

Teilnehmerliste

Betreuer

TU Dresden

Prof. Thomas Will

Dr. Ing. Nils M. Schinker

Dipl. Ing. Franziska Herborn

TU Wien

Prof. Dr.phil. Nott Caviezel

Dipl.-Ing. Lea Ullmann

Michael Brandstetter, Tutor

Studierende TU Wien

Henri Cullufe

Mariann Czapár

Anna Dall'Oglio

Admir Dzakulic

Petra Gradinger

Philipp Hausladen

Simon Heger

Valentin Hofer

Markus Hübner

Livia Jenei

Belinda Jungwirth

Ulrich Kiesl

Sandra Kupkova

Anela Preldzic

Lisa Schönböck

Jakob Schott

Albena Stefanov

Franziska Thonet

Julie Utter

Aristoteles Verikios

Studierende TU Dresden

Anela Akynow

Jill Sophie Appel

Erik Fischer

Eppo Haas

Susann Kadura

Julia Kretschmar

Ran Kui

Menglu Liu

Jorge Michael Louzil

Fanny Schubert



CENTRUM

Centrum Centrum

teta

BENSON & HEDGES

GRACE

SLEVA





Tag in Brünn

Geschichten, die das Leben schreibt, stehen am Anfang des Entwerfens in Brünn, das den Lehrstuhl für «Denkmalpflege und Bauen im Bestand» der TU Wien (Nott Caviezel), den «Lehrstuhl für Entwurf» der TU Brünn (Petr Pelčák) und die «Professur für Denkmalpflege und Entwerfen» der TU Dresden (Thomas Will) zusammengeführt hat. Alte freundschaftliche Kontakte zwischen Dresden und Wien und die spontane Entschlossenheit, eine gemeinsame Entwurfsübung auf die Beine zu stellen, war der Ausgangspunkt. Dass schließlich nicht irgend ein Ort zwischen Elbe und Donau, sondern Brünn zum Ort des Geschehens wurde, ist der glücklichen Fügung zu verdanken, dass ebenso Thomas Will wie ich selbst über unterschiedliche Wege mit Petr Pelčák in Brünn bekannt waren. Und wie das eine Wort das andere ergibt, folgten sich Korrespondenzen, Gespräche und Recherchen vor Ort und bald einmal die Gewissheit, dass die an interessanten Bauten, bedeutenden Architekten so reiche Stadt mit ihrer wechselvollen Geschichte für unsere Lehrveranstaltung geradezu ideale Voraussetzungen bot.

Unter kundiger Führung von Petr Pelčák und in Begleitung von Lea Ullmann sondierten wir an einem eisigen Tag im Februar die Stadt. Die Palette an aktuell in Brünn diskutierten Standorten war groß. Wie in jeder Stadt, hat die Vergangenheit auch in Brünn ihre Spuren hinterlassen. Anschaulich sind die Zwischenkriegszeit, der zweite Weltkrieg und seine Folgen im Stadtgefüge wahrnehmbar. Wie sehr sich jene Epochen und die Zeit hinter dem Eisernen Vorhang politisch und gesellschaftlich, aber auch baulich ausgewirkt haben, welche Schicksale die Menschen und im Besonderen die mit dem Bauwesen verknüpften Akteure erlitten, schildert unter anderem Petr Pelčák in seinem Aufsatz in dieser Broschüre. Wie zu erwarten war, dominierte deshalb am Ende unserer Erkundungen der starke Eindruck, den in Brünn der Städtebau und die Architektur im 20. Jahrhundert hinterlassen hatten. Nichts naheliegender also, als auch für unser Entwerfen die klassische Moderne, jene Zeit also, in der das multikulturelle Brünn europaweit zur Architekturmétropole geworden war, näher ins Auge zu fassen.

Zahlreich waren die international bekannten Protagonisten der etwas anderen, aber höchst inspirierten Moderne, die noch heute fasziniert. Mit den Architekten Otto Eisler (Wohnhaus), Bohuslav Fuchs (Busbahnhof) und Vladimír Karfík (Kaufhaus) sollten wir uns noch eingehender beschäftigen.

Wir Ortsfremde ahnten, aber wurden erst im Laufe der Arbeit darin bestätigt, dass die drei ausgewählten Objekte, die mehr oder weniger im selben Zeitraum entstanden und von denen noch



ausführlich die Rede sein wird, gleichzeitig in einem inneren, städtebaulichen Zusammenhang standen, so sehr sie für sich genommen funktional und formal individuelle Schöpfungen waren. Mit dem Umstand, dass alle drei in der ihnen eigenen Art Fragmente geblieben sind, und sie dadurch einmal mehr ein ähnliches Schicksal teilen, befassen sich die hier versammelten Texte und Entwurfsarbeiten in vertieftem Maße. Der Titel unseres Entwerfens «Fragmente der Moderne» und die inhaltliche Ausrichtung der Arbeiten sind also nicht in klarer Voraussicht entstanden. Ebenso wenig ist dies, wie im Text von Petr Pelčák nachzulesen ist, purer Zufall. Jedenfalls wurde bald allen klar, dass dies in mehrfacher Weise ein ganz besonderes Entwerfen sein würde und es auch geworden ist.

Die eindringliche Präsenz der Stadtgeschichte und des Geschicks fertiggestellter Ikonen der europäischen Architekturgeschichte wie «unserer» unvollendet gebliebenen Gebäude haben alle Beteiligten erwärmt und berührt. Überdies drangen wir in ein Feld vor, das zu denbrisanten Themen der aktuellen Denkmalpflege zählt, werden doch gerade im Umgang mit den Zeugen der Zwischenkriegszeit, namentlich der Klassischen Moderne, unterschiedliche Positionen vertreten. Hierin offenbarten sich denn auch die etwas unterschiedlichen Ausrichtungen der drei Lehrstühle. Etwas verkürzt gesagt begegneten sich die mehr auf den Erhalt unterschiedlicher Zeitschichten verpflichtete Denkmalpflege und die stärker auf den erneuernden Entwurf zielen den Ansätze in durchaus fruchtbare Auseinandersetzung. Dies hat sich naturgemäß auch in den Abschlussarbeiten der Studierenden niedergeschlagen.

Aus der generellen Entwurfsthematik, wie mit den fragmentarisch überlieferten drei Objekten und ihrer historischen Substanz umzugehen sei, ergaben sich, je nach Aufgabe, doch drei sehr unterschiedliche Fragestellungen, von denen die hier versammelten Texte und Entwurfsarbeiten berichten. Die Herangehensweise, aus einer sorgfältigen und breit angelegten Analyse heraus über ein denkmalpflegerisch vertretbares Konzept zu einer (allenfalls neuen) Nutzung mit einem entsprechenden Entwurf zu gelangen, war allen drei Standorten gemeinsam.

Wie groß die Bandbreite der möglichen Interventionen dabei ausfiel, dokumentieren die Entwürfe offenkundig. Bei aller Bemühung um bestmögliche Resultate erscheinen nicht alle Entwürfe gleichermaßen gelungen. Dieser Umstand ist Ausdruck des hohen Schwierigkeitsgrades der gestellten Aufgabe. Der gekonnte Umgang mit dem Bestand gehört eben zu den anspruchsvollsten Herausforderungen, denen sich Planer und Architektinnen zu stellen haben. Angehende Architekten an die besonderen Erfordernisse solcher Aufgaben heranzuführen und

sie zu begleiten, ohne sie in ihrer Inspiration und entwerferischen Freiheit einzuzengen, ist schließlich Anlass von Entwurfsübungen. Der Antrieb, in Brünn Lehrstühle dreier Architekturfakultäten aus drei Ländern um ein gemeinsames Thema zu versammeln, verlieh allen Beteiligten die notwendige Souveränität, kleine und große Probleme zu meistern. Nicht unerheblich waren dabei die zeitverschobenen Semester in Wien und Dresden. Einiges organisatorisches Geschick, Entgegenkommen und Kompromisse wie eine angemessene Arbeitsteilung im Vorfeld, während und nach der Lehrveranstaltung führten schließlich zu einem abgerundeten Erfolg. Petr Pelčák und seine Mitarbeiter agierten dabei nicht nur als «Deus ex machina», sondern als unersetzliche Drehscheibe und Clearingstelle, die vom geringfügigen bis zum scheinbar unüberwindlichen Hindernis alle zu überwinden im Stande waren. Die sprichwörtliche mährische Gastfreundschaft und Großzügigkeit haben uns beeindruckt und beglückt. Dafür gebührt unseren Gewährsleuten, Gastgebern und Freunden vor Ort unser uneingeschränkter Dank!

Zur Vorbereitung gehörte die breit angelegte Auseinandersetzung mit der Stadt und ihrer Geschichte, die, von den Studierenden in Kurzreferaten erarbeitet, in eine handliche Arbeitsbroschüre Eingang fand. Eine erste Beschäftigung mit den ausgewählten drei Aufgaben setzte dann bereits am ersten Tag unseres mehrtägigen Aufenthalts in Brünn ein. Die Brünner Woche war intensiv. Während die Studierenden aus Dresden und Wien das ganze Semester an den Aufgaben arbeiteten, beteiligten sich die Studierenden der TU Brünn mit einem einwöchigen Stehgrefentwerfen an der Aufgabe. Auch diese unterschiedlichen Ausgangslagen trugen dazu bei, uns verschiedene mögliche Herangehensweisen im Entwerfen bewusst zu machen. Spontan, unter Zeitdruck und doch wohlüberlegt innert Tagen überzeugende Ideen zu Papier zu bringen, unterscheidet sich wesentlich von einem über Monate führenden Ringen mit Lösungen, die immer wieder aufs Neue überarbeitet und geschärfert werden können. Die Arbeit «im Feld» ergänzte das Arbeiten im Zeichnungssaal, den uns die TU Brünn dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt hatte.

Besichtigungen von Gebäuden, deren Türen sonst Normalsterblichen verschlossen bleiben, ergänzten den Besuch der Villa Tugendhat, der dank Petr Pelčák, obwohl das Haus wegen Bauarbeiten eigentlich geschlossen war, dennoch möglich wurde. Ein weiterer Höhepunkt war zweifellos der Besuch Ernst Wiesners Villa Stiassni aus den Jahren 1927-29, wo erst jüngst ein Forschungszentrum zur Architektur der Moderne eingerichtet wurde. Ihrem damaligen Leiter Petr Kroupa (heute Direktor der Tschechischen Nationalbibliothek in Prag) verdanken wir eine

ausführliche, aufschlussreiche und sehr persönliche Führung. Mit Hingabe, großem didaktischem Flair, fachkundig und mit herausfordernder Ausdauer führte uns schließlich Pavel Dvorak in langen, aber entdeckungsreichen und deshalb äußerst kurzweiligen Märchen durch die Stadt und in die entlegeneren Villenviertel der Moderne. Gerade diese Erkundungen haben in nachhaltiger Weise bewiesen, wie erkenntnisreich und deshalb nachahmenswert Lucius Burckhardts «Promenadologie» ist. Und last but not least bleibt uns allen die magistrale Lektion, die uns Vladimír Šlapeta, international bekannter Professor für Architekturgeschichte und Architekturtheorie – quasi als Privatissimum – über Brünns Architektur geboten hat, in nachhaltiger Erinnerung.

So sehr uns die Tage von morgens bis abends beschäftigt haben, und die Studierenden auf die gemeinsame Abschlussveranstaltung hin arbeiteten, an der erste Ideen präsentiert wurden, blieb genügend Zeit für Diskussionen, im kleinen wie im großen Kreis, vor den Objekten ... und am Tisch, abends bei einem großen Starobrn. Petr Pelčák nahm im Juni 2015 an der Schlusspräsentation der Ergebnisse in Wien teil, Lea Ullmann und ich waren im Juli 2015 an der Zwischenpräsentation in Dresden zugegen.

Unseren Freunden, allen voran Petr Pelčák und seinen Mitarbeitern Pavel Dvorak und Martin Jireš sowie Petr Kroupa und Vladimír Šlapeta danken wir von ganzem Herzen! Ihre großartige Unterstützung haben das Brünner Entwerfen zu einem produktiven und lehrreichen Ereignis gedeihen lassen. Thomas Will, Franziska Herborn und Nils Schinker, unseren freundschaftlich verbündeten Partnern in Dresden, danken wir für die Komplizenschaft, die – wer weiß – künftig eine Erneuerung der schönen gemeinsamen Erfahrung in sich trägt. Mein überaus großer Dank gilt meiner Assistentin Lea Ullmann und Studienassistent Michael Brandstetter. Ihrer Sorgfalt und ihrem unermüdlichen Einsatz haben wir zu verdanken, dass die Lehrveranstaltung auf organisatorischer wie auf inhaltlicher Ebene nichts zu wünschen übrig ließ. Den Studierenden danke ich für ihr Interesse und ihren Ernst – für unbeschwerete Tage in Brünn.

Fragmente der Moderne. Eine architektonische Recherche in Brno

Thomas Will

Die mährische Hauptstadt Brno (Brünn), Geburtsstadt von Adolf Loos, erlebte mit der Staatsgründung der Tschechoslowakei ab 1918 einen enormen Bauboom, in dem die einst k.u.k.-geprägte Stadt sich der Avantgarde zuwandte. Seither ist sie durch bedeutende Bauten der klassischen Moderne geprägt, allen voran Mies van der Rohes Villa Tugendhat (Weltkulturerbe). Wirtschaftliche und politische Krisenzeiten beendeten diese Blütezeit. Damit blieben viele Entwürfe unrealisiert oder gebaute Fragmente. Diesem unvollendeten Erbe widmete sich unsere Entwurfsrecherche an drei zentralen Standorten mit denkmalgeschütztem Baubestand.

1, Das ehemalige Kaufhaus der Firma Bat'a von Vladimír Karfík, 1930/31, wurde als Hochhaus im amerikanischen Stil geplant. Der Entwurf ersetzte eine eng parzellierter Bebauung durch ein modernes Geschäftshaus, das prominenter nicht liegen konnte: Als „Speerspitze“ am alten Stadteingang von Osten sollte es in jeder Hinsicht aus der traditionellen Umgebung hervorragen. Die konkurrierenden Beiträge der 1920er Jahre zeigten eindrucksvoll, wie einerseits in der Staffelung des Baukörpers auf den Kontext reagiert und andererseits das Bild des Hochhauses als Kathedrale des Kommerzes in die aufstrebende Industriestadt importiert wurde. Dem Plan, hier mit 22 Stockwerken in die Höhe zu streben, wurde jedoch die Genehmigung versagt – es wurde nur der achtgeschossige Sockel in Höhe der umgebenden Bebauung errichtet. Der Ersatz der Vorhangsfassade in den 1960er Jahren war mit dem Verlust der horizontalen Gliederung durch Fensterbänder verbunden. Heute steht das Gebäude zum Teil leer und wartet auf eine Sanierung und neue Nutzbarmachung. Zu überlegen war in dem Zusammenhang, ob die einstige Diskussion um die Gebäudehöhe heute aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen und Auffassungen zu einem anderen Ergebnis kommen könnte. Bei der Fassade waren – auch unter dem Aspekt heutiger Anforderungen an den Wärmeschutz – mehrere Alternativen denkbar: Ertüchtigung der Hülle aus den 1960er Jahren oder Ersatz durch eine neue Fassadenkonstruktion, die entweder als Wiederannäherung an das ursprüngliche Erscheinungsbild oder aber als Neugestaltung vorstellbar ist.

2, Das Wohn- und Geschäftshaus von Otto Eisler, 1936, ist Teil einer städtebaulich prägnanten Bebauung am Ring, die nur unvollständig ohne Seitenflügel realisiert wurde. Hier lag die Aufgabe in einem ergänzenden Neubau, der die Straßenflucht fortführt und eine seit Jahrzehnten bestehende Lücke im Stadtgrundriss schließt. Zu klären war, inwieweit dabei Ideen des ursprünglichen Entwurfes aufgegriffen und unter heutigen Bedingungen fruchtbar gemacht werden können.

3, Der noch genutzte Busbahnhof, 1947 von Bohuslav Fuchs zusammen mit dem Ingenieur Konrad Hruban ausgeführt, ist Teil einer umfangreicher geplanten Beton-Schalenkonstruktion zur Überdachung der Haltestellen. In Zukunft soll das Gelände zwischen Bahntrasse und Ringstraße in Anlehnung bzw. Weiterführung der Freiräume entlang der Ringstraße in einen Grünraum umgewandelt werden. Damit ist der Fortbestand der Schalenkonstruktion gefährdet. Die prominente Lage des Grundstücks, in Sichtweite des Palais Morava von Ernst Wiesner, ruft nach Überlegungen für ein Nutzungskonzept, das der Grünfläche und der Dachkonstruktion eine öffentliche Funktion zuweist und den Bestand durch Ergänzung aufwertet und vielfältig nutzbar macht.

Der Umgang mit Fragmenten ist in der Denkmalpflege nichts Ungewöhnliches. Die Frage, wie man mit unvollendeten Bauwerken aus früherer Zeit verfahren soll, begleitet sie seit ihren Anfängen und entsprechend vielfältig fielen die Antworten aus. Zumeist geht es dabei um die Reste ehemals vollständiger und später beschädigter Werke. Je nachdem, ob es sich bei dem Schaden um einen banalen Unglücksfall handelt oder um ein Ereignis von historischer Bedeutung, nähert man die beschädigten Werke entweder durch Ergänzungen wieder ihrer ursprünglichen Gestalt an – wie in jüngerer Zeit bei den Brandruinen des Opernhauses La Fenice in Venedig oder der Kapellbrücke in Luzern – oder aber man bewahrt sie als signifikante Fragmente, wofür die Ruinen des Heidelberger Schlosses oder der Kathedrale von Coventry als Kronzeugen stehen.

In der Geschichte der Denkmalpflege spielen jedoch auch andere Fragmente eine Rolle: Tatsächlich unfertig gebliebene Bauwerke, die später die Frage ihrer nachträglichen Vollendung aufkommen ließen, wie dies, angefangen beim Kölner Dom, bei mittelalterlichen Kirchenbauten der Fall war. Einige monumentale Anlagen, wie der Dom in Siena, wurden als Fragmente dauerhafter Teil der Stadtanlage.

Einen Sonderfall stellen die bewusst nicht abgeschlossenen, im Zustand des Torsos belassenen Werke dar. Solche konzeptionell angelegten Fragmente, die in ihrer unvollendeten Form Gültigkeit beanspruchen, finden wir auch in der Architektur und der Denkmalpflege. Hierzu zählen die absichtsvoll beibehaltenen oder nur fragmentarisch ergänzten Kriegsruinen. Ihre deutlich sichtbare Reparatur entspricht der spezifisch modernen Methode des Restaurierens, bei der der Schritt zum Rückgewinn der Ganzheit nur bedingt erfolgt und das schadhafte Werk (Gebäude, archäologisches Relikt, Kunstwerk) in seinem fragmentarischen Zustand erkennbar bleibt. Die Landesdenkmalpfleger in Deutschland widmeten diesem Thema ihre Jahrestagung 2007:

„Das Denkmal als Fragment – das Fragment als Denkmal“. Schließlich gibt es Fälle, in denen die Fragment-Eigenschaft gar nicht eindeutig war, wo aber durch Ergänzungen unvollendet erscheinender Werke, meist städtebaulicher Natur, neue, abgeschlossene Gesamtkompositionen entstanden. Berühmte Beispiele sind die Vollendung des Kapitolplatzes in Rom durch Michelangelo oder der Abschluss des Dresdner Zwingers durch die Gemäldegalerie von Gottfried Semper. Aktuell könnte man die bis heute andauernden Bemühungen um die Vollendung des Berliner Kulturforums in diese Reihe stellen.

Bauwerke und städtebauliche Kompositionen im Zustand des Fragmentarischen sind also nichts Ungewöhnliches, unterschiedlichste Arten und individuelle Gründe lassen sich dafür benennen. Fragmente können sowohl Relikt einer zerfallenen wie auch Teil einer nie realisierten oder noch im Entstehen begriffenen Ganzheit sein. In manchen Fällen ist das Unfertige auch systemischer Natur, sei es im Sinne des künstlerischen Konzepts des Fragmentarischen, wie es seit der Frühromantik in der Literatur und später auch in der Bildenden Kunst auftritt, oder sei es in Folge gesteigerter, manchmal ins Utopische übersteigerter Innovationsversuche. Im städtebaulichen Maßstab entstehen seit der Renaissance Projekte, die von Anfang an als Fragmente konzipiert sind: modellhaft gedachte Ausschnitte einer „neuen Stadt“, für deren Realisierung sie nur den ersten Schritt aufzeigen sollen. Stadterweiterungen werden seither als Fragmente rationaler Gegenentwürfe kontrapunktisch der empirischen alten Stadt hinzugefügt.

Der Manierismus liefert dazu, mit dem Konzept des Non-finito (Palladios Fragmente in Vicenza), die künstlerische Entsprechung: „Ausdruck einer Konzeption nicht mehr der Welt, sondern der (unvollkommenen) Existenz des Menschlichen“ (G. C. Argan, Kunstgeschichte als Stadtgeschichte, München 1989: 179 ff.). Einen Höhepunkt erreicht diese Form des Fragments als einer Prophezeiung in den Projekten der Avantgarde im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts. Man kann hier an Ludwig Hilberseimers Entwürfe für Berlin denken, deutlicher noch zeigen es die „grands travaux“ Le Corbusiers aus den späten 1920er Jahren, die in Paris (Cité de Refuge) und Moskau (Centrosoyuz) als Kritik an der existierenden Stadt auftreten. Alan Colquhoun hat dazu bemerkt, dass diese ausgeführten Bauten „als synekdochische Fragmente einer abwesenden Stadt“ agieren, während sie in den im Duktus der Ville Radieuse weit in die Stadt ausgreifenden Erweiterungsprojekten „Teil der metonymischen Serie eines tatsächlichen neuen Stadtfragments“ werden (A. C., Modernity and the Classical Tradition, Cambridge/London 1994: 159 f.). Schwierige rhetorische Termini, die aber einen Aspekt beleuchten, der für die heutige Einordnung solcher Relikte von Belang ist.

Nicht wenige Projekte der Avantgarde waren jedenfalls für ihre Zeit zu groß, zu gewagt, zu impraktikabel. Auch die großartigsten der bildhaft vorgetragenen Visionen einer neuen Stadt scheiterten (zum Glück, möchte man sagen) meist am Widerstand der existierenden Stadt, gegen die sich ihre polemische Rhetorik richtete. In vielen Fällen konnte man die Entwürfe, die im frühen 20. Jahrhundert eine forciert technische Ästhetik zur Schau stellten, damals nicht oder allenfalls handwerklich realisieren; die vorgedachte industrielle Herstellungstechnik stand erst viel später zur Verfügung. Vermutlich lassen sich auch die angedeuteten Fensterbänder in Otto Eislers Brünner Wohnzeile am Ring, einem traditionellen Mauerwerksbau, als ein derart auf die äußere Erscheinung reduziertes Fortschrittlichkeitsmotiv lesen.

So, wie viele Bauten, Konstruktionen und urbanistische Ideen der Avantgarde Fragmente blieben, so wurden schließlich die moderne Architektur und die „Moderne“ insgesamt als ein „Unvollendetes Projekt“ (J. Habermas) und der Begriff des Fragments als „Leitmutter der ästhetischen Moderne“ bezeichnet (E. Ostermann). Daraus ergibt sich für heute die Aufgabe zu entscheiden, wie man mit den unvollendeten Relikten dieser Zeit – Bauten, Entwürfe, Konzepte – umgehen möchte: Begreifen wir sie als abgebrochene, teils auch gescheiterte Experimente, die es zu historisieren gilt, oder sind darunter noch Entwicklungsfähige Ansätze, brauchbare Reste hoffnungsvoller Anfänge, die es aufzugreifen und weiterzuentwickeln lohnt?

Für die Denkmalpflege, mit ihren Erfahrungen im Umgang mit Fragmenten, stellt sich die Frage auf besondere Weise: Sind Fragmente der Moderne – einer Epoche, der wir uns in der Regel selbst noch zurechnen – anders zu behandeln als solche früherer, endgültig abgeschlossener Zeitalter? Gilt der konzeptionelle Fragment-Charakter auch für die Beispiele unserer Recherche in Brünn? Waren das Kaufhaus, die Wohnzeile und der Busbahnhof individuelle Schöpfungen – oder exemplarische Vorboten einer umfassenden Neugestaltung von Brünn?

Die Fotomontage Eislers zu seinem Projekt am Ring zeigt ein Gebäude von strahlender Selbstsicherheit und Neuheit, das jede Geste der Annäherung an den „veralteten“ Bestand vermeidet. Leuchtend steht es in der Sonne, profiliert durch kräftige Schatten, während den alten Häusern jeder Anschein von Besonnung fehlt. Für ein ganz individuelles, als Solitär gedachtes Gebäude, das dem Kontext indifferent gegenübersteht, bräuchte es diese Kunstgriffe nicht. Hier geht es, wie bei vielen Projekten der Zeit, offenbar um mehr: Die Kontraste und die Distanz zum Bestand sind wichtiger Teil der Botschaft. Es scheint, als ob das Bild nicht nur von einem erfolgreich zu vermarktenden Wohn- und Geschäftshaus erzählt, dessen Fortschrittlichkeit durch den düsteren Nachbarbestand



Entwurf von Otto Eisler, Fotomontage, 1936 (Quelle: www.bam.brno.cz)

unterstrichen wird. Die lieblos-trübselig belassenen Zwischenräume zu den Brandwänden der kleinstädtischen Häuserzeilen lassen vielmehr erahnen, dass das moderne Haus Vorbote von etwas Größerem ist – ein Baustein in dem Projekt der Verwandlung der Altstadt zu einem modernen Stadtzentrum.

Viele Spuren im Erscheinungsbild der Stadt zeugen davon. Im dichten Straßennetz des Stadtkerns entstanden damals neue Kultur-, Verwaltungs-, Geschäfts- und Verkehrsgebäude als zeichenhafte Ankündigungen für die beginnende Transformation der Stadt. Man kann das anschaulich daran ablesen, wie die meisten dieser Neubauten von den engen, „überholten“ Straßenfluchten zurückgesetzt wurden. Diese ambitionierten Setzungen bleiben im Gefüge der Altstadt aber Fragmente, isolierte Demonstrationen. Ohne den ideellen und städtebaulichen Kontext, für den sie gedacht sind, hat sich die Logik und die fortschrittliche Dimension solcher Einzelarchitekturen verändert, mitunter ist ihre Neuheit auf ästhetische Innovationen an der Fassade reduziert. Dennoch bleiben solche Einzeliengriffe gesamthaft ein wichtiges Zeugnis der Erwartung städtebaulicher und gesellschaftlicher Veränderungen, Erwartungen, die sich teils auch erfüllt haben – wenn auch in anderer Weise, als es die Architekten erhofft hatten.

„Indem die fragmentarische Gestalt des Werks als Ausdruck seiner Geschichtlichkeit verstanden wird, erhält es seine Funktion als Wahrheitsträger zurück. Das Wahre ist dann freilich nicht mehr das Hegelsche Ganze, sondern eine noch ausstehende und damit transästhetische Möglichkeit der Geschichte, auf die das Fragment als authentisches Bruchstück eines gescheiterten Synthesisversuchs verweist und deren Realisierung es ex

negative einklagt.“ (Ostermann: Der Begriff des Fragments, in: Athenäum. Jb. Für Romantik 1, 1991, 189-205: 197)

Eine genaue Lektüre dieser Eingriffe der Avantgarde in die alten Städte, wie in Brünn, stützt die These, dass die historisch-zeitliche Kontinuität der Stadt – und damit ihre Vitalität – dadurch gewahrt blieb, dass ihre räumlich-formale Kontinuität bewusst gelockert wurde. Neuere Stadtschichten wurden den älteren ohne formale Anpassung hinzugefügt. Gestalterische Einheitlichkeit war nicht mehr erstrebenswert. Das Alte existierte sichtbar fort, das Neue trat ihm fremd, spannungsvoll und oft kritisch gegenüber. Die auch in der Moderne noch lange beschworene Vorstellung eines homogenen „Stadtganzen“ wurde erst spät, als nämlich das Scheitern der rationalistischen Ordnungsversuche erkennbar wurde, durch die Idee der Koexistenz heterogener Teile ersetzt. Dies ist die Tradition, die schon in den Stadtvorstellungen eines Brunelleschi, Piranesi oder Schinkel aufscheint und aus der sich später mit dem Prinzip der Collage ein zentrales Verfahren der modernen Kunst entwickelt. Die Collage akzeptiert die Diskontinuitäten, die die Zersprengung der Stadt seit der Aufklärung geschaffen hat, und formt aus den Brüchen eine neue Ordnung. Hat sich einst Piranesi der Collage als polemisches Mittel bedient, um die homogene Struktur Roms in Bedeutungsfragmente aufzubrechen, so kann sie, wie Colin Rowe und seine Schüler zeigten, in der Umkehrung als kontextuelles Analyse- und Entwurfsverfahren auch dazu dienen, disparate Teile in einem Spannungsfeld zusammenzuführen.

Was bedeuten diese Beobachtungen für die Frage des Weiterbaus?

Wenn es um Baudenkmale geht, beginnt das Entwerfen selbstverständlich beim überlieferten Bestand. In unserem Fall ist er fragmentarisch und für jeden der drei Standorte liegt dafür ein signifikanter Grund vor. Gerade das derart Unfertige stellt nun nach unserem modernen Denkmalverständnis ein erhaltenswertes Zeugnis dar. Zugleich gehören zu den Bedeutungsschichten des Bestands aber auch die nicht vollständig umgesetzten Planungsabsichten, die urbanistischen Ideen – auch wenn sie inzwischen historisch sind. (Anders als so oft handelt es sich hier nicht um Hypothesen, sondern um klar ablesbare und dokumentarisch belegte Entwurfsgedanken.)

Einer bestimmten Theorie oder Ideologie nach, welche die Architektur und Denkmalpflege des 20. Jahrhunderts stark bestimmte, sind Stadt und Gebäude mit der jeweils modernsten Technologie und Kunstauffassung geschaffene Werke, deren vorrangige Bedeutung es ist, ihrer eigenen Zeit Ausdruck zu geben. Zentrales Kriterium ist hierbei nicht der Inhalt des Neuen als solcher, sondern die Differenz, der Fort-Schritt. Das ist für einige Bauaufgaben und Werke berechtigt und es liegt nahe, hier keine Fortschreibung, keine Weiterführung zu suchen, sondern den

Schutz des einmaligen Zeitdokuments – soweit es sich unverändert erhalten lässt.

Die drei ausgewählten Bauwerke und Standorte in Brünn sind jedoch nicht nur Kulturdenkmale, sondern Teil einer lebendigen Stadtentwicklung. In dieser Perspektive könnte man sagen, die modernen Fragmente, wie wir sie in Brünn als unvollendete Architekturwerke erleben, sind keine Torsi im Sinne der armlosen Bildsäulen Rodins, vor denen man steht „als vor etwas Ganzem, Vollendetem, das keine Ergänzung zulässt“ (R. M. Rilke: Auguste Rodin, Berlin 1903, S. 31). Vielmehr lassen alle drei Beispiele es zunächst offen, welchen Wert man ihrem fragmentarischen Charakter im Hinblick auf die heutigen Erhaltungs- und Entwicklungschancen beimessen soll. Für jeden der Standorte war deshalb genau zu fragen: Welche Rolle wies das Projekt dem historischen Kontext zu, welche beansprucht es selbst innerhalb der Stadt? Ist es in sich geschlossen, d. h. wird ein unabängiges architektonisches Modell als Solitär implantiert, wie bei den Hochhausentwürfen Mies van der Rohes oder der Chicagoer Schule? Oder steht das Projekt als Teil für ein Ganzes, bezeichnet es als Fragment die Regeln einer neuen Stadt, wie die erwähnten Projekte Le Corbusiers oder manche Stadtentwürfe aus dem Kreis der tschechischen Avantgarde?

Aus solchen Untersuchungen und Überlegungen zum Bestand und seiner räumlichen und zeitlichen Bezüge waren die Vorschläge zu entwickeln, wie diese Fragmente unter Respektierung ihres Denkmalwertes ergänzt, fortgeschrieben bzw. weitergebaut werden können, um ihre Nutzung zu aktualisieren oder Lücken im Stadtraum zu schließen. Lücken können auch sinnvolle Zeugnisse der Stadtgeschichte sein. Häufig aber stellen sie eine Störung der räumlichen Struktur dar. Ihre Schließung kann dann, ähnlich wie die Restaurierung eines genutzten Bauwerks, ein Beitrag zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit einer Stadt sein. Dieser Gedanke, nennen wir ihn schlicht Stadtreparatur, so entgegengesetzt er den ursprünglichen Intentionen der Stadtprojekte der Avantgarde sein mag, erscheint heute als mögliche und vielleicht geeignete Antwort. Er verbindet die Anliegen von Denkmalpflege, Architektur und Stadtentwicklung unter einer Leitidee, bei der es weniger um „Die Stadt von morgen“ geht als um die Stadt von heute, in der es Bestandteile unterschiedlicher Zeiten zu vereinen gilt, darunter auch solche, die gestern Ausdruck der „Stadt von morgen“ waren.

Unvollendet

Petr Pelčák

Über das Unvollendete kann man vielerlei Gedanken anstellen. Beschränken wir den folgenden Vergleich zeitlich auf die moderne Epoche, so fallen uns wohl mehr unvollendete musikalische als architektonische Werke ein. Dringen wir jedoch tiefer in die Geschichte ein, so ist das Verhältnis offenkundig umgekehrt. Die Ursache dafür liegt nicht nur in einem proportional zum zeitlichen Abstand sinkenden Maß an erhalten gebliebenen Musikarchivalien und Informationsquellen. Ein unvollendetes Bauwerk war in der Vergangenheit aus einer ganzen Reihe von Gründen eine weit häufigere und geläufigere Erscheinung, als im zwanzigsten Jahrhundert. Wir machen diesen Vergleich hier nicht nur, um die Ungewöhnlichkeit eines unvollendeten Werkes der modernen Architektur hervorzuheben, sondern auch, um einem Phänomen, das beiden Disziplinen gemeinsam ist, auf die Spur zu kommen.

„Die Literatur kann beschreiben, die Malerei kann abbilden, die Skulptur kann abbilden, die Architektur kann es nicht. Sie ist insofern, was die Kunst angeht, eine noch reinere Disziplin als irgendeine der anderen – außer der Musik –, weil sie Themen setzen muss“ (Oswald Mathias Ungers)

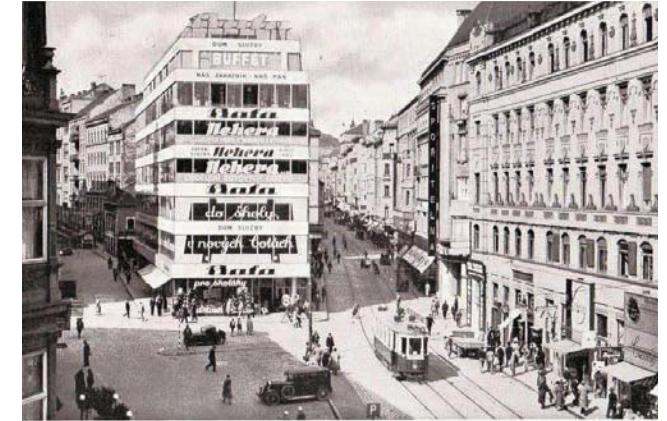
Sich mit dem Phänomen des Themas im Zusammenhang mit drei ausgewählten Brünner Projekten zu befassen, scheint uns aus einigen Gründen angebracht zu sein. Die drei behandelten Gebäude verbindet miteinander die Zugehörigkeit zur Bewegung der modernen Architektur, wobei ein jedes für sich in einer anderen Periode ihrer Geschichte entstand: Baťas Kaufhaus Ende der zwanziger Jahre, das Mietshaus an der Zeile (Cejl 4-6) am Ende der dreißiger Jahre und der Busbahnhof Ende der vierziger Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts. Umso ungewöhnlicher ist der diesen drei Bauwerken gemeinsame Umstand, dass sie unvollendet geblieben sind, bei einem jeden von ihnen unabhängig von der Entscheidung und dem Willen ihrer Bauherren und Architekten.



Das Kaufhaus Centrum von Vladimír Karfík

Mitte der zwanziger Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts beschloss Tomáš Baťa, ein Netz eigener Kaufhäuser zu gründen. Das erste Kaufhaus ließ er in den Jahren 1927-1929 auf dem Wenzelsplatz in Prag errichten. Parallel dazu strebte er die Errichtung eines weiteren in Brünn, der Hauptstadt Mährens, an. Die Stadt war zu jener Zeit ein sich dynamisch entwickelndes Industrie- und Handelszentrum, die zweitgrößte Stadt des neuen tschechoslowakischen Staates. Vielleicht war es die Synergie der gleichzeitig seinem Konzern und der Stadt eigenen Dynamik, welche ihn auf die Idee brachte, gerade in Brünn den ersten „Wolkenkratzer“ zu errichten. Er platzierte ihn an der Ringstraße, dem repräsentativen Boulevard der Stadt (Okružní třída). Es lag in der Logik seiner städtebaulichen Idee, dass, neben den Gebäuden aller für eine demokratische Gesellschaft wichtigen Institutionen, hier auch das erste Hochhaus nicht nur der mährischen Metropole, sondern auch des jungen Staates zu stehen kommen sollte.

Die für den Bau erforderlichen Grundstücke hatte er bereits im Jahre 1924 käuflich erworben. Brünn wurde in jener Zeit zu einem der Brennpunkte der modernen Architektur in Europa. Ein günstiges Klima für die Akzeptanz der Moderne schufen in den Jahren 1919 bis 1925 der Stadtarchitekt Jindřich Kumpošt und in den Jahren 1925 bis 1929 sein Amtsnachfolger Bohuslav Fuchs. Mit der Durchsetzung des Wolkenkratzers betraute Tomáš Baťa eben diese beiden Brünner Architekten, mit dem Entwurf seinen Berater in architektonischen Fragen Josef Gočár. Dieser galt – als Nachfolger von Jan Kotěra als der Leiter der Spezialklasse «Architektur» an der Prager Akademie der Bildenden Künste – als führender Vertreter



das Kaufhaus um 1934 (Quelle: <http://www.fotohistorie.cz>)

der dem Kubismus verpflichteten Architekturgeneration und war der wohl am meisten respektierte Architekt des Landes.

Wir wissen nicht, ob die schrittweise Auftragserteilung zur Studie eines Wolkenkratzers im Laufe der Jahre 1925 bis 1929 an diese einflussreichen Architekten lediglich eine Strategie von Tomáš Baťa war, um den Bau durchzusetzen. Weitere Studien legten auch der Zliner Stadtarchitekt František Lydie Gahura und die Bauabteilung des Baťakonzerns vor. Wir wissen auch nicht, ob die Absicht, einen Wolkenkratzer zu errichten, der Grund dafür gewesen ist, dass der Bruder von Tomáš, Jan A. Baťa, zu Beginn des Jahres 1930 die Stelle des Leiters der Projektierungsabteilung für den Konzern dem Prager Architekten Vladimír Karfík anbot, der zu jener Zeit im Büro von Holabird & Root in Chicago und danach bei Frank Lloyd Wright arbeitete. Tomáš Baťa hatte sich einige Male längere Zeit in den USA aufgehalten und kannte das amerikanische, durch den Fordismus, aber wohl auch in den Wolkenkratzern von Chicago im Sinne ihrer Interpretation durch Colin Rowes Essay «Chicago Frame» (Chicago Skelett) repräsentierte Kapitalismusmodell sehr genau. Es wurde ihm zu einer großen Herausforderung und Inspiration. Jedenfalls nahm Vladimír Karfík Baťas Angebot an. Der zwanziggeschoßige Brünner Wolkenkratzer war seine erste Projekt für den Schuhkonzern.

Der Entwurf ging einerseits von Baťas Standard-Eisenbetonskelettm mit zylindrischen Stützen und Rippendecken, andererseits vom Motiv des kurz zuvor vollendeten Firmenkaufhauses in Prag mit einer horizontal akzentuierten Vorhangsfassade mit Parapetstreifen aus weißem Opaxitglas aus, dessen Transluzenz nach Einbruch der Dämmerung als Leuchtreklame zu Nutze gemacht wurde. Dieser Fassadentyp, zum ersten Mal für den Prager Firmen-

Flagstore entworfen, wurde zu einer typischen Ausdrucksform der «Dienstleistungshäuser» (Domy služby) genannten Baťa-Kaufhäuser.

Interessant ist, dass Vladimír Karfík (und vor ihm auch Jindřich Kumpošt), ihren Entwürfen nicht das Wolkenkratzermodell von Chicago, das sich in seiner ganzen Höhe direkt vom Erdgeschoss aus erhebt, zu Grunde legte, sondern das New Yorker Modell, bei dem der eigentliche Turm aus der Mitte eines Blocks emporwächst, der seinerseits die Höhe der Straßenfront besitzt.

Der definitive Entwurf Karfíks erhielt im Juni 1930 die Baugenehmigung. Er bestand aus einem niedrigeren, fünfstöckigen und im Grundriss keilförmigen Baukörper zwischen der Johannesgasse und der Krapfengasse (Jánská und Kobližná) sowie einem aus seiner Mitte emporsteigenden, fünfzehnstöckigen Turm. Die seit den Projektvorbereitungen im Jahre 1927 intensiv verfolgten, von der Presse diskutierten und von der Baufirma des Baťakonzerns ausgeführten Bauarbeiten begannen im September desselben Jahres. Im März des darauf folgenden Jahres überschwemmte ein Sturzregen die Baustelle und hinterließ Schäden. Danach stoppte das städtische Bauamt den Bau, den „ein jeder bereits nicht mehr als private Firmenangelegenheit, sondern als Angelegenheit von ganz Brünn“ betrachtete (Zlín, 27. 9. 1930, Jb. XIII, Nr.38), unter Berufung auf dessen unzureichendes Fundament an einer Stelle mit zu wenig tragfähigem Untergrund und einem hohen Grundwasserspiegel. Als in der Folge durchgeführte Belastungstests und Fachexpertisen erwiesen, dass die Gründung des Baus in Ordnung war, erhob das Bauamt eine neue und unerfüllbare Forderung: Der Bau sollte statisch anstelle der ursprünglich vorgesehenen 100 kg/m² Seitendruck des Windes neu 150 kg/m² widerstehen, worauf die Baupolizei verfügte, das Gebäude im sechsten Stockwerk zu beenden. Jan Antonín Baťa, nach dem tragischen Tod von Tomáš Baťa im Jahre 1932 dessen Nachfolger in der Leitung der Firma, modifizierte dann 1937 die innere Gestaltung des Hauses, das er um ein siebtes Geschoss mit Wohnungen für die Geschäftsleitung aufstockte. 1944 wurde der gläserne Mantel des Gebäudes bei einem Fliegerangriff der Alliierten beschädigt und 1966 komplett durch die einzige damals in der Tschechoslowakei hergestellte typisierte Vorhangsfassade, die sich der Baulieferant ausbedungen hatte, ausgetauscht. Die totale Verwandlung von Karfíks Projekt fand auf diese Weise ihren Höhepunkt und Abschluss.

Die Geschichte des unvollendeten Brünner Wolkenkratzers bedeutet aber nicht etwa, dass Vladimír Karfík nicht dazu gekommen wäre, das höchste Gebäude Europas zu bauen. Nachdem das sich rasch entwickelnde Brünn vor sich selbst zurückschreckte und das Hochhaus verbot, mussten Bauherr und Architekt weitere sieben Jahre warten, bis 1938 in Zlín, der Heimatstadt des Konzerns, das



fünfzehnstöckige Direktionsgebäude der Firma Baťa, zu seiner Zeit das höchste Bauwerk des Kontinents, fertiggestellt werden konnte.

Der Wohnblock Cejl 2-6 von Otto Eisler

Die Gründe, dass ein Wohnblock der jüdischen Textilunternehmer Bedřich Jellinek, Otto und Walter Seidl (Cejl 4) sowie Max Löw-Beer (Cejl 6) nicht vollendet wurde, waren grundverschieden. Die große Wirtschaftskrise des Jahres 1929 traf die Tschechoslowakei mit Verspätung, dauerte dafür umso länger. Noch Mitte der dreißiger Jahre hatte sich die Situation im Bauwesen kaum verbessert. Im Jahre 1936 verabschiedete daher das Parlament ein Gesetz, welches durch Befreiung der Immobiliensteuer für eine Dauer von fünfundzwanzig Jahren den Bau von Häusern mit Kleinraumwohnungen förderte. Diese gesetzliche Vorgabe wusste das Brünner Rathaus sehr rasch für einen umfangreichen Gemeindebau mit Wohnungen für die Armen der Stadt Brünn zu nutzen. Wohl als Reaktion auf den sich abzeichnenden Krieg begannen die wohlhabenden Brünner Juden zur gleichen Zeit massiv in den Wohnhäuserbau zu investieren. Die Jahre 1936-1938 stellen somit in Brünn die Zeit eines Baubooms dar, bei welchem der Anteil von Neubauten jüdischer Bauherren angesichts des niedrigen Anteils der jüdischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung der Stadt (zirka 4%) erstaunlich hoch war. Auch das Haus an der Ecke der Zeile und des Rings (Cejl und Koliště), einer der damaligen großen Bauten mit Kleinraumwohnungen, war bis 1961 beziehungsweise 1962 von der Immobiliensteuer befreit. Wie die Villa Tugendhat wurde das



Haus von der Firma der Gebrüder Arthur und Moritz Eisler, die wir heutzutage eine Developer-Gesellschaft nennen würden, errichtet. Diese kaufte nämlich die Grundstücke auf, die sie jüdischen Investoren unter der Bedingung anbot, entsprechend deren Auftrag darauf ein Gebäude zu projektiert und zu errichten. Das von uns betrachtete Projekt erstellte einer der Anteilseigner der Gesellschaft, der bedeutende Brünner Architekt der Moderne Otto Eisler. Dieser war beispielsweise 1931 als einziger tschechischer Architekt in der berühmten Ausstellung «Modern Architecture» im New Yorker MOMA vertreten. Dieser Umstand erscheint etwas paradox, denn Otto Eisler war kein Vertreter des weißen Funktionalismus in der Art Le Corbusiers, welcher für die progressive Architektur der jungen Tschechoslowakischen Republik typisch war. Eisler gehörte im Gegenteil zu den führenden Repräsentanten einer Gruppe jüdischer Architekten in Brünn, die in der modernen Architektur eine eigenständige Bewegung mit einer eigenen Ästhetik schufen. Wir könnten die Strömung «mitteleuropäischen architektonischen Purismus» nennen und finden ihre Wurzeln bei den Wiener Architekten aus dem Umkreis von Josef Frank. Für die Strömung charakteristisch sind regelmäßige, dreiflügelige Bauten mit unten bis zur Erde reichenden, glatt verputzten und oben mit einem feinen Gesimse abgeschlossenen Fassaden, in deren Außenflucht oft schmale, einflügelig verglaste Fenster und Türen mit schmalen Stahlrahmen eingelassen sind. Umso ungewöhnlicher ist Eislers Verwendung von Bandfenstern an der Fassade des (unvollendeten) Hauses in der Zeile (Cejl 2-6). Es handelt sich dabei um eine klassische gemauerte Konstruktion mit einer Lochfassade. Das Motiv des Bandfensters schafft Eisler mit einem Trick: Die gemauerten Flächen zwischen den einzelnen

Fenstern verkleidet er mit weißem Opakglas. Zusammen mit den die Fensterreihen oben und unten säumenden und deutlich hervorstehenden Gesimsen erzeugt er gekonnt die Illusion durchgehender Fensterbänder. Die auf diese Weise plastisch betonte horizontale Ausdehnung der Fassade steigert er durch farbliche Abhebung der Faschen, die auf der hellen Fläche ihres Grundes dunkel gestrichen sind. Wichtig ist jedoch, dass Eisler diese Fensterbandimitationen nicht bis an die Ecken des Gebäudes führt, sondern sie mit deutlichem Abstand von den Seitenkanten der Fassade (wiederum durch deutliche Faschenrahmen akzentuiert) abschließt, wodurch breite, glatte Flächen die Fassaden gewissermaßen rahmen. Die auf solche Weise erzielte deutliche Fassadenaxialität vermag dem gewöhnlichen Mietshaus eine kompositorisch vereinheitlichende Gestalt eines städtischen Palasts zu verleihen, die sich durch Größe, Großzügigkeit und Monumentalität auszeichnet. Folglich war es nicht Eislers Absicht, ein Gebäude mit dem Ausdruck von Reihenhäusern für eine herkömmliche Straßenfront zu entwerfen.

Was auch immer seine Intention gewesen sein mag: Es ist Eisler trotz solventesten Bauherren nicht gelungen, den Bau vollständig zu realisieren. Es mag paradox erscheinen, aber es ist in vielerlei Hinsicht für das zwanzigste Jahrhundert typisch, dass gerade solide Vermögensverhältnisse der Grund für die Nichtvollendung von ursprünglichen Bauvorhaben gewesen sind. Alle Investoren waren nämlich Angehörige der jüdischen Hochbourgeoisie in Brünn. In der Weltgeschichte haben die Umstände hin und wieder unerwartet schnell geändert: Die Baugenehmigung für das Haus Cejl 6 wurde am 26. Juni 1936 erteilt. Die definitiven Pläne sind jedoch auf den Juni des darauf folgenden Jahres datiert. Eine neue Baugenehmigung wurde am 3. August erteilt, der Bau bereits am 18. September abgeschlossen und die Nutzungsgenehmigung am 1. Oktober 1937 erlassen. Am 29. April 1938 gab die Steuerverwaltung der Stadt Brünn den Bauherren bekannt, dass sie von der Zahlung der Immobiliensteuer bis zum 30. September des Jahres 1962 befreit waren. Dieser Bescheid wurde ihnen am 3. Mai zugeschickt. Inzwischen hatte jedoch Nazideutschland den Anschluss Österreichs erwirkt. Am 20. Mai rief die Tschechoslowakische Republik deshalb eine teilweise und am 23. September die totale Mobilfahrt aus. Am 29. September wurde in München unter Ausschluss der ČSR ein Abkommen über die Abtretung des Sudetenlandes an Deutschland unterzeichnet, welches die Wehrmacht am 1. Oktober 1938 besetzte. Am 15. März des darauf folgenden Jahres besetzte Hitler das verbliebene Territorium der Tschechoslowakischen Republik. Der Bauherr des Hauses Cejl 6, Max Löw-Berl (1902-1952), der Bruder von Grete Tugendhat, fuhr mit seiner Familie im August 1938 auf Urlaub nach England und kehrte nie mehr zurück.

Sein Vater Alfred Löw Beer, einer der reichsten Männer Brünns und der ganzen Tschechoslowakei (er hatte den Villenbau seiner Tochter Grete finanziert und über seinen Sohn Max möglicherweise auch den Bau des Hauses Cejl Nr. 6), blieb, um den Familienbesitz sicherzustellen, vorübergehend noch in der Stadt. Doch am 11. April wurde er an der deutschen Grenze bei der Stadt Mies/Stříbro ermordet aufgefunden, nachdem er versucht hatte, aus dem Protektorat Böhmen und Mähren zu seiner Familie ins Schweizer Exil zu flüchten. Der Bau des Mietshauses Cejl 2-6 nach einem Projekt Otto Eislers, der während des Krieges in den schrecklichsten nationalsozialistischen Konzentrationslagern (einschließlich Auschwitz und Buchenwald) interniert war, blieb somit unvollendet.

Der Busbahnhof von Bohuslav Fuchs

Das Projekt eines Busbahnhofs des prominenten tschechischen modernen Architekten Bohuslav Fuchs entstand ein Jahrzehnt später als das Haus an der Cejl, also nur ein paar Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Die damalige politische Situation war trist. In der Tschechoslowakei, dem vor dem Krieg einzigen demokratischen Land in Mitteleuropa, wimmelte es nur so von Stalins Agenten. Obwohl der gleiche Eduard Beneš wie vor dem Krieg auch danach Präsident war, war das Land keine wirkliche Demokratie. Viele fühlten, dass die Situation eine tragische Wende nehmen würde. Am 25. Februar 1948 fand der kommunistische Putsch statt. Vielleicht erarbeitete Bohuslav Fuchs gerade zu jener Zeit das in seiner Konstruktion und Ästhetik außergewöhnliche Projekt für einen städtischen Busbahnhof an der Ringstraße (Okružní třída). Dieser Meister der organischen Architektur der dreißiger Jahre vermochte in der beklemmenden und bedrückend schweren Atmosphäre der Nachkriegszeit nicht mehr zur souveränen Leichtigkeit seiner Vorkriegsbauten zurückzufinden. Eine Ausnahme aber stellt jener Entwurf eines Busbahnhofs dar. Als ob sich die Wölbung ihrer Linien der schwer lastenden Bürde der Zeit widersetzen wollte, berührt die Eisenbetonschale die von ovalen Glasleuchten beringten Stützen kaum. Von dem entworfenen Bauwerk wurde nach dem kommunistischen Putsch im Jahre 1949 lediglich ein Torso, ein einziger überdachter Bussteig erbaut. Das organisch einzigartig geformte Abfertigungsgebäude mit der schneckenförmigen, sich in sich selbst verschließenden Gestalt schien die Unmöglichkeit freier Bewegung in der Zeit nach dem eisernen Vorhang vorweg zu nehmen und muss die neuen Protagonisten des sozialistischen Realismus sehr provoziert haben. Bohuslav Fuchs, der fruchtbarste tschechische Architekt der Ersten Republik, konnte sofort nach der Machtergreifung durch die



Kommunisten zwar nicht bauen, aber immer noch als Professor an der Architekturfakultät des Brünner Technikums lehren (die privaten Projektierungsbüros wurden im Sommer 1948 verstaatlicht, die Büros der Hochschulprofessoren erst in den Ferien des darauf folgenden Jahres) – jedoch nur für zehn Jahre. 1958 veranstalteten die Kommunisten eine Hetzjagd auf ihn. In einem konstruierten Prozess wurde Fuchs 1960 schließlich auf Bewährung zu zwei

Jahren Gefängnis verurteilt. Sein internationales Renommee hatte ihn vor der physischen Kerkerhaft bewahrt.

Epilog

Die Tatsache, dass drei zu Fuß nur etwa drei Minuten von einander entfernten Bauwerken ihre bauliche Vollendung nicht vergönnt war, sagt mehr über das tragische zwanzigste Jahrhundert aus, als dass die Unvollendung deren eigenes großes Thema gewesen wäre. Eher findet die Thematik ihren Zusammenhang mit dem Denkmalschutz und dem Städtebau als Stadtreparatur. Colin Rowe setzt sich in seinem Buch «Collage City» mit der Situation auseinander, in der die moderne Bewegung starke, gegenüber der Vergangenheit aggressive urbanistische Konzepte erstellte, es zugleich aber nicht fertigbrachte, eine Stadt ganzheitlich zu erschaffen. Unsere historischen Städte sind also voller Torsi großer modernistischer Gesten, die jedoch nur einzelne nicht mit einander verknüpfte Segmente bilden und – im Unterschied zur historischen Stadt – kein verständliches Ganzes schaffen. Die Interpretation dieser Gesten und ihre Einbindung in eine Gesamtcollage ist Rowe zufolge ein Weg zur Schaffung eines solchen Ganzen. Was aber soll man anfangen mit Interventionen der modernen Architektur in der Textur einer Stadt, die nicht nur einen Teil eines urbanistischen Torsos ausmachen, sondern auch als Bauwerke unvollendet geblieben sind?

Eben darin liegt das Thema, das allen drei Aufgabenstellungen gemeinsam ist. Dessen grundsätzliche Konsequenz ist die Herangehensweise an den Umgang mit dem „Unvollendeten“ dieser Werke der modernen Architektur. Ich meine, dass – wesentlicher als der Wert eines jeden einzelnen Baus – ihre Bedeutung im urbanistischen Stadtbild beziehungsweise die Bedeutung der von ihnen begonnenen und nur teilweise realisierten städtebaulichen Idee ist.

Denken wir nur an die Tatsache, dass der Torso von Baťas Wolkenkratzer und Eislers Mietshaus zwei Pole eines vertikalen öffentlichen Raums an ein und der selben Stelle an der Ringstraße bilden. Die von ihnen geschaffenen urbanen Räume bilden eine Art gegeneinander offen stehende Nischen bzw. zum Ring einen vertikalen Platz, bzw. sollten einen solchen bilden. (In diesem Zusammenhang ist interessant, dass der heutige Malinovský-Platz (Malinovského náměstí), benannt nach dem Marschall der Roten Armee, heute auf der Landkarte Brünns existiert, obwohl auf Vorkriegskarten der gleiche Raum keinen Namen trägt.)

Gerade die urbanistische Situation war bestimmt für die Art und Weise der architektonischen Lösung Karfíks und Eislers. Karfík entwirft auf der Stirnseite jener zum Ring hin offenen „Nische“ –um

eben diese zu konstituieren – die Vertikale eines Wolkenkratzers. Eisler baut auf der gegenüber liegenden Seite des Rings senkrecht dazu einen deutlich horizontal gegliederten, die gesamte südliche Seite dieser zweiten „Nische“ bildenden Block. Die Maßstäbe beider Entwürfe sind außergewöhnlich. Im Westen, an der Stirnseite einer Piazzetta schaut zum Ring ein Wolkenkratzer (bzw. sollte schauen), im Osten wird die entgegengesetzte Piazzetta von der breiten Fassade eines Wohn-Palazzos geformt, welcher die Baulinie der Neurenaissancepaläste Dorethof und des Städtischen Zollamts (heute Palác Morava und Magistrát) über die Ringstraße (Okružní třída) weiterführt. Und nur eine Minute entfernt, hinter dem mächtigen Quadrat des Zollamts (Magistrat), an einer Stelle, wo dem Ring sein zentraler Grünstreifen fehlt, antizipiert ihn die sich in seiner Achse erhebende Wellenlinie der Überdachung des Bussteigs von Fuchs.

Das gemeinsame Thema aller drei Aufgabenstellungen liegt meiner Ansicht nach nicht in den Gebäuden selbst, sondern in deren Umgebung und in der Rolle, welche sie in der städtebaulichen Textur spielen. Dadurch unterscheidet sich die Inangriffnahme ihrer Lösung (Fertigstellung des Baus, Nutzung, Rekonstruktion) von einem strikt denkmalschützerischen, sich auf das Denkmal und die Historizität sowie Authentizität ihrer Substanz konzentrierenden Verständnis. In unserem Falle besteht jedoch die Arbeit an den behandelten Bauwerken vor allem in der Rehabilitierung ihrer städtebaulichen Idee. Der Schlüssel zu einer erfolgreichen Lösung ihres Torsocharakters liegt meiner Ansicht nach auf einem Gebiet, in dem die Disziplinen Denkmalschutz und Urbanismus gemeinsam operieren. Für die Kultur einer Stadt ist nicht so sehr deren Denkmalerneuerung, als vielmehr die Reinterpretation der Ideen, welche ihnen ihre Form gaben, wichtig. Erst wenn man diese Ideen wieder artikuliert und diskutiert, werden diese architektonischen Torsi mit ihrer Umgebung ein verständliches Ganzes bilden und eine zusammenhängende und begreifbare urbane Textur der Stadt schaffen. Der Schlüssel zu einer erfolgreichen Beantwortung der Frage rund um ihren Denkmalschutz muss deshalb meiner Ansicht nach nicht nur in den Bauwerken selbst, sondern vor allem in ihrer weiteren Umgebung beziehungsweise an einem Ort gesucht werden, den die Geschichte des zwanzigsten Jahrhunderts zu schaffen verunmöglichte.

