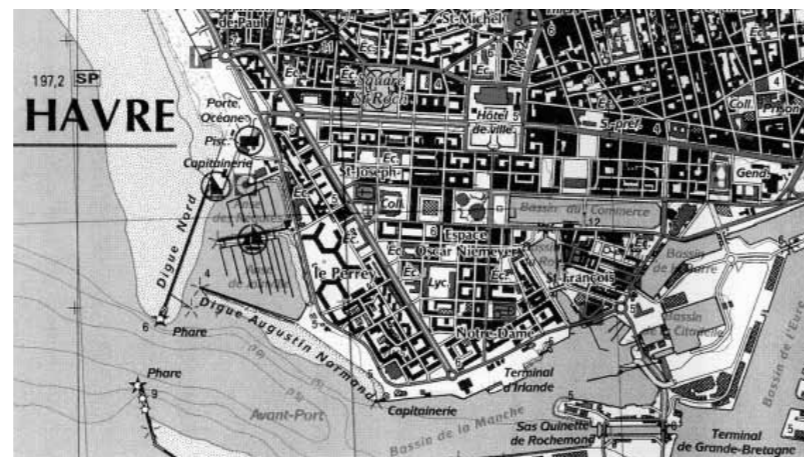




Oben: Panoramaausschnitt der Rekonstruktion. Im Vordergrund links die I.S.A.I.-Blöcke, in der Bildmitte der Rathausplatz mit Rathaus, nach oben abgehend die Avenue Foch mit der Porte Océan als Schlussstein. Rechts die ursprüngliche Neustadt, die im Zuge der Rekonstruktion des Zentrums zur «Altstadt» wurde. – Bild: Patrick Boulen Photograph, Le Havre 2007  
 Unten: Keine Stadtkarte, kein Schwarzplan von Le Havre schaffen es ein Gefühl für die sich aus den îlots entwickelnden Raumfiguren wiederzugeben. – Quelle: Institut Géographique National IGN, Paris 2001  
 Rechte Seite: Blick aus der Rue de Paris auf die Hochhäuser der Front du Mer Sud. Durch die Aufhebung von Innen und Aussen der klassischen Blockrandidee und die differenzierte Höhenentwicklung der Volumen entwickelt sich das Stadtgefüge in Form peripherer, sich auftürmender Gebäudekonstellationen.



# Ambivalentes Le Havre

## Eine Annäherung an Potenziale und Defizite in Auguste Perrets Rekonstruktion des Stadtzentrums

Aita Flury und Katharina Stehrenberger Das nach Plänen von Auguste Perret zwischen 1945–1954 wiederaufgebaute Zentrum von Le Havre ist ein Werk mit zweideutigen Zügen, das eine Betrachtung lohnt. In der Lektüre der konkreten Strukturen wird klar, warum dieses eigenwillige Stadtensemble, das seit 2005 in der Liste des Unesco-Welterbes figuriert, heute noch wenig angeeignet erscheint.

In der Literatur wird die Rekonstruktion von Le Havres Zentrum, das 1944 komplett zerstört worden war, als städtebaulich «dritter Weg» bezeichnet. Auguste Perret (1874–1954), Leiter der Rekonstruktion, war in seinem Masterplan um eine Vereinigung zweier bis dahin als widersprüchlich betrachteten Konzepte bestrebt: Historische Kontinuität in der Horizontalen sollte mit modernen, funktionalistischen Aspekten wie Licht, Luft und Raum in der Vertikalen kombiniert werden.

### Deklinaton eines Regelwerks

Die Aufnahme urbanistischer Prinzipien in der Tradition der École des Beaux Arts sollte die räumlichen Qualitäten der klassischen städtischen Textur mit strassen- und platzbegrenzenden Gebäuden und inneren Hofsituationen garantieren. Die herkömmliche Blockrandidee der in einem orthogonalen Raster angelegten «îlots» wurde aber bereits im Grundriss gesprengt, indem die Blöcke L- oder U-förmige Fussabdrücke aufweisen, die zu einer Durchlässigkeit der Gevierte führen. Die daraus entstehenden inneren Raumfiguren sind bewegter und die Blöcke weisen eine gleichwertige Behandlung von inneren und äusseren Fassaden auf. Was im Grundriss bereits aufscheint, nämlich die Abwendung von der Idee, die Identität der Bauten durch in sich geschlossene innere Höfe zu gewährleisten, wird durch die Behandlung des Schnitts offensichtlich: Die differenzierte Höhenentwicklung der Volumen entbindet diese gänzlich von ihrem Fussabdruck. Kein Schwarzplan, keine Stadtkarte von Le Havre schafft





Auf der Karte ist der Stadtgrundriss des Perret-Plans mit der mit der alten Strassenführung überlagert. Die 3 Hauptachsen Avenue Foch, Rue de Paris und Boulevard François 1er mussten übernommen werden und spannen das goldene Dreieck mit den Eckpunkten Place de l'Hôtel de Ville, Front de Mer Sud und Porte Océane auf. – Quelle: Le Havre Auguste Perret et la Reconstruction, L'Inventaire, Rouen 1999, Buchklappe

es, ein Gefühl für diese Raumfiguren adäquat wiederzugeben. Dieses unvermittelte Aufeinandertreffen unterschiedlicher Gebäudehöhen und die je nach Perspektive daraus resultierende kompositorische Staffelung, das «Sich-in-die-Höhe-Auftürmen» ist die grosse Einzigartigkeit des Stadtraums von Le Havre.

Diese Raumkonzeption ist am reinsten südlich des Rathausplatzes in den für die Rekonstruktion prototypischen «îlots» der I.S.A.I. (immeubles sans affectation individuelle ou immédiate) erfahrbar. Mittels 9-geschossiger Türme, die aus den U-förmigen Blöcken aufsteigen, wird das Rathausgebiet hier aus der zweiten Reihe skandiert. Diese Gebilde konstituieren die Rue Victor Hugo, einen Strassenraum von angenehmer Fussläufigkeit und – seiner vertikalen Bewegtheit zum Trotz – mit grossen Aufenthaltsqualitäten. Hier, wie auch in der nach Süden führenden Rue de Paris, zeigt sich die Deklination des grossen Regelwerks am besten: Räumliche und vorgeblendete Arkaden, über denen ein 2-geschossiger Strassenhorizont eingeführt wird, Variationen von Säulentypen sowie die Rhythmisierung der Fassaden durch plastische Überlagerung stehender Fensterproportionen und liegender Balkongesimse. Letztere setzt Perret als rein gestalterische, die Volumen gliedernde Mittel ein. Aus diesem Grunde fehlt vielen Wohnungen ein direkt zugänglicher, privater Aussenraum, was die Kritik an der Kollektivierung der Wohnung, der Abgeschlossenheit und der Anonymität massgeblich geschürt hat. Das modular geprägte Äussere vermittelt jedoch nicht, dass sich im Innern unerwartet fliessende Grundrisse von hoher Flexibilität und Offenheit entwickeln. Der Charakter der Wohnungen wird von einer stark an die Konstruktion gebundenen Verteilung der Räume bestimmt. Das Platten-Stützen Tragwerk, das auf einem rigiden, die Stadt durchziehenden Grundraster von 6.24 m basiert, garantiert eine freiere Interpretation der Raumkammern. Die damit mögliche Vereinigung einzelner Zellen entlang der Fassaden und die Verspannung der Grundrisse in Querrichtung verleihen den Wohnungen ungeahnte Grosszügigkeit.

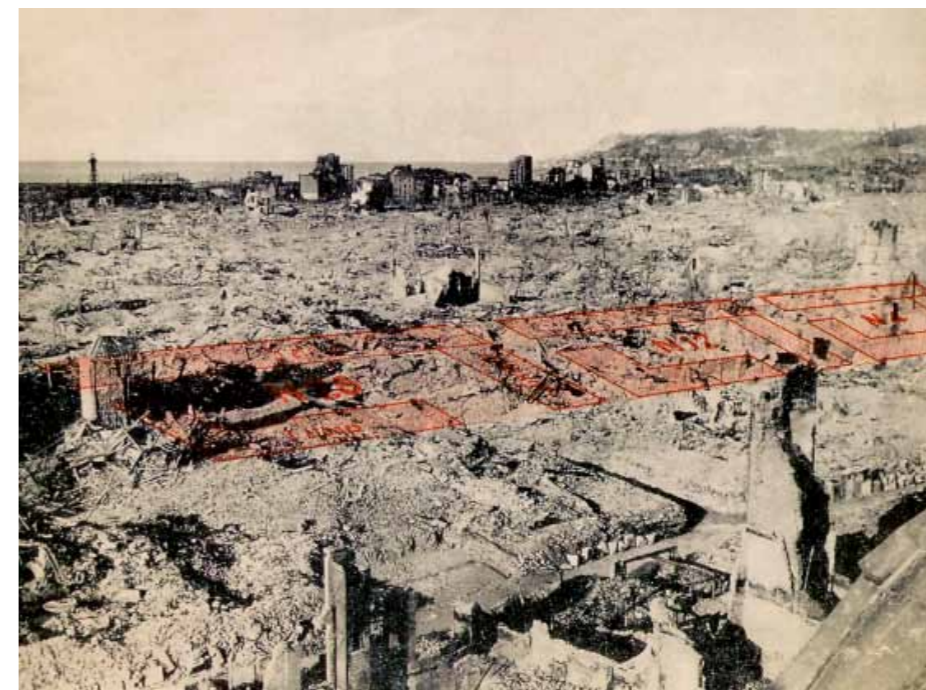
**Irreführende Kritik und räumliche Probleme**

Diesen Wohnungsqualitäten und der Harmonie der äusseren kompositorischen Volumenstaffelung zum

Trotz scheint das Stadtzentrum von Le Havre rund sechzig Jahre nach seiner Genese an einer diffusen Ablehnung durch die Bevölkerung zu leiden. Die Gründe für die empfundene Unaneignbarkeit werden meist der Überreglementierung, dem dogmatisch Durchgängigen, der Rigidität der Gebäudestrukturen und der Beschränkung auf den rohen Beton zugeschrieben, der, nebenbei bemerkt, beeindruckend makellos gealtert ist. Aspekte, die auch innerhalb des heutigen allgemeinen Trends zum «auseinanderdividierten» Städtebau<sup>1</sup> als Argumente angeführt werden. Mit Blick auf das Modell Le Havre lautet die Gegenthese hier, dass dieses nicht primär unter übermässiger, formwirksamer Reglementierung und Typologisierung leidet, sondern die Defizite sich an einigen elementaren, räumlichen Schwachpunkten festmachen lassen.

Die Planungsgeschichte zeigt, dass die vom Atelier de Réconstruction zuerst verfolgten Massenpläne für das riesige terrain vague nicht simpel dem Nachzeichnen des Fussabdrucks der verschwundenen Stadt entsprachen. Wenn auch in den verschiedenen Entwürfen von Anfang an ein orthogonales Raster mit Inseln präsent ist, das durch die Richtungen der Rue de Paris und der Avenue Foch bestimmt ist, unterdrücken die frühen Vorschläge die 3. Richtung des 45° schräg dazu verlaufenden Boulevard François 1er. Heftiger Widerstand der Bevölkerung und konservativer Kräfte in der Stadtregierung zwangen aber zur Aufgabe der freieren Dispositionen, zugunsten einer Restituierung aller vormaliger Hauptachsen der Stadt. Das sogenannte Triangle d'Or, das sich zwischen den Eckpunkten Front de Mer Sud, Hôtel de Ville und Porte Océane aufspannt, wurde damit zur prägenden Grundsetzung mit entscheidenden Folgen: Währenddem der alte Stadtgrundriss auf die 3. Richtung mit der Verformung der Blockränder reagierte, unterliegen die «îlots» der Rekonstruktion eindeutig dem konstruktiven Primat, den Modulen der schweren Vorfabrikation und damit einhergehender Unflexibilität. Diese fehlenden Auswirkungen der Bedingungen des Ortes auf die Struktur führen die Resträume am Boulevard François 1er paradigmatisch vor.

Dieser Achse ist zum äusseren Hafen hin das Perrey-Quartier angelagert, eine ursprünglich von Industrie, Handwerk und Fischereibetrieben besetzte Zone, die erst seit den Sechzigerjahren in ein Wohngebiet trans-



Oben links: Ein Block der I.S.A.I.-Prototypen wird über eine Negativecke mit dem Raum des Rathausplatzes verzahnt. Im Hintergrund skandieren die Hochhäuser den Platz aus der zweiten Reihe.

Oben rechts: Einführung eines zweigeschossigen Strassenhorizonts durch Blend-Arkade und Gewinn an Plastizität an der Rue de Paris. Die Säule zeigt einen Kegelstumpf-Querschnitt, dezidierte Kannellüren und eine Abstraktion eines korinthischen Kapitells. Unten: Auguste Perrets Skizze demonstriert auf eindrückliche Weise die Idee der Überlagerung der neuen îlots auf das terrain vague: die herkömmliche Blockrandidee ist bereits im Grundriss gesprengt, indem die Blöcke L- oder U-förmige Fussabdrücke aufweisen. – Aus: Mastering the city: North-European city planning 1900–2000 / Koos Bosma and Helma Hellinga (eds.); [Engl. transl.: D'Laine Camp ... et al.] – The Hague: EFL Publications [etc.], cop. 1997

<sup>1</sup> Masterpläne werden unabhängig von architektonischen Vorstellungen implementiert, architektonische Erscheinung und Gebäudetypologien entspringen einem aus Wettbewerben erkorenen, oft in sich disparaten Architektenkollektiv mit konträren Vorstellungen, die technische Umsetzung durch das Generalunternehmen und heutige energetische Implikationen bestimmen den Rest.



Oben: Perspektivenbedingt verschiebt sich der Turm der Eglise St. Joseph zwischen die beiden Scheiben der Porte Océane, die als Tor zum Meer gleichzeitig Abschluss der Stadt und Öffnung zur See symbolisieren soll.

Unten: Wie bei der Porte Océane sind auch die Türme der Front de Mer Sud architektonisch kräftig, ihre städtebauliche Setzung aber eher fragil.

Rechte Seite: Extremfall «Perrey-Quartier»: Die wabenförmige Megastruktur der «Résidence de France» von Georges Candilis und Jacques Lami aus den Sechzigerjahren sperrt die Perret-Stadt komplett vom Meer weg.



formiert wurde. Hier zeigt sich eine vom Perret-Plan unabhängige, hybride Textur aus linearen Riegeln und sich verselbständigten Figur-auf-Grund Objekten. Insbesondere die Résidence de France, eine wabenförmige Struktur von Georges Candilis und Jacques Lami aus den Siebzigerjahren, sperrt die Perret-Stadt komplett vom Meer ab und delegiert sie damit in die zweite Reihe. Knapp formuliert verhindert die heutige Anlage des Perrey-Quartiers eine durchlässige, sinnstiftende Beziehung zwischen Meer und Stadt.

Gleichzeitig ist zu bemerken, dass die zwei aus dem Perret-Plan entwickelten, ans Wasser stossenden Knotenpunkte der Front de Mer Sud im Süden und der Porte Océane im Westen auch keine räumlichen Höhepunkte darstellen. Bei Letzterem zeichnet sich ab, dass das Finden einer Endung für eine monumentale, aufs Wasser zulaufende Achse, die eine Schliessung nach Innen und gleichzeitige Öffnung auf die offene See leisten soll, keine einfache Aufgabe ist. In Realität handelt es sich heute bei beiden Kopfsituationen um vom Verkehr belastete Plätze ohne Aufenthaltsqualitäten, die wiederum das Ungeeignete der Gebäudetypologien zur Rekonstruktion eines axialsymmetrischen Strassen- und Platzsystems vorführen: Die in der Höhe bewegten Blöcke entfalten ihre volle Wirkung dort, wo sie als periphere Volumenkonstellationen in der Tiefe des Raums wahrgenommen werden. In einer axialsymmetrischen, frontalen Anordnung hingegen wirken sie steif und statisch.

Vom Mangel an grosszügigen Grünräumen abgesehen (Ausnahme bildet der Park Square Saint-Roch im Norden) gilt die letzte Kritik den in wenig spannungsvolle Abfolgen eingebundenen, eher sonderlichen Plätzen. Markantestes Problem der beiden Hauptplätze Place de l'Hôtel de Ville und Place Charles de Gaulle bildet ihre Beziehung zu den Hauptachsen Avenue Foch und Rue de Paris. Beim Rathausplatz verursachen die umlaufenden Strassen einen von der Bebauung abgeschnittenen, diffus möblierten Platzraum, der Platz Charles de Gaulle wird durch die mittig durchführende Rue de Paris in zwei Hälften gespalten. Besonders ungünstig wirkt sich zudem die Tatsache aus, dass viele

Plätze und wichtige Häuser im Verhältnis zum Strassen-niveau abgetieft sind. So liegen z. B. der Rathausplatz, der Park Square Saint-Roch, die Cathédrale de Notre Dame und die von Perret als Schlussstein entworfene Eglise St. Joseph auf dem Niveau der ursprünglichen Stadt; eine Reminiszenz des originalen Vorschlags, der die gesamte Stadt auf eine 3.50 m vom Terrain abgehobene Infrastruktur-Plattform stellen wollte!

#### Neue Strategien für Le Havre

Ab 2012 wird Le Havres Zentrum über eine 13 Kilometer lange Tramlinie mit der Agglomeration verbunden sein. Damit einhergehen sollen verschiedene Massnahmen zur komplementären Einrichtung des öffentlichen Raums. Das Projekt einer interdisziplinären Planergemeinschaft sieht Eingriffe im Bereich des Strandes und des Gebiets um das Rathaus vor. Der Fokus liegt auf einer Verbesserung des Modal Splits, der Entflechtung und Klärung von Verkehrsströmen und Parkplätzen sowie der Implementierung eines neuen Grünraums im Strandgebiet. Der Vorschlag zielt auf eine Belebung des Zentrums mittels klärender Verkehrsmassnahmen und zusätzlicher Begrünung ab und wendet dafür sicherlich bedachte Massnahmen an. Diese sind aber auf einer rein sekundären Ebene angelagert, was bereits die im Wettbewerb<sup>2</sup> definierten Perimeter und Eingriffstiefe illustrieren. Diese Strategie der Zurückhaltung und Ehrfurcht, die offensichtlich vom Gewicht eines derart stark markierenden Städtebaus hervorgerufen wird, wird den ohnehin musealen Charakter des Stadtzentrums kaum wesentlich verschieben können.

Sicherlich können valable Antworten aber auch nicht in extravaganten, antithetischen Setzungen gesucht werden, wie sie z. B. Oscar Niemeyers Kulturzentrum Le Volcan aus den Siebzigerjahren demonstriert. Auch die zur Zeit forcierte Modernisierung des Hafenviertels als neue Parallelwelt scheint von den eigentlichen Problemen abzulenken. Die neuen Wahrzeichen, wie das gebaute «Bains des Docks» und das geplante Meereskundemuseum, beide aus Jean Nouvels Feder, künden primär von der heute ubiquitären Idee eine Stadt mit

<sup>2</sup> Die Stadt Le Havre veranstaltete 2008 einen Wettbewerb für die Einrichtung der öffentlichen Räume um die neue Tramlinie. Gewonnen hat der Vorschlag der interdisziplinären Planergemeinschaft Ateliers Lion, Architectes Urbanistes, Paris/Ingérop Conseil & Ingénierie, Paris/M.R.S. Planification En Transports, Zürich

baukünstlerischen Highlights «aufzufenken»; die eigentlichen Bruchstellen und urbanistischen Defizite des Zentrums werden dabei nicht behoben. Zur Stärkung und Aktivierung der einmaligen architektonischen Substanz wäre vielmehr die Um- und Verformung der Perret'schen Idealtypen nötig. Ziel müsste die Manipulation des öffentlichen Raums sein, dahingehend wie ihn die Umstände, die Situation erfordern. Diejenigen Stellen, die heute eine empirische Reaktion auf den Ort vermissen lassen, müssten neu und radikal zur Disposition gestellt werden. Vermittelnde Massnahmen, die Herstellung neuer dialogischer Beziehungen zwischen «Baukörper» und «Raumkörper», das Erreichen robuster Aussenräume wären die wirklichen Herausforderungen. Eingriffe auf einer primären Ebene wären dazu notwendig – das Perret-Gerüst müsste dafür repariert, überlagert, verzahnt, justiert, modelliert werden.

**Aita Flury**, 2006–2010 Dozentin für Entwurf und Architekturtheorie an der HTW in Chur. Selbständige Tätigkeit als Architektin in Zusammenarbeit mit Roger Boltshauser, daneben Publikationen und Ausstellungen zu Architektur.

**Katharina Stehrenberger**, selbständige Tätigkeit als Architektin. 2001–2007 Assistentin an der Professur A. Deplazes ETHZ. Seit 2006 Dozentin für Architektur und Konstruktion an der zhaw in Winterthur.

**Literatur:** Jean-Louis Cohen, Joseph Abram et Guy Lambert, *Encyclopédie Perret*, Le Moniteur, Paris S.225-236  
*Inventaire générale/ADAGP*, Le Havre, Auguste Perret et la reconstruction, Centre de Documentation du Patrimoine, Rouen 1999  
 Martine Liotard, *Le Havre 1930-2006 la renaissance ou l'irruption du moderne*, Editions A.et J.Picard, Paris 2007

**résumé** **Ambivalentes Le Havre** Eine Annäherung an Potenziale und Defizite in Auguste Perrets Rekonstruktion des Stadtzentrums Grund genug, sich mit Auguste Perrets Le Havre zu beschäftigen, ist der Fakt, dass sich an dieser rund ein halbes Jahrhundert alten Stadtplanung Wesentliches evaluieren lässt, das auch für aktuelle städtebauliche Aufgaben lehrreich bleibt. Es ist vor allem Le Havres Ambivalenz, die einen umtreibt: Die Atmosphäre des rekonstruierten Stadtzentrums ist einerseits geprägt von einer angenehmen Ruhe der kräftigen Komposition wohlproportionierter Baukörper aus einem Guss, die als Variationen über ein grosses Thema vir-

tuos durchdekliniert sind. Dort wo die Grundsetzungen aber unpräzise sind, wo eine situative Unbeholfenheit zutage tritt, haftet den Räumen andererseits der Geruch einer unangenehm dogmatischen Rationalität, häretischer Leere und vor allem Unaneignbarkeit an. Ein neues Projekt zur Einrichtung komplementärer, öffentlicher Räume um eine neue Tramlinie illustriert eine Strategie der Zurückhaltung und Ehrfurcht, die offensichtlich immer noch vom Gewicht eines derart stark markierenden Städtebaus und Architektur evoziert wird. Für die Aktivierung des unter «World Heritage» der UNESCO stehenden Stadtgefüges müssten allerdings radikalere Eingriffe in Betracht gezogen werden. Ohne triviale Gegenreaktionen müsste das museal Unangetastete in eine geschichtete Stadtlandschaft überführt werden, die auf die Bedingungen des Ortes reagiert und robuste Aussenräume zeigt.

**summary** **Ambivalentes Le Havre** Eine Annäherung an Potenziale und Defizite in Auguste Perrets Rekonstruktion des Stadtzentrums Grund genug, sich mit Auguste Perrets Le Havre zu beschäftigen, ist der Fakt, dass sich an dieser rund ein halbes Jahrhundert alten Stadtplanung Wesentliches evaluieren lässt, das auch für aktuelle städtebauliche Aufgaben lehrreich bleibt. Es ist vor allem Le Havres Ambivalenz, die einen umtreibt: Die Atmosphäre des rekonstruierten Stadtzentrums ist einerseits geprägt von einer angenehmen Ruhe der kräftigen Komposition wohlproportionierter Baukörper aus einem Guss, die als Variationen über ein grosses Thema virtuos durchdekliniert sind. Dort wo die Grundsetzungen aber unpräzise sind, wo eine situative Unbeholfenheit zutage tritt, haftet den Räumen andererseits der Geruch einer unangenehm dogmatischen Rationalität, häretischer Leere und vor allem Unaneignbarkeit an. Ein neues Projekt zur Einrichtung komplementärer, öffentlicher Räume um eine neue Tramlinie illustriert eine Strategie der Zurückhaltung und Ehrfurcht, die offensichtlich immer noch vom Gewicht eines derart stark markierenden Städtebaus und Architektur evoziert wird. Für die Aktivierung des unter «World Heritage» der UNESCO stehenden Stadtgefüges müssten allerdings radikalere Eingriffe in Betracht gezogen werden. Ohne triviale Gegenreaktionen müsste das museal Unangetastete in eine geschichtete Stadtlandschaft überführt werden, die auf die Bedingungen des Ortes reagiert und robuste Aussenräume zeigt. ■



Oben: «Pädagogischer Städtebau» – die landmarks des Rathauses und der Eglise St. Joseph überragen das rekonstruierte Zentrum, im Hintergrund die Résidence de France  
 Rechts: Das 1982 fertig gestellte Kulturzentrum von Oscar Niemeyer leistet in seiner autistischen und antihetischen Haltung keinen Beitrag zur Stärkung der von Perret implementierten Masse-Raum Ordnung.  
 Unten: Bis 2012 sollen rund um eine neue Tramlinie verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Raums umgesetzt werden. Die Visualisierung zeigt den Vorschlag zur Klärung der Verkehrsströme und Verbesserung der Intermodalität rund um den Rathausplatz. – Visualisierung: Ateliers Lion Architectes Urbanistes, Ingérop Conseil & Ingénierie, Paris, M.R.S. Verkehrsplanung und Raumentwicklung, Zürich

