

LE CORBUSIER. STÄDTEBAU

LE CORBUSIER. STÄDTEBAU

Übersetzt und herausgegeben von Hans Hildebrandt

Mit einem Vorwort von Wolfgang Pehnt

Deutsche Verlags-Anstalt

Die französische Originalausgabe erschien 1925
unter dem Titel „Urbanisme“.



Verlagsgruppe Random House FSC® N001967
Das für dieses Buch verwendete FSC®-zertifizierte
Papier *Profisilk* liefert Sappi, Alfeld.

1. Auflage

Copyright © der deutschsprachigen Ausgabe 2015

Deutsche Verlags-Anstalt, München,

in der Verlagsgruppe Random House GmbH

Faksimile-Wiedergabe der 2. Auflage des Buches von 1979, © 1929

Alle Rechte vorbehalten

Umschlaggestaltung: Susanne Hermann/DVA nach dem Entwurf von Richard Herre

Lithografie: Helio Repro, München

Druck und Bindung: Druckerei Theiss GmbH, St. Stefan im Lavanttal

Printed in Austria

ISBN 978-3-421-03984-2

www.dva.de

INHALT

Vorwort zum Reprint 2015
Der Prophet der „Strahlenden Stadt“
Wolfgang Pehnt

LE CORBUSIER. STÄDTEBAU

Vorwort zu der deutschen Ausgabe 1929	
Hans Hildebrandt	V
Ankündigung	VII
Erster Teil. Allgemeine Auseinandersetzung	
1. Der Weg der Esel, der Weg der Menschen	5
2. Die Ordnung	15
3. Das Gefühl überflutet	27
4. Dauer	39
5. Einteilung und Auswahl (Prüfung)	51
6. Einteilung und Auswahl (Entscheidungen der Opportunität)	61
7. Die Grossstadt	73
8. Statistik	93
9. Unsere Mittel	113
Zweiter Teil. Eine Laboratoriumsarbeit, eine theoretische Studie	
10. Eine Stadt der Gegenwart	133
11. Die Stunde der Arbeit	147
12. Die Stunde der Ruhe	163
Dritter Teil. Ein Spezialfall: Das Zentrum von Paris	
13. Medizin oder Chirurgie	213
14. Das Zentrum von Paris	233
15. Zahlen und Verwirklichung	247
Anhang	255

VORWORT ZUM REPRINT 2015

Anlässlich des 50. Todestages von Le Corbusier

DER PROPHET DER „STRAHLENDEN STADT“

Le Corbusiers Streitschrift *Urbanisme* (1925) gehört zu den Manifesten, mit denen sich die europäische Moderne ihren Weg in Architektur und Städtebau bahnte. Voraus ging *Vers une architecture*, als Buch 1923 erschienen und im Deutschen zunächst unter dem Titel *Kommende Baukunst* veröffentlicht. In *Vers une architecture* entwickelte Le Corbusier eine Handlungsanweisung für das Bauen im Zeitalter der Ozeandampfer, der Flugzeuge und Automobile. Trotzdem finden sich in ihr klassische Werte des Bauens wieder: der skulpturale Baukörper, das Licht, die Proportionen, die „Lehren Roms“. *Urbanisme* zog zwei Jahre später die Konsequenzen für den Städtebau. Le Corbusiers deutscher Übersetzer und Paladin, der Kunsthistoriker Hans Hildebrandt, sah in den „großartigen Stadtbauentwürfen ... die Wirklichkeiten von morgen“, angekündigt von einem Geist, der sich mit dem Zeitgeist einig wisse¹. Ihr Pathos teilt sich auch heute noch mit. Aber die Ergebnisse müssen sich messen lassen an den Erfahrungen, die wir bis heute, beinahe ein Jahrhundert nach diesen verwegenen Exkursen, gemacht haben.

Mit der Herausgabe seiner Bücher und der Veröffentlichung seiner Stadtprojektionen überschritt der Architekt und Architekturschriftsteller Le Corbusier (1887–1965)² die Schwelle zu internationalem Ruhm. Seine Ausbildung hatte der Sohn eines Uhrengreveurs nicht an einer der bedeutenden Architekturschulen der Schweiz oder Frankreichs genossen, sondern an einer Kunstgewerbeschule in der Schweizer Provinz, in seiner Heimatstadt La Chaux-de-Fonds. Dort fand der Vierzehnjährige in Charles L'Eplattenier einen verständnisvollen Lehrer. L'Eplattenier, seit 1903 Direktor der Schule, verfügte über gute Beziehungen zu Künstlern und Architekten, besaß selbst Erfahrungen am Bau und erkannte früh die Begabungen seines Schülers, den er nach Kräften förderte.

WEGE UND UMWEGE

Was dem jungen Mann an Wissen und Kenntnissen fehlte, verschaffte er sich auf Reisen, in Bibliotheken, bei Arbeitsaufenthalten in angesehenen Büros. Zielbewusster hat sich selten ein Schüler seine Lehrer und Vorbilder gesucht. Er arbeitete in Paris bei Auguste Perret, dem Pionier des Stahlbetons, sowie in Berlin bei Peter Behrens, der vom Jugendstilkünstler zum Industriedesigner und -architekten konvertiert war und auch Walter Gropius und Mies van der Rohe beschäftigte. In München nahm er Kontakt zu dem angesehenen Baumeister und Städtebauer Theodor Fischer auf. In Wien stieß er auf die Arbeiten von Otto Wagner und Joseph Hoffmann, in deren Bauten sich Luxus und Innovation begegneten. Von seinen frühen

Reisen, seiner *Grand Tour* nach Italien, Österreich, Frankreich, Deutschland, auf den Balkan, in die Türkei und nach Griechenland blieben die Akropolis in Athen und das Pantheon in Rom Eindrücke, die ihn sein ganzes Leben begleiteten. Die Kartause in Ema bei Florenz, die er auf seinen Wanderschaften zweimal aufsuchte, 1907 und 1911, offenbarte sich ihm in ihrer Raumorganisation als eine Synthese von Individualität und Gemeinschaft, Spiritualität und Askese. Die Spuren der Begegnung mit dieser Klostersgemeinschaft finden sich noch in seinen späteren Wohnbauprojekten, in den Unités d'Habitation, und im Dominikanerkloster La Tourette bei Lyon (1953–60).

Reiseerinnerungen und Ateliererfahrungen, niedergelegt in vielen Skizzenbüchern³, bildeten ein Repertoire, auf das Le Corbusier sein Leben lang zurückgriff. Trotzdem ging dieses Werk nicht nur aus Kontinuitäten, sondern auch aus abrupten Neuanfängen hervor. Wege und Umwege führten ihn auch zu den bildenden Künsten der Avantgarde, zu Malerei und Skulptur. Maßgebend war hier die Begegnung mit dem Maler Amédée Ozenfant, den er durch Perret kennenlernte. Mit Ozenfant gab er das Manifest *Après le cubisme* und in den Jahren 1920–25⁴ die Zeitschrift *L'Esprit nouveau* heraus. In ihr suchten die jungen Publizisten die Öffentlichkeit für aktuelle Entwicklungen in Technik, Wissenschaften, Politik, Sport, Literatur, Musik und Kunst zu interessieren – und für den Städtebau⁵.

Das Engagement für die neue Zeit und ihre Produkte machte Le Corbusier zu einem Zeitgenossen, der, wie die Römer es genannt hätten, *rerum novarum cupidus* war, aufs Neue begierig. Und der die Erkundung seiner eigenen Möglichkeiten konsequent betrieb. Mit den zahlreichen Aufrufen, Aufforderungen, Appellen, Denkschriften, die er verfasste, machte er die eigenen Wendungen nicht nur dem Publikum, sondern auch sich selbst verständlich; fixierte sie, um von ihnen aus weiter zu kommen. „Werde, der du bist“, das Wort Pindars und Nietzsches war auch seine Devise.

Für diese Versuche, sich neu zu erfinden, bleibt bezeichnend, dass und wie er sich einen anderen Namen zulegte. Getauft war er als Charles-Edouard Jeanneret; seit 1920 nannte er sich – anfangs nur in Äußerungen zur Architektur – Le Corbusier.⁶ Das Pseudonym kam als Name ähnlich in der eigenen Familie mütterlicherseits vor. So ging auch im Biografischen Neues mit einem Rückgriff auf Vorhandenes zusammen. Ähnlich blieben für ihn Vorzeit und Vergangenheit in ihren musterhaften Ausprägungen ständige Bezugsgrößen: die Prähistorie, Ägypten, Renaissance und Barockklassizismus, der Orient. Provokative Wirkungen ergaben sich aus unerwarteten Verknüpfungen. In *Vers une architecture* verglich er die jüngsten Sportwagen-Modelle von Delage und Bignan mit dem Parthenon. In seinen Augen war das eine wie das andere zu einem Maximum an Funktionalität und Schönheit gelangt. „Daraus entsteht Stil, das heißt jene einstimmig anerkannte Errungenschaft einer einstimmig empfundenen Vollendung.“⁷

PARIS KÖNNTE WUNDERBAR SEIN

Teile seines städtebaulichen Materials für das Buch *Urbanisme* hatte Le Corbusier bereits in der Zeitschrift *L'Esprit Nouveau* veröffentlicht. Wie in *Vers une architecture* prägt das kurzatmige

journalistische Medium auch die Form des Städtebau-Buches. Sie ist essayistisch, aphoristisch; manche haben sie chaotisch, redundant und doktrinär genannt.⁸ Bald nimmt der Autor den Leser an die Hand („Kommen wir zu ...“), bald springt er unversehens von einem Thema zum anderen. Anekdoten, persönliche Erinnerungen, Reflexionen, Lesefrüchte werden eingestreut; auch Tabellen, die wer weiß woher stammen. Bald gibt er sich als Poet, bald als Statistiker. Illustrationen machen das Buch vollends zu einer Collage. Diagramme, Skizzen nach fremden Buchvorlagen, historische Illustrationen, Zeitungsausschnitte, Pressefotos werden einmontiert. Dann wieder fügt er einige jener hinreißenden Zeichnungen in weichem Bleistift ein, die er während seiner Reisen notiert hatte: den Pisaner Dombezirk oder eine Moschee aus Konstantinopel („die zarte Melodie der sanftesten Formen“).

Mit Paris war Le Corbusier, der ab 1916 bis auf wenige Unterbrechungen in der Metropole lebte, in Hassliebe verbunden. Die große Stadt war für ihn ein vitales Ereignis, chaotisch, erfüllt von einer Kraft, die Faszination und Gefahr zugleich bedeutet. Der Verkehr, der sie durchflutet, macht den Menschen zum gehetzten Tier. „Ihre Kraft gleicht einem Bergstrom, von Wolkenbrüchen geschwellt: Furie der Zerstörung.“⁹ Die Enge der Straßen in den Zentren und die elende Banlieue, Übervölkerung, der Dauerstau von Kraftwagen, Lärm und Abgase, Mangel an Erholungsflächen und auch schon das Baumsterben in verunreinigter Atmosphäre gehören zur Bestandsaufnahme. „Die Fäulnis der alten Städte und die Intensität der modernen Arbeit entnerven die Menschen und machen sie krank ... Tuberkulose, Demoralisierung, Elend, Schande triumphieren in dieser Hölle.“¹⁰

Die Vorschläge, die Le Corbusier und die Reformer seiner Zeit formulieren, erklären sich aus den unhaltbaren großstädtischen Lebensverhältnissen im zeitgenössischen Europa, den katastrophalen hygienischen und sozialen Bedingungen. In seiner Radikalität spiegelt das Bild der neuen Stadt, der *Ville contemporaine*, das Le Corbusier der moribunden alten Stadt entgegenhält, im Kontrast die existierenden Lebensbedingungen. Neue große Fehler gehen auf die alten großen Fehler der bestehenden Metropolen zurück, die sie überkompensieren.

Die *Ville contemporaine pour 3 millions habitants* – „Eine Stadt der Gegenwart“ übersetzte Hildebrandt – hatte Le Corbusier 1922 im Auftrag des Pariser *Salon d'automne* entworfen. Das kompakte Schema setzt sich aus einer Reihe von Standardtypen zusammen. Das Geschäftszentrum für Dienstleistungen, Banken, Hotels wird von vierundzwanzig gläsernen Wolkenkratzern auf kreuzförmigen Grundrissen gebildet. Sechzig Etagen und damit an die zweihundertfünfzig Meter hoch, umstehen sie eine Plattform, unter der Nahverkehr und Fernverkehr, Schnellbahnen und Fernstraßen auf nicht weniger als sieben unterschiedlichen Ebenen verlaufen.

Die Konturen dieses zentralen Platzes sind wie ein Akademiker-Entwurf für ein riesengroßes neobarockes Brunnenbassin gezeichnet. Aber dessen Zweckbestimmung ist keine barocke Fontäne, sondern ein Landeplatz für den Flugverkehr. Die Lärm- und Abgasbelästigung und die Sicherheitsprobleme für die Bewohner und Benutzer der nahen *gratte-ciels* wagt man sich nicht auszudenken. Le Corbusier hatte sich auf die Aussagen von Luftfahrtexperten verlassen, Start und Landung würden sich künftig gefahrlos vertikal, in der Art heutiger Hubschrauber, abwickeln lassen.¹¹

Umgeben ist das zentrale Hochhäuser-Rechteck von Bebauungsketten *à redents*, in Zahnschnittform, und von längsrechteckigen Blocks, die in das strikte Hauptraster eingebunden sind. Einen weiteren repräsentativen Stadtplatz, um den sich öffentliche Gebäude scharen, stellte sich der Meisterplaner am westlichen Rand der 3-Millionen-Stadt vor, dort, wo ein Park nach Art des New Yorker Central Park wie ein Keil in die Stadtstruktur eindringt und gewissermaßen auf der entgegengesetzten Seite einige Baublöcke nach Osten aus dem sonst strikt eingehaltenen rechteckigen Stadtriss hinauschiebt. Grünflächen im Stil englischer Landschaftsgärten durchziehen das Terrain um Hochhäuser, Zahnschnittketten und Wohnblocks: die ganze Stadt „ein unermesslicher Park“.

Mit der ausführlichen Verwendung von *gratte-ciels*, von Wolkenkratzern, konnte Le Corbusier noch ein bürgerlich-konservatives Publikum schockieren. Doch in der zeitgenössischen Fachpublizistik wurden Hochhäuser intensiv erörtert. Jedem Besucher der Vereinigten Staaten war ihr Anblick von New York oder Chicago her vertraut. Das Woolworth Building in Manhattan, damals höchstes Gebäude der Welt, hatte bereits 1913 eine Höhe von 241 Metern erreicht. In Berlin, aber auch in anderen deutschen Städten wurden Hochhäuser diskutiert, obwohl sie von der Baupolizei nur als Ausnahmen genehmigt wurden. Die Brüder Perret, für Le Corbusier Autoritäten, hatten schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts Reihen von Hochhäusern ins Auge gefasst. Eine nach Auguste Perrets Vorstellungen angefertigte Zeichnung einer von Wohntürmen gesäumten Allee aus dem Jahre 1922 beschäftigte die Phantasie vieler.¹² Von solchen Beispielen unterschied sich die Art, wie Le Corbusier in seiner *Ville contemporaine* Wolkenkratzer wie Figuren auf einem Schachbrett einsetzen wollte, durch Konsequenz, Formalismus, Standardisierung, Axialität, Zentralität und Symmetrie.

Mit diesen Eigenschaften kam der Avantgardist Le Corbusier dem Akademismus näher, als er es je zugegeben hätte – weit näher als Tony Garnier in seinen Zeichnungen für eine gartenstadtartige *Cité industrielle* (1901–04, publiziert 1917), die Le Corbusier kannte und schätzte. Neuartig sind freilich die Radikalität der Intervention, die Größenmaßstäbe und die Bauformen. Aber im übrigen Repertoire verbergen sich Elemente, die der – doch so verhassten – Beaux-Arts-Tradition entstammen. Wo Diagonale sich mit Achsen des Rasters kreuzen, sind Schmuckplätze vorgesehen. Obeliskpaare und Triumphbögen zieren die Hauptachsen. Was nicht ins Schema passt, bleibt draußen, vor den unsichtbaren Stadtmauern. Sportanlagen sind dort vorgesehen, wo man sich eher den Flughafen denken würde. Industrie, Hafendocks und Güterbahnhof sind im Osten untergebracht, wo in West- und Mitteleuropa wegen der vorherrschenden westlichen Windrichtungen seit je störendes Gewerbe untergebracht wurde. Gartenstädte und Werkwohnungen liegen irgendwo im Umland.

Natürlich, es war ein Idealschema, das tatsächlichen Situationen angepasst werden musste. Das besorgte Le Corbusier mit dem Blick auf Paris in der Neufassung, die er 1925 für die *Exposition Internationale des Arts Décoratifs* vornahm, im *Plan Voisin*. Der Plan wurde zusammen mit der *Ville contemporaine* im Anbau des *Pavillon de l'Esprit Nouveau* gezeigt, der die eingerichtete Wohnzelle eines von Le Corbusier ersonnenen Bautyps, der *Immeuble-Villas*, abbildete. Seinen Namen verdankte der *Plan Voisin* dem Auto- und Flugzeugfabrikanten Gabriel Voisin. Le Corbusier hatte ihn als Mäzen gewonnen. Einen Plan zu unterstützen, der eine Hierarchie der

Zirkulation einführen und eine ungehinderte Durchquerung von Stadt und Land ermöglichen sollte, musste einem Kraftfahrzeug-Hersteller als lohnende Werbemaßnahme erscheinen. Le Corbusier selbst war leidenschaftlicher Autofahrer. Niemals sah er glücklicher aus als auf einem Foto aus dem Jahr 1934: Er durfte einen offenen Sportwagen, einen Balilla-Spider, über die Rennpiste steuern, die das FIAT-Werk auf dem Dach seiner Fabrik in Turin-Lingotto installiert hatte. Erst im Alter fand der Maître harsche Worte für die „Automobilitis“ und stieg auf Metro und Taxi um.¹³

Im *Plan Voisin* wandte Le Corbusier die Prinzipien der *Ville contemporaine* auf eine konkrete städtebauliche Situation an, auf das rechte Seineufer der Stadt Paris, nördlich der Cité-Insel, des Louvre und der Place de la Concorde. Die Geschäftscity mit den kreuzförmigen Hochhäusern liegt um den Boulevard Sébastopol als nord-südlicher Achse. Er wird von einer ost-westlichen Straßenschneise geschnitten, die Le Corbusier auf 23 Kilometer Länge durch das Stadtdickicht schlagen wollte. Alle historischen Gebäude würden erhalten, versicherte der Autor in seinem Kommentar. Alle? Ganze Stadtteile wären den Tabula-rasa-Plänen zum Opfer gefallen, das Marais mit seinen kostbaren Adelspalais, das Quartier du Temple, das Quartier des Halles, die inneren Boulevards. Nur einzelne Kuppeln und Säulengiebel – „reizende Werke der Architektur“¹⁴ – ragen zwischen den Baumkronen der Parks hervor: Aus jedem Zusammenhang gerissen, hätten die eine oder andere Kirche, der eine oder andere Palast als isolierte Zitate an eine überwundene Vergangenheit erinnert.

Finanziell sollten sich die gigantischen Abriss- und Neubaumaßnahmen selbst tragen. Wenn die Bebauungsdichten im Vergleich zum gegebenen Zustand drei- bis viermal so hoch ausfielen, würden auch die Bodenpreise in die Höhe schnellen. „Die Zentren der großen Städte bergen daher Diamantenminen, die der Staat ausbeuten könnte, sofern eine entsprechende Gesetzgebung intervenierte, sofern ein Programm existierte, sofern vernünftige Grundsätze dieses Programm inspirierten.“¹⁵ Voraussetzung wäre eine ebenso gigantische Enteignungsaktion. Anderenfalls würde nicht die Öffentliche Hand die Gewinne abschöpfen, sondern die private Boden- und Immobilienspekulation.

Die Reaktionen der Öffentlichkeit konnten heftiger nicht ausfallen. Zwar war Paris seit seinen neuzeitlichen Monarchen, vor allem seit Ludwig XIV., rigorose Eingriffe in die Stadtstruktur gewöhnt. Unter Kaiser Napoleon III. hatte der Präfekt des Département de la Seine, der Baron Georges-Eugène Haussmann (1809–1891), Sanierungen der Stadt vorgenommen, die in Europa ohne Parallele waren¹⁶ und auch Le Corbusiers Respekt fanden. Haussmanns breite Straßendurchbrüche dienten der weltstädtischen Repräsentanz, dem modernen Straßenverkehr, aber auch militärischen Erwägungen; nie mehr sollten Revolutionäre hier Barrikaden errichten können. Doch Le Corbusiers urbanistische Visionen übertrafen die aller seiner Vorgänger. Es waren Apotheosen des Ordnungssinns, der Geschwindigkeit, der luftdurchspülten, lichterfüllten Stadthygiene, der Weitsicht im wörtlichen Sinn. „Paris von morgen könnte wunderbar sein, wenn es den Ereignissen entspräche, die uns Tag für Tag einem neuen Abschnitt der Zivilisation entgegenführen.“¹⁷

Das Verhältnis Le Corbusiers zur Vergangenheit war widersprüchlich. Als radikaler Neuerer war er bereit, für die „strahlende Stadt“ der Zukunft, für die *Ville radieuse*, für Grün, Licht, Sonne, Fernblick die Stadt der Gegenwart zu opfern, deren heruntergekommene Straßen ihn anekelten. Auf der anderen Seite war er ein Liebhaber jener Orte, denen er ein „geschliffenes und glanzvolles Zusammentreffen aufeinander folgender Epochen“ attestierte. In einem späteren Buch, das er während des Zweiten Weltkrieges schrieb, *Propos d'Urbanisme*, stellte er seinen Ausführungen einen „unvoreingenommenen Blick auf die Vergangenheit“ voran.¹⁸ Er widmete Städten wie Venedig, Straßburg, Rom, sogar Ulm und Karlsruhe und natürlich vor allem Paris einfühlsame Kürzestessays. Wo er in der Geschichte verwandte Seelen am Werke spürte, zitierte er sie als Zeugen herbei.

Immer sind es die großen Ordnungsleistungen, die er preist: das Rastersystem des Hippodamos, den rational-irrationalen Plan von Peking, Babylon, die Tempel des alten Ägypten, die Idealstädte der Renaissance, die nordamerikanischen *grid*-Planungen. „In Freiheit neigt der Mensch zur reinen Geometrie. Er schafft dann, was man Ordnung nennt.“ Als größter Urbanist gilt ihm Ludwig XIV., „seit den Römern der erste Städtebauer des Abendlandes“. Mit einem Kupferstich des „großen Städtebauers“ und „Despoten“ schließt der Haupttext seines Städtebau-Buches. Es zeigt den *roi soleil*, wie er gebieterisch auf den Plan des Invalidenhospitals weist, was Le Corbusier mit dem Kommentar „Überall verstand er zu sagen: ‚Ich will‘ oder ‚So gefällt es mir.‘“ würdigt. Fama in Gestalt eines mit Posaunen ausgerüsteten Engels schwebt über der Szene.¹⁹

Dass es sich bei diesem Kronzeugen nicht um einen Vertreter jener „Freiheit“ handelte, die zur „reinen Geometrie“ neigt, übersah der Autor nicht. Nur störte es ihn nicht. Autokratische Systeme wie die Benito Mussolinis in Italien oder Marschall Pétains während der Kollaboration mit dem NS-Regime übten Attraktion auf Le Corbusier aus. Mochten die demokratischen Instanzen sich mit den Mühen der Ebenen plagen; wo es um Großes ging, waren die Selbstherrscher gefragt. Was ihn anzog, war die politische Zentralinstanz, die Macht besaß, „Gewaltiges“ zu konzipieren und zu verwirklichen – und nebenher auch die Architekten mit lohnenden Aufgaben zu betrauen!

DIE WEGE DER ESEL UND DER MENSCHEN

Als Le Corbusier noch Charles-Edouard Jeanneret hieß, hatte er über Ordnung und Regelhaftigkeit anders gedacht. Ein Buch, das man damals auch außerhalb des deutschen Sprachraums gelesen haben musste, wenn man auf diesem Felde mitreden wollte, war die Publikation des Wiener Urbanisten Camillo Sitte *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889). Dem Plädoyer Sittes für eine neuzeitliche Städtebaukunst war Jeanneret frühzeitig begegnet. Sittes Buch lag unter dem Titel *L'art de bâtir des villes* in zwei französischen Auflagen vor. Von seinem Übersetzer Camille Martin war es eigenmächtig um ein Kapitel über die Straße erweitert worden, das Sittes ausgewogenes Konzept in Richtung eines malerischen Städtebaus verfälschte. Le Corbusier/Jeanneret hatte während seiner Aufenthalte in Deutschland aber auch die Originalausgabe in der Hand. In den Königlichen Bibliotheken zu München und Berlin sowie in der Pariser Bibliothèque Nationale studierte der fleißige junge Mann, der 1910/11 und ein wenig später noch an einem Buch über *La construction des villes* arbeitete, zudem zahlreiche Theoretiker der jungen städtebaulichen Disziplin.²⁰

Es habe eine Zeit gegeben, bekannte Le Corbusier, in der ihn Sitte hinterlistig für das pittoreske Stadtbild gewonnen habe. In der Tat empfahl Jeannerets unpubliziert gebliebene Schrift *La construction des villes* gekrümmte Straßen als vorteilhaft.²¹ Während er später gewundene Straßen als die Wege der Esel karikierte, bescheinigte er den Grautieren um 1910 noch die Klugheit, sich die unbeschwerlichsten, weil dem Gelände am besten angepassten Wege zu suchen. In den 1920er Jahren dagegen erschien ihm Sittes Text als Inbegriff einer sentimentaln Vergangenheit, ja als Vergangenheit schlechthin. Den österreichischen Stadtplaner so umstandslos auf die Seite eines romantischen Städtebaus zu stellen, war ein Akt kollegialer Ungerechtigkeit. Sitte hatte keineswegs behauptet, die gerade Straße sei „idiotisch“. ²² Er hatte vielmehr wieder und wieder betont, die malerische Unregelmäßigkeit alter Städte sei aus einer Vielzahl geschichtlicher Umstände und praktischer Erfordernisse hervorgegangen, nicht aus Willkür oder ästhetischer Voreingenommenheit. Deswegen sei sie auch kein übertragbares Rezept.

In seinem Buch *Städtebau* hat die Auseinandersetzung mit Sitte oder besser: dem Bild, das er sich von dem Wiener Stadtplaner gemacht hatte, seine Spuren hinterlassen. Der Autor kanzelt seinen älteren Kollegen ab: „Die gekrümmte Straße ist Ergebnis der Laune, der Lässigkeit, der Ermüdung, des Erschlaffens, der Tiernatur. Die Gerade ist ein Widerstehen, ein Tun, ein bewusstes Handeln, das Ergebnis der Herrschaft über sich selbst. Sie ist gesund und edel.“ ²³ 1925 hatte Le Corbusier Gelegenheit, diese Meinungen bei einer Jurysitzung prominenter Fachleute in Straßburg zu vertreten, zu der er als Pariser „architecte-urbaniste“ eingeladen war.

Es ging um Stadterweiterungspläne für die „Metropole des [französischen] Ostens“, die mit dem Versailler Vertrag wieder an Frankreich gefallen war. ²⁴ Le Corbusier berichtet nicht ohne Selbstgefälligkeit, wie er Mitjuroren, die sich für malerische, kurvenreiche Straßenführungen einsetzten, zu Fürsprechern der Geraden zu machen suchte. Er verweist auf die Notwendigkeit zügiger Verkehrsabwicklung und auf den Vorteil, bei Ortsumgehungen außerhalb der Siedlungslagen dank gerader Trassierung nur wenige Grundstücksbesitzer enteignen zu müssen. Aber seine ideelle Motivation ist deutlich. Die Gerade ist überlegen, weil sie weite Horizonte erschließt, ein Bild der Ordnung entwirft und einen Willensakt des Menschen darstellt.

Man hat Le Corbusiers städtebauliche Vorstellungen häufig als urbanistischen Funktionalismus missverstanden, nicht zuletzt auch, weil Le Corbusier bei der Formulierung der *Charta von Athen* maßgeblich beteiligt war und sie schließlich auch überarbeitet publizierte.²⁵ Die Charta war im Jahre 1933 das Ergebnis einer Schiffsreise der CIAM, der *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*. Bei dieser Kreuzfahrt auf dem Mittelmeer zwischen Marseille und Athen handelte es sich um den vierten Kongress der CIAM, der unter dem Stichwort *Die funktionale Stadt* stand. Die Teilnehmer gingen von einer Aufteilung der Stadt in Schlüsselfunktionen aus, um die einzelnen Problemfelder jeweils gesondert wirkungsvoller behandeln zu können: Wohnen, Arbeit, Erholung und als Viertes den Verkehr, der die drei anderen nutzbringend verband. Diese Aufgliederung bestimmte jahrzehntelang das Denken modernistischer Planer. In der Praxis hatte sie verhängnisvolle Folgen. Sie isolierte menschliche Tätigkeiten, verhinderte Kontakte und nachbarschaftliches Miteinander, erschwerte Mischung und urbane Kommunikation – trotz oder wegen der Rolle des verbindenden Verkehrs. Straße und Platz verloren ihre Bedeutung als soziale Räume.

Für Le Corbusier waren Architektur und Städtebau nicht nur die Suche nach zweckmäßigen Lösungen für die dringendsten Probleme des menschlichen Habitat. Die Stadt war für ihn auch mehr als ein „Arbeitswerkzeug“, ein *outil de travail*, wie der erste Satz des Städtebaus lautete. Für ihn sollte sich in ihr kartesianischer „Geist der Ordnung, Einheit der Konzeption, Sinn für Zusammenhänge“ verkörpern.²⁶ Le Corbusier, der Erfinder des Wortes von der „Wohnmaschine“, sah das Wohnen und Siedeln durchaus nicht als eine lediglich mechanische Aufgabe, sondern veranschaulichte urbane Grundtätigkeiten in Metaphern des Organischen: „Städte sind biologische Phänomene. Sie haben ein Herz und bestimmte Organe, die für ihr Leben unerlässlich sind.“²⁷ Schon dem Text von *Urbanisme* fügte er einen Anhang an, der Bestätigungen aus dem Reich der Biologie zusammentrug: Vergleiche mit Hirn, Herz, Lunge, Verdauungstrakt.

Wenn Le Corbusier zu dieser Zeit und in späteren Jahren einem Funktionalismus anhing, dann war biologischer Funktionalismus gemeint. Der Organismus der großen alten Städte entstand aus einem „lebendigen Zusammenwirken klarer und kühner Organe; gesund, vernünftig, ausgewogen.“²⁸ Wer sich ihm verschrieb, handelte wie die Natur, die ihre Kunstwerke auf den unendlich komplizierten Wegen der Selektion schuf. Dass für eine solche Auffassung der modernisierte Klassizismus der *Ville contemporaine* oder des *Plan Voisin* nicht ausreichte, zeigte sich bald. Schon in den Planungen für Montevideo, Rio de Janeiro und Algier, die nach 1929 entstanden, schwingen sich die Autobahnen als Viadukte hoch über den Städten geschmeidig an Felsen oder Meeresbuchten vorüber, ein Adernetz für den Verkehrskreislauf des automobilen Jahrhunderts. Im Alter griff Le Corbusier zunehmend zu biomorphen Funden als Anregungen auch für sein architektonisches Schaffen, zu Muscheln, Schneckengehäusen oder Krebspanzern.²⁹

Seitdem Le Corbusier seine urbanistischen Vorstellungen zu Papier brachte, hat sich die Welt verändert. Die Weltbevölkerung wächst rapide. Alljährlich leben 78 Millionen mehr Menschen auf der Erde, vor allem in den ärmeren Staaten und dort wiederum in den Stadtregionen.³⁰ Industriestaaten kennen dagegen das Phänomen schrumpfender Städte. Klimawandel, steigende Meeresspiegel, zunehmend aride Erdoberflächen, weltweiter Mangel an Trinkwasser, das absehbare Ende fossiler Energievorräte, Flüchtlingsströme, neue Informationstechnologien, der Anspruch auf Mitwirkung der Bürger, Emanzipationsprozesse, die sich oft in Gewaltaktionen äußern, stellen auch den Städten andere Probleme. Sie erzeugen eine Unsicherheit, von der Le Corbusiers Machbarkeitseuphorien nichts wussten.

Nicht zuletzt ist das Bild nicht mehr haltbar, das der patriarchalische Urheber dieser Planungen von sich und seinesgleichen pflegte. Er verstand sich als der große Schöpfer, der mit einer generösen Handbewegung auf die Modellplatten seiner Stadtvisionen hinweist wie Michelangelos Gottvater auf den eben erschaffenen Adam. Denn wer könnte die notwendigen planerischen Maßnahmen treffen, „wenn nicht der Architekt, der die vollkommenste Kenntnis vom Menschen besitzt ...?“³¹ Seine Überzeugung von Allmacht und Allzuständigkeit des planenden Baukünstlers trennt unser zeitgenössisches Denken am gründlichsten von Le Corbusier.

Warum dann Le Corbusier lesen? Vorschlag: ihn zu lesen wie die großen Fiktionen der Weltliteratur, die Glücksversprechen und Unheilsdrohungen von Plato bis Kafka, von Campanella bis Houellebecq, von Thomas Morus bis zu den zeitgenössischen High-Tech-Fabeln. In ihnen schreitet die menschliche Phantasie den Kreis des Denkbaren aus, und wir können uns angesichts der offen gelegten Alternativen miteinander verständigen, was wir wollen. Und was wir nicht wollen.

Frühjahr 2015

Wolfgang Pehnt

Anmerkungen:

- ¹ Hans Hildebrandt, Vorwort zur deutschen Ausgabe, in: Le Corbusier, *Städtebau*, Stuttgart 1929, 1979².
- ² Die Literatur zu Le Corbusier ist unabsehbar. Unentbehrlich ist nach wie vor das achtbändige *Œuvre Complète 1910–1969*, Zürich 1929–70; nützlich noch immer die Biografie von Stanislaus von Moos, *Le Corbusier. Elemente einer Synthese*, Frauenfeld, Stuttgart 1968, aktualisiert in der englischen Ausgabe von 2009. – Neues Material findet sich in: *Le Corbusier Le Grand*, Berlin 2008.
- ³ Le Corbusier, *Sketchbooks*, 4 Bde., Bd. 1, 1914–48, London 1981.
- ⁴ Anfangs gemeinsam mit dem Dichter Paul Dermée, der dem Kubismus, Surrealismus und Dada nahestand.
- ⁵ Stanislaus von Moos (Hg.), *L'Esprit Nouveau. Le Corbusier und die Industrie 1920–1925*, Zürich, Berlin 1987.
- ⁶ Zunächst: Le Corbusier-Saugnier. Gemälde signierte er noch bis 1928 als Jeanneret.
- ⁷ Le Corbusier, *Ausblick auf eine Architektur*, deutsche Ausgabe von *Vers une architecture* (Paris, 1923), Frankfurt, Berlin 1963, S. 108.
- ⁸ Christoph Schnoor (Hg.), *La construction des villes. Le Corbusiers erstes städtebauliches Traktat von 1910/11*, Zürich 2008, S. 226.
- ⁹ Le Corbusier, *Städtebau*, S.IX, Anm.1.
- ¹⁰ Ebda, S. 74, 238.
- ¹¹ Le Corbusier. „Plan Voisin“ de Paris 1925, in: Willy Boesiger, Oscar Stonorov (Hg.), *Le Corbusier et Pierre Jeanneret. Œuvre Complète 1910–1929*, Zürich 1964, S. 111.
- ¹² Francesco Passanti, *Wolkenkratzer für die ‚Ville Contemporaine‘*, in: Stanislaus von Moos (Hg.), *L'Esprit Nouveau*, S. 54 ff., Anm. 5.
- ¹³ Wolfgang Pehnt, *Automobilmachung. Zur Geschichte einer Faszination*, in: *Die Erfindung der Geschichte*, München 1989, S. 87 ff.
- ¹⁴ *Œuvre Complète*, Bd. 1. 1910–1929, S. 121, Anm. 10.
- ¹⁵ Ebda, S. 111.
- ¹⁶ David P. Jordan, *Transforming Paris. The Life and Labors of Baron Haussmann*, New York 1995. Dt.: *Die Neuerschaffung von Paris. Baron Georges-Eugène Haussmann und seine Stadt*, Frankfurt am Main 1996. – Jean des Cars, Pierre Pinon, *Paris – Haussmann*, Paris 1991.
- ¹⁷ *Œuvre Complète*, Bd.1, 1910–1929, S. 120, Anm. 10.
- ¹⁸ Le Corbusier, *Propos d'Urbanisme*, Paris 1942. Dt.: *Grundfragen des Städtebaues*, Stuttgart o.J.
- ¹⁹ Le Corbusier, *Städtebau*, S. 20, 35, 254, Anm.1.
- ²⁰ Schnoor spricht von mehr als siebzig Quellentexten zahlreicher Autoren, darunter Albert Erich Brinckmann, Karl Henrici, Joseph August Lux, Hermann Muthesius, Paul Schultze-Naumburg. Vgl. Christoph Schnoor (Hg.), *La construction des villes*, S. 18, Anm. 8.
- ²¹ H. Allen Brooks, *Jeanneret and Sitte. Le Corbusier's Earliest Ideas on Urban Design*, in: Helen Searing (Hg.), *In Search of Modern Architecture. A Tribute to Henry-Russell Hitchcock*, Cambridge, Mass. 1982, S. 278 ff. – Wolfgang Pehnt, *Immer geradeaus. Der gerade Weg in der modernen Architektur*, in: *Daidalos* 47, 15.3.1993, S. 18 ff. – Christoph Schnoor (Hg.), *La construction des villes*, S. 18, Anm. 8.
- ²² George R. Collins, Christiane C. Collins, *Camillo Sitte and the Birth of Modern City Planning*, London 1965, S. 71, 100.
- ²³ Le Corbusier, *Städtebau*, S. 10, Anm. 1.
- ²⁴ Unterlagen in den Archives Municipales, Straßburg. Cécile Messelis, *Projets d'extension pour Strasbourg 1922–1929*, Mémoire de maîtrise d'histoire de l'art, Université de Strasbourg, 1990.
- ²⁵ *La Charte d'Athènes*, Paris 1941, 1957. Dt.: Le Corbusier. *An die Studenten. Die ‚Charte d'Athènes‘*, Reinbek bei Hamburg 1962.
- ²⁶ Le Corbusier, *Propos d'Urbanisme*, Paris 1942. Dt.: *Grundfragen des Städtebaues*, Stuttgart o.J., S. 37.
- ²⁷ Ebda, S. 54.
- ²⁸ Ebda, S. 15.
- ²⁹ Niklas Maak, *Der Architekt am Strand. Le Corbusier und das Geheimnis der Seeschnecke*, München 2010.
- ³⁰ United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2012.
- ³¹ Le Corbusier *An die Studenten. Die ‚Charte d'Athènes‘*, S. 125.

LE CORBUSIER

STÄDTEBAU

ÜBERSETZT UND HERAUSGEGEBEN

VON

HANS HILDEBRANDT

MIT 218 ABBILDUNGEN, EINEM MEHRFARBIGEN STADTPLAN
UND EINER AUSSCHLAGTAFEL

DEUTSCHE VERLAGS-ANSTALT
STUTT GART

VORWORT ZU DER DEUTSCHEN AUSGABE

Nichts ist logischer, als daß Le Corbusier auf seine „Kommende Baukunst“, die einer Fanfare gleich den rücksichtbaren Kampf um die neue Architektur ankündigte, als zweiten und doch mit jenem Buche engstverbundenen selbständigen Band den „Städtebau“ folgen ließ. Denn der Städtebau ist das große Kernproblem der gegenwärtigen wie der künftigen Baukunst, und alle übrigen Probleme sind ihm untergeordnet, gehen in ihm auf.

Der Zerfall der Architektur begann im 19. Jahrhundert mit dem Verlust der Fähigkeit, Städte zu bauen. Es ist ein glückverheißendes Zeichen, daß die neue, nun wieder mit der Technik ausgesöhnte Architektur mit der Aufwerfung der Frage nach dem Städtebau einsetzt.

Sie muß dabei von vorn anfangen. Denn die Stadt von heute und erst recht die Stadt von morgen hat mit der Stadt von gestern kaum etwas gemein. Wobei unter gestern die ganze Vergangenheit zu verstehen ist bis zu dem Zeitpunkt, da die neuen, früher gar nicht zu ahnenden Faktoren bestimmend in den Bau der Städte eingriffen: die Maschine, die Industrie, die Eisenbahn, der Dampfer und das Flugzeug. Und mit ihnen, nicht als letzter Faktor, der neue Mensch, der seine Umwelt und sich selbst mit ihr verwandelt hat.

Ein von Grund aus neuartiges Gebilde ist die Großstadt der Gegenwart und Zukunft mit ihrer lawinengleich anschwellenden Bevölkerungszahl und ihrer ungeheuren Ausdehnung, mit ihrer notwendigen Zonenteilung in eine Geschäftstadt, die im Zentrum liegen muß, eine Wohnstadt und eine Industriestadt, und die Lösung des Verkehrsproblems, nicht leicht, aber unerläßlich, stellt die Voraussetzungen für ihr organisches Werden auf.

Auch für den neuen Hausbau, dessen Gestaltung die Menschen von heute wichtiger dünkt als alle Formfragen repräsentativer Monumentalbauten. Die breiten Massen sind zur Erkenntnis ihrer Kraft und ihres Menschenwertes gelangt. Sie fordern ihren Anteil an allem, was das Leben menschenwürdig und lebenswert macht. Die Architektur hat zuallererst ihrem gerechten Wunsche nach Woh-

nungen zu genügen, in denen Leib und Seele gesund sein können. Und sie vermag es nur, indem sie sich umstellt und für eine Kultur, die sich auf kollektiver Grundlage aufzurichten beginnt, Standardlösungen des Serienhausbaues schafft, wie längst auf allen Gebieten der Tagesbedürfnisse Standardlösungen mit Hilfe der Maschine geschaffen worden sind.

Trotz aller Verschiedenheiten der Völker sind die Grundbedürfnisse in sämtlichen Ländern heute alles in allem die nämlichen. Darum kann auch ein Ausländer, wenn er nur überhaupt Wesentliches zur Städtebaufrage zu sagen hat, von hoher Bedeutung auch für den Fortschritt in Deutschland werden. Und Le Corbusier hat gerade hier, wo er auf seinem ureigensten Gebiete sich bewegt, wahrhaft Wesentliches zu sagen. Seine großartigen Stadtbautwürfe, vorgetragen mit aller logischen Klarheit und aller glänzenden Beredsamkeit des lateinischen Geistes, scheinen Utopien. Aber sie sind, wenn auch nicht in der abstrakten Fassung, die ihnen notgedrungen bei Darlegung des Grundsätzlichen gegeben werden mußte, die Wirklichkeiten von morgen, weil sie von einem Menschen herrühren, dem intuitive Einfühlung in den Geist der Zeit zur Unmöglichkeit macht, anders zu denken und anders zu gestalten, als die Stunde verlangt.

Herbst 1928

HANS HILDEBRANDT

ANKÜNDIGUNG

Wenn der Geist nach den Ur-Wahrheiten begehrt,
zerstört er sich selbst; wenn er sich mit der Erde
vermählt, gedeiht er.

Max Jacob (Philosophies, No. 1, 1924).

Die Stadt ist ein Arbeitswerkzeug.

Die Städte erfüllen im allgemeinen diese Aufgabe nicht mehr. Sie sind fruchtlose Gebilde: sie verbrauchen den Körper, sie arbeiten dem Geiste entgegen.

Die Unordnung, die sich in ihnen vervielfältigt, wirkt verletzend: ihre Entartung verwundet unsere Eigenliebe und krankt unsere Würde.

Sie sind des Zeitalters nicht würdig: sie sind unserer nicht mehr würdig.

Eine Stadt!

Sie ist die Beschlagnahme der Natur durch den Menschen. Sie ist eine Tat des Menschen wider die Natur, ein Organismus des Menschen zum Schutze und zur Arbeit. Sie ist eine Schöpfung.

Die Poesie ist Menschenwerk — vereinbarte Wechselbeziehungen zwischen wahrnehmbaren Bildern. Die Poesie der Natur ist genau genommen nichts als eine Konstruktion des Geistes. Die Stadt ist ein gewaltiges Bild, das unseren Geist aktiviert. Weshalb sollte die Stadt nicht, auch heute noch, eine Quelle der Poesie sein?

Die Geometrie ist das Mittel, das wir selbst uns geschaffen haben, um die Umwelt zu erfassen und um uns auszudrücken.

Die Geometrie ist die Grundlage.

Sie ist zugleich der materielle Träger der Symbole, die die Vollkommenheit, die das Göttliche bezeichnen.

Sie schenkt uns die erhabenen Befriedigungen der Mathematik.