

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 97 (2010)
Heft: 3: wet cetera DSDHA

Artikel: Ambivalentes Le Havre : eine Annäherung an Potenziale und Defizite in Auguste Perrets Wiederaufbau des Stadtzentrums
Autor: Flury, Aita / Stehrenberger, Katharina
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-144719>

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: 19.04.2026

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



Ambivalentes Le Havre

Eine Annäherung an Potenziale und Defizite in Auguste Perrets Wiederaufbau des Stadtzentrums

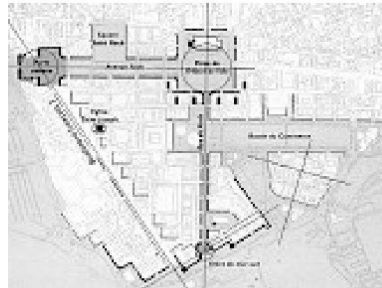
Text und Bilder: Aita Flury und Katharina Stehrenberger Das nach Plänen von Auguste Perret zwischen 1945–1954 wiederaufgebaute Zentrum von Le Havre ist ein Werk mit zweideutigen Zügen, das eine Betrachtung lohnt. In der Lektüre der konkreten Strukturen wird klar, warum dieses eigenwillige Stadtensemble,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



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

Deklinaton eines Regelwerks

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



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

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

Diese Raumkonzeption ist am reinsten südlich des Rathausplatzes in den für den Wiederaufbau prototypischen «îlots» der I.S.A.I. (immeubles sans affectation individuelle ou immédiate) erfahrbar. Mittels 9-geschossiger Türme, die aus den U-förmigen Blöcken aufsteigen, wird das Rathausgebiet hier aus der zweiten Reihe skandiert. Diese Gebilde konstituieren die Rue Victor Hugo, einen Strassenraum von angenehmer Fussläufigkeit und – seiner vertikalen Bewegtheit zum Trotz – mit grossen Aufenthaltsqualitäten. Hier, wie auch in der nach Süden führenden Rue de Paris, zeigt sich die Deklination des grossen Regelwerks am besten: Räumliche und vorgeblendete Arkaden, über denen ein 2-geschossiger Strassenhorizont eingeführt wird, Variationen von Säulentypen sowie die Rhythmisierung der Fassaden durch plastische Überlagerung stehender Fensterproportionen und liegender Balkongesimse. Letztere setzt Perret als rein gestalterische, die Volumen gliedernde Mittel ein. Aus diesem Grunde fehlt vielen Wohnungen ein direkt zugänglicher, privater Aussenraum, was die Kritik an der Kollektivierung der Wohnung, der Abgeschlossenheit und der Anonymität massgeblich geschürt hat. Das modular geprägte Äussere vermittelt jedoch nicht, dass sich im Innern unerwartet fließende Grundrisse von hoher Flexibilität und Offenheit entwickeln. Der Charakter der Wohnungen wird von einer stark an die Konstruktion gebundenen Verteilung der Räume bestimmt. Das Platten-Stützen Tragwerk, das auf einem rigiden, die Stadt durchziehenden Grundraster von 6,24 m basiert, garantiert eine freiere Interpretation der Raumkammern. Die damit mögliche Vereinigung einzelner Zellen entlang der Fassaden und die Verspannung der Grundrisse in Querrichtung verleihen den Wohnungen ungeahnte Grosszügigkeit.

Irreführende Kritik und räumliche Probleme

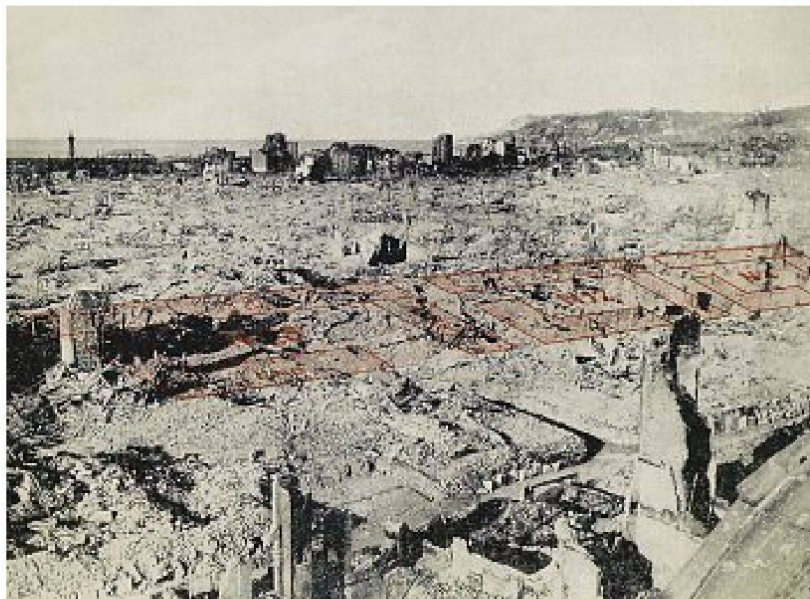
Diesen Wohnungsqualitäten und der Harmonie der äusseren kompositorischen Volumenstaffelung zum

Trotz scheint das Stadtzentrum von Le Havre rund sechzig Jahre nach seiner Genese an einer diffusen Ablehnung durch die Bevölkerung zu leiden. Die Gründe für die empfundene Unaneignbarkeit werden meist der Überreglementierung, dem dogmatisch Durchgängigen, der Rigidität der Gebäudestrukturen und der Beschränkung auf den rohen Beton zugeschrieben, der, nebenbei bemerkt, beeindruckend makellos gealtert ist. Aspekte, die auch innerhalb des heutigen allgemeinen Trends zum «auseinanderdividierten» Städtebau¹ als Argumente angeführt werden. Mit Blick auf das Modell Le Havre lautet die Gegenthese hier, dass dieses nicht primär unter übermässiger, formwirksamer Reglementierung und Typologisierung leidet, sondern die Defizite sich an einigen elementaren, räumlichen Schwachpunkten festmachen lassen.

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

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

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



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

Oben rechts: Einführung eines zweigeschossigen Strassenhorizonts durch Blend-Arkade und Gewinn an Plastizität an der Rue de Paris. Die Säule zeigt einen Kegelstumpf-Querschnitt, dezidierte Kannelüren und eine Abstraktion eines korinthischen Kapitells.

Unten: Auguste Perrets Skizze demonstriert auf eindrückliche Weise die Idee der Überlagerung der neuen Ilots auf dem terrain vague: die herkömmliche Blockrandidee ist bereits im Grundriss gesprengt, indem die Blöcke L- oder U-förmige Fussabdrücke aufweisen. – Bild aus: Mastering the city: North-European city planning 1900–2000 / Koos Bosma and Helma Hellinga (eds.); [Engl. transl.: D'Laine Camp ... et al.] – The Hague: EFL Publications [etc.], cop. 1997.



Oben: Perspektivenbedingt verschiebt sich der Turm der Eglise St-Joseph zwischen die beiden Scheiben der Porte Océane, die als Tor zum Meer gleichzeitig Abschluss der Stadt und Öffnung zur See symbolisieren soll.
 Unten: Wie bei der Porte Océane sind auch die Türme der Front de Mer Sud architektonisch kräftig, ihre städtebauliche Setzung aber eher fragil.
 Rechte Seite: Extremfall «Perrey-Quartier»: Die wabenförmige Megastruktur der «Résidence de France» von Georges Candilis und Jacques Lami aus den Sechzigerjahren sperrt die Perret-Stadt komplett vom Meer weg.





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

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

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

Plätze und wichtige Häuser im Verhältnis zum Strassen-niveau abgetieft sind. So liegen z. B. der Rathausplatz, der Park Square Saint-Roch, die Cathédrale de Notre Dame und die von Perret als Schlussstein entworfene Eglise St-Joseph auf dem Niveau der ursprünglichen Stadt; eine Reminiszenz des originalen Vorschlags, der die gesamte Stadt auf eine 3,50 m vom Terrain abgehobene Infrastruktur-Plattform stellen wollte!

Neue Strategien für Le Havre

Ab 2012 wird Le Havres Zentrum über eine 13 Kilometer lange Tramlinie mit der Agglomeration verbunden sein. Damit einhergehen sollen verschiedene Massnahmen zur komplementären Einrichtung des öffentlichen Raums. Das Projekt einer interdisziplinären Planergemeinschaft sieht Eingriffe im Bereich des Strandes und des Gebiets um das Rathaus vor. Der Fokus liegt auf einer Verbesserung des Modal Splits, der Entflechtung und Klärung von Verkehrsströmen und Parkplätzen sowie der Implementierung eines neuen Grünraums im Strandgebiet. Der Vorschlag zielt auf eine Belebung des Zentrums mittels klärender Verkehrsmassnahmen und zusätzlicher Begrünung ab und wendet dafür sicherlich bedachte Massnahmen an. Diese sind aber auf einer rein sekundären Ebene angelagert, was bereits die im Wettbewerb² definierten Perimeter und Eingriffstiefe illustrieren. Diese Strategie der Zurückhaltung und Ehrfurcht, die offensichtlich vom Gewicht eines derart stark markierenden Städtebaus hervorgerufen wird, wird den ohnehin musealen Charakter des Stadtzentrums kaum wesentlich verschieben können.

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

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

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

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

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

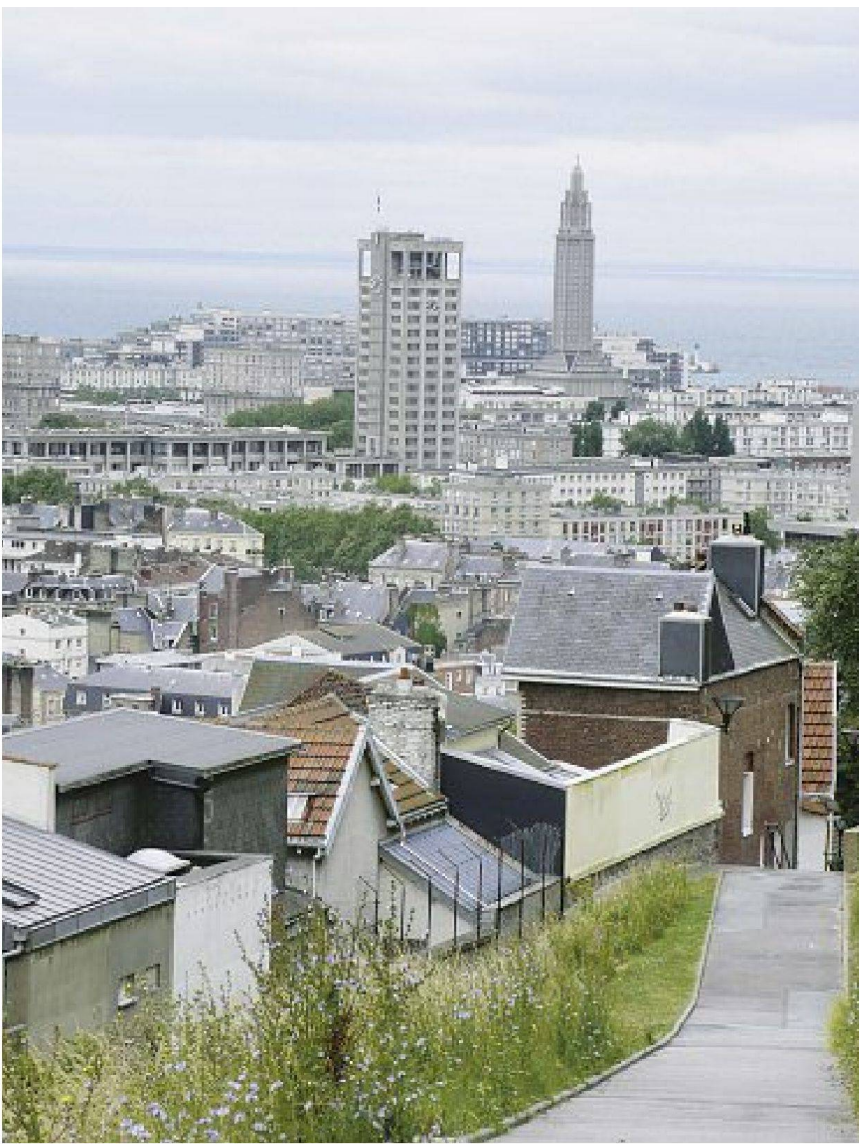
Literatur: Jean-Louis Cohen, Joseph Abram et Guy Lambert, *Encyclopédie Perret*, Le Moniteur, Paris 2002, S.225–236. *Inventaire général/ADAGP*, Le Havre, Auguste Perret et la reconstruction, Centre de Documentation du Patrimoine, Rouen 1999. Martine Liotard, *Le Havre 1930–2006, la renaissance ou l'irruption du moderne*, Editions A. et J. Picard, Paris 2007.

résumé **Le Havre – une ville ambivalente** Une approche des potentiels et des déficits dans la reconstruction du centre – ville d'Auguste Perret Même si l'aménagement urbain d'Auguste Perret au Havre date d'un demi-siècle, il y a raison suffisante de s'y intéresser, afin d'évaluer quelques-uns des aspects fondamentaux toujours riches en enseignement pour les tâches urbanistiques actuelles. C'est surtout l'ambivalence du Havre qui nous préoccupe: d'une part, la vigoureuse composition de bâtiments bien proportionnés et monolithiques, qui se décline avec virtuosité comme des variations sur un grand thème, confère à l'atmosphère du centre-ville un

calme agréable. Mais d'autre part, là où les tracés sont imprécis, là où apparaît une maladresse de situation, un relent d'une désagréable rationalité dogmatique, un vide hérétique et surtout une impossibilité de s'appropriier les lieux imprègnent l'espace. La stratégie de réserve et de vénération suivie dans le cadre d'un nouveau projet d'aménagement d'espaces publics complémentaires autour d'une nouvelle ligne de tram illustre la pesanteur d'un urbanisme et d'une architecture aussi marquants. Mais pour dynamiser cet ensemble urbain inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO, il faudrait sans doute envisager des interventions plus radicales. Sans contre – réactions triviales, il faudrait abandonner l'option de la conservation muséale et passer à un paysage urbain stratifié, qui réagisse aux nécessités du lieu et montre de solides espaces extérieurs.

summary **Ambivalent Le Havre** An approach to the potential and deficiencies of Auguste Perret's reconstruction of the town centre Reason enough to examine Auguste Perret's urban design work in Le Havre, which is now about a half a century old, is offered by the fact that it allows an evaluation of important aspects that are instructive for current urban planning projects. It is above all Le Havre's ambivalence that is disturbing: on the one hand the atmosphere of the reconstructed town centre is marked by a pleasant sense of calm exuded by the powerful composition of well-proportioned buildings poured from the same mould, which are declined in virtuoso fashion as variations on a major theme. But where the fundamental principles are imprecise, where a situative clumsiness emerges, the spaces are tainted by an unpleasantly dogmatic rationality, a heretical emptiness and, above all, a resistance to being appropriated. A new project to set up complementary public spaces along a new tram line illustrates a strategy of restraint and respect, which is clearly still the response provoked by the weight of urban design and architecture with such a strong presence. But in order to activate this urban system that is listed as part of the UNESCO "world heritage" more radical interventions must be considered. Without trivial counter-reactions the museum-like, untouched aspect must be transformed into a layered urban landscape that reacts to the circumstances of the place and presents robust outdoor spaces. ■





Links: «Pädagogischer Städtebau» – die landmarks des Rathauses und der Eglise St-Joseph überragen das rekonstruierte Zentrum, im Hintergrund die Résidence de France.

Mitte: Das 1982 fertig gestellte Kulturzentrum von Oscar Niemeyer leistet in seiner autistischen und antihetischen Haltung keinen Beitrag zur Stärkung der von Perret implementierten Masse-Raum Ordnung.

Unten: Bis 2012 sollen rund um eine neue Tramlinie verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Raums umgesetzt werden. Die Visualisierung zeigt den Vorschlag zur Klärung der Verkehrsströme und Verbesserung der Intermodalität rund um den Rathausplatz. – Visualisierung: Ateliers Lion Architectes Urbanistes, Ingérop Conseil & Ingénierie, Paris, mrs Verkehrsplanung und Raumentwicklung, Zürich

