



# 'SPAGHETTI JUNCTION' RETROFITTING (S)CAR CITY

Tobias Brown, Cornelia Pirker

## DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen  
Grades einer Diplom-Ingenieurin /  
eines Diplom-Ingenieurs

## STUDIENRICHTUNG

Fakultät für Architektur

## UNIVERSITÄT

Technische Universität Graz  
Erzherzog-Johann-Universität

## BETREUER

O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Architekt  
Jean Marie Corneille Meuwissen

## INSTITUT

Institut für Städtebau

JÄNNER, 2014



# TOBIAS BROWN

## EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen / Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

.....  
Graz, am 21. Jänner 2014

## STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....  
Graz, 21<sup>st</sup> of January 2014



CORNELIA PIRKER

#### EIDESSTÄTTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen / Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

.....  
Graz, am 21. Jänner 2014

#### STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....  
Graz, 21<sup>st</sup> of January 2014



# INHALT

<b>01 VORBEMERKUNGEN</b>	7
Subjektive Annäherung an Auckland	17

I	INTERVIEWS	20
---	------------	----

<b>02 AUSGANGSPUNKTE</b>	35
Die Kulisse der Stadt, erzählt aus drei Blickwinkeln	

X	STADTLEBEN	37
	Über die Menschen in der Stadt und ihr historischer Kontext	

Y	STADTFORM	59
	Der Ort und die urbane Entwicklung Aucklands	

Z	STADTSTRUKTUREN	93
	Der Stadtraum und die Geschichte der Mobilität	

<b>03 'RETROFITTING (S)CAR CITY'</b>	133
Autwertung und Interventionen am konkreten Ort	

X	STADTTEILSTRATEGIE	149
	Aufwertungen für den Bezirk Newton	

Y	INTERVENTIONEN	173
	Knotenpunkte als Motor für die Umgebung	

Z	KONKRETISIERUNG	189
	Die 'Autobahn Inhabitat Bridge' als Zukunftsmodell	



# AUFBAU DES BUCHES

Der erste Teil des Buches beschäftigt sich mit der Suche nach architektonischen Themen Auckland's. Es kommen verschiedene Persönlichkeiten zu Wort, die sich fachlich und subjektiv mit dem Thema Stadt und mit Auckland auseinandersetzen. In Form von Interviews erzählen sie uns von ihren persönlichen Erfahrungen mit und um die Stadt und sprechen über Qualitäten und Probleme Aucklands. | 01

Da wir die Stadt als komplexes Zusammenspiel von verschiedenen Faktoren sehen, die sich gegenseitig beeinflussen, wollen wir als nächstes unser analytisches Bild von Auckland aus drei verschiedenen Blickwinkeln darstellen. Zuerst betrachten wir den Menschen und seine sozialen Einflüsse auf die Stadt. Den urbanen Raum und seine Hintergründe bilden den zweiten Blickwinkel, und als drittes blicken wir auf die grundlegenden Elemente städtischer Nutzung und ihrer Konsequenzen. | 02

Im letzten Kapitel nähern wir uns dem Bearbeitungsgebiet Newton, einem von der Autobahn zerfurchten Stadtteil. Bevor die allgemeinen Maßnahmen zur Aufwertung dieses Bezirks sowie die konkreten Orte für bauliche Interventionen vorgestellt werden, gehen wir auf Probleme von Aucklands Innenstadt und Newton ein. Den Abschluss dieses Kapitels und des Buches bildet eine bauliche Intervention und deren Darstellungen. | 03



01



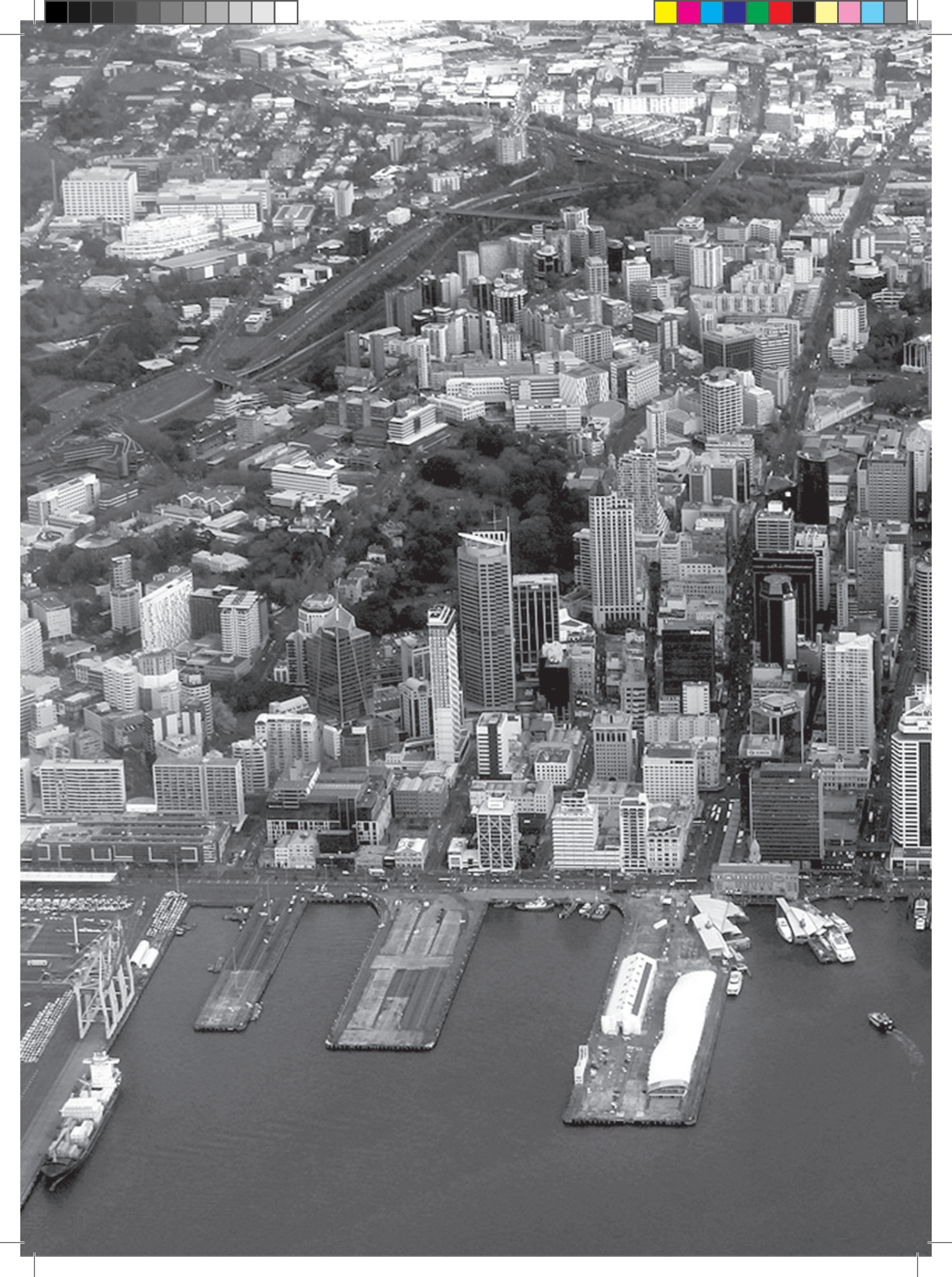
# VORBEMERKUNGEN

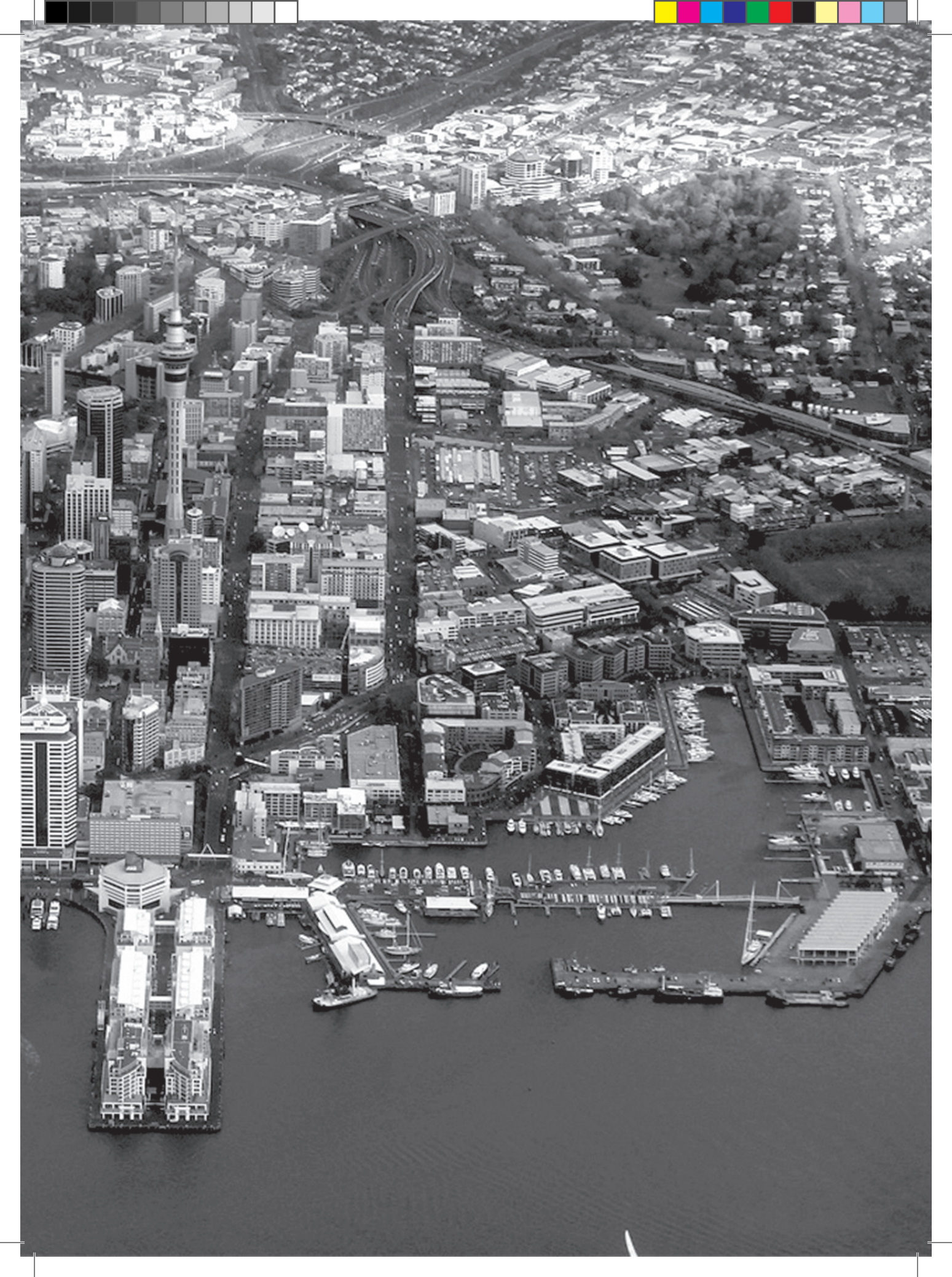
## SUBJEKTIVE ANNÄHERUNG AN AUCKLAND



















# KARTIERUNG



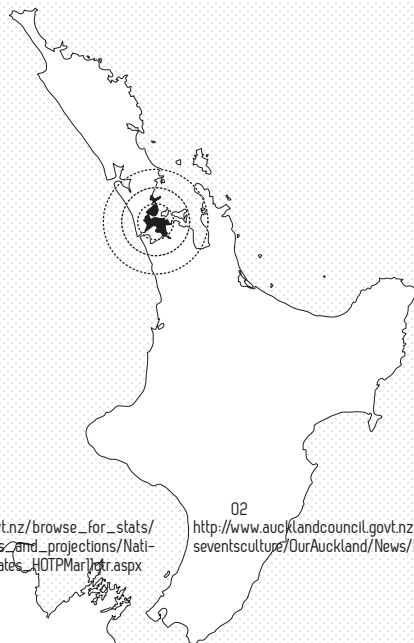


# ÜBER DIE STADT

Geografisch liegt die Insel Neuseeland für uns Europäer auf der anderen Seite der Welt. Neuseeland ist weit weg, und das kann man am besten spüren, wenn man sich im Land selbst befindet. Eine Flugzeit von mindestens drei Stunden sind Voraussetzung um in ein anderes Land zu reisen. Die 'benachbarten' Länder sind Australien im Westen und die Urlaubsinseln Samoa, Fiji, Tonga und Neukaledonien im Norden.

Doch trotz dieser Entfernungen ist Neuseeland mit seinen 4,4 Millionen Einwohnern ein europäisch geprägtes Land, das gemeinsam mit der Kultur der Ureinwohner und den Einflüssen der pazifischen und asiatischen Bevölkerung, die zunehmend in das Land immigrieren, eine Diversität zu bieten hat, die sich auf eine spezielle Art auf das Land, die Städte und deren Bewohner auswirkt.

Auckland ist mit Abstand die größte Metropole Neuseelands und ist neben der Hauptstadt Wellington das Kultur- und Wirtschaftszentrum des Landes. 1,5 Millionen Menschen leben seit Februar 2012 in Auckland, auf einer urbanen Fläche von 1086 km<sup>2</sup>, das entspricht etwa der Fläche von Hongkong oder der 3fachen Fläche von Wien.



01  
[http://www.stats.govt.nz/browse\\_for\\_stats/population/estimates\\_and\\_projections/NationalPopulationEstimates\\_HOTPMar10tr.aspx](http://www.stats.govt.nz/browse_for_stats/population/estimates_and_projections/NationalPopulationEstimates_HOTPMar10tr.aspx)

02  
<http://www.aucklandcouncil.govt.nz/EN/newsevents/culture/OurAuckland/News/Pages/>



01 | 1



# INTERVIEWS

GESPRÄCHE ÜBER QUALITÄTEN  
UND PROBLEME AUCKLANDS



# INTERVIEWS

## ALISTAIR RAY

Associate Principal – Head of Urban Design at Jasmx

Personal relation to Auckland? I have lived in Auckland for about five years now. I am originally from the Midlands in England, I lived in Newcastle from about 18 and developed a real passion for cities. I wanted to see cities develop as to what they could be.

Just a little bit about Newcastle, because it explains how I think about cities. A lot of wealth and development is done in the south of England, there is a certain north-south division. Newcastle is a bit remote, it has always been considered as an old industrial city, a lot of ship building, coal mining. But in actual fact it is a fantastic city, it's got one of the largest numbers of protected buildings outside of London. It has an absolute stunning urban fabric to it, a river that runs through it and a fantastic waterfront to the river that has been developed quite extensively over the past ten years, since the shipbuilding has stopped. I was, fair to say, quite influential in that. I worked for the city council for about ten years and development happened quite quickly during these ten years.

**I have an urban planning degree. I wanted to design towns and cities, but I quickly realised, that it's more about writing rules and policies, not design work.**

So I did a Masters in Urban Design. Where all important disciplines come together – architecture, engineering, landscape architecture – to design a place together, that is what I wanted to do. I have a basic understanding of architecture, but I am not an architect. My perspective is the planning of land use and how to use rules and policies to shape things.

Wanting a bit of a change at the time, the opportunity came up to move to New Zealand. I thought Auckland would be a great place to work. Being a relatively big city on the world map you get to hear of Auckland, even though it is only about the same size as Newcastle. We moved over about five years ago, I took a job with Auckland City Council, in a similar position I was in before – developing, urban planning policy, urban design policy – trying to shape the city. But I was very surprised and probably very disappointed with Auckland. Now I run the urban design team at Jasmx, I have a team of three

or four people. It's relatively small, because we have got the other professions too. In every project that Jasmx does, every size, from small buildings to bigger projects or planning wider areas, we make sure that the team keeps talking to each other and that's my rule. Half of my work is with private clients and the other is advising local authorities like Auckland City Council. That is where I have got most opportunity to influence the shape of the city.

**Urban design is still relatively new in New Zealand so there are not many people qualified.**

Urban Auckland? I think New Zealand has this amazing marketing image, either accidental or on purpose and people around the world think about New Zealand as this amazing, stunning, green country. The "100% pure" marketing campaign is very clever. A lot of people come to visit New Zealand, they come to see the stunning scenery, not necessarily to do a tour of cities, like one would do in Europe.

**The cities and all the urban places in NZ are disappointing, with two or three exceptions, but even they are exceptions only because everything else is so disappointing.**

Wellington feels like a better place. The quality of buildings generally is still disappointing. A lot of the older buildings have been demolished, particularly in Auckland. When one looks at the older photos around the late nineteenth century, it was like a European city. But for whatever reason, in the last fifty years these buildings were replaced by new shiny office buildings.

When I landed, I looked at it, with my European eyes on, I thought: "this is really not a great city". I think it is a fantastic city in so many respects, the natural location is great. **Auckland is a good city because of where it is, but what we have done to it isn't particularly good. That gives you a huge opportunity, that one can still change it. One can't change where your city is, but you can change what you do to it.** It probably could do with two or three million people more, before it starts to get good, with a certain




urban intensity to it. Auckland has great potential, if you would get some of the urban things right, it could have the best of all worlds. Stunning location, amazing climate and a better urban form. ... It is a very early stage for a city, European cities are at least a thousand years old. Auckland is only about 150 years old. Urban functions were separated out into business, retail, residential. Where else we know now, that the best places are where everything is mixed up on top of each other. And then we are surprised that everybody has to travel distances. There is lot of movement and pressure on the road. Like I said at the beginning the city centre is the most disappointing aspect of Auckland, that's what needs most work. It's at the same time the easiest to fix as well. There are too many really big wide roads, right through it. We allow too much traffic in, there is too much car-parking. In Auckland it is common to have ten storey car-parks and then the office building on top.

We could stop the need for car-parking in new buildings, we could make the streets more attractive, we could put more decent quality open spaces in! There are not really many plazas or piazzas that should be changed. The waterfront would also be an easy one. Viaduct harbour is a good example but it is far too small, it should be massive. Tamaki drive could be so much better, it could be like Santa Monica boulevard, where people are skating and cycling. It could be fantastic. How about closing it to traffic and just stick a tram along it?

Auckland is quite unusual in one aspect: Most cities you go to have a city centre and that is generally the best bit to go to. But in Auckland there is a ring around where you've got Herne Bay, Ponsonby, Mt. Eden, Epsom, Newmarket, Remuera, Mission Bay and one can carry the ring around across the water to Devonport and these areas, that developed over a particular period of time, and they are absolutely fantastic, as city suburbs. Often in the European cities, the city centre is great, one then has a ring of maybe old industrial areas and then it is maybe the outer areas that start to get good again. **Auckland is quite bizarre in that the suburbs around the city centre are the best part of the city.** There are a lot of topography changes, one gets hills and vales and wooded sides of hills.

Mercer Ranking? Many People, politicians in particular, overrate the fact that Auckland always appears fourth or fifth in that ranking. They misinterpret thinking that it makes Auckland the fourth or fifth best city in the world. But I don't think it means that. I think it is slightly unhelpful for Auckland. I actually bought and read the report. The report is made and used as an advice for multinational companies, to get a relation, when they want to move employees from one city to another around the world, of how much more they would have to pay them, to recognise how hard it is to live there. There are about twenty five criteria how your city rates and a lot of things relate to things you can't do anything about as a city, for example climate, infectious diseases, poisonous animals, water-supply, threat of drought, likely threat of terrorism, which is why a lot of the American cities dropped down, political stability, quality of infrastructure (water, utilities, roads), the airport, partly on health, good education, how easy is it to move around, generally not only related to public transport, but also with cars or whatever. It doesn't speak about the quality of a city. **It must be recognised that Auckland is about the easiest city to live in, and it is a very easy place to live.** Urban design, urban fabric is not one of the twenty five criteria. There are maybe other lists that Auckland should focus on.

Analysis? **I can't believe that the national government would refuse to accept that there is a problem with building more roads.** Even though most of the cities across the world, even the American cities, are recognising that building more roads encourages more traffic. It builds up to a circle, **more roads create more traffic, more traffic creates the need for new roads.** We are maybe one of the last cities to realise that. And yet even the American cities now are investing really heavily in different forms of public transport. It might be rail, tram, light rail, bus rapid transit, all those sorts of things. It could be a combination for Auckland, because we have got difficult topography. But it has to be put in place, one cannot service a city with buses alone and a rail network that is very limited. Most of the new world cities were established fifty years prior to



when Auckland really grew, so they have got a massive rail-network. Auckland just never had a rail-network at all. **The biggest thing we have to realise is, we have to get rid of car-dependency, petrol prices are only going one way. The national government just can't see that. We need a public transport system that is simple and logical and that will start to change our land use patterns.** Imagine someone tipping a glass of water: It would spread out very thin, across a large area. Auckland's pattern is similar. Where as what we need is a city where there are concentrations, that might be really intense at different locations across the city and then it might be thin everywhere else. Like this one could at least start to connect these places up.

*Potential?* If you want a great city it needs a lot of investment and lots of big decisions to be made. Speaking about public transport, we have now got the position that for the first time there is a collective council, which is able to put pressure on the central government. The new mayor Len Brown has recognised that we don't need more roads, but more public transport instead. My only concern is that he is putting a lot of weight on rail and if you look at any city in the world, rail still only serves a small portion of the city. There is probably a good split between bus, tram, subway and rail. **As here we are just going for rail and then bus. The Problem with the focus on rail is that the distances between the stations would be maybe six or seven kilometres.**

Rail is generally to bring people from the outer edge of the city or beyond quite long distances into the city. A metro or a subway or a tram network is about moving people within the city, the station might only be eight hundred meters or a kilometre apart. It's about frequent – on/off – this is not planned in Auckland. It is expected that our rail-network should do both –that's just not going to work. It can't be a frequent stop and a long stop, all in the same thing. One needs two different systems. We rely on our bus-network, but of course buses use the road, and get stuck in the congestions and traffic intersections. Most cities have another system which might

be a tram or a light rail, which sits in between the two. I think that's what Auckland really needs. We certainly need a better rail system, but we need something else as well. The thing is that a good public transport system will influence peoples land use decisions, either where they live or where they set up their business. At the moment our public transport system isn't influencing that, the motorway system is. That is how we can change the form of the city.

*Auckland Unleashed?* I was invited to join a team of experts to provide Auckland Council team with an expert consulting about what should be done around urban design, urban form, built form and appearance, representing urban design, planning and architecture. It was an extremely difficult job they had to do, to try and pull this plan together. There is a danger that it doesn't say anything different to what we were saying over the last thirty years. But I think it is a good start, it has got to be done.

There are lessons to learn from other cities like Vancouver, which had a similar debate about thirty years ago. Vancouver was growing, massively. They argued that there is nothing they could do about that and that's how it is. Accept that. They made out three options, which they let the people vote on. They decided on developing incredible intensely around the new public transport network in tall high-rise. That guided the city for over thirty years. **What we failed to do in Auckland, is to explain the consequences of what we are doing. In the absence of that Auckland is just happening.**



## ANDREW DOUGLAS

Seniore Lecturer in Spatial Design at the School of Art and Design, AUT University

*Personal relation to Auckland?* I grew up in Rotarua a little town in the middle of the North Island. I came to Auckland for University, in the early eighties. Now I live in Ponsonby, in one of those so called Inner City Suburbs, they are the oldest part of the city and have a nice appearance with all these rattly old timber buildings. Auckland is made up in valleys and ridges. Ponsonby is great, because it is centred at one of the key ridges of the city and it slopes away on both sides. To the west one gets these great views to the Waitakeres and the Tasman sea beyond, on the east side one looks down the valley to the city.

When I first came to Auckland, Ponsonby/Grey Lynn was where students flatted, because it was cheap. People with money tended to live on the east side of the city.

I am trained as an architect and I worked as an architect for about fifteen years at Jasmx. Then I went to London for four years to do my PHD. I also lived in Wellington for a little while. Apart from that I have been in Auckland for nearly thirty years. A lot of people find Auckland boring, compared to other Cities. But Auckland is home for me.


I was always interested in urban theory and urban design. That is primarily what I do here at the AUT. I lead the urban design strand in spacial design and I lecture. We try to get involved in Auckland urban design conversations. The more voices that we get contributing to design decisions, the better the outcome is likely to be. **The debates in Auckland about development tend to be quite narrow and they can be focussed on financial or expedience issues. I would prefer the larger questions about liveability and the potential of the city.**

*Comparison with London?* I miss the diversity, the density and in some ways I miss the anonymity of a city like London. The impression I got from London is that people's social networks are smaller,

because one has to work so much harder to keep up a big wide social network. Whereas in Auckland, because it is so spread out, but still relatively small, it is very easy to know a lot of people and to keep this big loose social networks across the city. I like that. I find I can overlap this with different kinds of communities and interests. If I'd had to choose a different city it probably would be a city like Sydney, which is somewhere between London and Auckland. It's large, it's dense and quite vibrant, but it's not so massive as a place and it's got one of the most beautiful harbours. Despite it being very urban, it seems quite connected to natural elements.

*Urban Auckland?* When I studied Auckland had a very suburban mentality. **The inner city was pretty deserted, only very few apartments, low level of immigration. That has changed radically, now there is ethnic diversity in the city. They bring interesting urban culture.** I like the changes that are happening here around Mount Street and university, it feels really international. Along with the immigration there is an interesting very obvious demographic shift happening within New Zealand, it is described as the north- west drift. There is a tendency for the population to drift from the south to the north, towards Auckland, but there is a second movement, once people arrive in Auckland, many migrate westward to Sydney or Australia and then beyond to London and other Cities. The cultural mix which comes out of that created a lot of gentrification of these inner suburbs. Now people of wealthy parts of the city are moving there. It ended up becoming an expensive place to live. The old inner city suburbs have primarily detached or semi- detached, one or two story timber framed houses. A lot of these areas are protected under heritage coverage. It is difficult to build density into those suburbs, without actually destroying the street environment and historical quality of that.

**My understanding is that most of the demand for density is focused around what one can think of as the inner city collar, primarily where the motorway networks are now,** there are a series of underdeveloped properties that



are jasoned<sup>01</sup> to that. **At some point in the future we really need to look at building over the motorways.** If we say we have to build density into the city, one of the way we can overcome the violence or wounding that has happened when the motorway system went through, is actually **to make these cross links between the inner city timber suburbs and the city itself and restore the cross linkage.** At some point the cost of jasoned land will make it economical feasible.

The obvious issues are the vastly spread out city and the infrastructure cost of that. To run the roads, the internet, the power, water and sewage connection along these long suburban roads to feed a hand full of houses at the end of it is an inefficient way to design a city. The big challenge for Auckland is how to become denser, connected to that we have to think about transportation. We simply cannot keep building roads. We have this problem that very many people in the city are depending on private vehicles. We are making our roads wider and wider. And we are ending up with less and less footpath and shops, and places to occupy, live and be in. We need to make a shift towards public transport, today we rely heavily on buses, but buses are very destructive on the street environment. Rail should be promoted more. I really support the CBD rail tunnel. Economically that makes a lot of sense. The city is growing by about twenty thousand people a year. We have expanded as far as we can within a limited area. How to accommodate this growth is a big challenge for Auckland.

There is a lot of underutilised land from the western fringes of the city to Victoria Parc and then up the other side to Ponsonby. This area will undergo commercial and retail as well as residential intensification. That western flank is important for linking up the Tank Farm, Ponsonby and the city. It is important to get that right.

**Newton is a run-down part of the city. Raw and messy. It has been ignored for a long time. Beyond Newton there are suburbs that are popular. There is an opportunity to develop Newton in a way that it fits back into the city. That south-west flank is the key for Auckland.**

**Potential? Auckland isn't a global city, but within the asia-pacific base it is one of the nodal cities. It's been recognised that what makes these cities successful is their ability to attract skilled immigrants**

- people who can participate in the global economy, through their skill and experience. For people to come and want to live in a place like Auckland it has to offer a rich urban life. I think Auckland has cottoned on to that finally. There are debates about what Auckland needs to become really attractive. There is a big areal development in the old Tank Farm, where an industrial part at the waterfront gets reformed into a new office park, with new residential presence. Auckland has some great natural environment, which is getting exploited in different ways. It is at the centre of this north west drift for New Zealand. To hold its population and get more skilled people here, we also need to deliver on all those things which make life good. That's the challenge.

**Auckland Unleashed?** Previously we had five distinct cities ruling on the isthmus each one had its own mayor, its own council and its own elected body. It was very difficult to make isthmus wide decisions. The new Supercity, which is called Auckland Council, has incorporated all those cities into a single body, they did a really good job for what is a difficult task. They have created a vision for the whole city.

I was involved by working on cultural landscapes, it is as a way of thinking about cities, not so much in terms of what they look like in a flat plan, but in which different conservation and development values get incorporated in an archaeological sense.

The temporal depth of a place, this idea of cultural landscapes is really useful for incorporating issues of topography, flora and fauna, cultural occupation and value across time. Questions of heritage are important, not just built heritage, but environmental and cultural heritage. For the first time in Auckland there seems to be, on a political and public level, some debate about how we would make this place better, at an urban level.





## CAMERON PITCHES

Convenor of the Campaign for Better Transport

*Personal relation to Auckland?* I was born in Auckland. I spent my early childhood over in Mangere Bridge, in the suburbs. Then my family moved out to a place called Whitford. It's a sort of farming area. In New Zealand it is quite popular to have a ten acre block outside the city limits. Then we went to live in the UK for a couple of years. I came back to attend the University of Auckland, I used to drive in from my parents place every day. That took me about forty minutes to drive into town every day, but now one couldn't do that anymore, it probably would take much longer. Later we moved to the city suburbs, where I live now.

**When I came back the most obvious difference was the lack of public transport here in Auckland city, that's why I started to get involved in the Campaign for better transport to promote public transport and improve the bus and rail service.**

Living in London one doesn't need a car, but in Auckland one has to have a car, especially when you have a family. If one could provide better transport options for the people, then they might not need to have so many cars. We have one car and I take the bus in to work every day, I live quite centrally.

*Urban Auckland?* I think Auckland is just the right size, if it would be bigger, it would be much harder and more expensive, any smaller would be bad for business.

**Compared to ten years ago more people live in the central city. There are more apartment buildings and more people who want to live in the centre. Fitting another million people into the city, wouldn't be easy. Transport needs to be an integrated part of town planning. A good thing would be more transit orientated development.**

Around the railway stations, there is an opportunity to intensify housing, the people then would have more options to catch the train.


A good example of that is the Orakei railway station. There is a proposal to build three to four hundred apartments around the station. Cycling is unsafe, other cities in the world have dedicated cycle ways, Auckland would need that too. It has to be separated and made safer. The same with pedestrians, **there are parts of Auckland where it is almost impossible to walk. For example, Hobson St or Nelson St, they feed into the motorway, if one tries to walk around that area. It is not pleasant and nobody wants to do it.**

In 2003 the new underground railway station at Britomart opened and that really forced the regional council to buy some new trains and grow the rail-network. Although the trains we have got are still old diesel trains, they have had some work done on the outside of them. The petrol prices in Auckland are increasing, more and more people want to use public transport. The electrification is going ahead, that is one thing we at the Campaign for better transport we're pushing for.

Another improvement we are working on is the confusing ticketing systems, of the different bus and train operators. One ticket cannot be used on a different bus operator or on the trains, there is no free transfer. We want to get to the point where one has one card and that will work out the best fare for you. If you look at other cities overseas there is a maximum amount one pays a day. We hope that the new card will have some sort of this function.

For a start we need to spend less on motorways, there are quite a few motorway projects on at the moment. **It is not a matter of forcing people to use public transport, it is just a matter of giving people the choice. Of course nobody is going to use a bus or a train if there is no service available.**

The key is keeping the Central Business District strong, even though only 15% of the people have jobs in the CBD, they are all high paying jobs and critical for the economy. It should be easy to get to the CBD, the best way of doing that is the rail tunnel. At the moment the Britomart station is a dead end station. But if it becomes a through station by joining it up through the tunnel to the western



line then we can triple the capacity of the trains going through. The alternative is to allow people in by car or we have more bus services. But there was a study done, that suggested it isn't going to be possible, because there just wouldn't be enough room for the buses and the car parks that one needs.

**I would like to see fewer vehicles in the central city. We have to focus on reducing the number of cars there.**

One of the things the council is doing, is a pedestrian zone, what they call a mixed mode. I think we have to see more of that, maybe even closing off sections of Queens Street, at least for the holiday periods. I think we are on a positive path, the only problem we have now is getting engagement from the central government. They are more interested in having a dispersed growth of nodes around Auckland. I never understood why they want to encourage building more roads and supporting people driving themselves to work. We think that is economically inefficient. It is going in the right direction, there is growth in public transport. It has been growing by ten percent rates year on year.

## EDWARD BENNETT

Historian at The Karangahape Road  
Business Association Inc 1924

*Personal relation to Auckland?* I was born in Auckland. My mother was born here. My father was born in Coromandel which is part of the Auckland province. I have always lived in Auckland.

I trained as an interior designer, I currently work as a historian. I have got a big interest in New Zealand's architecture, interiors, art and public sculpture. I work at the local business association to further that, protecting local artefacts, buildings in particular, but also artworks. I badger the city council about these topics, I am one of several people trying to preserve various heritage items.

I live in Auckland central, in the Auckland Central Business District (CBD). I was born in Epsom and grew up in a nineteen twenties suburb which is adjacent to the city centre. I moved to a rather ramshackled bohemian inner-city suburb in the eighties and now I am living in a high rise apartment in the centre of town. I have never really bothered about owning a car. I am very interested in promoting the concept of public transport and even once become involved to get the tram system re-instored in Auckland.

I live half way between Queen St and Karangahape Road, which means I am half way between the public library and where I work, directly next to my gym, the art gallery, cafes, cinemas and a couple of public parks on my door step. In a given month there would be no reason for me to stray outside an area of half a mile. The number of people who are moving back into the inner-city is interesting. A lot of them live in apartment blocks and a lot of them do have motorcars, but **it is interesting to see that number of people who become, I would say, European. They are working and shopping comparable close,** walking to work or commuting by bus or train. There are a number of those in the inner-city. The population of the inner-city has grown by about ten thousand in about ten years.

*Urban Auckland?* It is not surprising that Auckland gets well ranked on the Mercer List. People I have worked with or friends of mine,



have been transferred out here from their head office in London. Many of them had looked upon that as being sent to the far end of the earth. **They discovered that the house with the swimming pool and the view of the harbour, overlooking the Waitemata, a nice cheerful bright city, with good weather, has the same price as maybe a small flat in an international metropolis.**

With an almost Florida or Costa del Sol view into a harbour. That is why people think this is just utterly fantastic.

Although people complain about commuter times, relating lifestyle to the amount of money one spends, even compared to Sydney, one finds a much more glamorous home, with better climate and better food here. I think I prefer the less density of Auckland. I personally miss more interesting architecture, more culture, more intellectualism, being able to go off on weekends to another location. Everything is on a much smaller scale here.

I have always liked the landscape we have, the large number of parks around the Auckland isthmus. If one goes to places like Mount Eden one gets beautiful views, not only of the harbour.

Potential? I have a long list of metropolitan improvements. The most obvious that come forward are the problems with the waterfront, being that we have a beautiful harbour, but we also have the problem that we have a major port right on the waterside, which separates the city from the harbour. That should be rectified in some way. It has been talked about in decades. The ports of Auckland have always owned that land and it had been difficult to try and work for both, the community and a working port.

**K'Rd has been split in half and I think an over-bridge reconnect the two parts and restore the now damaged heritage link – a crucial node point like the over-bridge in K'Rd. If one gets something right, even if it is small, just in a certain point. Other things like circulation and attitude will change around it.**

Victoria Park is dreary, when it needn't be. One of the major problems

is, that it is surrounded by four lanes of traffic on each side. There is an idea of a landbridge going across Fanshawe Street, to (the future developed) Tank Farm. This would allow a crossing in a park above the traffic. As more and more people live in the inner-city, Victoria Park will become more important, both as a sports facility as well as a recreational park.

They want to encourage people to live back in the city centre and they are pro public transport. We come to the point where we actually should do something about it.



## RICHARD REID

### Architect and Citymaker

Personal relation to Auckland? I lived here for some time as a child and came back to university when I was eighteen. Stayed until I was twenty three, then I worked overseas. I lived in Sydney, London and travelled through South East Asia. Came back and stayed here since. I have lived most of my life in New Zealand and Auckland.

I have created all of my projects. I am increasingly working at a larger and larger scale. That interests me. I have created them by intervening in the political process and offering alternative solutions to the developments or I have gone to potential clients with a design solution and offered them to buy the idea. In both cases I've been successful. That is an unusual way of working. It's been my way of being able to work on projects I want to work on. Making the difference, I want to make and gaining the track record that give people confidence in what I do.

**Auckland is going through a phase of bigness, where we think big firms have to do big projects, but smart cities realise that one needs smart people. My ambition is to build city, not houses.**

That is why my by-line for my firm is 'city maker', a lot of my projects are about transforming what we have into a city. Auckland doesn't lack plans, it lacks the leadership and the skills to implement them. The process as it is doesn't understand how to achieve these things. Particularly in relation to city building we lack in design skills both in the engineering profession and in the urban design and architecture profession. Our political system doesn't understand cities. Building cities is difficult, and to be fair to Auckland, every city struggles particularly since the nineteen fifties and the modernist approach to infrastructure. Auckland is a beautiful suburban landscape. I don't have any problems with this suburban landscape, just don't tell me it is a beautiful city. The Challenge is to understand how to become a city. We don't have the skills and we rely on the wrong professions to achieve this.

Urban Auckland? I think what the overwhelming impression from Auckland is, is that it is a suburban city and also a landscape city.

It is not an urban city. That is its unique character. It is a suburban city spread across a very beautiful landscape.

From my childhood I have a memory of an environmental kind of experience with the city. **New Zealand has grown up with one house, one property settlement pattern and we have to accept that we have to move closer together.** We are very reluctant to give up this kind of live style and expectation. We are very poor users of land. People talk about the capacity of the city to accommodate another six hundred thousand new people and that we must push out our urban limits. But if one travels around Auckland, there is so much underdeveloped land, it would be a crime to keep on expanding without intensification. That is the greatest challenge to intensify well and demonstrate that it actually offers a richer way of life. Auckland is a very filtered and poly-centric city. The architectural business is mainly in houses and I think houses are a disease for Auckland. There is no sense of a city in the way that we approach houses. The suburban houses are for single families, for wealthy people, they are not building a city.

**We have to become a more compact city. I would like to see Auckland much denser. I know Auckland has a Central Business District but I used polycentric, because Auckland has no focus, as a build settlement. The CBD is an artificial construction, the landscape is not orientated.**

The way that we have development this city is without too much respect for the notion of the centre. That is why other centres have developed and grown up. This partly has to do with regional politics and regional planning, but nevertheless it is somehow more appropriate to the fact that we are a suburban and a landscape city. Auckland is unusual in being a very linear city. There are often large distances between where people work and where they live. There is a lot of commuting. I don't think that people necessarily orientate themselves to the centre where they live near, because I think we are a very unurban culture. **We used to have an urban culture in the nineteen fifties,**



before the motorway was built. At that stage the population only extended as far as the tramlines. It was actually a very consolidated settlement. The motorways have changed, how Auckland has grown. It

used to be an urbanised city and one can tell that in the architecture.

There were many buildings from the nineteen thirties in particular, that were city buildings. At the moment and for the last thirty years we have lost that – lost the sense of a city. The struggle now is to catch up to what we used to have.

The city centre is changing, there are some positive developments. I think we need a living community in our centres. Whether it is in the CBD or in the suburban town centres, there is a huge lack of residential population. If anything is going to change in the way we are going to live, it is going to be there. Ten years ago the CBD population was only several hundred people, now its twenty six thousand, it has changed and it is changing across the city. But we have to go much further with the intensification.

Auckland is an immigrant city. The people who have arrived here in the last ten to fifteen years have all come from highly urban cultures, whether it is from different cities from South East Asia or the Middle East. I think they are the people which are more likely to live a more urban way of life, then the pakeha . The average age in Auckland is very young and they are more likely to live in an urbanised setting. Our demographics are changing, which should encourage us to be more proactive about intensification.


*Analysis?* The next major project, I will get involved with, is the second harbour crossing and the debate whether it's a tunnel or a bridge. I will do everything I can to make sure it will be a tunnel. My understanding of infrastructure and the impact from infrastructure is that one has to be aware of all the impacts not only of the connections. The argument for the bridge is that it will be iconic, but no one considers what happens on the land surrounding each end of the bridge. The bridge will just extend Spaghetti Junction right to the waterfront. I think that is the completely wrong approach to take. We have invested a lot in the Vinyard Court area with a major designated public space, the outcome of which we are not certain.

But if one builds a bridge one would really be undermining that three and a half billion dollar development. **There would be sixty thousand cars going past right besides destroying the significance of that public space. Smart cities are removing this kind of infrastructure, not building it.**

The tunnel can be built upon the existing motorway system. It can accommodate rail as well as road, the only weakness of a tunnel is its costs. But I think it will be less expensive then estimated and more sustainable in the long run.

Seven years ago I was commissioned by the Auckland City Council to prepare a report on public art in the CBD. The brief I wrote was about **how to improve public space in the CBD and at the same time solve a lot of the problems that the inner city has. One of the key problems is that it is an island and it is defined by an inside and an outside.** Another fundamental problem is that we see the

CBD as a large onramp to the motorway. The Birdcage Hotel is in one of two areas where the CBD loses it's island definition. There it is able to actually connect with the outside and can avoid the motorway intruding and separating it from the surrounding inner-city suburbs. At the moment we have a viaduct going over the Birdcage Hotel and over the Western edge of the CBD. The viaduct has got a form of concrete cancer that is why I knew that it will be removed and eventually replaced with the tunnel, but the entrances to the tunnels would form the same kind of barrier as the viaduct, but as a trench rather than as a bridge. From my public art report I could see that if that trench was pushed further away, the CBD and the inner-city could start to connect again as it used to be before in the sixties, before the motorway was built. This could be achieved by bringing the Birdcage Hotel back to its original site. What I was campaigning for was not so much the hotel, it is a heritage building, but to protect the future viability of that area to operate as an urban space, an urban pre-sector that could bring the city together. It was about city building. I wanted to generate an urban vision of the area. It was about a refocusing of the area towards the Birdcage hotel, which the surrounding topography was already creating.



Outlook? We try to remove constraints for development, rather than seeing those constraints as actually creating a smarter and more well considered city, a more thoughtful city. We look to make development easier, rather than make it smarter.

**A lot of things we would need for a better city, we used to have. The trams, the relationship of a building to the street, the relationship of the height to the width of the street, the sense of urbanity that we had and the sense of secondary and tertiary layering that we had.** But we have got rid of almost all of this secondary layer. For me it is unbelievable, how we cannot see what we are doing to this place.

We have got the opportunity to be an environmental city as well as an urban city. We could be a world leader in that. Slowly there is a sense of where we can go.

## ROD ORAM

Journalist writing on corporate, economic and political issues.

*Personal relation to Auckland?* I grew up in Birmingham in England, when I was eighteen I went to the States on an exchange scholarship to a school and then stayed for university in the States. I married an American. We met in the University of Chicago, then started our careers in Toronto. I've lived in Denver, Chicago, Toronto, New York and then back in London and then here. I have always enjoyed every place I have lived in for what it has to offer and not worried too much about what is not there. I was cold called about a job here in New Zealand, that was late 1996 and I had never been to New Zealand before. It sounded interesting, long process, but eventually I was hired. In January 1997 my prospective employer The New Zealand Herald suggested we should have a look before we decide, so the whole family came in January to Auckland for a week, just to look and see what we thought. I have very vivid memory of this week, because the city made a huge impression on me. That's why we said yes. I arrived in Auckland in March 1997, my family in July. We live in the same house since September '97. We got to know the city well. I am only fourteen years old as an Aucklander.

My wife and I have always chosen to live within half an hour bicycle ride of work. We never owned a car for eighteen years, when we came to Auckland I spotted the waterfront out to the east of the city, which seemed the greatest urban bicycle commute in the world along Tamaki drive. That's why we said, that is where we will live. I ride my bike a lot, not only to work. **Cycling in Auckland is really hard, it gets quite dangerous, people behave badly, roads are badly designed.**

It is very hard to be internationally connected from Auckland. I can't imagine living in New Zealand before the internet. Coming to Auckland in 1997 it was a bit of a shock from a built environment point of view – a very poor built environment. In a number of ways this has improved a lot over the last fourteen years. Developments like Viaduct Harbour, Princess Wharf, the Chancery, the Vero building. The train system is still terrible, but it is better than it was.



with a beautiful train station. For me it is a very good expression of what urban New Zealand should be like, it should be very light and airy, but well protected from the wind, in a way that doesn't feel claustrophobic. **I don't want to create Europe here, we have got to find our own expression of what urban architecture and built environment looks like.**

I am a business journalist. Following money is one way to find out how the world works. Now I am freelance. I give presentations, being involved in workshops, facilitating things, but for me that is still all business journalism. Finding out about things and then express them, I talk about things, do a bit of broadcasting. The world gets ever more extraordinarily interesting and the issues more intense. How do we respond to sustainability in general or climate change in particular? A business is everything where people try to do things. I am interested in how people come together and work together. Then try to relate one issue to another. I am absolutely only a generalist and I am only as good as the people I talk to. I don't think I had many original ideas, I am hugely dependent on the experts I know, my value is helping experts express what they are trying to say, in ways that is more accessible to other people. I see myself only as a catalyst, other people do the deep thinking and the hard research.

**Urban Auckland?** I like the physical location, the two harbours, the Waitemata Harbour and the golf leading out to the Pacific Ocean and the Manukau Harbour leading out to the Tasman Sea, the bush, the hills, the Hunua Ranges in the south, the Waitakere Ranges in the west, the Peninsular going north with the white sand beaches on the pacific side and the black sand beaches on the Tasman side and the volcanic cones. That is an amazing location for a city. Within these boundaries the city is quite hilly, one often gets beautiful views. There are lots of streams and the climate is very agreeable, it never freezes at night in winter and it is very rarely over thirty degrees in summer. The light is gorgeous. Those are all the physical attributes. I am incredibly interested in urban New Zealand, because **in New Zealand we are schizophrenic, we define our self as a people and a country largely by our rural and wild parts, but in fact**

**we are one of the most urbanised people in the world. 87 percent live in cities.** We

don't define ourselves by our urban environment. We got that huge challenge in New Zealand that not only our urban environment but also urban economy, is very weak.

Of the gross regional product, which is the regional equivalent to growth domestic product, in the entire Auckland economy, which is about 33 percent of the national economy, only nine percent is exports. The urban economy is in ward dropping. Most businesses are there just to serve the population of Auckland, very few of them export even outside the urban area. We have this huge challenge to cope with rapid urban growth in a sustainable way, but also build these urban economies.

We have underinvested in our built environment, particular in public transport terms. That said Auckland can work reasonably well for all sorts of people. I am including relatively poor people.

**Analysis?** Cities are largely about places where changes and new development happen. **I was told last year, that of all cities worldwide of a population over a million, Auckland ranks sixth, as the most immigrant intensive. I find that absolutely fabulous and an opportunity.**

Although we put up buildings which last for hundreds of years, at least a few do, there is a sense that there is constant growth and change. That is a message which I try convey a lot in Auckland, because a lot of people think we cannot really change Auckland, we just have to accept the development pattern we have got now. I see it differently, because if we are moving to a population of two million by 2030, we will have to build 40% more homes for another 600,000 people. There is a huge opportunity to reshape the city in various ways. To try to convey an excitement to what that could be, is one of the things I enjoy doing. The population at large doesn't have this excitement yet.

It doesn't have to be all high-rise in Auckland, we will have a few luxury ones, but it doesn't need to be like that to be a more effective and a more enjoyable density. The problem we do have by people being unconvinced by this is that the central government,



particularly the transport minister, who has a huge influence on development patterns, is determined to build roads, not public transport. He just says this is not what people want, people want to spread out into the suburbs, so we have to build roads for them. Some people might want to do that, but not everybody wants that. We need a balance. I am concerned this won't change for a while. I hope we can achieve greater density in parts of the city and other aspects of living. I like some of the villages, and I stress villages rather than town centres, around Auckland. Mission bay, for example, is very attractive, it's right at the waterfront, a lot of people visit it, one cannot actually buy anything apart from meals. All shops are coffee places or restaurants. But these little villages around are very nice. I think the town centres suffered by doing too much to them. New Market is an example, it is on market cross roads, but that sense of junction there, is lost, it is overtaken by traffic. There has been a lot of densification to the east along the railway track and also a new station. I think this is astonishingly ugly, they are incredible plain.

*Auckland Unleashed?* The Goal to have a spacial plan is a very good one, I also believe very strongly that we can't do this suddenly. It is going to take time and we will go through various versions and editions. **Auckland Unleashed was an important piece of work to essentially bring together a lot of what we already knew about Auckland, but never really tried to express that way. I think there is a huge value of bringing that together.** It has some reasonable insights about what happens in various parts of the city, that we could do more of. But then there is this huge gap between that big base of knowledge that it articulates, then it suddenly imposes some hugely challenging targets on top of that. One could get there by understanding that sustainability is the greatest driver of innovation in any industry we have seen. There is no doubting the ambition. There are high level goals put out there. They are perfectly ambitious enough. But there is no where near enough insight into what it actually takes to deliver that. That is the big problem.

The real question is: How is Auckland going to earn its living? What sort of work do we do? How international connected is that? How do we make that happen? How do we do urban environment? How do we do build environment here in Auckland? What is right for the people, the environment, the landscape, the eco system?





01

<http://www.urbandictionary.com/define.php?term=jasoned>

02

[http://en.wikipedia.org/wiki/Global\\_city](http://en.wikipedia.org/wiki/Global_city)

03

<http://www.urbandictionary.com/define.php?term=cottoned+on>

04

<http://www.urbandictionary.com/define.php?term=ramshackled>

05

<http://de.wikipedia.org/wiki/Päkehä>

06

[http://en.wikipedia.org/wiki/Concrete\\_cancer](http://en.wikipedia.org/wiki/Concrete_cancer)

07

[http://en.wikipedia.org/wiki/Gross\\_regional\\_product](http://en.wikipedia.org/wiki/Gross_regional_product)



02



# AUSGANGSPUNKTE

Die Kulisse der Stadt  
erzählt aus drei Blickwinkeln



02 | X



# STADTLIBEN

ÜBER DIE MENSCHEN IN DER STADT  
UND IHR HISTORISCHER KONTEXT

NOV 22nd 1958  
**RADIO NEW ZEALAND**  
 CALLING AUSTRALIA AND THE PACIFIC ISLANDS  
*with programmes that are heard all over the world*  
**ANNIVERSARY 10<sup>th</sup>**  
 26 SEPT. 1958  
 SPECIAL ANNIVERSARY WEEK  
 LISTENER'S CERTIFICATE  
 AWARDED TO  
 August Balbi,  
 Los Angeles, Calif. U.S.A.  
 WHO SUPPLIED A DETAILED  
 RECEPTION REPORT DURING  
 RADIO NEW ZEALAND'S  
 TENTH ANNIVERSARY  
 WEEK BROADCASTS  
 SIGNED *Wm. Yates*  
 DIRECTOR

H. E. OWEN, Government Printer  
 Wellington, New Zealand — 1958

Karte zum 10jährigen Jubiläum von 'Radio New Zealand'

THE 1950s SHOW      AUCKLAND IN THE 1950s

**Auckland CITY AND PROVINCE**  
 \*GATEWAY TO NEW ZEALAND\*

1. Sheddoe State Building, Wellesley St. Gordon Wilson. 2. Auckland City Council Administration Building, Greys Ave, Tabor Dome. 3. Pioneer Women's Memorial Hall, Freyberg Pl. Tabor Dome. 4. Anderson Building, Wilson St. Mark Brown and Fairhead. 5. TEAL House, Victoria St. Mark Brown and Fairhead. 6. The Art Building, Shortland St. Mark Brown and Fairhead. 7. Klipper Tea, Hobson St. Group Architects. 8. AMP Building, Queen St. Cutler Pickmere Thorpe & Douglas. 9. Swift House, Albert St. Wilson, Moodie, Gillespie. 10. Herald Press Building, Wynham St. Wilson, Moodie, Gillespie. 11. B.I. B.I. Building, Wynham St. Wilson, Moodie, Gillespie. 12. Colson Cinema and St. James remodeling, Queen St. Rigby Mullin. 13. 246 Building, Queen St. Rigby Mullin. 14. YMCA, Vincent St. Haughey and Fox Associates. 15. All Saints Church, Ponsonby, Richard Toy. 16. Parrnell Pool, Judges Bay Rd. Tabor Dome. 17. Marie Smith House, Elmore, James Hutchings. 18. Plains Park, Oakes, Kenneth Abbott. 19. Vernon Brown House, Remuera, Vernon Brown. 20. Raynor House, Remuera, Rigby. Multis/interior Mark Brown and Fairhead. 21. Dr Edna Birkenshaw House, Remuera, Vernon Brown. 22. Mikusich House, Remuera, Milan Mikusich. 23. Kay House, Remuera, Vladimir Cacala. 24. Dinworth Chapel, Remuera, Abbott, Holt and Ansdor. 25. Blumenthal House, Remuera, Vladimir Cacala. 26. Walker House, Tamaki Cr., Vladimir Cacala. 27. House, Massey/Dunedin, Brewer Associates. 28. W.C. Robertson House, Howick, Bruce Robertson. 29. St. Josephs Catholic Church, Grey Lynn, Guy Chambers (Mikusch and von der). 30. St. Helens Hospital, Mt Albert, Newman, Smith, Greenough. 31. Thorn House, Mt Albert, James Hutchings. 32. Mt Albert Grammar Memorial Pavilion, Richard Toy. 33. Treenman House, Te Aroa North, Bill Wilson. 34. House in Tairāngi, Mark Brown and Fairhead. 35. Green House, Swanton, Rigby Mullin. 36. Robertson House, Devonport, Bruce Robertson. 37. First House, Belmont, Group Construction Co. 38. Second House, Belmont, Group Construction Co. 39. Caley House, Mitford, Bill Wilson. 40. Maitlie House, Mitford, Bill Wilson. 41. Felix Miller House, Takapuna, Bruce Robertson. 42. House, Caster Bay, John and Albert Goldwater.

Facsimile pages reproduced from  
 Auckland City and Province  
 Auckland City Council c. 1955

Coverbild eines Werbemagazins für potenzielle Einwanderer

# **EMIGRATION** TO **NEW ZEALAND.**

---

---

**The Directors of the New Zealand Company, do hereby give notice that they are ready to receive Applications for a FREE PASSAGE to the**

**TOWN OF WELLINGTON,**  
**AT LAMBTON HARBOUR,**  
PORT NICHOLSON, COOK'S STRAITS,

**NEW ZEALAND,**

**From Agricultural Laborers, Shepherds, Miners, Gardeners, Brickmakers, Mechanics, Handicraftsmen, and Domestic Servants, BEING MARRIED, and not exceeding Forty years of age; also from SINGLE FEMALES, under the care of near relatives, and SINGLE MEN, accompanied by one or more ADULT SISTERS, not exceeding, in either case, the age of Thirty years. Strict inquiry will be made as to qualifications and character.**

**Apply on Mondays, Thursdays, and Saturdays, to Mr. JOSEPH PHIPSON, 11, Union Passage, Birmingham,**

**AGENT TO THE COMPANY.**

**TOWN and COUNTRY SECTIONS of LAND on sale, full particulars of which may be had on application as above.**



# HISTORISCHE ENTWICKLUNGEN

## DIE ENTDECKUNG DER INSEL

Archäologische und linguistische Forschungen führten bislang zu der Annahme, dass Neuseeland, ausgehend von Ost-Polynesien, zwischen 800 und 1300 besiedelt wurde. Abel Tasman war 1642 der erste Europäer, der Neuseeland auf der Suche nach neuen Handelspartnern entdeckte. Nach gewaltsamer Begegnung mit den Māori segelte er aber weiter und betrat die Insel selbst nie. Erst nachdem Kapitän James Cook 1769 Neuseeland das zweite Mal entdeckte, begann die, zunächst langsame und unkontrollierte, europäische Einwanderung. Berichte aus dieser frühen Zeit beschreiben die Māori als ein grimmiges und kämpferisches Kriegervolk.<sup>01</sup>

Die ersten europäischen Einwanderer waren zumeist europäische Robben- und Walfänger, später auch Missionare. Es herrschte teilweise reger Austausch zwischen Māori und den neuen Einwanderern. Der Status der Neuankömmlinge zu dieser Zeit variierte von Sklaven bis zu hochrangigen Beamten, von Gefängnisinsassen bis hin zu jenen, die der europäischen Kultur freiwillig den Rücken kehrten und sich als Māori identifizierten. Letztere waren an der Zahl nicht unbeträchtlich und wurden als 'Pākehā Māori' bezeichnet. Sie waren bei den Māori durchaus geschätzt für ihr Wissen und ihre handwerklichen Fähigkeiten, wie zum Beispiel im Waffenbau. Um 1830 wurde die Anzahl der in Neuseeland lebenden Europäer ('Pākehā') auf zirka 2.000 geschätzt.<sup>02</sup>





Frühe Ansichten von Auckland



- 1. Martin (R's Basin)
- 2. Rangereka's ca.
- 3. The cow wh-

Town of Auckland from the head of the town valley

- 4. Kawere a chief near the Colly.
- 5. The Bunnicks
- 6. The church
- 7. The fort
- 8. The Jail
- 9. The R.C. chapel (Public)
- 10. The Colonial inn
- 11. Flax plant
- 12. The old house

Advertisement. New Zealanders Nov 21. 1846

The undersigned is a purchaser of packing cases in any quantity, for the casing of several tons of S. B. Old Houses that can be converted to the above purpose will be taken. J. S. Pollock.



## DIE ANFÄNGE DES NEUSEELÄNDISCHEN STAATES

Cook hielt Neuseeland für ein hervorragendes Siedlungsgebiet, reich an fruchtbarem Land, auf welchem europäische Pflanzenkulturen bestens gedeihen würden. Als Ausgangspunkt der neuseeländischen Besiedlung kann die 'Māori'- Siedlung 'Kororāreka', das heutige 'Russell' und erste Hauptstadt, in den 'Bay of Islands' nördlich von Auckland bezeichnet werden. Es war das erste Handelszentrum und der erste Hafen, von dem aus die neuen, vorwiegend aus Großbritannien stammenden, Einwanderer die Küstenregionen Richtung Süden besiedelten. Neuseeland wurde zu der Zeit von der australischen Kolonie 'New South Wales' verwaltet, doch durch die weite Entfernung und die unkontrollierte Einwanderung entstand sehr bald ein von Gewalt geprägter rechtsfreier Raum. Erst durch die Besorgnis, Frankreich könne den Briten mit einer Annexion Neuseelands zuvorkommen und der Notwendigkeit, britische Siedler in Neuseeland zu schützen, wurde 1833 ein offizieller Repräsentant nach Neuseeland gesandt. Damit wurde erstmals ein ernsthaftes Interesse Großbritanniens an dem Land gezeigt. Dieser sollte für Neuseeland eine eigene rechtliche Autorität installieren, den britischen Handel überwachen und zwischen rivalisierenden Weißen und Māori vermitteln.

Am 28. Oktober 1835 wurde von über 30 Māori-Anführern ein Vertrag unterzeichnet, der als 'Declaration of Independence of New Zealand' bekannt ist und die Gründung der Vereinigten Stämme besiegelte. Damit erhielten die Māori das Recht, unter einer offiziellen Flagge zu segeln und Handel zu treiben. Im Jahr 1837 bedrohten die andauernden kriegerischen Konflikte unter den Māori die Sicherheit der britischen Siedler, weshalb der Vorschlag ausgearbeitet wurde, nach Vorbild der 'British East India Company', Handelsniederlassungen in Neuseeland zu gründen und über entsprechende Verträge das Land für England zu sichern.

Ab der Gründung der 'New Zealand Company' im Jahr 1839 wurde aktiv um neue Einwanderer geworben, zahlreiche Städte und Dörfer wurden errichtet und große Teile des Landes besiedelt. Schon wenige Jahre später, am 6. Februar 1840, wurde mit den Māori der Vertrag von Waitangi geschlossen. Dieses Dokument gilt als Geburtsstunde des modernen Neuseelands. Der Vertrag sicherte den Māori Schutz zu und gab ihnen die Garantie, ihre Besitztümer und Länder behalten zu dürfen. Im Gegenzug gaben sie ihre Souveränität auf und akzeptierten die britische Krone als neue Autorität. Damit war die Annexion Neuseelands vollzogen und das Land wurde zur britischen Kolonie erklärt.

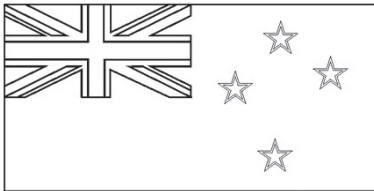
Durch die von den Europäern eingeschleppten Krankheiten, vor allem der Pocken und der Tuberkulose, begann sich die Bevölkerung der Māori zu verringern. Bewaffnete Konflikte mit den Europäern, aber auch Kriege unter den Stämmen verschlimmerten die Situation, und



man sah sogar das Aussterben des indigenen Volkes als wahrscheinlich an. Im Gegensatz dazu nahm ab 1840 die Bevölkerung europäischer Siedler stark zu. Diese besiedelten in den folgenden Jahrzehnten beinahe das gesamte Land und gründeten insgesamt neun Provinzen. Fast wöchentlich erreichten nun Schiffe mit Auswanderern aus Großbritannien Neuseeland und innerhalb von zehn Jahren stieg ihre Population auf 60.000 Menschen an – in etwa dieselbe Population wie zu dieser Zeit Māori auf Neuseeland lebten.<sup>03</sup>

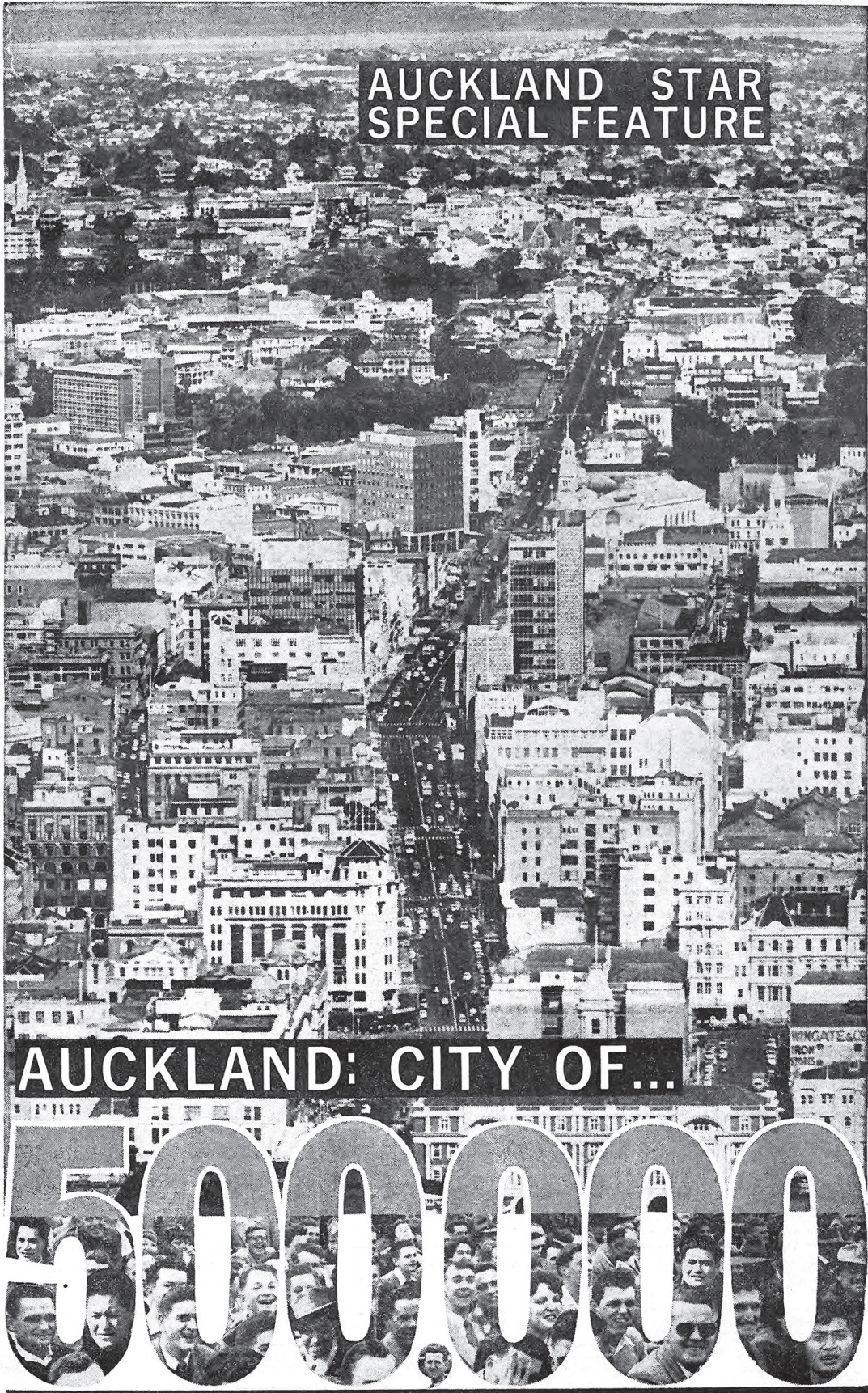
Die unterschiedlichen Interpretationen des Vertrages von Waitangi führten alsbald zu neuen Spannungen zwischen Pākehā und Māori, die schließlich in den so genannten Neuseelandkriegen von 1843 bis 1872 ihren Ausdruck fanden.<sup>04</sup>

Ab 1852 verwaltete sich Neuseeland durch den 'New Zealand Constitution Act' relativ selbstständig, 1867 bekamen die männlichen Māori das Wahlrecht und Sitze im Parlament. 1893 wurde in Neuseeland das allgemeine Frauenwahlrecht eingeführt.<sup>05</sup> In beiden Fällen war Neuseeland Vorreiter als das erste Land der Welt, das diese Rechte Frauen und Ureinwohnern gewährte.



offizielle neuseeländische Fahne

1907 akzeptierte das neuseeländische Parlament den Status einer 'Dominion'. Neuseeland wurde mit dieser Anerkennung gleichzeitig auch Mitglied im britischen 'Commonwealth of Nations'. Mit dem In-Kraft-Treten des 'Statute of Westminster' am 11. Dezember 1931 bekamen die Dominions Großbritanniens die Möglichkeit zur formalen- und völkerrechtlich anerkannten Unabhängigkeit. Neuseeland nutzte dies allerdings erst am 25. November 1947.



Titelblatt zur Sonderausgabe des 'Auckland Star', 1964



## BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Bis in die 1950er Jahre betrachteten sich die meisten weißen Neuseeländer als Briten.<sup>06</sup> Diese nationale Verbundenheit Neuseelands mit Großbritannien (welche von weiten Teilen der Bevölkerung als nationale Pflicht gesehen wurde) konnte man unter anderem auch an der Unterstützung im Ersten Weltkrieg sehen. Zu dieser Zeit lebten etwas mehr als eine Million Einwohner in Neuseeland, wovon sich 103.000 Staatsangehörige am Krieg beteiligten – inklusive Krankenschwestern und Hilfspersonal. Auch waren bis zum Beitritt Großbritanniens zur Europäischen Gemeinschaft 1973 alle wirtschaftlichen Kontakte zwischen Neuseeland und dem Mutterland ohne irgendwelche Handelsbeschränkungen möglich. Erst durch die politischen Erschwernisse und die Auswirkungen der Ölkrise zur selben Zeit orientierte sich Neuseeland nicht mehr ausschließlich an England, sondern öffnete sich für andere, vor allem asiatische Märkte<sup>07</sup> – nicht nur in wirtschaftlichen Bereichen, sondern auch in der Einwanderungspolitik oder in kulturellen Angelegenheiten.

Der Weg in die Unabhängigkeit war ein sehr langsames, behutsames Entfernen von den englischen Wurzeln hin zu einer eigenen neuen Identität. Dieser Prozess ist noch immer im Gange. Es wird versucht, eine eigene nationale Identität im Māori-polynesischen, im asiatischen sowie im europäischen Erbe zu finden.



'Koru flag' | inoffizielle Fahne Neuseelands

## NEUSEELAND MULTIKULTURELL

Inzwischen hat Neuseeland auch die Bedeutung Asiens für seine wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung erkannt. Neben einem Bevölkerungsanteil der Māori von 14,6 % und Zuwanderern von den pazifischen Inseln von 6,9 %, stellen Menschen asiatischer Herkunft mittlerweile mehr als 9,2 % (2006) der Gesamtbevölkerung Neuseelands. Deshalb stellt das Land auch heute häufig seine kulturelle Vielfalt in den Vordergrund und präsentiert sich gerne als multikulturelles Land.<sup>08</sup>

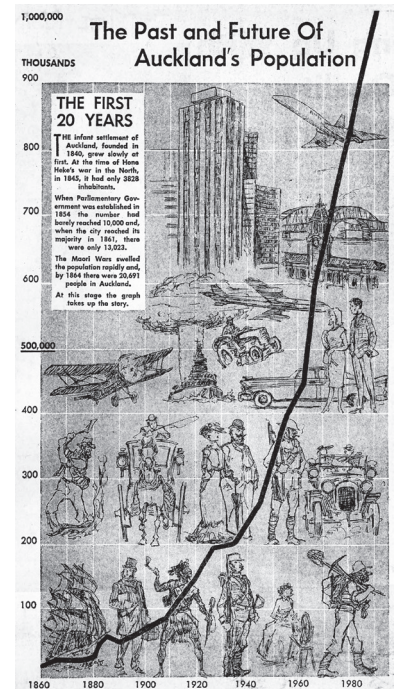
## AUCKLAND

'Tamaki Makau Rau', heute bekannt als Auckland, wurde erstmals von den Māori um das Jahr 1350 besiedelt. Auf den Überresten der Vulkane errichteten sie befestigte Dörfer. Am Höhepunkt der vorkolonialen Besiedlung hatte die Gegend der heutigen Großstadt Auckland rund 20.000 Einwohner. Die Hauptgründe für die Besiedlung dieser Gegend waren die guten Möglichkeiten zur Nahrungsbeschaffung, sowie strategische Vorteile: Die fruchtbaren Böden ließen die Landwirtschaft erblühen und der Zugang zu zwei großen Naturhäfen erleichterte die Fischerei. Außerdem erleichterten die befestigten Siedlungen auf den vulkanischen Hügeln sowie die geschützte Lage auf der Landenge die Verteidigung.<sup>9</sup>

Obwohl der Großraum Auckland schon seit dem Jahr 1900 größter Ballungsraum des Landes war, hatte dieser damals nur etwas über 150.000 Einwohner. Erst im Jahr 1996 überschritt die Agglomeration die Millionengrenze. Seit Februar 2012 leben 1,5 Millionen Menschen in diesem Ballungsraum.<sup>10</sup> Der Großteil der Bewohner Aucklands hat europäische, meist britische, Vorfahren. In keiner anderen Großstadt der Erde leben so viele Polynesier wie in Auckland. Der große asiatische Bevölkerungsanteil stammt zumeist aus Süd-Ost-Asien. Der Grund für diese kulturelle Vielfalt ist die äußerst großzügige Immigrationspolitik des Landes. Wobei Auckland die größte Anziehungskraft auf Einwanderer ausübt. Bei der Volkszählung der Region Auckland aus dem Jahr 2006 ordneten sich die Einwohner selbst zu 56,5 % europäischen, zu 18,9 % asiatischen, zu 14,3 % pazifischen, zu 11,1 % den Māori und zu 9,6 % anderen ethnischen Bevölkerungsgruppen zu. Die Summe aller Bevölkerungsgruppen ergibt mehr als 100%, da es in der Neuseeländischen Volkszählung möglich ist, sich mehreren Volksgruppen zuzurechnen.<sup>11</sup> Bemerkenswert ist auch, dass 40 Prozent der Einwohner Aucklands nicht in der Stadt geboren wurden und dass 20 Prozent in den letzten fünf Jahren zugezogen sind.<sup>12</sup>

## PROGNOSEN

Das Bevölkerungswachstum Neuseelands steigt weiter, es entspricht ungefähr einem Prozent pro Jahr. Weshalb die Frage gestellt werden muss: Wohin soll diese Entwicklung führen und wie viele Menschen können idealerweise auf diesen Inseln leben, die der Größe nach mit Großbritannien (61 Millionen) oder Japan (125 Millionen) zu vergleichen ist? Der Wirtschaftsanalytiker Ganes Nana von Berl vermutet, dass 7-8 Millionen Einwohner ohne Einschränkungen oder Probleme möglich wären. Er geht sogar einen Schritt weiter und behauptet, es wäre notwendig, um die Lebensqualität zu erhalten.<sup>13</sup>



Sonderausgabe 'New Zealand Herald', 1964



Die Bevölkerungsentwicklung kennt in Neuseeland nur eine Richtung: Nachdem 1908 die erste Million erreicht war, 1952 die Zweite, 1973 die Dritte, sind es seit der Jahrhundertwende vier Millionen Menschen, welche in Neuseeland leben; für 2027 werden fünf Millionen und 2061 von 'Statistics New Zealand' 4,8 bis 6,7 vorhergesagt.

Auckland selbst wird einen überproportionalen Zuwachs bekommen. Es lassen sich nicht nur Einwanderer verhältnismäßig eher in Auckland nieder als in anderen Städten, es ziehen auch viele aus dem Inland in die Stadt. Prognosen schätzen die Einwohnerzahl Aucklands für das Jahr 2050 auf knapp drei Millionen Menschen. Anders ausgedrückt, bedeutet dies 50 Personen oder 21 neue Wohneinheiten pro Tag und weitere 35 Autos auf Aucklands Straßen. Wie viele Einwohner Auckland jedoch zulässt, kann mit politischen Mitteln selbst festgelegt werden.

## EINWANDERUNGSPOLITIK

Das kanadische System erscheint sehr simpel und effizient und wird deshalb oft als Vorbild gesehen. Es besteht aus zwei Stufen: Arbeitsmigranten müssen zuallererst ein Minimum an Fähigkeiten und Kompetenzen mitbringen – In verschiedenen Kategorien, wie Alter, Bildungsabschluss, Englisch- oder Französischkenntnissen und Berufserfahrung werden Punkte vergeben. Wer von maximal 100 Punkten mindestens 67 erreicht, landet auf der begehrten Warteliste. Dann kommt Stufe zwei: eine Abgleichung mit den aktuellen wirtschaftlichen Präferenzen. Angenommen wird, wer dem Bedarf des kanadischen Arbeitsmarktes gerecht wird. Knapp 30 Berufe sind besonders erwünscht, daneben ermittelt der Staat jährlich die Arbeitskraft-Nachfrage auf nationaler Ebene, außerdem können die Provinzen spezielle Programme entsprechend ihren Bedürfnissen ausschreiben.

Die Vorteile dieses Systems liegen auf der Hand: Es ist flexibel, zielorientiert und leicht nachvollziehbar. So können Einwanderungswillige höheres Alter durch Sprachkompetenzen oder einen höheren Bildungsabschluss ausgleichen – entscheidend ist allein die Endpunktzahl. Zum anderen ist die endgültige Auswahl immer dem jeweiligen Bedarf der Wirtschaft angepasst. Ergebnis: Das Land nimmt die Menschen auf, die es gerade braucht und die voraussichtlich keine Probleme bei der Integration haben – unabhängig davon, aus welchem Kulturkreis sie kommen.<sup>14</sup>

# KULTURELLE VIEFALT UND IDENTITÄTSFINDUNG

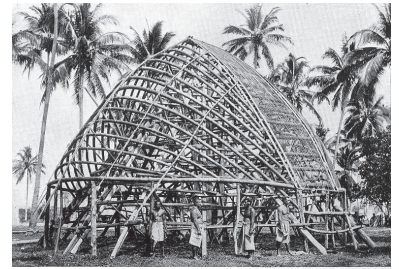
Für Neuseeland – das alle Kriterien eines klassischen Einwanderungslandes erfüllt – wäre es mit einem ähnlichen System leicht möglich, seine Bevölkerungsentwicklung zu lenken. Wichtig hierbei wäre lediglich, politisch festzulegen, welche Kriterien man von Einwanderern erwartet. Mit einem passenden Immigrationssystem könnte die Lebensqualität erhalten und gestärkt werden ohne dabei größere gesellschaftliche Konflikte zu erzeugen.

Mit der Entkoppelung zum Mutterland begann auch die Suche nach einer eigenen kulturellen Identität. Viele Neuseeländer sind stolz auf ihren Akzent und das Image des unverwüstlichen Naturmenschen. Auch werden Māorisymbole, wie der typische Halsschmuck und Worte aus der Sprache der Ureinwohner in den Alltagsgebrauch eingeflochten. Die kulturelle Vielfalt schlägt sich auch in der Küche, in den Bräuchen und den Feiertagen nieder. Diese Öffnung für die Diversität und der Mix aus verschiedenen Kulturen wird sich in den nächsten Jahrzehnten noch verstärken, betrachte man die vorhergesagte Entwicklung der Bevölkerungsgruppen:

Volkgruppen Auckland 2006: 60% europäisch, 17% asiatisch, 13% polynesischer Herkunft, 10% Abstammung der Maori

Volkgruppen Auckland 2021: 48% europäisch, 25% asiatisch, 16% polynesischer Herkunft, 11% maori Abstammung<sup>15</sup>

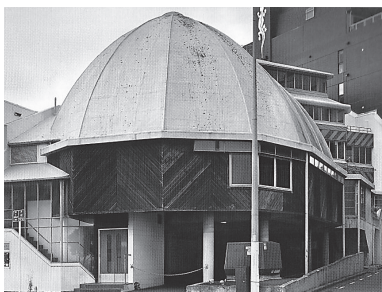
Speziell im urbanen Gebiet merkt man diese Veränderungen stark. Immigration wird in Neuseeland als etwas Positives betrachtet, Neuheiten, Veränderung und Ungewohntes werden schnell aufgenommen und meist als Bereicherung und mögliches Potential gesehen.



FRAMEWORK (AND SCAFFOLDING) OF A SAMOAN HOUSE

traditionelle Bauform 'Fale'





## SAOTA SAMOA, K'ROAD VON JASMAX

Bis zur Errichtung der 'Central Motorway Junction' mitten in Newton, war dieser Stadtteil, wie auch manche der umliegenden Viertel, ein Einwandererviertel mit einem hohem Bevölkerungsanteil mit polynesischen Wurzeln. Weshalb es naheliegend war, das Konsulat von Samoa hier zu errichten. Entworfen von den 'JASMad architects' (heute 'JASMAX') wurde es 1978 fertiggestellt. Das Haus beinhaltete neben dem Konsulat auch noch Einkaufszonen und ein samoanisches Gemeinschaftszentrum mit einem Festsaal in der traditionellen Form des 'Fale' (Versammlungshaus). Auch die Fassade versuchte mit ihren grün gestreiften Glaspaneelen traditionell geflochtene Muster nachzuempfinden.



## URBAN DESIGN UPGRADE, QUEENS STREET

Die Einkaufsstraße Queen Street bekam im Jahr 2008 ein neues Aussehen. Man wollte die Qualität der Fußgängerzonen erhöhen und ein einheitliches Bild schaffen. Dafür wurden Fußwege verbreitert, die Bepflanzung neu organisiert, sowie Stadtmöbel integriert. Immer mit dem Versuch etwas 'unique New Zealand' zu kreieren. Bestehende Pflanzen wurden gegen heimische ausgetauscht, Inschriften auf den Pflastersteinen wurden zusammen mit Māori entwickelt und sollen auf die Geschichte Aucklands aufmerksam machen. Oft wurde dabei auf bekannte Muster von traditionellen Māori-Geflechten zurückgegriffen. Diese Muster werden in Abwandlungen bei Fassadenelementen, Pflasterung oder Bemalung verwendet. Landschaft und Natur, sowie Licht und Wind wurden als identitätsstiftende Elemente in die Gestaltung integriert.



# DIE INNENSTADT

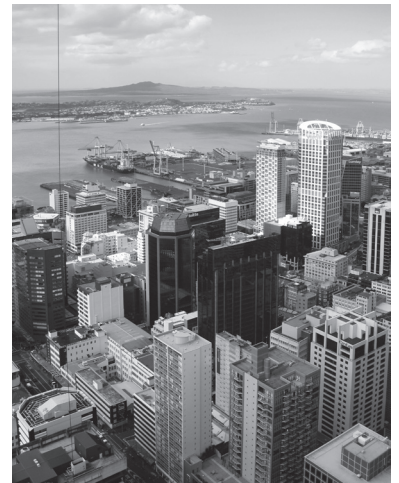
Als das Zentrum von Auckland gilt der seit Oktober 2010 existierende politische Bezirk 'Waitakere Harbour'. Umgangssprachlich wird jedoch immer vom 'Central Business District (CBD)' und den 'Inner City Suburbs' gesprochen, wobei diese sich charakterlich und von den städtischen Qualitäten enorm unterscheiden. Mit der Errichtung der Stadtautobahn wurden diese Viertel geteilt. Der CBD wird nun gänzlich von ihr umschlossen, die Inner City Suburbs bilden die ersten konzentrischen Bezirke außerhalb. Seit dieser einschneidenden Veränderung entwickelten sich diese Bezirke getrennt voneinander. Heute verbindet sie kaum noch etwas, sie sind nicht nur von ihrem äußeren Erscheinungsbild sondern auch in Ihrer Nutzung völlig verschieden.

## 'CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD)'

Der Bezirk dehnt sich auf 4,33 km<sup>2</sup> aus und umfasst den Bereich der ersten europäischen Siedlung, ist also das älteste und zentralste Stadtgebiet. Dennoch machte der Bezirk seit den 1960er Jahren eine negative Entwicklung durch: Fabriken siedelten ab und die Errichtung von Shoppingcentern in den Randbezirken führte dazu, dass Kleingewerbe und Warenhäuser abwandern oder schließen mussten. Übrig blieben nur noch Finanz-, und Dienstleistungsbetriebe.

In den 80ern etablierte sich das Zentrum zum führenden Finanzmittelpunkt Neuseelands. Damit einher ging die Errichtung von Bürohochhäusern und der Abbruch des Baubestandes. Das Zentrum wurde autogerecht gestaltet, was zu breiteren Straßen und vielen Hochgaragen führte. Beides hatte große Auswirkungen auf Stadtraum und Stadtleben: 1991 lebten im Zentrum nur noch etwa 1400 Personen. Um den Trend der Abwanderung entgegenzuwirken und das vollkommene Aussterben der Innenstadt zu verhindern, wurden Schritte gesetzt, um das Zentrum wieder attraktiver für Bewohner zu machen: Die vorhandenen Universitäten wurden gefördert und Wohnhäuser errichtet. Dadurch konnte die Wohnbevölkerung des Zentrums in den letzten 20 Jahren extrem gesteigert werden. Im Jahr 2003 lebten bereits 16.400 Menschen im CBD, heute leben mehr als 40.000 Menschen<sup>16</sup> dort. Der Wandel des Bezirks lässt sich an seinen Bewohnern ablesen: Mehr als ein Drittel sind asiatischer Herkunft und 80% unter 44 Jahre alt.

Die Innenstadt hinterlässt einen relativ tristen, charakterlosen Eindruck: Hochhäuser und viel zu breite, autoorientierte Straßen dominieren das Stadtbild. Dennoch kann man bei



Aussicht aus dem 'Sky Tower'



Beach Rd



genauerem Hinsehen Orte und Plätze mit Entwicklungspotential finden. Obwohl öffentliche Plätze und Fußgängerzonen auf ein Minimum beschränkt sind, wird schnell deutlich, dass viele Potentiale brach liegen. Einst waren Teile der unteren 'Queens Street' für den Verkehr gesperrt, heute sind aber nur noch ein paar kleine Nebengassen der Straße Fußgängerzonen. Dort herrscht auch eine angenehm urbane Atmosphäre, welche in der Stadt nur selten wahrnehmbar ist. Weitere Fußgängerzonen sind zwar derzeit angedacht, aber Großteils als 'shared space'. Öffentlich diskutiert wird meist nur die 'Waterfront', welche augenscheinlich viel zu klein ist und deshalb großflächig ergänzt und mit dem 'Wynyard Quarter', eines der Hauptentwicklungsgebiete der Innenstadt direkt am Hafen, verbunden werden soll. Zentral liegt der 'Aotea Square', als Hauptplatz konzipiert, wirkt er am Plan wichtiger, als im Alltag. 'Khartoum Place' vor der Art Gallery ist ein sehr belebter aber auch sehr kleiner Platz, von denen man sich mehr wünschen würde. Der erst kürzlich errichtete St.Patrick's Square hätte auch Potential, ein belebter Platz zu werden.

Mit öffentlichen Parks und Grünraum ist der CBD eigentlich gut versorgt, dennoch ist lediglich 'Albert Park' in das urbane Gefüge integriert. Bei allen übrigen Grünflächen sind entweder die Zugänge nicht leicht ersichtlich oder sie sind durch die daran oder darüber geführte Stadtautobahn erheblich beeinträchtigt.



## ST. PATRICK'S SQUARE, AUCKLAND.

Ein einst kaum wahrgenommener Bereich neben der erst vor Kurzem restaurierten 'St Patrick's Cathedral' wurde mit der Neugestaltung zu einem neuen eleganten und auch von der Bevölkerung gut angenommen urbanen Platz in der Innenstadt. Ein in Auckland seltenes Beispiel eines innerstädtischen Bereiches mit gelungener Balance von Grün, Platzgestaltung und der Einbindung in die Umgebung.



Luftbild 'St Patricks's Square'





## INNER CITY SUBURBS

Die 'Inner City Suburbs' sind der erste Ring der Stadterweiterung. Ursprünglich Busch- und Ackerland, wurden sie mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnen am Ende des 19. Jahrhunderts besiedelt. Relativ bald schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts war der Hausbestand heruntergekommen und die Vororte entwickelten sich zu Slums der Arbeiterschicht. Durch diese Veränderungen wurden viele von diesen nun billigen heruntergekommenen Villen und Arbeiterbungalows von Māori und Einwanderern von den Pazifischen Inseln gemietet, wodurch diese Viertel bis in die 60er keinen allzu guten Ruf hatten. Erst der einsetzende Gentrifizierungsprozess und die dadurch höheren Mieten und Grundstückspreise brachten einen Imagewandel mit sich. Es wurde mit der Restaurierung und Instandhaltung der alten Geschäfte und Häuser begonnen. Heute werden diese Viertel als sehr ikonisch und typisch angesehen. Die Zentren dieser Viertel, meist 'Villages' genannt, sind heute die wichtigsten urbanen Orte in der Stadt, in denen sich die hippen Kaffees, exklusive Boutiquen, Designergeschäfte und Galerien befinden. Dies und der allgemein hohe Wohnungsdruck steigern die Grundstückspreise weiter, wodurch der Druck auf diese Gebiete weiter steigt und so auch oft schon der Mittelstand weiter hinaus gedrängt wird.



## NEWTON

Um die 'Spaghetti Junction', angrenzend an die Innenstadt, inmitten der gefragten Suburbs, liegt Newton. Mit seiner zentralen Lage und den vielen Brachflächen und Randgebieten hätte es das Potenzial und die Möglichkeiten eines der hochwertigsten Viertel im innerstädtischen Auckland zu werden – gute Anbindung, gemischte Nutzungen und attraktiver öffentlicher Raum vorausgesetzt. Momentan hat der Stadtteil im Leben der Städter keine Bedeutung, was man leicht an seinem Baubestand ablesen kann.

Durch seine zentrale Lage bedingt führen viele der prägenden Straßenzüge, sowohl aus den umliegenden Suburbs als auch aus dem Zentrum, zu einem gedachten Mittelpunkt in Newton. Es ist kein Zufall, dass gerade hier das vermeintlich alles verbindende Stadtautobahnkreuz errichtet wurde. Viele dieser teils prominenten Stadtstraßenzüge aus den umliegenden Bezirken führen nach Newton, in der Nutzung und Wahrnehmung enden sie aber schon davor, obwohl es eine weiterführende Anbindung durch das Gebiet geben würde. So führen von Norden kommend 'Queen Street' und 'Symonds Street' vom Hafen durch 'Auckland Central' bis hinauf nach Newton. Aus dem Süden durch 'Mt. Eden' führen die 'New North Rd', 'Dominion Rd' und 'Mt. Eden Rd' bis in den Bezirk. Die direkt durchgängige Verbindung und Beziehung zu den benachbarten Bezirken wird hier genauso unterbrochen wahrgenommen, wie in der ebenfalls nur am Stadtplan auszumachenden Ost-West-Verbindung. 'Carlton Gore Rd' und 'Khyber Pass Rd', die durch 'Grafton' im Osten kommen, sowie auch die Anbindungen der 'Great North Rd' und der 'Ponsonby Rd' vom Westen kommend durch 'Grey Lynn' sind nicht mehr als durchgängig erlebbar.<sup>17</sup>

Die ursprüngliche Hauptstraße des Viertels wurde durch die Errichtung des Autobahnknotens nicht nur geteilt und damit erheblich eingeschränkt und verkürzt, sondern auch komplett von seiner ursprünglichen Umgebung abgeschnitten. Die 'K Rd' war einst eine der belebtesten und florierendsten Einkaufsstraßen, ein urbaner und logistischer Knotenpunkt innerhalb eines einheitlichen Stadtgefüges. Heute weist das Gebiet eine geringe Bewohnerdichte auf, bietet aber viele Möglichkeiten zur Nachverdichtung. Den kleinstädtischen Charakter der umliegenden Suburbs hat dieses Viertel schon lange verloren, möglicherweise liegt aber genau darin sein Potential.

Geplant ist, eine Zugstation an der 'Symonds Street' Ecke 'Khyber Pass Road' zu errichten und damit eine direkte öffentliche Verbindung in die Innenstadt zur Verfügung zu stellen.



## QUEEN STREET

Die 'Queen Street' wird hier exemplarisch für die mögliche Einbindung des Bezirks Newton in die Stadt herausgenommen. Sie ist heute die Haupteinkaufsstraße Aucklands. Sie verläuft vom Hafengebiet am 'Britomart Center' ungefähr 3 Kilometer bergauf in Richtung Süd-Süd-West. Sie trifft etwa auf halben Weg auf den 'Aotea Square', der sich im Westen ausdehnt, kreuzt sich mit einigen anderen Einkaufsstraßen, wie der 'K Rd' und überquert die Autobahnkreuzung bis sie schließlich auf die 'Newton Road' trifft und dort endet.

Die 'Queen Street', benannt nach 'Queen Victoria' war eine der ersten Straßen Aucklands. Sie führte am 'Waihorotiu Stream' entlang, einem kleinen Bach, der zur Trinkwasserversorgung der Māoris und der allerersten Siedler diente. Dieser Bach befindet sich noch heute als Kanal unter der Straße.

Die 'Queen Street' etablierte sich in den 60ern des 19. Jahrhunderts zu einer Handels- und Gewerbezone und löste die bis dahin wichtigeren Handels- und Gewerbestraßen 'Shortland Street' und 'High Street' ab. Die ersten wichtigen Gebäude, wie die 'Bank of New Zealand' sowie in Ziegel gebaute Wohnhäuser wurden gebaut. In den 80ern führten die ersten vom Pferd gezogene Straßenbahnen in die Gebiete 'Remuera' und 'Ponsonby'. 1902 wurde die 'Queen Street' als erste Straße Aucklands asphaltiert. Ab diesem Zeitpunkt führen auch die ersten elektrischen Straßenbahnen an ihr entlang. Die Straße gewann immer mehr an Bedeutung und es entstanden repräsentative Bauwerke wie die 'Auckland Town Hall' und das 'General Post Office', heute als 'Britomart Transport Centre' bekannt. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verliert sie aber diese Bedeutung immer mehr, viele der alten Gebäude weichen Bürogebäuden, renommierte Geschäfte verlassen die Innenstadt und die Straße verwaht immer mehr.

2006 entschließt sich die Stadtverwaltung Aucklands schließlich zur Aufwertung und Neugestaltung der etwas heruntergekommenen 'Queen Street'. Diese beinhaltet eine Verbreiterung der Gehwege, neue Bepflanzungen mit einheimischen Bäumen, Straßenmöbel sowie Platzgestaltungen.



# ENTWICKLUNG ZUR SUPERCITY

Eine neue politische Struktur lässt positive Entwicklungen für den Ballungsraum Auckland realistischer denn je erscheinen. Bis in die 1960er Jahre entwickelten sich die einzelnen Vororte und Stadtteile zu eigenen politischen Kommunen, so entstanden bis heute 32 Verwaltungsbezirke. Erst durch die Gründung der 'Auckland Regional Authority' 1963 wurden überregionale politische Entscheidungen getroffen, sie war aber in ihrem Handlungsspielraum noch sehr eingeschränkt und hauptsächlich für die Grundversorgung der Stadt zuständig. Als Nachfolger entstand 1989 das 'Auckland Regional Council', es war eine gewählte politische Körperschaft und vertrat alle Städte und Bezirke der Region. Es hatte schon seine eigenen Steuereinkünfte und konnte über Steuereinnahmen verfügen und hatte ein eigenes Budget zur Verfügung.

Doch die Aufgabenbereiche waren noch immer limitiert, so umfassten sie hauptsächlich den öffentlichen Verkehr, Umweltschutz, sowie öffentliche Parkanlagen und Naturparks. Erst sehr spät, Anfang dieses Jahrhunderts kamen auch Aufgaben im Bereich der Raumordnung und Flächenwidmung hinzu. Dem 'Auckland Regional Council' folgte der 'Auckland Council' nach. Eine einheitliche politische Verwaltung, vertreten durch einen Bürgermeister, steht nun der gesamten Metropolregion Auckland vor, die umgangssprachlich auch 'Auckland SuperCity' genannt wird.<sup>18</sup> Die erste Wahl konnte Len Brown für sich entscheiden, der damit seit 1. November 2010 der erste Bürgermeister der Metropolstadt Auckland ist. In ihn und in die neue Struktur werden große Hoffnungen gesetzt, denn es gilt, die größten Probleme Aucklands möglichst schnell und nachhaltig zu bewältigen. Die wesentlichen Themen dabei sind der öffentliche Nah- und Regionalverkehr, geeignete Nachverdichtung um eine weitere Million Menschen adäquat unterzubringen, sowie eine zeitgemäße Stadtentwicklung, um urbane Qualitäten zu implementieren. Dabei ist das Potenzial sehr groß, denn die vorhandenen Probleme bieten gleichzeitig die einmalige Chance, die Ausrichtung Aucklands über die nächsten Jahrzehnte zu steuern und damit wesentlich dazu beizutragen, alle Möglichkeiten der Stadt auszuschöpfen.

Um dies voranzutreiben, wurde ein partizipativer Prozess eingeleitet, welcher sich zum Ziel gesetzt hat, den sogenannten Auckland Unitary Plan zu entwickeln. Dabei soll es sich um ein erstmalig für den gesamten Ballungsraum einheitliches Strategie- und Regelwerk handeln, das bisherige, für einzelne Bezirke gültige Pläne ersetzen wird. Das Ziel ist es, ein kompakteres Auckland von höherer Qualität zu schaffen, welches dennoch einen hohen Fokus auf





Umweltschutz legt und dabei Naturerlebnisse ermöglicht. Behandelt wurde dabei zuerst der Ist-Zustand in Bezug auf soziologische, wirtschaftliche, ökologische, soziale, kulturelle und ähnliche Aspekte, um die Qualitäten und Mängel von Auckland aufzuzeigen. Daraus soll sich ein ganzheitliches Basisleitbild entwickeln, mit welchem man die zusätzliche Million an Einwohnern, welche in den nächsten 30 Jahren erwartet wird, einbinden kann.

Dieser rasante Bevölkerungszuwachs, immerhin durchschnittlich 600 Personen pro Woche, soll mit geeigneter Verdichtung und entsprechenden Serviceeinrichtungen erreicht werden, womit man Synergieeffekte für die Wirtschaft nutzen möchte und eine stärkere Belegung des Stadtraumes schaffen will.<sup>19</sup> Es soll dazu beitragen, eine stärkere Wirtschaft, mehr leistbaren Wohnraum, eine höhere Qualität an Gebäuden und öffentlichen Räumen zu schaffen, sowie gleichzeitig das kulturelle Erbe, die Vulkanlandschaft, die Umwelt und die Besonderheiten der Stadt sicherzustellen und auszuweiten.<sup>20</sup>

01  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Neuseeland#Geschichte>, 05.04.2013

02  
<http://de.wikipedia.org/wiki/M%C4%81ori>, 29.03.2013

03  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Neuseelandkriege>, 29.03.2013

04  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Neuseelandkriege>, 29.03.2013

05  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Neuseeland#Geschichte>, 08.04.2013

06  
[http://www.teara.govt.nz/en/the-new-zealanders?source=rel\\_link](http://www.teara.govt.nz/en/the-new-zealanders?source=rel_link), 11.04.2013

07  
[http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_Neuseelands](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_Neuseelands), 05.04.2013

08  
[http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_Neuseelands](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_Neuseelands), 05.04.2013

09  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Auckland>, 29.03.2013

10  
<http://tvnz.co.nz/national-news/auckland-s-population-reaches-1-5-million-4708933>, 29.04.2013

11  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Auckland#Einwohner>, 19.04.2013

12  
[http://www.youtube.com/watch?v=eGXXw04xbTs&list=TLzZf1XwzQ\\_w](http://www.youtube.com/watch?v=eGXXw04xbTs&list=TLzZf1XwzQ_w), 30.05.2013

13  
Does New Zealand need eight million peoples?, North & South, Aug. 2010

14  
<http://www.stern.de/wirtschaft/job/einwanderung-und-integration-oh-wie-schoen-ist-kanada-1613722.html>, 22.7.2013

15  
Auckland Unleashed, 2011

16  
<http://www.aucklandcouncil.govt.nz/EN/planspoliciesprojects/plansstrategies/ccmp/Pages/cityrailLink.aspx>, 30.07.2013

17  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Newton,\\_New\\_Zealand](http://en.wikipedia.org/wiki/Newton,_New_Zealand), 11.04.2013

18  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Auckland\\_Regional\\_Authority](http://en.wikipedia.org/wiki/Auckland_Regional_Authority), 30.7.2013

19  
<http://www.stuff.co.nz/sunday-star-times/business/4785273/Auckland-at-the-crossroads>, 30.07.2013

20  
<http://www.aucklandcouncil.govt.nz/EN/planspoliciesprojects/plansstrategies/unitaryplan/Pages/home.aspx>, 20.07.2013



02 | Y



# STADTFORM

DER ORT UND DIE URBANE  
ENTWICKLUNG AUCKLANDS





AUCKLAND ISTHMUS













# DER ORT

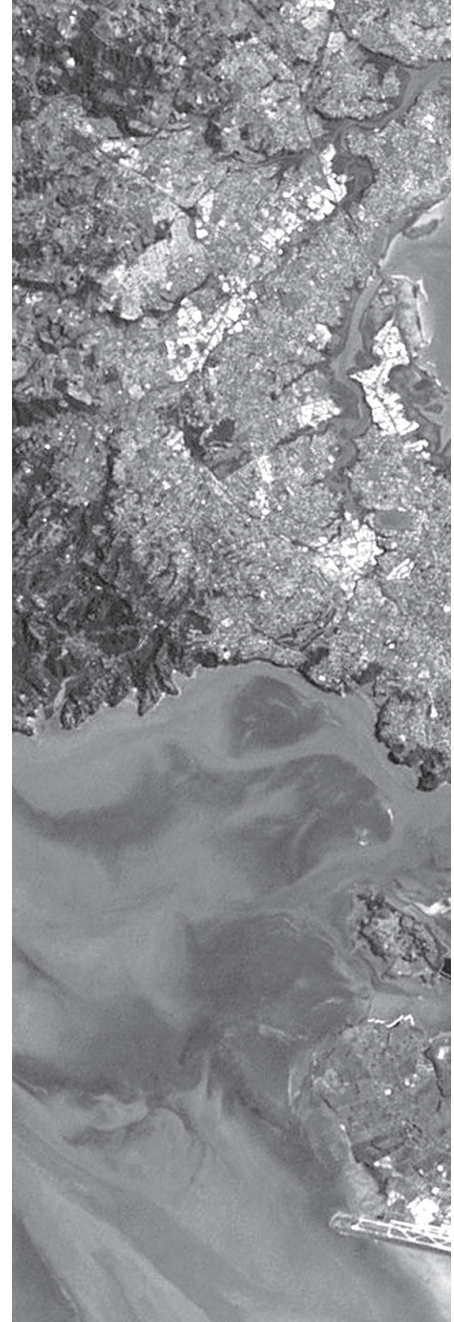
## LAGE

Auckland befindet sich größtenteils auf einem sogenannten Isthmus im nördlichen Teil der Nordinsel Neuseelands und ist damit die einzige Verbindung von der neuseeländischen Region 'Northland' zum Rest der Nordinsel. Als Isthmus bezeichnet man einen Streifen Land, der zu beiden Seiten von Wasser begrenzt wird und zwei größere Landmassen miteinander verbindet.<sup>01</sup>

Der 'Waitemata Harbour' im Norden des Isthmus ist über den 'Hauraki-Golf' die Verbindung mit dem Pazifik. Südöstlich befindet sich der 'Manukau Harbour', dieser ist die Verbindung nach Westen zum 'Tasman See'.

Das Zentrum Aucklands liegt am 'Waitemata Harbour'. Von hier aus ging konzentrisch vom Norden des Isthmus das Wachstum der Stadt aus. Heute hat sich der Ballungsraum weit über dieses vom Meer begrenzte Gebiet hinweg ausgeweitet und erstreckt sich insgesamt über eine Fläche von ungefähr 500 Quadratkilometern.<sup>02</sup>

Neben den Begrenzungen durch die Küsten, befinden sich mit den 'Hunua Ranges' im Südosten und den 'Waitakere Ranges' im Nordwesten zwei Hügelketten die beide unter Schutz gestellte Naturparks sind.





## DER AUCKLAND ISTHMUS





## KLIMA

Der Großraum Auckland hat ein subtropisches Klima. Die Temperaturschwankungen über das Jahr verteilt sind gering. Das Klima zeichnet sich durch lange, warme, humide Sommer und kühlere, ziemlich feuchte Winter aus. Die Temperaturen schwanken zwischen Sommermonaten und Wintermonaten nur gering, so kann es im Februar zwar bis über 30°C warm werden, die durchschnittlichen Werte liegen aber zwischen 24°C und 30°C. Im Juli erreichen die Temperaturen im Schnitt 7°C bis 14°C. Es ist das mildeste Klima in ganz Neuseeland.<sup>03</sup>

## TOPOGRAPHIE

Die Landschaft ist geprägt durch das Vulkanfeld, auf dem sich die Stadt befindet. Die Topographie wurde aus den von Vulkanausbrüchen entstandenen Kegeln, Seen, Lagunen, Einsturzkratern, Inseln und Vertiefungen ausgeformt, sodass das gesamte Gebiet sehr hügelig erscheint. Dies hat auf die Form der Stadtentwicklung Einfluss genommen – viele dieser vulkanischen Kegel bilden heute das Zentrum städtischer Parks.<sup>04</sup>

Auckland liegt auf einem Vulkanfeld mit einer Fläche von 140 Quadratkilometern. Das elliptische Vulkanfeld hat in seiner nord-südlichen Ausrichtung eine Länge von 29 Kilometern und besteht aus zirka 50 nicht mehr aktiven Maaren, Aschenkegeln und Tuffringen. Die ersten Eruptionen begannen etwa vor 60.000 bis 140.000 Jahren. Untersuchungen der Gesteine ergaben, dass sich in den letzten 20.000 Jahren im Gebiet des Vulkanfelds 19 Ausbrüche ereigneten. Bei der jüngsten Eruption, vor etwa 600 Jahren, wurden mehrere Kubikkilometer Lava ausgestoßen.<sup>05</sup> Daraus entstand die vor der Stadt liegende Insel 'Rangitoto' mit einem Durchmesser von 6 Kilometern. Am Isthmus selbst befinden sich rund 20 Vulkankegel. Die höchste natürliche Erhebung von Auckland, etwa fünf Kilometer südlich des Stadtzentrums, ist der Mount Eden mit einer Höhe von 196 Metern.<sup>06</sup>



A. Welker del.

GOtha, JUSTUS PERTHES  
1866.

Geogr. by C. Hellarth, Gotha.

FERDINAND HOCHSTETTER'S GEOLOGISCHE KARTE VON AUCKLAND'S VULKANFELD

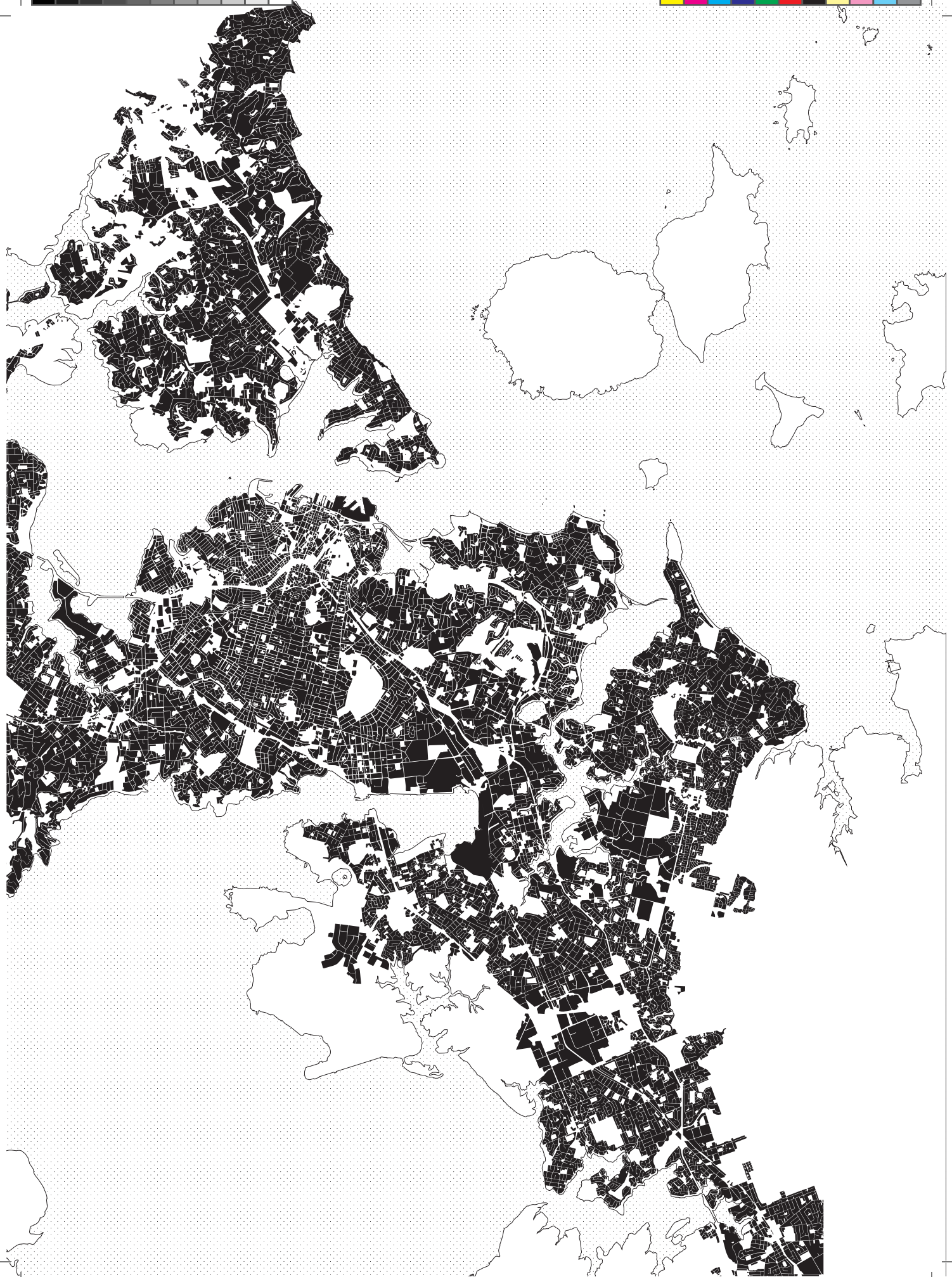


# URBANITÄT

Erst im Jahr 1840 beschloss England, Neuseeland zu annektieren und warb um neue Einwanderer. Diese errichteten zahlreiche Städte und Dörfer und besiedelten große Teile des Landes.<sup>07</sup> Die ersten Städte waren einfach und meist bestanden sie nur aus einem Straßenzug, ähnlich den Bildern, die wir aus dem Wilden Westen kennen und wie es in kleineren Orten, vor allem im Süden Neuseelands, noch immer der Fall ist.

Auckland ist eine junge Stadt, die dem Zeitgeist entsprechend wachsen konnte. Die Stadt dehnte sich nach den Bedürfnissen der Bewohner aus. Außer den topografischen Gegebenheiten gab es keine Einschränkungen und Grund und Boden waren billig. Moderne Einflüsse und Trends in der Stadtpolitik konnten daher schnell umgesetzt werden. Vielleicht hatten auch städtebauliche Theorien, wie z. B. die Dezentralisierung, einen Einfluss auf die Stadt. Die Zusammensetzung des Stadtgefüges, die sehr flache und ausgedehnte Struktur sowie die großzügigen Straßenräume könnten die Folge solcher Einflüsse sein. Auch wenn die nachstehenden Theorien nicht direkt angewendet wurden, möchten wir sie im Sinne der Haltung zur Stadt und des vorherrschenden Zeitgeistes zusammenfassend vorstellen.





## GARDEN CITY

Die 'Gartenstadt' ist ursprünglich ein von dem Briten Ebenezer Howard im Jahr 1898 in England entworfenes Modell der planmäßigen Stadtentwicklung. Sie wurde als Reaktion auf die schlechten Wohn- und Lebensverhältnisse sowie die steigenden Grundstückspreise in den stark wachsenden Großstädten entwickelt.<sup>08</sup>

In seinem Buch 'Garden Cities of To-morrow' beschreibt Ebenezer Howard anfänglich die drei Magneten ›Stadt‹, ›Land‹ und ›Stadtland‹ und wie die Gartenstadt die Vorteile der Großstadt mit den Vorteilen des Landes in sich vereinigt. Die Stadt bietet gute Arbeitsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen, das Land hingegen frische Luft, die Nähe zur Natur und genügend Platz.<sup>09</sup>

Die neuen Städte sollten einheitlich, überschaubar und symmetrisch angelegt werden. Howard sah eine räumliche und zahlenmäßige Größenbeschränkung der Gartenstädte vor, sie sollten eine Einwohnerzahl von 32.000 und ein Areal von 2.400 ha nicht überschreiten. Ein wichtiges Leitmotiv war auch die Selbstständigkeit. Die neuen Städte sollten auf einer eigenen Verwaltung und Selbstversorgung basieren. Die unterschiedlichen städtischen Funktionen, wie z. B. Wohnen, Arbeiten und Erholung, sollten in der Gartenstadt räumlich getrennt und in unterschiedlichen Stadtbezirken lokalisiert sein. Er achtete auch auf soziale Aspekte – in der Gartenstadt sollte keine soziale Segregation bestimmter sozialer Schichten auftreten.<sup>10</sup>

In seinem Buch beschreibt er, wie er sich den Erwerb und die finanzielle Abwicklung vorstellt, wie das Eigentum geregelt sein soll und welche Ausmaße die Stadt einnehmen soll. Der Aufbau der Stadt wird in Diagrammen erklärt. Die eigentliche urbane Fläche sollte etwa 400 ha groß sein und durch sechs große Boulevards, die sternförmig von der Mitte aus etwa einen Kilometer nach außen hin verlaufen, in sechs Teile abgegrenzt werden. Im Zentrum befindet sich ein Park, der von öffentlichen Gebäuden umschlossen ist. Von innen nach außen hin sieht er folgende Einteilung vor: Eine Parkanlage zum Verweilen, eine breite Glashalle für Gewerbe und Erholung – als Kristallpalast bezeichnet, Wohnstraßen mit Grünflächen für jede einzelne Parzelle, die 'Grand Avenue', die mit 130 m Breite ein eigener Park ist und mit öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Glaubenseinrichtungen und Spielplätze ausgestattet ist. Weiters gibt es dann noch weitere Wohngebiete und einen Außenring mit Fabriken, Lagerhäusern, Märkten und anderen Einrichtungen. Den Abschluss bildet eine Ringbahn, welche die Stadt umkreist und mit der Hauptseisenbahnlinie verbunden ist.<sup>11 12</sup>

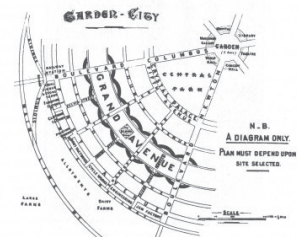
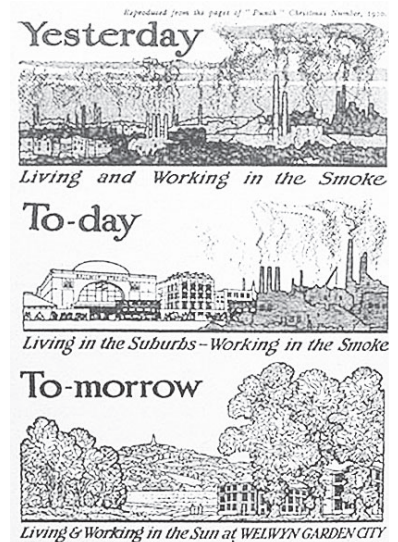
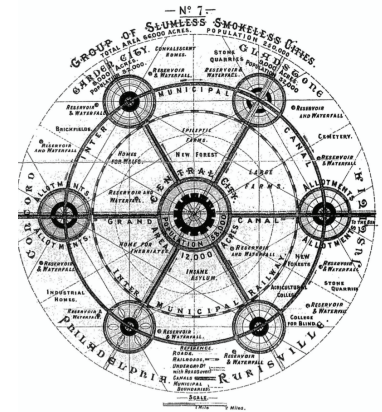
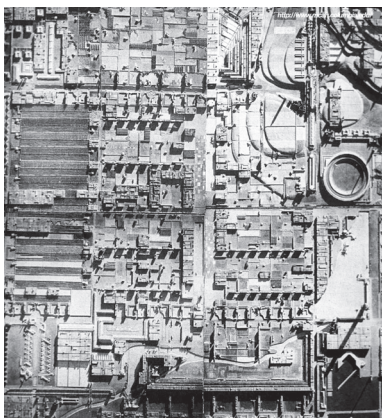
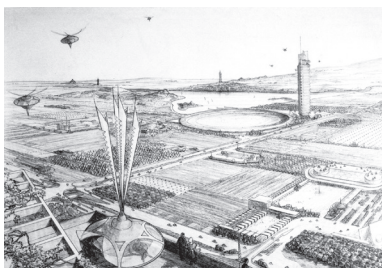


Fig. 3. Ebenezer Howard, Garden-City: Grand Avenue, 1902, in Garden Cities of To-morrow.





## BROADACRE CITY

In seinem 1932 erschienen Buch 'The Disappearing City' propagierte der amerikanische Architekt Frank Lloyd Wright die Dezentralität als Antithese zur verdichteten Stadt der Moderne wie sie Le Corbusier vertrat. In Wrights Gegenentwurf, der 'Broadacre City', wird die Stadt zu einer dezentral organisierten, sich selbst versorgenden Region und als begrenzungslose, suburbane Landschaft aufgefasst. Die von Wright angenommenen Technologiesprünge in Telekommunikation und Individualverkehr erscheinen aus heutiger Sicht teils visionär, teils utopisch. Wright geht davon aus, dass die Kategorie der räumlichen Distanz nahezu bedeutungslos wird. Das Automobil als Basis der individuellen Mobilität der Bewohner und große, der Selbstversorgung dienende landwirtschaftliche Flächen im urbanen Gefüge sieht er als Symbole einer selbstbestimmten und demokratischen Lebensweise.

'Broadacre' wird durch ein orthogonales, an eine regionale Schnellstraße angebundenes Straßenraster gegliedert. Da Wright die Familie als Zentrum des städtischen Lebens und Maß seiner Planungen setzte, bilden vier Quadranten mit Wohnbebauung für jeweils 40 Familien den Mittelpunkt der Stadt. Jede Familie erhält ein 4.000 km (1 Acre) großes Grundstück, auf dem auch Landwirtschaft für den Eigenbedarf betrieben wird.

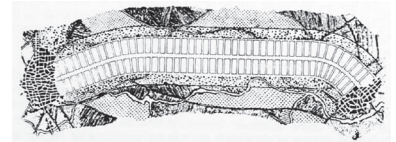
Die einzelnen Gebiete werden nach ihrer Nutzung gruppiert und parallel zu den überregionalen Verkehrsnetzen 'Monorail' und Autobahn angeordnet. Landwirtschaft und kleine, dezentrale Fabriken sowie größere Wohnungstypen, Einrichtungen für Bildung und Kultur umgeben die kleinteilige Wohnbebauung. Ebenso sah Wright Bürohochhäuser für die kommunale Verwaltung sowie Parks für die Freizeit vor. (...) Die individuelle Freiheit der Bewohner soll durch die auf familiärer Selbstversorgung und Grundbesitz gründende Unabhängigkeit gewahrt werden. (...) Mobilität und Kommunikationssysteme ermöglichen die beabsichtigte Streuung der Bevölkerung über das gesamte Land, da große Entfernungen ausgeglichen und Wege in ein Stadtzentrum vermieden werden können. Durch den Ersatz der bestehenden Städte durch das 'Broadacre' System wird der Unterschied zwischen ländlichem und städtischem Lebensstil aufgehoben.<sup>13</sup>

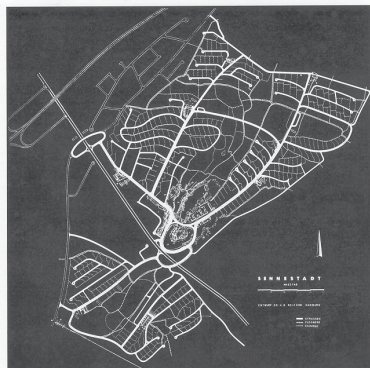
## DIE BANDSTADT

Das Konzept der Bandstadt 'ciudad lineal' von Arturo Soria y Mata wurde 1883 veröffentlicht und reagiert zur selben Zeit wie Howard, mit diesem gegenteiligen Konzept auf die zu schnell wachsenden Städte und die damit verbundenen Probleme. Soria y Mata sieht als Verkehrsingenieur die Zukunft der Stadt entlang von Verkehrswegen, die bereits bestehende urbane Agglomerationen miteinander verbinden soll sowie die strikte Trennung von Wohnbereich und Arbeit. In seinen Planungen sieht er eine große Hauptverkehrsachse vor, von der aus sich mit Stichstraßen rechts und links die Wohngebiete erschließen lassen. Den äußeren Abschluss bilden Naherholungsgebiete und landwirtschaftliche Nutzflächen. Vorteile einer solchen Struktur sind die relative Nähe zur Verkehrsader auf der einen und zu Erholungsgebieten auf der anderen Seite. Außerdem wird durch so eine Struktur ein soziales Gleichgewicht angestrebt, doch wurden ökologische Aspekte vernachlässigt, die sich in einer radialen Stadtanordnung effizienter darbieten.

Soria y Mata plante 1892 eine lange 200 Meter breite Struktur rund um Madrid, von der ein etwa fünf Kilometer langes Stück auch gebaut wurde. Diese Struktur ist heute zwar noch zu erkennen, aber in die Stadt eingewachsen. Ein weiteres Beispiel ist die Stadt Brasilia, deren Entwurf 1957 begonnen wurde und welche bereits 1960 fertiggestellt wurde. Hier fließen jedoch neue Aspekte in die Planung ein, wie die 'Charta von Athen' die eine funktionale Stadt durch die Entflechtung von städtischen Funktionsbereichen anstrebt und das Auto als zentrales Verkehrsmittel und Zukunft der Stadt ansieht.<sup>14</sup>

Die linearen Elemente der Bandstadt findet man auch in Auckland wieder. An wichtigen Zufahrten in das frühe Stadtzentrum entwickelten sich lineare, dem Straßenverlauf folgende, Handels- und Gewerbezone. Noch heute gibt es ausschließlich auf diesen Straßen Cafés und Geschäfte zu finden. Bezirke wie 'Parnell' oder 'Ponsonby' sind rein linear funktionierende 'Zentren', umgeben von flach bebauten Wohngebieten.





Verkehrsraum der Sennstadt. Straßen Fußwege (Stand 1964)



## DIE AUTOGERECHTE STADT

In der autogerechten Stadt sind Verkehrsinfrastrukturen optimal auf den Individualstraßenverkehr ausgerichtet. Dies war vor allem in den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg oberstes Ziel der Stadtplanung. Konzeptionelle Grundlage sind die Funktionsentflechtung und moderne städtebauliche Leitbilder, wie sie vor allem in Ländern der 'Neuen Welt' zu finden sind. Dem Ziel der autogerechten Stadt wurden ökologische Erfordernisse oder die Bedürfnisse nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer untergeordnet.<sup>15</sup>

Diese Entmischung von Verkehrsflächen und die großzügige Gestaltung des Straßenraumes insgesamt, sind Parameter, die sich auch in Auckland wiederfinden lassen. Heute ist klar, dass dieses Konzept eine zu einseitige Betrachtung gewesen ist. Die Separierung von Verkehrsflächen hatte in Auckland die Folge, dass das gesamte öffentliche Schienennetz entfernt wurde und eine Stadt konzipiert wurde, die eben auf das Auto optimiert ist.

## NEUSEELÄNDISCHER STADTBAUTYPUS

Die erst späte und langsame Besiedlung Neuseelands durch die Europäer erfolgte zu einer Zeit, als die globalen Siedlungsentwicklungen sich räumlich auszubreiten begannen. In Europa wurden die Stadtmauern geschliffen, die industrielle Revolution war voll im Gang. Die Stadtbevölkerung wuchs und die dadurch aufkommenden Wohnungsnot bewirkten einen Bauboom. Das Bauen wurde immer billiger und die Nachfrage nach den eigenen vier Wänden immer größer.

Zu dieser Zeit stand in Neuseeland viel Land zur Verfügung und viele der Einwanderer kamen, um ihr eigenes Land zu besitzen und zu bewirtschaften und diese neuen Wohnvorstellungen hier zu verwirklichen. Um den Wunsch der Siedler nachzukommen, entstanden Parzellierungen, auf denen man neben seinem Haus noch ausreichend Grünflächen bzw. landwirtschaftliche Flächen hatte.<sup>16</sup>

## VIKTORIANISCHE VILLA

In der Viktorianischen Epoche wurden große Teile des gebauten Neuseelands entwickelt, Straßenzüge, Siedlungen und ganze Städte errichtet. So wurde der alleinstehende, aus Holz gefertigte, eingeschossige Bungalow im viktorianischem Stil zum Sinnbild des neuseeländischen Wohntraums. In Neuseeland wird er kurz 'Villa' genannt.

Die 'Viktorianische Epoche' bezeichnet in erster Linie einen politischen Zeitrahmen, die Regierungszeit Viktorias von 1837 bis 1901. Diese Zeit ist geprägt von der Industrialisierung, und damit vom erstarkten Bürgertum. Die Architektur dieser Epoche war eine historisierende, die sich an antiken Vorbildern orientierte. Das finanziell erstarkte Bürgertum zeigte durch diesen Neoklassizismus seine Größe. Man sehnte sich nach Ruhe, Frieden, Harmonie und dem kleinen, privaten Glück. Diese Rückbesinnung auf alte Ideale, kann auch als Sehnsucht nach der guten, alten Zeit verstanden werden. Diese gilt für damals und ist auch eine Erklärung für die positive Konnotation von heute.<sup>17 18</sup>



## Auckland's Half Million PART I





## QUARTER ACRE

'Acre' ist eine angloamerikanische Flächeneinheit, die 4047 m<sup>2</sup> misst.<sup>19</sup> In Neuseeland wie in Australien ist der 'quarter acre' eine Bezeichnung für ein Grundstück in der Vorstadt und umfasst daher in etwa 1000 m<sup>2</sup>.<sup>20</sup> Auch wenn in Neuseeland diese Wohnform als Unikum gesehen wird, handelt es sich um eine klassische Einfamilienhaus-Struktur, die durch seine Materialwahl, sein Erscheinungsbild und die historische Bedeutung eine spezielle Sehnsucht erzeugt - in Neuseeland bekannt als der 'New Zealand Dream'.



## NEW ZEALAND DREAM

Dieser Traum wird als die neuseeländische Lebensweise verstanden und mit der Auswandererromantik begründet. Üblicherweise verbindet man diese mit der Vorstellung der Selbstversorgung und Freiheit des Individuums. Da in Neuseeland genug Land zur Verfügung stand und es von Seiten der Ureinwohner bis zur Ansiedelung der Europäer kaum Bewirtschaftung gegeben hat, wurde dieses Land großzügig verteilt und parzelliert. Die Kultur der ersten Einwanderer war eine ländlich geprägte und nicht urbane. So entstanden Muster, die sich unabhängig von Ort und Landschaft ausformulierten. Städte und Dörfer wurden nach einem ähnlichen Schema angelegt: An beiden Seiten einer breiten Haupteinfahrtsstraße bildeten sich die Gewerbe- und Handelseinrichtungen, dahinter erstreckten sich die Wohnstraßen, an denen sich die großzügigen Baufelder, bebaut mit freistehenden Häusern, aneinanderreichten. Selbst staatlich geförderter Wohnungsbau sah lange Zeit nur Einzelhäuser auf einem zwar etwas kleineren, doch für jede Wohneinheit eigenem Grundstück vor.

In größeren Städten, wie Auckland wurde diese Art der Typologie immer wieder angewendet. So entstanden unzählige kleine Vororte, die heute eine gemeinsame zusammenhängende urbane Fläche darstellen und eine extreme Landesausdehnung mit sich ziehen.

**Create your own colour scheme**

**Roof**  
Roof, gables and dormers are usually painted the same colour. The roof is quite dominant and green, grey and red are popular for the roof of home. Remember to read the instructions for the colours to choose a suitable colour to your building. Go for longer Resene Sunbrite Roof (white) or Resene Hi-Gloss (black) to stand. See the Resene Roof systems colour chart for colour ideas. Consider using a Resene CoolColour to minimise heat buildup.

**Victorian Villa**

**Weatherboards**  
Weatherboards are the main part of your colour scheme. It is ideal to paint weatherboards in lighter colours. Use Resene Hi-Gloss (white), Resene Super 100 (pale green) or Resene Cambridge (grey).

**Windows and doors**  
Windows on the sides of walls are frequently painted white or off-white, but the top line they should act as a contrast to the weatherboards. Use Resene Hi-Gloss (white) weatherboards exterior. Resene Super 100 (pale green) weatherboards exterior or Resene Super 100 (pale green) weatherboards exterior.

**Trim**  
Smaller areas may be picked out in darker or brighter colours to provide contrast.

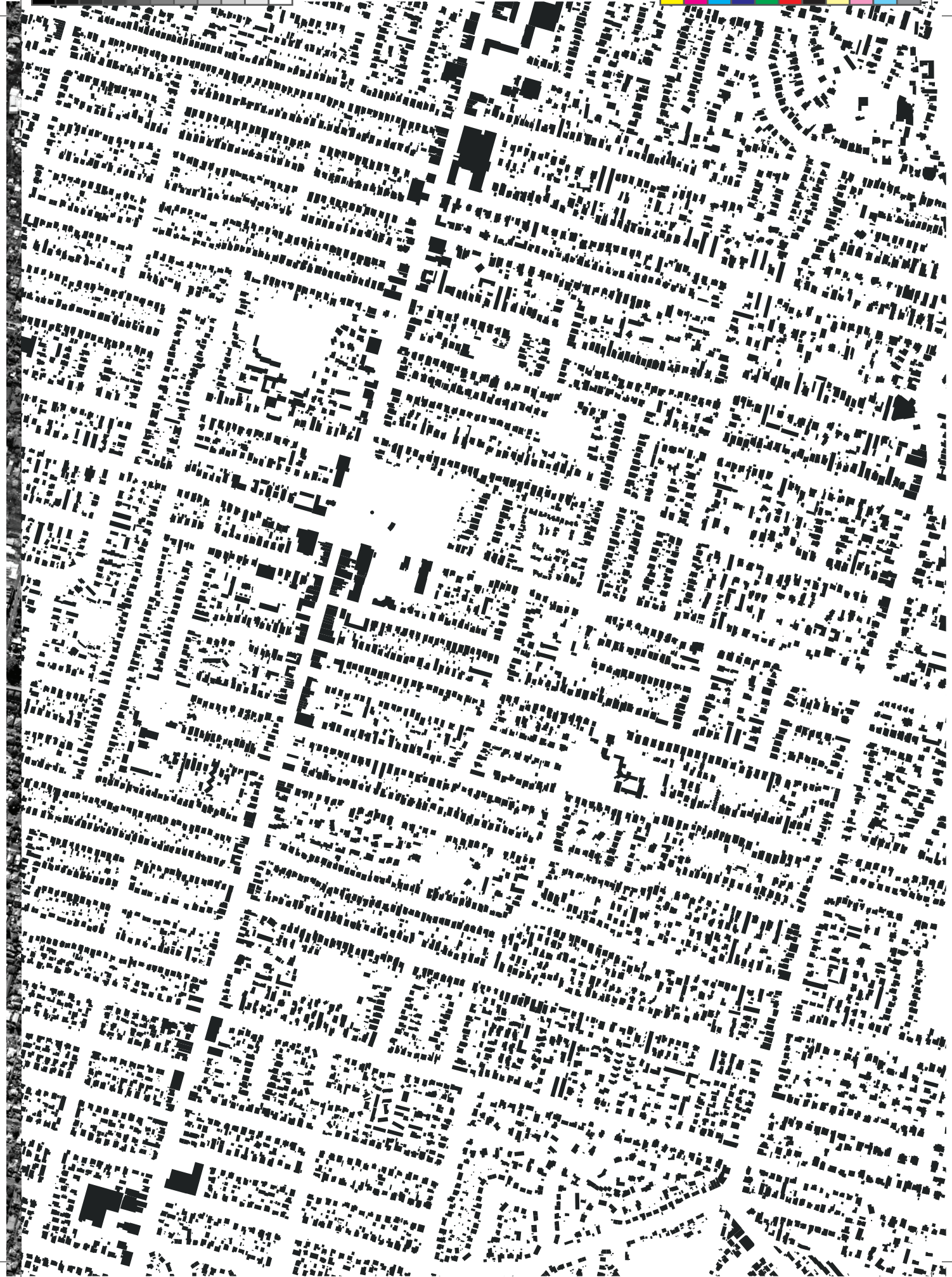
**Detail**  
Build your scheme by adding touches of your favourite Resene colours to the house. Or try our Resene Expert online painting software and see your favourite Resene colours virtually painted onto your own project. Resene ColourScape is available for free for Resene colour ideas by Resene or purchased from Resene ColourShop and online.

**Resene**  
In Australia: Call 1800 725 225, visit www.resene.co.nz  
In New Zealand: Call 0800 725 225, visit www.resene.co.nz



# STÄDTEBAULICHE KONSEQUENZEN

Die vorhandenen städtebaulichen Formen, auf das individuelle Wohnen mit eigenem Auto abgestimmt, führen in Auckland zu einem Mangel an Nahversorgungseinrichtungen und öffentlichen Verkehrssystemen. Dem daraus resultierenden vermehrten Aufkommen des Individualverkehrs werden immer größere und aufwendigere Straßennetze entgegengestellt, die mitunter großmaßstäbliche Autoinfrastrukturen innerhalb der Stadt zur Folge haben. Die teils massiven Eingriffe sind dafür verantwortlich, dass die Suburbs, getrennt voneinander, im Stadtgefüge vorzufinden sind und die einzige Möglichkeit, von einem Teil der Stadt in einen anderen zu kommen, oftmals nur das Auto ist. Die Wohnungsknappheit in Zentrumsnähe führt zu höheren Preisen, was wiederum die Abwanderung in neue Suburbs fördert. Besonders gut kann man diese Auswirkungen und den darauffolgenden Effekt am Zentrum von Auckland ablesen.



# DIE ENTWICKLUNG DER URBANITÄT

## 1840–1900

Auckland wurde am 18. September 1840 von Gouverneur William Hobson gegründet. Zu dieser Zeit war es bereits die Hauptstadt von Neuseeland. Hobson wählte dieses Gebiet aus und erwarb 12 Quadratkilometer von den ansässigen Māori-Häuptlingen Tinana und Rewiti Tamaki. Die Grenzen dieses Gebietes reichten von 'Cox's Creek' in 'Ponsonby', der Küste entlang bis zur heutigen 'Brighton Road' in 'Parnell' und von da aus erstreckte sich das Gebiet bis zum höchsten Punkt des Mt. Edens im Süden.

Mit der rechtlichen Gründung von Auckland entwickelte sich die Stadt sehr schnell und so wurden nach ersten Plänen von Felton Mathew bereits im April 1841 Grundstücke weiterverkauft. Die ersten Menschen lebten rund um den 'Commercial Bay', dem unteren Teil der Queen Street, wo sich ein erstes Handelszentrum entwickelte. Ende 1841 lebten dort bereits 1.835 Menschen, in eher primitiven Unterkünften, wie Strohhütten und Zelten.

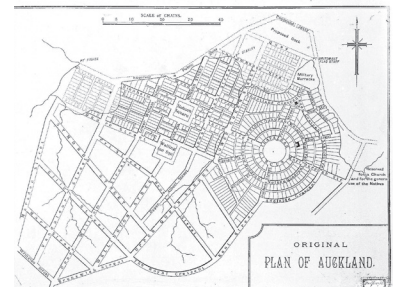
In den nächsten Jahrzehnten wurden noch weitere Gebiete um Auckland entwickelt, wie 'Freemans Bay' und 'Onehunga'. Einerseits durch den ständigen Zuwachs von Einwanderern aus Großbritannien, die sich entweder in Auckland oder in der Umgebung niederließen, um Landwirtschaft zu betreiben, andererseits durch die vielen Soldaten, die rekrutiert worden waren, um für mögliche Konflikte mit den Māoris gerüstet zu sein.

Durch wirtschaftliche Rückgänge und Kriege zwischen den Ureinwohnern und den Siedlern, den 'Waikato Land Wars', verlor Auckland zwar im Jahr 1865 seinen Status als Hauptstadt an Wellington, boomte aber ab 1870 wieder, da in Gebieten rund um die Stadt Gold gefunden wurde. Außerdem wurde der florierende Holzexport durch den Hafen von Auckland verschifft. Andere wichtige Industrien, wie Sägewerke, Gummiharz-Gewinnung und Ziegelherstellung, halfen der Stadt, sich als Wirtschafts- und Handelszentrum zu etablieren, wodurch Straßen und Zugverbindungen geschaffen wurden und immer mehr Siedlungen rund um das Kerngebiet Auckland entstanden.

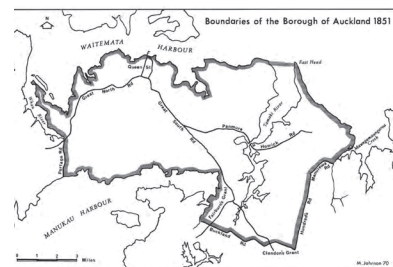
Diese Jahre bis Ende des 18. Jahrhunderts sind geprägt vom Wirtschaftswachstum im Handels- und Gewerbesektor sowie von großen Industrien. Durch das Ausbauen von Verkehrsverbindungen erweitern sich nicht nur die Wohngebiete rund um die Handelszonen, auch Siedlungen für die Arbeiterklasse entstehen in den Randgebieten. Das bebaute Gebiet Auckland beschränkt sich zu diesem Zeitpunkt auf das Gebiet des heutigen 'Central Business



Frühe Ansicht der Queen Street



Mathew Felton's Plan for Auckland, 1841



Auckland's urbane Fläche, 1851





urbane Ausdehnung

- bis 1842
- ▬ 1842 - 1871

0 5 10 km

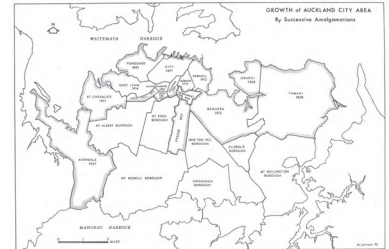
District' (CBD), das sich vom Hafen bis zur 'Karangahape Road' erstreckt, sowie die angrenzenden Gebiete 'Karangahape', 'Grafton', 'Eden Terrace', 'Newmarket' und Teile von 'Ponsonby' und 'Parnell'. Das entspricht einer Ausdehnung von etwa 2 Kilometern Richtung Süden und 4 Kilometern entlang des Hafens Richtung Osten und Westen. Erste Vororte entstanden und siedelten sich am Isthmus an, sowie der heute zur Stadt zählende Bezirk 'Onehunga'. Ab 1881 gab es vom 'Waitemata Harbour' auch regelmäßige Fährverbindung in den Norden, wodurch auch an der Nordküste Orte entstanden, die heute ebenfalls zur Stadt gehören.

## 1900–1950

Die Stadtform von Auckland änderte sich dramatisch in den ersten zwei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts. Die Milchwirtschaft, ein neuer gewinnbringender Sektor, gewann an Bedeutung und rund um Auckland entwickelte sich eine große Milch- und Fleischindustrie, deren Produkte durch die beiden Häfen in 'Onehunga' und den 'Commercial Bay' exportiert wurden. So wurde Auckland bis 1910 das größte Industriezentrum von Neuseeland. Das Schienennetz für die Eisenbahn wurde ab 1901 in den Norden, Westen und Süden ausgebaut, Arbeiterklasse-Tickets förderten die Ansiedelung in den Vorstädten und somit die Ausdehnung der urbanen Fläche Aucklands. Aber auch wohlhabende Familien zogen an die Stadtränder, um der heruntergekommenen und teils voll urbanisierten Innenstadt zu entgehen, wodurch neue Viertel der Ober- und Mittelschicht entstanden.

Mit Michael Joseph Savage wurde erstmals ein Anhänger der 'Labour Party' Premierminister von Neuseeland. Dieser ließ in Auckland in den folgenden Jahrzehnten zahllose geförderte Einfamilienhäuser für finanzschwache Bevölkerungsteile errichten. Die Häuser wurden für gewöhnlich auf großen Grundstücken, meist auf den typischen ein Viertel Acre gebaut.

Mit der großen Depression der 30er-Jahre und dem darauffolgenden Zweiten Weltkrieg wuchs die Bevölkerung Aucklands nur langsam. Zusätzlich zog es die Menschen aufs Land. Diese Suburbanisation wurde durch neue Straßen, neue Straßenbahnlinien, der wachsenden Infrastruktur und Shopping Centers entlang der Hauptstraßen sowie durch die staatliche Bereitstellung von Wohnräumen in den Gebieten 'Orakei', 'Meadowbank', 'Waterview' und 'Mount Roskill' gefördert. Signifikant für diese Entwicklung sind vor allem die neu entstandenen Asphaltstraßen und der Individualverkehr. Eine starke Entwicklung machte sich auch durch die Versorgung von Elektrizität zu dieser Zeit sichtbar, so konnte ab den späten 40er-Jahren Strom in ganz Auckland genutzt werden.



Auckland's urbane Fläche, bis 1930

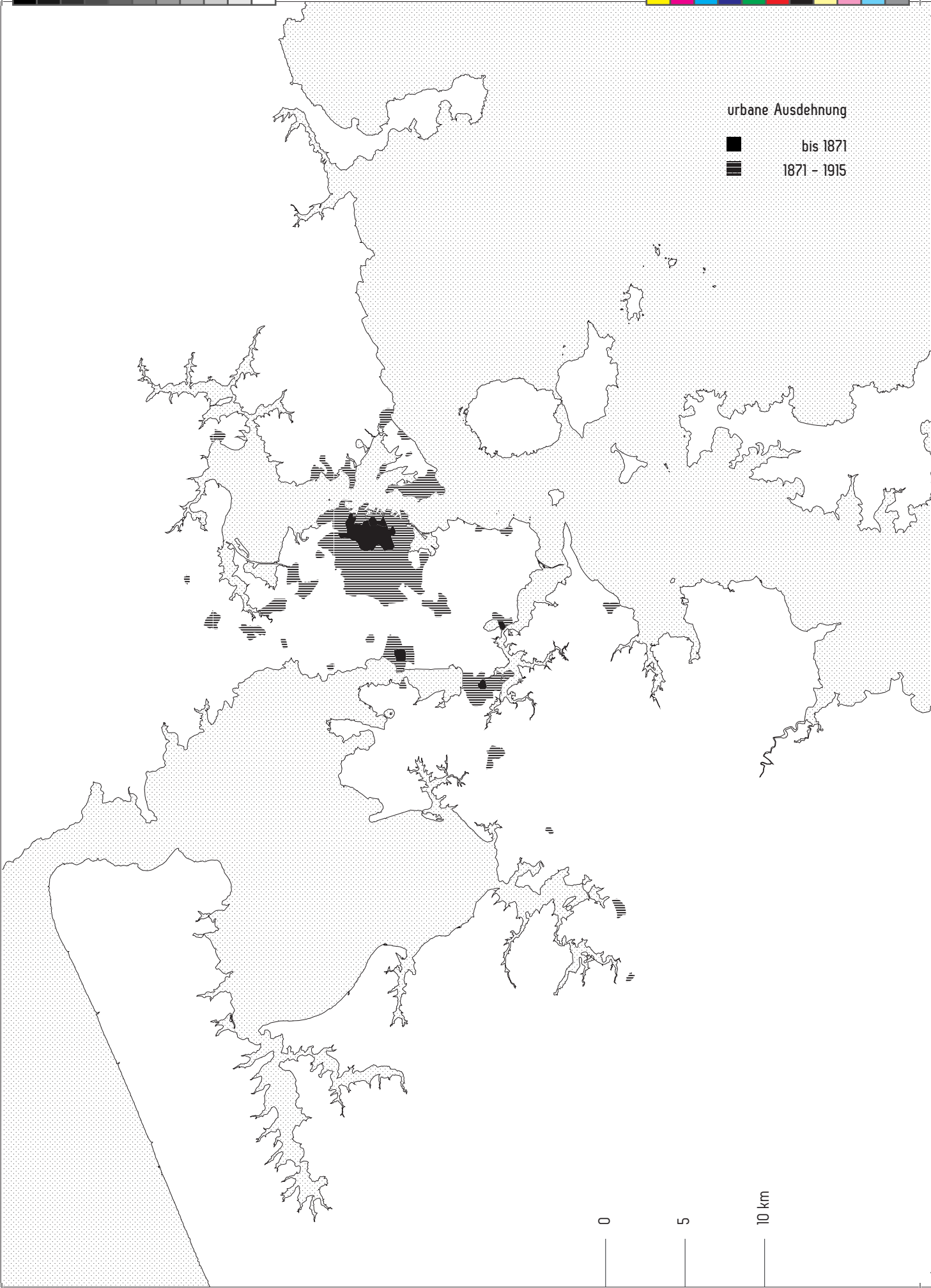


Queen St | Railway Station



urbane Ausdehnung

- bis 1871
- ▨ 1871 - 1915



0 5 10 km

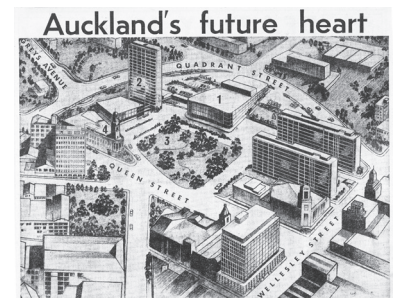
## 1950–2000

In den 1950er-Jahren wurden bedeutende Entscheidungen getroffen, die das Stadtbild bis heute beeinflussen. Eine dieser großen Entscheidungen war es, eine Autobahn durch Auckland zu legen. Weiters förderte der Staat billige Kredite für Grundstücke; dadurch konnten sich viele Menschen ihren Wunsch nach einem eigenen Haus in der Vorstadt leisten. Außerdem garantierte der Staat Baufirmen und Investoren, ihre gebauten Häuser abzulösen, die nach der Errichtung nicht verkauft werden konnten. Durch den daraus resultierenden Anstieg an Bautätigkeit, gab es eine rapide Entwicklung in den Randgebieten und wegen des vorrangigen Bauens von Einfamilienhäusern eine flächige aufgelöste Stadtform.

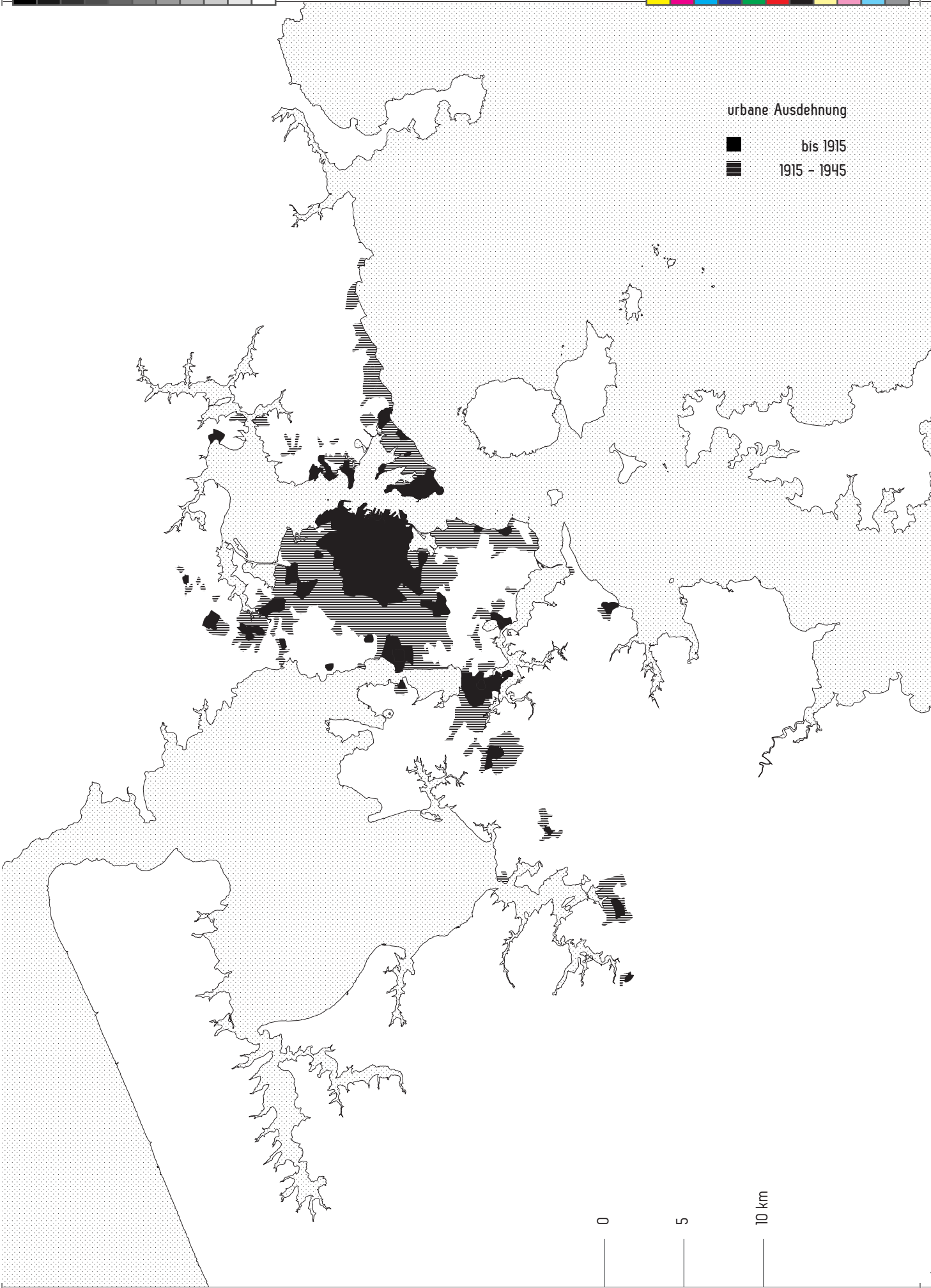
1959 wurde die 'Harbour Bridge' eröffnet, eine 4-spurige Autobahnbrücke, die in den Norden führt, wodurch das Wachstum in den Gebieten der 'North Shore' schnell voranschritt. Wegen der rapiden Entwicklungen des Individualverkehrs und dem daraus resultierenden Verkehrsaufkommen musste die Brücke bereits zehn Jahre später um zusätzliche vier Spuren erweitert werden.

Bis Anfang der 60er-Jahre war der gesamte Isthmus urbanisiert. Unter den schnellen Entwicklungen leidet die Kernstadt von Auckland deutlich. Das zunehmend heruntergekommene Stadtzentrum und das gut ausgebaute Autobahnnetz verursachen die Absiedlung von Industrien und Geschäften vom Zentrum in die nun leicht erreichbaren Randgebiete. Um dieser negativen Entwicklung entgegenzuwirken, wurden erste Initiativen, die urbane Entwicklung zu kontrollieren, 1951 mit dem 'Outline Development Plan' konzipiert. Dieser städtebauliche Plan sah unter anderem einen fünf Meilen breiten Grüngürtel sowie die Begrenzung des urbanen Hauptgebietes vor. Bereits 1961 gab es einen neuen Plan, den 'Regional Development Plan'. Er sah eine zusammenhängende dezentralisierte Großstadtordnung vor, die ein Hauptstadtgebiet vorsieht, das von einem Cluster von Gemeinden umgeben ist. Schlüsselpunkte dieser 'Cluster'-Stadtform sind einerseits die Kontrolle von Wachstum in den Stadträndern innerhalb einer langfristigen Grenze sowie die Förderung des Wachstums dieser Gemeinden, die sich unabhängig entwickeln sollten.

In den 70ern begannen die Arbeiten an der 'Central Motorway Junction' (Im Volksmund als 'Spaghetti Junction' bekannt), die sich südlich der 'Karanghape Road' befindet. Dieser Ausbau sowie die Erweiterung des Autobahnnetzes begünstigten die Entwicklungen von weiteren neuen Vorstädten und Industriezonen. Die bereits erwähnte staatliche Wohnungspolitik hatte vor allem im Süden von Auckland massive Entwicklungen vorangetrieben. 40 Prozent der Häuser gehörten damals dem Staat und fast alle 5000 Behausungen wurden innerhalb von 10 Jahren errichtet. Es wuchs die Sensibilisierung der Stadtplaner für die fortschreitende Zersiedelung von Auckland und man begann die Entwicklung einer kompakteren Stadt



modernistischer Entwurf | Aotea Square



urbane Ausdehnung

- bis 1915
- ▨ 1915 - 1945

0 5 10 km



zu thematisieren. Der erste Regionalplan von Auckland wurde 1974 wirksam. Es ging um die Verteilung verschiedener Schwerpunkte für die Region, wobei detaillierte Planung den lokalen Behörden überlassen wurde. Die Population wuchs weiterhin und der Trend, sich in den äußeren Bezirken niederzulassen, fuhr fort. So ist es nicht verwunderlich, dass durch alleinigen Fokus auf den Individualverkehr bereits Mitte der 80er-Jahre Auckland vor einem Verkehrsdilemma stand, besonders an den Hauptstrecken in und aus dem 'Central Business District'. \*

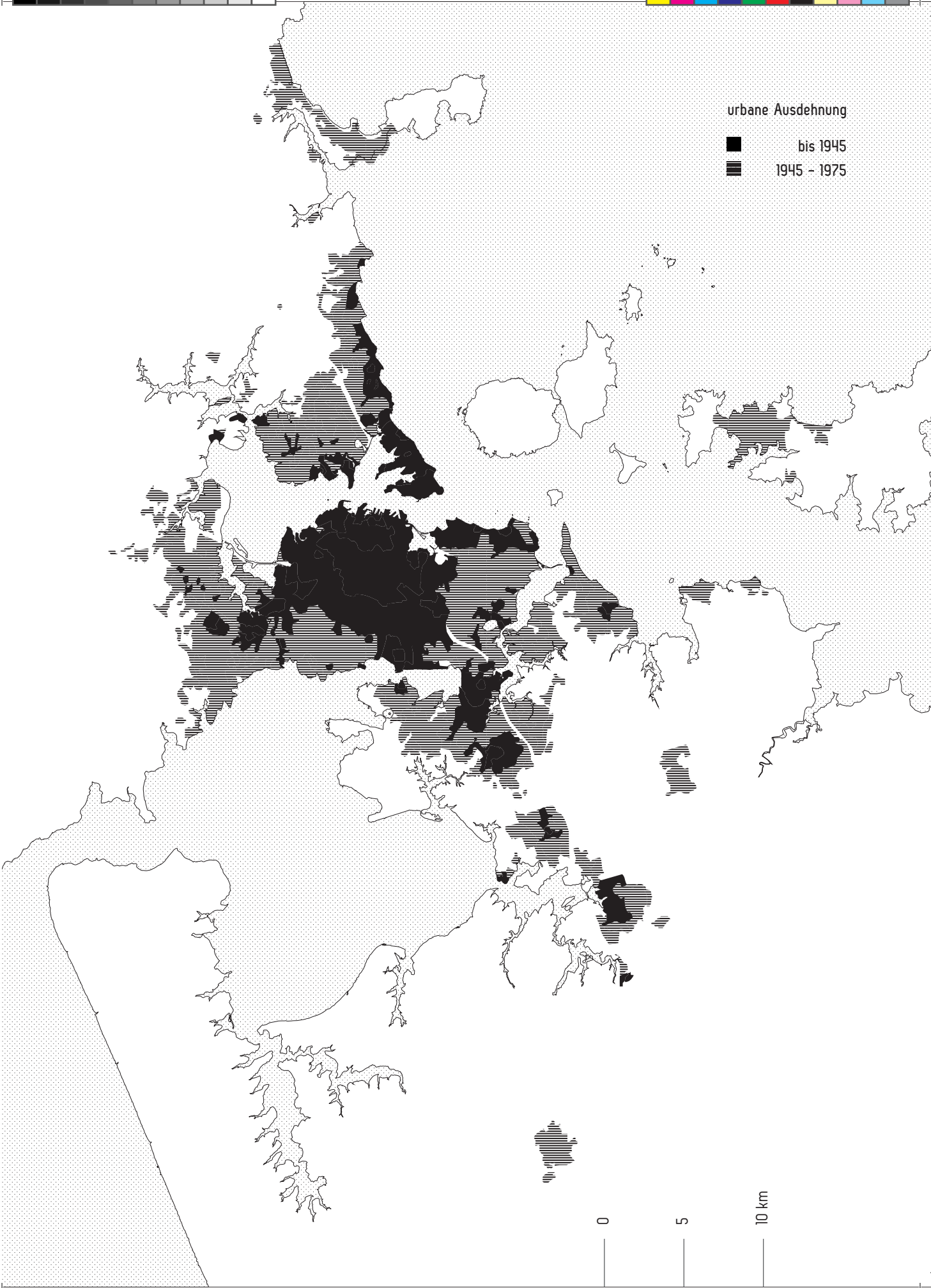
Eine Veränderung der Einwanderungspolitik in den 90ern erlaubte es, Migranten mit bestimmten Fähigkeiten oder Kenntnissen in das Land einzureisen. Die Einwohnerzahl stieg beachtlich – drei Viertel der Einwanderer siedelten sich in der Region Auckland an. 1996 zählte die Stadt ihren 1 Millionsten Einwohner. In der Zeit von 1991 bis 2001 fand zum ersten Mal der größere Bevölkerungszuwachs durch Nachverdichtung statt, der restliche Zuwachs auf die bisher herkömmliche Art und Weise – der Entwicklung von unbebauten Stadtgebieten. 1998 wurde das 'Auckland Regional Growth Forum' installiert mit dem Ziel einer einheitlichen Strategie für die gesamte Metropolitan-Region. So wurde 1999 die 'Regional Growth Strategy' veröffentlicht. Sie zeichnet eine Vision von Auckland, wie es in 50 Jahren mit einer Population von 2 Millionen Menschen aussehen könnte: Eine kompakte urbane Form, eine Durchmischung von Wohnen und Gewerbe, eine nur begrenzte Erweiterung der urbanen Fläche und der Schutz von Küsten und Grüngeländen in der Umgebung sind die Grundsätze dieses Plans.

\* Freie Übersetzung und Zusammenfassung aus dem englischen Text 'A brief history of Auckland's urban form', vom April 2010. Auckland Regional Council.

## DAS 21. JAHRHUNDERT

Im Jahr 2001 waren bereits 1,2 Millionen Einwohner in der Region Auckland. 90% davon lebten innerhalb des Ballungsraumes, doch waren es zum größten Teil Gebiete mit geringer Dichte. Und obwohl sich von 1991 bis 2006 die Bevölkerung des CBD um 500% steigerte, waren 75% der privaten Behausungen in der Region noch immer freistehende Einfamilienhäuser, und nur 25% machten Wohnungen und Apartments aus.

Doch in den letzten Jahren kann man einen deutlichen Umschwung spüren, es wurden große Investitionen in die Infrastruktur des Zentrums gemacht. So wurde 2003 das Britomart



urbane Ausdehnung

- bis 1945
- ▨ 1945 - 1975

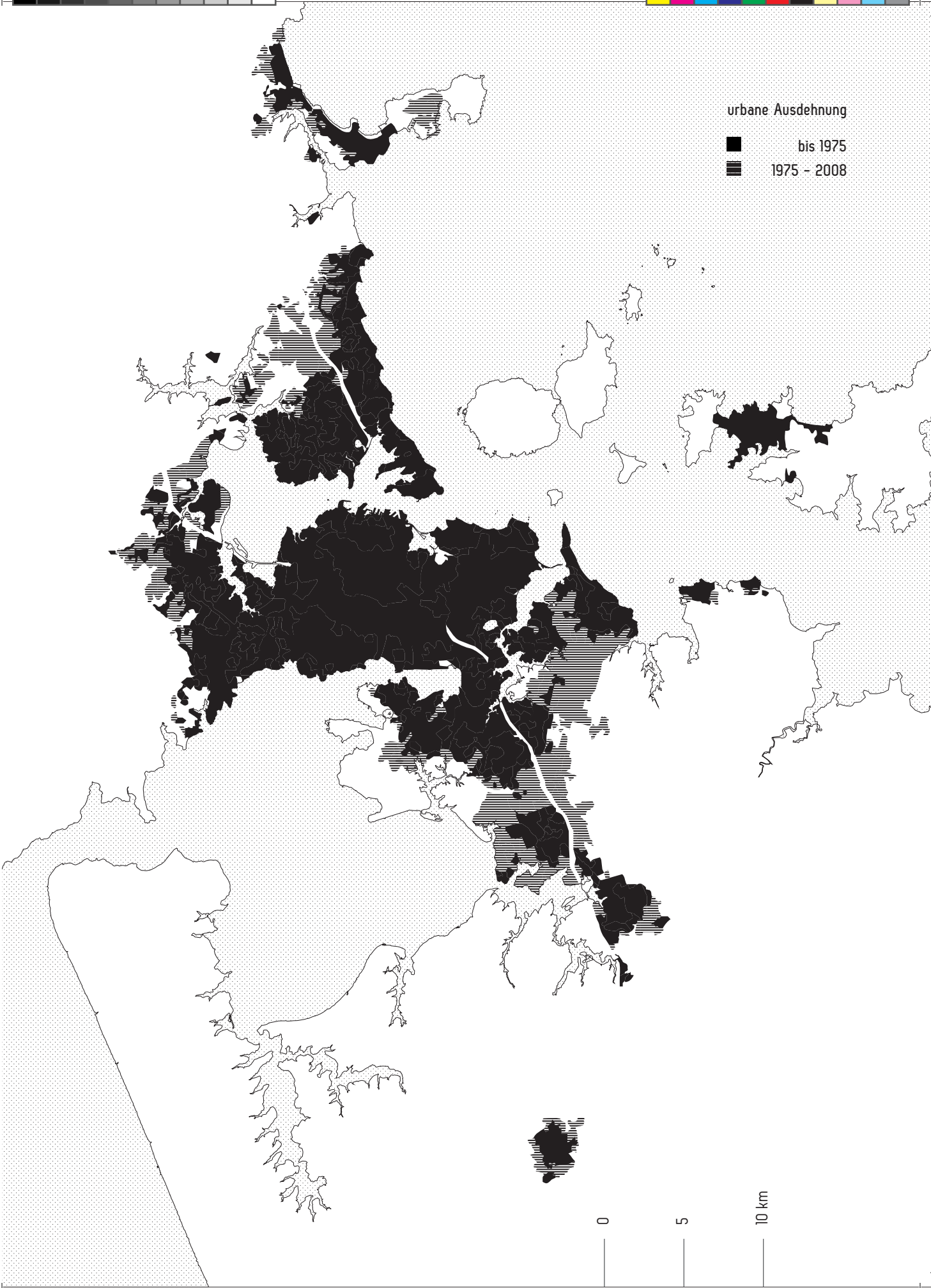
0 5 10 km



'Transport Centre' eröffnet, um die Zugverbindungen wieder in das Zentrum zu bringen. Einige Straßen im Zentrum wurden neu gestaltet.

Im Jahr 2010 schlossen sich die Städte 'Auckland City', 'Manukau City', 'North Shore City' und 'Waitakere City' sowie einige Distrikte zu dem gemeinsamen 'Auckland Council' zusammen.<sup>21</sup> Auf politischer Ebene ist es nun leichter, Entscheidungen für die gesamte Region zu treffen und Pläne für eine Entwicklung und Verdichtung des Zentrums sind bereits 2012 im 'City Centre Master Plan' erschienen. In diesem Plan geht es einerseits um große Verkehrsinfrastrukturen, die in den nächsten 20 Jahren realisiert werden sollen und andererseits um die Entwicklung und Verdichtung des Stadtkerns. Es werden acht Punkte vorgestellt, die zur Transformation von Auckland beitragen sollen. Die Entwicklung des Hafengebietes, eine neue 'City Rail'-Verbindung innerhalb des Zentrums sowie die Verbindung von Parkflächen mit einem grünen Link, sind dabei besonders hervorzuheben. Wir sind gespannt.





urbane Ausdehnung

- bis 1975
- ▨ 1975 - 2008

0 5 10 km



## NACHHALTIGKEIT

### Prinzipien der nachhaltigen Stadt

Seit den 70ern Jahren gibt es die Diskussion über eine nachhaltige Entwicklung in Städten. Die zunehmende Umweltbelastung veranlassten die UN im Jahr 1983 dazu, die Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (WCED) zu gründen. Deren Auftrag war die Erstellung eines Perspektivberichts zu einer langfristig tragfähigen, umweltschonenden Entwicklung im Weltmaßstab bis zum Jahr 2000 und darüber hinaus.<sup>22</sup> 1987 veröffentlichte die Kommission den Bericht 'Our Common Future', der die internationale Debatte über Entwicklungspolitik und Umweltpolitik maßgeblich beeinflusste. Wichtig ist dieser Bericht vor allem deshalb, weil hier erstmals das Leitbild einer 'nachhaltigen' Entwicklung konzipiert wurde und es eine Definition dieser Entwicklung gibt: ›Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs‹<sup>23</sup> Nachhaltigkeit kann als ein Ganzheitskonzept angesehen werden, das die drei Schwerpunkte Ökonomie, Ökologie und Soziales zusammenhängend betrachtet und darauf bedacht ist, intragenerative und intergenerative Gerechtigkeit zu schaffen.<sup>24</sup> Es gibt in diesem Bericht mehrere Strategien, wie eine nachhaltige Zukunft ausgeformt sein kann, so ist ein ganzes Kapitel – 'Chapter 9. The Urban Challenge' – dem urbanen Wachstum und seinen Herausforderungen gewidmet. Hier werden Konzepte und Richtlinien aufgestellt, wie sich die Stadt in der Zukunft entwickeln soll, jedoch werden keine Raumkonzepte vorgestellt. Es geht vielmehr um den Umgang mit Ressourcen, den Umgang mit den Mitmenschen und Konzepte für soziales Wohnen, etc.

## 'SMART GROWTH'

Als 'smart growth' wird eine städtebauliche und verkehrsorientierte Theorie bezeichnet, die sich mit kompaktem urbanem Wachstum in Städten auseinandersetzt, um die Zersiedelung von Ballungsräumen zu vermeiden. Elemente wie Wohnraumverdichtung, Multifunktionalität von Stadtquartieren und effiziente Verkehrsstrukturen aber auch Ökologie, Gesundheit und funktionierende soziale Strukturen spielen eine tragende Rolle.<sup>25 26</sup> In Europa eher als 'Compact City' oder 'Stadt der kurzen Wege' bekannt und seit den 1980ern Jahren diskutiert, können diese Leitbilder als eine Art Gegenbewegung zu den Einfamilienhaus-Strukturen und Zersiedlungen von Großstädten gesehen werden.



01  
[http://de.wikipedia.org/wiki/Isthmus\\_%28Geographie%29](http://de.wikipedia.org/wiki/Isthmus_%28Geographie%29), 04.04.2013

02  
A brief history of Auckland's urban form, 2010

03  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Auckland#Klima>, 05.04.2013

04  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Aucklandfeld>, 05.04.2013

05  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Monogenic\\_volcanic\\_field](http://en.wikipedia.org/wiki/Monogenic_volcanic_field), 05.04.2013

06  
[http://de.wikipedia.org/wiki/Mount\\_Eden\\_%28Vulkan%29](http://de.wikipedia.org/wiki/Mount_Eden_%28Vulkan%29), 05.04.2013

07  
[http://de.wikipedia.org/wiki/Neuseeland#Entdeckung\\_und\\_Besiedlung\\_durch\\_Polynesier](http://de.wikipedia.org/wiki/Neuseeland#Entdeckung_und_Besiedlung_durch_Polynesier), 12.12.2013

08  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Gartenstadt>, 22.07.2013

09  
Garden Cities of To-morrow, Howard Ebenezer, 1974

10  
[http://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=geo\\_infothek&article=Infoblatt+Die+Gartenstadt&node=Stadttypen](http://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=geo_infothek&article=Infoblatt+Die+Gartenstadt&node=Stadttypen), 22.07.2013

11  
Schlüsseltexte zum Städtebau S 27, Institut für Städtebau, TU-Graz ( Okt. 2006

12  
Garden Cities of To-morrow, Howard Ebenezer, 1974

13  
Auszug aus der Zeitschrift ARCH\*, Post Oil City, Artikel Broadacre City, Januar 2010

14  
Die auto-gerechte Stadt, Hans Bernhard Reichow, 1959

15  
<http://www.wissenschaft-online.de/abolexikon/geogr/1358>, 12.12.2013

16  
<http://www.teara.govt.nz/en/suburbs>, 22.07.2013

17  
<http://www.geschichtsforum.de/f72/viktorianische-epoche-nur-pl-schkultur-31289/>, 15.04.2013

18  
architektur nz, Artikel A most respectable type, Mai 2009

19  
<http://en.wikipedia.org/wiki/Quarter-acre>, 22.07.2013

20  
<http://www.odt.co.nz/opinion/editorial/245019/quarter-acre-dream>, 15.04.2013

21  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Auckland>

22  
[http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/brundtland\\_report\\_1987\\_728.htm](http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/brundtland_report_1987_728.htm) 31. Juli 2013

23  
Brundtland Report 1987 S54

24  
Vgl. Leitbilder der räuml. Stadtentwicklung im 20. Jh – Wege zur Nachhaltigkeit? Fürst/Himmelback/Potz S7 (1999)

25  
<http://www.smartgrowth.org/> 22.7.2013

26  
<http://www.nrdc.org/smartGrowth/visions/FeaturedScenarios.asp> 22.7.2013



02 | Z

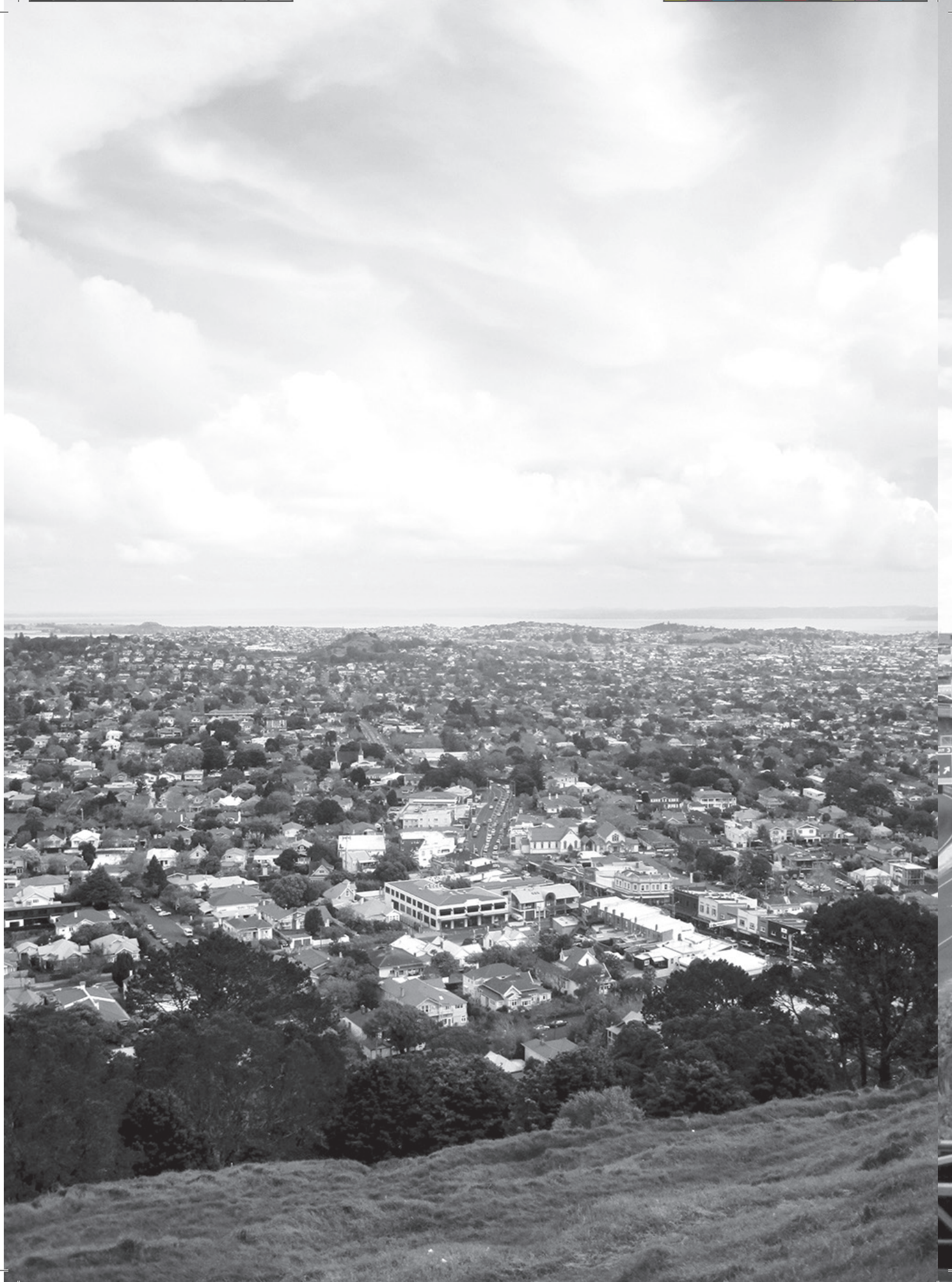


# STADTSTRUKTUREN

DER STADTRAUM UND DIE  
GESCHICHTE DER MOBILITÄT



















**Tenpin Bowling**  
 \* Pool & Billiards  
 \* Karaoke KTV  
 \* Bar  
 \* Arcade Games  
 Ph: 09-9708888

**PARKING**  
 P

十里洋  
 上海食品

Holo Spice

Quickly  
 477  
 477

477

Tournament  
 Public Park

Tournament  
 Public Park

Tournament  
 Public Park

407

NICKLAS  
 828 C











**MPM**  
PROPERTY MANAGEMENT

BUILDING

**Lease by Tender**  
• 300sqm 2nd floor • Character space  
Kim Lee 021 732 929  
09 358 0989 [www.harfoot.co.nz](http://www.harfoot.co.nz)  
• 10 to 15 year term  
• Call Kim Lee 021 732 929  
• What to offer  
021 732 1196

← QUEEN ST →

privat  
KARA

WATERGAL

Just Jeans

Camera & Camera

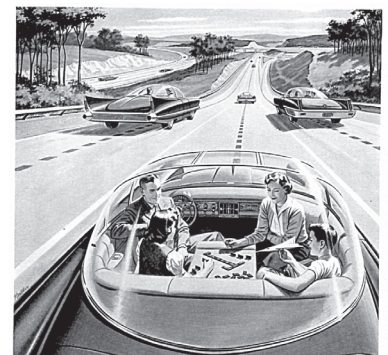
POST GRADUATE WEEK  
The University of  
invites you to Post

# (S)CAR CITY

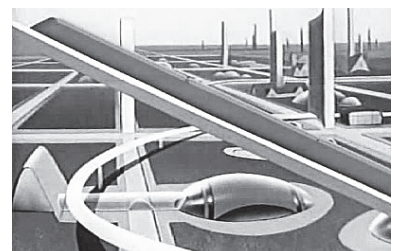
## DAS AUTO UND DIE STADT

Das städtische Erscheinungsbild und die urbane Form spiegeln die Art der Mobilität und des Wegesystems wieder. Siedlungsmuster und urbane Intensität sind abhängig von der Art und Weise der Erschließung und Bewegungsmuster seiner Bewohner. Viele Verwaltungen nutzten ab dem Beginn des 20. Jahrhunderts den öffentlichen Verkehr als Siedlungsinstrument. Der Einzug des Autos in die Städte veränderte diese Muster deutlich, die damit verknüpften Phänomene und Auswirkungen auf die Stadtstrukturen bekamen andere Vorzeichen. Der Verkehr individualisiert sich und wird unabhängig vom kommunalen Netz. Abhängig von der Struktur auf der aufgebaut wurde und der Radikalität mit der die neuen Voraussetzungen interpretiert wurden, gestalteten sich die neuen Entwicklungen.

Die alleinige Konzentration auf den motorisierten Individualverkehr speziell in Auckland, aber auch in Neuseeland lässt sich dabei auch im Zusammenspiel mit dem Zeitgeist der 1950er erklären. Erstaunlich ist dabei die Exklusivität und Radikalität im Umgang mit dem Auto und der dafür notwendigen Infrastruktur. Mit der Idealisierung des 'quarter acre dreams' im Hintergrund, wurde die Infrastruktur kompromiss- und alternativlos auf das Auto zugeschnitten. Die Folge ist eine ungebremste Suburbanisierung, die zur Ausbreitung der Stadt in die Fläche führt.<sup>01</sup>



ELECTRICITY MAY BE THE DRIVER. One day your car may speed along an electric super-highway. Its speed and steering automatically controlled by electronic devices embedded in the road. Highways will be made safe by electricity! No traffic jams ... no collisions ... no driver fatigue.



'Magic Highway U.S.' | Disneyland, 1958



A.K.A. 'Spaghetti Junction'

## DIE AUTOSTADT DER 1950ER JAHRE

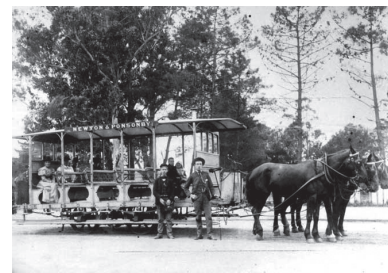
Der wirtschaftliche Aufschwung nach den Kriegen verhalf vielen Menschen in den entwickelten Ländern zu Wohlstand. Die Automatisierung nicht nur der Industrie sondern auch der Gesellschaft führte zu einem starken Vertrauen in die Technik. Maschinen und Computer sollten die Gesellschaft nachhaltig verändern. Mit diesen Neuerungen und dem Vertrauen in die unendlichen Möglichkeiten entwickelten sich neue Zukunftsvisionen von einer vollautomatisierten Welt. Gleichzeitig wurden mit diesen Entwicklungen Dienstleistungen und Produkte billiger. Besonders ersichtlich sind diese Entwicklung und die daraus resultierenden Konsequenzen in den Städten der 'Neuen Welt'. Das alleinstehende Eigenheim in der Vorstadt wurde zum Sinnbild des Wirtschaftsaufschwungs. Das private Kraftfahrzeug Synonyme für Wohlstand und Fortschritt. Von diesen neuen Statussymbolen war auch die Stadtplanung überzeugt, die Flexibilität von Kraftfahrzeugen und Bussen wurden als effizienterer Beitrag zur Wirtschaft betrachtet, weshalb mit der Gestaltung entsprechender Infrastruktur begonnen wurde. Im Gegensatz dazu wurde der öffentliche Verkehr als ein veraltetes System angesehen, das oftmals zu schnell entfernt wurde.

Die negativen Auswirkungen der Planungsstrategien der 50er und 60er waren bald offensichtlich. Hauptmerkmale waren erhöhte Verkehrsstauungen, Zersiedelung und damit einhergehende Umweltbelastungen. Spätestens seit der ersten Ölkrise Anfang der 1970er Jahre fand ein weltweites Umdenken statt. In Auckland jedoch, sollte die einmal beschlossene Strategie bis heute beibehalten werden. Lösungsansätze das extreme Verkehrsaufkommen in den Griff zu bekommen, sind meist mehr und größere Strassen zu bauen.<sup>02 03</sup> Immer noch besteht ein eklatant hohe Differenz beim Verhältnis der staatlichen Investitionssummen von Strasse zu öffentlichen Verkehrsmittel.

Erst heute, mit der anhaltenden Preissteigerung der Treibstoffe sowie ambitionierte Ziel im Bezug auf der Reduktion der CO<sub>2</sub>- Emissionen, beginnt langsam ein Umdenkprozess.

# EIN EXKURS ZUR GESCHICHTE DER MOBILITÄT

In den ersten Jahrzehnten der Kolonialen Besiedlung Neuseelands waren die Städte noch klein und kompakt, die Menschen wohnten und arbeiteten unweit von einander und gingen deshalb meist zu Fuß. Es bestand noch keine Notwendigkeit für öffentlichen Verkehr. Erst als die Städte etwas wuchsen und Vororte entstanden, wurden Transportmittel eingesetzt, die auch mehrere Menschen zugleich befördern konnten. In Auckland wurden ab den 1860ern von Pferden gezogene Omnibusse und Kutschen eingesetzt, diese waren allerdings in ihrer Reichweite begrenzt, umliegende Gebiete konnten schwer erreicht werden. Bereits zehn Jahre später wurden die ersten Schienen in die Vororte 'Onehunga', 'Helensville' und 'Waikato' gelegt um auch Gebiete außerhalb des Isthmus mit dem Zentrum zu verbinden. Die ersten Züge fuhren ab 1872. Zur selben Zeit wurde die Errichtung eines Straßenbahnnetzes für Auckland beschlossen. Die ersten Linien wurden von privaten Firmen errichtet welche mit Landentwicklungsgesellschaften zusammen arbeiteten um Grundstücke in den Vororten attraktiver zu machen und damit leichter verkaufen zu können. Betrieben wurden diese von den öffentlichen Behörden sowie von privaten Gesellschaften. Die erste Route fuhr zwischen Queen Street und Ponsonby, und wurde anfangs noch von Pferden gezogen.



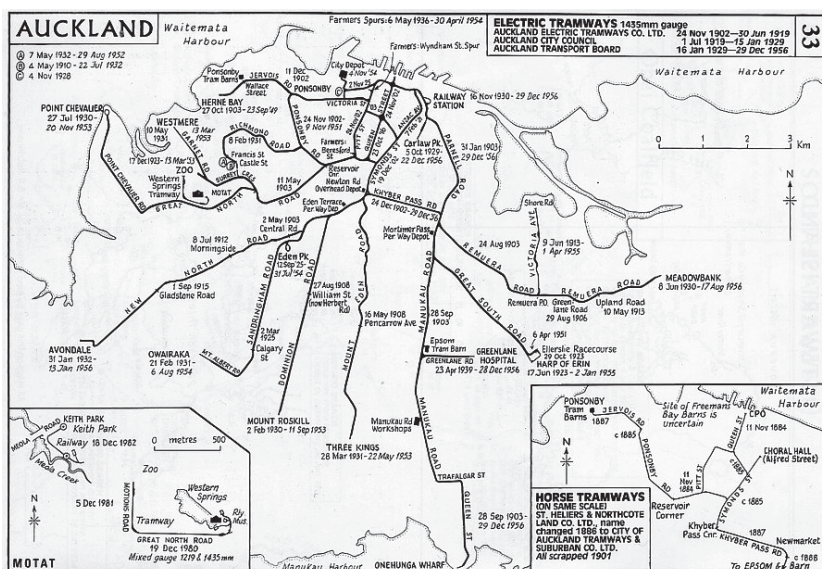
von Pferden gezogene Strassenbahn



Karangahape Road, Auckland, N. Z.



Bilder der K' Road und Queens Street



Strassenbahnschienenetz bis 1956



'Upper Symonds Street' in den 30ern



Abbau der Schienen

## MAIN HIGHWAY—1922



aus der Sonderausgabe 'Auckland Star', 1964

Weitere Gebiete wurden erschlossen und schon bald wurden die Straßenzüge 'Dominion Road', 'Mt Eden Road' und 'Manukau Road' mit Schienen ausgebaut, schnelle Besiedelung dieser Gebiete folgten. Der öffentliche Verkehr bestand zu dieser Zeit hauptsächlich aus Omnibussen oder Straßenbahnen und laufend wurden neue Strecken zwischen Vororten und Zentrum entwickelt. Auckland's Stadtgebiet um 1880 erstreckte sich 4km entlang der Küste und 2km landeinwärts in Richtung Süden und war gut erschlossen, außerdem ergänzten ab 1881 regelmäßige Fähren über den 'Waitemata Harbour' das Netz, wodurch sich an der Nordküste städtische Gebiete entwickeln konnten. Ab 1900 war Auckland die größte Stadt des Landes.

1901 wurden dann die Pferde durch elektrische Straßenbahnen ersetzt, diese wurden 'trolley tram' genannt und boten einen kostengünstigeren und schnelleren öffentlichen Transport aus der Stadt. Durch diese Beschleunigung und den dadurch neu gewonnenen Kapazitäten konnte die Mobilität für die stark wachsende Bevölkerung gewährleistet werden. 1926 wurden 63.000.000 Fahrten gezählt, das Straßenbahnnetz bestand mittlerweile aus neun Linien.

Ab den 20ern Jahren wurde das Straßenbahnnetz mit Busverbindungen ergänzt und erweitert und es führten 190 Busse in die weiter außenliegenden Gebiete Aucklands.

Die meisten Landstraßen in Auckland wurden in den 30ern asphaltiert, das vereinfachte die weitere Ausdehnung von Auckland erheblich. Es gab auch bald neben den benzinangetriebenen Bussen, welche die mit den elektrischen Oberleitungen der Straßenbahnen angetrieben wurden, sogenannte 'Trolleybusses'. Diese verdrängten die Straßenbahn bald gänzlich, und das gesamte Schienennetz wurde bis zum 29. Dezember 1956 entfernt. Mit diesem Eingriff ergab sich eine signifikante Abnahme des öffentlichen Verkehrs, mit extremen Folgen für Auckland. Große Investitionen gab es zu dieser Zeit nur in den Ausbau des Autobahnnetzwerkes. Für Busunternehmen wurde es immer schwerer erfolgreich zu wirtschaften, wodurch viele private Gesellschaften ihre Routen einstellen mussten. Oberleitungsbusse gibt es in Auckland heute nicht mehr, auch dieses System wurde, im Jahr 1980, eingestellt und der öffentliche Nahverkehr konzentrierte sich seither lediglich auf benzinbetriebene Busse.<sup>04</sup>

Um die Jahrtausendwende hat Neuseeland einen der geringsten Anteile am öffentlichen Verkehr weltweit: 2008 werden nur 2,2% aller Fahrten mit dem Bus gemacht und nur 0,25% mit dem Zug.<sup>05</sup> In Auckland nutzt durchschnittlich jeder Einwohner die öffentlichen Verkehrsmittel lediglich 39 mal pro Jahr, mit diesem Wert liegt man auch im Vergleich ähnlicher internationaler Städte weit zurück.<sup>06</sup>

# SYSTEME DER URBANEN DURCHWEGUNG

## FUSSGÄNGER

'Gehen' ist das Grundelement der Fortbewegung, es ist natürlich, gesund, kostengünstig und ressourcenschonend. Um diese Form der Fortbewegung zu fördern benötigt man geeignete Bereiche. Diese können, richtig ausgeformt, zur Förderung und Intensivierung des Stadtraums wesentlich beitragen. Stadttypen, wie sie in vielen suburbanen Gegenden zu finden sind erhöhen den Verkehr durch ihre weiten räumlichen Entfernungen zwischen Häusern und Funktionen erheblich. Wenn Stadtplanung auf die Bedürfnisse von Gebäuden und Autos ausgelegt wird, werden die Bedingungen für Fußgänger und der damit verbundene Aufenthalt im Freien oft sehr trostlos. Die Außenräume werden weiträumig und unpersönlich. Es gibt aufgrund der großen Entfernungen zwischen den Häusern nicht viel zu erleben und die wenigen Aktivitäten, die stattfinden sind verstreut. Unter diesen Umständen verringert sich die Intensität der Nutzung von öffentlichen Räumen und die Bewohner einer Stadt suchen sich andere Orte.<sup>07</sup>

Fußgängerzonen und öffentliche Räume in denen Fußgänger dominieren, sind in Auckland schwer auszumachen. In einem sehr kleinen Maßstab sind sie zwar vorhanden, aber nicht in der öffentlichen Wahrnehmung verankert. Üblicherweise sind die einzigen solcher Flächen breite Bürgersteige, manchmal auch mit Bepflanzung, meist sind die Zonen welche sich





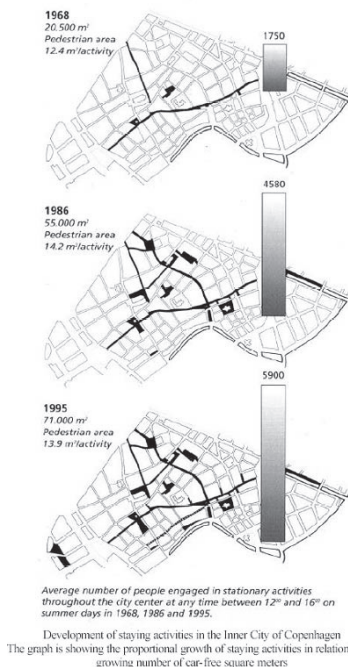
vor Geschäftslokalen befinden überdacht und so gegen den häufig auftretenden Regen und die intensive Sonne geschützt, und vermitteln ein arkadenartiges Bild. Einziger fußläufiger Highlight ist der in der Innenstadt übliche 'Barnes Dance', ein Ampelsystem bei welchem die Fußgängerampel einer Kreuzung alle gleichzeitig auf grün geschaltet werden und man so auch diagonal über die Kreuzung gehen kann.

Es gibt über den ganzen Ballungsraum wie auch im Innenstadtbereich großflächige Grünräume. Parks sind vorhanden, nicht jedoch verbunden mit urbanen fußläufigen Räumen, da diese speziell in der Innenstadt kaum existieren.

Die Straßen in den inneren Bezirken sind bis zu sieben Spuren breit und gänzlich für die Nutzung mit dem Automobil konzipiert. Auch im Hafenviertel gibt es nur einen sehr kurzen Fußgängerbereich, große Teile sind industriell dominiert. Wenige Brücken führen über die Autobahnen nicht alle sind auch für Fußgänger nutzbar. In der Innenstadt sind lediglich im Osten- und Westenbereich, wo die Autobahn an den Hafen trifft, Bereiche welche großflächig fußläufig mit den Aussenbezirken verbunden sind, allerdings lediglich unter den Autobahnbrücken hindurch. Insgesamt stellt die Autobahn aber eine große Barriere für Fußgänger dar. Auch öffentliche Plätze, Parks und das Hafengebiet sind verstreut, abgelegen, schwer zu erreichen, allgemein wenig integriert in das Stadtgefüge.

#### FUSSGÄNGERFLÄCHE, KOPENHAGEN.

Anhand einer Studie welche die Aktivitäten im Stadtzentrum von Kopenhagen analysiert, fand man heraus, dass eine direkte Verbindung zwischen der Qualität der Straße und der dort stattfindenden Aktivität besteht. Die Anzahl stehender und sitzender Passanten und damit verbundenen Aktivitäten stiegen annähernd im gleichen Verhältnis mit der für den Autoverkehr neu gesperrten Fläche. Jede Qualitätssteigerung in Kopenhagen zog, ohne dass die Bevölkerungszahl gestiegen wäre, eine stärkere Frequentierung des öffentlichen Raums nach sich. Die aktive und passive Nutzung öffentlicher Räume erhöhte sich deutlich signifikant.<sup>08</sup>



Skizze: Fußgängerfläche Kopenhagen



## AKTIVITÄTEN UND KONTAKTE, SAN FRANCISCO

In einer weiteren 1970–71 von D. Appleyard und M. Lintell durchgeführten Studie, wurden die Auswirkungen der Qualitätsminderung auf Aktivitäten in gewöhnlichen Wohnstrassen festgehalten. Sie wurden in drei benachbarten Straßen in San Francisco, die zuvor alle eher mäßigen Verkehr aufwies durchgeföhrt. Es wurde deutlich, dass schon eine relative geringfügige Qualitätsminderung der Umgebung eine ungleich stärkere negative Auswirkung auf das Ausmaß an Nachbarschaftskontakten und Aktivitäten im Freien haben kann. Im Anschluss an diese Studie kann also ein enger Zusammenhang zwischen der Qualität des Außenraumes und den Aktivitäten im Freien festgestellt werden. Innerhalb bestimmter Grenzen kann man beeinflussen, wie viele Personen und Veranstaltungen die öffentlichen Räume nutzen, wie lange die individuellen Aktivitäten dauern und welche Arten an Aktivitäten sich entwickeln können.<sup>09</sup>

## BROADWAY BOULEVARD, NEW YORK.

Seit Mai 2009 wurde im Zuge des Broadway Boulevard Projektes neue Fußgängerzonen errichtet. Diese erstrecken sich über den Times Square, Herald and Green Square und Madison Square Park, insgesamt wurde ein Verkehrsfläche von 45000 m<sup>2</sup> in Fußgängerflächen transformiert. Dennoch blieb ein überhöhtes Verkehrsaufkommen in den umliegenden Straßen aus, ganz im Gegenteil verringerte sich dies sogar. Abzulesen ist dies auch in einem deutlichen Rückgang bei motorisierten Unfällen bei welche Fußgänger involviert waren. Heute floriert das Viertel. Kaffees und andere Kleingewerbe profitieren in einen sehr hohen Ausmaß von der neuen verkehrsberuhigten Fußgängerzone.<sup>10</sup>

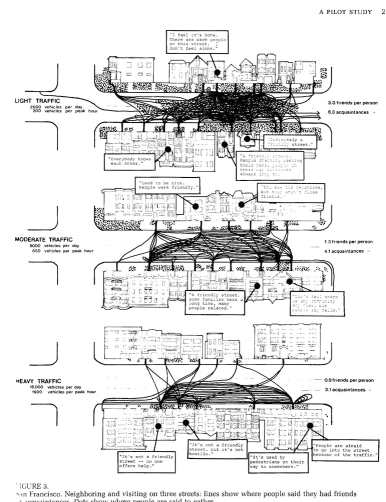


FIGURE 3  
San Francisco. Neighboring and visiting on three streets. Maps show where people said they had friends  
acquaintances. Data show where people are said to gather

Skizze: San Francisco



VORHER | NACHER Broadway Boulevard





Fahrradstadt Kopenhagen im Winter

## FAHRRAD

Fahrräder ermöglichen eine schnelle von-Tür-zu-Tür Verbindung, wobei sie dabei auch noch platz- und ressourcensparend sind. Gleichzeitig fördern sie ein gesünderes und nachhaltigeres Verkehrswesen. Um das Fahrrad in eine Stadt als brauchbare Alternative fördern zu können müssen angenehme und sichere Fahrradwege geboten werden. Bei gemeinsamer Nutzung der Verkehrsinfrastruktur reduziert sich die Fahrgeschwindigkeiten bei allen Nutzern und dadurch wird der Strassenraum freundlicher. Neben dem wirtschaftlichen Argumenten für den Einzelne, werden so die Strassen auch sicherer je mehr Fahrräder darauf fahren.

Infrastruktur zum Fahrradfahren in Auckland ist noch recht dürftig und so fordern engagierte Gruppen mehr Fahrradstrassen. Größter Kritikpunkt ist, dass die einzige Brücke über den Waitemata Harbour ausschliesslich für den Autoverkehr zugelassen ist und somit für die Fahrradfahrer nicht zugänglich ist. Obwohl die Topographie des Aucklander Ballungsraum sehr hügelig ist würde viel für eine erfolgreiche Integration des Fahrrads sprechen. Neben dem naturverbundenen grünen Selbstbild des Neuseeländers, sicher auch die leicht mögliche Integration in den Strassenraum, sowie ein ganzjährig mildes Klima.

### COPENHAGENIZATION.

Kaum eine Stadt fördert den Fahrradverkehr so intensiv wie die dänische Hauptstadt, weshalb sich der Begriff Copenhagenize etabliert hat. Gemeint ist die raum- und stadtplanerische Gewichtung auf den Radverkehr. Dafür muss er in jedem Fall priorisiert werden: Übersichtliche, direkte und sichere Radwege, ausreichende und gut situierte Abstellflächen, Geschwindigkeitsanpassung des gesamten Verkehrs an das Radtempo, inklusive entsprechender Ampelschaltung. Parkplätze, breite Strassen und ähnliches sollen im Sinne des Radverkehrs umgenutzt werden. Nur so lässt sich ein ähnlicher Erfolg erzielen wie in Kopenhagen. Mehr als die Hälfte der Einwohner fährt hier mit dem Rad zur Arbeit oder Schule. Bei den Pendlern, die aus dem Umland in die Stadt fahren, liegt die Quote bei 37%, bis 2015 soll sie auf 50% steigen. Die meisten der Kopenhagener Radfahrer nennen als Grund für ihre Verkehrsmittelwahl, dass man mit dem Rad eben am schnellsten zum Ziel komme.<sup>11</sup>



Fahrradverleih in Hangzhou

### FAHRRADVERLEIHSYSTEM, HANGZHOU, CHINA.

43% aller Fahrten in Hangzhou werden mit dem Fahrrad getätigt. Es stehen hundert Kilometer Fahrradwege zur Verfügung, zusätzlich wurden im Oktober 2008 ein groß angelegtes Fahrradverleihsystem errichtet, welches die Nutzung von Fahrrädern annähernd vervierfacht hat. Es umfasst 1700 Fahrradstationen mit insgesamt 50000 Fahrrädern.

## BUS

Auckland's öffentliches Verkehrssystem basiert hauptsächlich auf einem Busnetzwerk. Befürworter sehen die Vorteile darin, keine eigene Infrastruktur bereitstellen zu müssen. Kritiker sprechen davon, dass der Bus wie auch der Individualverkehr im Verkehrschaos steht und somit zu keiner befriedigenden Verbesserung führt und somit auch nicht als Alternative wahrgenommen wird. Weiteres wird der ausschließliche Fokus auf den Bus bemängelt und damit wird gleichzeitig der weitere Ausbau in den öffentlichen Verkehr gefordert.

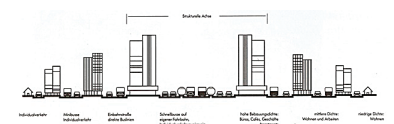
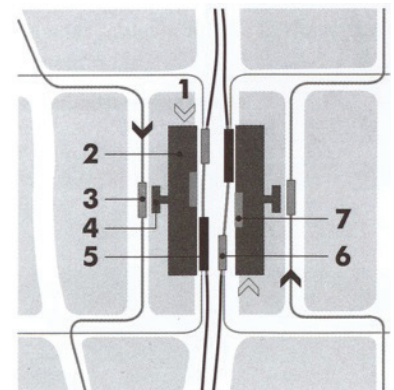
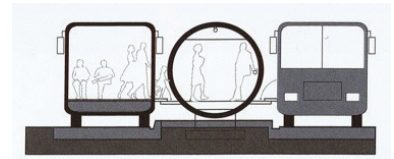
Berechtigt ist die Kritik an dem Auckland Bussystem allemal. Ein Ticketsystem ist nicht vorhanden. Verschiedene Busunternehmen und eine unflexible Tarifgestaltung machen es schwer sich damit anzufreunden. Das Netzwerk ist sternförmig organisiert. So gut wie alle Busse fahren nach Britomā, lineare Wege von einem bestimmten Punkt in der Stadt zum unteren Ende der Innenstadt sind damit leicht ausfindig zu machen. Jedoch zwei beliebige Punkte in der Stadt öffentlich miteinander zu verbinden ist ungleich schwieriger. Es gibt kaum Angebot für Nachtbusse auch nicht am Wochenende.

Kleine Veränderungen zum positiven sind aber dennoch zu erkennen. So wird eine allgemein gültige und von einem Bus in den anderen übertragbare Karte entwickelt, weiters wurden in den inneren Bezirken zwei Ringbusse installiert, welche auch ein eigenes Erscheinungsbild haben und damit zur schnelleren Orientierung beitragen. Im allgemeinen zeigen diese Verbesserungen in die richtige Richtung gehen aber nicht weit genug, den um das System zu optimieren müsste man tiefgreifende Veränderungen durchführen.

### BUS RAPID TRANSIT, CURITIBA, BRASILIEN

Schnellbussysteme, international auch Bus Rapid Transit (BRT) genannt, sind schnell implementierbar und vergleichsweise günstig zu installieren und zu erhalten. Dabei kommen sie einem oberirdischen U-Bahnnetz relativ nahe.

Die ab den 1960er Jahren stark wachsende Einwohnerzahl, Suburbanisierung und das damit verbundene Verkehrsaufkommen wurde in der südbrasilianischen Stadt Curitiba gänzlich anders begegnet als in den meisten anderen Städten. Ein Schnellbusnetz wurde installiert und eine an diesem orientierte städtische Verdichtung gefördert. Die Bebauungsdichte wurde entlang der Hauptverkehrsachsen konzentriert, so dass die Stadtstruktur einem dreidimensionalen Diagramm des Verkehrsaufkommens entspricht. Entlang der radialen Schnellbuskorridore docken konzentrische, stadtteilverbindende Linien an. In den Hauptverkehrsachsen verlaufen mittig in jede Richtung jeweils eine eigene Busspur, sowie parallel jeweils zweispurige Einbahnstraßen für den Individualverkehr. Leistungsstarke Buslinien mit Kapazitäten von





200 Passagieren verkehren auf den Hauptachsen, an Umsteigestationen übernehmen direkte Buslinien die stadtteilverbindende Versorgung und von dort führen Minibusse in die dünner besiedelten Wohngebiete. Die vormals konkurrierenden privaten Busunternehmen wurden durch die Einführung einer nach gefahrenen Kilometer anstatt nach Passagieraufkommen berechneten Bezahlung in eine Kooperation mit der Stadt geführt. Die röhrenartigen Bushaltestellen beinhalten die Schalter für den Ticketverkauf und dienen dem schnellen, stufenlosen Ein- und Ausstieg. Dadurch werden die Intervalle kurz gehalten, die Orientierung gefördert und die Effizienz des Systems gesteigert.<sup>12</sup>



die letzte Strassenbahn Aucklands

## STRASSENBAHN

Die Wiedererrichtung des ausgedehnten Strassenbahnnetz von Auckland wird ungefähr schon so lang diskutiert wie sie auch nicht mehr existiert. Oft wird dabei von einem Light rail System gesprochen. Im englischen Sprachraum bezeichnet er unterschiedlichere öffentliche Personennahverkehrssysteme, die gegenüber herkömmlichen Straßenbahnen höherwertige Standards haben, jedoch nicht den Kriterien einer vollwertigen U-Bahn entsprechen.

Gemeint sind meist Light Rail Transit (LRT) / Stadtbahnssysteme, die eine höhere Kapazität und höhere Geschwindigkeit als Straßenbahnen haben, aber mit leichterem rollenden Material und geringeren Anforderungen an die Sicherungssysteme als die überregionalen Eisenbahnstrecken auskommen. Das 'light' steht hierbei für leichtere Anforderungen und geringere Passagierzahlen, kombiniert mit geringeren Kosten und einfacheren Streckeneinrichtungen.

Die meisten Light rail System sind Mischsysteme, die sowohl auf kreuzungsfreien Abschnitten im Tunnel (Untergrundbahn), als auch Hochbahn, im Einschnitt oder ebenerdig auf Straßenbahnstrecken im Strassenraum fahren.<sup>13</sup>

### BORDEAUX, FRANKREICH

In den 1990er Jahren kam die schlechte Verkehrssituation in Bordeaux zu einem Höhepunkt, so dass die 1995 neu gewählte Stadtregierung beschloss das Geld für die ursprüngliche geplante U-Bahn in ein wesentlich billigeres Strassenbahnnetz zu investieren. Drei Strassenbahnlinien mit einer Gesamtlänge von rund vierzig Kilometer wurde sukzessive geplant und bis 2008 fertiggestellt. Gleichzeitig wurden anknüpfend Fahrradwege und Park-and-Ride Garagen errichtet, sowie allgemein in öffentliche Plätze investiert. Durch die



Errichtung der Strassenbahn wurden nicht nur die Verbindungen erheblich verkürzt, sondern auch entlang den Routen der Linien Verdichtung ermöglicht, sowie das Zentrum wiederbelebt und Zuzug gefördert. Nur kurze Zeit nach der Fertigstellung war die Auslastung mit rund 50 Millionen Fahrten pro Jahr weit überschritten so, dass der weitere Ausbau beschlossen wurde.<sup>14</sup>

## ZUG

Im Unterschied zur Strassenbahn fährt der Zug meist überregionale Strecken auf einer eigens angelegten Fahrspur wobei zwischen den Stationen längere Distanzen zurückgelegt werden. In Auckland ist diese Infrastruktur veraltet, allerdings wird gerade an der Modernisierung und Verbesserung des Netzwerks gearbeitet. Die Notwendigkeit eines funktionierend Zugnetzwerkes wurde erkannt und seit 2000 wird das Schienennetz Aucklands saniert und teils ausgebaut. Momentan konzentrieren sich die Arbeiten auf die Elektrifizierung des Netzwerkes, sowie der Verbesserung der Stationen an der bestehenden Strecke. Hervorzuheben ist hierbei die 2003 neu eröffnete neue Innenstadtstation 'Britomart Transport Centre', es entstand ein zentraler Endbahnhof und damit verbunden ein Umsteigeplatz im Stadtzentrum an der Waterfront.

Die Verbesserungen brachten erste Erfolge mit sich, so konnten Passagierzahlen von 2,5 Millionen 2003 bis zum Jahr 2006 verdoppelt werden. Zur Zeit erstreckt sich das Netzwerk vom Süden kommend in zwei Armen über den Isthmus nach Westen und von dort nach Northland. Britomat ist dabei ein Kopfbahnhof und somit lediglich von einer Stichstrecke erschlossen. Hauptkritikpunkt sind dabei die unmodernen und veralteten Garnituren, die geringen Intervallsdichte, das schlechte Ticketing System, sowie dass es keine direkte Verbindungen vom Flughafen in die Stadt gibt. Auch besteht keine Verbindung über den Waitemata Harbour nach Northshore, wodurch die Bewohner weiterhin an das Auto gebunden sind. Wenn man bedenkt, dass eine Zugfahrbahn das annähernd zehnfache Fassungsvermögen einer Autobahnfahrspur hat wird schnell klar wohin die Entwicklung gehen sollte.<sup>15</sup>

Als nächste große Erweiterung ist der sogenannte City Rail Link (CRL) geplant, er soll den heutigen Kopfbahnhof Britomat unterirdisch mit der Western Line verbinden und das Netzwerk dabei um weitere drei Stationen, zwei davon in der Innenstadt, erweitern. So wie durch die durchgängige Verbindung die Kapazitäten deutlich steigern, erhofft wird eine Verzehnfachung der Passagierzahlen.<sup>16</sup>



Schienennetz in Perth

#### TRANSPERTH TRAINS, PERTH, AUSTRALIEN

Perth ist eine mit Auckland vergleichbare Stadt. Sie hat ähnlich viele Einwohner, wobei diese sogar auf einer noch größeren Fläche leben. Sie ist ebenfalls eine Küstenstadt, zu einer ähnlichen Zeit entstanden, ebenfalls in der neuen Welt und hat ähnliche Voraussetzungen, vor allem in Bezug auf das Verkehrswesen und die Autoabhängigkeit. 1979 wurde der Zugverkehr zur Gänze eingestellt, allerdings begann man dort schon früh, diesen Fehler zu erkennen und so wurde 1983 das Zugnetzwerk wieder in Betrieb genommen.<sup>17</sup> Seither wurde kontinuierlich am Ausbau und der Modernisierung gearbeitet. Zwischen 2004-2007 wurde das gesamte Zugnetzwerk in seinem Ausmaß nochmals verdoppelt. Heute werden 60 Millionen Fahrten pro Jahr gezählt. Humorvoller Zusammenhang am Rande: 1991 wurden die Strecken elektrifiziert und die veralteten Dieselszüge an Auckland weitergegeben, wo diese eben erst jetzt ersetzt werden.

# MASTER TRANSPORTATION PLAN

## ENTWICKLUNG CMJ

Die Planung an dem Netzwerk der Stadtautobahn von Auckland begann im Jahr 1955 mit der Veröffentlichung des 'Master Transportation Plans'. Das Herzstück dieses Netzwerkes bildet die 'Central Motorway Junction' (CMJ), im Volksmund auch 'Spaghetti Junction' genannt. Der Name erklärt sich über das heutige Erscheinungsbild, eine mehrspurige, auf bis zu drei Ebenen überkreuzten Megastruktur. Sie befindet sich am höchsten und damit auch südlichsten Punkt des Stadtzentrums, dem Central Business District (CBD).

Dieser Kreuzungspunkt verbindet vier Autobahnrichtungen und umringt den CBD an drei Seiten. Das Zentrum grenzt an der vierten Seite an den 'Waitemata Harbour' und ist damit zur Gänze vom Stadtgefüge abgeschnitten.<sup>19</sup> Der gesamte Transitverkehr von und nach Northland wird über diesen Verkehrsknoten geführt. Die einzige direkte Verbindung in den Norden ist dieser Punkt und die daran anschließende Brücke. Auch der gesamte innerstädtische Individualverkehr muss, um die verschiedenen Suburbs oder das Zentrum zu erreichen, über diese Autobahn. Heute ist dieser Autobahnabschnitt einer der meist befahrenen Neuseelands, mit einem Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 200.000 Autos täglich.<sup>20</sup> Das gesamte Netzwerk ist sehr anfällig auf Störungen, welche erhebliche Auswirkungen haben können. Die Auslastung beträgt sogar abseits der Stosszeiten 80%, gleichzeitig ein Hauptargument weiterhin am Ausbau des Stadtautobahnnetzwerkes zu planen und zu bauen.

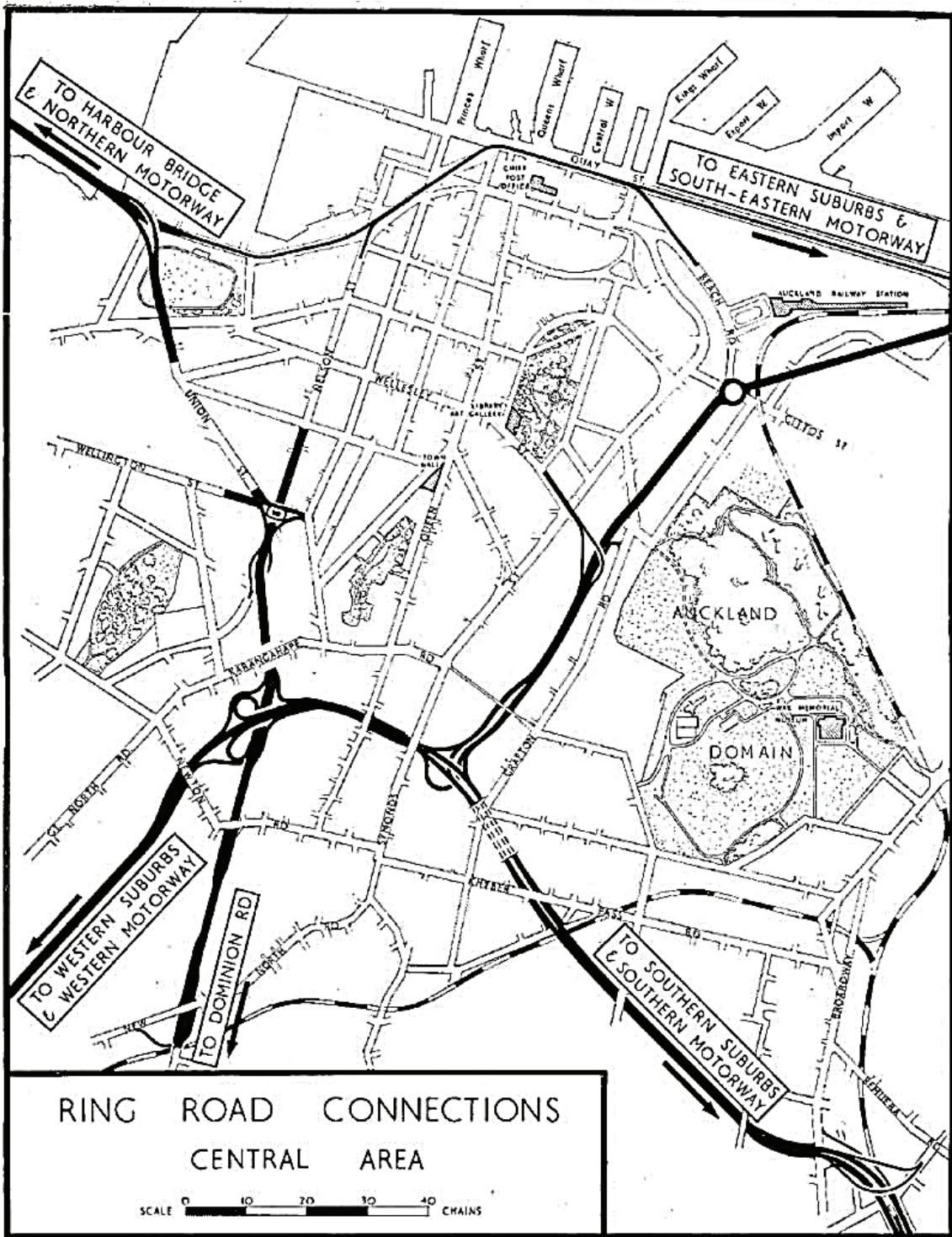
Der Beginn der Umsetzung erfolgte noch in den 60ern und die Fertigstellung sollte bis zum Beginn des 21. Jahrhunderts andauern. Durch die landschaftlichen Gegebenheiten konnten die meisten Strassenzüge in den vorhandenen Vertiefungen geführt werden. Die Kreuzung selber wurde künstlich vertieft. Die meisten Zubringer der CMJ waren schon in den 1970er Jahren errichtet, danach erheblich erweitert und ausgebaut.<sup>21</sup>



'Grafton Gully' vor dem Bau der Autobahn



Entwurf für den 'Master Transportation Plan', 1955





Die CMJ befindet sich im Stadtteil Newton. Von der K'Rd auf der einen und der Newton Road auf der anderen begrenzt, war der Bezirk bis zur Errichtung der Autobahnkreuzung ein integraler Bestandteil des Stadtgeflechtes. Die K'Rd war bis zur Errichtung der Stadtautobahn die beliebteste Einkaufsstraße, dahinter erstreckte sich ein verhältnismäßig dicht bebautes Wohnviertel, die Bewohner waren aus dem Arbeitermilieu, viele waren polynesischer Abstammung. Es gab unter anderem sechs Kirchen, sowie einige Volks- und Mittelschulen. Insgesamt mussten für die Errichtung der CMJ 15.000 Häuser abgerissen und mit ihnen 50.000 Menschen umgesiedelt werden. Heute leben in Newton annähernd 1000 Einwohner.<sup>22</sup>

Die CMJ teilte den Bezirk in drei kleine Teile und schnitt die umliegenden Bezirke völlig von einander ab. Verbindung und Austausch zwischen den Vierteln ist dadurch kaum noch gegeben. Dementsprechend werden diese separiert erlebt und wahrgenommen. Die Stadtmuster verweisen teils noch auf die verloren gegangene Strukturen, so führen aus den angrenzenden Bezirken Einfallstrassen in dieses Viertel, haben aber ihr Einbindung verloren. Auch wenn eine Verbindung noch besteht sind die räumlich und städtebaulichen Beziehungen massiv gestört. Um zwischen den benachbarten Vierteln zu wechseln wird das Auto benutzt, der Raum nur durchquert.



Insel zwischen K'Rd und 'Upper Queen St'



Inseln in der Stadt



komplexe Straßenführung der CMJ







- AUTOBAHN
- - - ZUG
- STRASSEN



# WEGEHIERARCHIE DER STADT

Bei genauerer Betrachtung der vorherrschenden Wegenetze wird schnell deutlich, dass man das Straßenmuster differenziert betrachten muss. Deutlich wahrnehmbar gibt es die im letzten Jahrhundert implementierte großmaßstäbliche Infrastruktur. Sie wurde ausschließlich für Autos konzipiert, und ist das einzige großräumlich verbindende Element. Auf einer zweiten Ebene, nicht ganz so deutlich, findet man eine weitere Struktur zur Erschließung der Stadt. Es besteht aus den Achsen welche durch das Raster der ursprünglichen Struktur gelegt wurden. Diese Achsen entstanden nicht planmäßig sondern führen ausgehend vom Zentrum nach den notwendigen Erfordernissen in einer radialen und einer konzentrischen Straßenführung. Ausgehend von diesen Hauptstraßen erschließen sich dann die einzelnen Wohnviertel. Autobahn und Achsen sind heute zwei nebeneinander existierende Netzwerke.



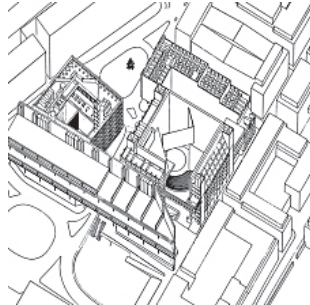




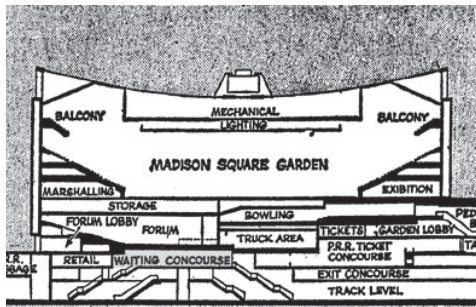
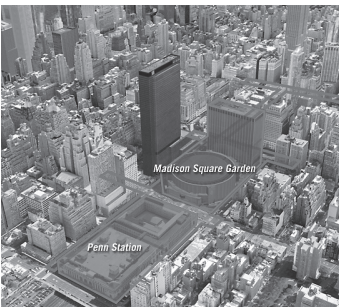
# EINGRIFF UND UMGANG MIT URBANER INFRASTRUKTUR

## URBANER KNOTENPUNKT

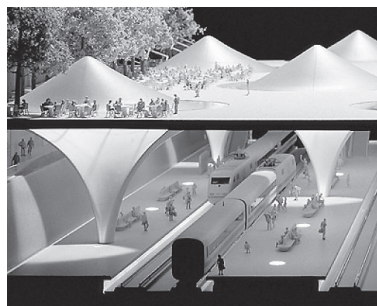
Städte müssen den immer größer werdenden Anforderungen der Mobilität ihrer Bewohner gerecht werden. Dies erfordert Knotenpunkte, an denen man möglichst schnell von überregionalen zu lokalen und von kommunalen zu individuellen Verkehrsmitteln wechseln kann. Unweigerlich entstehen große Transitkomplexe, die wichtige Knotenpunkte im Stadtsystem darstellen. Je nach dem Ort und der Integration können diese Strukturen ganze Bezirke verändern. Bewegungsablauf, Verweildauer, Unterhaltung und räumliche Qualitäten sind Kriterien für das Funktionieren dieser Gebiete. Bei notwendigen Umstrukturierungen werden auch überflüssig gewordene und angrenzende Industriegebiete mitentwickelt. Nicht selten ergeben sich dadurch große zentrale Flächen für neue Entwicklungen der Stadt.



KULTURHUSET  
Stockholm



'PENN STATION'  
New York



STUTT GART 21  
Stuttgart



## UMNUTZUNG UND NACHNUTZUNG

Alte Industrieareale, stillgelegte Eisenbahngleise, Brachflächen der Industrie, desolate Lagerhallen und andere Strukturen ohne aktuelle Verwendung subsumieren sich unter auch dem Begriff ‚Postfossile Infrastrukturen‘. Diese Strukturen wachsen immer mehr ins Bewusstsein und werden in der Stadt immer öfter wahrgenommen. Einerseits werden durch die kontinuierliche Ausdehnung der Stadt diese oft zentrumsnahen Gebiete aufgewertet, andererseits können die Potentiale meist erst nach der Stilllegung und nach dem Abrücken der Arbeiter, der Maschinen, des Lärms und der Abgase erkannt werden.

Vielernorts werden die massiven Strukturen, die großen Einfluss auf die umliegenden Stadtgebiete haben, abgetragen oder rückgebaut. Durch gezielte Entwicklung oder Transformation können diese Orte aber auch Impulsgeber werden und zur Intensivierung der urbanen Identität beitragen. Diese ‚Postfossilen Infrastrukturen‘ erleben mit ihrer Umnutzung eine völlige Bedeutungsänderung und können sich zu wichtigen Plätzen im urbanen Gefüge entwickeln.

Führt man diesen Gedanken nun einen Schritt weiter und betrachtet Strukturen, für die eine Veränderung wichtig wäre, jedoch noch in Betrieb sind, wird eine gänzlich neue Kategorie von urbaner Fläche eröffnet. Die Nachverdichtung von postfossilen Infrastrukturen kann einer Stadt wichtige Entwicklungen ermöglichen, eine Überlegung für eine zukünftige Transformation von noch existierenden Strukturen sollte jedoch jetzt schon geplant werden. Mit der zunehmenden Knappheit an fossilen Treibstoffen werden die Erhaltung und der Betrieb des motorisierten Individualverkehrs zunehmend teurer. Der jetzt dafür notwendige große lineare Raum wird sich in der Zukunft wandeln und könnte einer neuen Nutzung zugeführt werden, jedoch sollte er integrierter Bestandteil der Stadt sein. Diese Infrastrukturen werden weiterhin ähnliche Nutzungen beinhalten, doch möglicherweise mit veränderten Eigenschaften und Bedeutungen. Die Möglichkeiten zu Interventionen, um diese Zukunft vorzubereiten, bestehen bereits und sollten so geplant werden, dass eine Reintegration dieser Räume ermöglicht wird.



HIGH LINE  
New York



MINI HIGH LINE  
Rotterdam



IM VIADUKT  
Zürich



STADTBAHNBÖGEN AM GÜRTEL  
Wien



## ÜBERBAUUNG

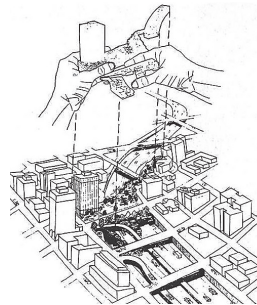
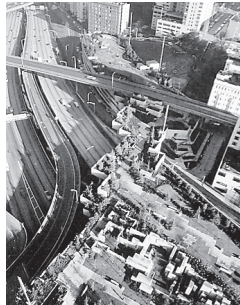
Städtische Infrastrukturen, die auch in Zukunft derselben Nutzung dienen, müssen bei hoher Auslastung weiter ausgebaut werden oder müssen wegen Überalterung reorganisiert werden. Diese Ausweitungen, Ergänzungen oder Restrukturierungen sind oft mit hohem Aufwand verbunden. Sind diese Strukturen eine intensive Belastung für die Umgebung und sind Restrukturierungen nicht mehr möglich, können Maßnahmen durchgeführt werden, die diese Infrastrukturen in eine andere Raumordnung setzen.

Bei diesen Überbauungen, Überbrückungen oder Vertiefungen ergeben sich neue Chancen für eine Neu- oder Umgestaltung. Idealerweise werden diese dabei nicht nur für eine verbesserte Verkehrssituation ausgelegt, sondern ein Mehrwert für die Umgebung geschaffen und eine Aufwertung der umliegenden Stadtgebiete generiert. Mit fortschreitendem Wachstum der Stadt werden diese zentral gelegenen Orte attraktiv und können dadurch als mögliche Entwicklungs- und Ausdehnungsgebiete städtischen Raumes angesehen werden.

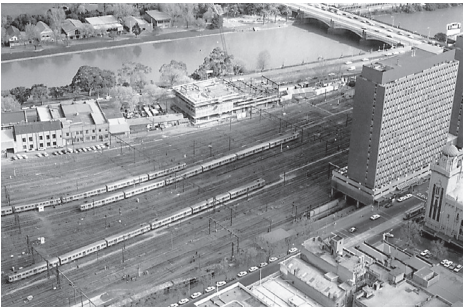




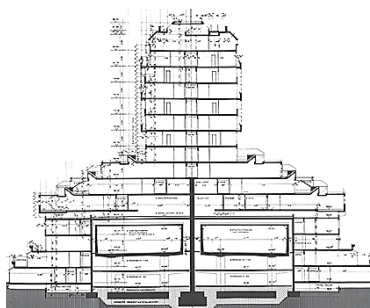
BIG DIG CENTRAL ARTERY  
Boston



FREEWAY PARK  
Seattle



FEDERATION SQUARE  
Melbourne



AUTOBAHNÜBERBAUUNG  
SCHLANGENBADERSTRASSE  
Berlin





01  
ARCH+ 196/197, S. 73

02  
<http://www.teara.govt.nz/en/cars-and-the-motor-industry/page-8>,  
15.05.2013

03  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Transport\\_in\\_New\\_Zealand](http://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_New_Zealand), 15.05.2013

04  
A brief history of Auckland's urban form  
(April 2010)

05  
<http://www.teara.govt.nz/en/public-transport>, 15.04.2013

06  
<http://www.youtube.com/watch?v=CKDBHT3i74>, 15.05.2011

07  
Jan Gehl, *Leben zwischen Häusern*, S.31

08  
Jan Gehl, *Leben zwischen Häusern*, S.32

09  
D. Appleyard und M. Lintell, *Leben zwischen Häusern*, S. 35

10  
Our City Ourselves, Principles for transport  
in urban life, S. 12

11  
<http://www.zeit.de/auto/2012-02/kopenha-gen-fahrrad> -, 12.07.2013

12  
ARCH+ 196/197, Curitiba - Akupunkturstädtebau radial-konzentrische Stadt, S. 90

13  
[http://de.wikipedia.org/wiki/Light\\_rail#Light\\_rail](http://de.wikipedia.org/wiki/Light_rail#Light_rail), 16.04.2013

14  
Buildings for Brussels, Architecture and Urban Transformation in Europe, Bordeaux Tramway, S. 254

15  
Cameron Pitches in 'Auckland, City of Cars: Episode 2' [http://www.youtube.com/watch?feature=player\\_detailpage&v=9QYNpS7SI7k](http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=9QYNpS7SI7k), Mai 2013

16  
<http://www.aucklandtransport.govt.nz/improving-transport/plans-proposals/Rail/Pages/RailDevelopmentPlan20062016.aspx>, 15.05.2013

17  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Transperth\\_Trains#References](http://en.wikipedia.org/wiki/Transperth_Trains#References), 15.05.2013

18  
[http://cml.transit.govt.nz/html/cmj/pd\\_intro.htm](http://cml.transit.govt.nz/html/cmj/pd_intro.htm), 16.04.2013

19  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Central\\_Motorway\\_Junction](http://en.wikipedia.org/wiki/Central_Motorway_Junction), 16.04.2013

20  
<http://openbuildings.com/buildings/central-motorway-junction-profile-34544>, 16.04.2013

21  
<http://cml.transit.govt.nz/html/cmi/challenges.htm>, 16.04.2013

22  
[http://www.tutorigipedia.com/ed/Central\\_Motorway\\_Junction](http://www.tutorigipedia.com/ed/Central_Motorway_Junction), 16.04.2013



03

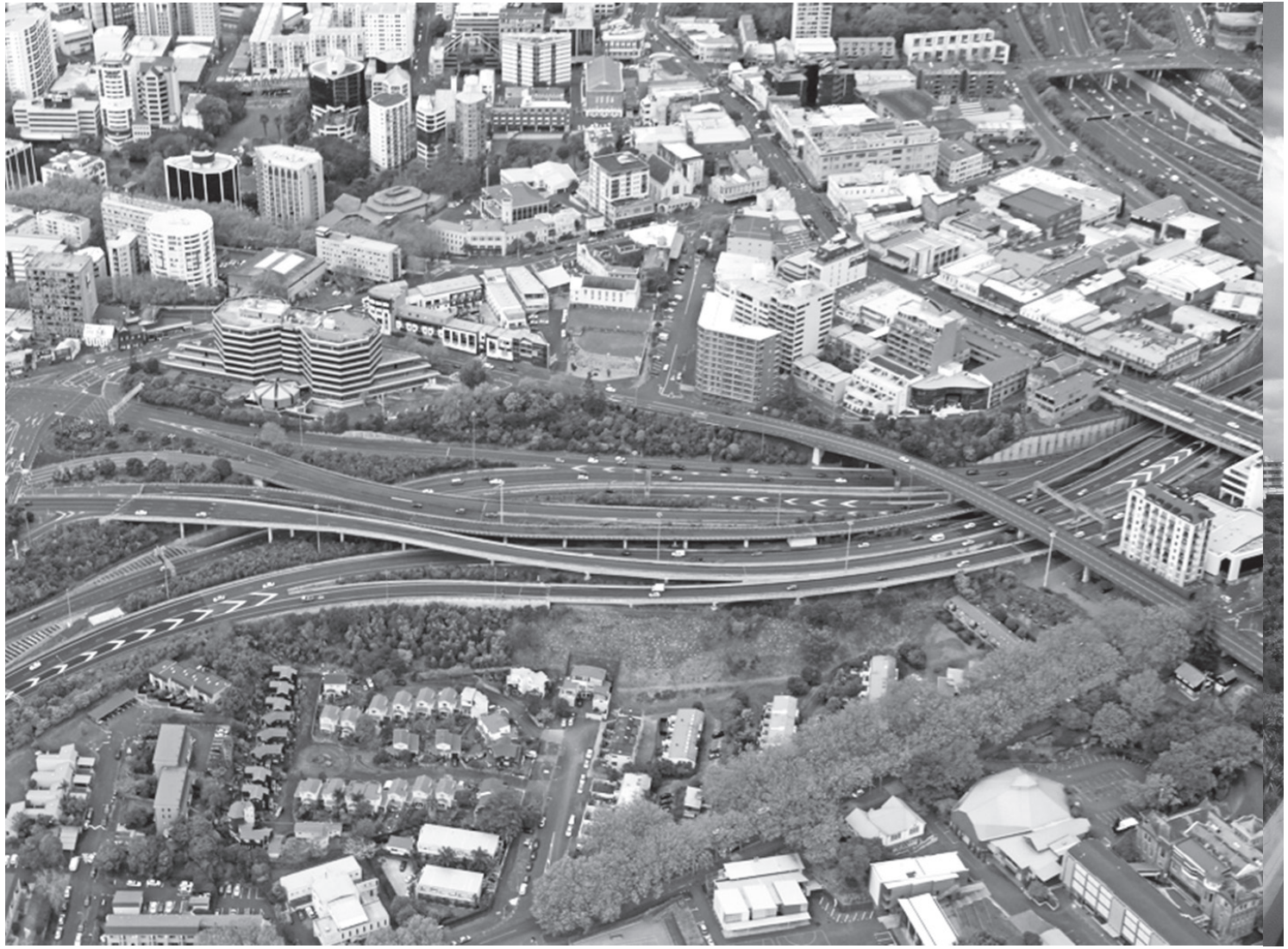


# 'RETROFITTING (S)CAR CITY'

Aufwertung und Interventionen  
am konkreten Ort













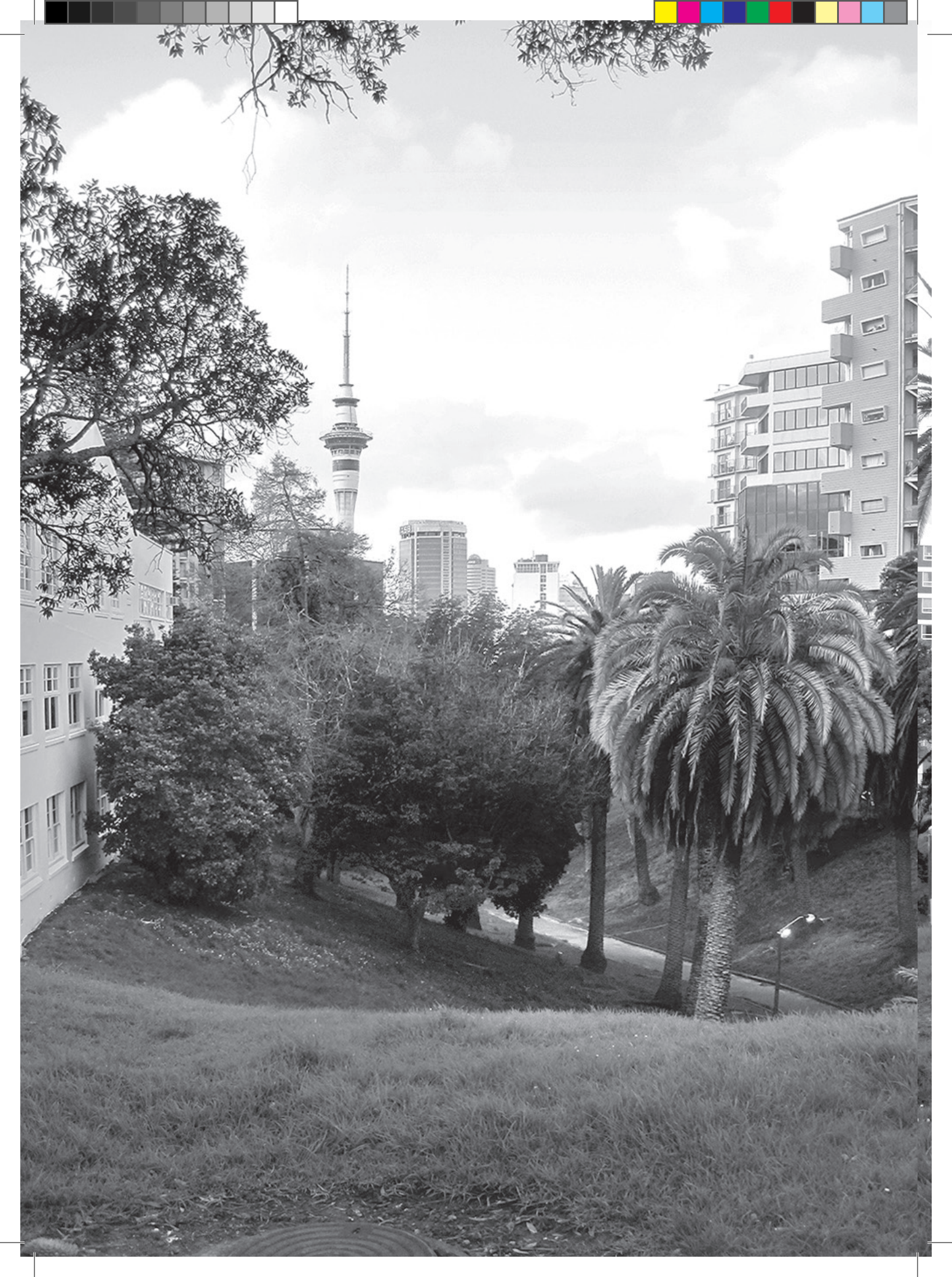






















03 | X



# STADTTEILSTRATEGIE

AUFWERTUNGEN FÜR  
DEN BEZIRK NEWTON

# STADT OHNE URBANITÄT

Auckland ist eine Stadt mit einem Charakter, der schwer zu fassen ist. Erst wenn man einige Zeit dort verbracht hat, lässt er sich spüren. Paradoxerweise ähnelt Auckland vielmehr einem ausgedehnten Vorort als einer Stadt – dabei ist sie die größte Metropole im Land und die größte Agglomeration im polynesischen Raum.

Grundsätzlich besteht eine hohe Zufriedenheit mit der Lebenssituation in Auckland: Das idyllische Vorstadtleben wird zelebriert, beeindruckende Naturräume in unmittelbarer Nähe sorgen für Sport- und Freizeitangebote, das Klima ist angenehm mild und die Hafentlage auf einer Pazifikinsel sorgt für eine gute Exposition. Dem stehen allerdings viele Kritikpunkte gegenüber, die in zwei dominierenden Themen auf den Punkt gebracht werden: Die fehlende gesellschaftliche Lebendigkeit sowie das Problem der Mobilität und des Verkehrs. Vereinfacht ausgedrückt geht Auckland das ab, was eine Stadt ausmacht – ein pulsierendes Stadtleben. Obwohl 1,5 Millionen Menschen in der gleichen Umgebung leben, gibt es keine urbane Intensität.

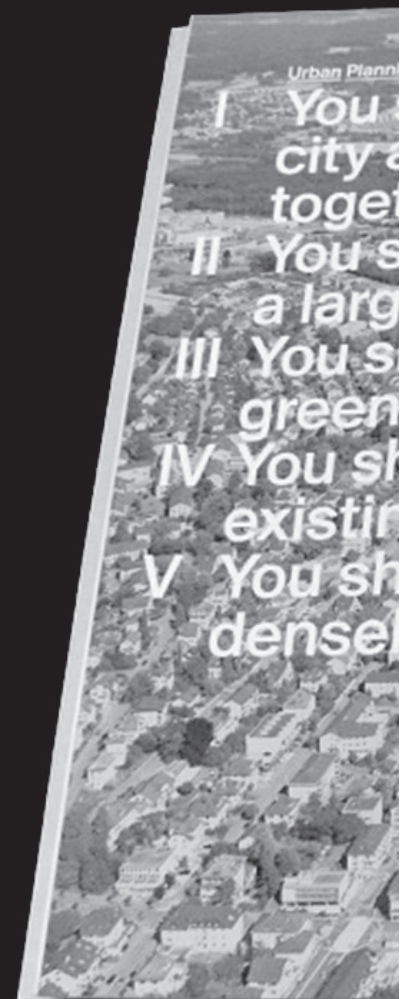
## RESIGNATION ODER RESOLUTION

Es wirkt, als hätten die Bürger resigniert und sich mit diesem Übel arrangiert. Ganz nach dem Motto: Will man hier leben, muss man damit leben. Doch die Probleme der Stadt wachsen mit der Einwohnerzahl. Als einzelner Bewohner kann man kaum etwas verändern und für Bottom-Up-Dynamiken ist die Infrastruktur zu starr. Änderungen und Verbesserungen können daher nur in einem größeren Maßstab eingeleitet werden.

Das vorige Kapitel analysiert Mobilität, Urbanität und das soziale Leben in Auckland – Themen, die in Wechselwirkung zueinander stehen und für die Entwicklung der Stadt maßgeblich sind. In diesem Kapitel beziehen sich die Maßnahmen für den Stadtteil Newton daher auch auf die genannten Themen. Die Fortbewegung und die daraus resultierenden Strukturen beeinflussen, wo sich Menschen aufhalten, arbeiten, wohnen oder leben wollen. Die Zusammenhänge zwischen Mobilität und Urbanität sind also einfach nachvollziehbar. Auf den ersten Blick selbstverständliche Maßnahmen sollen daher unterschiedliche Stadtkonzepte ermöglichen – und vielfältige, mehrschichtige Situationen entstehen lassen.

## IT'S TIME TO ACT

Der Zeitpunkt für die Notwendigkeit städtebaulicher Handlungen ist längst gekommen. Massive Änderungen und einschneidende Schritte sind jetzt zu setzen: Mobilität in Auckland muss neu gedacht werden und die Stadt für eine weitere Million Menschen Platz schaffen. In diesem Sinne schließen wir uns den 'Ten Commandments' aus dem 'Urban Planning Manifesto' der Architektengruppe Krokodil an:



I You shall consider  
city and country  
together.  
II You shall plan at  
large scale.  
III You shall secure  
open spaces.  
IV You shall link to the  
existing fabric.  
V You shall build  
flexibly.

VI You shall use  
environmentally-  
friendly means  
of transport.  
VII You shall mix  
functions.  
VIII You shall create  
a sense of identity.  
IX You shall ensure  
urban spaces  
with real life.  
X You shall plan  
in an energy-  
conscious way.

Urban Planning Manifesto - Ten Commandments (Architektengruppe Krokodil)

# INNER CITY SUBURBS

In Auckland führten die Stadtplaner der Nachkriegsjahre eine übergeordnete Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr ein. Diese Entscheidung reagierte auf aufkommende Bedürfnisse und entsprach dem Geist der Zeit. Nicht zuletzt in ihrer Dimension war sie auch visionär gedacht.

Die damalige Situation der Stadt – die fortgeschrittene Entwicklung zu einer ausgedehnten flächigen Struktur mit vorwiegender Einfamilienhausbebauung, mit einhergehender niedriger Dichte, dadurch verursachtem Flächenfrass und die Motorisierung der Gesellschaft – bedingte eine Veränderung. So wurde der Bau einer Autobahn als einziges und alternativloses Modell angesehen und realisiert.

## STADT ALS INSELLANDSCHAFT

Die Konsequenzen für die weitere Entwicklung der Stadt waren groß. Am deutlichsten spürt man diese Veränderungen noch heute im Zentrum, das in mehrere Teile aufgespalten wurde. Diese Bereiche entwickelten sich zusammenhaltlos und eigenständig ohne fließende Übergänge. So sind der 'Central Business District' und die konzentrisch angrenzenden Bezirke heute als urbane Inseln in der Stadt auszumachen. Als Zentrum gilt ein großes urbanisiertes Gebiet. Zersplittert in mehrere Bezirke, verzeichnet es kaum Austausch innerhalb dieser und lässt einen Wechsel zwischen den Bezirken auch nur schwer zu.

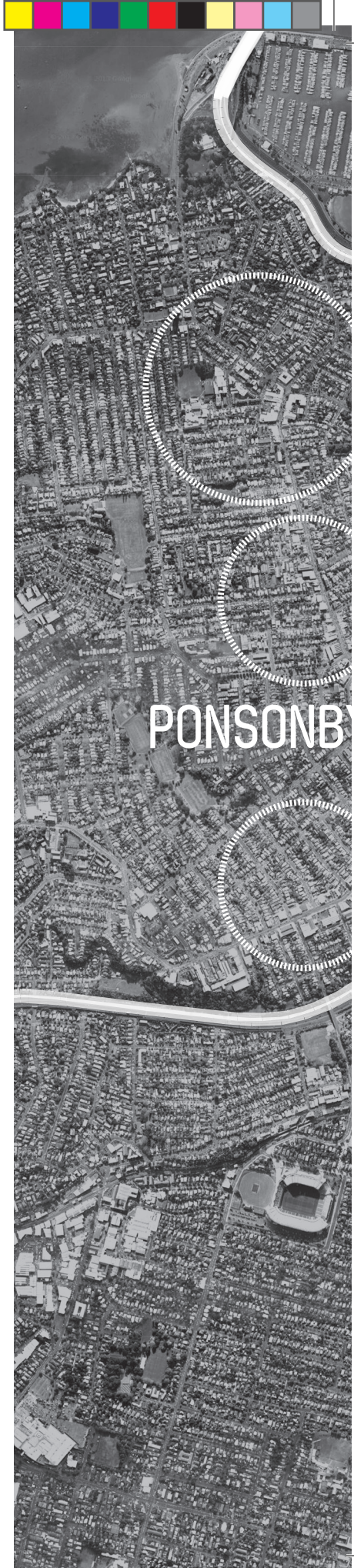
## AUSTAUSCH FÖRDERN

Der CBD wird nicht zu den 'Inner City Suburbs' gezählt und sticht hervor.

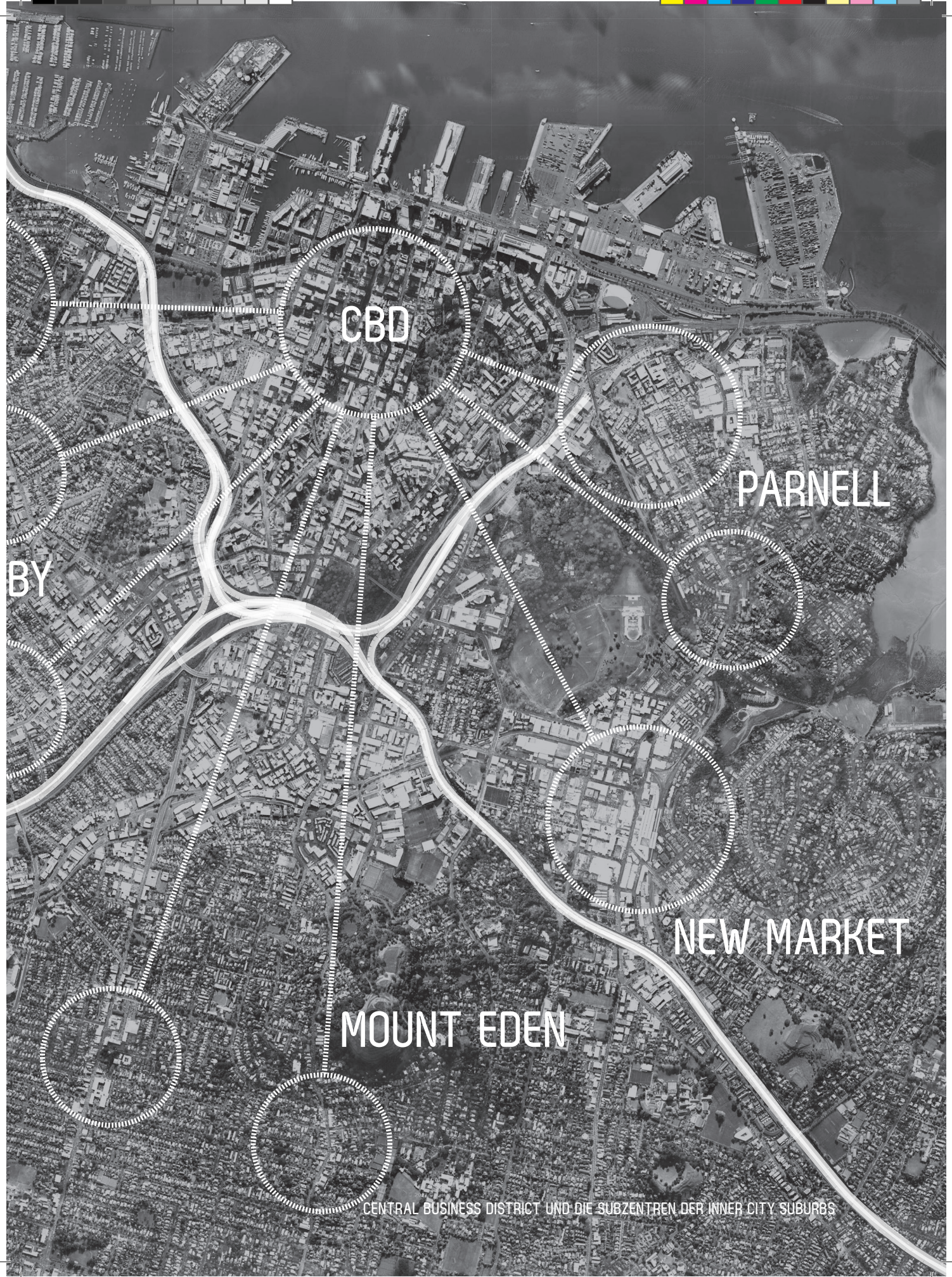
Da das prognostizierte Bevölkerungswachstum gerade in diesen Bezirken am meisten zu spüren sein wird, bräuchten gezielte Eingriffe hier große Möglichkeiten für Adaptionen und Veränderungen. Diese Bezirke sollten daher gemeinsam betrachtet und als eine Einheit verstanden werden.

Um dies zu erreichen, sollte es das Ziel sein, zwar den Charakter der einzelnen Bezirke zu stärken, allerdings auch Verknüpfungen untereinander herzustellen bzw. etwaige bereits bestehende Verflechtungen zu fördern.

Die Stadt könnte damit stärker als eine Einheit wahrgenommen werden. Ebenso könnten Verdichtung und die Qualitätssteigerung des urbanen Gefüges besser realisiert werden.







CBD

PARNELL

BY

NEW MARKET

MOUNT EDEN

CENTRAL BUSINESS DISTRICT UND DIE SUBZENTREN DER INNER CITY SUBURBS

# ZWEI STRASSENNETZE

## ZWEI DIFFERENZIERTE STRASSENNETZE

Durch die Einführung der Autobahn ergaben sich zwei überlagernde Straßennetze: Einerseits die Stadtautobahn, die – zur besseren Vernetzung eingeführt – in der Praxis durch die vorherrschende Autoexklusivität und ihren Maßstab eher als überregionale Verbindung dient. Andererseits das 'gewachsene' Straßennetz der Stadt, welches die im Raster entwickelten Bezirke durch breite axiale Straßen miteinander verbindet. Ursprünglich fuhr der öffentliche Verkehr auf diesen axialen Straßen, auch heute sind darauf noch urbane Knotenpunkte zu finden. Allerdings sind sie heute auch mit Autos überfüllt und bieten wenig Angebot für alternative Verkehrsteilnehmer.

## ZERFALL DES 'GEWACHSENEN' STRASSENNETZES

Mit der Entnahme der Straßenbahnen und der Umstrukturierungen der 50er Jahre wurde dieses zweite Netzwerk empfindlich gestört, teilweise zerstückelt und stellt sich heute als wenig zusammenhängend dar, wodurch es auf den ersten Blick auch schwer erkennbar. Einige dieser Straßenzüge führen auch in das Betrachtungsgebiet und bilden so etwas wie eine Ausgangs- oder Schnittstelle.



AUTOBAHNKNOTEN ALS BARRIERE FÜR DAS GEWACHSENE STRASSENNETZ



# SPAGHETTI JUNCTION

Betrachtet man die Innenstadt von Auckland und stellt Überlegungen zu einer Aufwertung der innerstädtischen Bezirke an, sticht Inmitten der städtischen Bebauung ein Autobahnring hervor: Unweigerlich stößt man auf den Bezirk Newton. Während sich an dieser Stelle in den 1940er Jahren noch ein lebendiger, funktionierender Bezirk befand, ist davon heute nichts mehr zu erkennen. Stattdessen ist die Zergliederung der Stadt hier am stärksten zu spüren. Der Begriff der Bewohner für diesen Ort findet eine pointierte Bezeichnung für eine stadtplanerische Misere: 'Spaghetti Junction'.

## DIE AUTOBAHN SPRENGT NEWTON

Durch die Implementierung des Autobahnknotens wurde der Stadtteil Newton in drei Teile aufgeteilt und verlor massiv an Fläche. Wohn- und Gewerbeflächen wurden abgesiedelt, der Bezirk schrumpfte an Einwohnern und Dichte.

Das ursprünglich vorhandene Wegenetz wurde massiv unterbrochen. In Form von Brücken besteht zwar ein Rest an Verbindungen, Newton lässt sich aber nicht mehr als ein zusammenhängender Stadtteil wahrnehmen oder erleben. In diesem Teil der Stadt entstanden so Lücken im Stadtgefüge, die sich in einer nicht aufkommenden urbanen Lebendigkeit äußern.

## EIN BEZIRK MIT POTENZIAL

Mit der zentralen Lage Newtons und seinen vielen unbeachteten Flächen, besitzt dieser Bezirk trotz seiner schwierigen Infrastruktur die Möglichkeit und das Potenzial, ein hochwertiges Viertel im innerstädtischen Auckland zu werden. Gute Anbindungen müssen geschaffen werden und neue Impulse gesetzt werden, um diesen Bezirk wieder in sich und mit der restlichen Stadt zu vereinigen. So kann die vorhandene Lücke im Stadtsystem geschlossen werden und die Grundlage für Wachstum und Verdichtung auch rund um den Bezirk geboten werden.





# VERLORENER STADTTEIL

Das Betrachtungsgebiet Newton gestaltet sich – bedingt durch die massiven Eingriffe – wenig zusammenhängend und in seiner Erscheinung sehr heterogen. In der 'K'Road' befinden sich noch zahlreiche Gebäude aus der viktorianischen Zeit, wo diese Strasse noch als eine wichtige Haupteinfahrungs- und Einkaufsstrasse galt. Fragmente dieser Zeit findet man auch an anderen Orten, wie der Kreuzung 'Symonds Street' und 'Khyber Pass Road'. Ansonsten gibt es nur noch vereinzelt Gebäude die in diesem Gebiet als schützenswert anzusehen sind, der Großteil besteht aus Gewerbebauten und wenig attraktiven Geschosswohnbauten. In der unmittelbaren Umgebung findet man zum Großteil die für Auckland typische Einfamilienhausstruktur, die im CBD vorherrschenden Hochhäuser und Apartmenthäuser mit teilweise beachtlichen Höhen befinden sich schon direkt angrenzenden im Norden von Newton. Diese Situation lässt für den Bezirk Newton viele Entwicklungsoptionen offen, ohne dabei der bestehenden Struktur zu schaden.

## MASTERPLAN

Im City Centre Masterplan 2012 wird das auch erkannt und auf die speziellen Gegebenheiten hingewiesen auf welche mit einem "topographical response, by restricting buildings to no more height constraints to maintain the view shaft and heritage streetscapes along ridgelines."<sup>01</sup> reagiert werden soll. Es soll ein Mittelweg für eine ortsangepasste Entwicklung gefunden werden. In weiterer Folge wird zur zukünftigen Ausformung und zu den Möglichkeiten des Gebietes folgendes angemerkt: "... it has the potential to become one of the best-quality, high-density urban villages in the country, as it is strategically located (...) there is an opportunity to promote a contemporary, sustainable, residential-led, mixed-use urban village (...) Additional residential growth capacity is enough to house an additional population of around 19,000 (...) To further understand Newton's potential to become a contemporary urban village, a full structure plan is required."<sup>02</sup>

Der Masterplan fordert viel bauliche Verdichtung, jedoch fehlen die Visionen für einen Stadtteil mit eigenständigen Qualitäten. Es gibt keine Antwort auf die räumliche Trennung zu den anderen Bezirken, die viel dazu beigetragen hat, dass dieser Bezirk isoliert und unattraktiv geworden ist.

01: 01  
01: 02

City Centre Masterplan 2012, S 150, Auckland Council  
City Centre Masterplan 2012, S 152, Auckland Council





HETEROGENE BEBAUUNGSSTRUKTUR, DURCHBROCHEN VON AUTOBAHNFLÄCHEN



# BEWOHNT VON AUTOS

## ÖFFENTLICHER RAUM IN DER AUTOSTADT

Durch die starke Gewichtung auf den Autoverkehr ist der tatsächlich nutzbare öffentliche Raum auf eine sehr kleine Fläche reduziert. Im vorgegebenen Stadtraster bleibt der Stadt und dem Stadtleben nichts anderes übrig, als sich auf unbefahrenen und unbebauten Flächen entlang des Strassenraumes zu entwickeln. Diese kleinen Formen der Aneignung geschehen in einer Stadt von selbst, vorausgesetzt der Raum lädt dazu ein und verfügt über attraktive Parameter. Einmal eingerichtet, werden sie von der breiten Öffentlichkeit schnell und gerne angenommen. Vor allem in kleinen Dimensionen sind diese urbanen Hotspots leicht integrier- und bespielbar.

Diese Orte sucht man in Newton aus Mangel an Anknüpfungspunkten oder wegen der isolierten Lage vergeblich – überhaupt sind öffentliche Plätze in ganz Auckland rares Gut.

## SCHLUMMERNDE POTENZIALE

Grünräume existieren dagegen in einer Vielzahl. Im Gegensatz zu den vielen großen Parks in Auckland fristen die Grünräume in Newton ein Dasein als Restflächen, die sich versteckt, vernachlässigt oder schwer zugänglich jeder Wahrnehmung entziehen.







FLÄCHENBEDARF FÜR MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR AUF KOSTEN VON ÖFFENTLICHEM RAUM



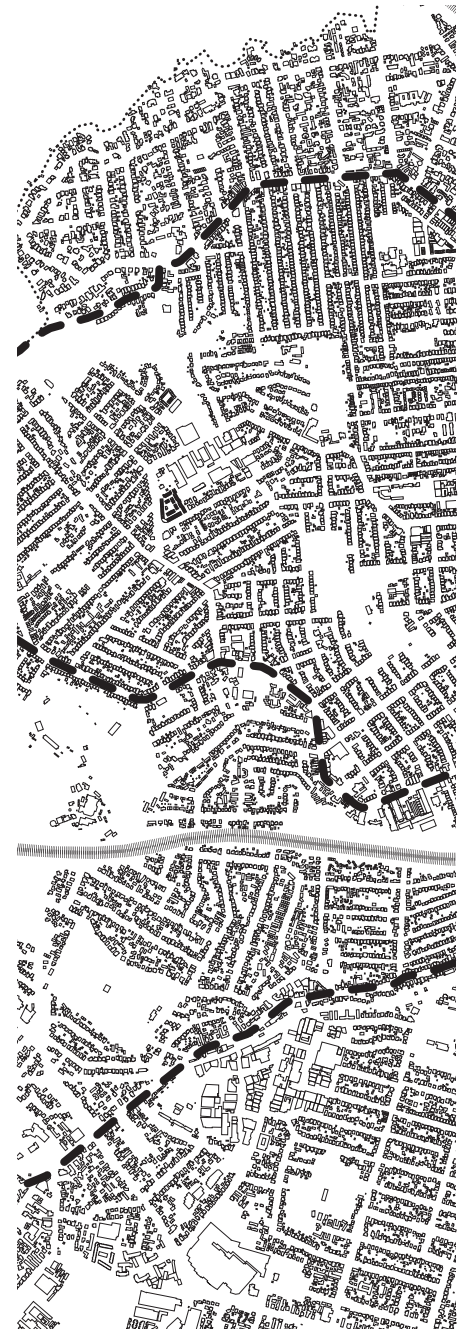
# MASSNAHMEN FÜR DEN BEZIRK NEWTON

## HIERARCHIE DER STRASSENNETZE BRECHEN

Die Wertigkeiten beider Straßennetze sollten neu interpretiert werden, und miteinander kombiniert werden. Diese Kombination lässt die Stadt leichter und flächendeckender erschließen als bisher. Beide Strukturen sollten diversen Verkehrsteilnehmern zugänglich gemacht werden. Dieses Aufgeben der Autoexklusivität würde eine Reduktion der Fahrspuren bedeuten, jedoch Platz für Verkehrsmittel mit höheren Kapazitäten schaffen. An den Schnittpunkten soll der Umstieg auf die jeweilige andere Ebene ermöglicht werden, wodurch die Systeme schneller und effizienter genutzt werden könnten.

## ATTRAKTIVITÄT FÜR BEWOHNER STEIGERN

Um eine Aufwertung des Stadtteils Newton zu erreichen, muss die Dichte an Handels- und Gewerbeflächen erhöht werden und damit die Attraktivität für mögliche Bewohner gesteigert werden. Um dies zu erreichen, sollten die ursprünglichen Wege durch dieses Gebiet reanimiert werden und wieder an Bedeutung gewinnen. Sie sollten sichtbar und erlebbar sein. Verbindungen als solche gestärkt werden.





BEI ÜBERSCHNEIDUNGEN DER STRASSENSTRUKTUREN WERDEN VERBINDUNGEN GESCHAFFEN



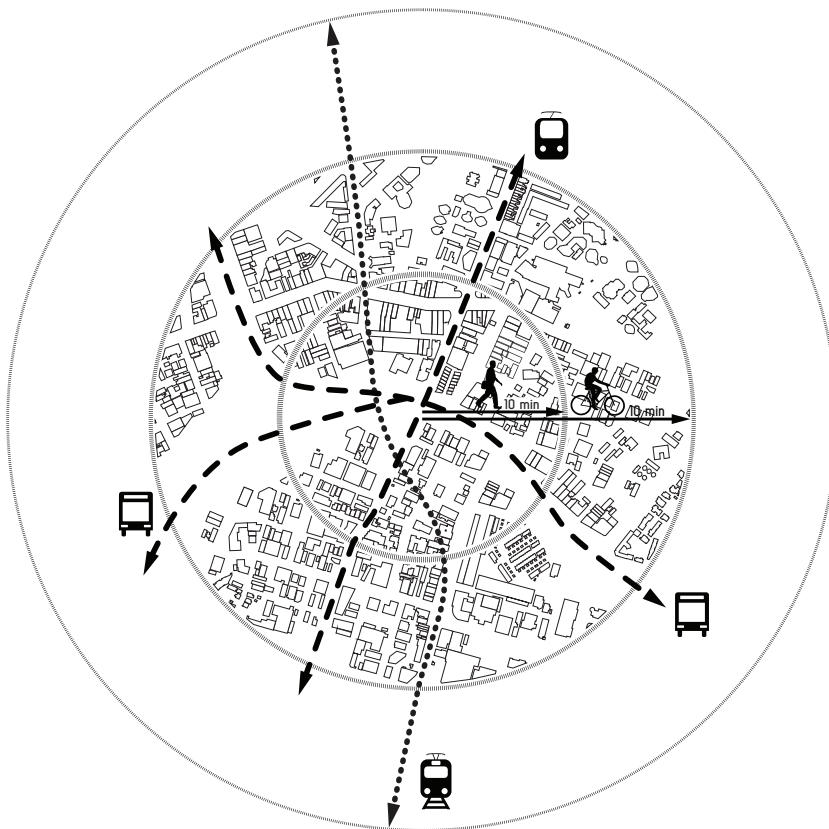
# ÖPNV-DICHTE ERHÖHEN

## DICHTE UND ÖFFENTLICHES VERKEHRSANGEBOT

Soll die Bebauungsdichte gesteigert werden, muss auch die Dichte der Versorgung an öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht werden. Nur mit guter Anbindung und Vernetzung können urbane Qualitäten erhalten bzw. überhaupt erst erzeugt werden.

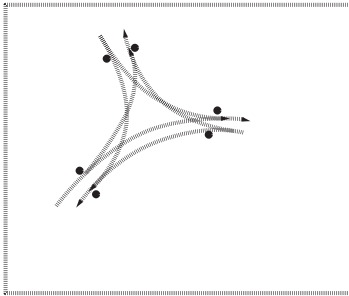
## SCHNELLE ERREICHBARKEIT - HOHE KAPAZITÄT

Öffentliche Verkehrsmittel sollten fußläufig und mit dem Fahrrad leicht, schnell und sicher erreichbar sein.

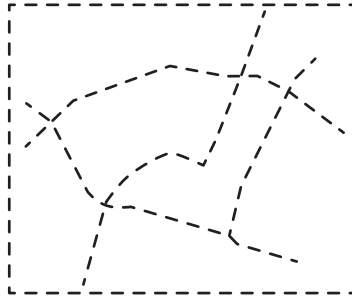




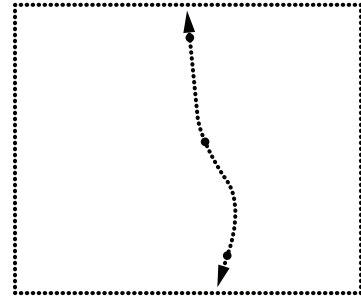
## VERSCHIEDENE VERKEHRSSYSTEME MITEINANDER VERBINDEN



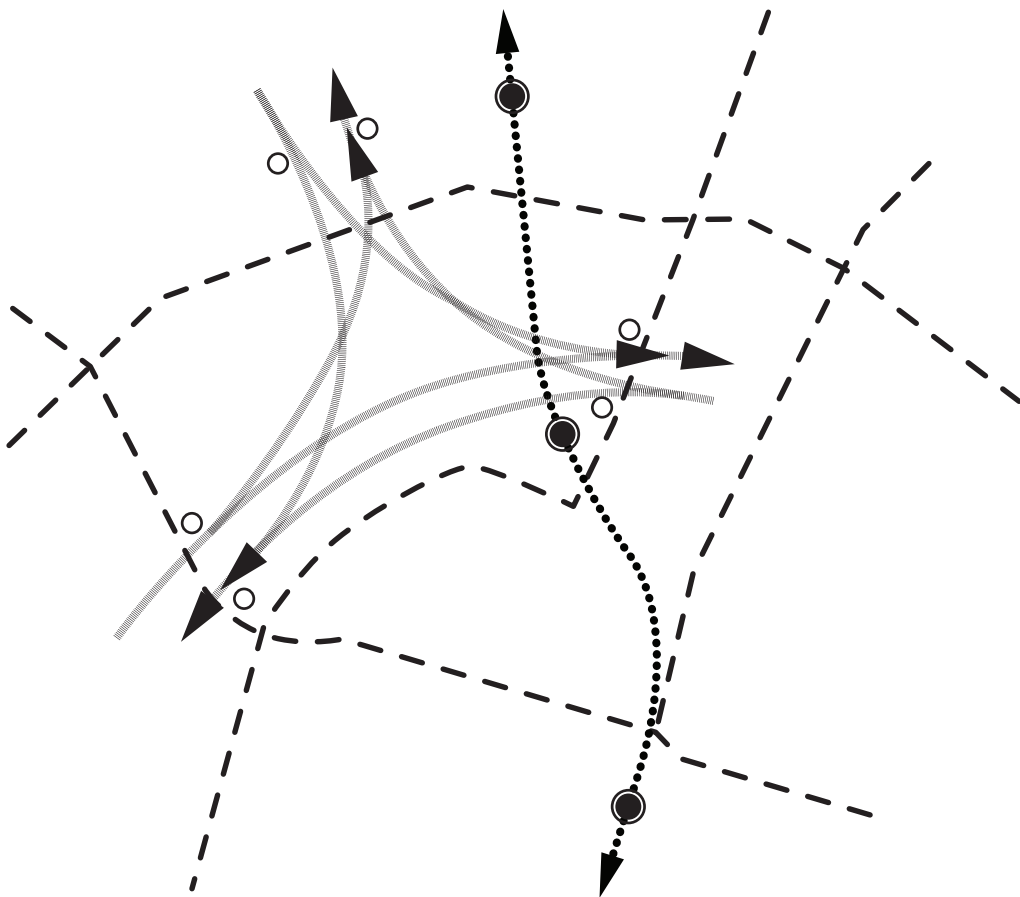
Autobahn - Busspur



Bus und Strassenbahn



U-Bahn





# VIelfALT FÖRDERN

## MISCHNUTZUNG

Mischnutzungen sollten auf verschiedenen Ebenen eingeplant werden, um eine ideale Balance zwischen Wohnen, Handel, Gastronomie und Dienstleistungen zu gewährleisten. Diese Durchmischung in unmittelbarer Nähe von Stationen/Haltestellen fördert die Entstehung eines urbanen Viertels.

## VERTIKALE VIelfALT

Funktionsmischungen von Wohnen, Büro-, Handels- und Gewerbeflächen innerhalb der Geschosse für eine abwechslungsreiche urbane Umgebung

## AKTIVE INNEN-/AUSSEN-BEZIEHUNG

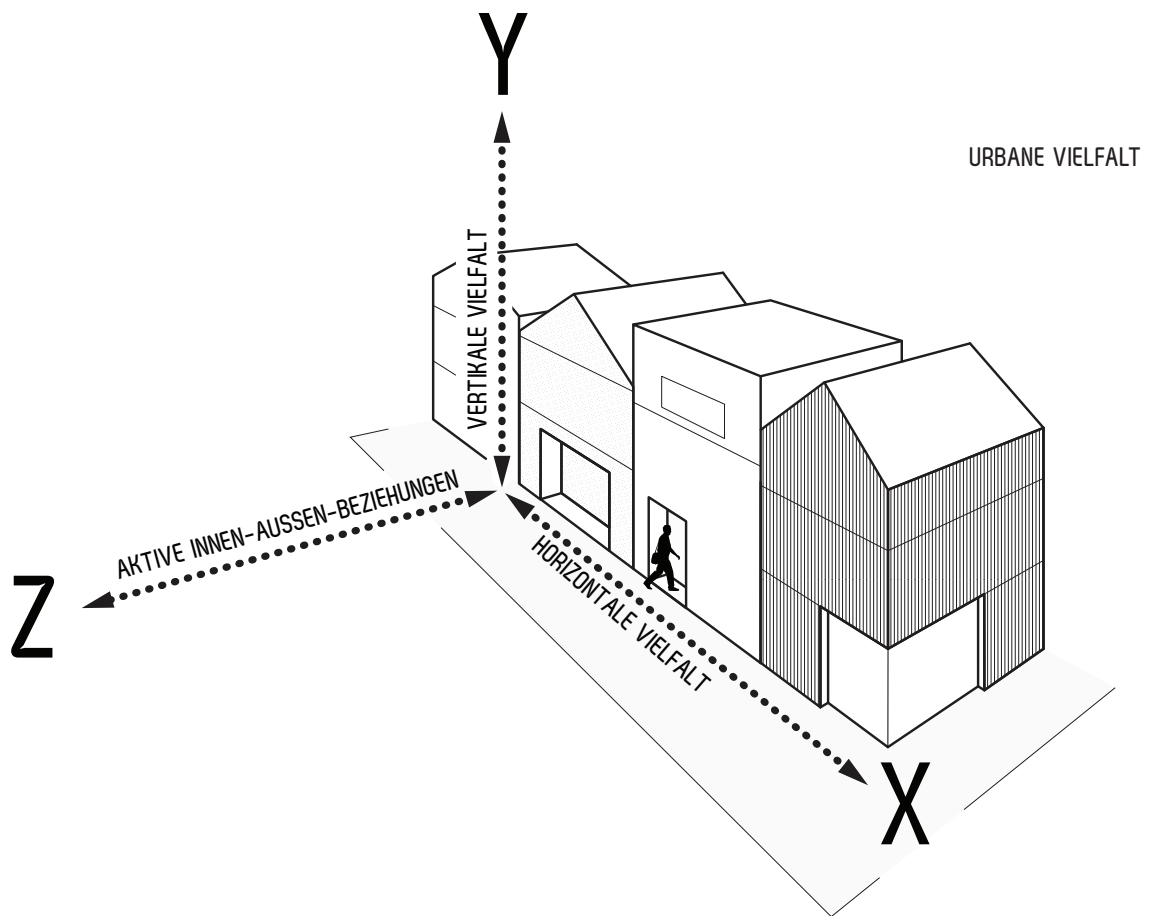
Durchlässige Ergeschoßfassaden bieten Möglichkeit des Austausches zwischen öffentlichem Straßenraum und halböffentlichen Einrichtungen

## HORIZONTALE VIelfALT

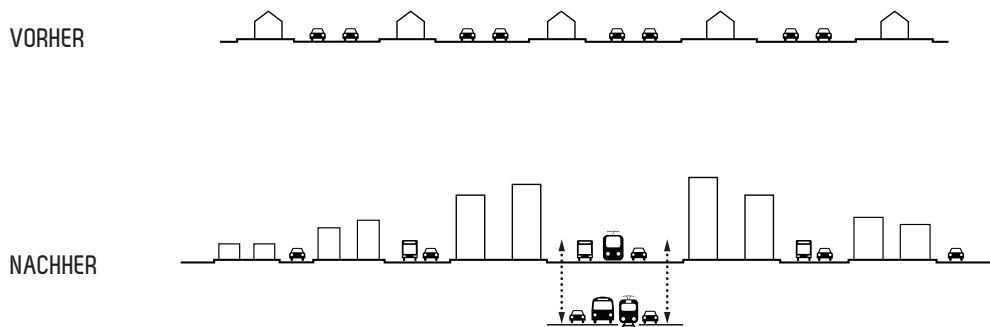
Eine Vielfalt an Gewerbe- und Handelseinrichtungen in möglichst kurzen Distanzen zur Belebung des Straßenraumes

## VERKEHRSHIERARCHIE AN BEBAUUNGSDICHTE KOPPELN

Die bisher flache ineffiziente Bebauung soll sich nach den Hauptverkehrsadern hin verdichten und so eine belebende Stadtstruktur entwickeln.



### VERDICHUNG IN DIE RICHTIGE RICHTUNG



# UMSTRUKTURIERUNG DES STRASSENRAUMES

## STRASSENLEBEN FÖRDERN

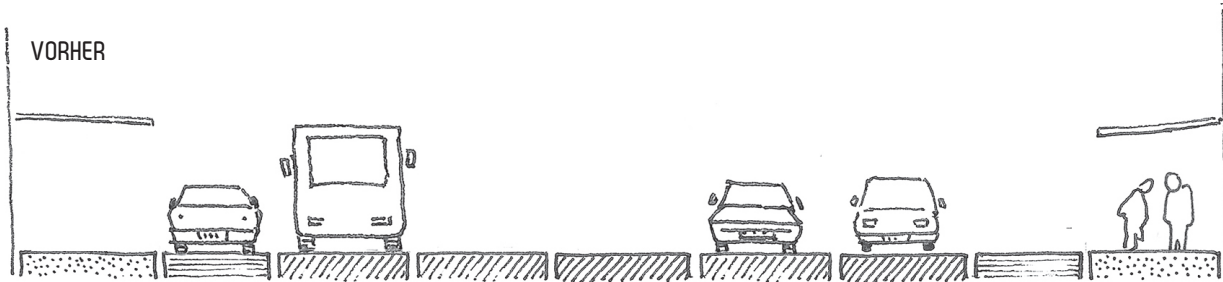
Für die Aufwertung des Bezirks und zur Förderung der Verdichtung sollten diese drei Raumstrukturen ausreichend angeboten, bzw. gestärkt werden: Straßenraum, Platz und Grünraum.

Straßenquerschnitte werden so ausgearbeitet, dass alle Verkehrsteilnehmer darauf Platz finden können und gleichzeitig genügend Fläche vorhanden ist, um im Fußgängerbereich eine hohe Bewegungs- sowie Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Der Austausch zwischen Geschäften und Straßenraum soll durch genügend Platz und durch kleine Zonen für Grün und Aufenthalt unterstützt werden.

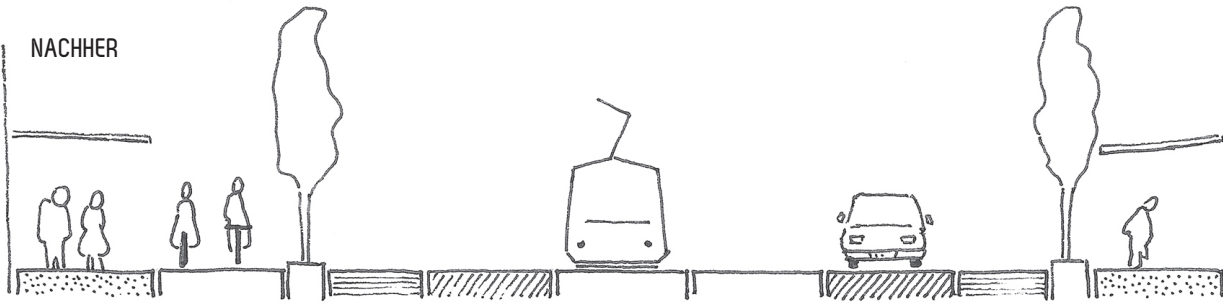
## SHARED SPACE







WALKING PARKING CAR PARKING WALKING



WALKING BIKE PARKING CAR TRAM TRAM CAR PARKING WALKING

WEITERE BEISPIELE



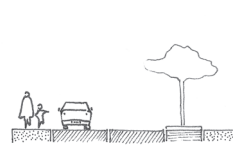
WALKING BIKE PARKING CAR CAR PARKING WALKING

18m



WALKING DRIVING DRIVING PARKING WALKING

15m



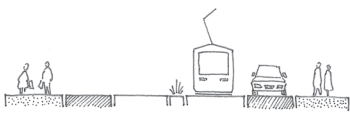
WALKING DRIVING PARKING WALKING

12m



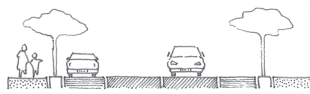
WALKING CYCLING

9m



WALKING DRIVING TRAM TRAM DRIVING WALKING

10m



WALKING PARKING TRAM TRAM PARKING WALKING

15m



WALKING CYCLING DRIVING WALKING

12m



WALKING DRIVING PARKING WALKING

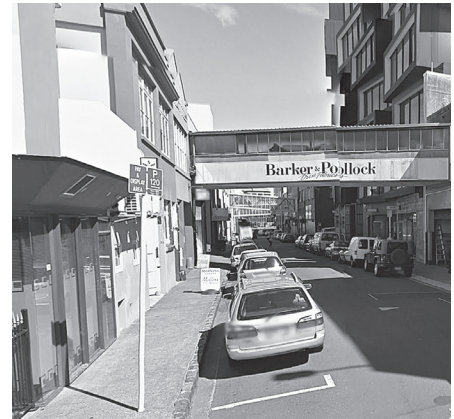
9m

# STRASSENÄRÄUME

Die bisher spärlichen Strassenquerschnitte in Auckland sollen durch gezielte Eingriffe dazu beitragen, dass die Strasse auch für Fussgänger und Radfahrer attraktiv wird.

## KLEINE GASSEN

Es gibt kleine Einbahnen im Gebiet Newton, die bereits mit wenigen Läden oder Cafés ausgestattet sind. Eine Gentrifizierung in diesen Bereichen ist leicht abzulesen, um diese Entwicklung zu unterstützen sollten Fussgängerbereiche erweitert werden und Fahrradspuren implementiert werden. Durch eine Verringerung der Parkflächen können Bereiche für Strassenbepflanzung oder Gastgärten genutzt werden.



## STRASSEN AN DER AUTOBAHN

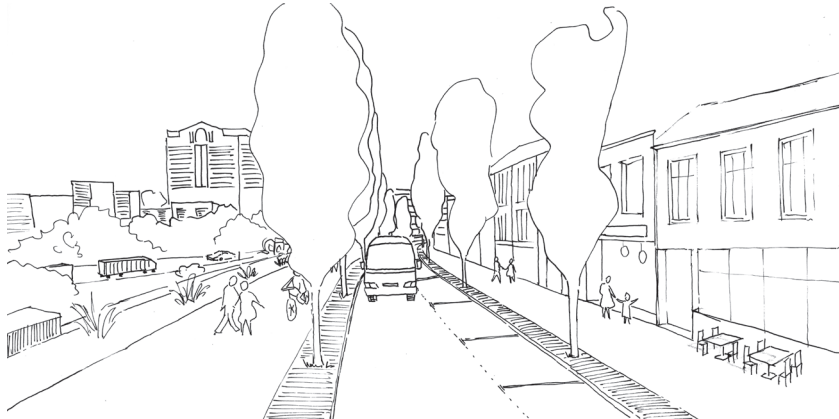
An die Kreuzung der Autobahn grenzen Strassen, die mit bis zu 6 Spuren eine weitere Barriere für das Gebiet darstellen. Durch beruhigte Zonen an den Seiten kann auch dieser Strassenraum attraktiver gemacht werden. Parkplätze können hier bereitgestellt werden um einerseits den Verkehr im Bezirk zu minimieren und andererseits um das Fehlen von Parkflächen auszugleichen, die durch Umnutzungen innerhalb des Gebietes entstanden sind.



## VERLÄNGERUNGEN VON WICHTIGEN STRASSENZÜGEN

Es gibt viele Strassen, die in das Gebiet Newton führen und dort an Bedeutung verlieren. Die Nutzung ist nicht klar und die Gehwege sind meist leer. Mit nur ganz leichten Eingriffen können solche Wege auch für Fahrradfahrer nutzbar gemacht werden. Genügend Parkplätze können durch eine Verkleinerung des Strassenquerschnittes beibehalten werden. Einer langsamen Transformation für diese Fahrwege in Richtung mischgenutzter, diverser Allee steht dann nichts im Wege.







03 | Y



# INTERVENTIONEN

KNOTENPUNKTE ALS MOTOR  
FÜR DIE UMGEBUNG

# BRÜCKEN SCHLAGEN

## BRENNPUNKT AUTOBAHNBRÜCKE

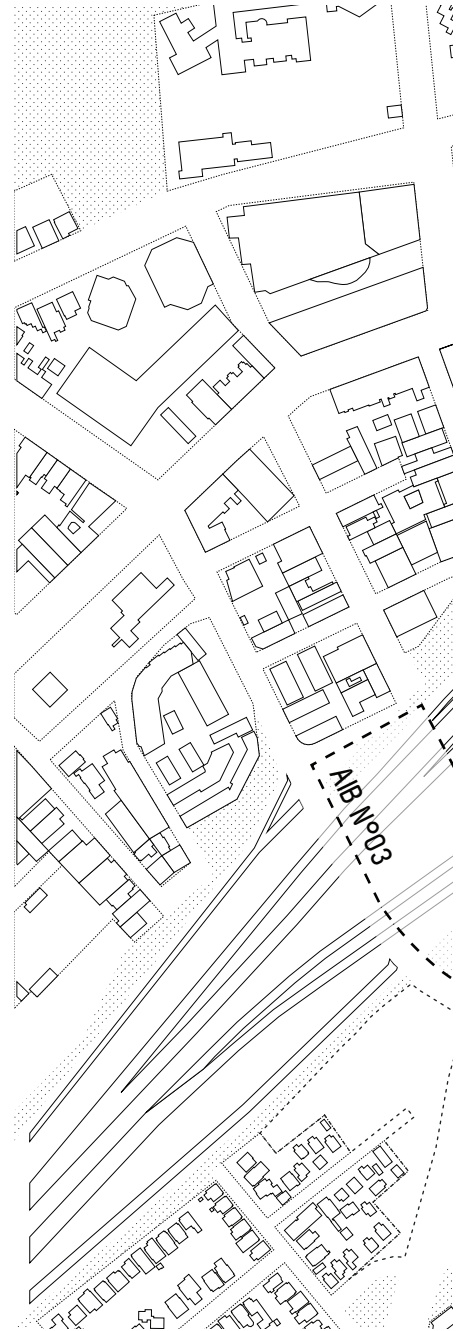
Für die Aufwertung des Bezirks Newton müssen die großen Lücken der Interventionen aus den 1960er Jahren ausgeglichen werden. Unser Vorschlag sieht daher eine Erweiterung der vorhandenen Brücken vor – ihr spezieller Charakter soll gestärkt werden. Weiters soll ihnen eine spezielle Funktion zukommen, sodass sie als Anziehungspunkte und als Ankerpunkte in der Stadt geltend gemacht werden können. Diese 'Autobahn Inhabited Bridges' (AIBs) fungieren somit als Initiatoren für die urbane Transformation von Newton.

## BESTEHENDE BRÜCKEN VERBREITERN

An den bestehenden Hauptbrücken werden durch Verbreiterung der Brücken die auseinander gerückten Teilbereiche des Stadtteils in einem ersten Schritt wieder verknüpft. Durch die Bebauung dieser Verbreiterung wird eine durchgängige Strassenfassade möglich, Gleichzeitig stellt diese Bebauung Verknüpfungspunkte zu den unterschiedlichen Stadterschließungsebenen her. Durch die Reintegration in das alte Raster ergeben sich neue Durchwegungsmöglichkeiten, welche zum Teil die Größe der neuen Plattformen vorgeben. Durch die bloß einhöftige Erweiterung der Brücken besteht weiterhin eine visuelle Verbindung zu der landschaftlich ansprechenden Autobahnstruktur und ermöglicht durch diesen Erhalt und Inszenierung der Ausblicke einen möglichen Anstoß zu einem Umdenkprozess im Bezug auf diesen linearen innerstädtischen Raum. Aus unserer Sicht sind die unberücksichtigten Verkehrsflächen Teil des Stadtraums und als solche ins Bewusstsein zu rufen, zu gestalten, zu verändern und wieder für die Bedürfnisse der Stadt der Zukunft anzueignen.

## AUTOBAHNBRÜCKEN ALS URBANER KATALYSATOR

Diese neu integrierten AIBs bilden Knotenpunkte in der Stadt dank einer hohen Frequenz an öffentlichem Verkehr. Die Kombination aus großer innerstädtischer Fläche und dieser hohen Frequenz lässt die AIBs zu attraktiven Orten werden und rechtfertigt den erhöhten konstruktiven Aufwand (im Vergleich zur Bebauung eines herkömmlichen Baufelds). Sie bilden nicht nur eine Verbindung, sondern werden selbst zu Anziehungspunkten. Eine Interventionsoffensive an den bestehenden Autobahnbrücken der sogenannten 'Spaghetti Junction' kann das zur Zeit zerklüftete Stadtgebiet in einen aussergewöhnlichen Ort verwandeln – und für längst überfällige städtischen Charakteristika sorgen, die Auckland bis heute nicht gesehen hat.

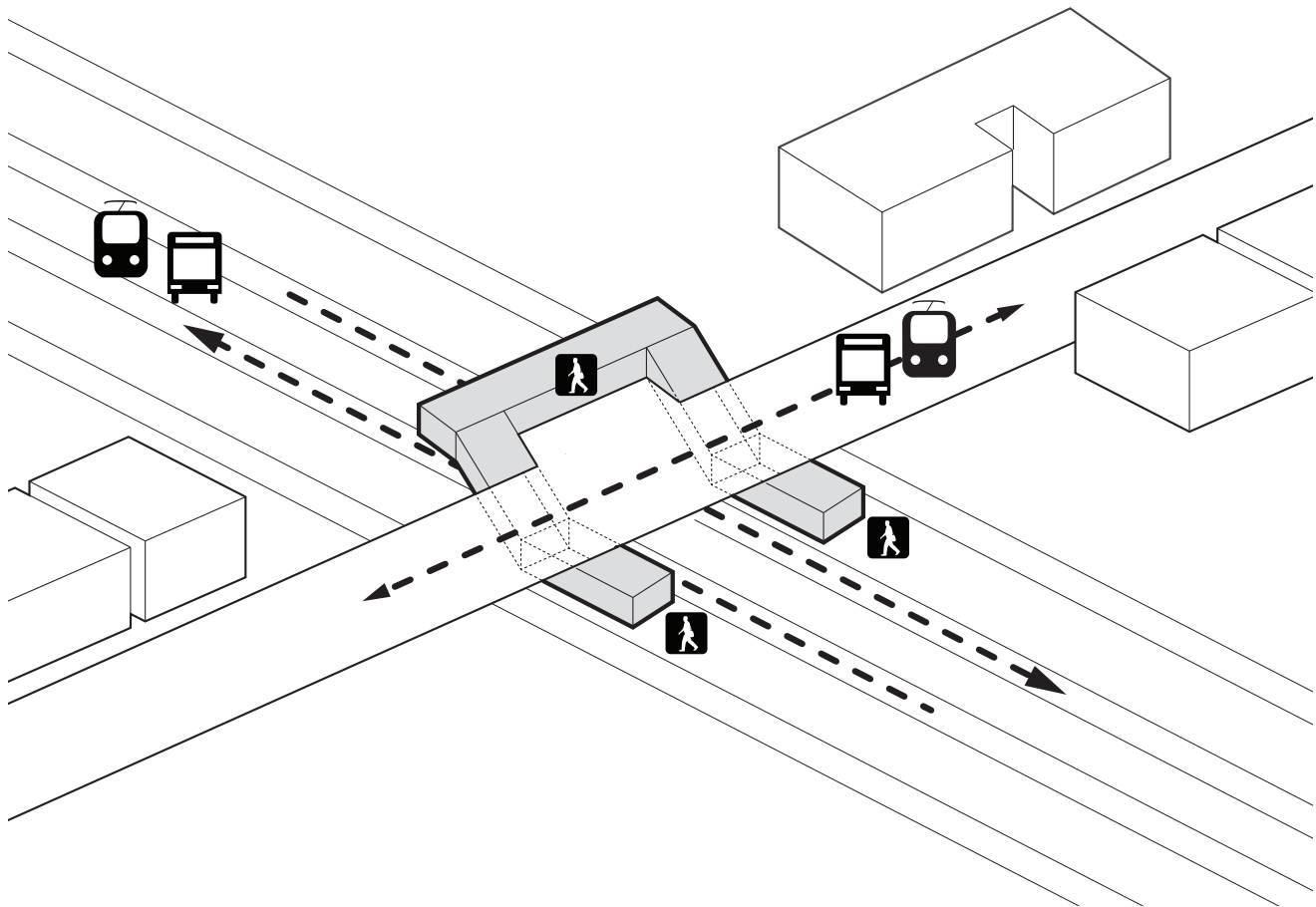




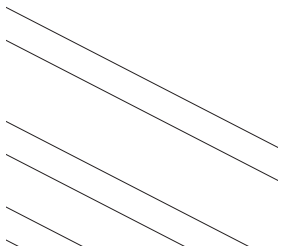
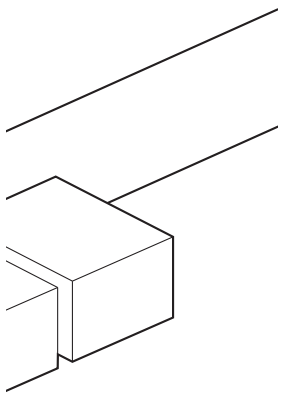
# STATIONEN ALS VERBINDENDE ELEMENTE

## MULTIFUNKTIONALE AIBS

Eine wesentliche Aufgabe der AIBs ist die vertikale Verknüpfung der zwei unterschiedlichen Wegenetze: Jenes der Autobahn und jenes der Straßen der gewachsenen Stadt. Diese Verknüpfung war zuvor bzw. ist zur Zeit nicht notwendig, da beide Netze ausschließlich dem motorisierten Individualverkehr dienen. Mit der Umnutzung einiger Fahrspuren als Fahrspuren für öffentliche Verkehrsmittel, als Spazierwege und als Fahrrad-Highways entsteht auch plötzlich die Notwendigkeit, von einem ins andere Netz zu wechseln. Damit fungiert jede AIB auch als Verkehrs-Hub: als Fußgängerübergang, U-Bahn-Zugang, Bushaltestelle, Straßenbahnstation und Taxistand.







Karangahape Rd



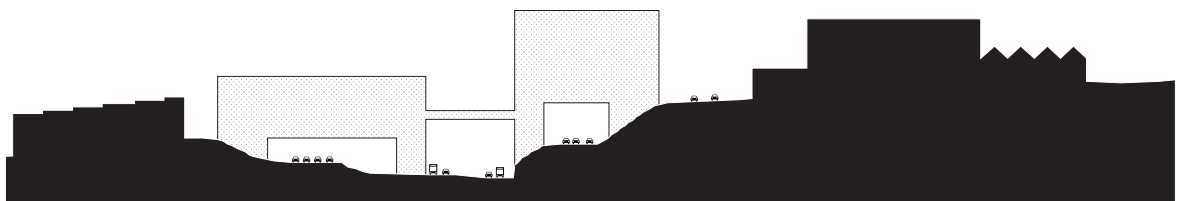
Newton Rd

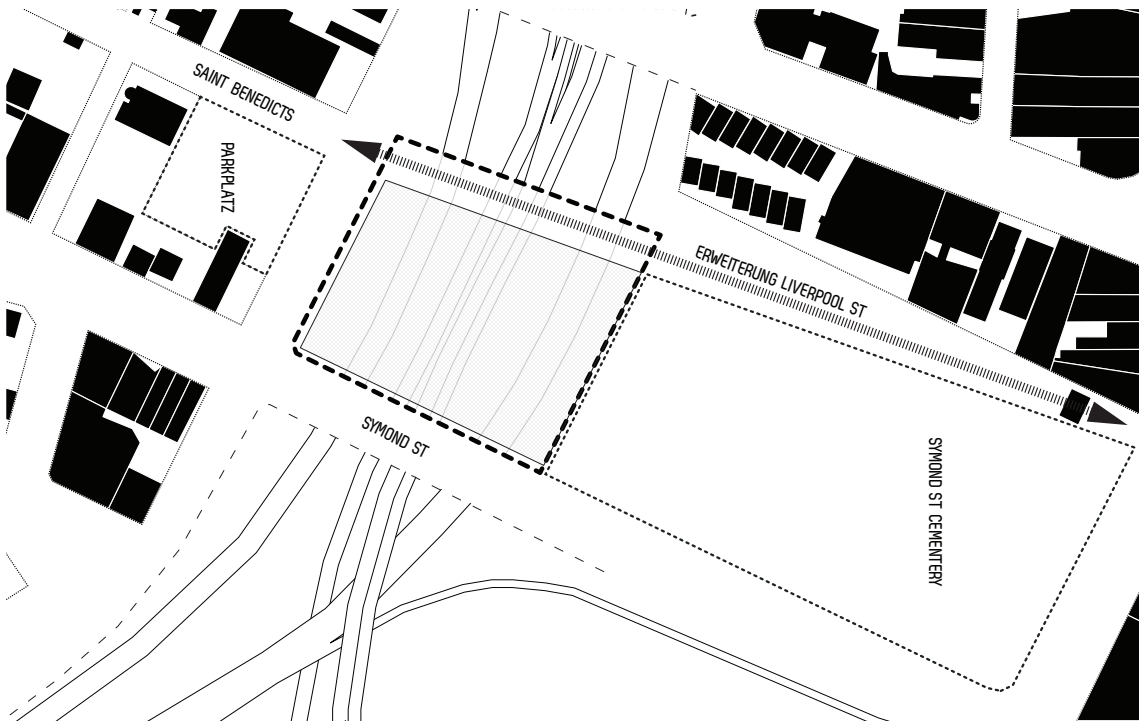


Queen St

# INTERVENTION AIB N°01

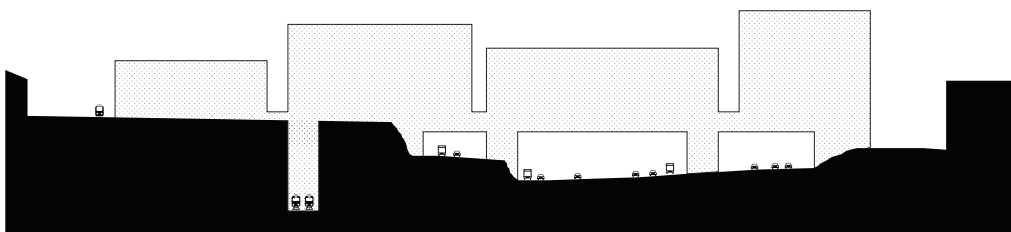
MIT DER ERWEITERUNG AN DER SYMONDS STREET WIRD EINE VERLÄNGERUNG DER ‚LIVERPOOL STREET‘ ZUR SAINT BENEDICTS STREET‘ ERMÖGLICHT. DIESE NEUE VERBINDUNG DES ZENTRUMS MIT DEM BEZIRK NEWTON SOLL EINE WEITERE AUFWERTUNG UND ERLEICHTERUNG FÜR FUSSGÄNGER UND RADFAHRER SEIN. DER DAZWISCHEN AUFGESPANNTE UND SOMIT GUT ERSCHLOSSENE BAUPLATZ GRENZT IM WEITEREN AN DEN NOCH UNGENUTZTEN GRÜNRAUM DES ‚SYMONDS STREET CEMETERY‘ IM NORDEN UND IM SÜDEN AN DIE PARKPLATZFLÄCHE VON ‚SAINT BENEDICTS‘, WELCHER ZU EINEM ÖFFENTLICHEN PLATZ UMGENUTZT WIRD. DER DAMIT ENTSTANDENE BERUHIGTE BAUPLATZ BIETET SICH FÜR WOHNUNGSNUTZUNG MIT AKTIVEN ERDGESCHOSSZONEN AN.

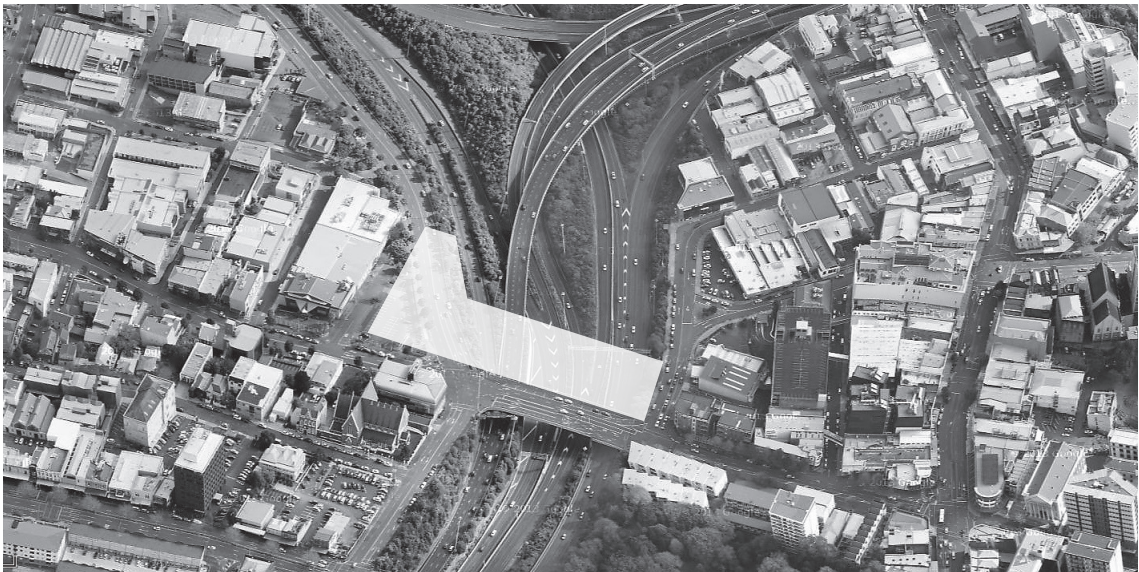
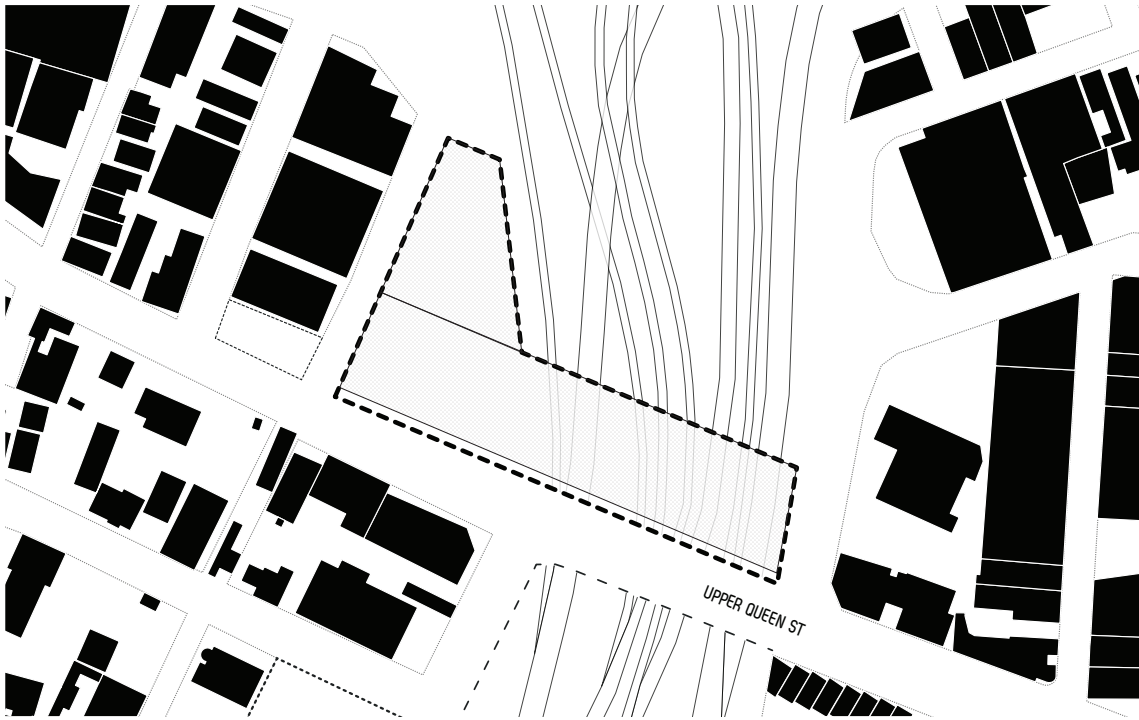




# INTERVENTION AIB N°02

DIE 'QUEENS STREET' IST DIE WICHTIGSTE EINKAUFSTRASSE IN AUCKLAND UND FÜHRT VOM HAFEN IN RICHTUNG SÜDEN AN WICHTIGEN ÖFFENTLICHEN EINRICHTUNGEN VORBEI HIN ZUR 'UPPER QUEEN STREET'. EINE AUFWERTUNG DER STRASSE WURDE BIS 2008 UMGESETZT, JEDOCH BETRAF DIESE LEDIGLICH DEN NÖRDLICHEN TEIL. AN DER 'UPPER QUEEN STREET' ENTSTEHT DURCH DIE ERWEITERUNG DER BRÜCKE, DER ANBINDUNG MIT U-BAHN UND DEN ZWEI STADTERSCHLIESSUNGSEBENEN EIN ÖFFENTLICHKEITSWIRKSAMER KNOTENPUNKT. DIE VERÄNDERUNG DES STRASSENBILDES UND DIE MASSNAHMEN DER ERWEITERUNG SOLLEN ZUR BELEBUNG IN DIESEM GEBIET BEITRAGEN UND EINEN ORT GENERIEREN, DER URBANE BEREICHE FÜR NUTZUNGEN WIE GEWERBE, HANDEL, GASTRONOMIE UND HOTELLERIE SCHAFFT.

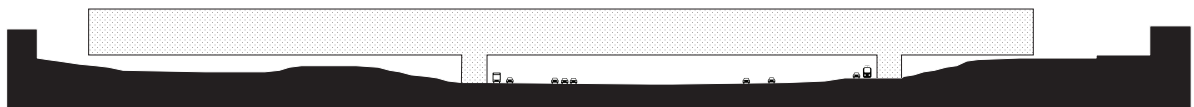


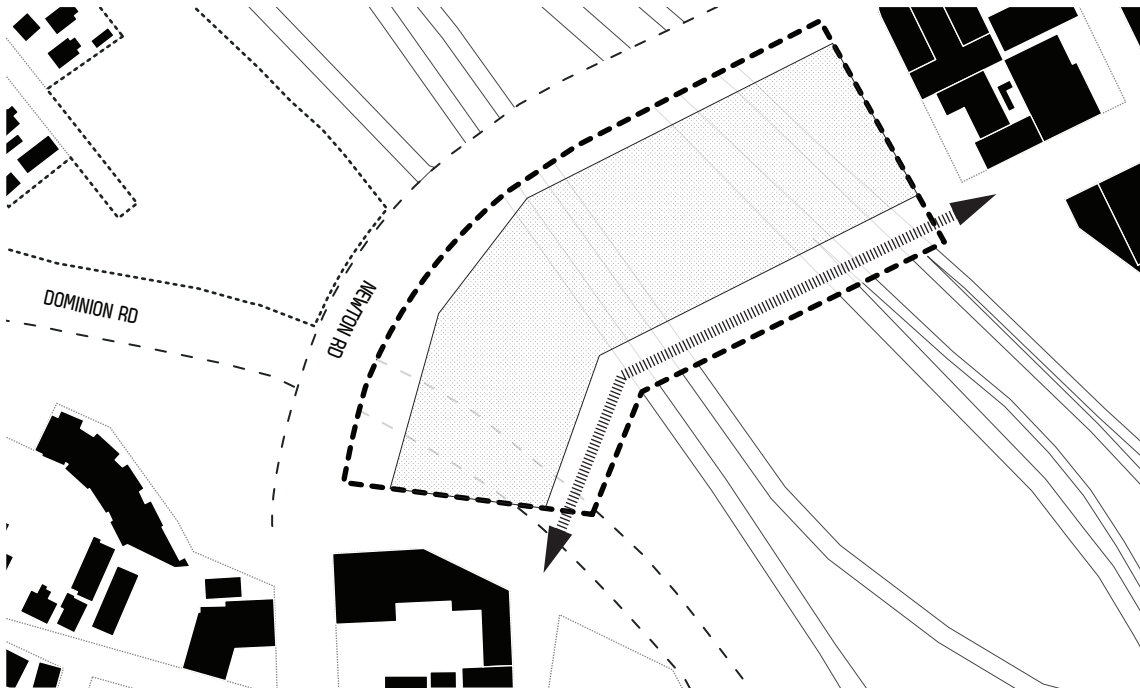




# INTERVENTION AIB N°03

DIE 'NEWTON ROAD' KANN ALS TEIL DES ERSTEN RINGES UM DAS ZENTRUM AUCKLANDS BETRACHTET WERDEN UND IST SOMIT EIN WICHTIGER BESTANDTEIL IN DER VERBINDUNG DER BEZIRKE ZUEINANDER. AN DER 'NEWTON ROAD' BEFINDET SICH DIE LÄNGSTE BRÜCKE IM BETRACHTUNGSGEBIET UND WIRD FAST AUSSCHLIESSLICH VON AUTOS VERWENDET. ZWEI GROSSE STRASSEN MÜNDEN IN SIE, AN DER EINEN SEITE DIE 'GREAT NORTH ROAD' UND AN DER ANDEREN SEITE DIE 'DOMINION ROAD'. DURCH DIESE GUTE ANBINDUNG IN DEN WESTEN EIGNET SICH DIESER TRANSITHUB FÜR ÖFFENTLICHE EINRICHTUNG UND FÜR VERDICHTUNG IM WOHNSEKTOR.



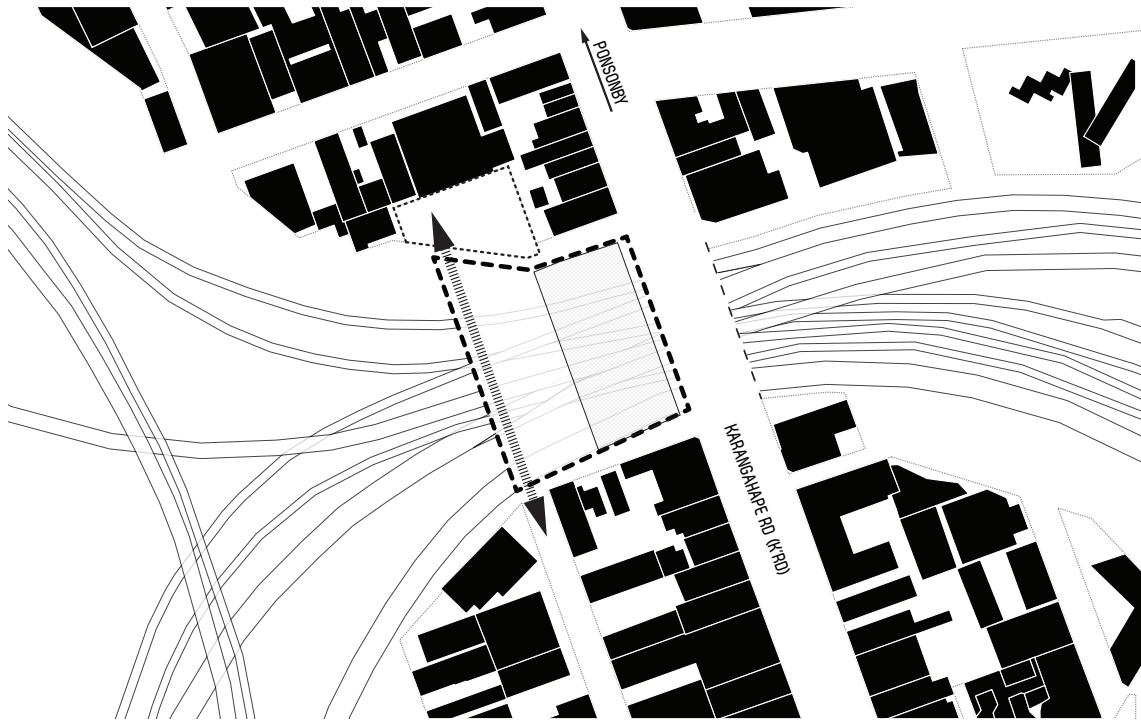


# INTERVENTION AIB N°04

DIE 'KARANGAHAPE ROAD' WAR EINE DER BEDEUTENDSTEN STRASSEN AUCKLANDS, SIE WAR EIN ZENTRALER ORT IN DER STADT, HAUPTVERBINDUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS UND WICHTIGSTE EINKAUFSTRASSE. AUCH DURCH DIE UNTERBRECHUNG DER STRASSE DURCH DIE AUTOBAHN VERLOR SIE IHREN ZUSAMMENHANG IN DER STADT. ERST DURCH DIE GENTRIFIZIERUNG DER LETZTEN JAHRE BEKAM SIE WIEDER MEHR AUFMERKSAMKEIT. DIE ÜBERBRÜCKUNG ÜBER DEM MOTORWAY WÜRDIE DIE STRASSE BIS IN DEN BEZIRK 'PONSONBY' WEITERFÜHREN UND KÖNNTE SO EINE ATTRAKTIVE VERBINDUNG ZWISCHEN ZWEI VIERTELN BILDEN UND GLEICHZEITIG DURCH DIE ANKNÜPFUNGEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS ALS INITIATOR DIENEN.







# AUSBLICK

## VISION EINER NEUEN MOBILITÄT IN AUCKLAND

Ausgewiesene Fahrspuren für öffentlichen Verkehr in Kombination mit den Autobahn Inhabitat Bridges sind die ersten Schritte in der Transformation der Autobahn hin zu einer verbindenden Ader. Aufgewertet werden dadurch nicht nur die ursprünglichen Wege und Bezirke sondern auch der Raum, der sich dazwischen befindet – diese massive Infrastruktur, die bisher als eine Störung im Stadtgefüge wirkte wird sich in Zukunft als Erlebnisboulevard entwickeln können. Ein Gedanke welcher weit von der Realität anmutet und als solcher vielleicht eher einer visionären Utopie gleicht. Doch soll dieser neue Stadtraum ins Bewusstsein gerückt werden und so Planungsentscheidungen der Zukunft neue Aspekte ermöglichen.





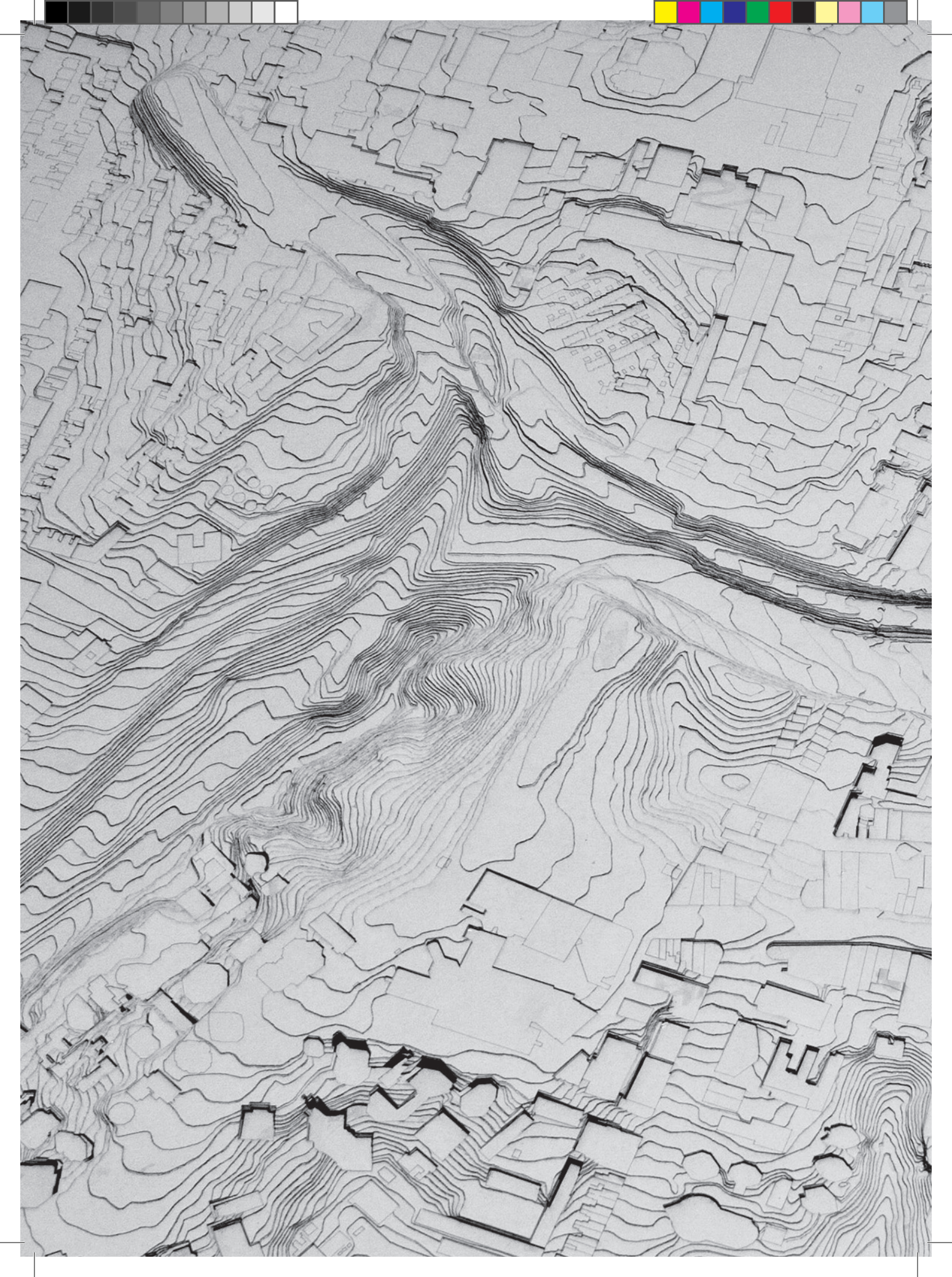


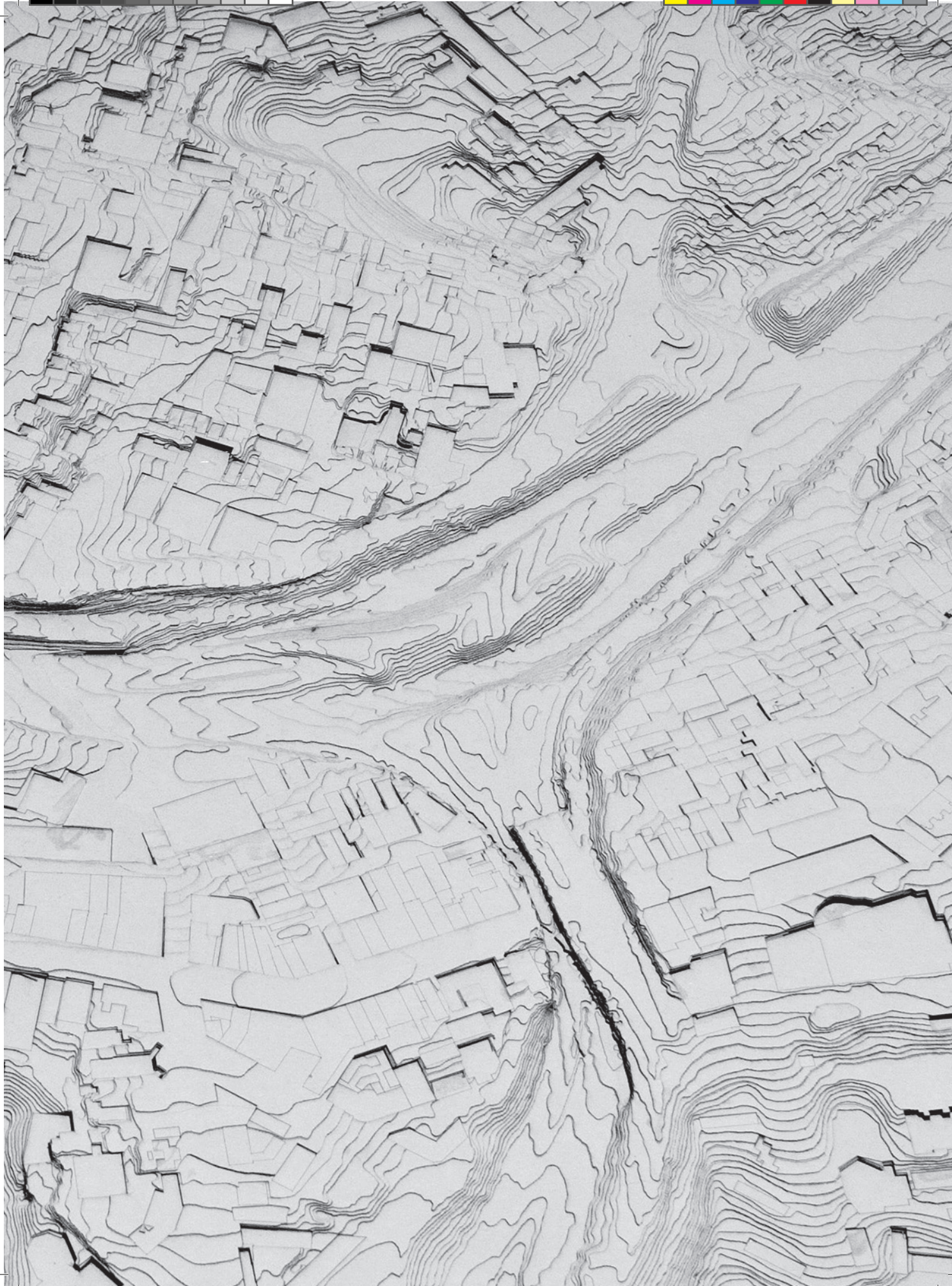
03 | Z



# KONKRETISIERUNG

DIE 'AUTOBAHN INHABITAT BRIDGE'  
ALS ZUKUNFTSMODELL







# AUSWIRKUNGEN AUF STADT UND UMGEBUNG

## REALE UTOPIE

Wir schlagen eine phasenweise Realisierung der 'Autobahn Inhabitat Bridges' vor: Als erste Maßnahme soll die Erweiterung der Brücke an der 'Upper Queen Street' erfolgen. Eine Eisenbahnstrecke, die in Auckland in Planung ist, wird unterirdisch in diesem Bereich geführt. Die Möglichkeit eine U-Bahn Station in diesem Bereich einzubringen sowie die direkte Verbindung in die Innenstadt machen eine Realisierung hier am dringlichsten und am wahrscheinlichsten.

## STÄDTISCHER PULS 'QUEEN STREET'

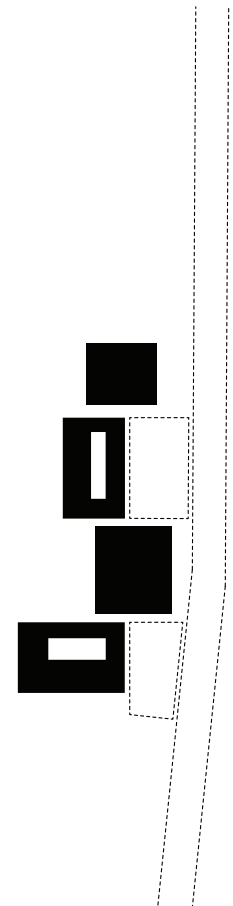
Die 'Queen Street' zählt zu den wenigen Straßen, die in Auckland über ein spürbares Straßenleben verfügen. Zahlreiche Paraden, Straßenfeste und politische, kulturelle oder sportliche Veranstaltungen finden hier statt. In den Erdgeschoßzonen findet man Geschäfte, Restaurants, Cafés sowie etliche öffentliche Einrichtungen.

Vom Hafen in Richtung Süden verläuft die Straße bergaufwärts bis sie in die 'Upper Queen Street' mündet. Der einzige Bahnhof Aucklands befindet sich ganz im Norden angrenzend an das Hafengebiet, entlang der Straße findet man repräsentative Bauten aus der viktorianischen Zeit. Etwa in der Mitte befindet sich der 'Aotea Square', der in den letzten Jahren gestaltet wurde und Zentrumscharakter besitzt. In Richtung Süden wird die Straße immer unattraktiver, nach der Kreuzung mit der K'Rd wandelt sie sich sukzessiv in eine strukturschwache Straße.

## DIE BRÜCKE

Als Brücke wird die 'Upper Queen Street' über das Zentrum der 'Spaghetti Junction' geführt. Dabei wird sie aber in der Kontinuität ihrer Nutzungen und Erdgeschoßzonen gebrochen. Eine Verbreiterung und Bebauung der Brücke zu einer AIB soll das Straßenbild über die Brücke fortführen, die Bruchstelle schließen und zu einer Belebung des Straßenraumes der gesamten 'Queen Street' beitragen.

Die einseitige Bebauung schafft eine Abgrenzung zur stark befahrenen 'Spaghetti Junction', sowie eine Verringerung der Lärmbelästigung – ohne jedoch die Straßen unter der Brücke zu verstecken. Sichtbeziehung zu den Fahrbahnen sollen erhalten bleiben, einerseits um die Orientierung im Stadtgefüge beizubehalten, andererseits um für zukünftige Entwicklungen der Autobahn nicht im Wege zu stehen.





RELEVANTE GEBÄUDE UND ÖFFENTLICHE RÄUME ENTLANG DER 'QUEEN-STREET'

The Cloud

Shed10

Ferry Terminal

Britomart Transport Centre

Queen Elizabeth Square

Sky City

Albert Park

Civic Center

Art Gallery

Aotea Square

Town Hall

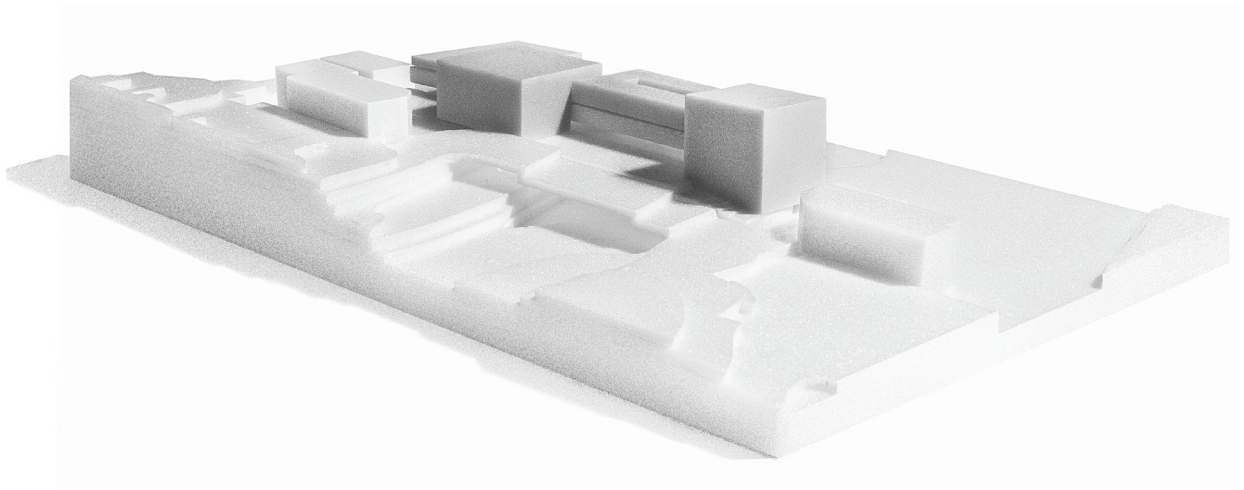
Mjers Park

K'Road

Upper Queens Street

- INTENSIV BENUTZTER RAUM
- 'HOT SPOTS' | ANZIEHUNGSPUNKTE
- ▨ PARKS | GRÜNRAUM
- ▩ ÖFFENTLICHE PLÄTZE
- ▧ GEBÄUDE





#### ANZIEHUNGSPUNKT FÜR DIE STADT

Mit der Implementierung der 'AIB N°2' soll ein neuer städtischer Hub – ein Anziehungspunkt in der Stadt und eine Drehscheibe für ihre Nutzer – entstehen.

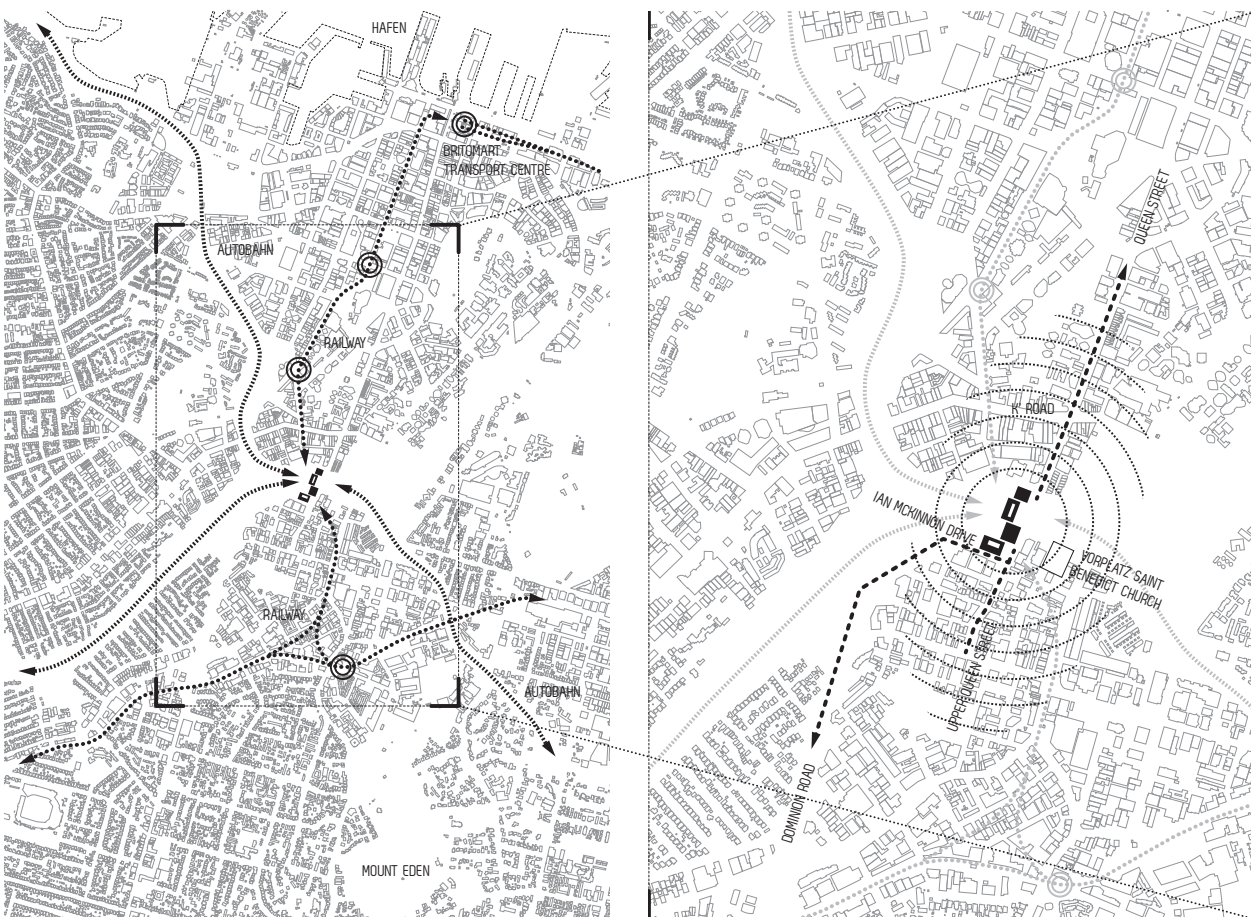
Öffentlicher Verkehr wird mit der vorhandenen Infrastruktur verknüpft, dafür wird eine Fahrspur der teilweise fünf-spurigen Autobahn für überregionale und regionale Linienbusse zur Verfügung gestellt.

#### MASSNAHMEN FÜR DIE UMGEBUNG

Die Transformation des Bezirkes in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat viele baukulturell und städtebaulich relevanten Elemente in Newton zerstört. Übergebliebene Einrichtungen wie Kirchen, Schulen oder kulturelle Plätze haben dadurch ihren Bezug zur Umgebung verloren. Als Folgemaßnahmen sollen neue Wege für Radfahrer und Fußgänger geschaffen werden. Weiteres sollen Plätze und Straßen in der Umgebung aufgewertet werden. So bekommt zum Beispiel die 'Saint Benedicts Church' einen neuen Vorplatz, der für Märkte und temporäre Veranstaltungen zur Verfügung steht. Die 'Upper Queen Street' soll in Richtung Mount Eden ab dem, in Richtung Süden versetzten 'Ian Mckinnon Drive', eine verkehrsberuhigte Zone werden und Platz für Kleingewerbe, Kunst und Kultureinrichtungen bieten. Mit diesen einfachen Eingriffen kann das gesamte Gebiet aufgewertet werden.

## BEBAUUNG

Die Umgebung der 'Spaghetti Junction' ist stark heterogen bebaut. Es herrscht ein Mangel an kulturellen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen und öffentlichen Räumen. Ein Ziel des Entwurfs ist es daher, eine Vielzahl an öffentlichen Nutzungen einzuführen. Eine belebte Erdgeschosszone sowie die Bereitstellung eines öffentlichen Platzes sind dafür Voraussetzung. Ebenso werden Stationen für den öffentlichen Verkehr integriert. Aufgrund der enormen städtebaulichen Tragweite und Dimension lässt sich die Autobahn nicht aus der Stadt ausblenden – sie ist ein omnipräsentes Element und bildet ein Fundament unseres Entwurfs. Wir fördern daher in jedem Gebäude und auch zwischen den Gebäuden deutliche Sichtbeziehungen zur Autobahn. Dieser Entwurf soll ein Umdenken einleiten und dafür sorgen, dass die Autobahn mit den entsprechenden Begleitmaßnahmen als ästhetische Struktur wahrgenommen werden und einen urbanen Attraktor bilden kann.



# FORM FINDET UMGEBUNG

Die Struktur der Bebauung passt sich in ihrem Maßstab an die Umgebung an. Sie gliedert sich in separate Punkthäuser, funktioniert durch einen Verbindungskorridor aber als zusammenhängendes Element. Der Korridor sorgt für die Zusammengehörigkeit der Häuser und führt Benutzer als überdachten Außenraum durch die drei geplanten Stationen.

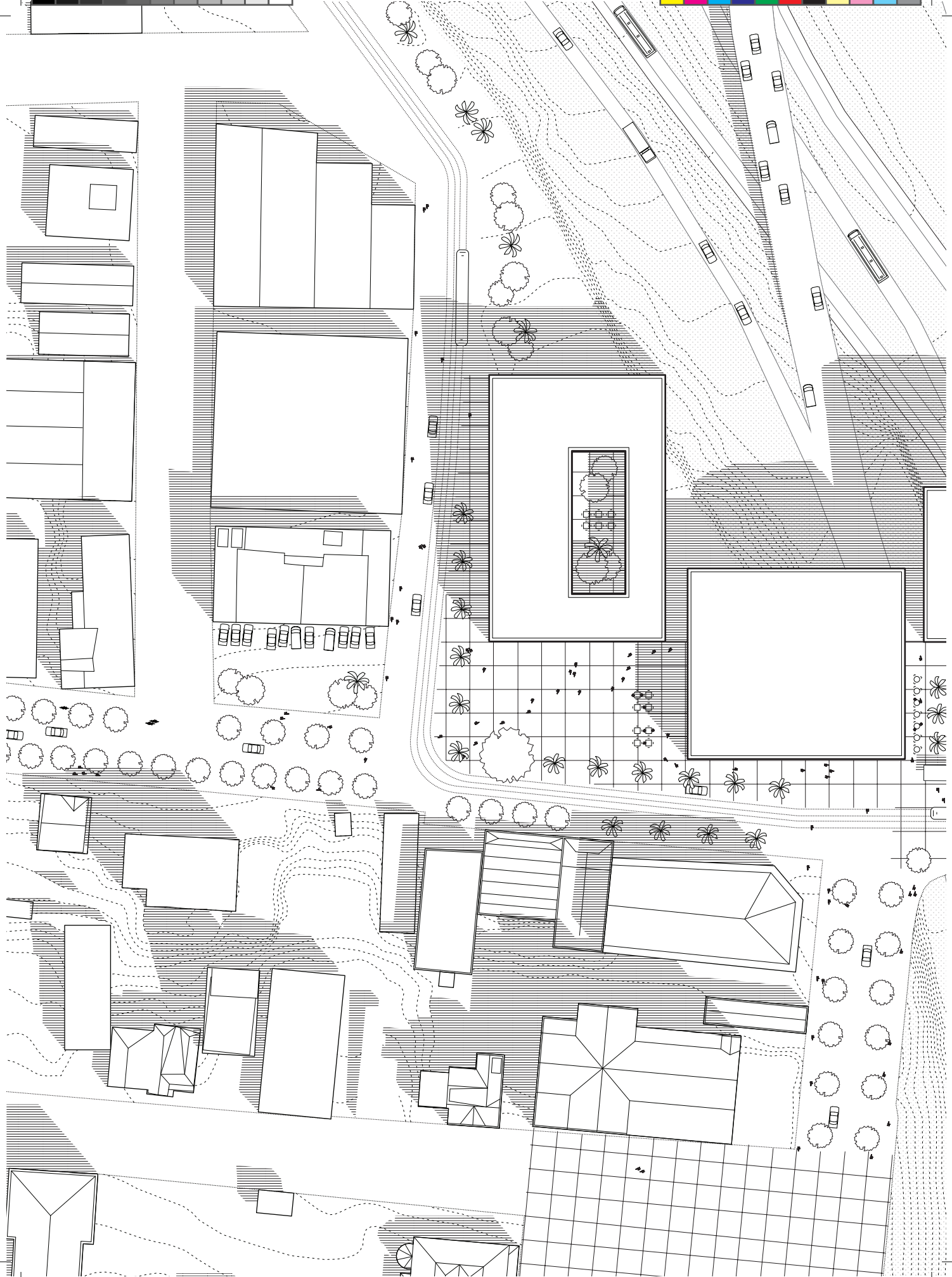
Die Gebäude werden so zueinander versetzt, dass sich im nördlichen Teil ein Platz ergibt der von drei Häusern und der Brücke begrenzt wird. Ein zweiter kleinerer Platz soll sich im südlichen Teil an die Bebauungsgrenze des Nachbarhauses anpassen. Zur besseren Orientierung und Belichtung werden die Gebäude zueinander versetzt. Die variierenden Gebäudehöhen reagieren auf ihre Nutzungen, dabei nehmen sie Bezug auf ihre Umgebung und fügen sich dadurch weniger starr in die vorhandene Struktur.

Das erste Gebäude beinhaltet öffentliche Einrichtungen im Erdgeschoss, sowie Büroflächen in den darüber liegenden Geschossen. Das zweite Gebäude steht als einziges zur Gänze über der Autobahn und soll mit einer Bibliothek, einem Mediacenter und den dazu passenden Funktionen bespielt werden. Leseräume und Auditorien sollen eine Aussicht auf die Megastruktur des 'Motorways' geben und damit den Kontrast zur Umgebung verdeutlichen. In diesem Gebäude befinden sich auch die Stationen für die neuen öffentlichen Verkehrslinien, die auf der Autobahn geführt werden.

Das dritte Gebäude soll öffentliche Einrichtungen und Shopping beherbergen. Hier befindet sich auch die neue Station für die U-Bahn. Ein großzügiger und nutzungsflexibler Grundriss als auch die variantenreichen Erschließungsmöglichkeiten lassen hier eine Vielzahl an Möglichkeiten für Funktionen zu. Das vierte Gebäude ist ausgerichtet auf Hotellerie und Gastronomie. Eine Funktionsscheibe dem Gebäude vorgesetzt schützt vor Lärmbelästigung und schafft Sichtbeziehungen zu dem beeindruckenden Kreuzungspunkt der Autobahn - das 'Zimmer mit Aussicht' wird damit ganz neu interpretiert.

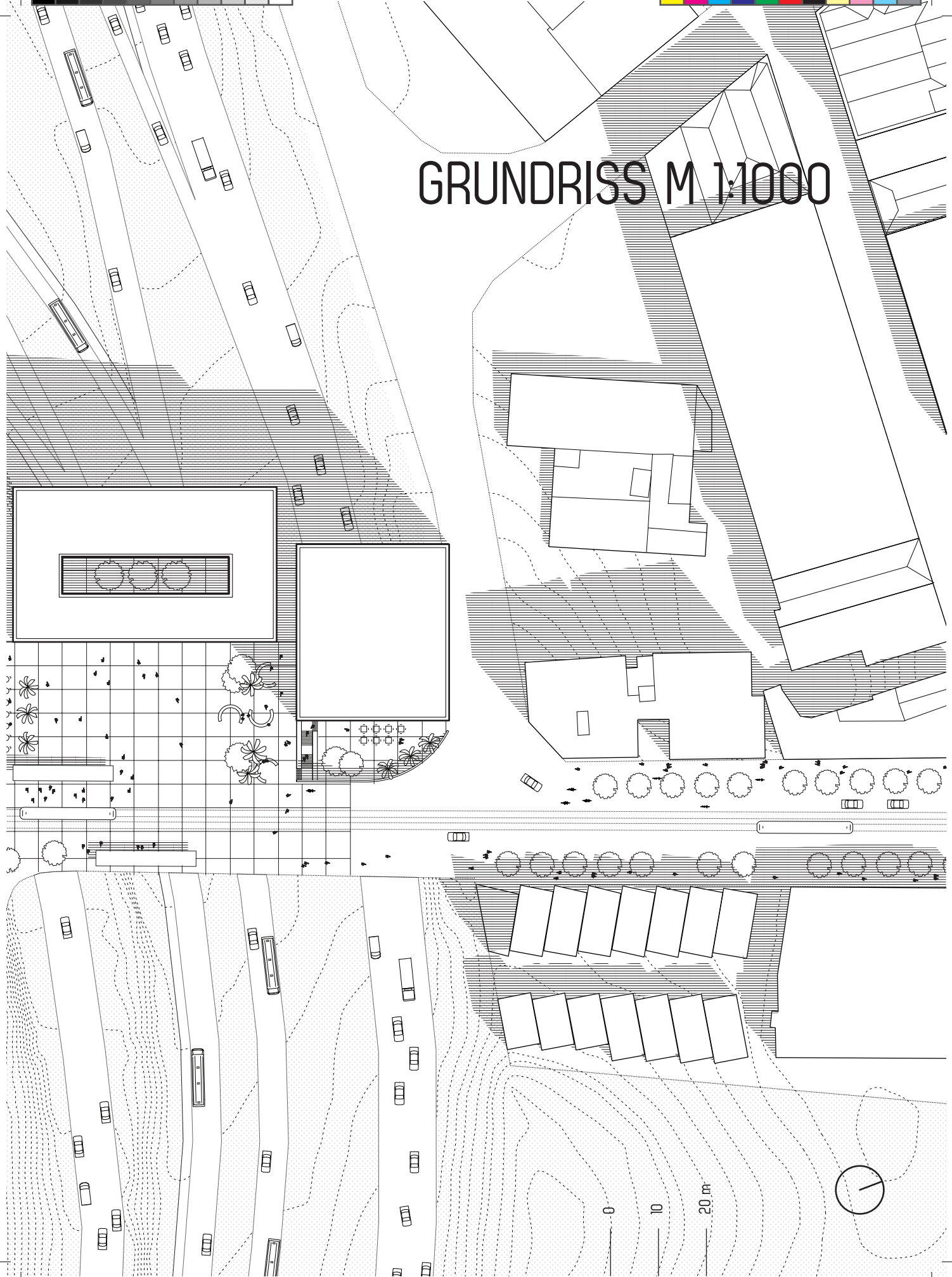






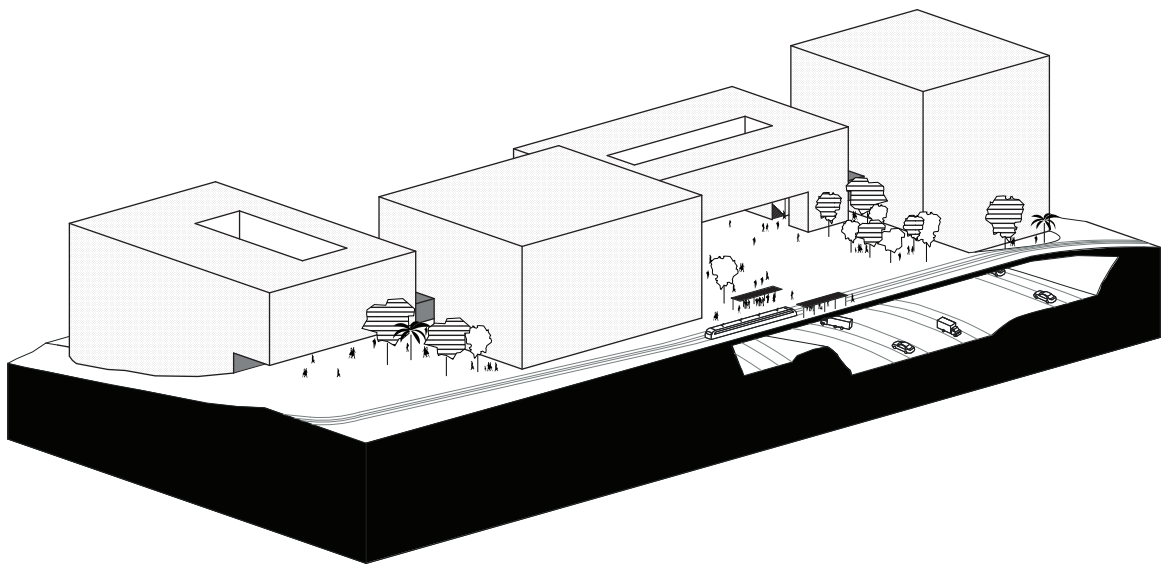


# GRUNDRISS M 1:1000

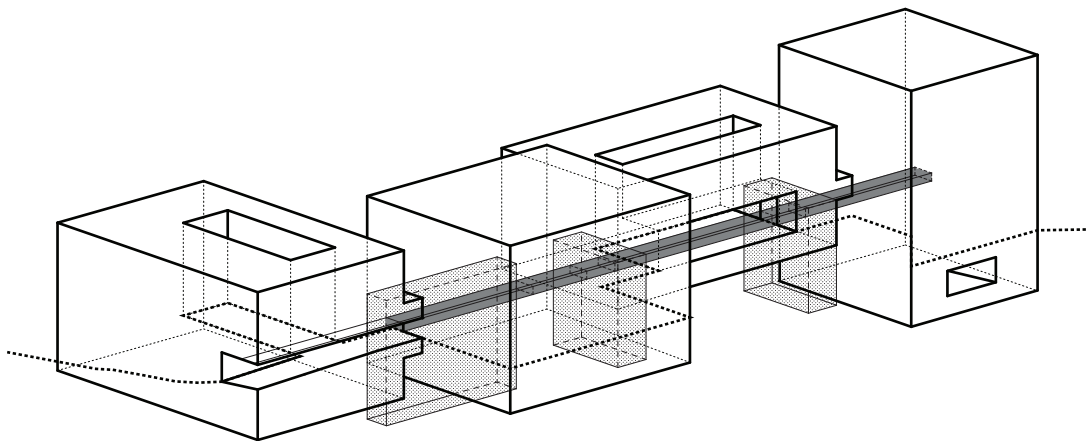




# AXONOMETRIEN



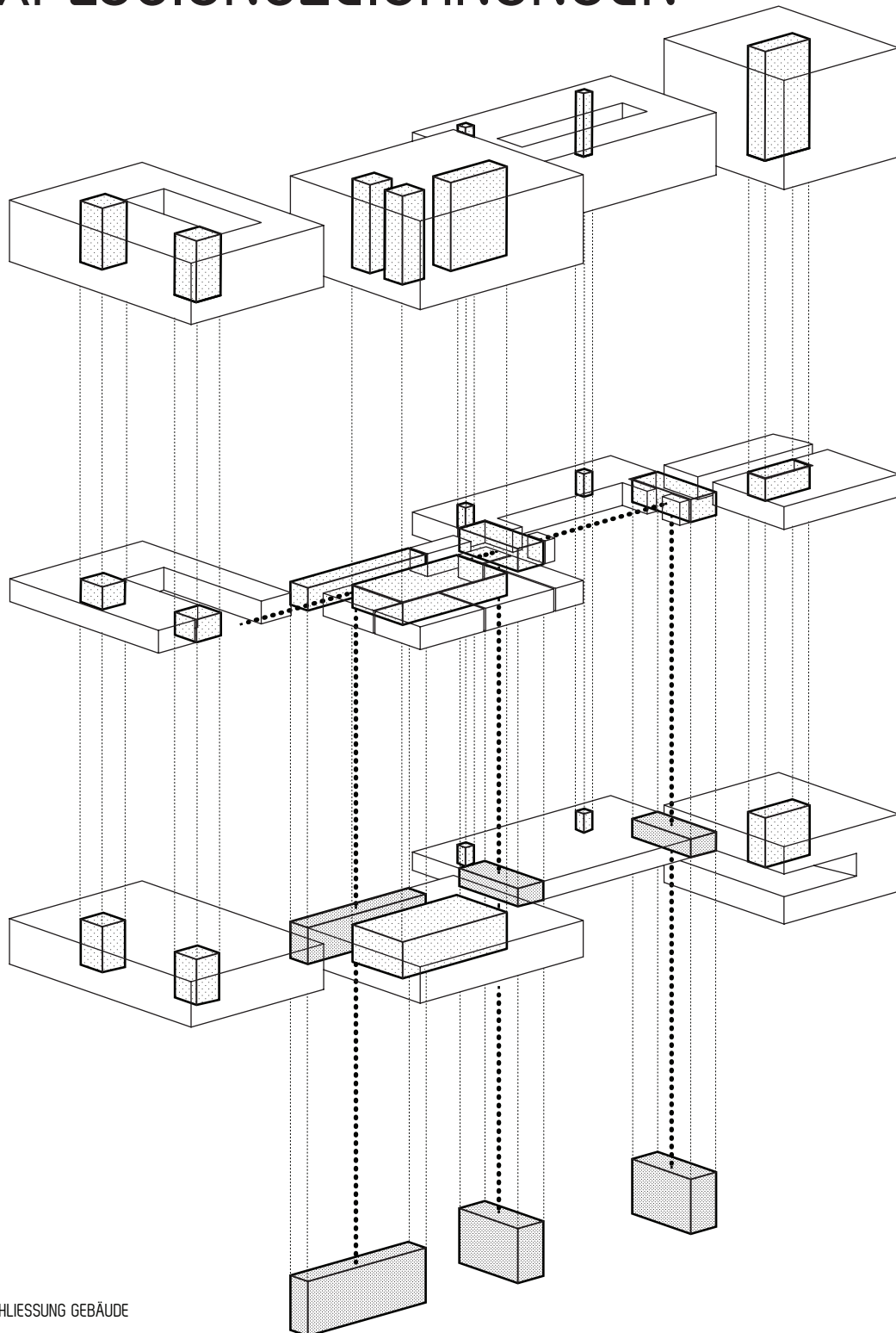






 PASSAGE



 ERSCHLIESSUNG STATIONEN

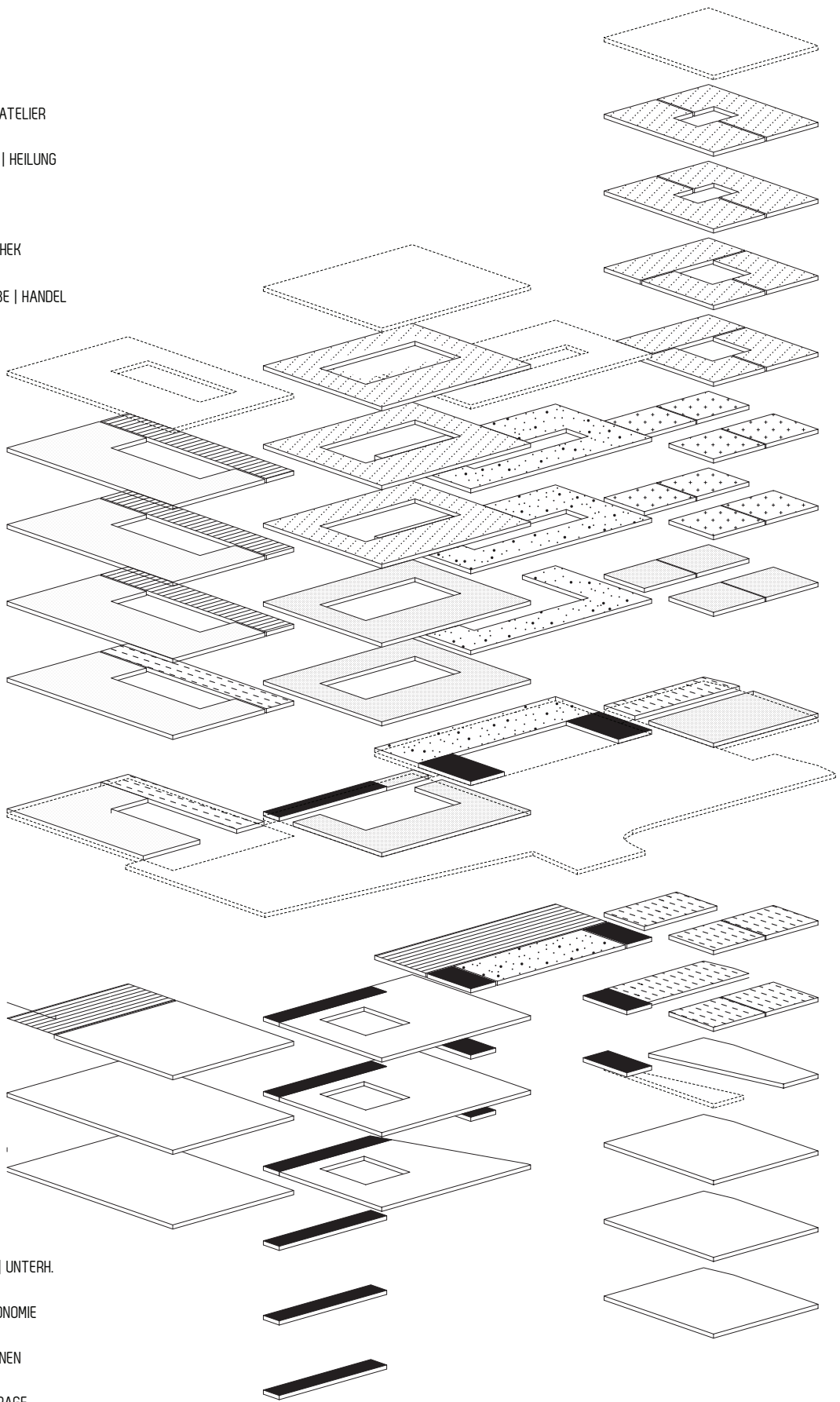
# EXPLOSIONSZEICHNUNGEN







-  ERSCHLIESSUNG GEBÄUDE
-  ERSCHLIESSUNG STATIONEN



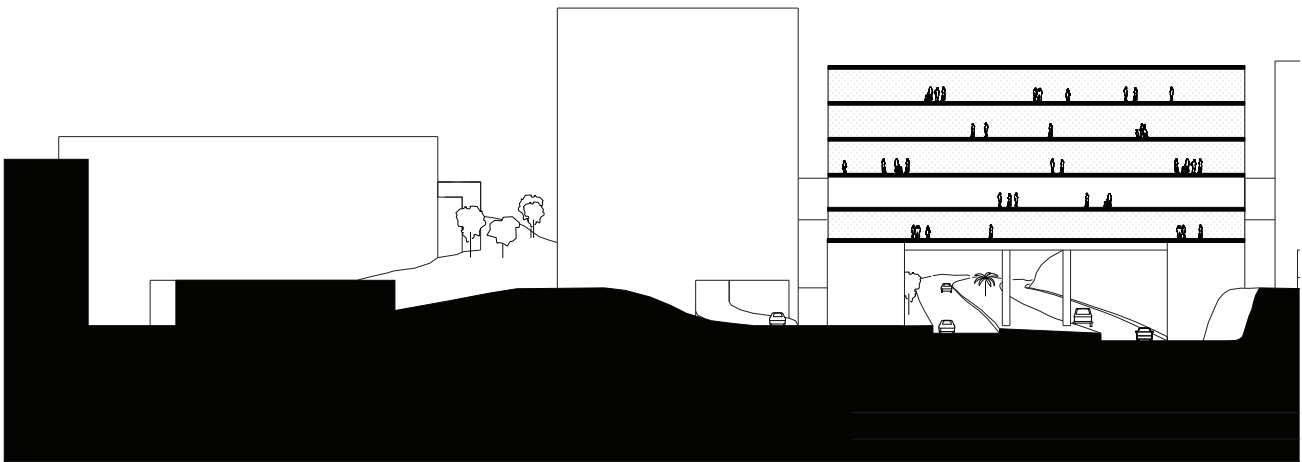
-  BÜRO | ATELIER
-  PFLEGE | HEILUNG
-  HOTEL
-  BIBLIOTHEK
-  GEWERBE | HANDEL



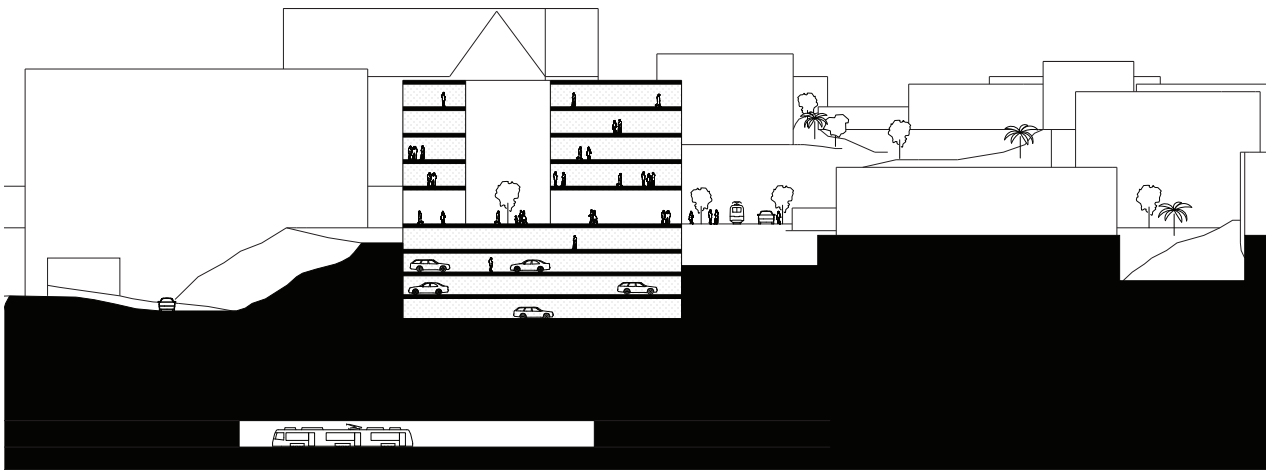
-  SPORT | UNTERH.
-  GASTRONOMIE
-  STATIONEN
-  TIEFGARAGE



0  
10  
20 m

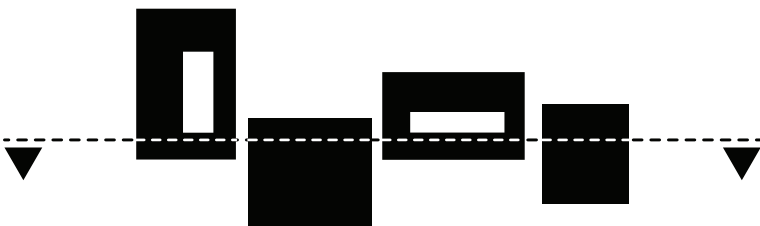
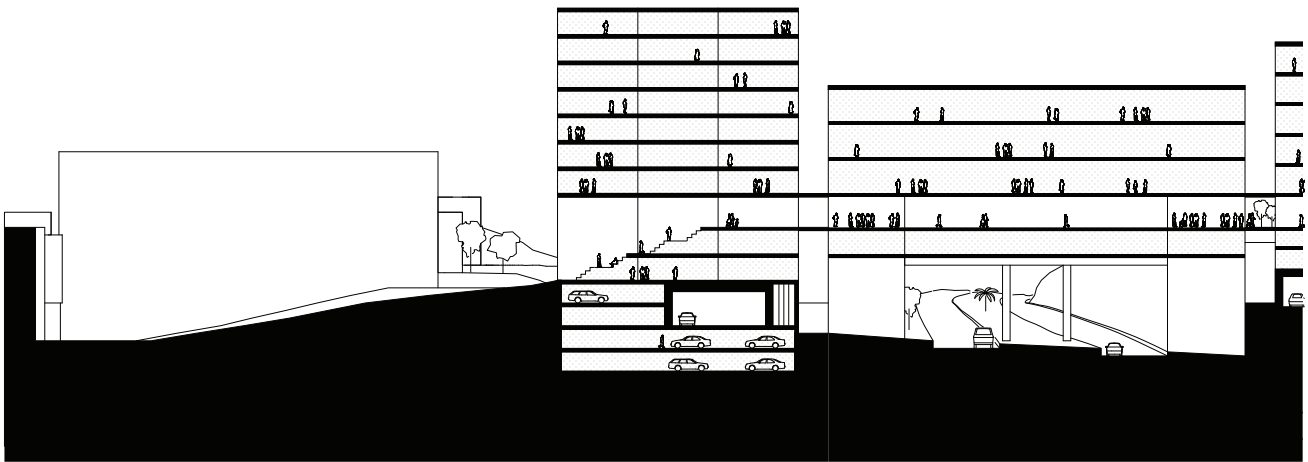


# LÄNGSSCHNITT 01



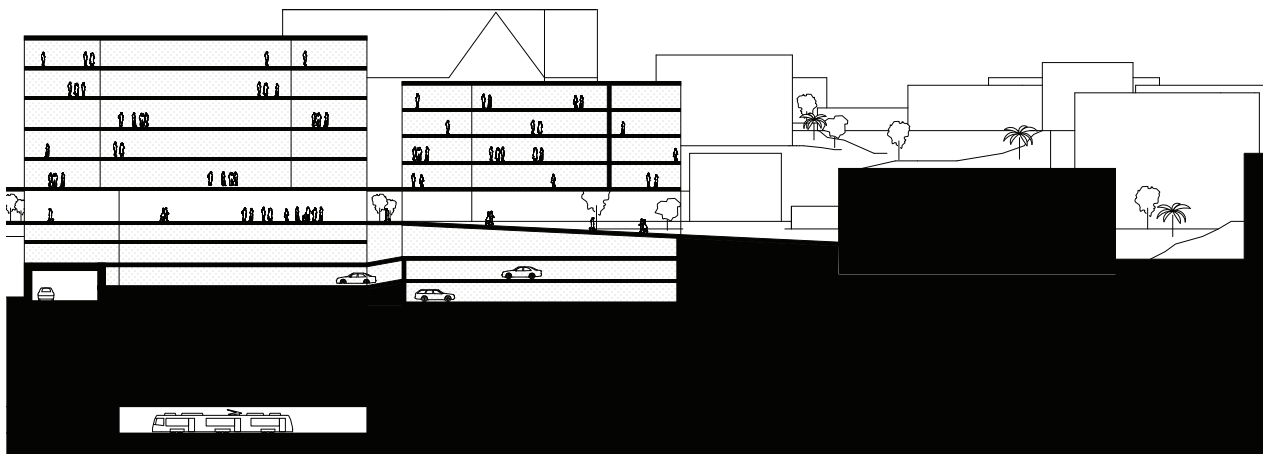


— 0  
— 10  
— 20 m



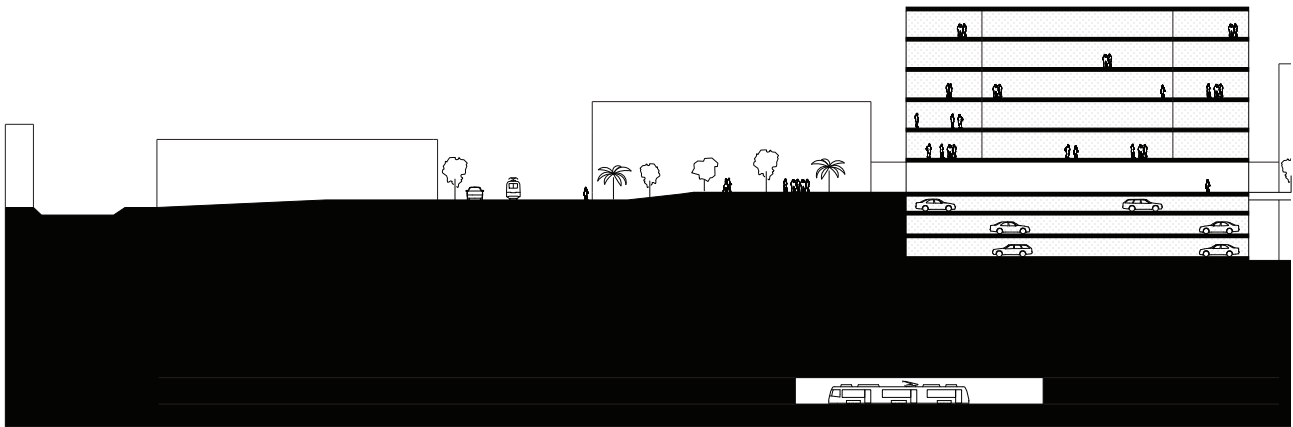


# LÄNGSSCHNITT 02





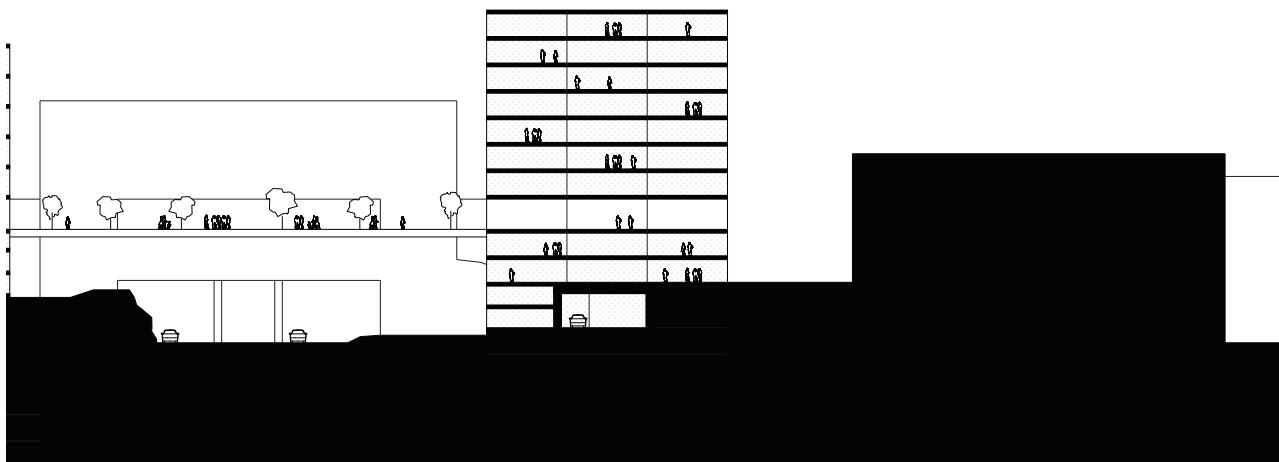
— 0  
— 10  
— 20 m





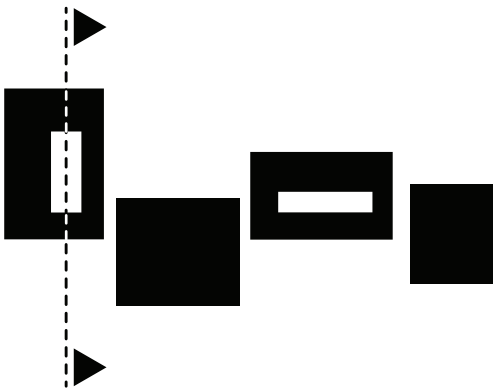
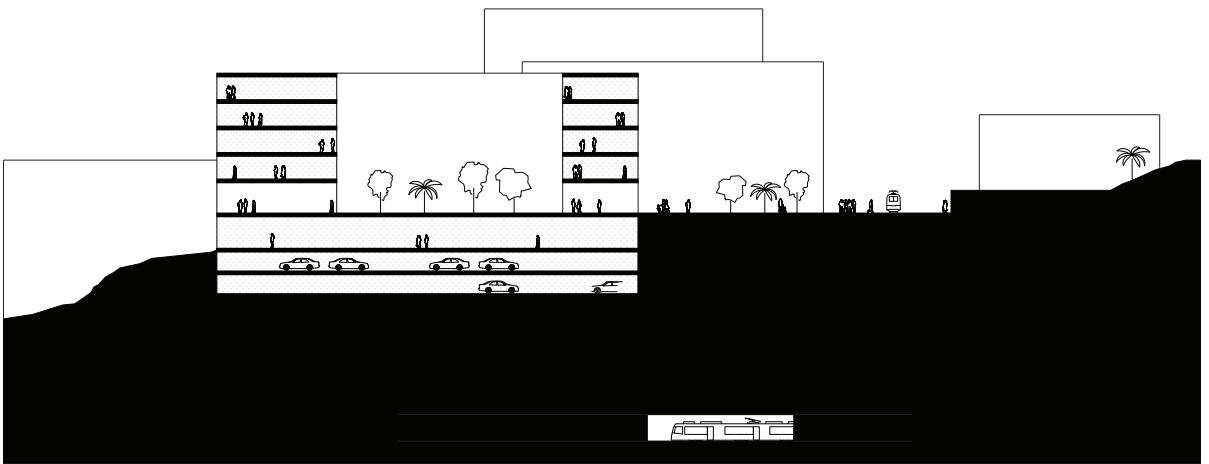


# LÄNGSSCHNITT 03

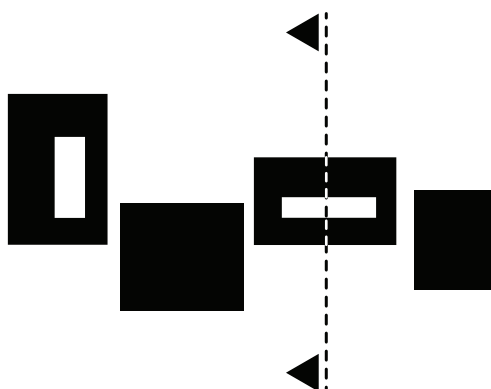
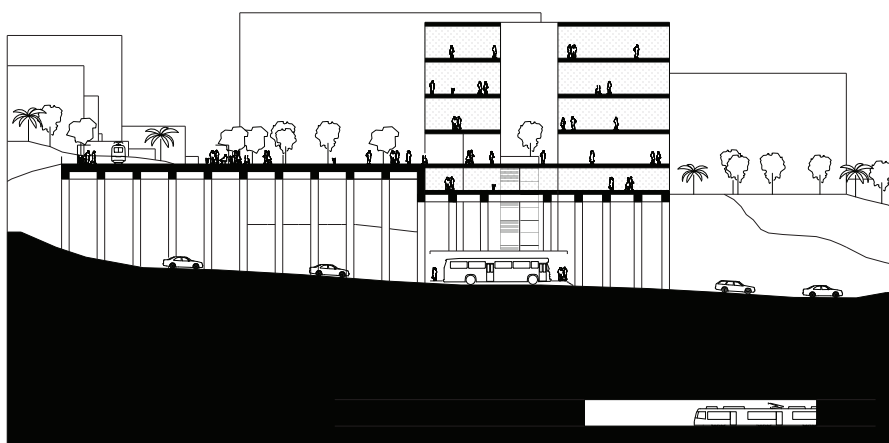


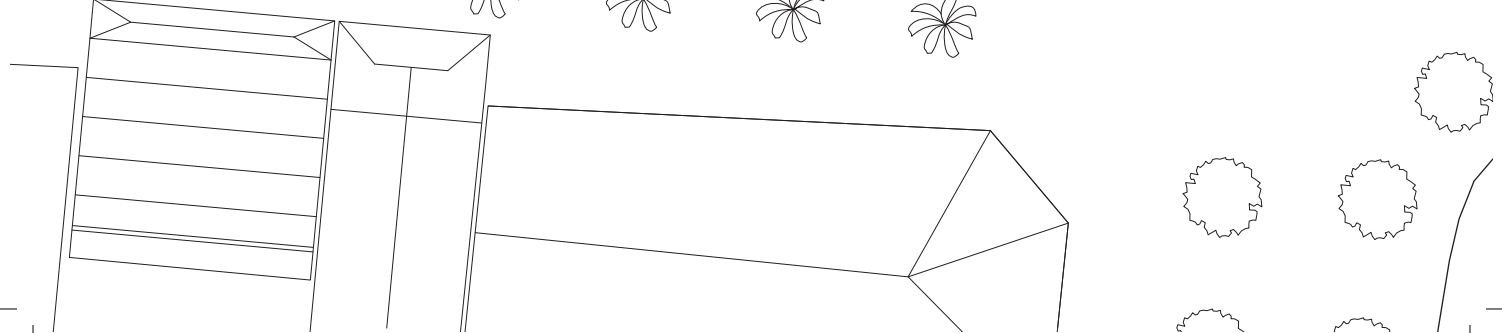
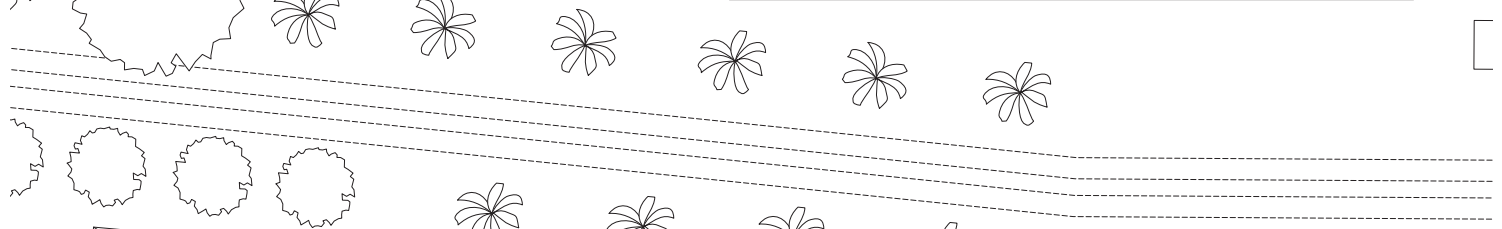
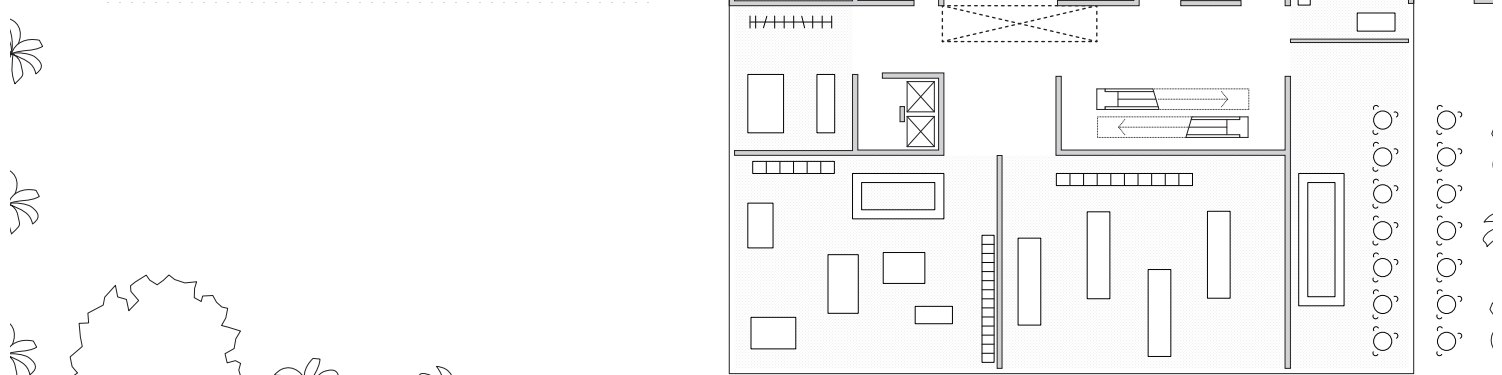
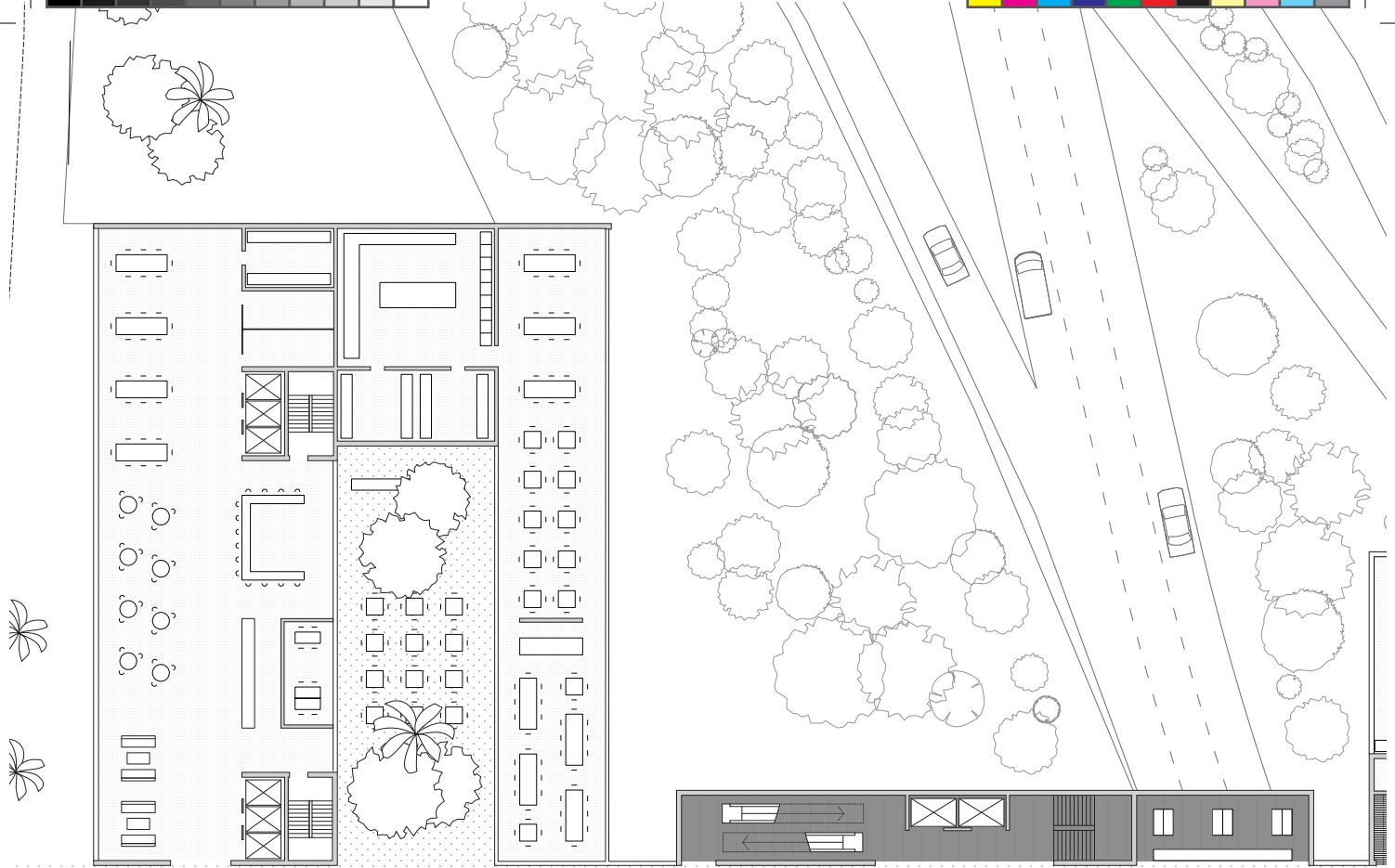


— 0  
— 10  
— 20 m

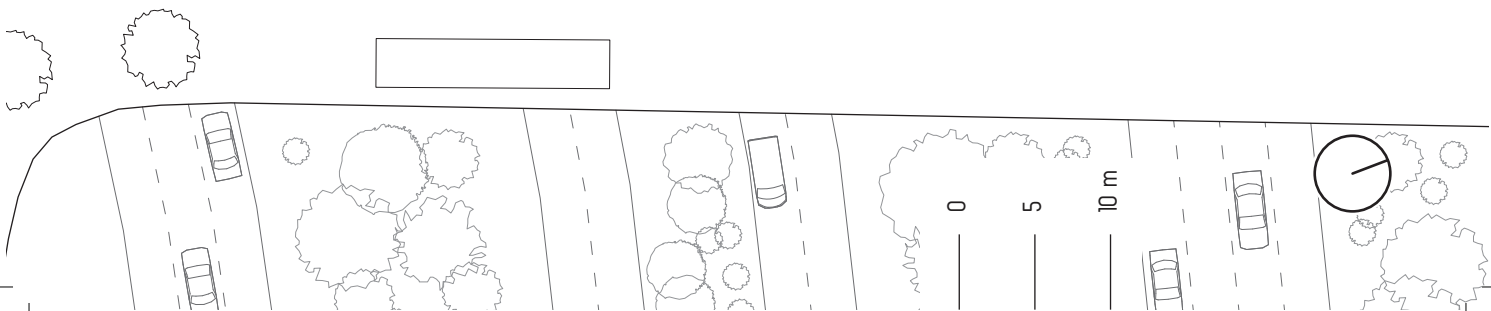
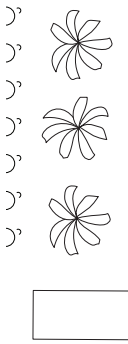
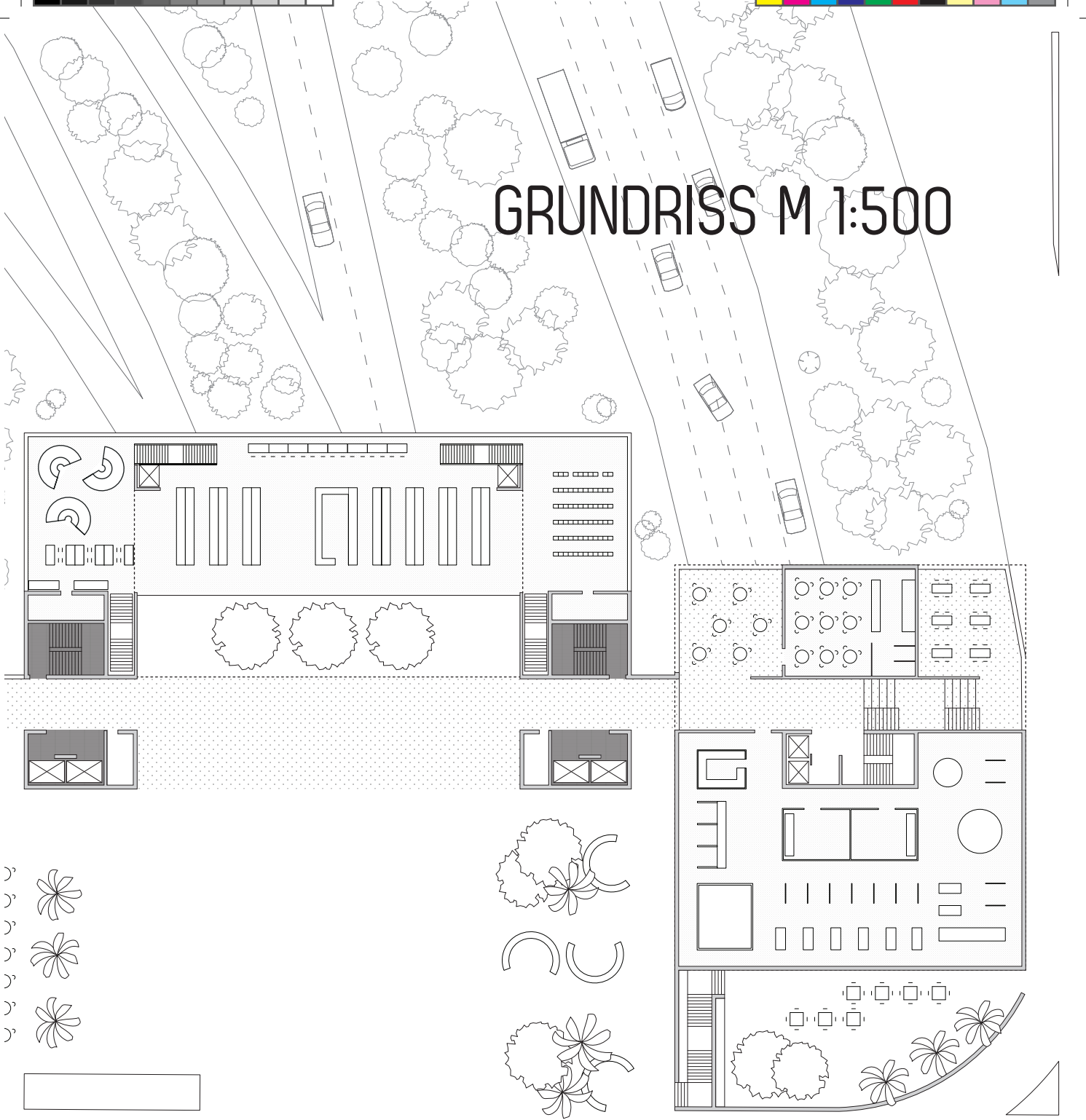


# QUERSCHNITT 01 | 02





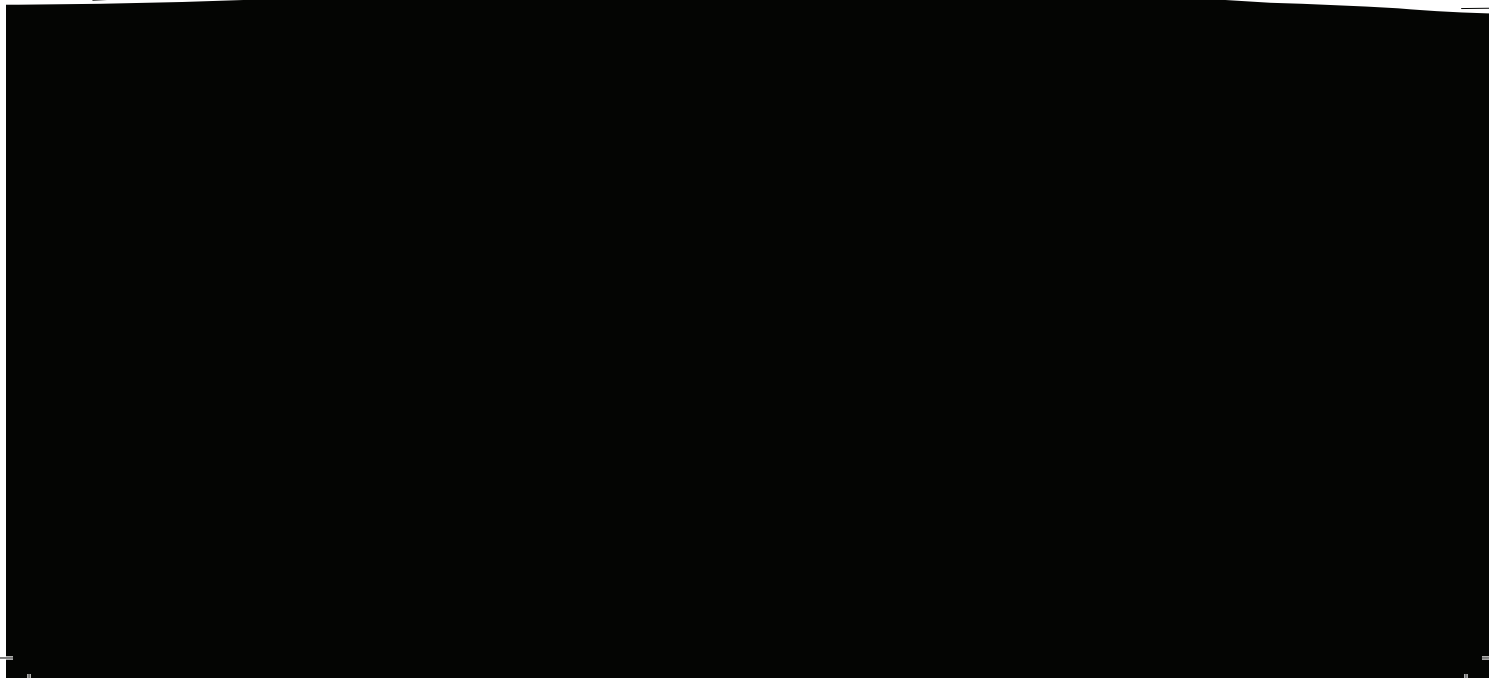
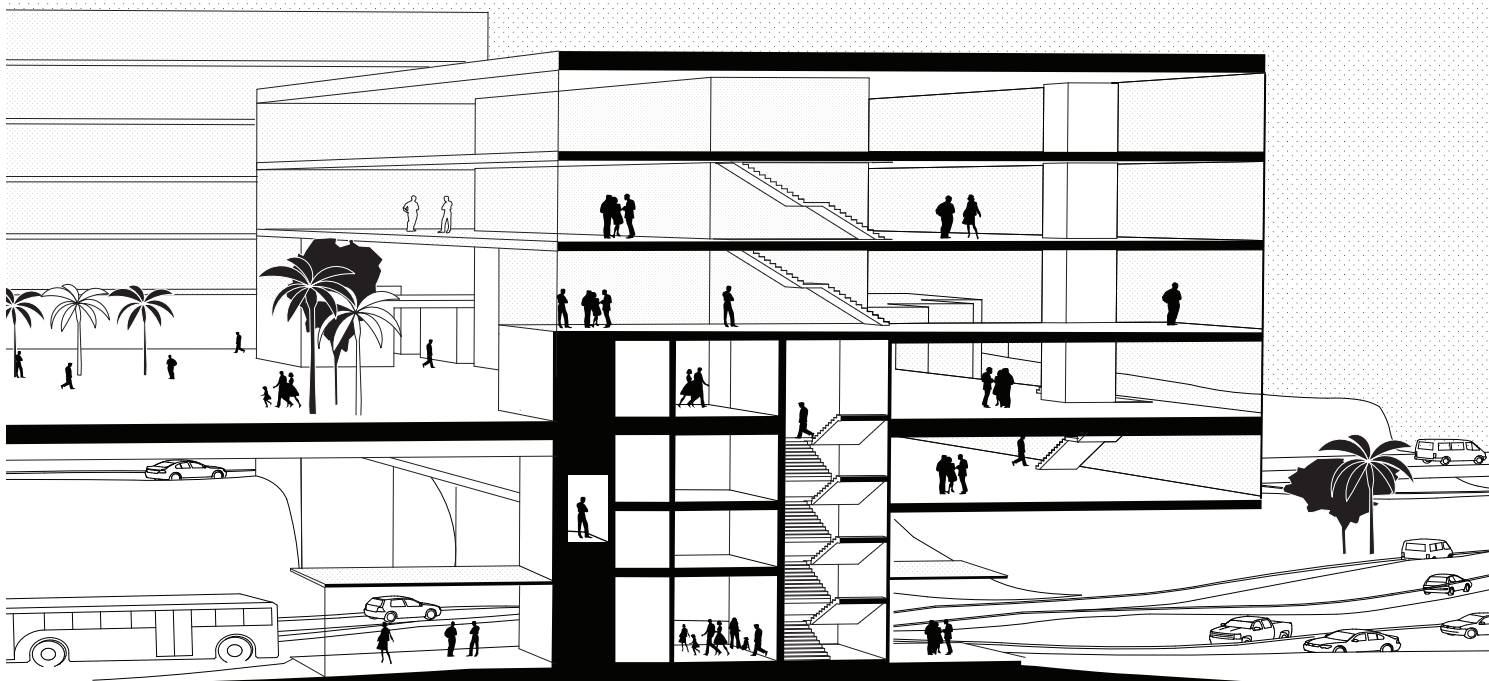
# GRUNDRISS M 1:500





# SCHNITTPERSPEKTIVE

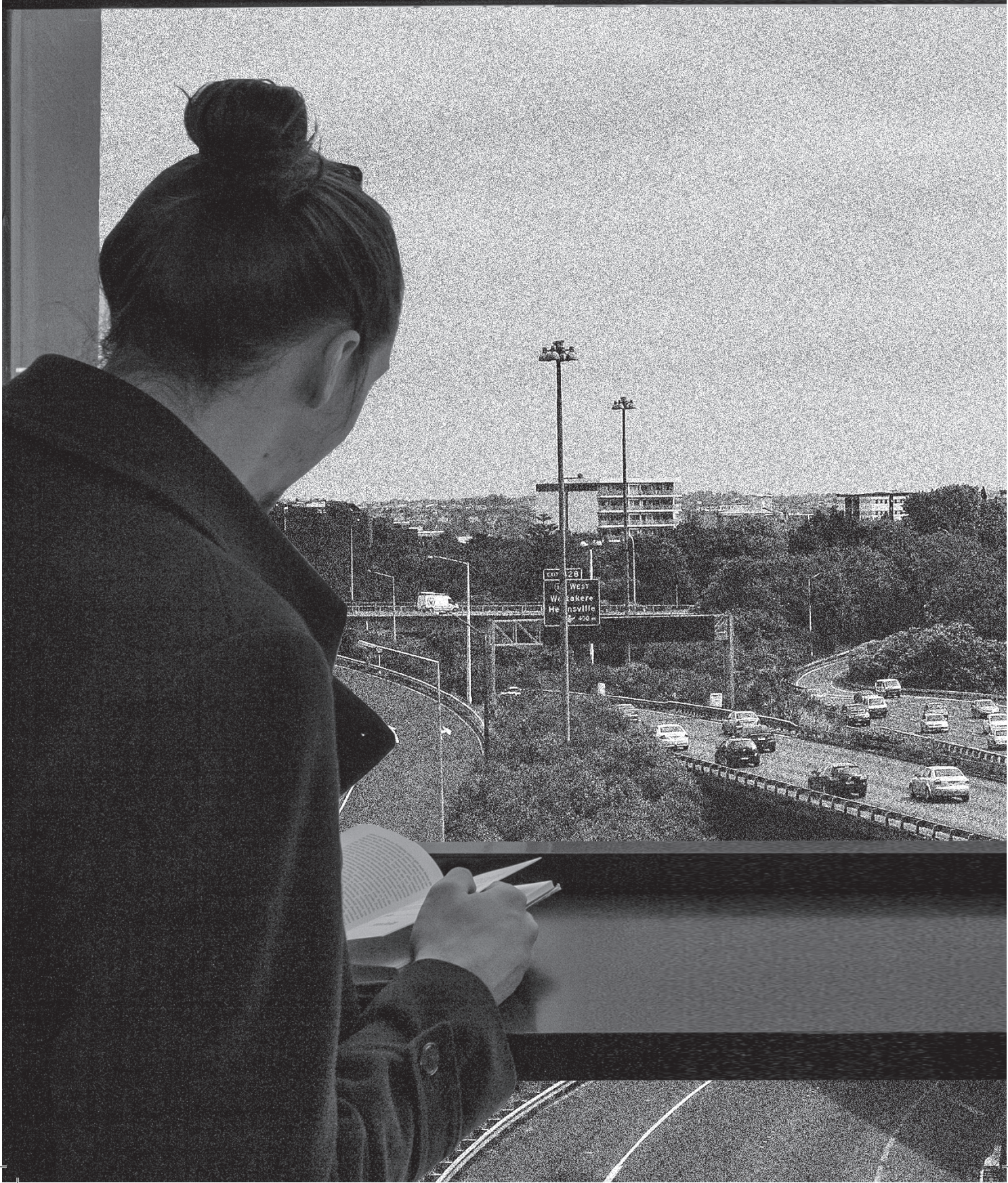














# LITERATURLISTE

## BÜCHER

Joachim Declerck, Ausstellungskatalog Building for brussels. Architektur and Urban Transformation in Europe, Brüssel: Centre for Fine Arts, 2011.

Architects Group Krokodil, Glat! From Suburb to City?, Zürich, 2013

Jan Gehl, Leben zwischen Häusern, Berlin: Jovis Verlag, 2012

Paul Mees, Transport for Suburbia, London: Earthscan, 2010

Howard Ebenezer, Garden Cities of Tomorrow, London, 1902

Hans Bernhard Reichow, Die autogerechte Stadt, Ravensburg: Otto Maier Verlag, 1959

## DOKUMENTE, UNPUBLIZIERTE STUDIEN & WISSENSCHAFTLICHE ARBEITEN

Richard Reid Architect & Landscape Architect, Auckland City CBD Public Artwork Development Plan, Auckland: Auckland City, 2005

Institut für Städtebau TU-Graz, Städtebauliche Schlüsseltexte, Graz, 2006

Walter Hook, Our Cities Ourselves: The Future of Transportation in Urban Life, New York: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), 2010

Christopher Kost (ITDP) Matthias Nohn (EPC), Better streets, better cities A guide to street design in urban India, New York: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), 2011

Juan Pablo Bocarejo Ph.D, Maria Caroline LeCompte M.Sc, Jiangping Zhou, The life and death of urban highways, New York: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), 2012

Newson-Stenberg Advertising, Auckland City and Province, Auckland, ProcessPlates Ltd., 1955

Social and Economic Research and Monitoring team, A brief history of Auckland's

urban form, Auckland, Auckland Regional Council, April 2010

Auckland Council, Auckland Unleashed..., Auckland: Auckland Council, 2011

Rod Oram, AUCKLAND 2060, Auckland, 2009

Auckland Council, City Centre Masterplan 2012, Auckland: Auckland Council, 2012

Franz Fürst, Ursus Himmelbach, Petra Potz, Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert – Wege zur Nachhaltigkeit?, Institut für Raumplanung, Dortmund, 1999



## ARTIKEL IN ZEITUNGEN UND ZEITSCHRIFTEN

Bruno Latour, Stadtverkehr, ARCH+ 196/197  
POST OIL CITY, ARCH+ Verlag Gmbh, Jan.  
2010

Curitiba – Akupunktur- Städtebau radial-  
konzentrische Stadt, ARCH+ 196/197 POST  
OIL CITY, ARCH+ Verlag Gmbh, Jan. 2010

High Line Postfossile Infrastrukturen, ARCH+  
196/197 POST OIL CITY, ARCH+ Verlag  
Gmbh, Jan. 2010

Broadacre City Suburbanisierung, ARCH+  
196/197 POST OIL CITY, ARCH+ Verlag  
Gmbh, Jan. 2010

Mike White, Does New Zealand need eight  
million peoples?, North & South, Aug. 2010

Auckland Star Special Feature, Auckland:  
City of ... 500.000, Auckland: Auckland  
Star, Mai 1964

Jeremy Salmond, Artikel A most respect-  
able type, architektur nz, Mai 2009

## VIDEO- UND FERNSEH DOKUMENTATION

Auckland, City of Cars, YouTube, 2006

Early Auckland, YouTube, 2011

Electric trains and their part in the new era  
of public transport in Auckland , YouTube,  
2012

Auckland's New Public Transport Network ,  
YouTube, 2013

Auckland City Rail Link, YouTube, 2012

The Auckland Plan, YouTube, 2012

The Auckland Plan – did you know?,  
YouTube, 2011

## WEBPAGES

<http://www.itdp.org/>

<http://transportblog.co.nz/>

[www.arc.govt.nz](http://www.arc.govt.nz)

<http://www.aucklandcouncil.govt.nz>

<http://www.wikipedia.org/>

<http://www.teara.govt.nz/>

# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

## | 01

Seite 10/11  
Ardmore Pilot, Auckland's CBD from  
4000ft, <http://ardmorepilot.blogspot.co.at>,  
2013

## | 02

Seite 38 oben  
Karte von 'Radio New Zealand' aus dem  
Jahr 1958, [www.radioheritage.net](http://www.radioheritage.net)

Seite 38 unten  
Auckland City Council, Covergraphik aus  
'Auckland City and Province', 1955

Seite 39  
Anzeige der New Zealand Company in einer  
britischen Tageszeitung, [de.wikipedia.org](http://de.wikipedia.org),  
zwischen 1839 und 1850

Seite 41 oben  
[www.kroad.com](http://www.kroad.com)

Seite 41 unten  
[nla.gov.au](http://nla.gov.au)

Seite 43  
<http://www.kidspot.co.nz>

Seite 44  
Titelbild der Sonderausgabe des 'Auckland  
Star', Auckland: City of ... 500.000, 1964

Seite 45  
Friedrich Hundertwasser, 'Koru Flag', [www.  
nzhistory.net.nz](http://www.nzhistory.net.nz)

Seite 45  
New Zealand Herald Supplement, 2/10, 1964

Seite 48  
Framework (and Scaffolding) of a Samoan  
House, [nzetc.victoria.ac.nz](http://nzetc.victoria.ac.nz)

Seite 49 oben  
'Long Live the Modern: New Zealand's New  
Architecture, 1904-1984', Julia Gatley,  
Samoa House/ Maota Samoa, Peseta Lama  
Tone

Seite 49 unten  
Simon Devitt, [architecturenz](http://architecturenz.com), 3.2009

Seite 51 unten  
[www.topboxdesign.com](http://www.topboxdesign.com), St Patrick's Square  
in Auckland, 2010

Seite 60/61  
[maps.google.com](http://maps.google.com)

Seite 66/67  
[twitter.com/mayorlenbrown](https://twitter.com/mayorlenbrown), 2011

Seite 69  
Ferdinand von Hochstetter, [de.wikipedia.org/  
wiki/Aucklandfeld](http://de.wikipedia.org/wiki/Aucklandfeld), Abbildung, 1864

Seite 72  
Ebenezer Howard, Garden Cities of To-  
morrow, 1898



Seite 73  
Frank Lloyd Wright, The Disappearing City, 1935

Seite 74 oben  
catalogo.artium.org, Plano Piloto de Brasilia, 1958

Seite 74 unten  
Plan einer Bandstadt von Arturo Soria y Mata, 1882

Seite 75 oben  
www.sennestadtverein.info

Seite 75 unten  
pikdit.com

Seite 76 oben  
museumvictoria.com.au, Family in Front of a House, Clunes, Victoria, circa 1890

Seite 76 mitte  
Luv my D40, Victorian Villa - Auckland, www.flickrriver.com, 2012

Seite 76 unten  
New Zealand Herald Supplement, Section 2/10, 1964

Seite 77 oben  
www.immigration-newzealand.com, The 'Victorian Villa' style, 2010

Seite 77 mitte  
www.teara.govt.nz, Railways poster promoting suburban life, 1930s

Seite 77 unten  
www.resene.co.nz/pdf/ColourScheme-Pad\_Vic\_villa.pdf, 2011

Seite 78  
maps.google.com  
Seite 80 oben  
nzetc.victoria.ac.nz, aus der London News, 1853

Seite 80 mitte  
www.aucklandcity.govt.nz, Felton Mathew's plan of AKL, 1841

Seite 80 unten  
M. Johnson, Boundries of the Borough of Auckland 1851, Decently and in order, 1971

Seite 81, 83, 85, 87, 89  
Grafik auf Basis von einer Abbildung aus: A brief history of Auckland's urban form, Auckland, Auckland Regional Council, April 2010

Seite 82 oben  
M. Johnson, Growth of Auckland City Area, Decently and in order, 1971

Seite 82 unten  
www.teara.govt.nz, auckland near railway station

Seite 84  
New Zealand Herald Supplement, Section 2/10, 1964

Seite 106  
Filmstills aus Disneyland's Animationsfilm, 'Magic Highway U.S.A.', 1958

Seite 107 oben  
forums.digitalpoint.com

Seite 107 mitte  
http://www.portlandmercury.com, Portland, 1968

Seite 107 unten  
Edward Burtynsky, Highway #1 intersection, Los Angeles, 2003

Seite 108 links  
transportblog.co.nz

Seite 108/109 mitte  
www.kroad.com

Seite 109 oben  
transportblog.co.nz



Seite 109 unten  
'Auckland Star' special feature, 1964

Seite 110  
New Zealand Herald Supplement, Section  
2/10, 1964

Seite 111  
Jan Gehl, Leben zwischen Häusern, 2012

Seite 112 unten  
Our Cities Ourselves: The Future of Trans-  
portation in Urban Life, 2010

Seite 112 oben  
Jan Gehl/D. Appleyard und M. Lintell, Leben  
zwischen Häusern, 2012

Seite 113 oben  
www.mobilize.org.br

Seite 113 mitte  
http://www.happybike.cn

Seite 113 unten  
www.radiobici.it

Seite 114  
ARCH+ 196/197, Curitiba – Akupunkturstäd-  
tebau, 2010

Seite 115  
www.kroad.com

Seite 117  
en.wikipedia.org

Seite 118 oben  
caa.org.nz

Seite 118 mitte u. Unten/119/120 oben  
transportblog.co.nz

Seite 120 mitte  
oh.yes.melbourne, www.flickr.com, 2012

Seite 120 links  
Inger-Lisa, www.inger-lisahurst.com, 2013

Seite 125 oben links  
anna\_t, www.flickr.com, 2009

Seite 125 oben rechts  
peter Celsing, www.em2n.ch

Seite 125 mitte links  
http://www.perkinswill.com

Seite 125 mitte rechts  
cityroom.blogs.nytimes.com, 1963

Seite 125 unten links  
de.paperblog.com

Seite 125 unten rechts  
stohl.de

Seite 127 oben links  
circarq.wordpress.com

Seite 127 oben rechts  
Diller, Scofidio + Renfro, www.designmaga-  
zin.cz

Seite 127 mitte oben  
ZUS, www.archdaily.com, 2013

Seite 127 mitte unten links  
Ralph Hut, bbc.com, 2012 en.wikipedia.org

Seite 127 mitte unten rechts  
zuerich.com

Seite 127 unten  
www.bau-art.at

Seite 129 oben  
Globe Staff, boston.com

Seite 129 mitte oben links  
Seattle Municipal Archives, Freeway  
Park, www.flickr.com, circa 1978,

Seite 129 mitte oben mitte  
diglittle.tumblr.com, Lawrence Halprin,  
Seattle Freeway Park, 1970





## | 03

Seite 129 mitte oben rechts  
[www.studyblue.com](http://www.studyblue.com)

Seite 129 mitte unten links  
[www.cv.vic.gov.au](http://www.cv.vic.gov.au), 1979

Seite 129 mitte unten rechts  
Lab+Bates Smart, Site plan, [blog.daum.net](http://blog.daum.net)

Seite 129 unten links  
[www.fotos-aus-der-luft.de](http://www.fotos-aus-der-luft.de) Autobahnüberbauung Schlangenbader Straße, 2009

Seite 129 unten rechts  
<http://byenibevaegelse.wordpress.com>

Seite 136  
[oh.yes.melbourne](http://oh.yes.melbourne), [www.flickr.com](http://www.flickr.com), 2012

Seite 138  
[oh.yes.melbourne](http://oh.yes.melbourne), [www.flickr.com](http://www.flickr.com), 2012

Seite 140  
[oh.yes.melbourne](http://oh.yes.melbourne), [www.flickr.com](http://www.flickr.com), 2012

Seite 150/151  
[www.em2n.ch](http://www.em2n.ch)

Seite 152/153  
Graphik erstellt mit Grundlage von [maps.google.com](http://maps.google.com)

Seite 156/157 oben  
Graphik erstellt mit Grundlage von [maps.google.com](http://maps.google.com)

Seite 156/157 unten  
Graphik erstellt mit Grundlage von [acmaps.aucklandcouncil.govt.nz/](http://acmaps.aucklandcouncil.govt.nz/)

Seite 168  
Landscape Projects and Gehl Architects,  
<http://www.landezine.com>, 2011

Seite 170/171  
[maps.google.com](http://maps.google.com)

Seite 177  
[maps.google.com](http://maps.google.com)

Seite 179  
Graphik erstellt mit Grundlage von [maps.google.com](http://maps.google.com)

Seite 181  
Graphik erstellt mit Grundlage von [maps.google.com](http://maps.google.com)

Seite 183  
Graphik erstellt mit Grundlage von [maps.google.com](http://maps.google.com)

Seite 185  
Graphik erstellt mit Grundlage von [maps.google.com](http://maps.google.com)

Seite 186  
[maps.google.com](http://maps.google.com)

Seite 187  
Graphik erstellt mit Grundlage von [maps.google.com](http://maps.google.com)



DANKE



Gitti,  
für Alles!

Johannes, Julia, Elisabeth,  
Lisa, Alex, Lukas, Elfriede,  
Cäcilia, Julius und Lung  
für eure produktive  
Unterstützung.

Jean Marie Corneille  
Meuwissen, Mark Jackson,  
Andreas Lichtblau, Alistair  
Ray, Andrew Douglas,  
Cameron Pitches, Edward  
Bennet, Richard Reid, Rod  
Oram for your time and input.

AZ3 für Kost und Logis.



# GÄSTEBUCH