

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 74 (1987)

Heft: 7/8: Le Corbusiers Erbe : rot-weiße Fragmente = Fragments en rouge et blanc = Red and white fragments

Artikel: Die Kritik : le Corbusiers städtebauliche Leitbilder

Autor: Berndt, Heide

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56238>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Kritik

Le Corbusiers städtebauliche Leitbilder

Ende der 60er Jahre geriet die Architektur in den Sog einer Ideologiekritik, die auch in den Schweizer Architektschulen Folgen zeigte. Das «eindimensionale» Denken, die technokratische Ausrichtung einer Disziplin kam in Verruf. Die Kritik operierte bewusst nicht innerhalb des Metiers, sondern im umfassenderen Rahmen seiner ökonomischen und politischen Abhängigkeiten. Der aufklärerische Impetus fand seinen Niederschlag in den Schriften von Heide Berndt, die damals zur Lektüre der Architekturstudenten gehörten. Die Autorin hat ihre Kritik auf die städtebauliche Programmatik der Moderne, im besonderen auf Le Corbusiers Leitbilder, konzentriert. Auch in ihrem folgenden Kommentar bleibt sie ihrem kritischen Erbe treu.

Les principes urbanistiques de Le Corbusier

A la fin des années 60, l'architecture fut prise dans le courant d'une critique idéologique qui eut aussi ses conséquences dans les écoles d'architecture en Suisse. La pensée «unidimensionnelle», le caractère technocratique de toute une discipline furent mis en cause. A dessein, cette critique n'opéra pas à l'intérieur du métier, mais dans le cadre plus vaste, souvent refoulé, de ses sujétions économiques et politiques. Cette tempête réformatrice eut ses retombées dans les écrits de Heide Berndt. L'auteur concentrat sa critique sur le programme urbanistique du moderne, en particulier sur les principes de Le Corbusier.

Le Courbusier's Urbanistic Models

At the end of the Sixties architecture was caught up in the current of an ideological movement which also had its influence on the schools of architecture in Switzerland. ‘Linear’ thinking, the technocratic bias of a profession, was brought into discredit. The new line of criticism transcended the limits of the profession itself, and examined the whole phenomena of modern architecture in terms of its economic and political context. This rationalistic trend was expressed in the writings of Heide Berndt.

Die Internationale Bauausstellung in Berlin (IBA) zeigt bei aller Widersprüchlichkeit ihrer Resultate, dass sie nicht mehr in der Manier der Moderne baut. Vor allem im Städtebau ist nicht mehr die «strahlende Stadt», die ganz andere, die neue, die technische Stadt gefragt, sondern «behutsame Stadterneuerung». Angesichts dieses Umschwungs, der der bloss verbalen Kritik am Funktionalismus in Architektur und Städtebau anschauliche Gegenstücke entgegensemmt, findet eine erneute Verteidigung der Moderne statt.

Von der Idee her gesehen sei das «Projekt Moderne» im Gegensatz zur «Postmoderne» richtig gewesen, «Resultat eines glücklichen Augenblicks», in dem sich der «ästhetische Eigensinn des Konstruktivismus mit der Zweckgebundenheit eines strengen Funktionalismus» geradezu «zwanglos» verband (Habermas, 1982, S. 59). War es nur eine zufällige Entgleisung, blosser «Bauwirtschaftsfunktionalismus», der die Moderne nach dem Zweiten Weltkrieg in Misskredit brachte? Hatte sie nicht eine «eindimensionale Ästhetik» beschert, die zur «Unwirtlichkeit der Städte» geführt hatte?

Ich sehe keinen Grund, die Kritik an der Moderne zurückzunehmen, weil der «Bauwirtschaftsfunktionalismus» nicht das unerwünschte Nebenresultat ihres Rationalisierungsprogramms dar-

stellt, sondern ihre folgerichtige Konsequenz. Ihre eindeutige Entwicklungsrichtung war schon 1931 in den Entwürfen für «Wohnscheiben» von Gropius für die damalige Bauausstellung in Berlin zu sehen (Probst/Schädlich, 1985, S. 132–135) wie auch in Le Corbusiers frühen städtebaulichen Entwürfen.

Die Berliner Bauausstellung 1957, die erste nach dem Zweiten Weltkrieg, präsentierte mit dem neuen Hansaviertel, den von Grün umgebenen Blocks und Hochhäusern, die eine vollkommene Zerstörung der alten Stadtstruktur brachten, dass die Lehren der Charta von Athen, dem 1933 veröffentlichten Manifest der Moderne zum Städtebau, richtig angewendet worden waren. Le Corbusier gilt als der Verfasser dieser Charta.

Meine Kritik an Le Corbusier beschränkt sich auf seine städtebaulichen Vorstellungen, seine Haltung gegenüber Stadt und Gesellschaft. Konsequenter als seine damaligen avantgardistischen Mitstreiter hat Le Corbusier den Städtebau und zugleich den Massenwohnungsbau durch Anwendung tayloristischer Prinzipien zu rationalisieren versucht. Zwar sollte dieser Rationalisierungsprozess eine neue Ästhetik hervorbringen und künstlerischer Komposition unterliegen, aber das Taylorisierungsprinzip und die serielle Produktion beherrschten auch die Ästhetik.

Die serielle Produktion im Wohnungsbau sollte die sozialen Probleme der Massen lösen helfen. Die Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte einen mächtigen Urbanisierungsschub in Gang gesetzt. Die städtischen Arbeiter versanken in unsäglichem Wohnungselend. Dies war ein sozialpolitischer Skandal, der besonders von den Ärzten des 19. Jahrhunderts thematisiert worden war und eine bürgerliche Reformbewegung bewirkte, die Hygienebewegung, der sich auch Ingenieure, Architekten und Kommunalbeamte anschlossen. Die Hygienebewegung hatte sich zum Ziel gesetzt, die Lebensbedingungen der Arbeiter durch bessere städtische Infrastruktur so weit zu verbessern, dass unnötige Verluste oder Schäden an Menschenleben vermieden werden konnten (Berndt 1987). Sie setzte den Bau städtischer Kanalisationssysteme und eine gute kommunale Trinkwasserversorgung durch.

Die Architekten der Moderne haben das Verdienst, diese bürgerlichen Reformvorhaben in architektonisch und städtebaulich machbare Entwürfe umgesetzt zu haben. Martin Wagner, Berlins erster moderner Stadtbaurat, hatte einen direkten Bezug zur Hygienebewegung, aber auch Le Corbusier ist über Siegfried Giedion mit den Zielen der Hygienisierung des Lebens vertraut geworden (Sta-



nislaus von Moos, 1982, S. 796 ff.). Die damalige Avantgarde der Architekten konnte sich als führend verstehen, weil sie für die zeitgenössische Modernisierung der Gesellschaft eintrat – allerdings im machbaren bürgerlichen Rahmen. Sie stellte die Klassenstruktur der Gesellschaft nicht in Frage. Es wurde *für* das Volk gebaut. Die Massen galten als unmündig, ihre Bedürfnisse als deformiert, weil sie meist unter dem Existenzminimum lebten. Der humanitäre Anspruch der Moderne bestand darin, dem Arbeiter ein Existenzminimum inklusive hygienischer Mindeststandards zu sichern. Diesen Anspruch hat sie erfüllen können und damit hat sie das Niveau der Bedürfnisse deutlich angehoben.

Aber die Utopie vom guten Leben richtete sich nicht auf die Befreiung der Menschen von Herrschaft, sondern auf

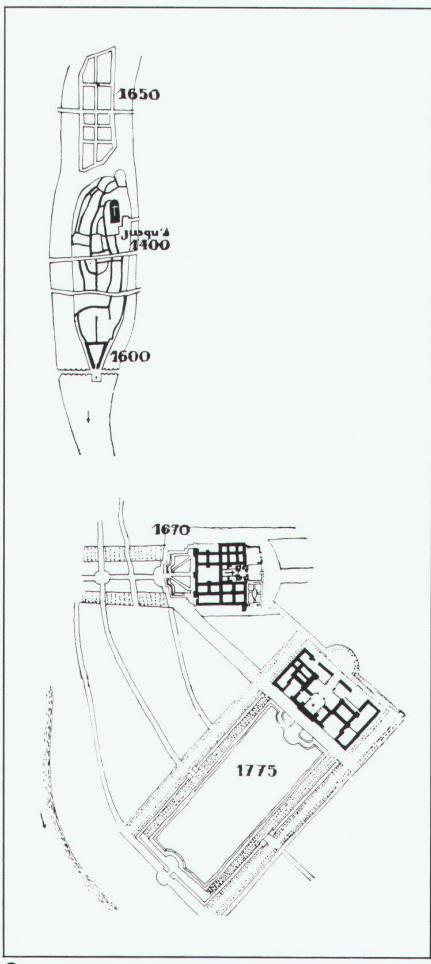
die «Herrschaft der Mechanisierung». Von der Technik wurde erwartet, dass sie die gesellschaftlichen Probleme löse. Das Automobil, das Flugzeug, besonders der Ozeandampfer wurden zu greifbaren Bildern der Utopie erhoben, ja sogar als formgebende Ideale benutzt. Le Corbusier schrieb über den Ozeandampfer, dass er eine «Offenbarung von Kühnheit, Zucht und Harmonie» darstelle, seine Schönheit sei «ruhig, nervig und stark» (*Ausblick auf eine Architektur*, 1922, dt. 1963, S. 86).

1

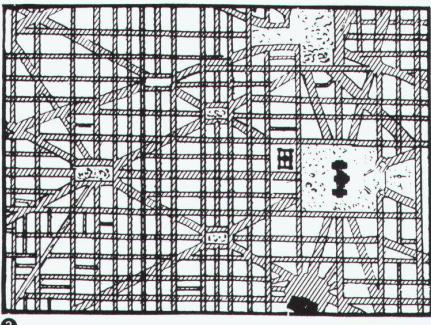
«Ehre einem grossen Städtebauer... überall verstand er zu sagen: „Ich will“ oder „So gefällt es mir.“» Louis XIV befiehlt den Bau «des Invalides» (aus: Le Corbusiers «L’Urbanisme», 1925). / «Hommage à un grand urbaniste... partout, il savait dire: „Je veux“ ou „Cela me plaît ainsi...“ Louis XIV ordonne la construction des Invalides. / „Honour where honour is due – a great urban designer – who always dared to say: ‘I want it so’, or ‘I like it thus.’“ Louis XIV orders the construction of “les Invalides”.

Schon Muthesius hatte um die Jahrhundertwende erkannt, dass sich das ästhetische Empfinden gemäss den Veränderungen der alltäglichen Lebenserfahrungen wandeln werde, wobei ihm allerdings zuerst die ästhetischen Abkömmlinge des «Ideal-Sanitären» auffielen (Muthesius, 1902, S. 42 ff.). Mit der Hygienebewegung war der Glaube an die segensreiche gesellschaftliche Wirkung der Technik gefestigt worden, war doch der Bau der städtischen Kanalisationssysteme im Hinblick auf die Gesundheit *aller* Stadtbewohner durchgesetzt worden und in der Tat ein Vorteil für alle.

Le Corbusier berauschte sich geradezu an technischen Möglichkeiten als solchen, am Machbaren schlechthin, ohne die gesellschaftlichen Grundlagen dazu zu analysieren, wie es die Hygieniker des 19. Jahrhunderts meist taten. Längst



2



3

«Paris. Der Stadtkern, die Place Dauphine, die Insel St-Louis, „les Invalides“, die Militärschule. Sehr bezeichnend. Diese Zeichnungen gleichen Massstabes zeigen den Marsch auf die Ordnung...» (aus Le Corbusier: *Urbanisme*, 1925) / «Paris. Le noyau urbain, la place Dauphine, l'île St-Louis, les Invalides, l'Ecole Militaire. Très significatif. Ces dessins à la même échelle montrent la marche vers l'ordre...» / «Paris. The city, the place Dauphine, l'île St-Louis, „les Invalides“, the military academy. Significant. These drawings, executed on the same scale, show the march towards order...»

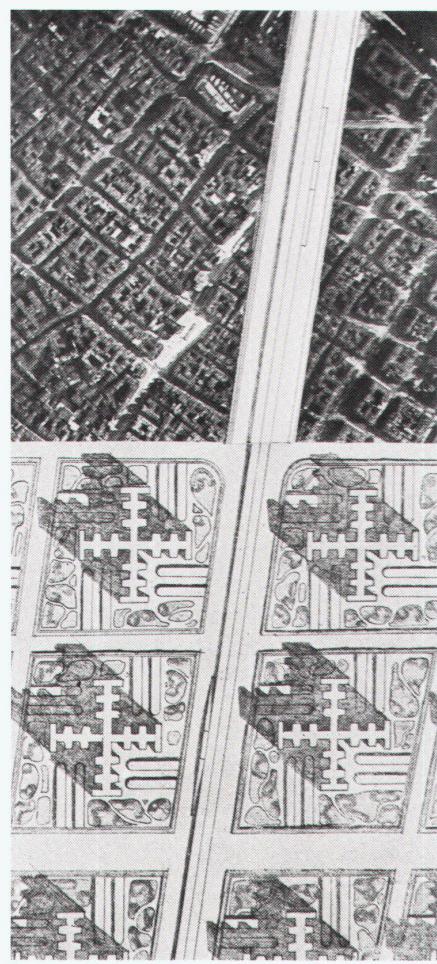
3

«Washington... Der Sieg wechselt die Lager; es gab in diesem Augenblick keine Esel mehr, wohl aber Eisenbahnen. Was zu lösen bleibt, ist das ästhetische Problem.» / «Washington... La victoire change de camp: il n'y avait plus d'âne à l'époque, mais sûrement des chemins de fer. Ce qui reste à résoudre est le problème esthétique.» / «Washington... Victory changes sides; there were no donkeys left but trains enough. And the aesthetic problem still remains to be solved.»

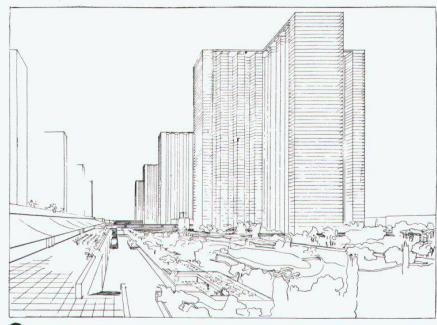
bevor die Charta von Athen als städtebauliches Credo der Moderne verkündet wurde, waren die «Leitsätze» neuzeitlichen Städtebaus nach hygienischen Grundsätzen in der heute vergessenen, 1869 von zwei Ärzten gegründeten «Deutschen Vierteljahrsschrift für öffentliche Gesundheitspflege» ausführlich diskutiert worden. Hier hatte auch der Karlsruher Ingenieur Reinhard Baumeister sein Fachpublikum, der 1876 in seinem Werk «Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung» bereits die Grundzüge funktionaler Stadtplanung umrissen hatte.

Die letzte grosse Phantasie, den gesellschaftlichen Fortschritt durch Anwendung technischer Möglichkeiten zu garantieren, ist die Vision der friedlichen Nutzung der Atomenergie. Aber die Atomtechnik ist so störanfällig wie die Menschen in ihrer sozialen und psychischen Verfassung unvollkommen sind (Radkau, 1983). Die durch Technik hergestellte Utopie führt heute zur Versklavung der Gesellschaft und zur Zerstörung von Natur.

Die Begeisterung für Hygiene und Technik, die die Moderne kennzeichnet, suchte sich ihre «symbolischen Entsprechungen» in den Formen, ja selbst Farben der neuen Architektur. Das Weisse, Glatte, Helle sollte dominieren (Archithese, 1/1985, S. 35 ff.). Für Corbusier war weiss die «absolute» Farbe, sie galt ihm als besondere «Kraftquelle» (Ausblick, 1963, S. 142). Solche «symbolischen Gleichungen» sollen ein Gefühl von Harmonie vermitteln; diese Harmonie wollte Le Corbusier fördern. Zu seinen symbolischen Gleichungen gehört nicht nur die Liebe zu Hygiene und Technik, sondern auch eine ungeheure Wertschätzung harter männlicher Attribute wie Kühnheit und Zucht. Die strikte Trennung von Wohnen und Verkehr, die er für die rationale Stadtplanung forderte, liess die Strasse als räumliches Element verschwinden. Damit verschwindet auch Urbanität als anschauliche erlebbare Stadtqualität. Le Corbusier erblickte im städtischen Leben etwas Ungesundes. Das Menschengewimmel in den «Corridorstrassen» war ihm zuwider (Feststel-



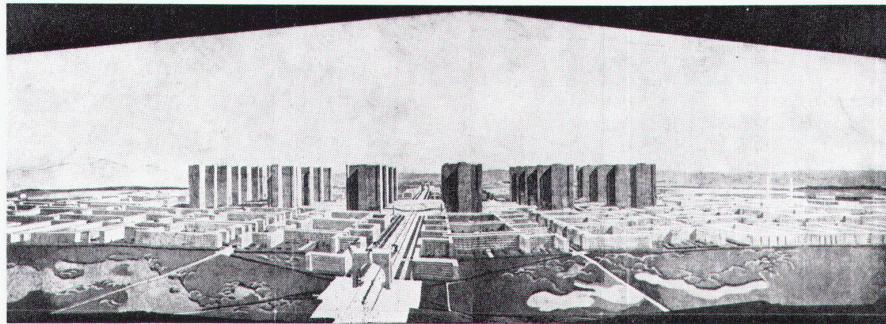
4



5

lungen, 1929, dt. 1964, S. 159 ff.). In seinen rationellen Wohnscheiben leben die Menschen letztlich isoliert, jeder für sich in seiner «Zelle» mit Ausblick auf Autos und Bäume.

Wenn man sich heute noch einmal in Le Corbusiers programmatische städtebaulichen Schriften vertieft, fällt der autoritäre Ton, eine geradezu apostolische Verkündigungsmanier, noch unangenehmer auf als vor 20 Jahren. Es ist die Sprache des despatischen Experten. Was gut und schön und nützlich ist, wie die Massen zu wohnen haben, das weiss und bestimmt der Architekt. Er empfiehlt



6

sich den Regierungen und Verwaltungen, nicht dem Volk. Sein Bescheidwissen in Sachen Wohnen und Städtebau hat einen klaren politischen Sinn: es geht um «Baukunst oder Revolution» (Ausblick, 1963, S. 25). Wenn die Massen nicht fachgerecht untergebracht werden, haben sie einen Grund zum Aufruhr, zur Revolution. Durch Baukunst aber soll das «gestörte Gleichgewicht» der Gesellschaft wieder hergestellt werden, so wie Bismarck die Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung gegen die Staatsfeindschaft der Arbeiter einsetzte.

Freilich widerspiegelt diese ideologische Ausrichtung nicht das (heterogene) politische Bewusstsein der Moderne. Man sollte sich aber auch davor hüten, die damalige Avantgarde generell als fortschrittlich und politisch als «links» einzustufen. Die totalitären Regierungen der dreissiger Jahre haben zwar führende Vertreter der Moderne abgelehnt, andererseits bemühten sich Protagonisten des «linken» Bauhauses nachzuweisen, «dass die moderne Architektur durchaus auch nationalsozialistisch sein konnte» (Lampugnani, 1986, S. 14).

Die Einordnungsmassstäbe für fortschrittliche und rückständige Architektur geraten auch sehr ins Wanken, wenn man sie an das Lebenswerk jüngerer deutscher Architekten anzulegen versucht. Die «neuzeitliche» Nachkriegsstadtplanung war grösstenteils das Werk von Architekten, die mit Hitlers Lieblingsarchitekten, dem späteren Rüstungsminister, Albert Speer zusammengearbeitet hatten. Der «glückliche Augenblick» einer geradezu «zwanglosen» Verbindung von Konstruktivismus und Funktionalismus berührt peinlich bei Ar-

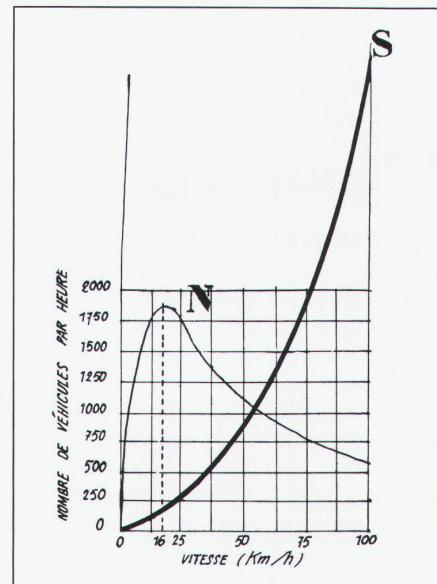
chitekten, die im Dritten Reich HJ-Häuser im Fachwerkstil bauten, in den fünfziger Jahren aber zu markanten Vertretern der Moderne wurden (Durth, 1986, S. 356 ff.).

Wie die Architektur einer befreiten Gesellschaft aussehen wird, können wir kaum ahnen. Wir wissen aber mit Sicherheit, dass sie frei sein wird von repräsentativer Verschwendungsucht wie von schablonenhafter Sparsamkeitsästhetik. Und sicher wird sie nicht geschichtsfeindlich, erinnerungslos in ihren Formen sein, in glücklichen Momenten wird sie das Schöne der Natur oder Stadtlandschaft so vollendet zum Ausdruck bringen, wie Le Corbusier das mit dem Bau der Kapelle von Ronchamp in den Vögeln gelang.

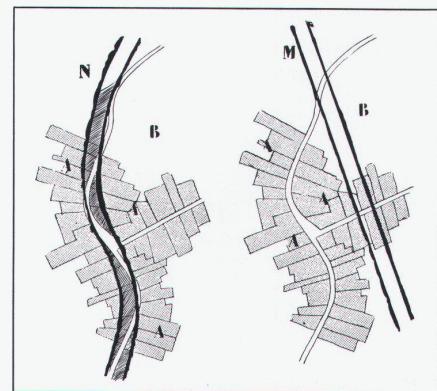
H. B.

Literatur

- Archithese 15 (1985) Heft 1: Sauberkeit – Hygiène (darin besonders Geneviève Heller und Peter Gleichmann).
Baumeister, Reinhard: Städterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin 1876.
Berndt, Heide: Hygienebewegung des 19. Jahrhunderts als vergessenes Thema von Stadt- und Architektursociologie, in: Die Alte Stadt, 14 (1987) S. 140–163.
Le Corbusier: An die Studenten – die «Charte d'Athènes». Reinbek bei Hamburg 1962.
Le Corbusier: Ausblick auf eine Architektur, 1922. Berlin/Frankfurt/Wien 1963.
Le Corbusier: Feststellungen, 1929. Berlin/Frankfurt/Wien 1964.
Lampugnani, Vittorio M.: Entnazifizierte Baugeschichte in Werk, Bauen + Wohnen 5/1986.
Durth, Werner: Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900–1970. Braunschweig/Wiesbaden 1985.
V. Moos, Stanislaus: Nachwort von Sigfried Giedion: Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte. Frankfurt 1982.
Muthesius, Hermann: Stilarchitektur und Baukunst. Wandlungen der Architektur im XIX. Jahrhundert und ihr heutiger Standpunkt. Mühlheim 1902.
Probst, Hartmut; Christian Schädlitz: Walter Gropius, Bd. 1 – Der Architekt und Theoretiker. Berlin (DDR) 1985.
Radkau, Joachim: Aufstieg und Krise der deutschen Atomwirtschaft 1945–1975. Verdrängte Alternativen in der Kerntechnik und der Ursprung der nuklearen Kontroverse. Reinbek bei Hamburg 1983.



7



8

① Diese Gesamtansicht wirkt wie ein Keulenschlag... So sehen die Viertel aus, deren Abruch geplant wird, so jene, die man an ihrer Stelle aufzurichten gedenkt. (Beide Pläne haben den gleichen Maßstab.) / «... Cette vue générale fait l'effet d'un coup de massue... Tel est l'aspect des quartiers dont on a prévu la démolition, tel est celui de ceux que l'on pense ériger à leur place. (Les deux plans ont la même échelle.) / «This general view is like being hit with a cudgel... That's what the neighbourhoods about to be demolished look like, and those that are to be built in their stead. (Both plans are on the same scale.)

5

«... Im Hintergrund sieht man die Autostrasse, die reine Schöpfung der Baukunst sein könnte. / «... A l'arrière-plan, on voit l'autoroute qui pourrait être une pure création de l'architecture. / «In the background, the highway that may be a pure creation of the art of construction.”

6

«Eine Stadt der Gegenwart» / «Une ville contemporaine» / «A contemporary city”

7

«... Je grösser die Schnelligkeit, desto grösser die Verkehrsfläche.» / «... Plus la vitesse est grande, plus les chiffres de la circulation grandissent.» / «... The quicker, the larger the traffic.”

8

«Hier werden sämtliche Grundeigentümer von der Enteignung betroffen. Hier wird fast niemand von der Enteignung berührt.» / «Ici tous les propriétaires de terrains sont touchés par l'expropriation. Là, presque personne n'est concerné par l'expropriation.» / «Here, all londowners are hit by expropriation. And here, almost nobody is affected by the expropriation.”