

Michael Makropoulos

TECHNISIERUNG, ARCHITEKTUR UND SOZIALE MOBILITÄT

Zum soziologischen Gehalt des Architekturfunktionalismus

I.

Am 14. Oktober 1932 hält der Philosoph Helmuth Plessner auf der 25-Jahr-Feier des Deutschen Werkbundes in Berlin einen Vortrag über die „Wiedergeburt der Form im technischen Zeitalter“.¹ Der Vortrag ist Plessners Versuch, eine ästhetische Antwort auf die zunehmende Technisierung der Lebenswelt im 20. Jahrhundert zu formulieren, die sich nicht gegen die Technisierung richtete, wie es noch der Jugendstil als letzte Ausdrucksform der bürgerlichen Kunst unternommen hatte, der – Dolf Sternberger zufolge – „mitten im industriellen Zeitalter“ das „Paradies“ einer „schuldlosen Gesellschaft“ herbeiführen wollte und „ein Versuch der Selbstverzauberung des Menschen in und mit seiner Lebenswelt“ gewesen sei.² Das Problem, das die neuzeitliche Technisierung aufwirft, hat Helmuth Plessner dabei prägnant expliziert. „Das Eigentümliche aller technischen Produktion wie aller technischen Produkte“, erklärte Plessner, besteht „in der beliebigen Erweiterungsfähigkeit und Umbildungsfähigkeit“. Denn „die technische Welt“ unterscheidet sich gerade „dadurch von all den Welten, welche der Mensch in seiner Geschichte bisher durchgemessen hat“, daß er in der Technisierung einen „wesenhaft unabgeschlossenen und offenen Charakter gegenüber den Produkten“ realisiert, „mit denen er sich umgibt und gegenüber dem Raum, in die er die Produkte einfügt und gegenüber der Zeit, in denen die Produkte wirksam werden sollen. Der Einbruch dieses ganz neuen Bewußtseins charakterisiert die Technik, der Einbruch eines Geöffnetseins gegenüber dieser

¹ Helmuth Plessner: „Wiedergeburt der Form im technischen Zeitalter“, in: ders., *Politik, Anthropologie, Philosophie, Aufsätze und Vorträge*, München 2001, S. 71-86. Der Text des Vortrags wurde hier erstmals publiziert. Zweitpublikation in: *ARCH*⁺ 161 (2002) (vgl. www.archplus.net/hefte/161/plessner.htm). Plessner ist durch Ludwig Mies van der Rohe zu diesem Vortrag eingeladen worden, nachdem er am 17. Februar 1932 bereits am Bauhaus in Dessau einen – verschollenen – Vortrag über „Mensch und Umwelt“ gehalten hatte. Vgl. Hans-Joachim Dahms: „Mies van der Rohe und die Philosophie um 1930“, in: *ARCH*⁺ 161 (2002) (vgl. www.archplus.net/hefte/161/dahms.htm). Das Jubiläum muß im übrigen eine traurige Veranstaltung gewesen sein, fiel es doch in eine Zeit, in der sich der Werkbund bereits im finanziellen wie ideellen Niedergang befand: „Zur Feier seines 25jährigen Bestehens konnte der Werkbund sich nicht mehr leisten als eine recht wenig bemerkenswerte Gedenksitzung in Berlin.“ So Joan Campbell: *Der Deutsche Werkbund 1907-1934*. München 1989, S. 265 (orig. *The German Werkbund. The Politics of Reform in the Applied Arts*, Princeton/New Jersey 1978). Von Plessners Vortrag war nicht weiter die Rede.

² Dolf Sternberger: *Über Jugendstil*. Frankfurt/Main 1977, S. 10.

Endlosigkeit des Raumes und der Zeit.“³ Technik sei sowohl eine „werkzeugrevolutionierende Kraft“ wie eine „sozial revolutionierende Kraft“, die „die überkommene Welt frühbürgerlicher traditionaler Gesittung und Formung und Organisation“ angreift. Und zwar durch ihre „anarchische und unübersehbar chaotisch auflösende Wirkung“, die „letzten Endes die Entwurzelung der ganzen alten traditionellen Formenwelt“ herbeiführe – also nicht nur der Formenwelt des 19. Jahrhunderts, die als „bewußte Bindung an einen eigenen Stil“ am „Ideal aller vorindustriellen Epochen, nämlich dem Ideal der ‚geschlossenen Form‘“, orientiert blieb, sondern „die Entwurzelung aller früheren Formen“.⁴ Allerdings sah Plessner in dieser technisch generierten „Entwurzelung aller früheren Formen“ und ihres Prinzips der „geschlossenen Form“ nicht ein Problem, sondern die historische Chance, ein neues Formprinzip zu etablieren, das der Technisierung angemessen wäre. „Die Technik und die neuen technischen Möglichkeiten sind ihrem eigentlichen Sinn und Geist nach nicht darauf eingestellt, geschlossene Produkte zu liefern, sondern sie sind ihrem ganzen Sinn und Geist nach darauf abgestellt, etwas Offenes, neue Möglichkeiten, die überbietbar sind, zu schaffen.“ Eine „’neue Form’ aus dem Geiste der Technik in Einklang mit ihr“ werde deshalb nicht in „romantischer Opposition, ästhetischer Opposition oder Resignation gegen sie, sondern im Einklang mit ihren positiven Möglichkeiten niemals orientiert sein an einem Ideal der geschlossenen Form, sondern immer nur orientiert sein an einem *neuen Ideal*“, nämlich „an dem Ideal einer *offenen Form*“, einer „neuen Form“, die nicht nur „eine Form der unendlichen Möglichkeiten“ sei, sondern eine Form der „unerhört neuen Möglichkeiten“.⁵

II.

Unklar bleibt, inwiefern und ob überhaupt das ästhetische Konzept der „offenen Form“ in Plessners Vortrag von 1932 strukturell etwas anderes bedeutet als die „offene Form“, die einen lebenden „Organismus mit all seinen an die Umgebung angrenzenden Flächen Funktionsträger“ sein läßt, wie Plessner 1928 in seiner Anthropologie mit Blick auf die Positionalität pflanzlicher Or-

³ Helmuth Plessner: „Wiedergeburt der Form im technischen Zeitalter“, in: ders., *Politik, Anthropologie, Philosophie, Aufsätze und Vorträge*, München 2001 (1932), S. 71-86, hier S. 77.

⁴ Plessner, „Wiedergeburt der Form im technischen Zeitalter“, S. 71f., 73, 72 bzw. 76.

⁵ Plessner, „Wiedergeburt der Form im technischen Zeitalter“, S. 84f.

ganismen bestimmte.⁶ Schließlich würde diese Korrespondenz einen rigiden naturalistischen Funktionalismus begründen, der gerade nicht oder nur in den Grenzen evolutionistischer Variabilität möglichkeitsoffen wäre. Andererseits war der Funktionalismus aber tatsächlich die modernistische Antwort auf das Formproblem der Moderne, das zum semantischen und ontologischen Schnittpunkt der zeitgenössischen Problematisierungen moderner Wirklichkeiten und insbesondere sozialer Wirklichkeiten wurde. Die ästhetische Form wurde ausgerechnet mit der juristischen Form in ein komplementäres Verhältnis gebracht und der Formlosigkeit der Moderne die Idee einer souveränen ästhetischen und politischen Gestaltung der Wirklichkeit entgegengesetzt, wie sich in der historisch-systematischen Synopse von einschlägigen Problemstellungen zeigt. Die Souveränität des Juridischen sollte gewissermaßen die Souveränität des Ästhetischen stützen, wenn nicht überhaupt die außersoziale Position des bürgerlichen Kunstwerks mit der Sozialität transzendierenden Position des Gesetzes analog war.⁷ Aber was auch immer Plessners Konzept der „offenen Form“ hier genau bedeuten mag, sein emphatisches Plädoyer für die „offene Form“ meinte in diesem Kontext explizit die Gestaltungsprinzipien des Neuen Bauens und war eine entschiedene sozialphilosophische Rechtfertigung der modernen Architektur. Tatsächlich gehört die materielle Gestaltung artifizierender Wirklichkeiten durch die moderne Architektur zu den folgenreichsten Versuchen, unter der Voraussetzung technisch generierter Kontingenzerhöhung eine konsistente Einheit der Wirklichkeit herzustellen und die optimierungslogische Kontingenzerhöhung in eine gesellschaftlich operationalisierbare Form zu bringen. Schließlich war das architektonische Projekt der Moderne nicht nur eine großangelegte Antwort auf die Krise der traditionellen Stadt nach den Industrialisierungs- und Migrationsschüben des 19. Jahrhunderts, die sich in heillosen Überbevölkerungen der traditionellen städtischen Quartiere und in katastrophalen Wohnverhältnissen für große Bevölkerungsgruppen manifestierte. Mindestens so sehr war dieses Projekt eine großangelegte Antwort auf die Destrukturierung traditioneller Vergesellschaftung mit ihren akuten sozialen Integrationsproblemen in den Metropolen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Aber am Ende ging es in der modernen Ar-

⁶ Helmuth Plessner: *Die Stufen des Organischen und der Mensch. Einleitung in die philosophische Anthropologie*. Gesammelte Schriften, Bd. IV. Frankfurt/Main 1981 (1928), S. 291f.

⁷ Vgl. Michael Makropoulos: „Krise und Kontingenz. Zwei Kategorien im Modernitätsdiskurs der klassischen Moderne“, in: Moritz Föllmer/Rüdiger Graf (Hg.), *Die „Krise“ der Weimarer Republik, Zur Kritik eines Deutungsmusters*, Frankfurt/Main, New York 2005, S. 45-76, hier S. 59ff. Vgl. auch Wolfgang Eßbach: „Das Formproblem der Moderne bei Georg Lukács und Carl Schmitt“, in: Andreas Göbel/Dirk van Laak/Ingeborg Villinger (Hg.), *Metamorphosen des Politischen*, Berlin 1996, S. 137-155.

chitektur doch vor allem um die adäquate Form einer durchgreifend technisierten und strukturell dynamisierten Optimierungskultur, deren paradigmatisches pars pro toto die „funktionelle Stadt“ sein sollte.⁸

III.

Die funktionell durchgestaltete Metropole, die in den 20er Jahren mit dem radikalen Pathos des totalen Neuanfangs propagiert und projiziert wurde, sollte zum Inbegriff einer artifiziellen Objektivität werden, die mit den technokratischen Modernisierungserwartungen korrespondierte, die im Zuge des tayloristischen und fordistischen „Amerikanismus“ und der Neuen Sachlichkeit gehegt wurden.⁹ Im Prinzip ging es um die Ausweitung rationalisierter Methoden der individuellen Anpassung an die Erfordernisse maschineller Produktion und die Übertragung rationalisierter Methoden der Organisation betrieblicher Produktionsabläufe auf die gesamte Gesellschaft. Über die Industrieproduktion hinaus zielte das Dispositiv der Rationalisierung damit auf die sozialstaatliche Regulierung des Alltagslebens und auf dessen materielle wie immaterielle Gestaltung durch Architektur und Massenkultur im engeren, „kulturindustriellen“ Sinne des Begriffs.¹⁰ Daß diese Ausweitung der Rationalisierung nicht nur als Methodenreservoir einer wissenschaftlichen Produktionsoptimierung, sondern als Disposition planerisch-kalkulatorischer Lebensführung das gesamte Selbst- und Weltverhältnis der Individuen umfassen sollte und insofern tatsächlich auf eine Kultur der Optimierung zielte, wird vielleicht am idealtypischen Habitus der neu-sachlichen Persönlichkeit am deutlichsten, die mit ihrer „kalten“, rationalisierten, also auf Beherrschung der Tatsachen durch ihre Berechnung gestützten Distanziertheit, sozusagen die anthropologische Weiterführung der industriellen Revolution in die alltägliche Lebenswelt war.¹¹ Der Architekturfunktionalismus stand deshalb auch für die verschiedenen Versuche einer materiellen, nämlich objektvermittelten Rationalisierung des Alltagslebens, die im Kontext sozialreformerischer Strategien standen und erklärtermaßen in emanzipatorischer Absicht unternommen wurden. Vielleicht das anschaulichste Beispiel für diese Alltagsrelevanz

⁸ Vgl. Thilo Hilpert: *Die funktionelle Stadt, Le Corbusiers Stadtvision – Bedingungen, Motive, Hintergründe*. Braunschweig 1978, S. 116ff.

⁹ Vgl. *Zukunft aus Amerika. Fordismus in der Zwischenkriegszeit*. Hg. v. d. Stiftung Bauhaus Dessau und dem Lehrstuhl Planungstheorie der RWTH Aachen, Dessau 1995.

¹⁰ Vgl. Detlev J.K. Peukert: *Max Webers Diagnose der Moderne*. Göttingen 1989, S. 73ff.

¹¹ Vgl. Helmut Lethen: *Verhaltenslehren der Kälte. Lebensversuche zwischen den Kriegen*. Frankfurt/Main 1994, bes. S. 39ff.

der Rationalisierung war nicht sosehr das funktionalistische Design von Alltagsgegenständen oder der geometrische Purismus der glatten Fassaden der architektonischen Moderne, sondern die Versuche weitgehender Taylorisierung der Hausarbeit im Kontext des Neuen Bauens der 20er Jahre und besonders die spezialisierte, durchrationalisierte und bis ins letzte Detail durchgestaltete „Frankfurter Küche“, die das Vorbild der späteren monofunktionalen Einbauküchen ist und deren Vorbild wiederum die reinen Arbeitsküchen in den Speisewagen der Eisenbahn waren.¹² Entschieden wurde hier die politische Idee der weiblichen Emanzipation an das sozialtechnische Prinzip disziplinärer Rationalisierung des Verhaltens durch seine räumliche Konditionierung gekoppelt und diese Kopplung als effiziente Intensivierung der elementaren Lebensvollzüge fortschrittslogisch positiviert.¹³

IV.

Allgemeines Prinzip des funktionalistischen Urbanismus war die rationale Neustrukturierung der städtischen Funktionen nach Maßgabe verkehrstechnischer, produktionstechnischer und ökonomischer Effizienz, wobei das grundlegende Prinzip der weitgehenden Funktionstrennung, die sich in der räumlichen Struktur objektiviert, zwei einander wechselseitig konstituierende Aspekte hatte. Einerseits war die Funktionstrennung gleichsam die strukturelle Garantie für die dauerhafte Differenzierung und die autonome, eigenlogische Entfaltung einzelner Funktionen; andererseits war die Funktionstrennung aber zugleich die Bedingung für die Kombination, Konstellation und Verschränkung dieser Funktionen zum komplexen interdependenten Ganzen einer abstrakten und dennoch materiellen Realität, die mehr sein sollte als die Summe ihrer konkreten Realien. Entscheidend für die Integration dieser artifiziellen Realität war deshalb das Prinzip der Standardisierung ihrer Elemente als Bedingung für die Möglichkeit ihrer umfassenden Neuorganisation nach Kriterien der Funktionalität. Standardisierung war dabei alles andere als ein nivelierendes oder homogenisierendes Verfahren; Standardisierung war vielmehr der Versuch, die produktivistische Optimierung auf ein durchgehend höchst-

¹² Vgl. Grete Lihotsky: „Rationalisierung im Haushalt“, in: *Das Neue Frankfurt 5* (1926/27), S. 179-183 bzw. Peter Noever (Hg.): *Die Frankfurter Küche von Margarete Schütte-Lihotsky*. Berlin 1992.

¹³ Vgl. Lore Kramer: „Rationalisierung des Haushalts und Frauenfrage – Die Frankfurter Küche und zeitgenössische Kritik“, in: *Ernst May und das Neue Frankfurt 1925-1930*, Berlin 1986, S. 77-84.

mögliches Formniveau zu heben, indem der Konstruktion materieller Wirklichkeit eine elaborierte und weitestgehend freie Kombinatorik normierter Elemente zugrundegelegt wurde. Standardisierung bedeutete deshalb gerade nicht Vereinheitlichung, sondern maximale Vielfalt der Kombinationen bei gleichzeitiger maximaler Anschlußfähigkeit der Elemente.¹⁴ Architektur wurde damit programmatisch zu einem Medium, also zu einer konstituierenden Modalstruktur spezifisch moderner Wirklichkeiten, in deren Zentrum die funktionale Anschlußfähigkeit standardisierter Elemente sowohl als gesellschaftliches Organisationsprinzip wie auch als individuelle Verhaltensdisposition stand.¹⁵ Mit diesem kombinatorisch-kommunikativen Selbst- und Weltverhältnis korrespondierte die Mobilisierung, Dynamisierung und Flexibilisierung aller Abläufe und Verhaltensweisen, die von der funktionalen Differenzierung strukturell erzwungen wurde. Und vielleicht etabliert funktionale Differenzierung aus diesem Grund nicht nur eine strukturell garantierte Freiheit in einer Gesellschaft, sondern auch einen strukturellen Zwang zur materiellen wie immateriellen Kommunikation. Daher der Primat des Verkehrs, genauer: des technisch gestützten und infrastrukturell beschleunigten Verkehrs, der sich in der programmatischen Verkoppelung von „Geschwindigkeit“ und „Erfolg“ in der „funktionellen Stadt“ manifestierte.¹⁶ Daher auch die zunächst nur erträumte, dann vehement betriebene und am Ende fast schrankenlos realisierte Massenmotorisierung samt ihrer verschiedenen Infrastrukturen, die als zentraler Bestandteil der „industriellen Massenkultur“ der Moderne zugleich zu einer der wirksamsten Tendenzen weitgehender Technisierung des Alltags im 20. Jahrhundert werden sollte. Diese „industrielle Massenkultur“, deren zentrales Element die motorisierte Massenmobilität war, die seit den 20er Jahren propagiert und bis zu den 60er Jahren mit Nachdruck und quer durch die verschiedenen politischen Regime hindurch nach und nach realisiert wurde, erforderte nicht nur die individuelle Einübung in die Beherrschung vergleichsweise komplexer Technik, sondern auch die kollektive Einübung in die spezifischen infrastrukturellen Erfordernisse ihrer massenweisen

¹⁴ Vgl. Walter Gropius: *Die neue Architektur und das Bauhaus*. Mainz 1965 (1923) S. 12 bzw. ders.: *Architektur. Wege zu einer optischen Kultur*. Frankfurt/Main und Hamburg 1956, S. 27.

¹⁵ Zur dieser Bestimmung eines Mediums im Unterschied zur Form vgl. Luhmann, *Die Kunst der Gesellschaft*, S. 165ff.

¹⁶ „Die Stadt der Geschwindigkeit ist die Stadt des Erfolges“. So Le Corbusier: „Leitsätze des Städtebaus“, in: Ulrich Conrads (Hg.), *Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts*, Braunschweig/Wiesbaden 1987 (1925), S. 84-89, hier S. 89.

alltäglichen Nutzung.¹⁷ Dazu gehörte zum einen die Konditionierung der menschlichen Wahrnehmung auf abstrakte Zeichen, die gewissermaßen die frühe alltägliche Diffusion der abstrakten Malerei der Klassischen Moderne in die ‚visuelle Kultur‘ der infrastrukturellen Zeichenwelten bedeutet. Dazu gehörte zum anderen auch die Konditionierung des menschlichen Verhaltens auf arbiträre, den Prinzipien technisierter und beschleunigter Mobilität entsprechende Regeln im urbanen Straßenverkehr und zunehmend im regionalen und überregionalen motorisierten Fernverkehr, der bemerkenswerterweise auch im Dritten Reich als massenhafter Individualverkehr konzipiert, propagiert und zumindest infrastrukturell auch vorbereitet wurde.¹⁸ In diesem Sinne war die Massenmotorisierung mit ihren verschiedenen Nebeneffekten zunächst tatsächlich „ein Disziplinierungsprozeß“, in dem eine neue Technik nach und nach zur alltäglichen Selbstverständlichkeit werden sollte und in dem gleichzeitig „jahrhundertlang antrainierte Verhaltens- und Wahrnehmungsweisen“ abgelegt und neue trainiert werden sollten.¹⁹

V.

Die „funktionelle Stadt“ sollte bis in die späten 70er Jahre des 20. Jahrhunderts die hegemoniale urbanistische Doktrin bleiben. Der Funktionalismus als architektonisches Gestaltungsprinzip war damit nicht nur ein essentieller Bestandteil der technokratischen Versuche einer „sozialen Optimierung von oben“ im Horizont umfassender Rationalisierungstendenzen der Zwischenkriegszeit.²⁰ Er war auch ein Bestandteil der totalitären Ausprägungen dieser

¹⁷ Vgl. Thomas Kühne: „Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert: Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte“, in: *Neue Politische Literatur* 41 (1996), 196-229, Zit. S. 196.

¹⁸ Zur Infrastrukturgeschichte im Kontext totalitärer Optimierung vgl. Michael Makropoulos: „Die infrastrukturelle Konstruktion der ‚Volksgemeinschaft‘. Aspekte des Autobahnbaus im nationalsozialistischen Deutschland“, in: Ulrich Bröckling/Stefan Kaufmann/Axel T. Paul (Hg.), *Vernunft – Entwicklung – Leben, Schlüsselbegriffe der Moderne*, München 2004, S. 185-203. Zu den deutschen Besonderheiten der Massenmotorisierung vgl. Joachim Radkau: *Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart*, Frankfurt/Main 1989, S. 299ff.

¹⁹ Kühne, „Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert“, S. 209. Zu den Problemen der Konditionierung von Wahrnehmung und Verhalten am Beispiel der Verkehrsampeln vgl. Clay McShane: „The origins and globalization of traffic control signals“, in: *Journal of Urban History* 25 (1999), S. 379-404.

²⁰ So Charles Maier: „Zwischen Taylorismus und Technokratie. Gesellschaftspolitik im Zeichen industrieller Rationalität in den zwanziger Jahren in Europa“, in: Michael Stürmer (Hg.), *Die Weimarer Republik*, Königstein 1980, S. 188-213, hier S. 193. Vgl. entsprechend Detlev J.K. Peukert: *Die Weimarer Republik 1918-1933. Krisenjahre der Klassischen Moderne*. Frankfurt/Main 1987, S. 87-190.

Rationalisierungstendenzen – und das gerade dort, wo es nicht sosehr um Repräsentations-, sondern um Zweck- und im weiteren Sinne um Funktionsarchitektur ging.²¹ Der Architekturfunktionalismus wurde vielmehr in den ersten beiden Dekaden nach dem Zweiten Weltkrieg und im Verbund mit seinen infrastrukturellen Ergänzungen weithin zur materiellen Form einer gesellschaftlichen Modernisierung, die zumal in Westdeutschland im politischen Horizont einer sozialstaatlichen Demokratisierung stattfand.²² Die funktionalistische Architektur war damit nicht nur zum Sinnbild, sondern zum Medium der materiellen Form einer Gesellschaft geworden, die im doppelten Sinne auf Mobilität gegründet war, indem sie die Entgrenzung der gesellschaftlichen Erfahrung durch massenhafte räumliche Mobilität im Zuge von Tourismus und Massenmotorisierung optimierungslogisch mit der verallgemeinerten Statuskontingenz einer Mittelstandsgesellschaft verschränkte, die auf sozialer Mobilität gegründet und strukturell auf die Identifikation von Erfolg mit sozialem Aufstieg ausgerichtet war. Die Infrastrukturen der Massenmobilität, die über ihre instrumentelle verkehrstechnische Dimension hinaus gleichzeitig Infrastrukturen der Herausbildung einer Individualität bildeten, die auf Selbstentfaltung angelegt war, wurden damit zum materiellen Element einer sozialen Selbstontologisierung der Moderne. Diese Selbstontologisierung der Moderne im Sozialen läßt sich gewissermaßen als Positivierung dessen verstehen, was sich im 19. Jahrhundert als historisches Ensemble von horizontaler und vertikaler Mobilität ankündigte und für das 19. Jahrhundert ein dramatisches Problem war, nämlich die Entdeckung der Gesellschaft als Inbegriff einer ebenso spezifischen und wie kontingenzförmigen Wirklichkeit.

VI.

Die funktionalistische Architektur ist nicht zuletzt im weiteren Horizont ‚postmoderner‘ Distanzierungen der Klassischen Moderne samt ihrer mo-

²¹ Zur Kontinuität des Architekturfunktionalismus im Dritten Reich vgl. Winfried Nerdinger (Hg.), *Bauhaus-Moderne im Nationalsozialismus. Zwischen Anbiederung und Verfolgung*, München 1993. Zum Architekturfunktionalismus in der Sowjetunion vgl. Christian Schädlisch/Dietrich W. Schmidt (Hg.): *Avantgarde II 1924-1937. Sowjetische Architektur*. Stuttgart 1993. Zur Entwicklung der „sozialistischen Stadt“ im Zuge der vollständigen produktionsökonomischen Industrialisierung des Bauens insbesondere seit 1960 vgl. Holger Barth (Hg.): *Projekt Sozialistische Stadt. Beiträge zur Bau- und Planungsgeschichte der DDR*. Berlin 1998.

²² Zum Städtebau nach 1945 in Deutschland vgl. Klaus von Beyme et al. (Hg.): *Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit*. München 1992.

dermistischen Finalisierungen als Instrument einer disziplinierenden Modernisierung kritisiert worden.²³ Vielleicht hängt „die Wichtigkeit der Architekturen“ in den modernen Gesellschaften wirklich daran, „daß sie nach und nach den Platz des Königs einnehmen“, weil sich die Macht in ihnen von einer personalen zu einer anonymen Instanz transformiert.²⁴ Schließlich erklärte Le Corbusier, „eine serienmäßig hergestellte Siedlung von guter Anordnung würde einen Eindruck von Ruhe, Ordnung und Sauberkeit auslösen und ihren Bewohnern unweigerlich Disziplin beibringen“.²⁵ Deutlicher noch der ‚Erfinder‘ des Architekturfunktionalismus, Claude-Nicolas Ledoux: „L’architecture, par ses attractions est la souveraine du monde.“²⁶ Tatsächlich korrespondiert mit dieser objektvermittelten Anonymisierung und Materialisierung der Macht, also der objektvermittelten Rekonstruktion der vergesellschaftungsrelevanten Dispositive, jene Technisierung der politisch-sozialen Wirklichkeit, die seit der frühen Neuzeit eine sozialtechnische Tendenz generiert hat, die für spezifisch moderne Vergesellschaftungsprozesse konstitutiv werden sollte. Was in der sozialtheoretischen Engführung von Architekturfunktionalismus und Disziplinierungsmoderne, die diskursgeschichtlich nicht zufällig mit der ‚postmodernen‘ Abkehr der Architektur vom „doktrinären Funktionalismus“ des Internationalen Stils seit den 70er Jahren einhergeht, freilich völlig unterbelichtet bleibt – und was Plessners Option einer „offenen Form“ akzentuiert – ist das Ästhetische, das auch in der Klassischen Moderne nicht in der Reduktion auf eine „Ingenieur-Ästhetik“ aufging.²⁷ Plessners Konzept der „offenen Form“ korrespondiert als „Form der unendlichen Möglichkeiten“ schließlich mit der Forde-

²³ Vgl. Detlev J.K. Peukert: „Lebensräume und Disziplin“, in: *Journal für Geschichte* 2 (1987), S. 8-15, Sylvia Stöbe: *Chaos und Ordnung in der modernen Architektur*. Potsdam 1999, bes. S. 25-52, sowie Martin Ludwig Hofmann: *Architektur und Disziplin. Über die Formbarkeit menschlicher Existenz in der Moderne*. Egelsbach 2000, bes. S. 75-110.

²⁴ So im Nachgang zu Foucaults Theorie der Disziplinargesellschaft François Ewald: „Eine Macht ohne Draußen“, in: ders./Bernhard Waldenfels (Hg.), *Spiele der Wahrheit, Michel Foucaults Denken*, Frankfurt/Main 1991, S. 163-170, hier S. 166.

²⁵ Le Corbusier: *1922 – Ausblick auf eine Architektur*. Braunschweig/Wiesbaden ⁴1982 (1922), S. 182.

²⁶ Claude-Nicolas Ledoux: *L’architecture considérée sous le rapport de l’art, des mœurs, et de la législation*. Bd. I. Paris 1804, zit. n. Hanno Walter Kruft: *Städte in Utopia. Die Idealstadt vom 15. bis zum 18. Jahrhundert*. München 1989, S. 122.

²⁷ Vgl. Klotz, *Moderne und Postmoderne*, S. 34. Der Ausdruck „Ingenieur-Ästhetik“ findet sich bei Le Corbusier, *1922 – Ausblick auf eine Architektur*, S. 21. – Der Begriff „Internationaler Stil“ wurde 1932 von Henry-Russell Hitchcock und Philip Johnson geprägt, war aber als Sachverhalt bereits 1925 in der Bezeichnung „Internationale Architektur“ von Walter Gropius im ersten Band der „Bauhausbücher“ programmatisch lanciert. Vgl. Henry-Russell Hitchcock/ Philip Johnson: *The International Style: Architecture since 1922*. New York/London ³1995 (1932) bzw. Walter Gropius (Hg.): *Internationale Architektur*. München 1925. Für einen Überblick über die verschiedenen Planungsideen der 20er Jahre vgl. Norbert Huse: „*Neues Bauen*“ 1918 bis 1933. *Moderne Architektur in der Weimarer Republik*. Berlin ²1985.

rung nach Freiheit im Umgang mit den Dingen. „Wir müssen wieder mit den Dingen in ein Spielverhältnis kommen können, und diese Souveränität hat sich der Mensch wohl noch nicht ganz errungen oder wenigstens nur bei den großen Meistern des ‚Neuen Stils‘, die eben teilweise schon sehr früh diese Freiheit selbst errungen haben“.²⁸ Damit ist die „offene Form“ kategorial tatsächlich das, was der Begriff des Mediums meint, nämlich eine realitätsgenerierende Modalstruktur – und zwar die realitätskonstituierende Modalstruktur einer gesellschaftlichen Erfahrung in der Technisierung, die vom Ästhetischen her organisiert wird. Es ist eine Erfahrung, für die die Ästhetisierung der Wirklichkeit das komplementäre Moment zur Technisierung als spezifisch modernem Weltverhältnis bildet.

(in: Sylvia Stoebe/Michael Krauss (Hg.), *Die Aktualität der Moderne und die Architektur der Fünfziger Jahre*, Kassel, Architektursalon 2007, S. 33-43)

²⁸ Plessner, „Wiedergeburt der Form im technischen Zeitalter“, S. 82.