

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 25 (1971)

Heft: 6: Restaurant- und Hotelbauten = Restaurants et hôtels = Restaurants and hotels

Artikel: Das Gesicht der französischen Mittelmeerküste

Autor: Schein, Ionel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-334039>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

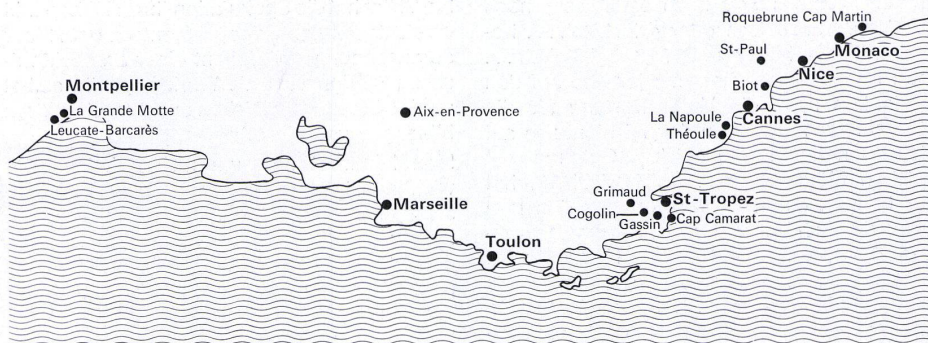
Download PDF: 06.05.2025

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

Das Gesicht der französischen Mittelmeerküste

oder

Wie der Mensch, das Geld und die Dummheit eine der schönsten Gegenden der Welt beherrschen und zerstören können.



Seit Anfang des 20. Jahrhunderts erlebte die Mittelmeerküste Frankreichs von Menton bis Perpignan in unterschiedlichem Ausmaß und mit verschiedener Stärke den Ansturm der Bauunternehmer.

Die großen Hotelpaläste und Luxusvillen haben die natürliche Landschaft von seltener Schönheit in entscheidendem Maße geprägt. Obwohl sie praktisch nach Gutdünken ihrer Besitzer erstellt wurden, von denen die einen sich »verstecken« und die anderen sich »zeigen« wollten, sind aus den Villen doch wenigstens neue Anlagen und einige mikroskopische Überbauungen hervorgegangen, die aber seit ihrem Bau ziemlich an Wert verloren haben.

Die »Paläste« der Côte d'Azur, die so weitgehend das Bild dieser begnadeten Landschaft prägen wie die Sonne, stellen heute das größte Gewicht dar im Städtebau, das man sich vorstellen kann. Um nur Nizza und Cannes als Beispiele zu nennen: dort behinderten die »Paläste« seit jeher die logische Entwicklung und den Ausbau dieser Städte – und so ist es auch noch heute. Als Hotels sind sie alle defizitär, zudem sind sie weder architektonisch interessant noch komfortabel. Ihre Vorzugsstellung beruht allein auf ihrer guten Lage innerhalb der Stadt und in bezug auf das Meer.

Die Eisenbahn hat ebenfalls dazu beigetragen, die logische Entwicklung der ganzen Côte von Marseille bis Menton zu unterbinden. Und obwohl die schädlichen, in einigen Fällen sogar katastrophalen Folgen (Cannes, etc.) dieser Anlage offensichtlich sind, hat man doch bei der Anlage des Straßennetzes und des Autobahnnetzes kaum daraus gelernt.

Die Côte wird so in ihrer Gesamtheit völlig von den Autos verschlungen, die das schädlichste und zugleich erniedrigendste Produkt der Konsumgesellschaft sind!

Die normale und normative Einteilung dieser Gegend lautet: Meer-Strand-Straße-Parzellierung-Eisenbahn-Parzellierung.

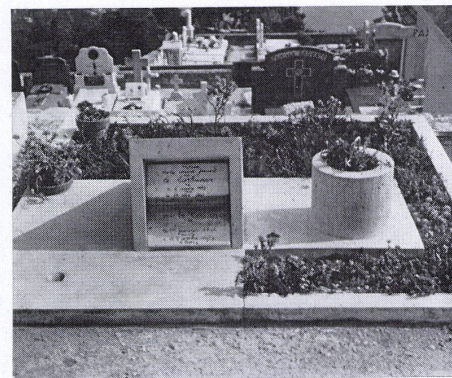
Die Wirtschaft dieser Gegend ist weder vielfältig noch sehr differenziert. Die großen Städte Marseille, Toulon, Montpellier und Nizza bilden die Ausnahmen und haben in dieser Beziehung dieselben Probleme des Lebens und Wachstums wie der größte Teil der übrigen französischen Städte. An der Côte steht der Fremdenverkehr sicher an erster Stelle. Aber die Gegend ist kaum dafür gerüstet, dem Problem mit Erfolg entgegenzutreten. Wer natürlich die Menge der Leiber auf dem Sand und der Wagen auf dem Asphalt als wichtigsten Faktor der Analyse und zugleich der Rentabilität eines Küstengebietes betrachtet, sieht sich hier einem Idealfall gegenüber, wenigstens was Europa angeht.

Bemüht man sich aber, das Phänomen genauer zu untersuchen, so wird man sich bald der ungeheuren kollektiven Dummheit, des restlos mangelnden Verständnisses für den Ort und der unzivilisierten Nachlässigkeit derer bewußt, die in den Statistiken als »Touristen« aufgeführt sind...! Die Anwesenheit der Touristen bringt Unannehmlichkeiten jeder Art mit sich – es ist, in den meisten Fällen, eine »unzivilisierte« Anwesenheit – und von der Zerstörung der Anlagen bis zur Ablagerung von Abfällen, über die Brände, die die unausweichliche Folge einer solchen Besitzergreifung der Landschaft sind, ist sie überall spürbar. Zeltplätze, die ebenfalls zur Verschandelung einer Gegend beitragen, spielen dabei auch eine große Rolle in dieser Sammlung von »Übeltaten«.

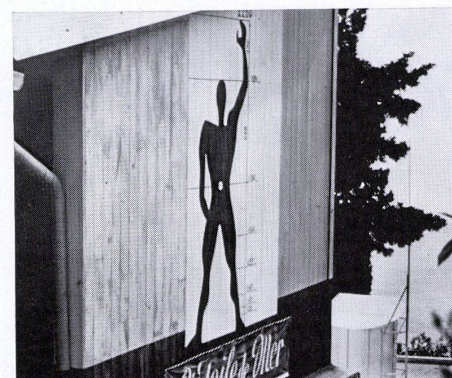
Schwerindustrie gibt es nur in der näheren Umgebung der großen Städte: die Stahlindustrie in Fos (bei Marseille) und das Militärarsenal in Toulon. Die Lebensmittelindustrie fängt da und dort an, sich auszubreiten, vor allem westlich von Marseille.

Die Blumenzucht nimmt im Rahmen der Wirtschaft der Côte d'Azur, insbesondere in Nizza, einen wichtigen Platz ein.

Auch die wissenschaftliche Forschung entwickelt sich immer mehr längs der Mittelmeerküste, insbesondere natürlich in den Universitätszentren (Marseille, Aix, Nizza und Montpellier). Bevor eine kritische Untersuchung von einigen sogenannten »Freizeitwohnbauten« unternommen wird, sollte unbedingt noch auf eine neue Entwicklungstendenz im Tertiärsektor allgemein und speziell auf kulturellem Gebiet hingewiesen werden. Hierbei wäre auch zu bemerken, daß bis vor zwei Jahren auch nicht die kleinste Gesamtplanung für dieses Gebiet existierte; seit etwa einem Jahr befaßt sich jedoch ein besonderes Organ mit den Überbauungen und der Planung für die Côte d'Azur; ein noch stärker strukturiertes Organ befaßt sich mit der Erschließung und Planung für eine kleine Zone um Marseille; auf Grund dieser Studien wurde die Schaffung einer neuen Stadt 10 km westlich von Marseille vorgeschlagen. Zudem besteht eine »Mission d'Aménagement«, deren Ziel es ist, an der Küste des Languedoc-Roussillon ein riesiges Touristenzentrum zu schaffen. Aber es gibt keine Instanz, die diese verschiedenen Bemühungen koordiniert, die die Vor- und Nachteile des gesamten Küstengebiets darlegt und auf einen Nenner bringt, die sich mit den Verbindungen zwischen diesem Gebiet und dem Rest des Landes befaßt oder sich sogar um die Beziehungen mit Europa kümmert! Keiner fühlt sich veranlaßt, eine wirkliche Verantwortung für die Planung, die Bebauung, den Städtebau und die Architektur zu übernehmen.



1



2

Im Namen der freien Wirtschaft und im Namen all der falschen Freiheiten, die eine Politik der Gleichgültigkeit und des Favoritentums mit sich bringt, heißt man die Verwüstung, die Zerstörung und Verunstaltung einer der schönsten Gegenden unseres Kontinents gut.

Die hier gezeigten Beispiele wurden wegen ihrer Vorbildlichkeit im guten wie im schlechten Sinne ausgewählt.

Betrachten wir die Côte d'Azur einmal aus der Vogelperspektive...

Von Menton über Monaco hinaus fallen die Berge – die »Corniches«, die jetzt durch eine prachtvolle Autobahn mit dem italienischen Straßennetz verbunden sind – ab gegen das geheimnisvoll blaue Wasser des Mittelmeers. Aber diese von der Sonne verbrannten Berge sind von unzähligen, entsetzlich häßlichen Villensiedlungen übersät; es ist schrecklich... jeder denkt nur an sich selbst! Architekten aus aller Welt... vergeßt nicht, Euch am Grabe Le Corbusiers (1) in Roquebrune-Cap-Martin zu verweilen und dann zum Bahnhof hinabzusteigen, die Schienen zu überschreiten und die »Promenade Le Corbusier« entlangzugehen bis zur Etoile de Mer (2), dort, wo er sicher die reichsten Augenblicke seiner letzten Jahre erlebte, dort, wo er starb und wo er sicher sterben wollte.

Monte Carlo ... verrückt ... ein Delirium ... weder amerikanisch noch lateinisch, noch russisch, französisch oder griechisch ... bestehend aus Flitter und Mittelmäßigkeit ... man fragt sich, weshalb nie jemand auf den Gedanken kam, die Verantwortung für die städtebauliche Planung des Fürstentums auf sich zu nehmen! Ein solches Gelände, mit solchen Möglichkeiten ... ARCHIGRAM hat vor kurzem einen Wettbewerb für den Bau eines riesigen Vergnügungszentrums gewonnen. Der italienische Architekt Nicoletti wird auf dem Wasser eine zweifelloste spektakuläre Konstruktion errichten ... aber wie konnte man es zulassen, daß eine solche Menge falscher Wolkenkratzer erbaut wurden, die außer den fünf Sinnen jedes normal veranlagten Menschen überhaupt nichts »kratzen«. Und von da bis Nizza ... ein Affront nach dem anderen ... in Beton, in Backstein, in Ziegelsteinen, in Kunststein, in Marmor, in Aluminium.

Nizza, eine wunderbare Stadt, die die Gelegenheiten, die sich ihr in reichem Maße boten, nie zu nutzen wußte; ganz dem Auto verschrieben ... die Promenade des Anglais und die abfallenden Straßen, die Küste und die mit Blumen übersäten Hügel; die Vororte von Nizza sind wie die Vororte von Paris; es sind übrigens dieselben Architekten, aber weil sie nicht in ihrer gewohnten Umgebung sind, tragen sie den hochtrabenden Namen »architecte en chef«! Die Universität zeigt einige Versuche von Architektur ... dort hat die Architektengruppe Lagneau-Weill-Dimitrijevic eine wirkliche Anstrengung unternommen. Ein bemerkenswerter Bau, ganz à la Le Corbusier, mit schönen, gelösten Formen, am Meer und nahe beim Flugplatz gelegen, in jenem »paranoisch« anmutenden kommerziellen Zentrum, dessen Architektur und Lebens Elemente völlig gefühllos und geschlechtslos sind. Was einen hier in Nizza wie auch in Cannes zur Verzweiflung treibt, ist diese falsche »Meeresfront«, die sich hinter dem Strand und jenem bevorzugten Abschnitt, der überall dem Verkehr preisgegeben ist, über Kilometer hinweg erstreckt und auf völlig künstliche Weise die Ausbeutung und die Bodenspekulation fördert.

Außerhalb von Nizza sind vor allem das IBM-Gebäude von Marcel Breuer in **La Gaude** und die Stiftung Maeght (3) in **Saint Paul de Vence** erwähnenswert. José Louis Sert hat das wundervoll gelegene Gebäude um die Bilder und Skulpturen herum gebaut ... mit Beton und Licht, den beiden Materialien, die hier dieselbe Härte, dieselbe Bedeutung und denselben Wert haben. Zunächst nur einem ausgesuchten Publikum offenstehend, hat die Stiftung Maeght vor einigen Jahren die Initiative ergriffen, jedes Jahr ein Festspiel zu organisieren, das für alle bestimmt ist und wo Tanz, Musik, Film und Theater die Bilder und Skulpturen umrahmen; in diesem Moment erkennt man plötzlich, wie langweilig und einschränkend diese gezwungene, endgültig festliegende und festlegende Architektur eigentlich ist, deshalb gibt man ihr hier und dort »mobile«, »aufblasbare« Elemente etc. bei. Bemerkenswert war das Gebilde, das von Hans Walter Müller für das Festival 1970 errichtet wurde! Aber was das Theater angeht, befinden wir uns in einem völligen Engpaß; obwohl ein Projekt existiert, läßt Maeght es nicht ausführen und zieht es vor, alle nach ihrer Meinung zu fragen; das beweist, wie beklemmend und langweilig der Funktionalismus ist.

Marina Baies des Anges (4) in Cagnes sur Mer. Hier hat die Spekulation ihren Höhepunkt erreicht; das Land, das größtenteils dem Meer abgewonnen wurde, dient einer architektonischen »Spinnerei« als Werkzeug, die selbst an der Côte ihresgleichen sucht (Architekten: Minangoy und Marot).

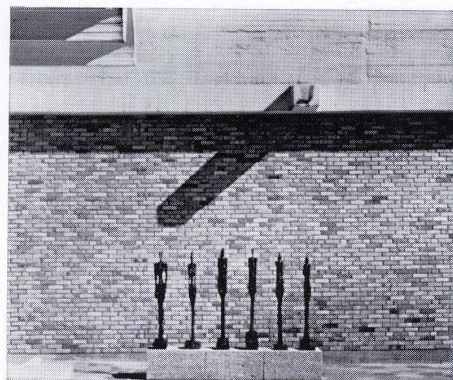
Man kümmert sich um nichts; keines der wichtigen Landschaftselemente wird berücksichtigt, auch nicht die allernächste Umgebung, weder die Hügel von Biot, Cagnes oder Saint Paul de Vence noch die entfernte Alpenkette, noch der Wind: der Mistral oder der Tramontagne! Man baut eine Reihe von gekrümmten und terrassenförmigen Mauern und denkt dabei an Brasilia, an Mexiko und an das Ungewöhnliche, das die ganze Bourgeoisie Frankreichs magnetisch anziehen wird und für das eben diese Bourgeoisie zahlen wird ...! Diese Anlage, der Ort, an dem sie steht (dem Wind und dem Lärm der Flugzeuge ausgesetzt), ihre Form, ihre innere und äußere Struktur ist durch nichts gerechtfertigt! Aber trotzdem hat diese Marina in jeder Beziehung eine ungeheure Bedeutung ... Wer übernimmt die Verantwortung für die Folgen, seien sie mikro-klimatischer, wirtschaftlicher, technischer oder ästhetischer Natur? Sobald die Wohnungen verkauft sind, löst sich der Unternehmer in Luft auf, und das Leben im Kollektiv beginnt ... und eine neue Schicht von Nutznießern taucht auf ... und dabei behauptet man, daß Architektur kein rein politischer Prozeß ist ...

Antibes. Auch hier: hybride Bauten mit sogenannten »Luxuswohnungen«, wo alles unecht ist. Das Picassomuseum in Antibes ist reich an Zeugnissen; die Gebäude und das Licht entsprechen aber der Schönheit der Bilder, Skulpturen und Keramikgegenstände nur in geringem Maße. Das Musée Fernand Léger (5) in **Biot** ist architektonisch völlig uninteressant, aber der Reichtum an Farben und heiterer Malerei, die auf so gesunde Weise die Menschen und Gruppen zeigen, denen Léger so nahestand, ist auf wilde und starke Weise schön.

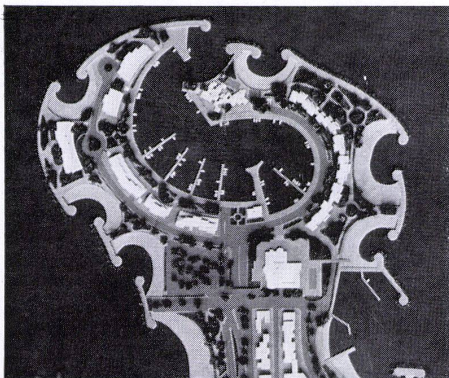
Etwas weiter im Inneren des Landes darf man es nicht vergessen, das in Richtung Grasse gelegene **Castellaras-le-Neuf** zu besichtigen, und zwar eingehend zu besichtigen: dort stehen ungefähr 10 gigantische »bewohnbare Skulpturen« von Jacques Couelle. Der »Erfinder von Architektur«, wie er sich gerne nennen läßt, hat hier das einzige gültige Zeugnis seines Schaffens gegeben; aber ein ungewöhnliches Zeugnis, im Widerspruch zu seiner Zeit ... oder vielleicht gerade deshalb mit ihr eins ... eine verwirrende, aber äußerst harmonische, eigensinnige und völlig mit der näheren und weiteren Landschaft verschmolzene Welt von Formen. Wo bleibt die Erklärung dafür, daß derselbe Mann auch Castellaras-le-Vieux schaffen konnte und vor allem diese ungeheure Theaterkulisse, diese Filmstudioarchitektur, die er in Sardinien verwirklicht und der Insel förmlich aufgezwungen hat ...!

Nichts, weder in **Cap d'Antibes** noch in **Juan-les-Pins**. In **Golfe-Juan** ist ein ungeheures Unternehmen in Ausführung begriffen, bei dem sich alle Komponenten der Freizeit in einer »spekulativen« und demnach »oppressiven« Architektur vereinigen werden ...

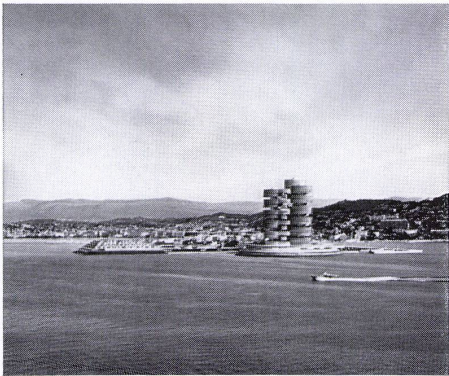
Cannes ... Wo die Sonne, das Meer, der Sand, die Bäume und die Blumen mehr Bedeutung haben als an irgendeinem anderen



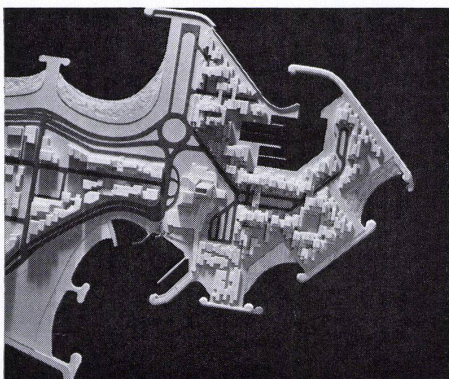
Ort ... weil sie mißhandelt, geschmäht, zertrampelt und entwürdigt wurden durch die unendlichen Dummheiten, die in Architektur und Städtebau gemacht wurden. Diese prachtvolle Anlage ist für immer zerstört, zum »architektonischen Abfallhaufen« degradiert ... Unwissenheit der einen, Schwäche der anderen; Spekulationen, Mangel an Phantasie, Unfähigkeit vervollständigten die ursprünglich gemachten Fehler. Es ist hier wie überall: das Auto und das Geschäft bestimmen die Gesetze; es bildet sich eine Art Mafia des Liegenschaftenhandels, der sich einnistet und die zeitliche und räumliche Entwicklung der Stadt bestimmt! Die Meeresküste und die umliegenden Hügel sind mit »Residenzen«, »Palais« und Villen übersät, was gleichbedeutend ist mit einer völligen Verunstaltung der Gegend, mit einem völligen Mangel an kompetenten Voruntersuchungen und entsprechenden Lösungen. Was sich schon seit zwei Jahren am Ostende des Strandes abspielt, ist nicht nur das Ergebnis einer von Meisterhand geführten Spekulation zugunsten von Interessen, die nichts mit dem Massentourismus und noch weniger mit der logischen Entwicklung der Stadt zu tun haben (6). Es wird dabei nur diese Art von »Mauer« weitergeführt, die das Stadtgefüge buchstäblich in zwei völlig verschiedene Teile teilt: einen kleinen Küstenstreifen und den



6



7



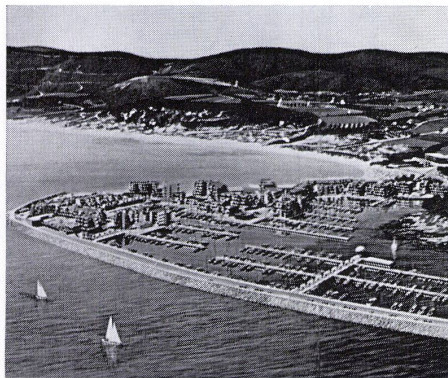
8

gesamten Rest, der abgetrennt, zurückverlagert, ohne Verbindung, ohne Öffnung gegen und ohne Zugang zum Meer ist... das »Ghetto« und... der Rest!

Der erste Entwurf (7) eines Projektes (8), das von den »Architekten von Montrouge« (Renaudie, Riboulet, Veret, Thurnauer) für eine Überbauung der Pointe de la Croisette geplant wurde, ist bemerkenswert; er enthält eine architektonisch originelle und schöne Lösung (wobei die Autos zum Verschwinden gebracht werden), die dem Massentourismus zugute kommt.

Le Port de Mandelieu-La Napoule (9) zeigen, daß an dieser Küste und in diesem Land alles möglich ist, wenn es darum geht, ein finanzielles Unternehmen zu organisieren und es zu einer Rendite zu bringen! Denn darum geht es vor allem. Die Freizeitgestaltung, die vernünftige und verständliche Nutzung von Raum und Zeit, das alles kommt... nachher!

In **Theoule** (10) profitiert die Siedlung »La Galère«, deren »Erfinder« Jacques Couelle ist, wie der Verkaufsprospekt schamhaft verrät, von einer außergewöhnlichen Lage. Die Bauten wurden so konzipiert, daß sie sich praktisch völlig in die Felswand, die das Gelände bestimmt, einfügen. Trotzdem, und obwohl



9



10



11

die Verbindung zum Teil formal geglückt ist, bleibt diese Architektur, die sich völlig an die Umgebung anpassen soll, ein Dekor.

Saint Raphael soll einen neuen Vergnügungshafen erhalten und neue Wohnhäuser von Candilis.

Fréjus, wo der größte Teil des Stadtgebietes durch den Dambruch von Malpasset zerstört wurde, hat aus dieser Ausgangslage kaum Nutzen gezogen. Sie diente nur dazu, längs eines wunderbaren Strandes und einer überfüllten Straße in völlig uninteressanter Weise häßliche und feindselig anmutende Betonklötze aneinanderzureihen.

Port Grimaud (11), das am Ende des Golfes von Saint Tropez an der Stelle eines ehemaligen Sumpfes liegt, ist und bleibt der vollkommenste Ausdruck der Widersprüchlichkeit unserer Konsumgesellschaft, die wir akzeptieren und in der wir heute in Frankreich leben. Geplant von einem Architekten, für den Architektur nur von einer Elite gemacht und konsumiert werden darf, möchte Port Grimaud originell sein, während alles daran Kopie, gekünstelt, falsch, zufällig und künstlich ist; diese venetianische Parodie scheint dem Geschmack vieler zu entsprechen, da alles sehr schnell verkauft war! Wie kann man

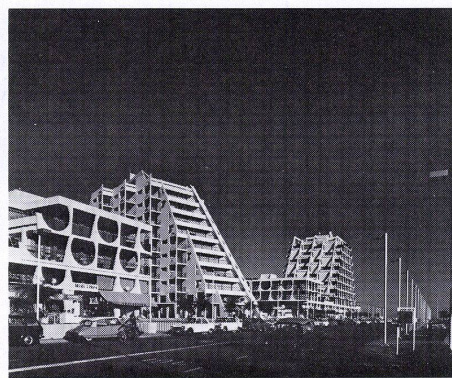
sich die Vorliebe des Publikums für eine so scheußliche Umgebung erklären? Ein Gefühl der Sicherheit durch Mittelmäßigkeit? Eine Art von Selbstzufriedenheit dank eines beruhigenden »Aushängeschildes«? Auf der anderen Seite des Golfes von Saint Tropez liegen die Marines de **Cogolin** (12), einer der wenigen städtebaulichen und architektonischen Erfolge an dieser Küste, die bis anhin unter so viel Häßlichkeit zu leiden hatte! Der Architekt, Dimitrijevic, wußte sich die Sonne, den blauen Himmel, das Licht zunutze zu machen, um sie als Baumaterialien zu verwenden. Die Gebäude, die Freiflächen, die hängenden Gärten und die Patios, die kleinen Brücken und die Spazierwege, die Hafenpromenade, die Landschaft, die durch die verschachtelten Bauten hindurchschimmert, alle diese einfachen, nüchternen, gesetzmäßigen und passenden Elemente, die überall an ihrem richtigen Ort sind, machen die Marines de Cogolin zu einem Musterbeispiel.

Auf der Westseite der Halbinsel von Saint-Tropez liegt, oberhalb des **Cap Camarat** (14), eine interessante Siedlung, die von der Gruppe der »Architekten von Montrouge« geplant wurde: Renaudie, Riboulet, Veret, Thurnauer. Vor etwas mehr als 5 Jahren begonnen, wurde der Bau der Anlage, die damals erst zum Teil fertiggestellt war, wegen finanzieller Schwierigkeiten abgebrochen. In Frankreich ist es leider eine Tatsache, daß gute Architektur sich nicht verkauft...! Anders gesagt: Es braucht für einen privaten Unternehmer wirklich sehr viel Mut, um bei den Finanzkreisen den Bau von wirklich zeitgemäßen Siedlungen durchzusetzen. Denn das Publikum selbst ist in dieser Beziehung weder genügend gebildet noch objektiv orientiert! Die auf einem stark abfallenden Terrain gebaute Siedlung nähert sich stark an die ROQ- und ROB-Projekte von Le Corbusier an.

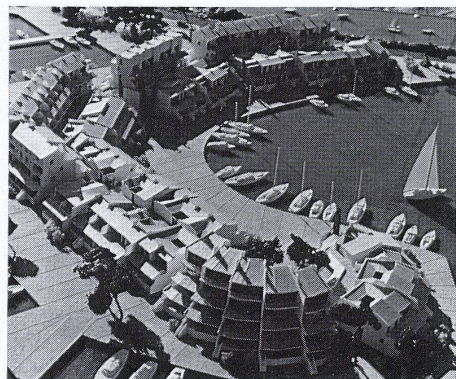
Das Phänomen **Saint Tropez** – diese unschätzbare Kraft der Begeisterung, die von einigen wenigen Quadratmetern ausströmen kann, stellt sicher das widersprüchlichste Element auf dem Freizeitsektor dar. Es dient als Beispiel und kann weder kopiert noch imitiert werden; Unordnung, Unlogik; alles ist vorhanden, aber es besitzt diese emotionale, fühlbare, spürbare Übereinstimmung, die kein anderer Ort hervorbringt! Es ist der unglückselige Traum jedes Architekten, St. Tropez an einem anderen Ort neu zu bauen! 5 Kilometer nordwestlich von Saint Tropez stellt das für Air France von der aus Fachleuten verschiedener Berufsrichtungen zusammengesetzten Gruppe AUA auf den Hügeln von **Gassin** (13) gebaute Feriendorf ein sehr interessantes und lebendiges architektonisches Gebilde dar. Eng mit der Landschaft verbunden, der Bewegung des Hügels angepaßt, enthalten die »Trauben« von Wohnungen, die als kleine Einheiten gebaut wurden, auch Gemeinschaftsanlagen, die das Leben in kleinen Gruppen fördern, so wie die Anordnung der Häuser die Abgeschlossenheit fördert und die sportlichen, kulturellen und sozialen Einrichtungen es jedermann erlauben, sich kennenzulernen und sich zusammenzufinden. Von hier bis Marseille weitet sich die Küste aus, die Agglomerationen werden seltener; das Grün wird dichter und mehr von der Sonne verbrannt. Dieselben häßlichen Siedlungen, dieselben Villen, dieselbe Unechtheit und dieselbe zerstörerische Haltung gegenüber einer Landschaft, wo eine Lösung der Probleme sicher nicht einfach ist.



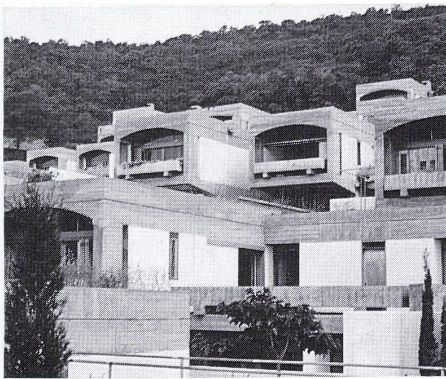
13



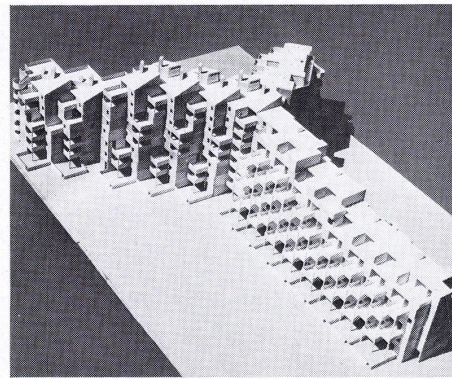
15



12



14



16

Vor ungefähr sieben Jahren hatte die Regierung die Initiative ergriffen, die Küste des **Languedoc-Roussillon** in ein zusammenhängendes Touristenzentrum zu verwandeln, das dazu geeignet schien, die ausländische Kundschaft aufzunehmen, bevor sie an die Costa Brava in Spanien und noch weiter nach Portugal und Nordafrika weiterreiste. Diese Idee hatte sowohl ihre politischen wie wirtschaftlichen Gründe. Aber wie immer hat man stillschweigend einige Faktoren übergangen, von denen man behauptete, man hätte sie nicht erkannt, sie unterschätzt oder vernachlässigt.

Das Phänomen der Zusammenballung von Menschen während der Ferienzeit hatte schon früher gezeigt, daß die neuen Städte notwendigerweise auch von Produktionsbetrieben begleitet sein müssen, wenn mehr als einige wenige (meist ältere) Familien dauernd dort leben sollen. Das Languedoc ist für die Ansiedlung der Nahrungsmittelindustrie sehr geeignet, weil dort die Produkte, die aus Nordafrika und Spanien kommen, und die lokalen Erzeugnisse zusammen verwertet werden können! Nein! Man hat es vorgezogen, niemandem angst zu machen; man hat es vorgezogen, nur von »Freizeit« zu sprechen, einem Wort, das zur Zeit sehr in Mode ist, das beruhigend und zugleich erregend wirkt. Auch wenn eine gewisse Spekulation vermieden werden konnte und obwohl man sich dazu entschlossen hatte, das Land zu erschließen, bevor man es verkaufte, beging man doch den großen Fehler, auch weiterhin nur an die »funktionelle Rationalität« zu denken. So wurde ein Gebilde geschaffen, dem nun ein formaler Wert, ein Anschein gegeben werden mußte, ein Gebilde, das nur für zwei Monate pro Jahr in seinem wahren Umfang und in seiner wahren Dichte existiert.

Jean Balladur und Georges Candilis (16) – auch die anderen, alle anderen, vor allem die, die nicht Architekten sind, haben sich hier große Mühe gegeben . . . , aber erst nachdem man die Realisierung erlebt hat, die Schwierigkeiten

– nachdem nun einmal der Freizeitrhythmus sich eingespielt hat, erkennt man das, was andere schon lange fordern: daß man die verschiedenen Tätigkeitsbereiche und damit die Menschen nie und nirgends trennen soll!

In bezug auf die »Europäisierung« der Mittelmeerküste wurde das Ziel erreicht, die italienische Küste und die Côte d'Azur mit den Touristenzentren der spanischen Küste zu verbinden; aber zugleich besteht das Risiko einer zu großen Bevölkerungsdichte auf einem zu engen Raum, der zudem vom Hinterland regelrecht abgeschnitten ist. In bezug auf die Erschließung des französischen Territoriums muß jedoch gesagt werden, daß die Lage des Gebietes, wenn diese überhaupt richtig ist, den Hoffnungen kaum gerecht werden kann, da es keine »gleichzeitige Erschließung« zu den benachbarten Zonen gibt, ganz im Gegenteil. Die örtliche Erschließung ist durchaus ungenügend; es ist weder heute noch in der Zukunft denkbar, daß eine Gegend nur einem einzigen Wirtschaftszweig dient – und dazu noch einem saisonbedingten: dem Tourismus.

In bezug auf den Städtebau in dieser Gegend wurden zwar viele Vorteile auf intelligente Weise genutzt; es ist aber trotzdem erstaunlich, daß man es auch weiterhin für nötig hielt, die Autos bis an den Strand fahren zu lassen, daß man sich keine neuen Transportmittel einfallen ließ, daß man auf so endgültige, so schwerfällige, so wenig anpassungsfähige und vielseitige Weise gebaut hat! Die Landschaft wurde immer und immer wieder neu geformt; wohl eine der besten Leistungen, die dort vollbracht wurden. Mitten in einer »Zivilisation der Freizeit« . . . Mitten in einer Epoche von Veränderungen . . . Im Moment, da der Mensch anfängt, die Zeit und den Raum auf ganz andere Weise auszufüllen, als er es bis anhin tat . . . Im Moment, da sich endlich die starren Formen von

Familie und Ehe zu lockern anfangen . . . Im Moment, da der Mensch sich seiner moralischen und physischen näheren und fernerer Umgebung bewußt wird . . . Im Moment, wo die Verständigungsmöglichkeiten zwischen allen Menschen unausweichlich zu neuen Dimensionen in der Gemeinschaft führen . . . kann man, darf man in einem solchen Moment die Entwicklung einer Gegend wie dieser französischen Mittelmeerküste regeln, einförmig und gleichförmig gestalten?

Sicher, man kann und muß es tun!

Aber will man sich die Möglichkeiten beschaffen, um es zu tun?

Will man Phantasie, materielle, politische und wirtschaftliche Mittel aufbieten?

Besteht in einer kapitalistischen Gesellschaft überhaupt ein Interesse, dies zu tun? Hier liegt meiner Meinung nach das wirkliche Problem! Wünschenswert wäre es, den repressiven und depressiven Raum in einen allgemeingültigen Raum umzuwandeln, den alle jederzeit gleich genießen können, aber dadurch würde eine unendliche Menge von Interessen, Gewohnheiten, Lasten, Faulheit, Dummheit und, vielleicht hauptsächlich, Gleichgültigkeit empfindlich betroffen!