird – zumindest implizit – eine neue Rolle im Stadtgefüge zugesprochen.

Von diesen Veränderungen im Stadtgefüge bleiben die drei großen innerstädtischen Patzräume in Kassel nicht unberührt: Der Altmarkt verliert seine traditionelle stadträumliche Funktion und wird als Verkehrsplatz an den Rand der neuen Stadtmitte gedrängt. Um an Stelle des Altmarkts den Königsplatz zum „Herz der Stadt“ zu machen, werden über Jahrzehnte immer wieder Gestaltungsversuche unternommen, die jedoch die Identitätsfrage nicht lösen können. Der Friedrichsplatz schließlich kann die ihm zugeordnete Gelenkfunktion im Konzept der Stadtlandschaft wegen der zerschneidenden Wirkung der Frankfurter Strasse kaum wahrnehmen; er erhält in den 60er Jahren eine neue Funktion im Zusammenhang mit der documenta, bleibt damit jedoch dem Selbstverständnis der Stadt fremd.

Matthias Ludwig

Der sakrale Ort im Kontext der Stadtentwicklung der 50er Jahre.

(Den Kirchen stellt sich die Frage, welchen Wert der sakrale Ort der Mitte angesichts weiterer Dezentralisierungstendenzen heute noch hat. In den 50er Jahren wurden in den neuen städtebaulichen Ensembles auch regelmäßig Kirchen gebaut. Kirchen waren ein wichtiger Baustein beim Wiederaufbau. Jetzt geht es um die Frage nach der zukünftigen Verwendung, nach der Rechtfertigung ihrer Existenz.)

Wolfgang Haeseler

Kirchenbau in Kassel

Karin Stengel

Perspektiven für Kassel

(Welche Perspektiven sich für Kassel in Zusammenhang mit dem Erbe der 50er Jahre bieten, möchten wir an zwei wichtigen Kulturprojekten diskutieren. Erstens am Beispiel der Museumslandschaft Kassel, die vom Büro Speer neu konzipiert wird. Welche Aspekte der 50erJahre Moderne können hier aufgenommen werden? Zweitens an hand der documenta Kassel, die bereits mehrfach 50er-Jahre-Gebäude und städtebauliche Ensembles in die Konzeption der Kunstaussstellungen einbezogen hat.)

Jens Jakob Happ

Zur Neuordnung der Museumslandschaft in Kassel

Die Neuordnung der Museumslandschaft in Kassel gilt gleichermaßen dem Gesamtkunstwerk Wilhelmshöhe wie den staatlichen und städtischen Sammlungen im Stadtzentrum. Die Sanierung und der Ausbau des Parks und des Schlosses Wilhelmshöhe zielt unter dem Leitthema „Fürstlicher Kosmos“ auf eine substantielle Verbesserung der besucherbezogenen Infrastruktur, eine Ausweitung der Ausstellungsflächen und vor allem auf eine konzeptionelle Verschränkung der thematischen Neuaufstellung der Sammlungsbestände mit den historischen Attraktionen des Bergparks. Die Stärkung der innerstädtischen musealen Angebote erfolgt durch Ausbau und thematische Verknüpfung der historischen Museen und der zeitgenössischen Ausstellungseinrichtungen.

Die Besucherorientierung wird durch den Bau von Besucherzentren, Leit- und Informationssystemen und attraktiven Besucherservice, durch hochwertige Gastronomieangebote und exklusive Hotellerie, sowie durch eine neue Verkehrsführung maßgeblich verbessert.

Im Stadtzentrum gilt das besondere Augenmerk der Planung der Einbeziehung des Stadtraums der durch Kriegsverluste und einen bemerkenswerten Wiederaufbau stark geprägten Stadt. Der Masterplan verfolgt das Ziel, die vorhanden, aber teils verkannten stadträumlichen und architektonischen Qualitäten durch Verknüpfung mit der museologisch-inhaltlichen Planung stärker zu akzentuieren und sichtbar zu machen.

Die Investition in den Ausbau der Museumslandschaft wird als kulturelle Wirtschaftsförderung verstanden, mit dem Ziel der nachhaltigen Attraktivierung des Standorts Kassel und seiner Region und der Erhöhung des Eigenfinanzierungsanteils der Museen. Die Umsetzung des von AS&P/bogner-cc entwickelten Masterplans soll Kassel zu einem international konkurrenzfähigen Museumsstandort machen.