

Kirchenbau im Verkehrszeitalter

Es muß uns zu denken geben, daß der Kirchenbau nicht nur innerkirchliche Bedeutung hat, sondern im Gesamt der heutigen Bauaufgaben eine ganz besondere, nicht eben führende, aber hervorragende Rolle spielt – oder bis vor kurzem gespielt hat¹. Im Zusammenhang anderer und vor allem der führenden Bauaufgaben seit dem Ende des zweiten Weltkriegs muß auch er betrachtet werden. Wir müssen also etwas ausführlicher auch nichtkirchliche Bauten, nach Möglichkeit schon bekannte, betrachten.

Bauaufgaben

Bei Architekturuntersuchungen von Bauaufgaben, als dem Inhaltlichen der Bauten, auszugehen, das hat z. B. Christian Norberg-Schulz in seiner „integrierten Bautheorie“ mit guten Gründen gefordert². Damit nehmen wir eine Fragestellung von Hans Sedlmayr auf, die sich für die Betrachtung der letzten zwei Jahrhunderte in der Kunstgeschichte als fruchtbar erwiesen hat³. Er stellt die neuen führenden Aufgaben heraus, die nach dem „Welken“ der alten Gesamtaufgaben Kirche und Schloß am Ende des 18. Jahrhunderts einander gefolgt sind: den Landschaftsgarten, das architektonische Denkmal, das Museum, Nutzbau und Wohnhaus, das Theater, die Ausstellung und das Haus der Maschine. Er sagt (S. 16):

„Führend dürfen diese Aufgaben heißen:

1. weil sich ihnen die gestaltende Phantasie mit besonderer Vorliebe zuwendet;
2. weil hier die größte Sicherheit der Haltung erreicht wird und oft ein fester Typus entsteht;
3. ganz besonders, weil von ihnen, wenn auch in beschränktem Bereich, etwas wie stilbildende Kraft ausstrahlt, weil sich ihnen andere Aufgaben angleichen und unterordnen;
4. weil sie bewußt oder unbewußt mit dem Anspruch auftreten, die Stelle der alten großen sakralen Architektur einzunehmen und eine eigene Mitte zu bilden.

An diesen Aufgaben ist noch etwas von der kollektiven Macht der Kunst zu spüren.“

Fruchtbar ist diese Betrachtung, weil sie, von ihrer zugespitzten Fragestellung (nach den „kritischen Phänomenen“) aus, weite Bezirke der Geschichte zugänglich macht; mißverstanden wäre sie, wenn man sie nicht als Zugang, sondern als Rahmen nehmen

¹ Dem Aufsatz liegt ein am 7. Oktober 1972 in der Katholischen Akademie München gehaltener Vortrag zugrunde; eine Schrift des Verfassers, „Führende Bauaufgaben der Gegenwart“ (Bamberg 1964), wurde zum Teil verwendet.

² Ch. Norberg-Schulz, Logik der Baukunst (Frankfurt, Wien 1965).

³ H. Sedlmayr, Verlust der Mitte (Salzburg 1948).

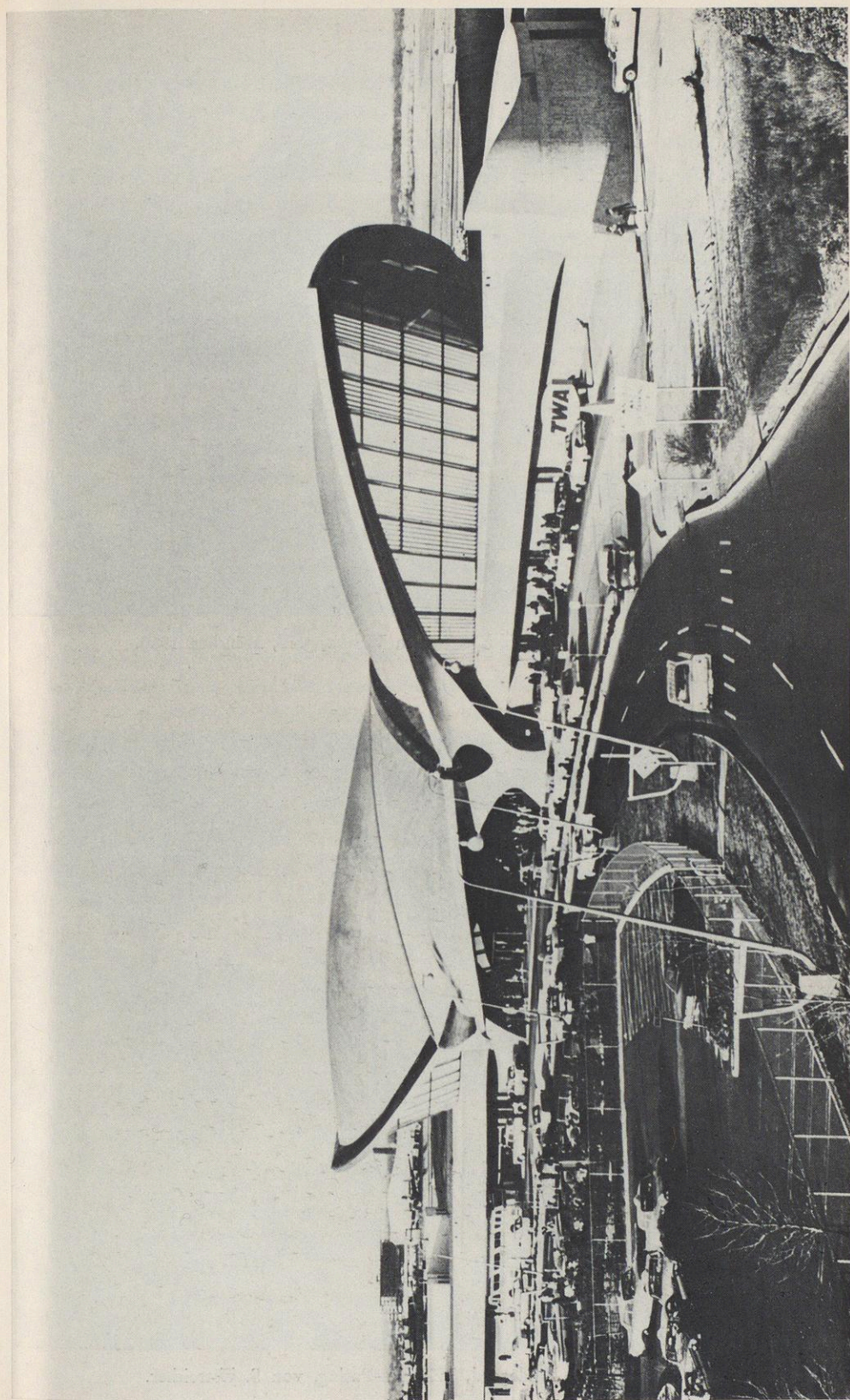


Abb. 1: Empfangsgebäude der TWA, Kennedy-Flugplatz in New York, von E. Saarinen.



Abb. 2: Altarbaldachin vom Eucharistischen Weltkongreß, München 1960.



Abb. 3: Pfarrkirche St. Hildegard, München-Pasing, von S. Östreicher.

würde, in den man die Erscheinungen preßt. Das heißt aber auch, daß jede dieser Aufgaben nicht starr und absolut aufgefaßt werden darf, sondern daß stets zu fragen bleibt, was „Monument“ oder „Theater“ oder „Fabrik“ in ihrer Epoche und im einzelnen Fall eigentlich bedeuten, welche Seiten des menschlichen Lebens sie darstellen, und daß man darauf gefaßt sein muß, daß jedes dieser Phänomene, weil es mehrseitig ist und in vielerlei Bezügen steht, je nachdem auch verschiedene Möglichkeiten, verschiedene Werte oder Unwerte entfaltet. Zum Beispiel hat Glas als ein Baustoff, der unter anderem sowohl der „Ausstellung“ wie dem „Maschinenhaus“ dient, sowohl die Eigenschaften des Harten wie des Glatten, des Transparenten wie des Reflektierens, und es kommt darauf an, welche seiner Eigenschaften jeweils angestrebt und realisiert werden. Oder, wenn wir eine Kirche mit einer Werkhalle, einem Bahnhof oder auch mit einer Burg vergleichen hören, so ist mit einer solchen Gegenüberstellung erst dann etwas verstehbar geworden, wenn das *Tertium comparationis* von Bahnhof und Kirche oder Burg und Kirche gezeigt wird. Wenn wir hier also versuchen, zu der Fragestellung „führende Bauaufgaben“ etwas beizutragen, so nicht, damit sich die scheinbar nächstliegende Deutung, wie immer sie heiße, fest etablieren kann, sondern um Möglichkeiten zu weiterer und spezieller Deutung zu öffnen.

Etwa im Abstand von je einem Menschenalter löst, nach dieser Darstellung, eine führende Bauaufgabe die andere ab – bis zum „Haus der Maschine“, das etwa 1910 bis 1930 „führend“ im geschilderten Sinn geworden ist. Wäre seitdem keine neue Aufgabe von führendem Rang aufgetreten? Es scheint, daß in der Zeit, die seit 1948 vergangen ist, die führende Rolle einer Gruppe von Aufgaben immer stärker und deutlicher geworden ist. Bezeichnen wir sie schlagwortartig als „Verkehrsbauten“. Dazu gehören: Verkehrsmittel, Fahrzeuge, Wege, Stationen und Durchgänge des Verkehrs sowie alles, was im Verkehr steht, also transportabel ist oder sonstwie am Verkehr teilhat. Daß heute praktisch das, was man Verkehr nennt, an alle Arten des Bauens Forderungen stellt wie noch nie, bedarf keiner Erläuterung. Uns geht es hier darum, die „Verkehrsbauten“ im geschilderten Sinn als „führend“ und das heißt als künstlerisch relevant aufzuzeigen. Dabei verzichten wir bewußt darauf, vorweg zu definieren, was wir unter Verkehr verstehen⁴; wir schildern Erscheinungen, die von diesem Wort her, wie es gewöhnlich gebraucht wird, zugänglich sind, und sehen zu, was sie zeigen.

Technik und Darstellung

Nicht daß Auto und Flugzeug eine größere Rolle spielen als früher, ist hier das Entscheidende, wohl aber, daß sie seit den 30er Jahren unseres Jahrhunderts eine spezifische Form erhalten haben. Ein Auto der 20er und noch der frühen 30er Jahre,

⁴ Eine phänomenologische Analyse gibt J. Linschoten, *Die Straße und die unendliche Ferne*, in: *Situation I* (1954) 235 ff.

selbst wenn es von einem avantgardistischen Architekten wie Gropius entworfen war („Adler“ 1930), gleicht mit seinen geraden, senkrechten und waagrechten Flächen noch weitgehend einem Haus oder Kasten, ein Doppeldecker dieser Zeit einem Gestell; um 1933/34 beginnt die Stromlinienform, in den 50er Jahren in den Autokarosserien die Ponton- und Stufenform sich durchzusetzen – Formen, die durch die Vorwärtsbewegung des Fahrzeugs mitbestimmt sind (Porsche Rennwagen 1937). Schiffe und Lokomotiven verwandeln sich in ähnlicher Weise. Dabei werden die geschwungenen Formen viel früheren Schiffs- und Kutschentypen wieder ähnlicher; nun freilich sind sie nicht mehr „bauchig“, also auf das umschlossene Wohnen bezogen, sondern sie drücken die günstigste Form aus, um dem Widerstand der Luft oder des Wassers, durch die sich das Fahrzeug hindurchbewegt, zu begegnen. Von der gleichzeitigen Architektur (im engeren Sinn), gerade von der „funktionalistischen“ des Internationalen Stils (auf den das „Bauhaus“ in Dessau von Gropius 1925/26 zugeht) in seiner Geradlinigkeit, Nacktheit und einfachen Geometrie entfernten sich die Fahrzeuge damals. Aber inzwischen hat sich auch der Charakter vieler immobiler Bauwerke geändert.

Bis heute entstehen Bauten, die nicht nur die Mittel einer neuen Stufe des technischen Zeitalters benützen (Paris CNIT-Centre National des Industries et des Techniques), sondern mit ihnen einem den 20er Jahren gegenüber veränderten Lebensgefühl Ausdruck geben auch dann, wenn ihre Form nicht wie bei den bisher Erwähnten unmittelbar aus dem Technischen selbst hervorgeht, und darauf kommt es hier an.

Was die technischen Mittel der neueren Baukunst leisten, das sind 1. eine ganz neue Leichtigkeit, die noch weit über die des „ersten Industriezeitalters“ hinausgeht, 2. eine Flexibilität, „die bisher nur der Improvisation offen war. Koordination und Auswechselbarkeit der Teile, Montage und Demontage, ermöglichen dynamische Konzeptionen“⁵; gerade die kurvigen, durch den Raum gekrümmten Flächen verleihen konstruktive Festigkeit; 3. eine neue Offenheit. Sie geht über das, was bisher mit Öffnungen unter großen Spannweiten und durch Glaswände möglich war, über ein bloßes Offenstehen weit hinaus und kann durch weite Auskragungen, kurvig oder schräges freies Herausragen von Bauteilen etwas Aktives haben, ein Hinausweisen ins Freie oder ein Hereinziehen ins Innere.

All das sind nur Angebote, die die Technik der Baukunst macht. Wesentlich aber ist, wie Helmut Borchardt⁶ sagt, „daß zur gleichen Zeit Bauten entstehen, deren Formen nur konstruktiven Gesetzen entsprechen, und andere, deren Formensprache ausschließlich (oder weitgehend) plastischen (gemeint ist bildnerischen) Gesetzen folgt. Bauten, die so verschiedenen Grundideen entstammen, haben stark bewegte Formen gemeinsam“ – oder, wie wir hinzufügen, stark geöffnete, als Durchgang oder mobil wirkende Partien. Mehrschichtige und gegeneinander verschiebbare Wände treten oft an die Stelle des alten Verhältnisses von umschließender Wand und gerahmter Öffnung.

⁵ H. Weber, im Katalog „Bauen in unserer Zeit“ (München 1958) 7.

⁶ Wie baut Amerika heute, in: Süddeutsche Zeitung v. 13. 4. 1960.

Ja, gegenüber dem Credo des Funktionalismus, Sullivans Satz „Form folgt der Funktion“, gegenüber diesem freilich nie von allen und nicht von den größten Baumeistern verabsolutierten Satz, sucht diese neuere Baukunst in zunehmendem Maß die „Schönheit“ als selbständigen, nicht ableitbaren Wert, und die Technik in ihrer neuen Flexibilität gibt die Handhabe dafür. Ob also wesentlich technisch motiviert oder nicht, es kann diese Architektur wieder etwas ausdrücken oder darstellen, und zwar etwas Neues gegenüber der mathematischen Klarheit und „reinen“ Geistigkeit der Bauhauszeit.

Verkehrsbauten

Was drückt sie aus und was für Bauten für welche Aufgaben können es am besten ausdrücken? Manche sehen selbst wie Fahrzeuge aus oder haben zu ihnen engen Bezug. Auf dem Kennedy-Flugplatz in New York baute 1958 bis 1960 Eero Saarinen das berühmte Empfangsgebäude der TWA, das, wie eine Bildunterschrift sagt, „den Geist des Fliegens symbolisiert... Die Konstruktion ist dem Raumerlebnis und dem Ausdruck der Bauaufgabe untergeordnet“ (*Abb. 1*). Es besteht eigentlich nur aus einem riesigen, in komplizierter Fläche geschwungenen Dach, das in der Mitte, dort, wo die Kuppel der alten Baukunst ihren Zenit erreicht, durchhängt, nach zwei Seiten aber sich in großen gespannten Kurven nach aufwärts und, weit über die Stützpunkte hinaus, nach außen schwingt. Die Wand nach diesen Seiten besteht nur aus Glas, das, wie von der Dachkurve mitgezogen, schräg nach außen geneigt ist. Vom Flugzeug hat diese Form ebenso etwas wie von einer offenen Hülse, aus der man auffliegen, in die man einfliegen kann; so gleicht sie Bewegtem sowie dem Ziel und Ausgang von Bewegung zugleich und stellt, darüber hinaus, Bewegung selbst dar, eben den „Geist des Fliegens“. Hier ist alle Materie zugleich Energie, die räumliche Entfaltung wird zugleich zeitlich verstanden als Bewegung des Gesamtraums, und dieser Gesamtraum ist nicht mehr Eigenraum des Gebäudes – nicht einmal im Sinn des rationalen Einheitsraums einer Werkhalle oder eines Raum-Ausschnitts, wie er seit dem 19. Jahrhundert sooft gebaut ist –, sondern das Gebäude weist aktiv auf einen nicht begrenzten Raum hin. Ein Fluggebäude in diesem Sinn ist die Architektur nicht durch Erfüllung konstruktiver oder praktischer Funktionen, sondern sie stellt etwas vom Sinn des Fliegens dar.

Diese Grundform hat für die Gegenwart fast etwas Klassisch-Typisches, so wie der geradflächige Kubus für die 20er Jahre. Sie findet sich abgewandelt auch für eine „Messehalle“, wie in Raleigh (Nordkarolina) schon 1950–1953 von Martin Nowitzki verwendet; oder natürlich für Sportanlagen, wie das Olympiastadion in Tokio 1968 von Kenzo Tange; sie tritt, als Teilform, am Eingang sehr vieler Bauten auf. Sie kann, wie noch zu zeigen sein wird, auch andere, geistigere Raumbezüge darstellen.

Ein anderes Beispiel. Bahnhöfe, seit über hundert Jahren als praktische Aufgabe wichtig, haben in den letzten Jahrzehnten so spezifische und künstlerisch glückliche Lösungen gefunden wie noch nie. Der Zeitabschnitt beginnt etwa mit der Stazione

S. Maria Novella in Florenz, 1936 von G. Michelucci; am bekanntesten ist die Stazione Termini in Rom, 1950 von E. Montuori und fünf anderen errichtet. Die Eingangshalle wird durch ein Dach gebildet, das vom Hauptgebäude aus steil ansteigt, sich kurz zu dünnen Stützen hin senkt und, wieder steigend und weit vorkragend, sich zum Platz hin öffnet. So wird der, der sich dem Bahnhof nähert, gleichsam angesaugt; wer hinaustritt, mit einer großen Geste der Architektur in die Stadt entlassen. Das ist eine Abwandlung der Form des Perrons, dessen exemplarische Bedeutung für das neuere Bauen schon Sedlmayr erkannt hat und wie sie bemerkenswert früh in dem Bahnhofsentwurf von Tony Garnier 1903 künstlerisch gestaltet ist. Frank Lloyd Wright verwendet sie seit seiner Frühzeit, seit dem Laboratoriumsturm (der Johnson Wax Company in Racine, Wisc.) von 1947 auch für Hochhäuser. Ihre Bedeutung hat immer noch zugenommen. Ihre volle Ausdruckskraft hat sie erst mit der Verbindung von Vertikal- und Horizontalbewegung erreicht. (Freilich, nicht nur die leicht irreführend so genannte neobarocke, plastische oder organische Architektur drücken den neuen Geist aus, sondern auch kristallische Fügungen etwa in der Nachfolge von Mies van der Rohe.)

Als drittes Beispiel: Von ganz ähnlicher Form wie das erwähnte Flugplatzgebäude mit vom Boden aus weit emporgeschwungenem Hängedach ist die Kongreßhalle in Berlin, 1957 von Hugh Stubbins jr. Daß in einem Kongreß sich nicht eine feste, geschlossene Gemeinschaft versammelt, sondern eine zeitweilige Konzentration entsteht, aus dem Zusammentreten weitreichender Bezüge, das kann solch ein Bau ausdrücken; das neue Raumgefühl kennzeichnet ein geistiges „Verkehrszentrum“ ähnlich wie das des Luftverkehrs. Daß der „Kongreß“ in der Gegenwart für sein Gehäuse führende Aufgaben stellt, würde noch deutlicher werden, wenn der Begriff in weiterem Sinn verstanden würde und auch etwa Stadthallen (Bremen 1955–57 von Rainer u. a.) oder „Akademien“ neuer Art oder Klubhäuser, ebenfalls Treffpunkte einer an sich unfest fluktuierenden Gemeinschaft, offene Zentren also, betrachtet würden. Auch hier: nicht die Erfüllung von Funktionen, sondern die Darstellung macht solche Werke zu Verkehrsbauten.

Das waren einzelne profiliertere Lösungen der zu neuer Bedeutung gelangten Aufgaben: Flughafengebäude, Bahnhof, Kongreßbau. Erwähnen wir mehr summarisch andere Aufgaben, die auch dem Verkehr im weiteren Sinn dienen.

Der Bau von Verkehrswegen, wie namentlich Überland-, Umgehungs-, Entlastungsstraßen und was alles damit zusammenhängt, ist, wie jeder weiß, eine heute geradezu ungeheure, doch eine mehr praktisch-technische als künstlerische Aufgabe. Aber in ihrem Zusammenhang stellen sich Probleme, wo künstlerische Lösungen für dasselbe Lebensgefühl verlangt werden, das weitgehend diese Straßen praktisch notwendig gemacht hat. Das sind etwa die Brücken, mit neuen Techniken nicht selten „eleganter“ und aus einem stärkeren Gefühl für Schwingung und weitreichende Spannung gelöst als durch 150 Jahre vorher (Robert Maillard, Brücke über die Arve bei Genf 1936/37), oder die Linienführung der schleifenförmigen Autobahnkreuzungen (Los Angeles-tree-

ways) oder manche Tankstellen mit ihren Perrondächern, oder die Landschaftsgestaltung im Bereich der Autobahnen, wie sie Alwin Seifert eingeleitet hat; sie nimmt und gestaltet die Landschaft nicht als geschlossenes Bild, sondern als Folge von optischen Eindrücken. Auf der anderen Seite, das ist die notwendige Ergänzung, steht die Differenzierung der Verkehrswege, besonders das Einräumen von Fußgängerzonen in den Städten, von Passagen, von Spielstraßen, von ganzen Stadtteilen oder Stadtkernen, die aus dem „großen“ Verkehr ausgespart sind, von Siedlungen außerhalb der Hauptverkehrswege, die Anlage von stilleren und geborgeneren Bereichen (Siedlung Harlow New Town u. Mich. Neylan). Sie im Bestehenden herauszuheben oder neu mit dem Ausdruck des, zeitweise, Geborgenen zu gestalten, ist ein Problem, das nicht sosehr die Reaktion auf das Überhandnehmen des Verkehrs stellt, sondern das mit der Etablierung einer Verkehrswelt zugleich gegeben ist. So haben wir schon bei dem Kongreßbau gesehen, daß ein Inneres, der Saal, mit seiner Abgeschlossenheit und doch zugleich als etwas aus weiteren Zusammenhängen Herausgenommenes gestaltet wird.

Von wieder anderer Seite zeigt sich das, was wir Verkehr nennen, bei Schalterhallen, z. B. die Kleiderabgabe in einem Schwimmbad in Aarau/Schweiz (von Haefeli u. a.), einfach, aber reizvoll in der Art, wie die Dächer von zwei Seiten sich übereinanderschieben: keine feste Einheit, sondern eine Begegnung, dem Schalterverkehr vergleichbar, ist ausgedrückt. Sie vollzieht sich halb im Freiraum. Es sind Treffpunkte zwischen einer Institution und einer fluktuierenden Menge von Menschen, und als solche werden sie manchmal glücklich gelöst. Vor allem kommt es darauf an, daß sie nicht wie die Fabrik oder das Büro im engeren Sinn, die Hauptaufgaben moderner Architektur vor (und seit) einem Menschenalter, einer reinen Arbeitswelt dienen, sondern im weiteren Sinn dem Leben (ja oft mehr dem „Konsum“ als der Produktion) – so wie auch all die anderen, schon erwähnten Aufgaben; und so, als ein nicht festlicher, aber auch nicht ganz nüchterner Bereich werden sie auch von den Architekten oft aufgefaßt.

Daß schließlich der Großteil der transportablen mobilen Bauten unserer Zeit, die Campingzelte (in gewisser Hinsicht heiterere, aber doch nicht so ganz harmlose Nachfahren der Baracken und anderer „Lager“), viel mit Kunst zu tun hätten, will ich nicht behaupten. Als Aufgabe, die mehr einem Lebensgefühl als einer äußeren Notwendigkeit entspringt, verdienen sie Beachtung. Aber es gibt neben ihnen noch andere mobile Bauten von mehr künstlerischer Relevanz. Da ist die ganze „architettura efimera“, die vergängliche Tagesarchitektur, in der, wie Gillo Dorfles urteilt, vor allem italienische Architekten sich seit dem Krieg hervortun: „Baukunst für Messen, Ausstellungen, für vorübergehende und improvisierte Veranstaltungen“⁷ und, fügen wir hinzu, auch Kinderspielflächen, Badeanstalten, Bungalows und anderes, was an den Plätzen zeitweiligen Zusammentreffens errichtet wird (Le Corbusier, Philipps-Pavillon, Weltausstellung Brüssel 1958). „Dieser Sektor des Bauens“, sagt Dorfles, „ist in der Tat besonders verwandt mit dem Geist moderner Architektur, der hier jene er-

⁷ G. Dorfles, *L'architettura moderna* (Mailand 1954) 81.

finderischen und phantastischen Dinge entwickeln kann, die nicht an wirkliche Dauer gebunden sind.“ Von den großen Ausstellungen von Brüssel, New York oder Lausanne sind solche Bauten bekanntgeworden (Lausanne „Expo 64“, Hassdorf).

Ein letztes und besonders ausgeprägtes Beispiel für Verkehrsbauten ist die zeltartige Anlage zur Münchner Olympiade 1972 (Günter Behnisch). Die Aufgabe, drei offene Zentren darzustellen, drücken diese am Boden nur festgemachten, nicht errichteten Gebilde aus; scheinbare Leichtigkeit, Transparenz, immer neue kurvige Bewegtheit, im Grundriß entlang dem Flußweiher wie im kontinuierlichen vielzipfeligen Dach, ohne Grundrichtungen, bei ständigem Wechsel der Bilder für den Umhergehenden, wellig bewegte Landschaft, so stellen sie einen Höhepunkt der gezeichneten Tendenzen dar. Nach Behnisch sollte die Landschaft ihren Zusammenhang bewahren, ohne daß „Löcher“ wie Innenräume entstünden⁸. Ein kritischer und wohl bezeichnender Punkt ist es, daß das große Stadion nur zur Hälfte überdeckt ist, dafür aber hat man die Zeltplanen in einer offenen Kurve über Zwischenräume und die drei Sporthallen hinweggeführt: Darstellung eines Unterwegsseins eher denn Funktionalität.

Verkehrszeitalter

Alle die genannten Bauten gehören zu einer Welt, in der wir – noch – leben, oder von der wir täglich Kenntnis bekommen: die nicht nur durch Weltraumfahrten und Raketen bestimmt wird, in der das Prestige oft mehr als von Wohnung, Kleidung oder Titel vom Auto abhängig ist, in der „ein aufgeschlossener Mensch“ das Normallob ist, etwa wie früher „ein anständiger, rechter Mensch, ein gestandenes Mannsbild“, in der Musiker und Wissenschaftler, Staatsmänner und Kirchenfürsten immer wieder unterwegs sind, ja, sogar die Kunstwerke, auch berühmteste an ehrwürdigen Plätzen; in der man schon eine neue Völkerwanderung gesehen hat, in der die Nationen, bei der Arbeit wie in der Freizeit, mobil geworden sind, in der um den Einfluß auf den Menschen nicht mehr so wie früher auf Massenversammlungen, sondern durch die, wie es bezeichnenderweise heißt, Kommunikationsmittel geworben wird – wobei das Fernsehen, das die Welt ins Haus bringt, eine neue Spannung von Öffentlichkeit und Intimität erzeugt –, in der Kirchen und selbst Machtblöcke mehr als zuvor Kontakt suchen, in der umfassende Theorien der Kommunikation ausgearbeitet werden und in der Soziologie wie in der Biologie Eingang finden. Es ist schließlich eine Welt, deren vielberufene neue Einheit weder Einheit der Macht noch der Idee bedeutet, sondern Kommunikationseinheit ist. Freilich stellt sich die Frage, ob diese Epoche nicht schon seit einiger Zeit überholt ist. „Grenzen der Toleranz“ werden immer strikter beachtet, „Polarisierungen“, Bildung von Kadern und Zellen (die natürlich keine „Eliten“ sind), die Festlegung seiner selbst und des Gegners haben den Lebensstil schon weit-

⁸ G. Behnisch, Olympia-Bauten (München 1972, 2. 5 Bd. 1970) 51.

gehend verändert. Hier Kulturanalyse zu treiben, solche Erscheinungen zu ordnen, in ihren Zusammenhängen zu erkennen und zu deuten, das liegt weit ab von unserem Ziel; wir haben es mit den Bauten zu tun, die diese Welt darstellen. Daß die Gegenwart nur von solchen Symptomen her zu erkennen sei, wird gewiß niemand behaupten, so wenig die Baukunst der Gegenwart nur von solchen Aufgaben der Verkehrsbauten – oder ihrem Widerspruch – her sich erschließt.

Es kommt auf den Rang solcher Verkehrsarchitektur nach den Maßstäben der Gegenwart an. Tritt sie auch „bewußt oder unbewußt mit dem Anspruch auf, die Stelle der alten, großen, sakralen Architektur einzunehmen und eine eigene Mitte zu bilden“ (Sedlmayr)? Das Pathos, mit dem die neuen Ansprüche auftreten, ist wohl geringer als das der früheren, und das liegt an ihrem zutiefst unmonumentalen Wesen. Aber die Ansprüche selbst sind wohl nicht kleiner. Die Zeiten, wo man die Autobahnen den „Dombau unserer Zeit“ genannt hat, sind vorbei, noch nicht die, wo manche bereit sind, den geringsten Bedürfnissen oder auch nur Wünschbarkeiten des Verkehrs – des Straßenverkehrs oder der ideellen Kommunikation – schlechthin alles zu opfern. Wenn die Bauten, von denen hier die Rede ist, den Verkehr darstellen, symbolisieren, so ist doch dieser selbst nur ein Symbol, in dem ein besonderes Verhalten zur Welt sich darstellt.

Ältere Aufgaben

Daß die genannten Bauaufgaben führende Aufgaben sind, wird schließlich dann deutlich, wenn man sieht, wie andere, ältere und bedeutsame Aufgaben von ihnen her modifiziert werden. Wir erwähnen hier nicht die ziemlich vielen Parallelen, die sich in der Malerei und Skulptur, auch der Literatur, ergeben würden, sondern halten uns nur an das, was in irgendeinem Sinn Architektur genannt werden kann.

Beginnen wir beim Denkmal. Man könnte vorweg annehmen, daß eine im Wesen unmonumentale und unstatische Epoche die Bedeutsamkeit des Denkmals lediglich schwächen könnte: Das ist zum Teil auch der Fall. Aber es gibt Lösungen, in denen diese gewandelt wiederersteht. Hier genügt es, Namen zu nennen: Das Denkmal der Luftbrücke in Berlin von Ludwig (1951), in seiner Form nichts weiter als das fortsetzbare Stück eines durch die Luft geschlagenen Bogens, oder das Denkmal der „Offenen Hand“, das Le Corbusier 1952 für Kandigarh entworfen hat. Oder die Siegestsäule, die Antoine Pevsner 1946 in Detroit aufgestellt hat; das V von „Victoria“ aufnehmend, besteht sie aus, wie Werner Hofmann sagt, „ineinander verschränkten Raumschaukeln, die ... einen erregenden Kreuzungspunkt besitzen, an dem, wie in der Glückssekunde des Trapezakts, die Raumenergien in Engpässen zusammenschließen und dann wieder auseinanderstrahlen“⁹. Wieder anders sind Denkmäler, die die Gebrauchsform des sofort sich einprägenden Signals, der wir täglich im Verkehr begegnen, (mehr oder weniger) auf die Ebene der Kunst heben, etwa die scharfkantigen, dem Ankommenden entgegen-

⁹ W. Hofmann, *Die Plastik des 20. Jahrhunderts* (Frankfurt 1958) 132.

stoßenden Turmprismen, die Mathias Goeritz vor einer Trabantenstadt von Mexiko-City an der Straße errichtet hat, und gerne für 1972 vor München errichtet hätte. Kürzlich (im August 1972) erst eingeweiht wurde die sogenannte Schuttblume, das Friedensmal auf dem Münchner Schuttberg, das letzte Hauptwerk des Altmeisters ungenständlicher Kultur Rudolf Belling (*Abb. 7*). Es ist für einen Gipfel gedacht und könnte sich erst da ganz entfalten: straff aufwachsend und dann, in vielerlei Aspekten, fast wie eine Figur Rodins, großformig ausladend, raumfänglich und in den Raum ausstrahlend. So könnte sie eine wirkliche Verdichtung der Olympia-Landschaft und ihrer kurvigen Raumbahnen sein. Das Werk ist weniger offen als früheres von Belling (wie „Dreiklang“ 1918/19), energischer nach innen gewendet, und ist doch in seinen mehr gleitenden und zügigen Zusammenhängen stärker nach allen Seiten tätig.

Wir haben es schon angedeutet, können es aber nicht weiter ausführen, daß in der Berührung mit den besprochenen Phänomenen das Museum sich in merkwürdiger Weise auflockert, die Ausstellung wieder an Anziehungskraft gewinnt. Von den Museen ist an Frank Lloyd Wrights Guggenheim-Museum in New York zu erinnern, das im Typ die späteren Parkhäuser vorwegnimmt. Etwas komplizierter wäre es, den Zusammenhang neuerer Wohnhäuser, Trabantenstädte und einiger anderer Aufgaben mit der Verkehrsarchitektur zu zeigen.

Daß gerade die vor 60 Jahren von den Künstlern neuentdeckte Bauaufgabe, die Fabrik, weitgehend den in der Folge entwickelten Stil beibehält, kann nicht verwundern. Aber es scheint auch hier sich eine neue Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der Gestalt durchzusetzen (Olivetti-Werke in Pozzuoli, 1954 von L. Cosenza). Ein Zeichen dafür ist die manchmal vorzügliche Anpassung von Werkanlagen an die Landschaft, die freilich nicht bei allen Arten von Fabriken gleich gut möglich ist. Dazu gehören auch Gropius' Pläne für Selb (1964). Wie sich das Werk dem Gelände anschmiegt, mit der vom Architekten ausdrücklich erwähnten Offenheit der Räume, dem nach oben geschwungenen Dach über dem Eingang und, „im Zentrum der Verkehrsgänge“, dem atriumsartigen Gehäuse für Pflanzen und Vögel, einer Öffnung nach innen – so ist es gegen die Fagus-Werke, Gropius' frühem Fabrikbau, und auch das Bauhaus zu stellen.

Vielleicht hat Eberhard Schulz als erster 1964 unter dem Titel „Architektur und Angst“ auf festungs- und höhlenartige Bauten mit „Innenklima“ hingewiesen (u. a. Atriumshäuser, Theater, Warenhäuser, Magazintürme der Bibliotheken, Atomlabors), auf solche Bauten also, deren Wesen zu der „Offenheit“ anderer und im Ansatz meist früherer moderner Bauten den größten Kontrast bildet¹⁰. Als Phänomen sind sie bedeutsam und es ist denkbar, daß dieser Zug moderner Baukunst sich künftig noch verstärkt und einen neuen Stil (den er allein noch nicht darstellt) heraufzuführen mit-hilft. Zu dem, was oben vom Lebensstil angedeutet wurde, würde das passen.

¹⁰ E. Schulz, Architektur und Angst, in: Zeugnisse der Angst in der modernen Kunst (Darmstadt 1963) (Katalog der Ausstellung).

Wir möchten aber vorerst an unserem Urteil festhalten, daß solche abgeschlosseneren, geborgeneren Bereiche in der Dialektik der gleichen Problemstellung stehen, der auch die Bauten extremer, aktiver Offenheit oder solche von signalhafter Wirkung entsprechen. Als Oberbegriff für das Feld dieser Dialektik ist freilich nicht die Offenheit oder ihr Gegenteil, aber weitgehend der Verkehr in dem hier verstandenen Sinn brauchbar. Doch als ein wichtiger Teilbezirk des heutigen Bauens läßt sich aus dem von Schulz gezeigten die Aufgabe des „Schatzhauses“ erkennen, wie man sie nennen könnte, eines Gebäudes also, das etwas Wertvolles birgt und möglichst vollständig umschirmt.

Kirchen

Die in der alten Kunst größte und umfassendste Bauaufgabe, die Kirche, ist bekanntlich diejenige, die im 19. Jahrhundert wie keine andere im argen liegt. Mehr als bisher brauche ich bei diesem Abschnitt nur an Gewußtes zu erinnern. Die neue Bedeutsamkeit des Kirchenbaus seit der liturgischen Bewegung und dem Expressionismus (Dominikus Böhm u. a.), ferner Kirchen, die wie St. Fronleichnam in Aachen (1928/30 von Rudolf Schwarz) u. a. etwas von der nüchternen Sachlichkeit einer Werkhalle (der „führenden Bauaufgabe“ dieser Zeit) darstellen, können vorausgesetzt werden.

Nach dem zweiten Weltkrieg wird der Kirchenbau zu einem der bewegtesten und die allgemeine Aufmerksamkeit am stärksten auf sich ziehenden Bereiche des ganzen geistigen und sozialen Lebens¹¹. Der Anstoß liegt wiederum einfach im Liturgischen. Für den Kirchenbau bedeutet das z. T., gerade in denjenigen seiner Züge, die mit dem Verkehrszeitalter konform gehen, daß er sich „an der Gesellschaft und ihrem Tun im Raum“ orientiert (Herbert Schade 1966). (Täte er nur noch das und würde er nichts mehr von dem Inhalt darstellen, der diese Gesellschaft und ihr Tun sie transzendierend begründet, und würde sich diese kirchliche Gesellschaft nur noch aus sich selbst verstehen, dann wäre eben diese Gesellschaft wohl bald gänzlich zerstreut.) Ein Satz von Peter Poscharsky führt hier weiter: „Ob man es will oder nicht, ob man es weiß oder nicht: was Kirche im theologischen Sinn ist, setzen viele Menschen mit der Kirche als Gebäude gleich.“¹²

Ein anderer Merksatz könnte lauten: auch wenn man nichts ausdrücken will, drückt man etwas aus. Dieses liturgische Problem ist nur die eine Seite. Die Möglichkeit zur Verwirklichung von Kirchenbauten liegt in der modernen Architektur als solcher, und zwar gerade in denjenigen ihrer Züge, die sich seit dem Höhepunkt des Funktionalismus gewandelt haben. Einen Zugang bekommt mancher, und bekommen wir hier am schnellsten mit einem Schlagwort, das schon historisch geworden ist, dem vom „Kir-

¹¹ H. Schnell, *Der Kirchenbau des 20. Jahrhunderts in Deutschland* (München, Zürich 1973), erschien kurz vor Drucklegung dieses Aufsatzes und konnte nicht mehr berücksichtigt werden.

¹² P. Poscharsky, *Ende des Kirchenbaues?* (Stuttgart 1969) 46.

chenzelt“. Ein Theologe und Kunsthistoriker hat bei einem (einmal mir entliehenen) Buch, das davon spricht, an den Rand geschrieben: „Sakrales Camping“. Er hat recht. Entscheidend bleibt bei einem solchen Vergleich nicht womit, sondern worin man vergleicht; der Vergleich mit Banalem braucht nicht Banales zu treffen, da jenes, wie alle Dinge, am Sinn der Welt und an den Möglichkeiten und Sehnsüchten des Menschen Anteil hat. Die Symbolik des Kirchengebäudes trieb freilich in den 50er Jahren wieder reiche Blüten; aber man muß unterscheiden zwischen Symbolen, die auferlegt sind, und anderen, die mit den eigentlichen künstlerischen Möglichkeiten einer Zeit oder eines Werks kongruieren. Das ist der Fall beim Zelt. Es ist auch nicht einzusehen, warum ein solches „Leitbild“ wie das „Zelt“ – oder als Gegenpol die „Höhle“ – nur nachträglich zur Interpretation verwendet und nicht auch – bei Gefahr des Modischen – dem Bauen als Ziel gesetzt werden kann. Ein Gebilde, das leicht und flexibel wirkt, den Boden nur berührt, wie durchlässig und nicht eindeutig abgeschlossen ist, entspricht den Möglichkeiten heutiger Baukunst (bis zum Münchner Olympiapark) wie einem neuen und starken Aspekt vom alten Bild der Kirche. Der Baldachin beim Eucharistischen Kongreß in München hat schon im Jahr 1960 das Zelt zur „Statio orbis“ (J. A. Jungmann), d. h. zum Inbegriff und Symbol des Treffens der Weltkirche gemacht (*Abb. 2*).

Ein Zelt hat Spannung zum eigentlichen Ort, freilich nur, wenn es doch in gewissem Maß selber einen Ort, ein Besonderes im Raum darstellt. Ein besonderer Ort zu sein, das kann nicht nur innerhalb der Kirche vom Kirchengebäude verlangt werden. Für den Bau der Städte wird etwa von medizinischer Seite gefordert, daß es im ortlosen Einerlei der heutigen Siedlungen Punkte gebe, die frei vom unmittelbar Funktionellen inhaltliche Werte darstellen, die Sammlung ermöglichen. Nicht so leicht eine andere Aufgabe als Kirchenbau ist dafür geeignet. (Die „Stadtkrone“ von Bruno Taut ist Utopie geblieben.) Oder, wie Norberg-Schulz sagt: „Eine gewisse Gleichförmigkeit der Wohnhäuser zwecks Hervorhebung ihres utilitaristischen Charakters drückt nur indirekt das Gemeinschaftliche aus. Das Symbolmilieu muß seinen unmittelbaren Ausdruck in Monumentalarchitektur finden, das heißt in Lösungen, die den kulturellen Wert manifestieren, welcher dem sozialen Milieu zugrunde liegt.“ Ein Herausragen im wörtlichen Sinn ist dabei allerdings nicht nötig.

Der alte Kirchenbau, vom frühen Mittelalter bis etwa zur Zeit Balthasar Neumanns, war abgeschlossen als Folge seiner Geschlossenheit, d. h. als ein wie der Kosmos allseitig entfaltetes, sich selbst genügendes Ganzes mit eigener „sakraler“ Räumlichkeit, deren Licht und deren Substanz anders ist als das Draußen, hatte es auch seine Festigkeit und seine Verschllossenheit gegen die Welt (ein Beispiel bietet die Stiftskirche St. Georg auf der Reichenau; *Abb. 4*). Was der Zeltbau zeigen kann, ist etwas anderes: wohl auch einen ausgesonderten Bereich, aber als etwas Vorläufiges, das das Draußen spüren läßt, in dem die Anwesenheit des Heiligen wie die eines Gastes und eben dabei als etwas Kostbares gezeigt wird. Ob das Zeltdach mit einem mobilen Baldachin oder mit Nomadenzelten verglichen wird, ist weniger wichtig, als wie es in seinem Bezug auf das Offene und auf das wie provisorische Umschließen seines Inhalts gestaltet ist. Der

Eindruck der Zurückgezogenheit, ja der Geborgenheit, kann in manchen modernen Kirchen sogar stärker empfunden werden als in alten, doch gehört er dann zu einer „Insel“, die vom offenen Raum umspült wird (St. Hildegard München-Pasing, 1962 von S. Österreicher; *Abb. 3*). Auch ein völlig umfriedeter, dazu durch einen Brunnenhof vom Außen abgesetzter Bau wie St. Laurentius in Köln-Lindenthal (1960/62 von Emil Steffan) ist in seiner Höhlenhaftigkeit nur als Zufluchtsort inmitten der allgemeinen Verkehrssituation zu verstehen.

In denselben Zusammenhang gehört der trapezförmige oder parabelartige Grundriß mancher heutiger Kirchen, der, wie Rudolf Schwarz dargelegt hat¹³, zur Eingangsseite hin keine notwendige Grenze setzt; er leitet aus einem Weiten und Offenen auf den Brennpunkt, den Altar hin. (Vorläufer ist etwa, bezeichnenderweise, ein Tagungsgebäude in Amsterdam 1925/26 von van der Vluht.)

Wenn ein solcher zugespitzter, auswinkelnder Altarraum von einer entsprechenden Eingangsseite abgefangen wird – wie das Kirchen in Mühlheim und Köln zeigen und vor allem die Kathedrale in Tokio, 1962/64 von Kenzo Tange – so kommt doch nicht die Geschlossenheit zustande wie bei alten Polygonalräumen, sondern die stumpfen Winkel zeigen ein Aneinanderstoßen, wie eine „Begegnung“. Ähnliches gilt in Tokio für die schräg zum Boden anlaufenden Wände: sie stehen nicht, sie verlaufen. Die Spalten zwischen den einzelnen Wand- oder Dachelementen, wie es sie an vielen Bauten (auch Kirchen) gibt, und die in Tokio ein großes Kreuz bilden – Form des Negativen –, sie zeigen besonders eindrucksvoll, daß solche Bauten weiter als je davon entfernt sind, einen Organismus, eine Entfaltung aus der Einheit zu bilden; vielmehr sind sie „Konstellation“, wie von Himmelskörpern auf ihrem Weg. Bekanntlich gibt es in der Astrologie viele zufällige und einige glückhafte, sprechende Konstellationen. Hierher gehören natürlich auch die Autobahnkirchen, etwa die bei Florenz, 1959/64 von Giovanni Michelucci (*Abb. 6*). Horst Schwebel sagt vom Außenbau: „Hier sollen Menschen so gepackt werden, daß sie ihre Fahrt unterbrechen.“¹⁴ Diese Signal- oder Plakatsfunktion mag viele neue Kirchenbauten erklären. Mit der Unterbrechung ist der Autofahrer aber nicht aus der Fahrt entlassen. „Michelucci ist eifrig darauf bedacht, seinen Besucher in Aktion zu halten. Der Gang zur Taufkapelle gleicht einer einzigen Entdeckungsfahrt.“ Man sieht, so etwas läßt sich im Stil des Slogans „Mehr erleben“ beschreiben. Damit ist der bedeutende Bau aber unfreiwillig karikiert. Wichtig ist, daß er sich von keinem Standpunkt als ganzes darstellt, sondern einen fortwährenden Wechsel der Sicht verlangt. Schwebel fordert eine „Utopie“ ohne Inhalt, eine „Liturgie“ der Bewegung, die nicht von der Kirche, sondern vom Architekten ausgeht.

Damit sind wir bei einem letzten Aspekt der Kirchen im Verkehrszeitalter, den vielfältigen Bauten als Improvisation der Architekten. Das sind sie auch bei massiver Bauweise, solange sie den experimentellen Charakter deutlich herausstellen. Der Archi-

¹³ R. Schwarz, Katalog der Gedächtnisausstellung (1963) 59 ff.

¹⁴ Kirchen in nachsakraler Zeit, hrsg. v. H.-E. Bahr (Hamburg 1968) 81 ff.

tekt Hermann Funkte hat sie als solche beschrieben und von der Kirche, die ihren Architekten derartig freie Hand läßt, gesagt: „Wahrscheinlich fühlt sie sich sehr sicher.“ Aber: „Fühlt sich die Kirche in ihrer Kirche eigentlich wohl?“ Mit den bunten Ausstellungspavillons, von denen wir sprachen, haben solche Kirchen sicher viel zu tun; beide wollen in ihrem Beschauerappell wohl „architettura efimera“ sein. Aber wir dürfen nicht leugnen, daß Architektenwillkür und freies Gotteslob sich manchmal treffen können. Weniger ihrer Form nach als ihrer baulichen Absicht nach lassen sich auch transportable Kleinkirchen, der Straße sich anbietende Ladenkirchen und selbst Wohnkirchen (die „die Möglichkeit des Angebots vergrößern“ sollen, statt dessen aber, wie Poscharski zeigt, ins „Getto“ führen) als Vorläufer der Verkehrsarchitektur bezeichnen. Ausläufer scheinen mir auch die meisten Mehrzweckkirchen. Anders als in Kirchen des Mittelalters, die mehreren auch profanen Zwecken dienten¹⁵, sind diese nicht um zentrale Zwecke gesammelt, sondern die Funktionen überschneiden, überlagern einander in wechselnder Folge, was eine mobile Ausstattung voraussetzt. Durchgangsräume sind das also in besonderem Sinn. Die theologische Seite der Sache, der Funktionalismus bzw. der bewußte Profanierungswille, steht hier nicht zur Debatte. Künstlerisch können diese Bauten entweder partiell Unpassendes oder Neutrales oder den Gestaltungswillen des jeweiligen Architekten darstellen. (So wird man das Gemeindezentrum Sindelfingen, 1967 von H. Rall u. a., für geringere Zwecke mit dem Emotionsappell der steigenden Deckenbalken etwas zu „hochgegriffen“ finden.) Sehr aktuelle Tendenzen, wie sie etwa Norberg-Schulz heute ausspricht, „daß jedes Gebäude seinen Charakter ausdrückt“ (S. 208), werden dabei behindert – keineswegs aber bei allen übrigen Bauten des Verkehrszeitalters.

Von dem Pathos, das einen bekannten Entwurf Walter Förderers für eine Diskussions- und Profankirche erfüllt, kann hier nicht die Rede sein. (Es ist verständlich, denn die Entsakralisierung muß gefeiert werden.) Verbal gefordert ist bei den Mehrzweckbauten gewöhnlich eine Weltheiligung durch Aufgeben des Heiligen. Wobei die Frage gestellt ist, ob schon damit das Profane weniger profan wird, daß man auf Sakrales verzichtet (aber vielleicht will man damit den Fürsten dieser Welt überlisten: er findet die Kirche nicht mehr). Bei Förderers Entwürfen ist noch wenig davon zu sehen, ob man vielleicht nicht mehr Salz sein will, sondern *Quantité négligeable*.

Sakrales

Es bleibt hier zu fragen, was wir unter dem „Sakralen“ oder auch nur Festlichen und Besonderen alter oder neuer Kirchenräume verstehen wollen. Von vornherein ist klar, daß wir hier nicht von der Realität des Heiligen im theologischen oder auch im psychologischen Sinn sprechen, sondern von seiner Darstellung in der Architektur, seinem „Ausdruck“ durch die Form. Jeder weiß, daß in einer Scheune im Vollsinn

¹⁵ J. G. Dawies, *The Secular Use of Church Buildings* (London 1968).

Messe gefeiert werden kann; aber die Hagia Sophia, profaniert und Museum, mag manchem anschaulich noch etwas davon zeigen, was christlicher Gottesdienst ist. Wir versuchen keine Definition des anschaulich „Sakralen“ in der Baukunst, aber betrachten einige Kennzeichen von Sakralbauten, also nicht schlechthin für den Ausdruck notwendige Züge, die aber gewissermaßen statistisch bedeutsam sind.

Etwas dilettantisch mißbraucht hat man den *Vertikalismus*; es geht bis in die zwanziger Jahre zurück, daß ein Kunsthistoriker den Steilraum als das eigentliche Kennzeichen des Sakralen angesehen hat. Aber ein Korn Wahrheit ist geblieben. Gewiß wird man nicht den Bau von Beauvais aus dem 13. Jahrhundert deshalb für sakraler im Ausdruck halten als den von Gernrode aus dem 10. Jahrhundert, weil er viel steiler ist; erst das Zusammenwirken vieler Züge macht das Kunstwerk und seinen Ausdruck aus. Aber innerhalb eines Epochenstils haben die Zeitgenossen meist dem Kirchenraum die größere Steilheit zuerkannt, man vergleiche z. B. den Bürgersaal in München um 1709/10, einen, wie der Name andeutet, Kongregationssaal mit Altar, einen barocken Mehrzweckraum also, der freilich nicht Sakrales profaniert, sondern Weltliches, den Versammlungsraum, sakralisiert (wie manche Bauten seiner Art in Venedig und Süddeutschland), und daneben, vom gleichen Architekten Viscardi, 1701/36 die Kirche Fürstenfeld. (Oder man vergleiche den Alten Rathaussaal in München 1470/74 mit der Frauenkirche aus der gleichen Zeit 1466/92.) Auch moderne Kirchen verzichten selten auf die Überhöhung des Versammlungs-Nutzraums, sei es in der Proportion, sei es durch die Bewegung der Decke. Wichtig ist, daß eine solche Überhöhung stets unfunktional ist, keinen Nutzen und keine direkte Funktion in der Liturgie hat. Andererseits fügt sie erst der Nutzfläche in Breite und Tiefe im vollen Maß, über das knapp Notwendige hinaus, die dritte Dimension hinzu, wie sie unserer vollen Raumvorstellung und speziell unserer aufrechten Körperhaltung entspricht – öfters noch in einer besonderen Steigerung. Erst die Sakralbauten alter und neuer Zeit – wir sprechen von Innenräumen – geben also für gewöhnlich den Raum in seinem vollen Begriff, andere, weltliche Räume – von besonderen Festsälen abgesehen – sind Reduktionsformen. Wurden in den Sakralräumen die Grundrichtungen am meisten ausgespielt, so meistens auch die Kurve, die jene in eins zusammenziehen – von den frühen Gewölben bis zu den Grundrissen barocker und der Gesamthülle moderner Bauten.

Ein weiteres Kennzeichen, kurz zu übergehen, ist das *Ausgegliederte* alter und auch neuer Kirchenräume. Viele kleine Kirchen sind einschiffig, größere hatten früher Mittel- und Seitenschiffe, Lang- und Querhaus, Altarraum, Umgang u. a. in verschiedenen Höhen oder begleitende Kapellen. (Ausnahmen, wie die franziskanischen „Predigt-Scheunen“ des 13. Jahrhunderts, gibt es.) Über das liturgisch, etwa von den Nebenaltären her Geforderte geht diese Aufgliederung oft hinaus; immerhin war es gerade die Liturgie, die sie möglich gemacht hat: weder eine Folge eigener Räume wie im Schloßbau noch ungegliederter Freiraum. Wie Norberg-Schulz ausführt¹⁶,

¹⁶ Ch. Norberg-Schulz, *Mensch, Raum, Architektur*, in dieser Zschr. 189 (1972) 193–202.

ist es dem menschlichen Existenzraum (als umschließendem, bergendem, maßstabsetzendem) eigen, „Bereiche“ zu bilden. Dieses ganz Menschliche gestalten am vollständigsten die alten Sakral-Räume; in den neuen ist es nicht ganz verschwunden, wobei die Bereiche in solchen verkehrshaften Gebilden (wie der Florentiner Autobahnkirche) zügig (und oft zugig) ineinander überleiten können, auch zwischen außen und innen.

Damit sind wir bei einem der wichtigsten Kennzeichen alten und neuen Sakralbaus, der *Innenräumlichkeit* als besonderer Qualität. Sie ist nicht ausschließlich christlich, aber doch in besonderer Weise. Gefäßhaft, freien Raum einfangend sind diese abendländischen Bauten. Wolfgang Schöne zeigt, daß durch die besondere Lichtführung und Farbigkeit etwas wie ein „Raumnebel“ entsteht, „Nebel“ nicht als Verhüllung der einzelnen Dinge, sondern als Integration in ein umfassendes Licht, als die sichtbar gewordene Substanz des Raums selbst, das nicht Gebaute, aber Umbaute als eigene Qualität. Dem Umbauten dient das Gebaute. (Wenn mittelalterliche Quellen die Kirche aus Menschen und die Eucharistie vor die Kirche aus Steinen stellen, so fügt sich das dieser kunsthistorischen Interpretation ein, ohne sie vorauszusetzen.) Abgeschlossen sind diese Kirchen, wie gesagt, als Folge ihrer Geschlossenheit, ihrer integralen Ganzheit, zu der die Glasfenster gotischer Kathedralen ebenso beitragen können wie die Raumschwingungen einer Barockkirche. Die innere Durchgliederung und die Überhöhung, von denen wir sprachen, gehören mit zu der Erscheinung einer Kirche, die für sich, ohne Bezug zum Außen, anschaulich das zeigt, was sie im Bewußtsein der Zeitgenossen oft auch symbolisch bedeutet: ein Bild des Weltganzen – oder, wie die Apokalypse (21, 23) sagt: Die Stadt bedarf weder der Sonne noch des Mondes, denn ihre Leuchte ist das Lamm.

Bevor wir nach den modernen Möglichkeiten fragen, sei angemerkt, daß die Kirche damit wiederum, wie mit den genannten partiellen Kennzeichen, Architektur und also Gestaltung des menschlichen Raums im vollen Sinn war, über die Möglichkeiten anderer Bauaufgaben hinaus. Raum als eigene Qualität, Ganzheitlichkeit des Existenzraums, bergend und steigernd zugleich, auf den Menschen als Mitte oder auf die mit ihm gegebenen Richtungen bezogen, seine Identität bestätigend und zugleich ihn transzendierend, das heißt hier seine Möglichkeiten erweiternd – kein umbauter Raum hat bis heute diese Urmöglichkeiten des Bauens, und nicht eine Sonderaufgabe, stärker verwirklicht als die alten Kirchen. Man hat darauf aufmerksam gemacht, daß Sprache im Vollsinn erst die Dichtung sei, weil Komposition, Klang, Skandierung u. a., die sie auszeichnen, erst das volle Maß an „Mitteilung“ möglich machen. Ähnlich kann man, aufgrund des Ausgeführten, behaupten, daß erst sakrale Architektur im vollen Sinn Architektur ist und war. (Für L. B. Alberti etwa kommen dem Kirchenbau die vollkommensten Formen zu.)

Wie steht es in diesem Punkt mit der Moderne? Wobei wir dieses Wort Moderne nicht punkthaft verstehen dürfen, geht es doch um die Frage, ob sich in unseren Zeiten der Alten Kunst überhaupt etwas gegenüberstellen läßt; bei den mehr üblichen Typen wurde schon etwas dazu gesagt. Bis heute als Tat der Moderne wird empfunden die

berühmteste Kirche nach dem letzten Weltkrieg, in Ronchamp von Le Corbusier, geweiht 1955 (*Abb. 5*).

Mit Zeltbau der sonst üblichen Art hat sie wenig zu tun, viel aber mit anderen Zügen neuerer Baukunst, von denen wir sprachen. Bei der Einweihung nannte sie der Erzbischof von Besançon „Arche und Flugzeug“; auch hier kann also ein ältestes Symbol neben einem ganz neuen in ein neues Bauwerk gemäß seinem Stil hineingesehen werden. Bei aller Massigkeit ist die Kirche nicht festes Gehäuse, sondern Treffpunkt weitreichender Bezüge. Die Aufgabe einer Wallfahrtskirche war gerade dafür günstig. Auch hier das durchhängende und weitschwingende Dach, wie wir es ähnlich schon von Flugzeug- und Kongreßhallen kennen, dazu nach außen gebogene Wände, die Freiraum einfangen, und, durch Spalten, den Innenraum nach außen leiten, Wände, die aus verschiedenen Richtungen des Raums herankommen und sich begegnen. Und doch hat der Innenraum eine besondere, räumliche Substanz, die ihm als Kirchenraum zukommt. In ihm, wo diese weit reichenden Schwingungen sich treffen, entsteht eine Verdichtung. Die lukenartigen Fenster in der einen Wand tragen noch dazu bei. Ein Bau, der überall über sich hinausweist, nur Treffpunkt ist, enthält doch eben als solcher anschaulich wieder das Verborgene, Dichtere, das anders ist als alles draußen. Es ist viel gefährdeter als im alten Kirchenbau, an keinen Typ gebunden, nur an die jeweils mögliche Verwirklichung. Es ereignet sich nur aus dem besonderen Glück des jeweiligen Zusammentreffens.

Eine Wende?

Sehr verschieden, später und oft dennoch durch Ronchamp mitbedingt, sind die „Katakombenkirchen“, von denen Eberhard Schulz gesprochen hat. (Sein Bericht nimmt sich merkwürdig aus in einem antisakralen Sammelband¹⁷.) Diese Kirchen mögen eng und wuchtig umbaut sein oder, den Zug des Verkehrs aufnehmend, in die Tiefe führen, sie sind im religiösen Bereich die Parallele zu „Schatzhäusern“ anderer Bauaufgaben. Die volle Möglichkeit des Sakralen fehlt hier, das quasi Kosmische im Durchführen aller architektonischen, menschlichen Möglichkeiten. Es bleibt ein Bewahren, ein Nahesein am Altar. Solche Kirchen können etwas vom Charakter einer Sakramentskapelle annehmen. Aber dieser ist nicht nur dem katholischen Kult eigen; die evangelische Kirche im KZ Dachau von H. Stöffler oder das Mémorial de la Déportation auf der Cité-Insel in Paris, 1962 von G. H. Pingusson, zeigen auch etwas von dieser Sammlung.

Keine solche Wehr- oder Kellerkirche, und doch ihnen verwandt, ist die Dorfkirche von Vasperviller in Lothringen, 1968 von Karl Litzenburger. Der Bau schließt sich zum Teil an Ronchamp an und bezeichnet doch von daher gesehen eine Wende im

¹⁷ Vgl. H.-E. Bahr, a. a. O. (Anm. 14) 26 ff.

wörtlichen Sinn. Vom Eingang (rechts) her geht man zunächst der niedrigen Mauer entlang, dann vollzieht man eine fast vollständige Kehre ins eigentliche Innere um den Altar, das von einer fensterlosen Wand umhüllt und abgefangen wird. Links davon, durch Senkrechte herausgehoben, ist die Sakramentskapelle, durch eine Art Filterung von Spalten und farbiges Licht mit der Kirche verbunden. Sie ist kein selbständiger Bau und doch etwas wie ebenerdige Krypta, innerer Turm und Schrein zugleich. Von ihm, dem unisolierbaren Mal, senkt sich das Dach mit einer anschaulich zwingenden Bewegung auf den weiten und ganz umfänglichen Raum um den Altar herab.

Die Wende, die dieser Bau vollzieht, ist wohl mit den „Schatzhäusern“ zusammenzusehen. Der Durchgangsraum, den man vom Eingang betritt, wird abgefangen, auf einen inneren Raum und ein Mal und Behältnis verwiesen. Verdichtung ist nicht wie in Ronchamp ein glückliches Ergebnis der Raumkurven, sondern erklärtes Ziel.

So könnte es weitergehen. Versuche, solche Gedanken, wie sie hier keimhaft erscheinen, weiter auszubilden, sind im Gang. Aber wie wird es weitergehen?

Ausblick

Betrachten wir noch einmal einen weiteren Umkreis des zeitgenössischen Kirchenbaus, nämlich außerkirchliche Sakralisierungen. Architektonisch liegt wenig vor, außer etwa bei den Anthroposophen. Aber quasi-sakrale Riten, die einmal ihr architektonisches Gehäuse finden dürften, gibt es genug. Denken wir an die Ostblockstaaten, mit Jugendweihe und vielerlei ernstgenommenen Festen. In dem Kapitel „Weltliche Kathedralen“ von Solschenizyns „Erster Kreis der Hölle“ ist diese Tendenz am stärksten verdeutlicht. Nun mag mancher auf Grund von Erfahrungen versucht sein, kommunistisch mit reaktionär gleichzusetzen, vor allem in der Kunst. Doch seien wir da lieber vorsichtig: Es sind im einzelnen, etwa in der Wissenschaft, aus diesen Ländern immer wieder sehr starke positive Impulse ausgegangen, und gerade allgemein Menschliches, das nicht im Programm steht, tritt dort besonders deutlich hervor. Das Kultische könnte dazu gehören. – Riten kennen wir im Sport, und bei Olympia wurde manchmal von einem Ersatzkult gesprochen, wie ja Avery Brundage Olympia ganz ernsthaft eine Religion nennt. (Die Vorfälle in München haben ein Gefühl für Olympias Würde, wie es scheint, eher vertieft.) Der Palazzetto dello Sport in Rom, 1957 von Nervi, mag manchem sakraler vorkommen als die meisten Kirchen von heute. Besonders wird das Kultische wohl auch in der Hippie-Bewegung erfahren.

So erscheint es nicht zweifelhaft, ob in Zukunft Feiern über die praktische Funktionalität hinaus an entsprechenden Orten stattfinden werden. Die Frage ist nur, ob sie die christlichen Kirchen zulassen oder hervorbringen werden.