

## **Reißt endlich alle hässlichen Betonneubauten ab!**

Von John Hayes

Veröffentlicht am 13.12.2016 | Lesedauer: 7 Minuten

Die Mehrheit der öffentlichen Gebäude der letzten 50 Jahre sind ästhetisch wertlos. Die Menschen lehnen sie ab, sie lieben das Alte. Ausgerechnet Architekten verteidigen die schlimmsten Bausünden.

**M**ein Anliegen ist kühn, kontrovers und – für manche – provokant. Aber die Ansicht, die ich vertrete, wird von vielen geteilt, manchmal zögerlich, manchmal sogar schuldbewusst. Die Ästhetik unserer gebauten Umwelt leidet unter etwas, das der britische Schriftsteller Sir Roger Scruton (<https://www.perlentaucher.de/stichwort/schoenheit/buecher.html>) den „Kult der Hässlichkeit“ genannt hat.

Aber es mehren sich die Zeichen, dass wir eine Wende erleben, den Anfang einer Revolte gegen diesen seelenlosen Kult. Und wir sollten alles tun, um diese Revolte zu befeuern. Jetzt, da die britische Regierung gewaltige Investitionen in das Verkehrswesen tätigen wird, haben wir die einmalige Gelegenheit, die Avantgarde einer neuen Schönheit zu sein.

Über meine These sollte eigentlich kein Zweifel bestehen. Dennoch will ich es hart und unverblümt sagen: Die überwältigende Mehrheit der öffentlichen Architektur, die zu meinen Lebzeiten gebaut wurde, ist ästhetisch wertlos, ganz einfach, weil sie hässlich ist.

Diese Feststellung wird von Anhängern zeitgenössischer Architektur nicht nur bezweifelt, sondern komplett abgelehnt. Sie sagen, dass ich sie hässlich finden mag, aber dies sei lediglich meine subjektive persönliche Meinung und deshalb ohne Relevanz.

### **Schönheit? Ist ein Bedürfnis**

Oder sie verteidigen all diese Neubauten

(<https://www.welt.de/finanzen/immobilien/article154046938/Warum-die-Bauindustrie-Millionen-Haeuser-abreissen-will.html>) , weil sie funktional seien. Manche Modernisten scheinen sogar zu glauben, dass wir dem Bedürfnis nach Schönheit inzwischen entwachsen seien, dass die Verehrung von Schönheit das Zeichen einer unreifen oder unkultivierten Weltsicht sei.

Andere hängen immer noch der alten Vorstellung an, dass das Neue schockieren müsse. Manche behaupten gar, unsere industriellen und öffentlichen Gebäude seien eben zu nichts anderem da, als fade oder gar hässlich zu sein.

Und dann gibt es jene, die immer noch so denken wie viele Planer der Nachkriegszeit: Wer nach den Gräueln des 20. Jahrhunderts nach Schönheit strebt, landet in der Trivialität oder Sentimentalität.

Vermutlich wollen sie, dass unsere Architektur wie alle Künste lustvoll das Leiden und die Brutalität der menschlichen Existenz spiegeln sollte. Sicher, das Leben ist manchmal hässlich. Aber gerade deshalb sollten wir uns um die sublimsten Kreationen bemühen, zu denen wir fähig sind – um zu bezaubern, zu inspirieren und um all den Enttäuschungen und dem Leid der zerbrechlichen menschlichen Existenz etwas entgegenzusetzen.

## **Jeden Tag werden neue Grausamkeiten gebaut**

Seien wir gewarnt: Die Erben der Brutalisten der 70er-Jahre (<https://www.welt.de/printwams/article119970/Die-Brutalisten-von-Sao-Paulo.html>) (vom Französischen „brut“) entwerfen und bauen immer noch jeden Tag neue Grausamkeiten – seien es grobe, überdimensionierte Betonregale oder riesige Gebäudeskulpturen, die wenig oder nichts zu tun haben mit ihren älteren Nachbargebäuden. Denken Sie an weite Teile unserer hässlichsten Städte und sagen Sie, dass ich falsch liege.

Um möglichen Einwänden zu begegnen, sollten wir die großen Philosophen studieren. Plato, Aristoteles, Hume, Hegel und Burke haben alle über die Schönheit als etwas von universalem, menschlichem Wert gesprochen.

Abgesehen von der intellektuellen Dürftigkeit der brutalistischen und modernistischen „Progressiven“ scheitert das Plädoyer für Hässlichkeit in der Architektur an einer ganz einfachen Tatsache: Die Menschen mögen das nicht. Sie sehnen sich nach Harmonie. Eine Umfrage der Stiftung des Prinzen von Wales ergab, dass 84 Prozent der Befragten sich wünschen, dass Neubauten historische Formen, Stile und Materialien verwenden sollten.

## **Die neuen Gebäude sind oft verwahrlöst**

Gehen Sie einmal durch eine typische britische Ortschaft oder Stadt. Die meisten Quartiere sind eine unglückliche Mischung aus alten und modernen Häusern. Aber welche Gebäude sind fast immer am meisten verwahrlöst und am häufigsten beschmiert? Es sind die modernen Bauwerke, jene, die zu meinen Lebzeiten errichtet wurden, einschließlich der Infrastrukturbauten wie Brücken, Bushöfe, Bahnhöfe oder Parkhäuser.

Und welche Gebäude sind fast immer die am meisten geschätzten? Ältere Bauwerke, die im Stil der Region gehalten sind, bei denen Architekten und Handwerker darauf achteten, dass sie zu den schon vorhandenen Gebäuden passen. Jene, die nicht nur nützlich sind, sondern durch ihre Formen und Details das Lebensgefühl der Bewohner heben und die Gemeinschaft bereichern.

Während man aber ein hässliches privates Haus meiden kann, werden öffentliche Gebäude und Verkehrsbauten von jedem genutzt, sie sind omnipräsent. Und es steckt oft etwas zutiefst Elitäres in der Art, wie sie mit Brüchen spielen.

Das wird dann von Kritikern und Investoren belohnt, die ganz erpicht darauf sind, sich mit dem kurzfristigen Schockeffekt des ganz Neuen zu schmücken – oder aus Geiz ganz einfach das Billigste und Schnellste zu bauen. Wenige dieser Übeltäter leben oder arbeiten selbst in den Gebäuden, die sie entwerfen.

## **Es geht oft um Bahnhöfe**

Die Entstellung unserer Orte und Städte muss ein Ende haben. Und ich glaube, dass die Verkehrsbauten hier einen Weg in die Zukunft weisen können. Deshalb hat die britische Regierung ein bisher ungekanntes Investitionsprogramm aufgelegt. Dadurch haben wir nun die günstige Gelegenheit, es besser zu machen. Architektur für den Verkehr ist das perfekte Medium, um wieder Schönheit in den öffentlichen Raum zu bringen.

Zum einen, weil uns schon viele der bestehenden Verkehrsbauten direkt mit der Vergangenheit verbinden, einer Zeit, die höhere Ansprüche an Ästhetik hatte. Zum Glück wurde in Großbritannien das meiste davon vor dem 20. Jahrhundert gebaut.

Ich denke nur an die Bahnhöfe Kings Cross, St. Pancras oder Paddington in London und an Hunderte weiterer Bahnhöfe (<http://www.spiegel.de/reise/staedte/londons-bahnhoefekathedralen-im-zuckerbaeckerstil-a-762356.html>), die alle anders sind, aber deren Anblick den müden Reisenden begrüßen und erfrischen.

Es spricht doch für sich, dass – im Unterschied zu den Bürogebäuden aus den 70er-Jahren, die unsere Innenstädte entstellen – viele historische Verkehrsbauten liebevoll gepflegt werden, selbst wenn sie ihre ursprüngliche Funktion verloren haben: Manche wurden zu Museen, andere zu Konzerthäusern.

## **Architektur fürs Volk**

Der zweite Grund, warum Verkehrsbauten eine wichtige Rolle spielen: Sie sind Architektur für das Volk. Unsere größten Bahnhöfe werden jeden Tag von Millionen Menschen genutzt. Ihre Gestaltung hat einen tiefen Einfluss auf jene, die ihnen ausgesetzt sind.

Über die Euston Station in London aus den frühen 60er-Jahren schrieb der Kritiker Richard Morrison: „Der Bahnhof ist eine der gemeinsten Betonkisten von London, frei von irgendeinem dekorativen Wert, offenbar zusammengestückelt in der Absicht, dem Reisenden möglichst viel Angst einzujagen. Die Formen sehen aus, als seien sie auf die Rückseite einer dreckigen Papiertüte gekritzelt worden von einem aggressiven Androiden, der einen Groll auf die Menschheit hat und das Sonnenlicht scheut wie ein Vampir.“

Über die historischen Bahnhöfe schrieb Roger Scruton: „Die Architektur ist nobel, heiter, aufrecht. Vor dem Besucher öffnet sich der Raum. Alles ist von Ornament durchzogen. Man fühlt sich zu Hause, man hat keine Mühe, die Ticketschalter zu finden oder das richtige Gleis oder den Weg durch die Menge.“

## **Die blinde Orthodoxie der Hässlichkeit**

Viele von uns werden den Gegensatz zu Bahnhöfen aus der Nachkriegszeit empfinden. Und man fragt sich: Warum entstehen nicht viel mehr Gebäude mit Sinn für Form und Detail? Wenn wir von den alten Bauwerken lernen und das Beste von ihnen in unsere Neubauten übertragen, haben wir die Chance, den Wunsch der Menschen nach einer Architektur zu erfüllen, die ihnen ein Gefühl von Wertschätzung vermittelt und ihre Verwurzelung stärkt.

Der dritte Grund, warum ich glaube, dass Verkehrsbauten das Potenzial für Schönheit haben: Es gibt gute Beispiele aus der jüngeren Zeit, die beweisen, dass die blinde Orthodoxie der Hässlichkeit schwindet. Im Falle von St. Pancras oder Kings Cross haben die alten Bahnhöfe durch Erweiterungen gewonnen, die Anbauten wirken wie ihre Kinder – sie sind eigen, aber doch deutliche Abkommen der Eltern.

Ich denke an den Bahnhof Blackfriars, der einst ein unterirdischer Albtraum war und heute die schönsten Bahnsteigausblicke der Welt bietet. In Frankreich steht die von Briten entworfene Millau-Brücke, eine großartige, anmutige Struktur, die – wie die besten viktorianischen Viadukte – ihre Umgebung ergänzt und bereichert.

## Ästhetik ist ein wichtiges Kriterium

Sage keiner, es ginge nicht. Es kann gelingen, auch in unserer Generation. Wir haben die Chance, auf diesen allzu seltenen positiven Beispielen aufzubauen und Ästhetik wieder zu einem wichtigen Kriterium zu machen.

Möge ein Projekt unser Leuchtturm werden für den Weg in die Zukunft: Wir werden den furchtbaren Schaden wiedergutmachen, der der Euston Station angetan wurde, und den 1961 abgetragenen Euston Arch rekonstruieren, das griechische Tor zum Bahnhof.

Vor Kurzem habe ich die Reste des Bauwerks gesehen, die aus dem Fluss Lea gefischt wurden, wo man sie schändlicherweise versenkt hatte. Ich unterstütze die Gesellschaft zum Wiederaufbau und ihr Ziel, diese Steine in das rekonstruierte Tor einzufügen. Welch ein Zeichen wird dies sein für die Revolte gegen den Kult der Hässlichkeit!

***Der Autor ist britischer Staatssekretär für Verkehr und Abgeordneter der konservativen Partei (Tories). Aus dem Englischen von Rainer Haubrich.***

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen <https://epaper.welt.de>