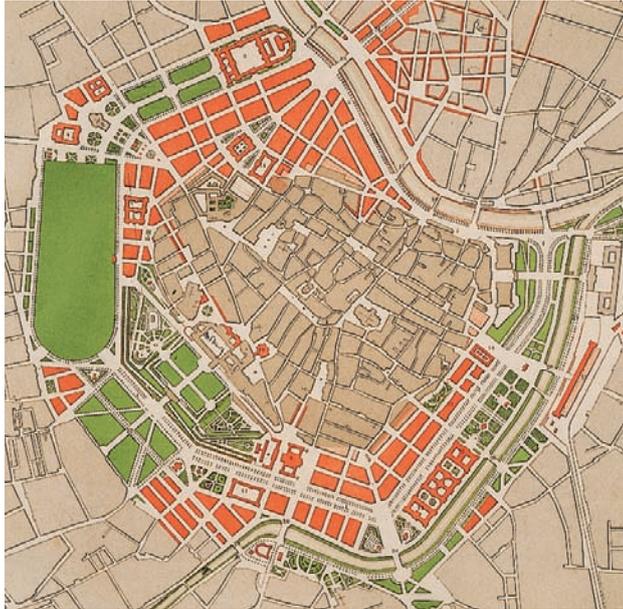


**Edition Axel Menges GmbH**  
**Esslinger Straße 24**  
**D-70736 Stuttgart-Fellbach**  
**tel. +49-711-5747 59**  
**fax +49-711-5747 84**  
**www.AxelMenges.de**



Walter Kieß

**Urbanismus im Industriezeitalter. Von der klassi-  
zistischen Stadt zur Garden City**

492 pp. with 480 ill., 230 x 300 mm, German  
formerly Ernst & Sohn (3-433-02058-8)  
ISBN 978-3-932565-20-5  
Euro 86.00, £ 58.00, US \$ 86.00, \$A 158.00

Despite the wide variety of publications about urban development there has long been a lack of a full and coherent presentation of the way town planning has developed in our time. The present publication closes this gap in urban-development literature. It starts at the point at which the upheaval of the French Revolution and industrialization set the course for today's urban constellations. The survey follows the narrative approach taken by Anglo-Saxon historians, and the individual sections deal with the main urban-development themes that shifted into the foreground in the 19th century: municipal revolution and urban regulations; industrial revolution and urban growth, above all in relation to the special part played by Great Britain; the continuation of the classical urban-design ideal in France, England and Germany; the social-utopian estate and urban-development models devised by Robert Owen and Charles Fourier in the early days of industrialization; the great city redevelopments (Paris, Lyon etc.), urban beautification (the Ringstraße in Vienna) and urban expansion (London's suburban growth, the Berlin general building plan of 1862 and tenement building); paternalistic workers' housing programmes in England, France and Germany; attempts at aesthetic renewal by Camillo Sitte, Raymond Unwin and the »City-Beautiful Movement« in the USA in the late 19th century; attempts at reform through the garden-city idea and subsequent movement. The treatment of these themes illustrates the extent to which contemporary urban situations are determined by 19th century ideas and enterprises.

Thus the book provides all readers interested in urban development with an extensive set of facts and strategies. It has turned out as a compendium that aims to present and cast light on the essential features of the city as a *Gesamtkunstwerk* and to identify important criteria for future urban-development decisions.

Walter Kieß studied architecture at the Technische Hochschule Stuttgart and graduated as a government architect. He worked as a planner for several years and gained his doctorate as an academic assistant at the Institute of Architectural History at the Technische Hochschule Stuttgart. He was Professor of Architectural History, Urban-Development History and Preservation of Historic Monuments at the Hochschule für Technik Stuttgart from 1963 to 1993. Today the author works as an expert on monument preservation and historical themes in urban development.

Distributors

**Brockhaus Commission**  
**Kreidlerstraße 9**  
**D-70806 Kornwestheim**  
**Germany**  
**tel. +49-7154-1327-33**  
**fax +49-7154-1327-13**  
**menges@brocom.de**

**Gazelle Book Services**  
**White Cross Mills**  
**Hightown**  
**Lancaster LA1 4XS**  
**United Kingdom**  
**tel. +44-1524-68765**  
**fax +44-1524-63232**  
**sales@gazellebooks.co.uk**

**National Book Network**  
**15200 NBN Way**  
**Blue Ridge Summit, PA 17214**  
**USA**  
**tel. +1-800-4626420**  
**fax +1-800-3384550**  
**custserv@nbnbooks.com**

So wie das gesamte staatliche, bürgerliche und individuelle Leben  
den Inhalt des täglichen Gebarens und Gehabens  
einer städtischen Bevölkerung bildet,  
so ist die bauliche Anlage und Ausgestaltung der Stadt  
hierfür die äußere Form, das Gefäß, das diesen Inhalt einschließt,  
und deshalb gehört dessen naturgemäße richtige Entwicklung  
mit unter die wichtigsten Aufgaben moderner Kulturarbeit.

Camillo Sitte



Walter Kieß

# Urbanismus im Industriezeitalter

Von der klassizistischen Stadt zur Garden City



## Inhalt

Zur Einführung	11
<b>1. Munizipalrevolution und Städteordnungen</b>	12
1.1. Die französische Munizipalrevolution von 1789	12
1.2. Die preußische Städteordnung von 1808	13
1.3. Die Reformen in den übrigen Ländern	15
<b>2. Industrielle Revolution und Städtewachstum</b>	17
2.1. Die Rolle Großbritanniens	17
2.2. Agrarrevolution, Straßen- und Kanalbau	18
2.2.1. Ausbau der Straßen	18
2.2.2. Kanalbau	20
2.3. Die frühe Industrialisierung	22
2.3.1. Die englische Kohle- und Eisenindustrie	22
2.3.2. Die englische Textilindustrie	23
2.4. Der Eisenbahnbau	23
2.5. Das Städtewachstum in England	27
2.6. Die englischen Reports und Improvements	32
2.6.1. Public Health Movement	32
2.6.2. Erste Reformgesetze	36
<b>3. Das Fortwirken des klassischen Stadtbauideals</b>	37
3.1. Französischer Urbanismus unter Napoleon Bonaparte	37
3.1.1. Paris	37
3.1.2. Rom und Mailand	49
3.1.3. Neue Stadtanlagen in der französischen Provinz	52
3.1.4. »Napoléon 1 <sup>er</sup> Urbaniste«	55
3.2. Das Ende der Square- und Estate-Planungen in London	57
3.2.1. Das englische Pachtsystem – »leasehold system«	57
3.2.2. Die Squares in Bloomsbury	58
3.2.3. Regent Park und Regent Street	60
3.3. Klassizistischer Städtebau in Deutschland	65
3.3.1. Berlin in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.	65
3.3.2. München – die ludovizischen Straßen und Plätze	73
3.3.3. Karlsruhe – der Stadtausbau durch Friedrich Weinbrenner	87
3.3.4. Klassizistischer Stadtausbau in weiteren deutschen Städten	95
<b>4. Sozialutopische Stadtbaumodelle in der Frühzeit der Industrialisierung</b>	103
4.1. Das sozialutopische Stadtbaumodell als Lösungsvorschlag für urbane Probleme	103
4.2. Robert Owen – Die Idee der kooperativen Kommunität	105
4.2.1. New Lanark – ein frühes Sozialexperiment	105
4.2.2. Die soziale und räumliche Kommunität	107
4.2.3. New Harmony – die Sozialutopie der Gleichheit	111
4.2.4. Die Innenkolonisation als Ausweg	115
4.3. Charles Fourier – die Utopie der Phalansterien	117
4.3.1. Die grundlegenden Ansätze: Kritik – Assoziation – Attraktion	117
4.3.2. Die Stadt des Garantismus	119
4.3.3. Die Phalansterien als Wohnstätten der sozialen Harmonie	121
4.3.4. Versuche zur baulichen Verwirklichung	124
<b>5. Die großen Stadtsanierungen, Stadtverschönerungen und Stadterweiterungen</b>	129
5.1. Die Transformation von Paris 1850 bis 1870	129
5.1.1. Paris vor 1850	129
5.1.2. Die Anfänge: Louis-Napoléon, Berger, Haussmann	134
5.1.3. Die Arbeiten der drei »résaux«	140
5.1.4. Die Finanzierung der Transformation	157

5.1.5. Ergebnis und Problematik der Transformation	160	8.2.1. Letchworth	434
5.1.6. Die Auswirkungen des Pariser Vorbilds	166	8.2.2. Welwyn Garden City	440
5.2. Wien – Bau der Ringstraße und Stadterweiterung 1857 bis 1895	181	8.2.5. Die Entwicklung außerhalb Großbritanniens	446
5.2.1. Wien um 1850	181	8.3. Zur Problematik der Gartenstadtkonzeption	448
5.2.2. Die Wiener Stadterweiterungspläne	185		
5.2.3. Die Ausführung der Stadterweiterung	188	Anmerkungen	452
5.2.4. Die Fragwürdigkeit der Ringstraßenpracht	198	Personenverzeichnis	488
5.2.5. Weitere Ringstraßenprojekte nach dem Wiener Vorbild	200	Ortsverzeichnis	491
5.3. Die urbane Expansion Londons	207		
5.3.1. Der Ausbau der Zoll- und Überlandstraßen	207		
5.3.2. Die Einführung der Eisenbahnen	209		
5.3.3. Der Bau der U-Bahn	211		
5.3.4. Die suburbane Bewegung	215		
5.3.5. Die viktorianischen Improvements	216		
5.4. Berlin – Fluchtlinienplan und Mietshausbau	227		
5.4.1. Die Bauordnung von 1855	227		
5.4.2. Der Gesamtbebauungsplan von 1862	230		
5.4.3. Zur Wohnungswirtschaft und Wohnungsnot nach 1850	235		
5.4.4. Die Bau- und Bodenspekulation nach 1871	240		
5.4.5. Der Mietshausbau	243		
5.4.6. Der Kult der großen Straßen	250		
<b>6. Der paternalistische Arbeiterwohnungsbau</b>	259		
6.1. Die Entwicklung in England	259		
6.1.1. Literarische Anregungen	259		
6.1.2. Die ersten Baugesellschaften	260		
6.1.3. »Model villages«	262		
6.2. Die Entwicklung in Frankreich	288		
6.2.1. Die Wohnungszustände in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts	288		
6.2.2. Erste Ansätze zum Arbeiterwohnungsbau	289		
6.2.3. Arbeiterwohnungen in Industriezentren	298		
6.2.4. Neue Ansätze zum Arbeiterwohnungsbau um 1850	302		
6.2.5. Der Arbeiterwohnungsbau in der Zweiten Republik	304		
6.2.6. Die französischen »cités ouvrières«	306		
6.2.7. Die Pariser Weltausstellung von 1867 und der Arbeiterwohnungsbau	325		
6.3. Die Entwicklung in Deutschland	328		
6.3.1. Die Wohnungszustände der Arbeiter zu Beginn der Industrialisierung	328		
6.3.2. Literarische Beiträge zum Arbeiterwohnungsbau	333		
6.3.3. Frühe paternalistische Arbeiterkolonien	345		
6.3.4. Die Kruppschen Arbeiterkolonien in Essen/Ruhr	373		
<b>7. Die ästhetischen Erneuerungsversuche gegen Ende des 19. Jahrhunderts</b>	393		
7.1. Camillo Sitte und der künstlerische Städtebau	393		
7.1.1. Die Kritik an der zeitgenössischen Stadtbaupraxis	393		
7.1.2. Die künstlerischen Grundsätze des Städtebaus	393		
7.2. »Town planning« um 1900 in Großbritannien	400		
7.2.1. Raymond Unwins erste Beiträge: »Cottages Near a Town« und New Earswick	400		
7.2.2. Hampstead Garden Suburb	402		
7.2.3. Unwins <i>Town Planning in Practice</i>	408		
7.3. Die »City Beautiful-Bewegung« in den USA	410		
7.3.1. Chicago – Urbanisation und World's Fair 1895	410		
7.3.2. Der Washington-Plan von 1901	414		
7.3.3. Burnhams Urbanisationspläne	417		
<b>8. Gartenstadtidee und Gartenstadtbewegung</b>	427		
8.1. Die Idee der Garden City	427		
8.1.1. Der soziologische und planerische Ansatz	427		
8.1.2. Voraussetzungen und Einflüsse	431		
8.2. Die Gartenstadtbewegung	434		

## 1. Munizipalrevolution und Städteordnungen

### 1.1. Die französische Munizipalrevolution von 1789

Eine Geschichte des Urbanismus im 19. Jahrhundert hat, ebenso wie andere Disziplinen mit politischem und sozialem Hintergrund, von der Französischen Revolution von 1789 als dem großen geschichtlichen Umbruch auszugehen. Zwar haben die revolutionären Ereignisse in der Architektur selbst keine gravierenden Veränderungen bewirkt. Bekanntlich blieb die sogenannte Revolutionsarchitektur bei aller Vorliebe für stereometrische und autonome Baukörper, bei weitgehendem Verzicht auf Dekor und bei allem Hang zur Megalomanie weiterhin den klassischen Architekturprinzipien verpflichtet. Auch war die Zeitspanne der Revolutionsphase viel zu kurz, als daß sich neue Bauideen und Bauformen hätten voll entfalten können. Sobald sich jedoch der Blick auf die übergeordneten politischen Rahmenbedingungen der Architektur im urbanen Bereich ausweitete, wird schnell deutlich, welche tiefgreifenden Auswirkungen die Revolution für die politische Standortbestimmung der Städte gehabt hat. Denn mit dem Zusammenbruch des absolutistischen Staatssystems war folgerichtig auch eine neue verfassungsrechtliche Einstufung der Stadt verbunden. Dieser Vorgang läßt sich in Frankreich besonders klar verfolgen. In diesem Land hatten die Städte als »intermediäre Gewalten« bis in die Renaissance hinein eine bedeutsame wirtschaftliche und politische Rolle gespielt. Richelieu blieb es vorbehalten, außer dem Adel auch die Provinzstände und die Städte so weit zu entmachten, daß das Königtum ab der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts uneingeschränkt zu herrschen imstande war.<sup>1</sup> Mit allen Rechten ausgestattet, konnte der Regent jederzeit durch Edikte, Reglements und Ordonnanzen in den Städten bauliche Anordnungen von größter Tragweite treffen und diese dann durch seine Statthalter (Intendants, Lieutenants und Prévôts) überwachen lassen. Selbst wenn in den größeren Städten noch ein »corps municipal« vorhanden war, blieb die höchste Instanz für städtebauliche Maßnahmen trotzdem der Landesherr. Ihm allein stand, vom übergeordneten Standpunkt der Landesverteidigung her gesehen, das Befestigungsrecht zu. Und wie stark gerade die Bedingungen der Fortifikation die Anlage der absolutistischen Stadt bestimmt haben, zeigt oft schon ihr Planbild. Sicher hat in vielen Fällen auch noch die Situierung des Residenzschlosses und der staatlichen Verwaltungs- und Repräsentationsbauten die Planstruktur bestimmt. Das Ergebnis war aber fast immer ein regelmäßiger, mit Architekturdominanten und Plätzen bereicherter Stadtausbau formal-ästhetischer Art, der sich ganz nach dem Willen des souveränen Herrschers richtete, auf die Bedürfnisse und Vorstellungen der Stadtbewohner jedoch zumeist keine Rücksicht nahm. Den Stadtplanern selbst blieb dabei nur wenig Spielraum für praktische, auf die Belange der Bevölkerung bezogene Strukturformungen. Sie waren an die Vorgaben und Weisungen ihrer hohen Herren gebunden.<sup>2</sup> Diese relativ eindeutige und für den Planer unkomplizierte Situation mußte sich aber mit dem Ende des Absolutismus und mit dem Übergang zum konstitutionellen Verfassungsstaat ändern. Nach dem Sturm auf die Bastille am 14. Juli 1789 gab sich Paris in einem revolutionären Akt mit der »commune« eine neue Stadtverwaltung. Dieser Vorgang in der Metropole war wiederum für die Städte in den Provinzen das Signal zum Aufstand. Nun konnte sich endlich das Unbehagen an dem »despotisme féodal« artikulieren. Die frei gewordenen Städte verjagten die verhaßten königlichen Intendanten und beseitigten die Institutionen der alten Munizipalverfassung, soweit diese den Absolutismus überhaupt überdauert hatten. Neugegründete Komitees der Einwohnerschaft übernahmen fürs erste die städtischen Aufgaben. Die Landbewohner, vom Adel und von der Kirche noch mehr als die Städter durch Abgaben gepeinigt, schlossen sich diesem Aufstand ebenfalls an. Sie weigerten sich fortan, den Feudalherren den Zehnten zu entrichten, ja sie stürmten sogar in vielen Fällen die Adelssitze und brannten diese nieder. So erfaßte die Munizipalrevolution Stadt und Land gleichermaßen.<sup>3</sup>

Die neuen Vorstellungen einer zeitgemäßen Stadtverfassung umriß Brissot de Warville bereits in seiner Rede vom 21. Juli 1789. Er leitete aus der durch das Naturrecht garantierten Versammlungsfreiheit das Recht der in der Stadt zusammengeschlossenen Bürger ab, sich eine eigene Verfassung zu geben. Wenig später legte er seinen Plan in gedruckter Fassung vor,<sup>4</sup> der die Grundforderung beinhaltete, daß die Bewohner einer Stadt das Recht haben, sich selbst als Munizipalität zu konstituieren, das heißt eine Polizei und eine Verwaltung für alles einzurichten, was sie im urbanen Rahmen gemeinsam betrifft. Am 30. August 1789 nahm die allgemeine Repräsentantenversammlung der Pariser Kommune diesen Plan vorläufig an. Bald darauf wurde der »constituante« aber klar, daß das

Problem der Munizipalität im größeren Rahmen des neuen Staatsaufbaus gelöst werden mußte. Deshalb wurde die Munizipalitätenfrage in den einheitlich angelegten Verfassungsplan des Abbé Sieyès eingebunden. Dieser sah vor, das Land in Departements und Kommunen aufzuteilen, um auf diesen Ebenen in Form von regional abgestuften Volksvertretungen das Fundament für die Legislative und die Administration zu schaffen. Den Städten selbst war bei diesem Entwurf keine politische Funktion mehr zugedacht, sie sollten sich nur über die Kommunalversammlungen der Kantone, die als »municipalités« fungierten, politisch äußern können.<sup>5</sup> Sicherlich war die vorgeschlagene Verwandlung der Städte zu unselbständigen Verwaltungsbezirken nur der folgerichtige Endgedanke in Sieyès' System eines einheitlichen und zentralen Staates.<sup>6</sup>

Diese Mißachtung der Städte forderte aber sofort offenen Widerspruch heraus. Mirabeau, der wie Brissot de Warville einen eigenen Munizipalitätenplan entwickelte, billigte den Städten eine politisch viel aktivere Rolle zu: »Die Munizipalitäten sind um so wichtiger, als sie die Grundlage des öffentlichen Glücks bilden, die nützlichen Elemente einer guten Verfassung, das Heil aller Tage, die Sicherheit jedes Herdes, mit einem Wort, das einzige Mittel, das ganze Volk an der Regierung zu interessieren.«<sup>7</sup>

Als es dann zur entscheidenden Abstimmung in der Assemblée Nationale kam, konnte sich der vom Abgeordneten Thouret vertretene Gedanke der Großkommunen auf Kantonalbasis nach dem Sieyès-Plan nicht durchsetzen. Die Nationalversammlung erließ vielmehr am 12. November 1789 das Dekret, in allen Städten und Ortschaften eigene Munizipalitäten einzurichten. Das Munizipalgesetz vom 14. Dezember 1789 klärte dann die verfassungsrechtliche Stellung der Städte vollends ab. Nun fügten sich alle Gemeinden, auch jene, die sich in den revolutionären Wirren einen Sonderstatus zugelegt hatten, in eine einheitliche Kommunalordnung ein. In der »commune« waren beide Funktionen vereinigt: die Unterordnung unter die Gewalt des Staates als Verwaltungsbezirk und die Autonomie mit einer eigenen Munizipalgewalt im Rahmen der Gemeinde. Deren Verwaltung kam in die Obhut von Gemeinderäten, die sich aus dem Bürgermeister (»maire«) und einer veränderlichen Anzahl von städtischen Beamten zusammensetzten. Nicht weniger als 44828 Gemeinden entstanden daraufhin, und viele der bisher von feudalen Seigneurs abhängigen Landbewohner wurden endlich zu freien Bürgern. Der tiefere Gehalt dieser französischen Munizipalordnung ist später freilich sehr verschiedenartig interpretiert worden. Auf der einen Seite meinte man, die munizipale Demokratie sei unterdrückt worden, auf der anderen Seite sprach man von einer »Auflösung des Staates in souveräne Kommunen«.<sup>8</sup>

Mit diesem Erneuerungsakt aus der Frühphase der großen Revolution war die Existenz der städtischen Selbstverwaltungskörper aber noch keineswegs garantiert. Die zunehmende Tendenz zur Zentralisation vor allem unter der Schreckensherrschaft in den neunziger Jahren brachte die Lokalverwaltung Stück für Stück um ihre Rechte. Nach der Direktorialverfassung vom 22. August 1795 (5 fructidor an III) besaßen Gemeinden unter 5000 Einwohnern bereits keine Munizipalität mehr. Dementsprechend erlosch auch bei den Landbewohnern das Interesse am politischen Leben immer mehr, und so hatte Napoleon Bonaparte leichtes Spiel, in seiner imperialen Diktatur die am Schluß noch verbliebenen Selbstverwaltungsrechte der französischen Städte vollends zu eliminieren.

### 1.2. Die preußische Städteordnung von 1808

So ernüchternd sich der erste revolutionäre Vorstoß im französischen Städterecht auch ausnehmen mag, er blieb trotzdem nicht ohne Wirkung und Folgen für die übrigen Nationen. Im deutschen Bereich mußte die Idee der kommunalen Selbstverwaltung schon deshalb auf fruchtbaren Boden fallen, weil Erinnerungen an die einstige Städteherrschaft im Mittelalter (Reichsstädte, Hansestädte) geweckt werden konnten. Aber auch hier hatten die territorialen Landesherrn den Städten längst ihre Privilegien entzogen, so daß jeder Erneuerungsversuch nicht mehr von der mittelalterlichen Ratsverfassung, sondern von den inzwischen erreichten Rechtsverhältnissen ausgehen mußte.<sup>9</sup> Nach den Reaktionen auf die Französische Revolution zu urteilen, war auch in den deutschen Ländern eine gesellschaftliche Erneuerung, ein sozialer Ausgleich auf die Dauer nicht zu umgehen. Die einzelnen Staatsregierungen konnten sich nicht mehr einfach über die neuen Produktionsbedingungen in den städtischen Zentren hinwegsetzen.

So war es auch für Preußen zu Anfang des 19. Jahrhunderts eine Frage der tieferen politischen Einsicht, die Städte als Schwerpunkte der Wirtschaft, der Industrie und des Han-

Ungeachtet einzelner Proteste trieb Haussmann die Arbeiten voran. Er erreichte, daß ein Gesetz vom 19. Juni 1857 die weitere Verlängerung der Nord-Süd-Achse vorschrieb. Es gab den Weg frei für die Öffnung der Cité durch den Boulevard du Palais und für den Durchbruch auf dem linken Seine-Ufer bis zur alten Place Saint-Michel (heute Place Médicis). In diesem Stadtteil ordnete er außerdem den Baubeginn an dem ringförmigen Boulevard Saint-Germain an, der auf der einen Seite bis zur Rue Hautefeuille geführt, auf der anderen Seite nach und nach bis zum Quai Saint-Bernard vorgeschoben wurde. Napoleon III. hätte es allerdings lieber gesehen, wenn der innere Boulevardring des linken Seine-Ufers der von ihm angelegten Rue des Ecoles gefolgt wäre. Aber der Präfekt konnte ihn schließlich überzeugen, daß die vorhandenen Höhenverhältnisse diese Lösung ausschlossen.

Mit einem anderen Vorzugsobjekt des Kaisers, den »Halles centrales«, mußte sich Haussmann ebenfalls auseinandersetzen. Als nämlich ein erster Pavillon nach den Plänen von Victor Baltard (1805–74) und Félix Callet (1792–1854) noch zur Amtszeit Bergers Gestalt angenommen hatte, sprachen die Pariser bei der massiven, durch festungsähnliche Vorbauten gegliederten Halle vom »Fort de la Halle«.<sup>27</sup> Diese abschätzig Charakterisierung hatte Napoleon III. veranlaßt, den Bau einstellen zu lassen und einen Wettbewerb zu veranstalten, um eine neue Lösung zu finden. Bei diesem Stand der Dinge versuchte Haussmann zu ergründen, was dem Kaiser eigentlich als passende Markthallen-Architektur vorschwebte. Eisenkonstruktionen wie beim Ostbahnhof, in der Form riesiger Parapluies, waren die Antwort. Mit dem Hinweis »Eisen, Eisen, nichts als Eisen« veranlaßte der Präfekt den ihm aus der Schulzeit bekannten Baltard zu einem neuen Entwurf. Als der Kaiser diesen zu sehen bekam, war er begeistert. Auf seine Frage nach dem Architekten antwortete Haussmann: »Es ist derselbe Architekt, aber es ist nicht mehr der gleiche Präfekt.«<sup>28</sup>

Ein Dekret vom 21. Juni 1854 brachte den Bau der Markthallen nach dem neuen Plan wieder in Gang. Straßen und Hallen erhielten einen größeren Zuschnitt. An Stelle von 8 sollten nun 14 Pavillons entstehen. Und statt 147 mußten jetzt noch zusätzlich 180 Ge-

157. Durchbruch des Boulevard du Palais mit den Zerstörungen in der Rue de la Barillerie, Paris. Stich von H. Linton. (Musée Carnavalet, Paris)



158. Paris aus der Luft mit den Halles centrales, dem Louvre und dem Palais Royal. (ign France, Photothèque Nationale, Saint-Mandé)

bäude den Neubauten weichen. Es zeigte sich auch hier, in welche Dimensionen Haussmann die Aufgabe zu rücken wußte. Als nördlicher Abschluß umgrenzte die ausgeweitete Rue Rambuteau den Bezirk. Die Rue du Pont-Neuf stellte die Verbindung mit der Rue de Rivoli und dem Seine-Quai her; die Rue des Halles eröffnete den Weg zur Place du Châtelet. Während die Bemühungen Rambuteaus und Bergers zwischen 1844 und 1855 lediglich eine Steinhalle hervorgebracht hatten, die so unzeitgemäß war, daß sie wieder abgetragen werden mußte, gelang es Haussmann scheinbar mühelos, zwischen 1854 und 1857 sechs große Pavillons errichten zu lassen. Sie waren zum größten Teil in Eisen und Glas konstruiert; ihre Durchfahrtdächer, ihre Belichtung und Luftzirkulation galten als vorbildlich.<sup>29</sup> Die von 15 auf 44 Millionen Francs gestiegenen Baukosten wußte Haussmann auf seine Art zu begründen: Nicht die Höhe der Ausgaben, sondern nur der tatsächliche Nutzen und die weitsichtige Anlage würden später einmal über den Wert seines Werkes bestimmen. Am nötigen Selbstvertrauen fehlte es dem Präfekten nicht, al-