

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 81 (1994)
Heft: 7/8: Montreal

Artikel: Megastruktur, Mikrostruktur
Autor: Knight, Alan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-61584>

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: 11.01.2026

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

Megastruktur, Mikrostruktur

Die letzten fünfzig Jahre der Stadtgeschichte Montreals offenbaren eine tiefe Kluft zwischen der Vorliebe für ein von der Technologie geprägtes Stadtbild und der Vorstellung eines «schlafenden Riesen», wie ein Kritiker die nordamerikanische Stadt genannt hat, die im wesentlichen schon am Ende des 19. Jahrhunderts und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden ist und sich seither in vielen Belangen wenig verändert hat.

■ Les dernières 50 années de l'histoire urbaine montréalaise nous révèlent un profond schisme entre, d'une part, les prédilections de l'époque pour l'imaginaire technologique de la forme urbaine et, d'autre part, ce qu'un critique a appelé le «géant dormant» de la ville nord-américaine formée essentiellement à la fin du 19^e siècle et à la première moitié du 20^e siècle.

■ The last 50 years of the urban history of Montreal reveal a deep schism between the preference of that period for the technologically imaginary concept of urban form on the one hand, and what a critic once called the "sleeping giant" of the typical North American city established towards the end of the 19th and in the first half of the 20th century.



«Die Megacity von Montreal: eine umfassende Luftansicht von nahezu allem, was Montreal zur Hauptstadt des Megabaus im Expo-Jahr 1967 machte. Im Vordergrund das tetraederförmige Volumen des Pavillons «Der Mensch als Produzent» inklusive Bahnhof, von dem aus sich die Geleise über die andere künstliche Insel bis zur Halbinsel erstrecken, auf der das Habitat steht (links ausserhalb des Bildes). Hinter dem dahinterliegenden Hafen erhebt sich einer der riesigen Getreidesilos, die als Beweis erachtet wurden, dass «in Montreal Megabauwerke unkontrolliert emporstiegen»; dahinter wiederum die Wolkenkratzer des Geschäftszentrums, deren Fundamente in einem Netz unterirdischer Zirkulationswege verankert sind, die es ermöglichen, das ganze Stadtzentrum als sozusagen zufällig entstandenen Megakomplex zu begreifen».

(Reyner Banham, in: «Megastructure», London, 1976)

■ «La mégapole de Montréal: Vue aérienne générale montrant pratiquement tout ce qui fit de Montréal la capitale des mégaconstructions lors de l'exposition en 1967. Au premier plan, les formes tétraédriques du pavillon «L'Homme en tant que producteur», avec gare ferroviaire d'où partent les voies se prolongeant au-

delà de l'autre île artificielle jusqu'à la presqu'île sur laquelle se trouve l'ensemble «Habitat» (à gauche au bord de l'image). A l'arrière, au-delà du port, s'élève l'un des gigantesques silos tendant à prouver que «des mégaconstructions incontrôlées ont surgi du sol de Montréal»; encore plus en arrière, les gratte-ciel du centre d'affaires aux fondations ancrées dans un réseau de circulations souterraines permettant de considérer tout le centre urbain comme un mégacomplexe constitué pour ainsi dire fortuitement.»

■ "Megacity Montreal: a comprehensive airview of almost everything that made Montreal the capital city of megastructure in Expo year 1967. In the foreground, the tetrahedral structures of the Theme Pavilion 'Man the Producer', with its attached station from which the rails snake away across the other artificial island to join the landspit on which stands Habitat (off picture to left). Behind the harbour beyond rises one of the giant grain elevators that were seen as proof that 'megastructures grow wild in Montreal', and beyond that again are the towers of downtown, their foundations tangled in a web of underground circulations that made it possible to regard the whole central city as one accidental megastructure."

Montreal offenbart die Spannung zwischen zwei Realitäten: die, welche die Anhänger der «Megastrukturen» aus den sechziger Jahren im Sinne haben, und die, welche die Quartierbewohner täglich erleben. Diese Spannung ist bezeichnend für die Entwicklung dieser Stadt, die sonst wohl eher als Ort einer anderen «Unvereinbarkeit» bekannt ist – jene zwischen der frankophon und der anglophonen Bevölkerung.

«Die Isolation und der Widerstand einer Kultur im engen Kontakt mit einer anderen verstärkte die Eigenheiten jeder der beiden Gemeinschaften. Diese Art der Beziehung fand ihren Niederschlag im Gebauten und scheint auf im städtischen – also kollektiven – Bild, in der Morphologie der Stadt.»¹

Das Leben in den verschiedenen Quartieren ist in der Literatur und im Film Montreals gut dokumentiert. Die Architektur der Quartiere ist wesentliches Dekor dieser kulturellen Äusserungen.

Vor allem die an das Stadtzentrum angrenzenden Quartiere zeugen vom Aufeinandertreffen zweier städtebaulicher Traditionen. Die französische, die zuerst die geometrische Basis des Katasterplanes legte, und die angelsächsisch-amerikanische, die über das Know-how im klassischen Städtebau verfügte.

Montreal ist demnach eine nordamerikanische Stadt, die – nach Art französischer Städte – auf einem orthogonalen Raster aufgebaut ist, mit Typenreihenhäusern, deren Bauweise seit 1850 für Vorfabrikation und Montage von Elementen wegweisend war – ein Kennzeichen für die Modernität des nordamerikanischen Städtebaus. Aber im Gegensatz zu New York, dessen Rasterplan 1811 von den Kommissaren der Stadtplanung angelegt worden ist, liegt dem Aufbau von Montreal eine franko-amerikanische Tradition zugrunde. Diese Städtebautradition und die «technologischen Fortschritte», die sich seit 1940 in der Struktur des Stadtzentrums niederschlugen, bildeten bis vor kurzem die beiden höchst einzigartigen Aspekte im Stadtbild von Montreal.

Das Unvermögen der modernen Stadtgestaltung, die Eigenheiten der verschiedenartigen städtebaulichen Traditionen zu berücksichtigen, ist einer der Hauptgründe für die interne Krise der nordamerikanischen Stadt. Dennoch hat sich Montreal mit seiner morphologischen Eigenart seit nunmehr fünfzig Jahren den verheerenden Stadterneuerungen und der Verlagerung der

Entwicklung vom Zentrum an die Peripherie, wie sie viele andere Städte erfahren mussten, erfolgreich widersetzt.

Zurzeit ist die Stadt finanziell merklich geschwächt und in ihrer Möglichkeit eingeschränkt, charakteristische Stadtmuster zu erneuern. Die kürzliche Restrukturierung der öffentlichen Verwaltung Montreals (1987–1994) scheint indessen eine Richtungsänderung anzuzeigen, unter anderem bezüglich der Stadtbaupolitik und der Demokratisierung der Stadtplanung.

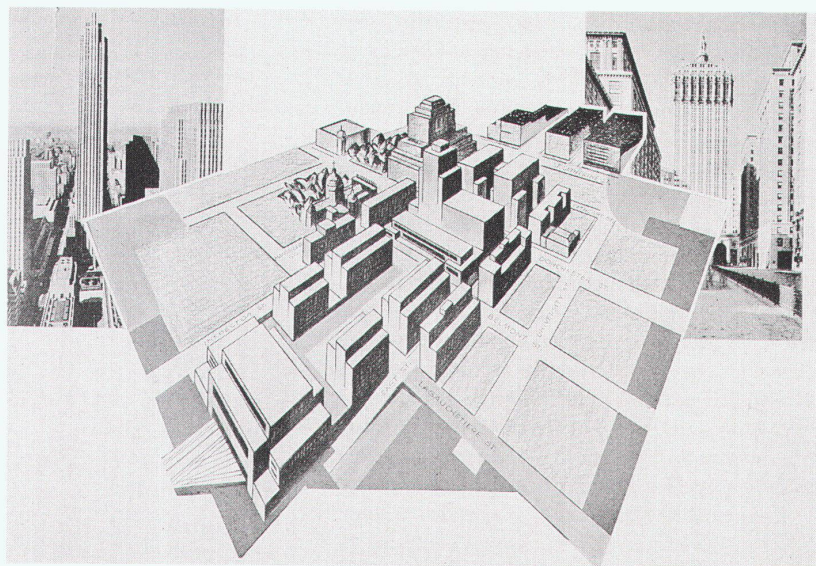
Im folgenden wird versucht, aus der Perspektive einer Debatte über den Stadtbauentwurf und den Chancen seiner Verwirklichung in Nordamerika einen Überblick zu verschaffen über allgemeine Strategien und über einige im Stadtzentrum vorgesehene Grossprojekte. Wenn von der Architekturgeschichte, von der Praxis der Stadtplanung oder vom *urban design* in Montreal die Rede ist, sind sich die meisten Kritiker darüber einig, dass die Realisation des neuen Stadtzentrums in den «zehn goldenen Jahren» zwischen 1956 und 1966 das grosse Ereignis war, das seither die Entwicklung der Stadt bestimmt. Dabei waren zwei einander ergänzende Grundideen ausschlaggebend: zum einen eben jener Begriff des *urban design*, der von 1940 bis 1960 in Nordamerika im Zentrum des städtebaulichen Diskurses stand. Zum andern sah man in diesen Projekten mehr als nur den Entwurf eines Wolkenkratzers, eines Einkaufszentrums oder einer U-Bahn-Station, man suchte die in Nordamerika allgegenwärtige Vision eines Stadtzentrums auf mehreren Ebenen zu verwirklichen, nämlich die von New York ausgehende Vorstellung einer metropolitanen «Megastruktur».

Diese Vorstellung ist die Folge einer am Anfang des Jahrhunderts in Amerika vorherrschenden Vision: die Vision, dass ein ganzer Stadtteil vom selben Architekten entworfen und gestaltet wird. Man denke an die berühmten Entwürfe eines Harvey Wiley Corbett (1923) und Hugh Ferriss (1929), in denen die Trennung von Fussgänger- und fahrendem Verkehr die «Kultur der Überbevölkerung» vorwegnimmt, ein Begriff, der aus den Diskussionen um den Bau des New Yorker *Rockefeller-Centers* in den vierziger Jahren stammt.

Montreal wird sich später von diesen Vorstellungen inspirieren lassen, denn gerade das Rockefeller-Center wurde in den vierziger bis sechziger Jahren, als das Stadtzentrum und später die Bauten der Expo '67 ver-

* Alan Knight ist Professor Agrégé der Ecole d'architecture an der Universität Montreal und architektonischer Berater für die Stadt Montreal.

¹ Melvin Charney, «Montréal formes et figures en architecture urbaine», in *Ville Metaphore projet* – Melvin Charney, Alan Knight, Irena Latek. Edition du Méridien, 1992



Baumassenplan des CN-Areals. Abbildung aus «Architectural Record», Band 94, Nr. 6. Montage, die die Nähe zum nordamerikanischen Konzept städtischer Projekte aufzeigt.

■ Plan directeur du site du CN. Illustration tirée du «Architectural Record», vol. 94, n° 6. Montage illustrant la parenté de l'idée nord-américaine du projet urbain.

■ Development plan of the CN site. Illustration in: «Architectural Record», vol. 94, no. 6. Montage showing the closeness to the North American concept of urban projects.

wirklicht wurden, zum idealisierten Modell planerischer Praxis. Die Urheberschaft des «neuen Stadtzentrums» wird Vincent Ponté, amerikanischer Stadtplaner und Mitglied jener Stadtplanergruppe, die mit den Architekten der Firma I. M. Pei zusammenarbeitete, zugeschrieben. Dieses Team war von William Zeckendorf zusammengestellt worden, dem Verfasser des damals bekanntesten Projekts, der *Place Ville-Marie*. Bereits in den zwanziger Jahren jedoch war ein Vorschlag eingereicht worden, basierend auf der Idee eines unterirdischen Verbindungsnetzes, das verschiedene Gebäude miteinander verknüpfte. Der zugehörige Auftrag stammte vom Präsidenten der *Canadien National*, einer der beiden Eisenbahngesellschaften Kanadas, und betraf den Bau eines Bahnhofs auf einem mitten im Zentrum gelegenen Grundstück der Gesellschaft. Dieser Richtplan scheint der wahre Vorläufer jener «Megastruktur» gewesen zu sein, die durch den Bau der *Place Ville-Marie* initiiert wurde. Als 1943 der Hauptbahn-

hof gebaut wurde, konnte man nicht nur auf das *Rockefeller-Centers* Beispiel zurückgreifen, sondern auch auf den Zentralbahnhof von New York, dessen Hochbauten aufgrund des Baurechtes über den Geleisen entstanden.²

Auch beim Bau der *Place Ville-Marie* macht man sich dieses Baurecht über den vom Hauptbahnhof ausgehenden Geleisen zunutze. Südlich des Bahnhofs wird ungefähr gleichzeitig (1967) die *Place Bonaventure* ausgeführt, ein zweites Grossprojekt, das aufgrund dieses Baurechts ermöglicht wurde. Am deutlichsten wird die Begeisterung für die neuen «Megastrukturen», wenn man diese Grossprojekte im Schnitt betrachtet: «Es handelt sich um den bedeutendsten multifunktionalen Komplex mit mehreren Geschossebenen in Nordamerika», der somit «die erste City des 20. Jahrhunderts» begründet, so der bekannte Kritiker Peter Blake.³ Derselbe Blake wird in einer damals weitverbreiteten Artikelserie den Prototypen für ein Stadtzentrum entwickeln, der im Rahmen einer «Megastruktur» eine Vielfalt von Funktionen zu erfüllen hat. Man muss aber bereits hier auf die neuen Ideen eines modernen *urban design* hinweisen, bei dem – wie erwähnt – derselbe Architekt einen ganzen Teil eines solchen Stadtzentrums gestaltet. Die verwegene Vision einer solchen «Megastruktur» scheint mit der ebenso kühnen Vorstellung des *urban design* in direktem Zusammenhang zu stehen.

Wie dem auch sei, Blake und andere fanden in Montreal den idealen Ort, um ihr Modell («einen neuen Prototypen der Stadt») für eine Wiederbelebung des Stadtzentrums in der amerikanischen «Megapolis» zu erproben. Der Standort der *Canadien National* würde sich vortrefflich für die Idee einer «Megastruktur» eignen, die auf der Teilung und Gestaltung verschiedener Transportsysteme beruhte. Der Zustrom der Bevölkerung in diese neuen multifunktionalen Stadtzentren würde die Einkaufszentren der Vororte konkurrieren. Eine breite Bevölkerungsschicht würde von der Funktionsvielfalt, die nur ein Stadtzentrum bieten kann, angezogen. Nach dem Muster der Galerien und Passagen

² John Scofield (Chefarchitekt des Projektes des CN). A «Modern station for Montreal», S. 91–101, in: *Architectural Record*, Dez. 1943, Bd. 94, Nr. 6

³ Downtown in 3D. P. Blake, S. 31–48, in: *Architectural forum*, Sept. 1966

des 19. Jahrhunderts würden Theater, Restaurants, Hotels, Büros und vielleicht sogar Wohnungen die Zentren der Grossstädte neu beleben.

Der Bau der *Place Ville-Marie* und der *Place Bonaventure* in den sechziger Jahren fiel mit breit angelegten Modernisierungsbemühungen der öffentlichen Institutionen Quebecs zusammen. Die Stadtverwaltung beteiligte sich daran mit der Schaffung mehrerer Dienstleistungsstellen, insbesondere eines Stadtplanungsamtes. Die bevorstehende Eröffnung der Expo '67 beschleunigte diesen Prozess noch, und die Stadt engagierte eine Anzahl amerikanischer und europäischer Stadtplaner.

In den Vereinigten Staaten war die grosse Zeit der Regionalplanung angebrochen, und in Montreal kam der Bau der Autobahnen und der U-Bahn mit Riesenschritten voran. Dies veranlasste wiederum Peter Blake, den Anschluss der U-Bahn an die «Megastrukturen» zu diskutieren und die beiden Plätze *Ville-Marie* und *Bonaventure* – der eine lag in der Nähe, der andere mitten drin – in sein visionäres Autobahnnetz einzubeziehen. Eine solche Verknüpfung war auch den Ingenieuren des Strassennetzes nicht entgangen, die für die Anschlüsse den gleichen gerillten Betonbelag verwendeten wie für die *Place Bonaventure*. So konnte Blake von einem exemplarischen Fall in der modernen Praxis der Städteplanung sprechen, der wir die Entstehung des «fortschrittlichsten Stadtzentrums unserer Zeit verdanken – die Vision einer Metropole auf mehreren Ebenen wird endlich verwirklicht... Die Architektur der Stadt ist eben daran, sich neu zu definieren».⁴

Natürlich muss man, wie Manfredo Tafuri zu Recht argumentierte, diese Äusserung im Kontext jener zwanzig Jahre sehen, die der Auseinandersetzung um die Wirksamkeit der geplanten Stadterneuerung vorangingen. Kann ein *Master Plan* wirklich etwas zur Verwaltung und Kontrolle der nordamerikanischen Stadt beitragen? Für Blake wie schon für Sigfried Giedion vor ihm war das Rockefeller-Center ein Modellfall und das Ergebnis der generellen Auseinandersetzung um die Struktur der amerikanischen Stadt und ihrer Reform-

praxis. Tafuri äusserte sich dazu folgendermassen: «Als Antwort auf verschiedene Versuche, den Stadtorganismus umfassend zu kontrollieren, beweist das *Rockefeller-Center*, dass es nur durch einen Eingriff in begrenztem Massstab möglich ist, die städtische Dynamik wirksam zu beeinflussen, und nur im Einklang mit den Gesetzen des städtischen Wachstums, das heisst, dem Konzept des *urban design*.»⁵

Genau genommen können aber weder das Rockefeller-Center (1939 vollendet) noch die *Place Ville-Marie* (1966 vollendet) als eigentliche *Modellfälle des urban design* gelten, denn «... es müsste gewährleistet sein, dass weiterhin Investitionen getätigt werden, die denen des Rockefeller-Centers (und ich würde sagen auch der *Place Ville-Marie*) vergleichbar sind, und dass weiterhin wirtschaftliche Bedingungen gegeben sind, durch welche die eine oder andere Immobiliengesellschaft zu ähnlich gigantischen Kapitalkonzentrationen angeregt würde».

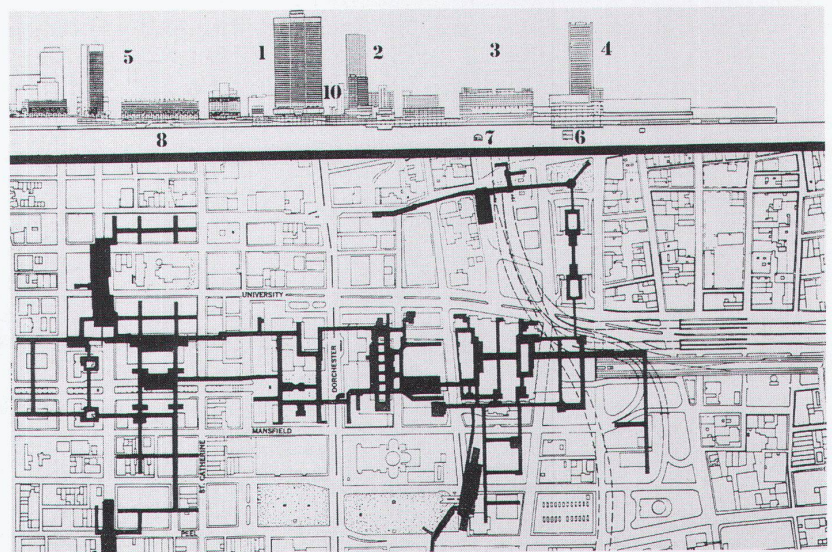
Andere Umstände jedoch führten dazu, dass die Avantgarde ihr Interesse für die «Megastrukturen» der sechziger Jahre zunehmend verlor. Reyner Banham bringt es am Ende seines Buches über das Phänomen der Megastrukturen auf den Punkt: Das «Problem» der Stadt (oder der «Metropole»), so wie es sich in Wirklichkeit stellt und auch den Stadtplanern geläufig ist, wurde von der libertären Generation der sechziger Jahre (der «now-generation») als ein Gebilde wahrgenommen, das unmöglich zu verwalten war.⁶ Die Erwartungen dieser Generation erfüllten sich vielmehr in der «instant city», wie sie die Archigram-Gruppe vorschlug... und wie sie in Montreal an der Expo '67 tatsächlich realisiert wurde. Laut Banham konnten die Anhänger der «Megastrukturen» an der Expo «die Diskrepanz zwi-

Gegenüberstellung des Grundrisses und des Aufrisses des Hauptbahnhofs, aus dem von Peter Blake im «Architectural Forum», Band 125, Nr. 2, S. 46, publizierten Artikel «Downtown in 3D»

1 Place Ville-Marie, 2 Hauptbahnhof, 3 Place Bonaventure, 4 Place Victoria, 5 geplante Gebäude des Projektes Avenue McGill College (Bauleitplan von Vincent Ponté), 6 Autobahn Ville Marie/Bonaventure, 7 Metro Bonaventure, 8 Metro McGill, 9 Rue Sherbrooke, 10 Boulevard Dorchester (heute Boulevard René-Lévesque)

■ Juxtaposition du plan et de la coupe du site de la gare centrale, tirée de l'article de Peter Blake «Downtown in 3D», in «Architectural Forum», vol. 125, n° 2, p. 46

■ Comparison of the ground-plan and the cross-section of the main station site, in an article by Peter Blake, "Downtown in 3D", in: "Architectural Forum", vol. 125, no. 2, page 46



4 Vergleiche Anmerkung 3

5 The Desenchanted Mountain, Manfredo Tafuri, in: *The American City*, Giorgio Ciucci, Francesco Dal Co, Mario Manieri-Elia, Manfredo Tafuri. Trad. Barbara Luiga La Penta, MIT Press (1973) 1979 (französische Übersetzung: Alan Knight)

6 Reyner Banham, *Megastructure, Urban futures of the recent past*. Harper & Row, 1976 (französische Übersetzung: Alan Knight), S. 208–216

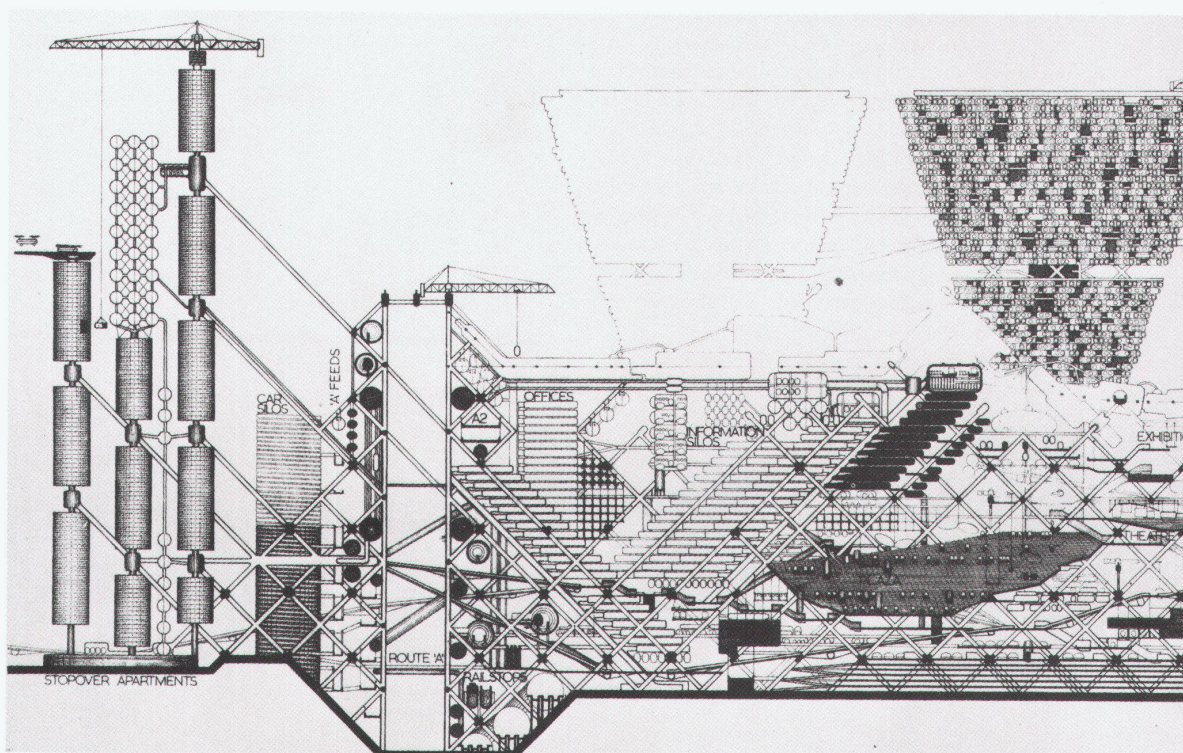
schen Vision und Realität» ermesen und erleben. Die Idee des sogenannten *urban design* war nichts anderes als ein System zur Kontrolle der Stadt, das sich aus verwaltungstechnischen Aspekten einerseits (ein Wissensgebiet, das sich seinen Adelstitel während des Zweiten Weltkrieges verdiente)⁷ und aus der Architekturpraxis andererseits zusammensetzte, die einen direkten Einfluss auf das Stadtbild ausübte, auf die städtische Infrastruktur, auf den öffentlichen und den privaten Raum.

In Wirklichkeit wurde die Überwachung der Bürger innerhalb solcher (auf Privatgrund gebauter) Strukturen zum Symbol der liberal-kapitalistischen Kontrolle über das Individuum schlechthin. Reyner Banham folgte daraus, dass es die alten Fragen der Handlungsfreiheit und des Rechts des Bürgers auf die Stadt waren, die um 1968 herum wiederentdeckt wurden. Dies war der Anfang einer neuen Wahrnehmungsweise, die eine Stadtarchitektur als kulturelle Aufgabe möglich macht. Das wiedererwachende Interesse für die Form der Stadt markiert den Beginn einer praxisbezogenen Architektur im Gegensatz zur Architektur des *urban design*.

Das heisst aber nicht, dass die Idee, Geschäftshäuser in Zusammenhang mit unterirdischen Verbindungsnetzen und Galerien an den U-Bahn-Eingängen zu errichten, das gleiche Schicksal erleiden musste wie jene der «Megastrukturen». Man kann auch nicht behaupten,

dass die Idee des Stadtentwurfs weniger diskutiert und ihre Umsetzung dadurch gebremst wurde. Im Gegenteil, das unterirdische Netz und die U-Bahn wurden bis heute kontinuierlich ausgebaut, und das Geschäftszentrum wurde durch bedeutende Hochhäuser ergänzt, die gleichsam mit diesem Netz verkabelt sind. Das Konzept einer vernünftigen Planung durch die öffentliche Verwaltung in Zusammenarbeit mit den Projektträgern und den verschiedenen Regierungsinstanzen, wie es sich vor der Expo '67 abzeichnete, erwies sich jedoch als ebenso utopisch wie die «Megastrukturen», die *Terre des hommes* 1967 versprochen hatte. Sicher ist, dass der aussergewöhnliche Elan zur Suche nach neuen Massstäben für die Regionalplanung in der Zeit zwischen der Expo '67 und der Olympiade von 1976 langsam erlahmte. Zwar wurde die U-Bahn- und Autobahnplanung durch die Stadtplaner, die von der Stadt angestellt waren (oder auf privater Vertragsbasis arbeiteten, wie zum Beispiel Blanche Van Ginkel und ihre Kollegen), weitergeführt und die Vorstellungen eines Vincent Ponté vom Stadtplanungsamt durchaus geteilt. Aber man träumte derzeit von der Regionalplanung. 1967 veröffentlichte die Stadt ein audiovisuelles Dokument unter dem Titel «Montréal Horizon 2000», das den Bürgermeistern der Vororte und dem Ministerrat Quebecs vorgeführt wurde. Doch weder die Provinz noch die Bürgermeister

⁷ Vergleiche z.B.: John Todd «Beauty plus utility», in: *Architectural Record*, Okt. 1943, Bd. 94, Nr. 4, s. S. 52–53



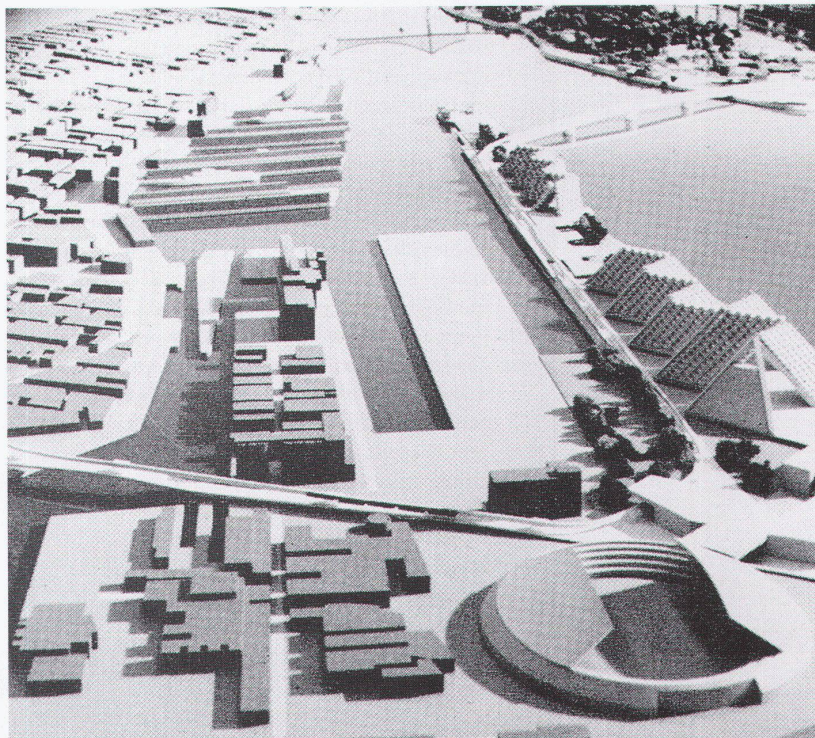
waren von den Vorschlägen dieser breitangelegten regionalen Untersuchung überzeugt, und man musste auf das Jahr 1970 warten, bis die Idee einer Stadtgemeinschaft, wie sie die Studie von 1967 vorgeschlagen hatte, realisiert wurde.

Die Zeiten zwischen 1967 und 1976 waren also nicht sehr bewegt, und das Stadtplanungsamt verlor einige seiner dynamischsten Mitarbeiter, die in andern Stadtplanungsämtern Kanadas unterkamen. Gleichzeitig wird ein Wohnungsamt gegründet (1967), und die politischen Prioritäten gelten nun der Stadterneuerung.

In den siebziger Jahren wurde, wie auch anderswo in Amerika, heftig gegen die Stadterneuerungsprogramme protestiert. Wie Harry Lash, damaliger Stadtplaner in Montreal, feststellte, war das «System der Stadterneuerung» bestens dazu geeignet, in der direkt davon betroffenen Bevölkerung wilde Opposition hervorzurufen, bedingt vor allem dadurch, dass das soziale Leben in den Quartieren durch Ghettoisierung zerstört wurde.⁸

1976, während der ersten Tage der Olympischen Spiele in Montreal, liess die Stadt über Nacht eine öffentliche Installation von Kunstobjekten und «Konstruktionen» entfernen, die kritisch Stellung nahm zur eben damals erfolgten Umgestaltung der *Rue de la Sherbrooke* durch die Stadtverwaltung. Die Bevölkerung

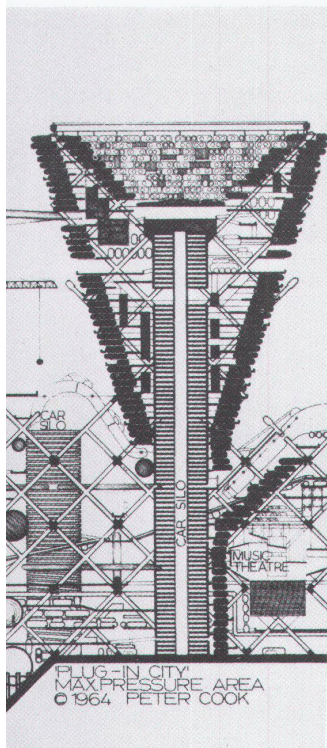
⁸ Harry Lash, «Le vieillissement des villes», in *Habitat*, Bd. XI, Nr. 3, Juni 1966



Modell zur Beurteilung der Durchführbarkeit des Projekts: Lage der zwei Riesengebäude am Quai Macky (rechts); Habitat '67 (im Hintergrund) und ein anderer Riesenkomplex im Vordergrund. Aus: «Habitat '67, Phase 1», «Royal Architectural Institute of Canada Journal», 477, Band 42, Nr. 6, 1965

■ Maquette de faisabilité montrant la situation de deux mégastructures sur la jetée Macky (à droite); Habitat '67 (en arrière-plan) et un autre mégacomplexe en avant-plan. Tirée de «Habitat '67, phase 1», in «Royal Architectural Institute of Canada Journal», 477, vol. 42, n° 6, 1965

■ Feasibility model showing the situation of the two megastructures on the Macky jetty (to the right); Habitat '67 (in the background) and another mega complex in the foreground. "Habitat '67, Phase 1" in: "Royal Architectural Institute of Canada Journal", 477, vol. 42, no. 6, 1965



Plug-in City der britischen Gruppe «Archigram» in «Habitat», Band X, Nr. 1, 1967. «A Clip on Architecture»

■ Plug-in City du groupe britannique «Archigram», in: «Habitat», vol. X, n° 1, 1967, «A Clip on Architecture»

■ Plug-in City of the British group "Archigram", in: "Habitat", vol. X, no. 1, 1967. "A Clip on Architecture"

unterstützte die Auffassung, welche die Schöpfer dieser – *Corridart* genannten – Installation vertraten. Sie hatten es gewagt, die Situation in der *Rue de la Sherbrooke*, einer der schönsten Strassen der Stadt, anzuprangern, wo Bürgerhäuser von hoher architektonischer Qualität übereilt abgebrochen und durch architektonisch bedeutungslose Hochhäuser ersetzt worden waren.

Corridart formulierte demnach den Wunsch der Bürger, dieses Unternehmen, das mit einem gewaltigen finanziellen Aufwand durch die Stadt und den Staat verbunden war, abzuberechnen. Dieser Vorfall markiert auch eine Etappe bezüglich der Akzeptanz des Gedankens, dass die Stadt auf einer Ordnung beruht, die manche Architekten und Planer nicht begriffen hatten. Ebenso wie man eine Sprache analysiert, kann auch die Logik einer Stadt und ihrer Gesetze entschlüsselt werden, nach der sich architektonische und städtebauliche Projekte zu

richten haben. Eine so verstandene Architektur der Stadt hat nichts mehr mit der Idee des *urban design* zu tun.

Die Haltung der Stadtverwaltung in Sachen Wohnungsbau spiegelt in der Folge solche Überlegungen. Mehrere Programme aus dieser Zeit sahen nun »sanftere« Eingriffe in den Quartieren vor. Es ging lediglich noch darum, die Zahl der Wohnungen in einem Quartier durch Konsolidierung oder Renovation beizubehalten oder allenfalls zu erhöhen.

So fand 1986 ein Vierteljahrhundert, in dem sich Bürgermeister Drapeau und seine verschiedenen Verwaltungen um die Modernisierung der städtebaulichen Praxis in Montreal bemüht hatten, ein Ende. Es wäre allerdings falsch zu glauben, dass sich die Stadt von da an anhaltend für eine vernünftige Planung einsetzte. In den sechziger Jahren hatte sie sich, sogar unterstützt von mehreren versierten Stadtplanern aus den Vereinigten Staaten und anhand konkreter Richtpläne, eher für die »Förderung« grossangelegter Privatprojekte in Übereinstimmung mit dem geltenden Zonenplan eingesetzt. Nach den Worten von Christian Devillers ist das Reglement für die Stadt das »grosse Beruhigungsmittel«. Jenseits solcher verwaltungstechnischer Massnahmen wurden vom Stadtplanungsamt in der Tat kaum Anstrengungen unternommen, ausser für das U-Bahn-Netz und andere die Infrastruktur betreffende Grossprojekte im Verein mit halbstaatlichen Organisationen. Selbst die Erweiterung des unterirdischen Verbindungsnetzes ist weitgehend das Resultat von Verhandlungen, die Private angeregt hatten.

Erst seit der Wahl der heutigen Verwaltung wird das Stadtprojekt eingehend diskutiert und werden Wahlversprechen eingelöst, die eine vernünftige Stadtplanungspraxis in Aussicht stellten. Der *Plan directeur* und die Festsetzung eines neuen Baureglementes sind wichtige Vorbereitungen dazu.

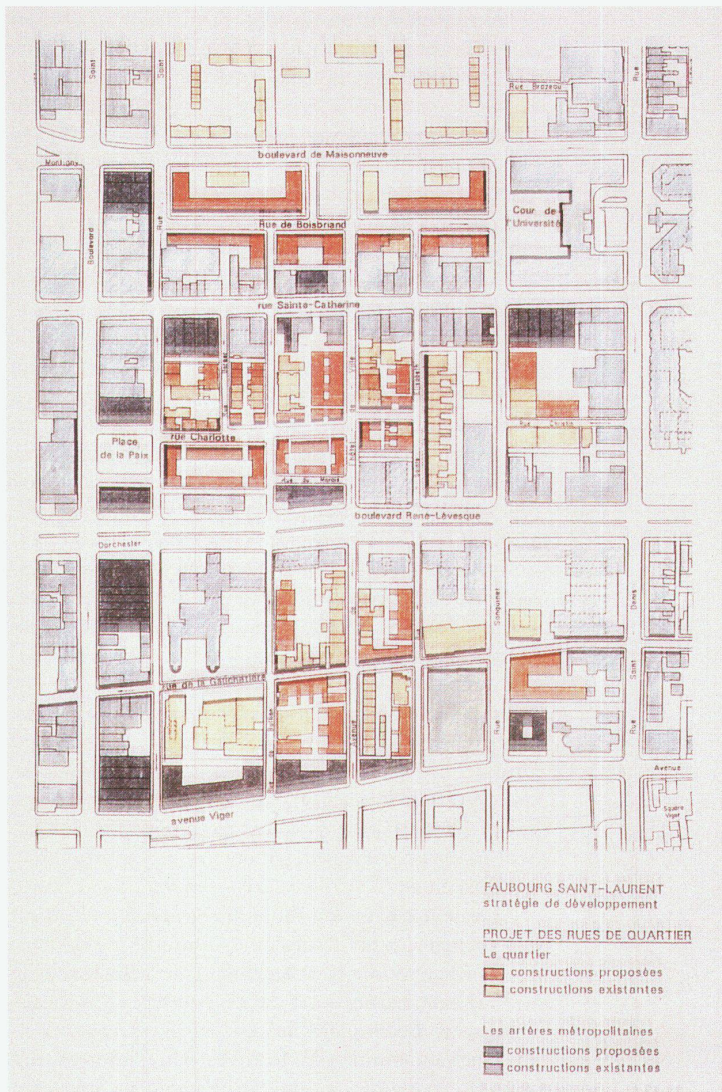
Die Neudefinition der Stadterneuerungsaufgabe innerhalb der Stadtverwaltung vollzieht sich um einige



«Die Häuser an der Rue Sherbrooke...» Eine im Rahmen von «Corridart» 1976 entstandene Installation von Melvin Charney, Architekt und Künstler

■ «Les maisons sur la Rue Sherbrooke...». Installation produite dans le cadre de «Corridart», 1976, par Melvin Charney, architecte et artiste

■ «The houses on Rue Sherbrooke...». An installation produced within the scope of «Corridart», 1976, by Melvin Charney, architect and artist



Ausführungsplan der drei Phasen des Faubourg Saint-Laurent auf der Grundlage der von Charney in seinem 1990 verfassten Bericht erläuterten Strategien. Zeichnung von François Gagné, SHDU, Montreal

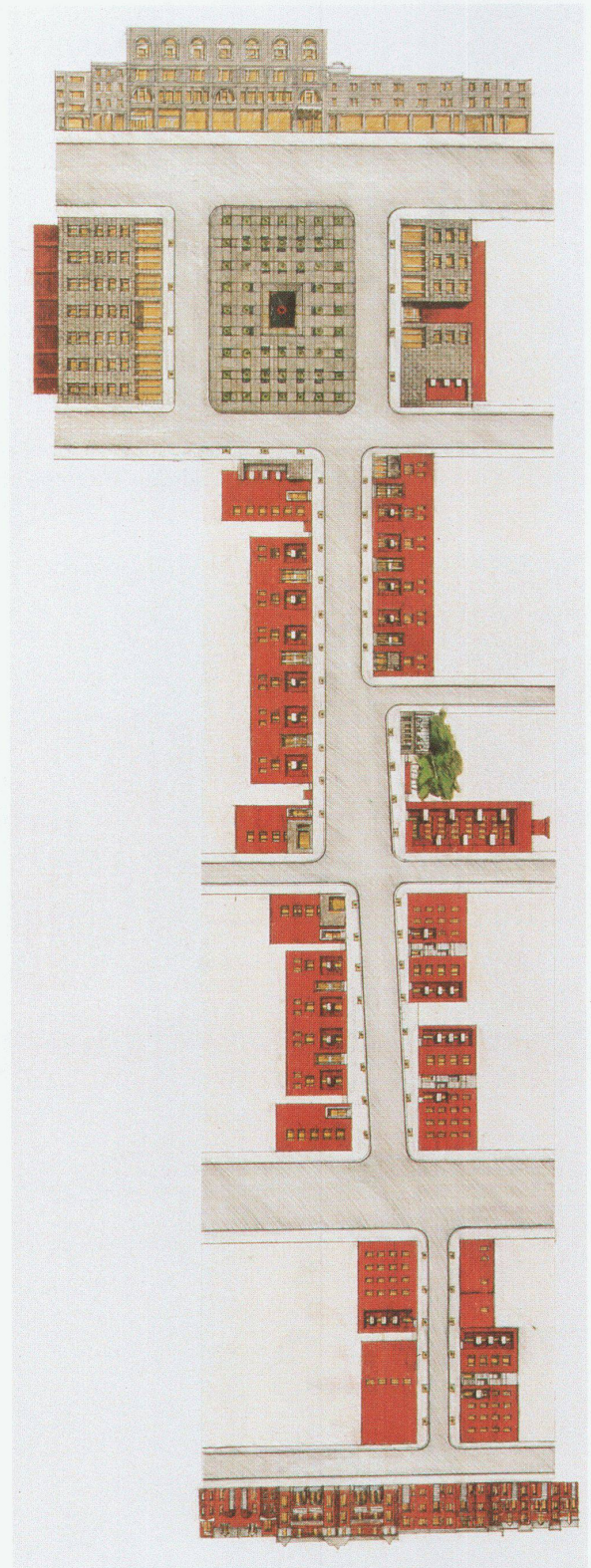
■ Plan de mise en œuvre des trois phases du Faubourg Saint-Laurent basé sur les stratégies contenues dans le rapport Charney, 1990. Dessin de François Gagné, SHDU, Ville de Montréal

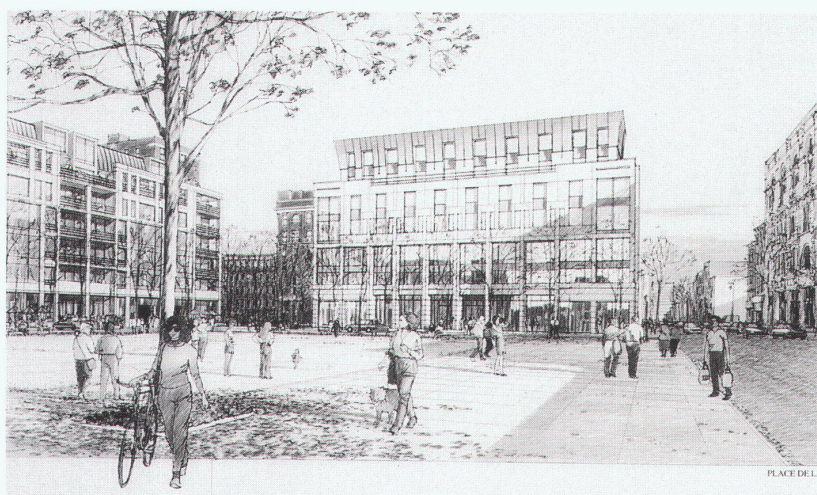
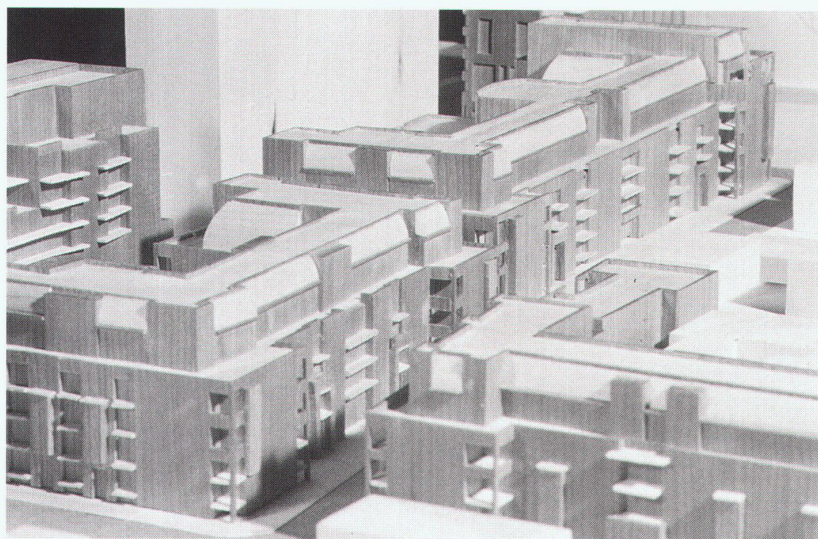
■ Execution plan of the three phases of the Faubourg Saint-Laurent, based on strategies developed in the Charney report of 1990. Drawing by François Gagné, SHDU, Montreal

Bebauungsplan der Rue Charlotte, 1991, und der Place de la Paix. Erste Phase. Zeichnung von Alain Carle, SHDU, Montreal

■ Plan d'aménagement de la Rue Charlotte, 1991, et de la Place de Paix. Première phase. Dessin d'Alain Carle. SHDU, Ville de Montréal

■ Development plan of Rue Charlotte, 1991, and Place de la Paix, first phase. Drawing by Alain Carle, SHDU, Montreal





2 Perspektiven des Platzes (Modell)
des Wohnbauprojekts der Firma
Cardinal&Hardy für die erste Phase,
1993

Foto: SHDU, Ville de Montréal

■ 2 perspectives de la place
(maquette) du projet d'habitation
de la firme Cardinal&Hardy pour
la première phase, 1993

■ 2 perspectives of the square
(model) of the residential project by
Cardinal&Hardy for the first phase,
1993

Grossprojekte in den Vororten Saint-Laurent, Québec und Récollets herum, die *Cité internationale*, *Vieux-Montréal* im Zusammenhang mit dem *Vieux-Port*, den *Canal de Lachine* und den *Parc du Mont Royal*. Es geht dabei um das Problem der Vernetzung der verschiedenen städtischen und staatlichen Aufgabenbereiche im Hinblick auf ein gemeinsames Ziel.

«Ein Stadterneuerungsprojekt», sagt Christian Devillers, «eignet sich vorzüglich dazu, eine demokratisch geführte Debatte auszulösen, ist fähig, sich innerhalb seiner Realisierungsphase weiterzuentwickeln, indem es für neu auftauchende kreative Vorschläge offen bleibt; dies alles unter Aufsicht der gewählten Vertreter und in einem Rahmen, der Verhandlungen zwischen den Partnern jederzeit zulässt».⁹

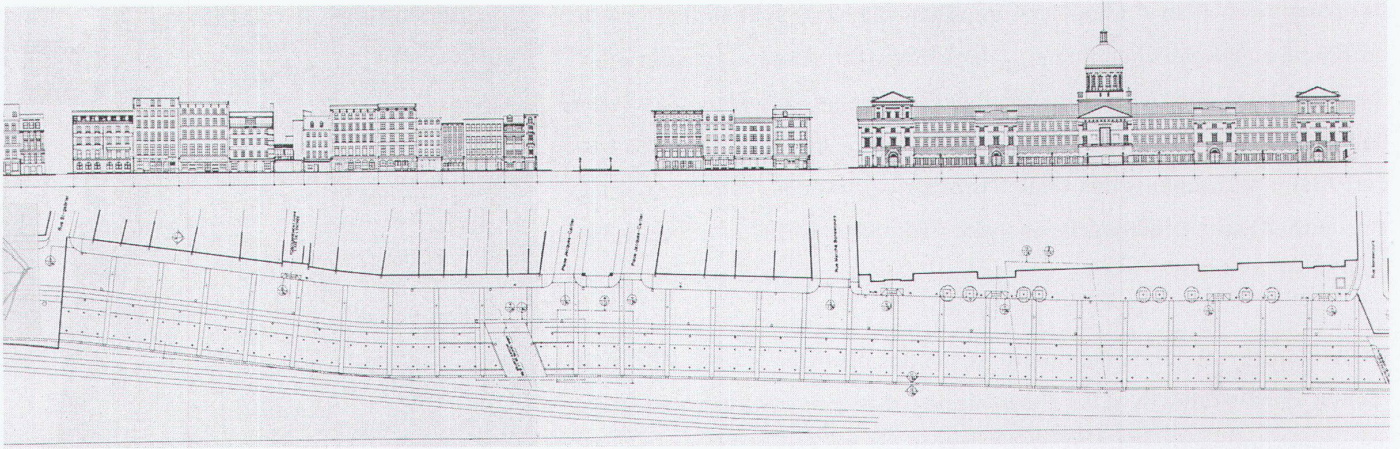
Es ist für die Lebensfähigkeit der zu diesem Zweck geschaffenen Projektierungsbüros wichtig, dass die Stadt oder die ihr assoziierten Gesellschaften vorgängig die anvisierten Grundstücke aufkaufen. Die Stadt übernimmt so die Rolle der Auftraggeberin. Das ist zum Beispiel bei den Wohnbauprojekten in den drei Vororten der Fall. In der Regel entwerfen die Projektierungsbüros ein Vorprojekt, das einer Exekutivkommission zur Bewilligung unterbreitet wird.

Das Vorprojekt ist ein Gestaltungsplan; er legt die überbauten Flächen fest, die Baulinien, Hierarchien und Unterteilungen der Gebäudevolumen und des öffentlichen Raumes. Solche Vorschläge haben eine morphologische Funktion, die sich auf das spezifische Bild der Stadt abstützt, wie es sich seit der Zeit ihrer Entstehung entwickelt hat.

Das Projekt für den Faubourg St-Laurent illustriert das Vorgehen in drei Stufen:

– Die erste Stufe berücksichtigt die städtebauliche Kultur und Lebensweise der Einwohner Montreals. 1990 zeigt die Studie des beigezogenen Beraters Melvin Charney, beauftragt vom Amt für Wohnbau und städtische Entwicklung, eine Reihe möglicher Strategien

⁹ Christian Devillers, «Pour un urbanisme de projet», 18 vervielfältigte Blätter, 1983



auf, wie man den Stadtteil umgestalten könnte, und liefert wichtige Orientierungshilfen.

– Die zweite Stufe geht aus der ersten hervor: Im August 1991 hat das Amt die Ziele und Strategien für die kurz- und mittelfristige Umgestaltung dieses für das Image von Montreal und sein künftig bewohnbares Zentrum entscheidenden Stadtteils näher definiert. Das ist die Stufe des Vorprojekts.

– Die dritte Stufe umfasst die detaillierte Planung der 500 Wohneinheiten einer ersten Bauetappe. Der entsprechende Auftrag dazu ergeht infolge einer öffentlichen Ausschreibung von 1993 an Aurèle Cardinal, Mitinhaber des Architekturbüros Cardinal & Hardy. Die Besonderheit dieses Projekts liegt in der Konzeption eines Platzes und einer Strasse als Rückgrat für die Wohnüberbauung.

Schliesslich sei auf jüngste Projekte von öffentlichen Plätzen und Promenaden hingewiesen, als Beispiel für die Bemühungen, bedeutende öffentliche Orte zu gestalten und die öffentliche Funktion des Stadtzentrums hervorzuheben. Das Projekt für die *Promenade de la*

Commune wird in Zusammenarbeit mit der *Société du Vieux-Port* ausgeführt, die zur gleichen Zeit ein umfangreiches Projekt für die Umgestaltung der *Quais des Vieux-Port* in einen Park realisieren wird. Der Flusshafen von Montreal erhält durch die beiden Bauvorhaben eine neue Bestimmung, indem ein früherer Warenumschlagplatz in eine Uferpromenade entlang den alten, den Hafen flankierenden Bauten aus der französischen Kolonialzeit umgewandelt wird.

Diese Projekte zeigen, wie sehr man sich heute darum bemüht, die Brachen im Stadtzentrum einer neuen Nutzung zuzuführen. Man sucht nach sinnfälligen Zeichen und Morphologien, welche die Identität und das kulturelle Bewusstsein der Bevölkerung Montreals ausmachen. In diesem Sinn will die Stadt ein Gleichgewicht schaffen zwischen Tradition und Modernität.

A.K.

Grundriss/Aufriss der ersten Phase von 420m der Rue de la Commune, gebaut 1991–1992 im Rahmen der 350. Jahresfeier der Gründung der Stadt.

■ Plan/élévation de la première phase de 420m de la Rue de la Commune. Construite en 1991–1992 dans le cadre des célébrations du 350^e anniversaire de la fondation de la ville.

■ Ground-plan/elevation of the first 420m of Rue de la Commune. Built 1991–1992 within the scope of the 350th anniversary of the establishment of the city.