

Monument des Anstoßes

Notizen zu Vostells „Zwei Cadillacs in Form der nackten Maya“ beim Berliner Skulpturenboulevard 1986/87

von Richard Rabensaar

Was sich in den Jahren 1986/87 in Berlin anlässlich der Installation von insgesamt sieben Skulpturen nahe dem Kurfürstendamm abgespielt hat, ist auch in Zeiten sozialer Medien einmalig. Während Shitstürme heute in der Regel schnell verebben, ergoss sich über die Veranstalter und Unterstützer des Ereignisses anlässlich der 750 Jahr Feier Berlin ein Protest Wirbelsturm mit beispielloser Heftigkeit.

Dass Kunst generell geeignet ist, Debatten zu entfachen und eingefahrene Sich- und Denkweisen zu erschüttern, haben Künstler mit Dada, Expressionismus und anderen avantgardistischen Strömungen immer wieder bewiesen und auch beabsichtigt. Faschistische Regimen sehen sich durch künstlerische Äußerungen heraus gefordert und agieren entsprechend repressiv. Die Heftigkeit der teilweise massiv verunglimpfenden Kommentare, die den Veranstaltern des Boulevards entgegen schlug, war in einem demokratischen Gemeinwesen jedoch an sich nicht zu erwarten.

Nicht sehr häufig passiert es, dass die Kunst Kreise zieht, die über die üblichen Interessierten hinaus reichen. Meist sind es Berichte über millionenschwere Verkäufe von geschredderten Bildern oder überdimensionierten Siebdrucken, die Presse und Publikum in Wallung versetzen. Die Schönheit, die Inhalte und die soziale Komponente der Kunst steht selten im Zentrum des Interesses.

Das Denkmal der ermordeten Juden Europas löste auch in der Politik heftige Diskussionen aus, ebenso die Verhüllung des Reichstages. In Erinnerung geblieben sind die Auseinandersetzungen im Rahmen der Documenta 15 über antisemitische Zeichnungen und Filme. Die Intensität und Emotionalität mit der Auseinandersetzung aber, die mit dem Skulpturenboulevard in den Jahren 1986/1987 verbunden war, ist im gegenwärtigen und vergangenen Berlin und wohl auch international einmalig. Dies lag möglicherweise auch daran, dass die Weise, in der sich Kunst und Skulptur im Boulevard artikulierten, eine ganz zeitgemäße Stellungnahme war. Diese wich in ihrer konkret orts- und gesellschaftsbezogenen Ausrichtung deutlich von der offiziellen Feierseligkeit der 750 Jahrfeier Berlins ab.

„Zwei Cadillacs in Form der liegenden nackten Maja“ befeuerten Diskussionen, die in ihrer Heftigkeit alle bis dahin geführten Debatten über Form und Inhalt der Kunst weit übertrafen. Schon zuvor, im Jahre 1964, hatte der Künstler Wolf Vostell mit seinem Happening „In Ulm, um Ulm und um Ulm herum“ für Erregung gesorgt, die zu einer Debatte im Landesparlament darüber geführt hatte, wie weit zehn Starfighter Düsenjäger von offizieller Seite für eine Kunstaktion zur Verfügung gestellt werden dürften.

Für den Künstler Wolf Vostell, von dem auch die Idee zum Skulpturenboulevard stammte, ohne dass er dies heraus gestrichen hätte, galt es beim Parcours der Gegenwartsskulptur ein Werk zu realisieren, das an seine bisherigen Arbeiten anschloss und wiederum für öffentliche Auseinandersetzungen sorgen würde. „Zwei Cadillacs in Form der nackten Maya“ ergab sich für Vostell aus der logischen Fortsetzung seiner bisher realisierten Skulpturen und Performances. In denen hatte er häufig das Automobil und seine Funktion in Gesellschaft und Verkehr thematisiert. Dass die in Beton eingegossenen Fahrzeuge jedoch von ersten Tag ihrer Aufstellung an die mediale Debatte in der damaligen Mauerstadt beherrschen würden, und ihre Kritiker auch vor Morddrohungen und der Reaktivierung des damals noch recht präsenten Nazivokabulars nicht zurück schrecken würden, hatte der Künstler so nicht erwartet.

Stets hatten seine Installationen, wie der „Ruhenden Verkehr“ auf dem Hohenzollernring in Köln im

Jahre 1969, zu aufgeregten Debatten geführt. Die Erscheinung des Künstler mit ihrer deutlichen Referenz an jüdisches Leben und Kultur und einer wahrhaft nicht gerade leisetreterischen öffentlichen Positionierung war zudem durchaus geeignet, klare Stellungnahmen des Publikums zu evozieren. So entzündete sich am Berliner Skulpturenboulevard vorwiegend an den Werken von Wolf Vostell und Olaf Metzger eine Diskussion, die für Kunst im öffentlichen Raum beispielhaft war. Vostells Cadillacs wirkten wie ein Katalysator und führten zu dementsprechend hitzigen Artikulationen.

Mehrheitlich stellten sich die Kulturschaffenden sich hinter das Werk des Künstlers. Sie erkannten, dass mit der Betonskulptur sowohl das Thema des rasenden Stadtverkehrs wie auch das der ausschließlich auf Autoverkehrsbedürfnisse ausgerichteten, damals propagierten, „Autogerechten Stadt“ auf den Punkt gebracht war. Dagegen reagierte die lautstark vorgetragene Volksmeinung mit zunächst deutlichem Abscheu auf die ihrer Meinung nach von einer kleinen Kunstclique im öffentlichen Raum quasi 'durchgedrückte' Skulptur. Dabei übersahen die Debattanten jedoch, dass die Skulptur punktgenau auf den Ort an dem sie installiert war, reagierte. An kaum einem anderen Platz in Berlin hätte der „Tanz ums goldenen Kalb“ ähnlich prägnant fokussiert werden können. Mit der in Beton gegossenen Plastik thematisierte der Künstler zudem die umgebende Architektur und unterstrich deren allen Wohn- und Aufenthaltsqualitäten spottender Ausprägung.

Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte hat die, dann doch nach relativ kurzer Zeit auch von der breiten Öffentlichkeit akzeptierte, Skulptur den Platz positiv verändert. Sie ist zu einem Sinnbild des Wandels der Skulptur im öffentlichen Raum geworden. Der Skulpturenboulevard in seiner Gesamtheit markiert für die Kunsthistorikerin Barbara Straka den Endpunkt einer Entwicklung die weg von der sogenannten 'Drop Sculpture', also der beziehungslos im öffentlichen Raum abgestellten Skulptur. Der Boulevard ist das Musterbeispiel einer Inszenierung, die auf ihre Umwelt und die Bedingungen unter denen sie entsteht reagiert.

Mit den Cadillacs artikulierte Vostell auch eine künstlerische Position, die sich mit dem damals und heute liebsten Kind der deutschen Wirtschafts- und Wertegemeinschaft, dem Auto, auseinandersetzte. Mit dem Automobil verband und verbindet sich der Traum einer aufstrebenden Mittelklasse, die in Zeiten des boomenden Wirtschaftswunders mit der für breite Schichten erstmals möglichen Mobilität ihre Sehnsucht nach Nah- und Fernreisen stillen wollte. Das Auto als Fetisch und Statussymbol, mit dessen Wert sich auch stets die öffentliche Wertschätzung und Einordnung des Besitzer verband, war sakrosankt, seine Verarbeitung zu einem immobilen Schrottojekt ein Sakrileg.

An dieser öffentlichen Heiligsprechung des vierrädrigen Dings hat sich auch heute nichts geändert. Leise vorgetragene Gedanken einer tatsächlichen Verkehrswende hin zum Fahrrad werden sogleich von politischen Vertretern der Gegenseite mit einem lauthals geforderten Bekenntnis zum automobilen Standort Deutschlands und seines umsatzträchtigsten Industriezweiges quittiert. Hatte Vostell schon vor rund vierzig Jahren einen wunden gesellschaftlichen Punkt getroffen, so können seine Skulpturen auch heute noch als beispielhaft für die Auseinandersetzung um Mobilität und Verkehr gesehen werden. Denn bei seinen weltweit installierten Monumenten handelte sich keineswegs um eine Verdammung des Automobils. Vielmehr artikulierte sich in den Skulpturen auch die persönliche Faszination des Künstlers angesichts der in immer weitere technische Höhen getriebenen Entwicklung des infrastrukturell eigentlich völlig unsinnigen Vehikels des Individualverkehrs.

Auch heute ist die öffentliche Diskussion um Mobilität entgegen aller Rufe nach Nachhaltiger Entwicklung und forcierter Klimapolitik letztlich keinen Schritt weiter gekommen. 60 Prozent aller neu zugelassenen Fahrzeuge sind gegenwärtig SUV, mithin ein Fahrzeugtyp, der weit jenseits allen sinnvoll strukturierten Beförderungsbedürfnisses steht. Infrastrukturpolitik ist von Seiten der Politik noch immer ein Synonym für den Bau von Autobahnen, gern auch mitten durch die Großstadt, wie

der Bau der verkehrstechnisch und wirtschaftlich völlig unsinnigen A 100 in der Berliner Tagespolitik kontinuierlich ausgesprochen anschaulich verdeutlicht. Eine Diskussion um nachhaltige Fahrzeugentwicklung existiert nicht und die vielbesprochene Verkehrswende konzentriert sich im wesentlichen darauf, den bisher brennstoffgetriebenen Autowahnsinn in die Elektromobilität zu verlagern. Dies wird der Automobilindustrie aller Wahrscheinlichkeit nach einen weiteren Boom beschern und den weltweiten Ressourcenverbrauch an Lithium und die damit einher gehende Umweltzerstörung in ungeahnte Höhen treiben. Was natürlich auch die Ausrottung indigener Gemeinschaften einschließt, die an den Rändern entsprechender Vorkommen siedeln.

Es wäre also zu fragen, warum die unreflektierte Fetischisierung des Automobils weiterhin ungebrochen ist und sich technischer Fortschritt sich allein darauf beschränkt, immer mehr unsinnige Hochtechnologie in einen Gegenstand zu implantieren, der aufgrund immer weiter steigenden Verkehrsaufkommens ohnehin künftig zu weitgehender Immobilität im Verkehrsstau verdammt sein wird. Zulassungszahlen von Automobilen, die seit der Zulassung des ersten Fahrzeuges und auch in der vergangenen Jahrzehnten immer weitere Rekord erklommen haben, machen jedenfalls deutlich, dass auch künftig ein gesellschaftlicher Sinneswandel hin zu einem umweltschonenden Verkehr nicht zu erwarten ist.

© **Richard Rabensaat 12.01.2023**

Verlinkung gerne | Abdruck und weitere Verwendung nur nach Rücksprache mit dem Autor

www.rabensaat.de

richard.rabensaat@web.de