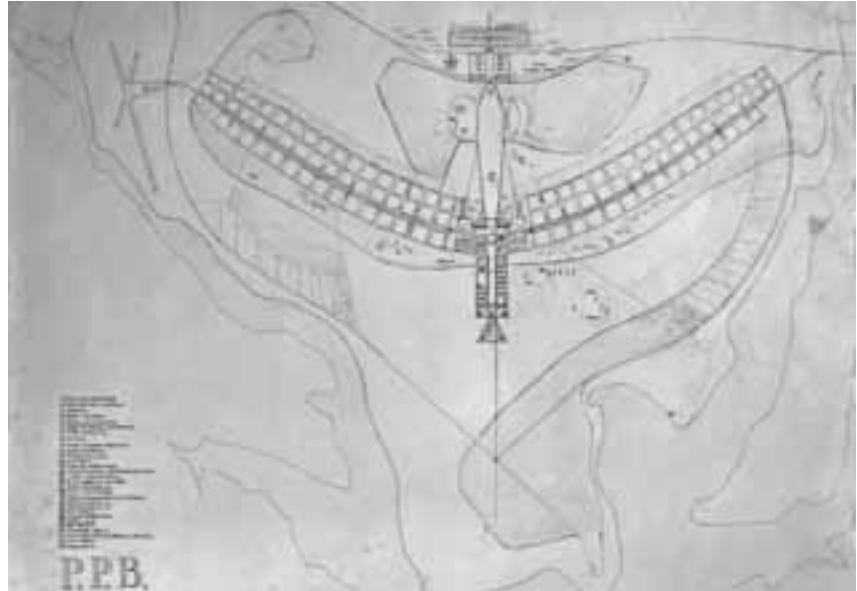


# Brasília, eine Illusion der Moderne?

Die Hauptstadt Brasiliens wird bald 50. Die originalen Wettbewerbstafeln für den Masterplan wurden zum ersten Mal überhaupt im Architekturmuseum der TU München in der Pinakothek der Moderne ausgestellt.

TEXT: PROF. DIPL.-ING. SOPHIE WOLFRUM\*

Eine Stadt der Moderne. Monument ihrer selbst. Vor bald 50 Jahren im April 1960 wurde Brasília offiziell als Hauptstadt eingeweiht - nach unglaublich kurzen 3 Jahren Bauzeit. Allein um diese Entstehungszeit ranken sich unzählige Mythen und Geschichten: Zement, der in Säcken aus dem Flugzeug abgeworfen wurde, weil es noch keine Straße und keine Bahnlinie gab. Bauarbeiter, die in provisorischen Camps wohnten, weil sie nach dem Bau der Stadt wieder in ihre Heimat zurückkehren sollten. 1:1-Modelle, die dem genauen Zuschnitt der Fassadenplatten dienten, während das originale Bauwerk noch im Rohbau war, um ein paar Tage Bauzeit herauszuschinden. Eine heroische Zeit, die alle Beteiligten mit Stolz erfüllte. Eine Gruppe von tatkräftigen Männern, die alles antrieb: Der Präsident Juscelino Kubitschek, der in seiner Amtszeit den uralten Plan einer neuen Hauptstadt wahr machen wollte, deshalb auch der Zeitdruck. Der erfolgreiche Architekt Oscar Niemeyer, ein Freund Kubitscheks, mit Direktauftrag für den Präsidentenpalast und in Folge für die meisten der offiziellen Staatsbauten.



Brasília. Masterplan Plano Piloto, 1957, Tafel 1, City Plan  
Bildnachweis: Lucio Costa © by Casa de Lucio Costa, Rio de Janeiro

Der Wettbewerb für den Masterplan 1957 fand internationale Beachtung. Noch im gleichen Jahr wurde das Projekt des Siegers Lúcio Costa weltweit publiziert. Es war eine genial einfache und überzeugende Idee, ein Wegekreuz als archaische Markierung eines Ortes zur Basis des gesamten *plano piloto* zu machen. Die eine Wegeachse – die Monumentalachse – trägt die Staatsbauten der Hauptstadt, die andere reiht im Bogen, der Topographie angepasst, die Wohnquartiere auf; im

Kreuzungspunkt liegen Handel, Busbahnhof, City. Die originalen Wettbewerbstafeln konnten wir im Winter 2009 im Architekturmuseum der TU München in der Pinakothek der Moderne in der Ausstellung *multiple city* zeigen. Zum ersten Male überhaupt waren sie ausgestellt. Äußerst sparsam in der Darstellung, wenn man es mit heutigen Wettbewerbsgepflogenheiten vergleicht, beinhalten sie doch skizzenhaft und thesenhaft in essentieller Verdichtung alle wesentlichen Entwurfs-elemente.



Brasília. Masterplan Plano Piloto, 1957, Tafel 2  
Bildnachweis: Lucio Costa © by Casa de Lucio Costa, Rio de Janeiro

Der Einfluss dieses Entwurfes auf die Architekten seiner Zeit war immens. Im folgenden Jahr 1958 zum Beispiel gab es einen Wettbewerb für die Hauptstadt Berlin, vom Westen ohne Berücksichtigung der politischen Teilung für das gesamte historische Zentrum ausgelobt. Die Sieger Spengel, Eggeling, Pempelfort – junge Architekten damals – waren offensichtlich von Lúcio Costas Entwurf inspiriert, wie es Friedrich Spengel heute gerne zugibt. Sie waren beeindruckt von dem deutschen Beitrag der Weltausstellung in Brüssel – eine unpräzise demokratische Archi-

\* Prof. Dipl.-Ing. Sophie Wolfrum ist seit 2003 Univ.-Prof. für Städtebau und Regionalplanung an der Technischen Universität München

tektur – von der skandinavischen Architektur und von Brasília. So sah eine Hauptstadt aus! So wie in Brasília reihten sich auch in Berlin die Ministerien am Tiergarten auf, reckt sich die hohe Scheibe des Hauses der Abgeordneten.

Brasília war ein Projekt der Moderne durch und durch. Der Glaube, eine gesamte Stadt als ideale Stadt aus einer Hand entwerfen zu können, ist paradigmatisch für die Moderne. Man war überzeugt, neue Städte könnten perfekt sein, weil sie umfassend und vorausschauend geplant sind. Brasília war wie Chandigarh als Hauptstadt zugleich politisches Programm und gebautes Zeichen eines Aufbruchs in die Zukunft. Stadt ist machbar, der Gestaltungswille ist absolut. Zwischen Stadt, Architektur und Gesellschaft scheint es keine Brüche zu geben: So wie die Architektur der Gebäude einem Entwurf folgt, so ist Stadt und mit ihr Gesellschaft machbar. Das war die Illusion der Moderne.

In den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts setzte eine massive Kritik an der architektonischen und urbanistischen Moderne ein. Brasília wurde nicht verschont, zeigte die Stadt doch alle typischen Merkmale und Eigenschaften eines modernistischen Städtebaus: Die funktionalistische Trennung in unterschiedliche Lebensbereiche – Wohnen in den Superquadras, Arbeiten im Zentrum oder im Regierungsviertel, Erholen in ausgewiesenen Parks oder am See, Verkehr wiederum



Brasília. Masterplan  
Plano Piloto, 1957,  
Tafel 3  
Bildnachweis:  
Lucio Costa  
© by Casa de  
Lucio Costa,  
Rio de Janeiro

getrennt für verschiedene Verkehrsmittel. Eine Stadt für Autos, die auf riesigen Straßen umherfahren, die für Fußgänger schwer zu überwinden sind. Eine Stadt, die nie fertig wird und doch immer bedroht ist, beschädigt zu werden, wenn die Reinheit des Planes verlassen wird. Die Objektfixiertheit des Städtebaus, die Häuser auf einen viel zu weiten und undifferenzierten Grund setzt. Jemand aus meiner Generation, der in den 1970ern studiert hat, ist mit der Verachtung für diese Art Städtebau herangewachsen. Es war ein Projekt der Väter, die man immer am härtesten kritisiert.

Ich möchte hier nicht die Geschichte Brasílias erzählen, dazu gibt es berufene Autoren. Mein Beitrag konzentriert sich auf die gegenwärtige Rezeption durch meine Profession – die

Urbanistik. Sie ist deswegen von Interesse, weil nach anfänglicher Begeisterung, anschließender pauschaler Ablehnung heute ein differenzierter Blick möglich wird. 50 Jahre Abstand macht mehr als eine Generation aus. Die Projekte der Moderne sind mittlerweile historische Projekte, die den Charme ihrer Zeit ausstrahlen, was uns milde stimmt. Diese neuen Städte wie Brasília sind ein halbes Jahrhundert alt und Heimat ganzer Generationen geworden, die dort aufgewachsen sind. Die rigorose Programmatik hat sich etwas verschliffen und den Bedürfnissen angepasst. Patina setzt an, Überlagerungen entstehen. Mit dem zeitlichen Abstand können wir auch ästhetische Qualitäten jenseits des ideologischen Programms unterscheiden.

Die Urteile über modernistischen Städtebau entpuppen sich hier zum Teil als Vorurteile. Gewiss: Die Stadt ist für Fußgänger ungeeignet und nur mit dem Auto wirklich bequem zu benutzen. Nur 10% der Einwohner der Metropolregion leben in dem Gebiet des berühmten *plano piloto*. Der Wettbewerb für eine moderne Hauptstadt jährt sich zum Fünfzigsten, doch ist der Plan noch immer nicht fertig gebaut und statt der geplanten 500.000 Einwohner lebt dort kaum die Hälfte. Es ist ein gediegenes Quartier für den Mittelstand geworden. Die räumliche Dynamik findet an anderen Orten der Region statt, und die Gefahr besteht, dass das Weltkulturerbe Brasília museal erstarrt. Soweit die aktuelle Kritik.

## Literatur



Frank Arnau, Brasília. München 1960  
Bund der Architekten und Ingenieure  
der Akademie für Bautechnik, Brasília.  
München 1957



Max Gruenwald & Cia. (ed.), Brasília.  
Acropole 256/257.  
São Paulo-Brasil 1960 / 1970  
Carmen Stephan, Brasília stories.  
München 2005

Aber: Die Superquadras sind schöne Wohnorte inmitten der mittlerweile aufgewachsenen Bäume. Es sind außerordentlich beliebte Quartiere für den Mittelstand geworden. Die kleinen Ladeneinheiten bieten gute Versorgung und amüsante Spezialisierungen. Der See erstickt an seinem Erfolg als Freizeitanlage. Könnten wir das als positiven Indikator werten? Die Einwohner Brasílias schwärmen von dem besonderen Licht und dem weiten Himmel. Das hört man immer wieder als besonderes Charakteristikum, das Heimweh der Fortgegangenen auslöst. Die großzügige Struktur des *plano piloto* trägt diese Weite des Himmels in die Stadt hinein.

Brasília. Masterplan  
Plano Piloto, 1957,  
Tafel 4  
Bildnachweis:  
Lucio Costa  
© by Casa de  
Lucio Costa,  
Rio de Janeiro



Die Monumentalachse ist nicht einfach nur monumental: Je näher man den über viele Kilometer in den Blick gerückten Parlamentsbauten kommt, desto kleiner und angenehmer im Maßstab werden sie, bis man zum Schluss einfach die Rampe hinauf und zur Tür hinein geht. Hier entsteht genau der gegenteilige Effekt einer barocken Monumentalachse, bei der der Zielpunkt sich zunehmend vor einem auftürmt, soziale Distanz erzeugend. Umgekehrt wird hier Distanz abgebaut. Früher konnten Kinder sogar auf dem Dach des Parlaments herumrutschen, so hat mir Gabriela aus Brasília erzählt. Sie ist, nachdem sie in München Architektur studiert hat, zurück in ihre Heimatstadt gezogen, die sie liebt.

Auch über den allgegenwärtigen Oscar Niemeyer hinaus gibt es tolle

Architektur - z.B. von João Figueras Lima (Lelé) oder Carlos Alberto Naves. Der Besuch von Brasília kommt einem in einem Museum der Moderne gleich. Die generische Ausprägung der Moderne erzeugt darüber hinaus ein Gefühl der Vertrautheit. Auch scheint man viele dieser Gebäude zu kennen, so oft hat man sie schon abgebildet gesehen. Sie sind Bestandteil unseres kollektiven Gedächtnisses. Sie sind mittlerweile zeitlos in ihrer Qualität wie eine gotische Kathedrale oder ein barockes Schloss. So wie sich die Identität einer europäischen Stadt um ihre Altstadt herum aufbaut, die auch nur 5% oder 10% ihres Territoriums ausmacht, so wird Brasília mit dem *plano piloto* und seinen Architekturen identifiziert. Wer kennt schon Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Guará oder Sobradinho,

um nur einige der Stadtteile der Metropolregion Brasília zu nennen, in denen 90% der Einwohner leben, die aussehen wie irgendeine beliebige der stark wachsenden Städte auf der Welt. Nein, wenn wir an Brasília denken, sehen wir die Vogelfigur des *plano piloto* vor uns. Sie ist berühmt auf der ganzen Welt geworden, sie steht für die ganze Stadt, sie ist Weltkulturerbe.

Kann eine Stadt ein Weltkulturerbe sein? Muss sie nicht, um lebendig zu bleiben, sich ständig verändern, den neuen sozialen und wirtschaftlichen Verhältnissen gerecht werden können? Wie weit kann man einen Stadtgrundriss einfrieren? Was sind die essentiellen Bestandteile neben den berühmten Gebäuden des Regierungsbezirks, Universität, Präsidentenpalast? Ist der *plano piloto* unantastbar bis in das Konzept der auf Pilotis stehenden Wohnhäuser hinein? Oder ist es doch nur die große Figur und einzelne zu bewahrende Monumente, die es zu bewahren gilt, während sich die einzelnen Superquadras zeitgenössischen Bedürfnissen andienen könnten. Kann man die alten Superquadras nachverdichten, um die soziale Infrastruktur zu bedienen, da heute nur halb so viele Menschen die Häuser bewohnen, wie es ursprünglich geplant war? Mit all diesen Fragen schlagen sich die Stadtplaner Brasília heute herum. Sie sind nicht einer Meinung. Brasília ist im Alltag der Städte angekommen. ■

Brasília. Masterplan  
Plano Piloto, 1957,  
Tafel 5  
Bildnachweis:  
Lucio Costa  
© by Casa de  
Lucio Costa,  
Rio de Janeiro

