

L.A. 2025

Revitalisierung des historischen Stadtzentrums von
Los Angeles

DIPLOMARBEIT
zur Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung : Architektur
Name des Autors: Hermann Nußdorfer

Technische Universität Graz Erzherzog-Johann
Universität Fakultät für Architektur

Betreuer:
Doytchinov, Grigor, Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn.

Institut: Städtebau Institut
Mai/2010

Deutsche Fassung:
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

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 entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am

.....
(Unterschrift)

Englische Fassung:

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.

.....
date

.....
(signature)

Inhaltsverzeichnis:

Kapitel	1	LOS ANGELES EIN „REIZVOLLER MOLOCH“ STELLT SICH VOR
		The Architecture of Four – Ecology:
		- Ecology of Business..... Seite 4 - Seite 10
		- Ecology of Autopia Seite 11 - Seite 13
		- Ecology of Fantastic..... Seite 14 - Seite 19
		- Ecology of Architecture..... Seite 20 - Seite 27
Kapitel	2	INTERNATIONALE STRATEGIEN ZUM STADTUMBAU
		- Lyon..... Seite 27 - Seite 45
		- Rio de Janeiro..... Seite 45 - Seite 59
		- Tokio..... Seite 59 - Seite 76
		- Chicago..... Seite 76 - Seite 95
Kapitel	3	LOS ANGELES RIVER REVITALIZATION MASTER PLAN
		- Das „Blaue Band“ von Los Angeles..... Seite 95 - Seite 99
		- Das "Grüne Band" von Los Angeles Seite 99 - Seite 102
		- Strukturelle Rückbesinnung auf den autofreien Verkehr..... Seite 102 - Seite 108
		- Zonierung entlang des L.A. River..... Seite 109 - Seite 110
		- RIO..... Seite 111 - Seite 112
Kapitel	4	ANALYSE DES PROJEKTGEBIETES "LOS ANGELES 2025"
		- Übersicht und Flächenwidmung Seite 113 - Seite 119
		- Verkehr und Eisenbahnnetz..... Seite 120 - Seite 122
		- Die Soziologie und Wirtschaft im Chinatown – Cornfields Area..... Seite 123 - Seite 127
		- Übersichtsfotos..... Seite 128 - Seite 145
Kapitel	5	ENTWURF „LOS ANGELES 2025“
		- Historische Entwicklung L.A. 2025 Seite 145 - Seite 149
		- Die Steigerung der "urbanen" Wertschöpfung als Weg zum Erfolg Seite 145 - Seite 153
		- Umbauphasen der Stadtregion L.A. 2025..... Seite 153 - Seite 155
		- Infrastrukturanalyse der bestehenden und zukünftigen Stadtregion..... Seite 156 - Seite 159
		- Los Angeles Culture Loop/ Los Angeles River Park.... Seite 159 - Seite 164
		- Entwurf des zweiten Bauabschnitts "Destiny" Seite 165 - Seite 171
		- Entwurf des dritten Bauabschnitts "Change": Seite 172 - Seite 182
Kapitel	6	ANHANG..... Seite 183 - Seite 189

Das nachfolgende Kapitel wurde aus den Büchern

DUMONT RICHTIG REISEN KALIFORNIEN von Manfred Braunger und

LOS ANGELES: THE ARCHITECTURE OF GOUR ECOLOGIES von Reyner Banham zusammengefasst.

Kapitel 1

LOS ANGELES EIN „REIZVOLLER MOLOCH“ STELLT SICH VOR

El Pueblo de la Reina de Los Ángeles The Architecture of Four - Ecology

El Pueblo de la Reina de Los Ángeles (Das Dorf der Königin der Engel) wurde im Jahr 1781 von einer kleinen Siedlergruppe aus Spanien gegründet. Später geriet der ellenlange Zungenbrecher in Vergessenheit, weil sich (nach dem Fluss, an dessen Ufer sich die Stadt auszubreiten begann) die Bezeichnung Los Angeles einbürgerte. Doch auch sie fiel dem amerikanischen Faible für Abkürzungen zum Opfer. Alle Welt kennt die Stadt der Engel heute unter ihrem Kürzel L.A.

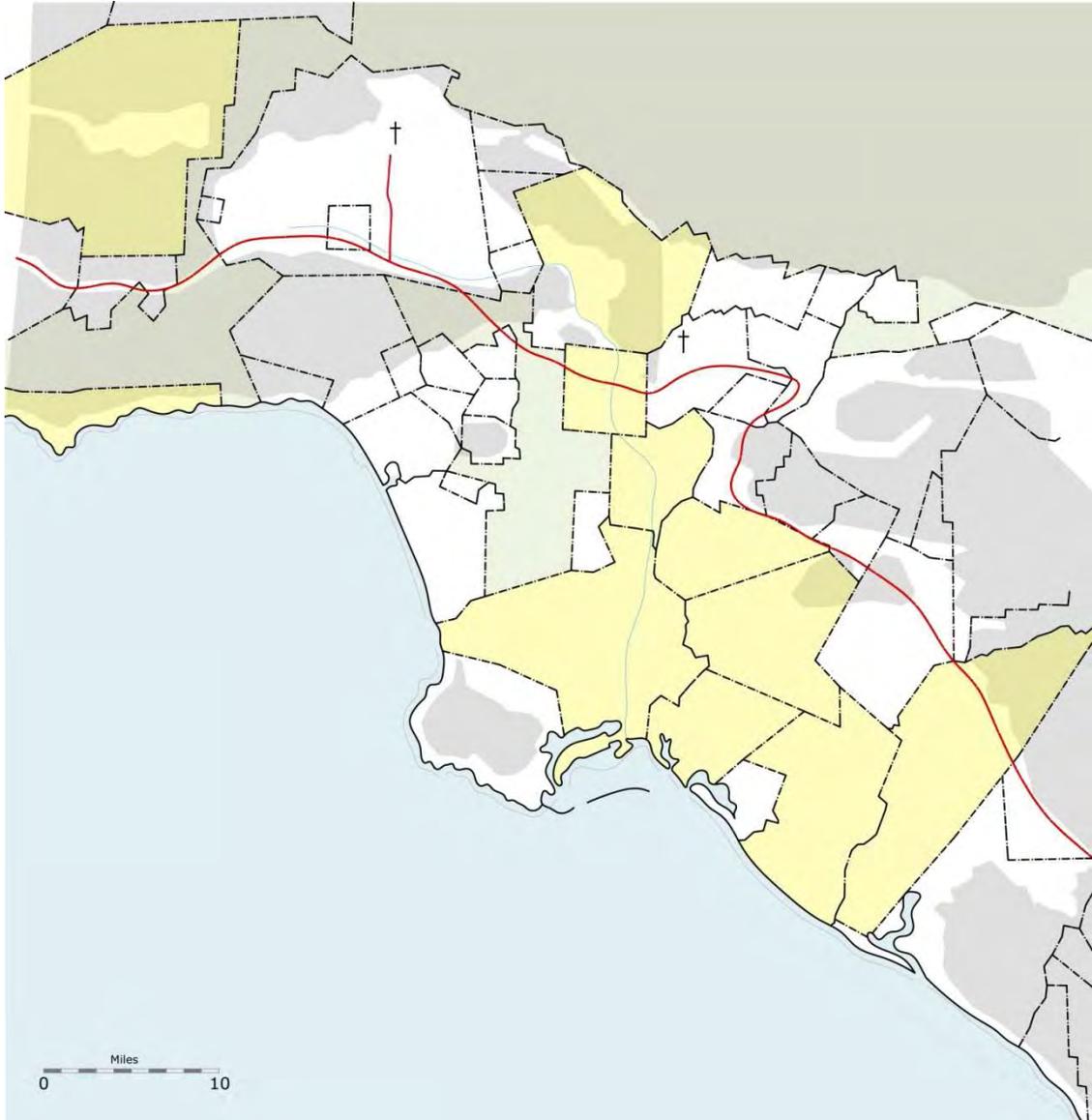
Doch wie beschreibt man einen Ort, an dem 3.694.813 Menschen im Zentrum, 19,3 Millionen in der Metropolregion (Metropolitan Statistical Area) und 17,8 Millionen in der erweiterten Metropolregion (Combined Statistical Area) leben. Im Zentrum leben also fast halb so viele Menschen wie in ganz Österreich, wodurch es schwierig wird diesen Ort zu beschreiben. Denn die Vielfalt an verschiedenen Lebensmentalitäten, Kulturen, Unterhaltungsangeboten und Nutzfunktionen ist auf extrem engen Raum zusammengepackt. Am Besten stellt man sich Los Angeles wie einen Hamburger vor. Zwischen zwei Weizenbrötchen befindet sich ein Stück Hackfleisch (Burger) garniert mit Salat, Zwiebeln, Tomaten, Käse u.s.w. Er ist einfach, schnell zu kochen, kann mitgenommen und verzehrt werden und sieht gut aus. Und genau so verhält sich Los Angeles. Man muss Los Angeles in verschiedene Themen aufteilen, damit man einen Überblick über das Ganze bekommt. Dafür möchte ich vier verschiedene Kriterien verwenden: Ecology of Business, Ecology of Autopia, Ecology of Architecture und Ecology of Fantastic.

„Ecology of business“ – Der Anfang von Allem

Den Grundstein für die Kolonie El Pueblo de la Reina de Los Angeles legte der Gouverneur Felipe de Neve im Jahr 1781. Er wählte einen Platz aus der leicht zu verteidigen war. Pueblo of Los Angeles war im Osten und im Westen gefasst durch zwei Gebirgsausläufer (heute Bunker Hills, Osten und City Terrace, Westen), zwischen dem kleinen Tal befindet sich der Los Angeles River. Es war die letzte Verengung bevor der Fluss ins südlich gelegene Flachland und anschließend ins Meer floss. Ein weiterer wichtiger Faktor für diesen Platz war, dass er direkt an der Camino Real Straße lag. Im Norden der Kolonie befanden sich die Klöster der Franziskaner, welche die Heiden bekehren sollten. Die ersten Jahrzehnte schlief das Dorf vor sich hin. Das

Land wurde parzelliert und als Viehzucht Gebiet genutzt, da die Vegetation mehr an eine Steppe erinnert als fruchtbares Ackerland.

Abbildung 1 - Karte von mexikanischen und spanischen Ranches



Legende:

- Spanische Ranches
- Mexikanische Ranches
- Öffentliches Land
- Gebirgsausläufer| Gebirge
- Straße Camino Real

„Manifest Destiny“ – Go west young man, there is Gold !!!!

Entscheidend für die weitere Zukunft Kaliforniens und somit auch Pueblo de Los Angeles waren die immer aggressiver werdenden Expansionsbestrebungen der USA. Das sogenannte „Manifest Destiny“ definierte die westliche Ausdehnung der Vereinigten Staaten bis an den Pazifik als von Gott gegebenen Auftrag. In diesem Sinne erklärte US – Präsident Polk 1846 nach einigen bewaffneten Geplänkeln an der texanisch – mexikanischen Grenze Mexiko City den Krieg, wohl wissend, dass sich das Land gegen eine Abtrennung seiner nördlichen Provinzen nicht zur Wehr setzen konnte. Mit dem bis 1848 dauernden amerikanischen – mexikanischen Krieg schuf Washington D.C. auch im Westen eine neue Realität. Wenige Tage vor der Unterzeichnung des Vertrages von Guadalupe Hidalgo stieß ein gewisser James Marshall am American River beim Bau einer Sägemühle auf funkelnde Körner: Kaliforniens erster Goldfund. Der Regierung in Washington D.C. hätte die Entdeckung gelegener nicht kommen können. Nach dem Krieg gegen Mexiko mehrten sich die kritischen Stimmen, die Zweifel am Sinn des Waffenganges und an der Annexion Kaliforniens äußerten. Polk brachte die Gegner seiner Expansionspolitik schnell zum Verstummen, indem er die Goldfunde, von denen er zur Zeit der Vertragsunterzeichnung noch nichts wissen konnte, zur Legitimation seiner Kalifornienpolitik machte. Das scheinbar im Übermaß vorhandene Edelmetall wirkte auch auf den Prozess der Staatswerdung als beschleunigender Katalysator. Während manche andere Territorien im Westen jahrzehntelang auf die Aufnahme in die Amerikanische Union warten mussten, durfte sich Kalifornien bereits im Jahr 1850 als 31 Bundesstaat bezeichnen.

Diese Tatsache brachte für Kalifornien und Los Angeles einen unglaublichen Wachstumsschub. Waren frühere Kolonialpioniere über die See gekommen, so waren sie jetzt im Stande über den Landweg anzureisen. Tausende Menschen machten sich auf dem Weg von Osten nach Westen über den California Trail oder den Oregon Trail. Die Stadt explodierte regelrecht und binnen 40 Jahren besaß Los Angeles 160.000 Einwohner. Durch diese Entwicklung wandelte sich auch die Wirtschaft, weg von der Viehzucht hin zum Ackerbau.



Abbildung 2 - Pueblo de Los Angeles

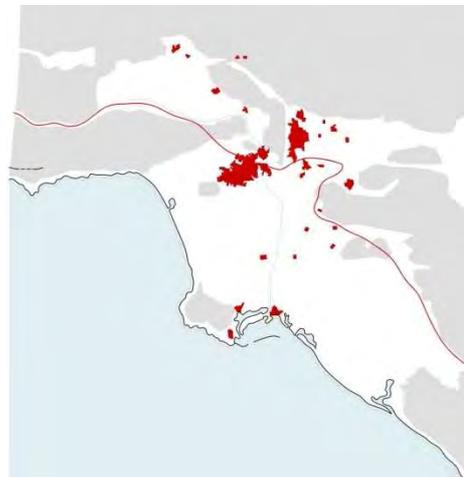


Abbildung 3 - Hauptplatz von Los Angeles 1869

Abbildung 4 - Einwohnerentwicklung von 1850 bis 1983:

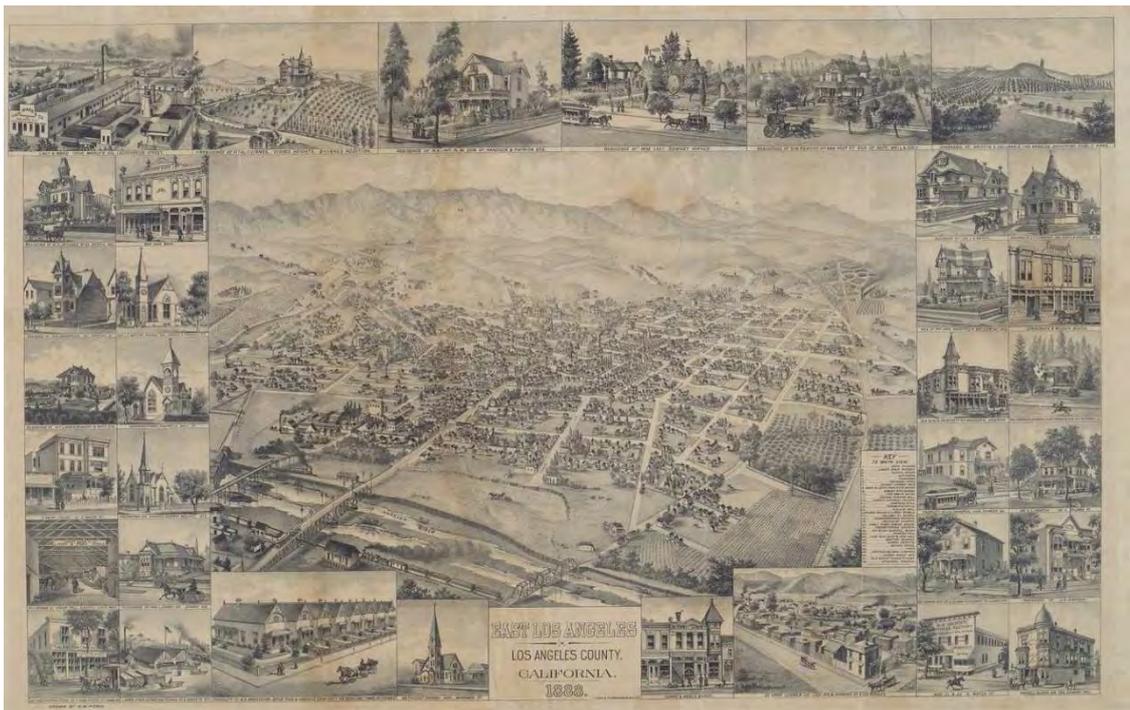


1850, Einwohner 2.500



1893, Einwohner 160.000

Abbildung 5 - Los Angeles, 1888



Das „Palimpsest“ – Transportsystem von Los Angeles

Um die hergestellten Waren schneller und effizienter zu den Häfen bzw. Endverbrauchern in der Region bringen zu können, ordnete man im Jahr 1869 den Bau einer Eisenbahnlinie zwischen der Stadt Los Angeles und dem Tiefseehafen in San Pedro an. Zur gleichen Zeit entschied sich Washington D.C. für den Bau einer transkontinentalen Bahnstrecke. Da diese durch private Firmen gebaut wurde, welche von Staat subventioniert (Für jeden gebauten Meter gab es einen Geldzuschuss und das angrenzende Land zur Bahn gehörte ebenfalls der Bahn) wurden, baute man die kürzeste Strecke. Dies sah vor Los Angeles zu umgehen und direkt nach Nevada vorzustoßen. Um nicht ins Hintertreffen gegenüber San Francisco zu kommen, beschloss die Stadt, eine eigene Eisenbahnlinie durch San Fernando, östlich nach Spadra und das San Bernardino Tal zu bauen. Das war wohl die wichtigste Entscheidung seit der Gründung 1781 für Los Angeles. 1874 gab der Senator of Nevada, J.P. Jones, den Auftrag für den Bau einer Bahnlinie von Los Angeles nach Santa Monica. Der Grund war die Spekulation, dass der Tiefseehafen in Santa Monica zum neuen Worldport LA. werden würde. Die Entscheidung fiel gegen Santa Monica und für San Pedro. Doch diese fünf Bahnlinien sollten das Grundskelett von Los Angeles für die nächsten fünf Jahrzehnte bilden.

Die Bahn veränderte das Leben der Menschen. Benötigte man früher einen Tag von Los Angeles nach Santa Monica, so brauchte man später zwei Stunden für diese Strecke. Durch diese neue „Lebensqualität“ in der Stadt und der Tatsache der billigen Grundstückspreise, erfuhr die Stadt eine weitere Migrationswelle. Dieser Effekt unterstützte die Parzellierung und somit die Grundstücksspekulation. Das ist wohl ein weiterer Hauptgrund, warum Los Angeles an der heutigen Zersiedelung leidet. Mit dem Anwachsen der Stadt hatte man mit einem neuen Problem zu kämpfen, der Wasserversorgung. Um das Wasser für die Zukunft zu sichern, wurden das Los Angeles Aquädukt (Fertigstellung 1913 Länge: 300 km) und das Colorado Aquädukt (Fertigstellung 1936 Länge: 640km) errichtet. Eine Schattenseite dieser grandiosen Bauwerke ist, dass die dortigen Einwohner umgebracht oder vertrieben wurden um an das Wasser heranzukommen.

Im Jahr 1887 eröffnete die erste elektrische Bahnlinie in Los Angeles, die George Howland's Pico Street line. Sie verband das Geschäftsviertel mit den reichen Wohnvierteln. Diese Linie war der Startschuss für das sub – urbane Straßenbahnnetz in Los Angeles. Wie so oft, wurde auch dies aus privater Hand bezahlt, genauer gesagt von Moses Sherman and Clark. Diese Firma war der Inbegriff von "get – rich – quick". Sie hatten überall wo mit Immobilien zu tun hatte ihre Finger im Spiel. Sie legten das Straßenbahnnetz fest und entschieden welcher Straßenzug wertvoll war und welcher nicht. Ihr Imperium erstreckte sich auf 1.164 Meilen in über 50 Gemeinden. „The Big Red Cars“ waren das Blut der Stadt bis ungefähr 1915.

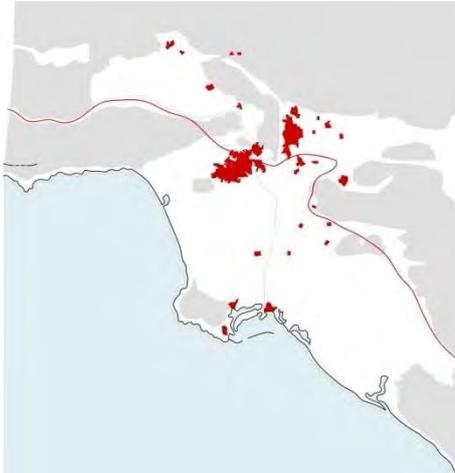
Abbildung 6 – die ersten Bahnlagen und existierenden Wasserversorgungssysteme



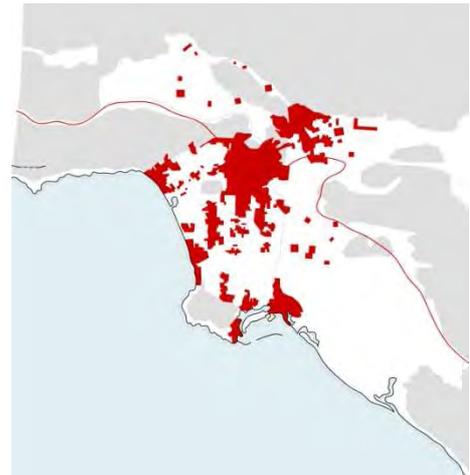
Legende:

-  Hauptwasserleitung
-  Aquädukte
-  Bahnstrecken
-  Gebirgsausläufer

Abbildung 8 - Einwohnerentwicklung von 1893 bis 1916:



1893, Einwohner 160.000



1916, Einwohner 100.000.000



Abbildung 9 – Karte von Los Angeles um 1909



Abbildung 10 – Ansicht 7th Street

„Ecology of Autopia“ – Der Traum des Individualverkehrs

An die großen Boulevards war Los Angeles von je her gewöhnt. Die erste wichtige Straße war die Missionsstraße Camino Real. Sie war 970 km lang und verband die 21 Missionsklöster sowie zwei Pueblos (Siedlungen) und vier Presidios (Garnisonen).

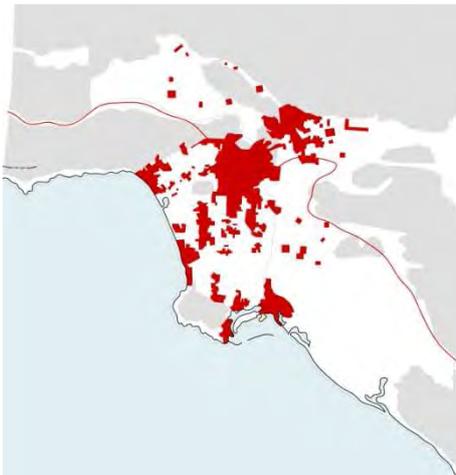
Als Henry Ford mit seinem Auto „Tin Lizzy“ 1908 den Durchbruch schaffte, veränderte er damit das ganze Sozialgefüge von Amerika. Weg vom Massenverkehr hin zum Individualverkehr. Davor blieb auch Los Angeles nicht verschont. Wann genau die Zeit des "motorized Age" in L.A. begann kann man sehr schwer feststellen. Im Jahr 1910 wurde der Automobile Club von Süd Kalifornien gegründet aber es dauerte noch weiter 17 Jahre bis der erste Freeway gebaut wurde. Als erstes Entwicklungsgebiet, welches auf individuellem Verkehr basierte, kann man die Miracle Mile am Wilshire Boulevard sehen. Dieser Boulevard selbst wurde einige Jahre zuvor von Gaylord Wilshire, ein Mitglied von einem Klan von Immobilienmaklern die Fullerton entwickelten, gegründet. Geplant wurde der Boulevard, der das Stadtzentrum mit Santa Monica verband, von Wilbur Cook im Jahre 1906. Er wurde aber erst 1919 fertiggestellt, da es eine sehr starke Gegenbewegung von Geschäftsleuten, deren Geschäfte im Stadtzentrum situiert waren, gab. Es war A. W. Ross, ebenfalls ein Immobilienmakler, der als Erster die neuen Gewohnheiten der „mobilen Shopper“ untersuchte und ein neues Konzept, das der Shopping Mall, entwickelte. War früher für den Erfolg eines Geschäftes der Ort ausschlaggebend, so änderte sich dies nun. Die neuen Indikatoren für Erfolg waren jetzt schnelle Erreichbarkeit und gute Parkmöglichkeiten für die Käufer. Denn wer zu dieser Zeit ein Auto besaß, hatte Geld und wollte nicht zu Fuß durch die Stadt zum Geschäft laufen. Wilshire Boulevard mutierte zur größten Einkaufsstraße, wo das Auto fahren zu einem wohlwollenden Genuss wurde. Ein negativer Effekt war, dass das Stadtzentrum und die Einkaufsstraßen, die nur zu Fuß erreichbar waren ausstarben.

Im gleichen Jahr wurden die Straßen von Santa Monica und Pico sowie die Figueroa Straße mit Straßenampeln ausgestattet. Durch die Synchronisierung der Ampeln wurde der aufkommende Verkehr geregelt und Staus konnten leichter vermieden werden. Der Pasadena Freeway wurde der Anfang eines Freeway Netzwerkes. Der Automobilclub stellte in 1938 ein neues Konzept vor, wonach die ganze Stadt ein neues Straßensystem bekommen sollte. Es basierte auf den Robert Moses's Parkway von New York, wo man schon die schon ersten Erfahrungen sammeln konnte. Pasadena Freeway blieb aber das einzige Teilstück, welches noch vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges fertig gestellt werden konnte.

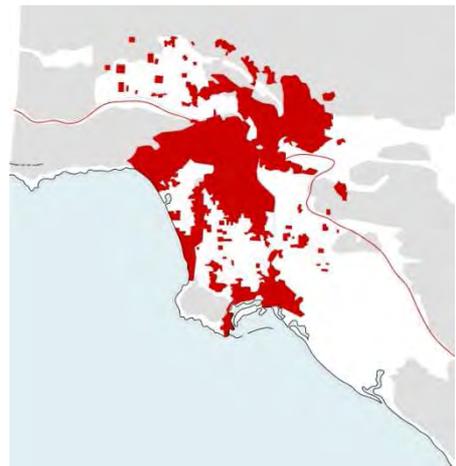
Die erste Verbindung nach dem Krieg, war die Verbindung von Hollywood in das nahe gelegene San Fernando Valley, Richtung Süden wurde Santa Ana erschlossen.

Natürlich wurde auch der Pasadena Freeway südwärts verlängert, das neue Teilstück wurde zum Harbour Freeway und führte nach Long Beach. Es dauerte aber bis 1964 bis das Los Angeles Freeway System fertig gestellt wurde. Weil auch dieses System bald an seine Grenzen kam, baute man als Antwort auf das steigende Verkehrsaufkommen, das „Super Freeway Network System“. Man konnte mit dem Auto nur von den Freeways auf dieses Straßensystem gelangen. Es war komplett abgeschnitten von den lokalen Straßen und bildet somit auch die dritte Ebene des Verkehrsnetzes.

Abbildung 11 - Einwohnerentwicklung von 1916 bis 1933:



1916, Einwohner 100.000.000



1933, Einwohner 3.500.000

Abbildung 12 – High.- Freeway und Boulevard bis 1964



Was kam nach den „Super Freeway Network System“?

Die Einwohner von Los Angeles sind Staus gewohnt, diese sind allgegenwärtig bei einem so großen Verkehrsaufkommen. Was sich wie eine große Erfolgstory für den Freeway anhört, wurde zum größten Desaster für das Bahn- und die Straßenbahnnetz, wenn man bedenkt, dass Los Angeles das zweitgrößte Schienennetz der Welt hatte. Die Bahn hatte keine echte Chance gegen das Auto und bekam immer mehr und mehr das Image eines langsamen und schwerfälligen Fortbewegungsmittels, dass nur nach Fahrplan fuhr und von Niedrigverdienern genutzt wurde. Am 31. März.1963 fuhr der letzte Zug vom Stadtzentrum nach Hollywood mit der Aufschrift „ins Vergessene“. Es dauerte 40 Jahre bis der Nächste kommen sollte. Ab diesen Zeitpunkt war Los Angeles die einzige Metropole der Welt, die komplett ohne U- Bahn oder Straßenbahn auskommen musste. Schon bald realisierte die Stadtverwaltung, dass Los Angeles vor dem Infarkt steht, wenn man nichts daran ändert. Es wurde ein neues Bussystem installiert, welches bis heute einen wichtigen Beitrag zur Mobilität in der Stadt beiträgt. Erst seit den frühen 1990er Jahren hat man den Schienenverkehr für Los Angeles wiederentdeckt und die alte Bahnstecken reaktiviert (Palimpsest – Transportsystem). Für die reichen Bewohner von Los Angeles wurde schon 1969 eine vierte Verkehrsebene errichtet. Neben den LAX (Los Angeles International Airport) errichtete man in jedem Stadtviertel einen kleinen lokalen Flughafen. Somit konnte man mittels Helikoptern und kleinen Flugzeugen quer über die Stadt fliegen. Dies war zu dieser Zeit ein einzigartiges Transportsystem in der Welt.

Abbildung 13 – „Super- Freeway“ und lokale Flugverbindungen



„Ecology of Fantastic“ – California Dreaming

Schon zur Gründungszeit bestand Los Angeles aus einer multikulturellen Einwohnerschicht. Waren es am Anfang nur spanische und mexikanische Siedler bzw. Rancher, so wandelte sich der Mix schlagartig, als Kalifornien am 9. September 1850 als einunddreißigster Staat den Vereinigten Staaten von Amerika beitrug. So entwickelte Los Angeles seinen eigenen Charme, aufgebaut von den Briten, finanziert von Kanadiern und gelebt von den Spaniern. Mit dem Eintreffen der europäischen Migranten wurde eine weitere Zutat in den Schmelztiegel Los Angeles beigefügt. Sie kamen, aus verschiedenen Gründen. Einerseits aus wirtschaftlichen andererseits aus sozialen oder religiösen Gründen. Dieser Schmelztiegel ist der Grund für den erfolgreichen Aufstieg von Los Angeles innerhalb der USA. Alles was hier zum Trend wird, kann und wird sich im restlichen Amerika durchsetzen.



Abbildung 14 – Schriftzug von Hollywood

Kein Wunder, dass sich in Hollywood die Filmindustrie niederließ. Das erste Filmstudio wurde von David Horsleys Company im Jahr 1911 gegründet. Im gleichen Jahr siedelten sich noch weitere 15 unabhängige Unternehmen aus New York, dem damaligen Zentrum der Filmindustrie, nach Hollywood an. Neben ökonomischen Gründen waren auch die klimatischen Bedingungen ausschlaggebend. Die Tage waren wesentlich länger als in New York, wodurch die Dreharbeiten verlängert werden konnten, da man zur dieser Zeit keine künstliche Belichtung hatte. Mitentscheidend war zweifelsohne auch die große Entfernung zu New York, von wo aus die mächtige Motion Picture Patents Company alle ihre nicht angeschlossenen Unternehmen mit hohen Strafen und Lizenzgebühren bedrohte. Zu den größten Filmstudios in Hollywood zählen derzeit die Universal Studios und Warner Brothers. Diese Branche mutierte langsam aber sicher neben dem Öl – Geschäft und der Industrie zum dritten großen wirtschaftlichen Faktor der Stadt. Dies manifestierte sich auch in der Stadtbild wieder.

Die Universal Studios im Norden der Stadt baute eine kleine Kulissenstadt für ihre Filme auf. Mitte der 60er Jahre entwickelte sich dieses Areal zu einem Themenpark, wo die Gäste mit Stunts und Touren durch das Areal unterhalten wurden. Ein weiterer Touristenmagnet sind die Touren durch Hollywood, Bel Air, Beverly Hills wo man zu den Wohnhäusern der Filmstars pendelt. Generell bieten diese Gebiete einen starken Kontrast zur restlichen Stadt. Sie sind sehr fußgängerfreundlich und die Straßenzüge sind sehr begrünt. Der Walk of Fame ist ebenfalls ein städtebauliches Indiz für die Filmindustrie in Los Angeles. Hier werden alle berühmten Filmdarsteller am Gehsteig geehrt. Mittlerweile sind von über 2000 Personen die Hand- und Fußabdrücke in den Boden eingelassen worden.



Abbildung 15 – Disneyland, Anaheim

Doch die weit größere Traumfabrik ist Disneyland. Es wurde 1955 in Anaheim von Disney eröffnet und gehört zu den meist besuchten Freizeitparks der Welt. Die Anlage wurde 1966, 1993 und 2001 mehrfach erweitert. Diese Idee von einem Freizeitpark war in Los Angeles nichts Neues. Einer der Ersten dieser Art war Santa Monica Pier und wurde von Charles Looff im Jahr 1916 gebaut. Er beherbergte ein Karussell, ein Aquarium und einen Tanzsaal (La Monica). Er war bei der Bevölkerung sehr beliebt und aufgrund der Nähe zu den Filmstudios Hollywoods wurden dort viele Filme gedreht.



Abbildung 16 – Santa Monica Pier

Aber das größte Branding der Stadt ist das Meer, besser gesagt das Surfen. 1907 wurde es von George Freeth, einem Hawaiianer und Pionier in dieser Disziplin nach Los Angeles gebracht. Es wurde umgehend in der Stadt zum Massensport. Mittlerweile ist Surfen zu einer Art Religion für die Angelos (Spitzname für die Einwohner von Los Angeles) geworden. Venice Beach und Santa Monica gehören heute zu den Plätzen, wo die Reichen und auch die Touristen residieren. Vor allem Venice genießt den Ruf als junger Ort, wo Dynamik und Verrücktheit sehr geschätzt werden.

„Die Ghettos von Los Angeles“ – unterschätzte Integrationsprobleme

Die „Stadt der Engel“ hat aber auch, wie jede Metropole der Welt, mit Integrationsproblemen zu kämpfen. Sie sind so alt wie die Stadt selbst. Das erste Ghetto „Sonora Town“ entstand in den 1850er Jahren, es bestand rein aus mexikanischen Einwohnern und war im Norden der Stadt situiert.

Die Ablehnung der chinesischen Migranten durch weite Teile der US-amerikanischen Bevölkerung steigerte sich in der wirtschaftlichen Krisenzeit der 1870er Jahre zu einer antichinesischen Hysterie. Am 24. Oktober 1871 kam es in Los Angeles zu Rassenunruhen, nachdem bei einem Krieg zwischen rivalisierenden chinesischen Banden zufällig ein Weißer getötet wurde. Im weiteren Verlauf des Aufstandes fiel ein Mob von mehr als 500 europäisch stämmigen Personen in Chinatown ein und tötete 19 Bewohner. Unter den Getöteten war lediglich Einer am ursprünglichen Bandenkrieg beteiligt gewesen. Außerdem war ein Weißer getötet worden, der versucht hatte, das Morden zu verhindern.

Die nächste ethnische Auseinandersetzung gab es im zweiten Weltkrieg. Aus Angst, die japanische Bevölkerung könnte sich bei einem Landangriff von Japan gegen Amerika stellen, wurde die ganze asiatische Bevölkerung inhaftiert und in das Hinterland in Haftanlagen gesperrt.

Generell bereitete die Ghetto-Bildung ein großes Problem. Im Jahr 1965 löste eine Verkehrskontrolle den sogenannten „Watts – Aufruhr“ aus. Eine „weiße“ Polizeistreife wollte zwei schwarze Frauen verhaften, worauf es zu einem Tumult kam. Die Ausschreitungen dauerten sechs Tage und 34 Menschen starben. Eine Untersuchungskommission des Staates stellte fest, dass es in dem Viertel (99 Prozent Schwarze Einwohner) weder ausreichend Arbeitsplätze, noch Bildungseinrichtungen gab - die Lebensqualität in diesem Viertel war extrem schlecht.

Nach dem Freispruch von vier weißen Polizisten, die wegen Misshandlung eines Schwarzen angeklagt wurden, folgten die nächsten Rassenunruhen im Mai 1992, sie waren die größten in Amerika. 53 Menschen starben und 2383 Personen wurden bei den Straßenschlachten verletzt. Es ist zwar der letzte Höhepunkt des Integrationsproblems, aber wahrscheinlich nicht der Letzte.

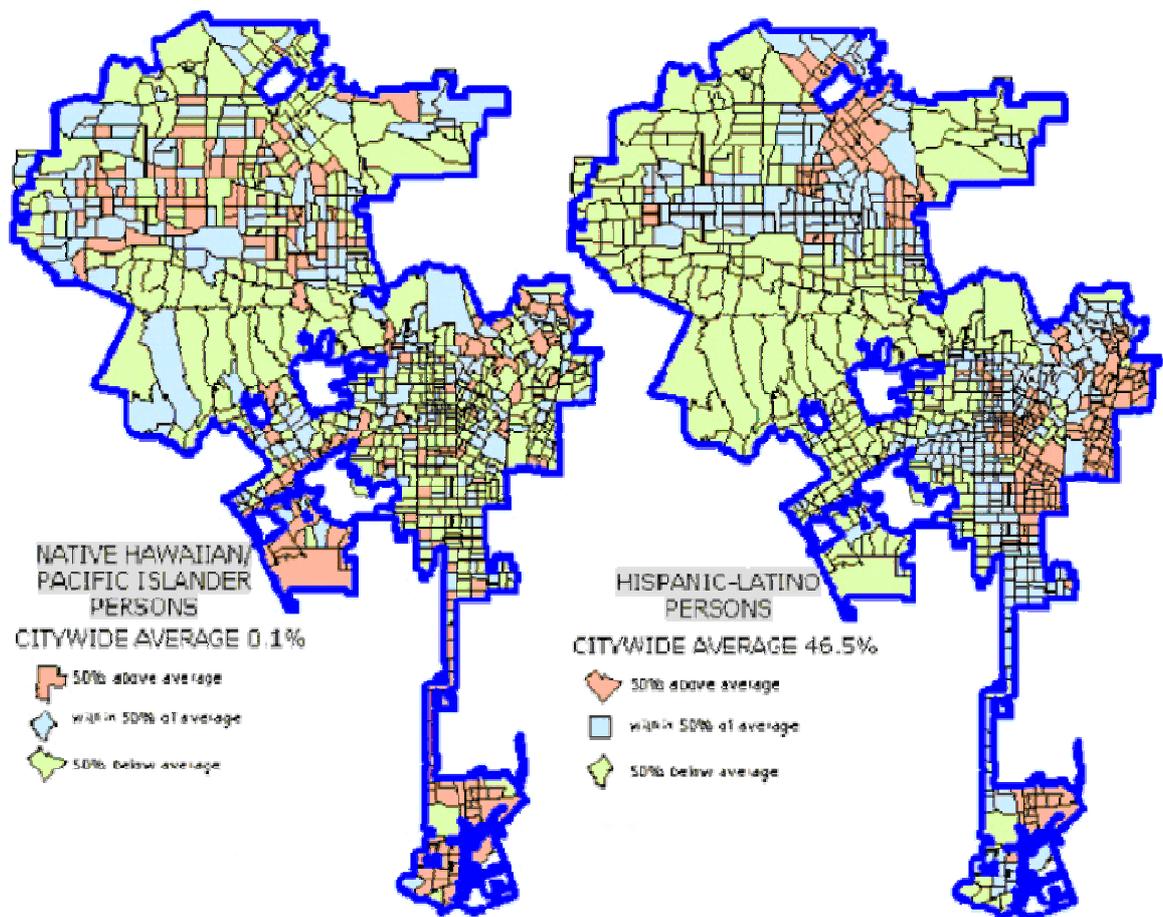


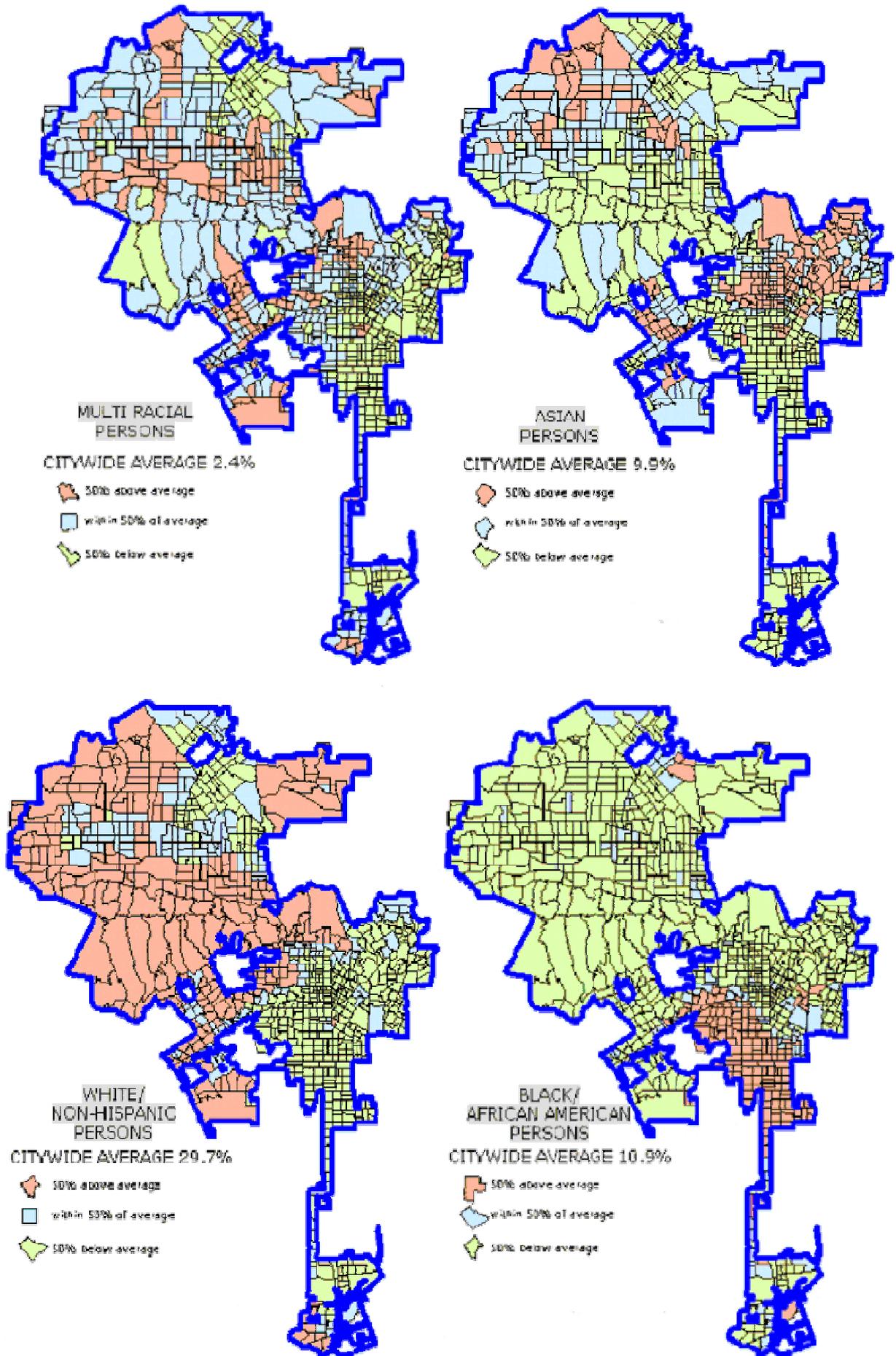
Abbildung 17 – Unruhen von Los Angeles 1992

Abbildung 24 - Einwohnerentwicklung von Los Angeles 1781 – 2008

Jahr/Datum	Einwohner	Jahr/Datum	Einwohner
1781	44	1.Juni 1900	102.479
1790	139	15.April 1910	319.198
1800	315	1.Jänner 1920	576.673
1810	354	1.April 1930	1.238.048
1820	650	1.April 1940	1.504.277
1830	770	1.April 1950	1.970.358
1836	2.228	1.Jänner 1960	2.479.015
1.Juni 1850	1.610	1.April 1970	2.816.061
1.Juni 1860	4.399	1.April 1980	2.966.850
1.Juni 1870	5.728	1.April 1990	3.485.557
1.Juni 1880	11.183	1.April 2000	3.694.820
1.Juni 1890	50.395	1.Jänner 2008	4.045.873

Abbildung 18 - 23 - Einwohnerverteilung nach Hautfarbe in Los Angeles





„Ecology of Architecture“ – Der kulturelle Spiegel von Los Angeles

Die kalifornische Architekturgeschichte begann mit Ankunft der Europäer im 18. Jahrhundert. Viele spanische Missionen des späten 18. und frühen 19. Jahrhunderts weisen mexikanische Barockarchitektur auf: der spanisch – mexikanische Einfluss beherrschte Kaliforniens Bauweise bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Während des Goldrauchs gab es die verschiedensten Stilrichtungen, die Siedler aus dem Osten der USA und Europa mitbrachten. Architekten wie Henry Cleaveland, S. und J. Newsom und Bernard Maybeck hinterließen ihre Spuren, indem sie den für den ganzen Staat typischen viktorianischen Stil schufen.

Missionsstil

Franziskanermönche, die aus Mexiko nach Kalifornien kamen, errichteten zwischen San Diego und Sonoma insgesamt 21 Missionen. Sie lagen jeweils nur eine Tagesreise auseinander und dienten als Zentren, von denen aus der Staat kolonialisiert werden sollte. Diese ländlichen Varianten mexikanischer Kirchen und Gemeindebauten wurden von den Ordensbrüdern geplant und von Indianern aus Adobe – Ziegeln und Holz errichtet. Im Lauf der Jahre verfielen die groben Konstruktionen oder wurden von Erdbeben zerstört, einige wurden mittlerweile restauriert. Charakteristisch sind massive, weiß gekalkte Wände, kleine Fenster, abgerundete Giebel und horizontal gegliederte Glockentürme.



Abbildung 25 – San Luis Rey, errichtet 1811 - 1851

Monterey Stil

Ab 1850 ergoss sich eine Einwanderungswelle in den neuen, 31. Staat der USA. Die Siedler brachten Architekturstile wie den Klassizismus von der Ostküste mit. Monterey, unter der mexikanischen Besatzung Hauptstadt, war Namensgeber für einen Baustil, bei dem ein hölzerner griechischer Tempel einen Adobe – Bau umgibt. Typisch sind die von schlanken rechteckigen Pfeilern getragenen zweistöckigen Portiken, Schindeldächer und Symmetrie von Grund – und Aufriss.



Abbildung 26 – Haus im Monterey- Stil

Viktorianischer Stil

In der viktorianischen Ära entstanden in Kalifornien drei Hauptstile: der vor allem in San Francisco populäre mediterrane Stil, Queen – Anne- und Eastlake – Stil. Einwanderer von der Ostküste machten die Letzteren im 19. Jahrhundert populär. Der zurückhaltende Eastlake – Stil mit seinen geometrisch aufgebauten Fassaden und Ornamenten wurde häufig mit dem eher extravaganten Queen – Anne – Stil kombiniert, zu dessen auffälligsten Merkmal Giebel, Türmchen und umlaufende Veranden gehören.



*Abbildung 27 – Carson Mansion, 1886
erbaut*

Arts – and - Craft – Stil

William Morris und Charles Voysey machten den Stil in England berühmt. Anfang des 20. Jahrhunderts hatte er eine kurze Blüte in Kalifornien. Führende Vertreter waren Bernard Maybeck sowie Charles und Henry Greene. Die Betonung liegt auf der schlichten Schönheit der Außenkonstruktion und den hochwertigen Handwerksarbeiten im Inneren.



Abbildung 28 – First Church of Christ Science, 1907 erbaut

Mission – Revival – Stil

Einige Varianten des spanisch – mexikanischen Stils, der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Vergessenheit geriet, erfuhr am Anfang des 20. Jahrhunderts eine Renaissance. Der Mission – Revival – Stil lebt von Rundbögen, harmonischen Proportionen und kommt ohne Verzierungen aus.



Abbildung 29 und 30 Women's Club von Irving Gill, 1913 erbaut

Das Jahrhundert der „Exil Architekten „

Die kalifornische Moderne wurde grundsätzlich von europäisch stämmigen Architekten, welche vor den Nationalsozialismus flüchteten oder auf Grund der wirtschaftlichen Situation ihre Heimat verließen, geprägt. Einer der ersten Architekten in Los Angeles war Kem Weber im Jahr 1914. Er plante den „Deutschen Pavillon“ für die Panaman – Pazifik- Ausstellung, doch im gleichen Jahr brach der Krieg in Europa aus. 1921 ließ er sich in Los Angeles nieder. Er war auch einer der ersten Architekten, die mit dem österreichischen Architekten Rudolph Schindler Kontakt suchten. Schindler selbst, Absolvent der Meisterklasse in Wien unter Otto Wagner, kam ebenfalls um 1914 nach Amerika, genauer gesagt nach Chicago. Nach einigen Reisen durch Amerika traf er 1918 auf Frank Loyd Wright und ging mit ihm nach Los Angeles, wo er unter seinem Namen verschieden Projekte baute (Barnsdall Lodge, 1920). Frank Loyd Wright selbst wurde mit den luxuriösen Einfamilienhäusern in Los Angeles, wie zum Beispiel Ennis house oder Hollyhock House, bekannt. Schindler ist nicht nur wichtig für seine Architektur, sondern wegen des Kontakts zu Richard Neutra, dem er den Weg nach Los Angeles bereitete.



Abbildung 31 und 32 – Hollyhock house /Wright/ erbaut 1917-1920

Im Jahr 1931 veranstalteten Wright, Schindler, Neutra, Weber, Davidson und Jacques Peter (entwarf die Einrichtung von Bullock`s – Wilshire) eine Ausstellung in Los Angeles, sie gilt heute als Scheidepunkt zwischen der europäischen und amerikanischen Moderne. Es gab natürlich auch weiterhin Kontakt zum alten Kontinent, der beruhte aber meist auf Ost nach West, wie zum Beispiel Neutra`s „Wie baut Amerika“.

Neutra bekam 1929 den Auftrag zum Bau des Lovell house, wo er seine Vorstellungen von einem modernen Haus (große Fensterflächen, kommunizierende Innen- und Außenräume, klare Tragstrukturen) verwirklichen konnte. Mit diesem Werk inspirierte er Kocher und Frey, sowie andere jungen amerikanischen Architekten (wie Charles Eames) die in den 50er Jahren mit ihrer Stahl – Glas Architektur den nächsten Stil in Los Angeles begründeten.



Abbildung 33 – Lovell beach house / R. M. Schindler/ erbaut 1929

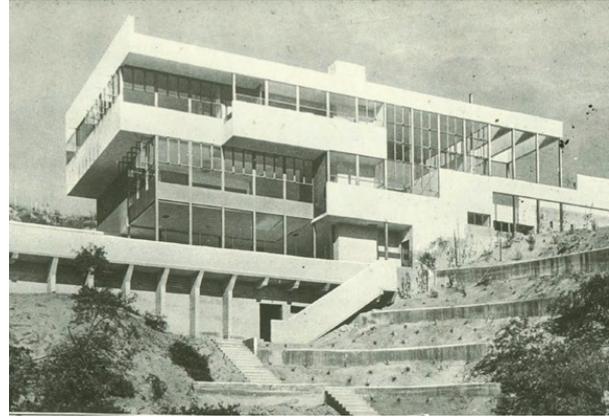


Abbildung 34 – Lovell house / Neutra/ erbaut 1929

Foothill Architecture vs. Programmatic Architecture

In den Anfang 1950er bis 1960er Jahren gab es in Los Angeles zwei parallele Architekturströmungen. Grundsätzlich kann man sie in eine „elitäre Architektur“ und eine „Kommerz – und Unterhaltungsorientierte Architektur“ einteilen. In dieser Zeit besaßen schon sehr viele Leute ein Auto, somit erlangte der Straßenraum an immer größerer Bedeutung. Um die Aufmerksamkeit des Autofahrers zu bekommen, entwickelte sich eine Art von Gebäudeimitation von den angebotenen Waren. So entstand eine Schuhwerkstätte in einem gigantischen Schuh (Doschander's Shoe Repair Shop, Bakersfield 1947), ein Motel in Form eines Wigwams oder das am bekanntesten Restaurant "Donut Hohle" (1958) in La Puente.



Abbildung 35 – Donut Hohle erbaut 1929

Da sich Los Angeles rasend schnell ausbreitete, wurden auch die Gebirgsausläufer (engl. Foothills) bebaut. Es kam zu einer Terrassierung der Hügel, die nicht eine ebene Fläche für die Häuser, sondern einen Platz für die Straßen schaffen sollte. Grundsätzlich galt, je höher der Baugrund lag, desto teurerer war er. Das Craig Ellenwood's Smith house ist eine klassische Lösung zu diesem Thema. Meist wurde eine eingeschossige Wohnebene gebaut, deren Außenwände aus Glas bestanden, die von Stahlstützen gehalten wurden. Auf einem ähnlichen Prinzip beruht auch das Seidenbaum house von Richard Dorman, 1964, die Case Study houses 21|22 von Pierre Koenig, 1958|1959 oder das Chemosphere house von John Lautner, 1960.



*Abbildung 36 – Chemosphere house /
John Lautner/ erbaut 1960*



*Abbildung 37– Case Study house 22/
Pierre Koenig/ erbaut 1960*

Architektur von 1970 bis in die Gegenwart

Als eine Reaktion auf die Unpersönlichkeit der Geschäftstürme propagierten in den 1970er Jahren Architekten wie Michael Graves, Venturi Scott – Brown und Robert Stern einen dekorativen modernistischen Stil. So spielte Robert Stern an "The Library" (1984) in San Juan Capistrano mit kräftigen Farben und historischen Elementen (Säulen, Ziergiebel und Pergolen). Auch Jon Jerde greift architektonische Akzente und Farben auf. Seine Horton Plaza (1989), ein berühmtes Einkaufszentrum, erstreckt sich unter freiem Himmel über mehrere Ebenen. Seine Kuppeln und Kacheln erinnern an Gebäude in Spanien.

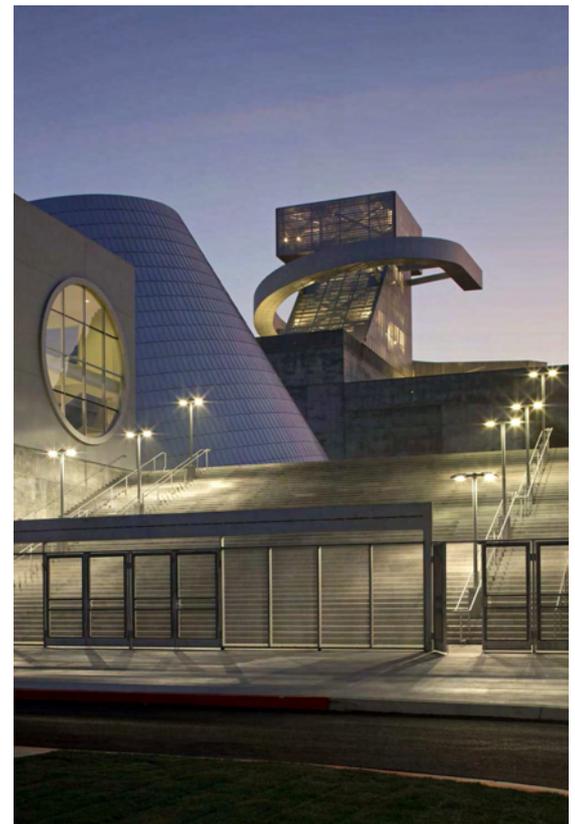
*Abbildung 38– Horton Plaza/
Jon Jerde/ erbaut 1989*



Zu den sicher aufregendsten Gebäuden in den letzten Jahren gehören das Getty – Museum (Richard Meier) und die Walt Disney Concert Hall (Frank Gehry). Die zwei Gebäude könnten von der Lage und von der Formensprache nicht gegensätzlicher sein. Beide markieren das Wiederentdeckt der Architektur in Los Angeles und gelten als Wegbereiter für andere Art von Architektur, wie zum Beispiel Himmelb(l)au.



*Abbildung 39– Walt Disney Concert Hall/
Frank Gehry/ erbaut 2003*



*Abbildung 40– Central Los Angeles Area High
School/ Coop Himmelb(l)au/ erbaut 2009*

*Abbildung 41– Getty Center/ Richard Meier/
erbaut 1997*

„100 \$ Stadtplanung ein kapitalistisches Desaster“

Für einen europäischen Städteplaner sieht das Planungssystem in Los Angeles auf den ersten Blick wie ein selbstzerstörerisches Konzept aus. Es gibt nicht wirklich eine öffentliche Regulierung über Bebauung, Zonierung, und Grünanlagen. Alles, wie so vieles in Amerika, liegt in der Hand von privaten Investoren und Immobilienfirmen. Der Städtebau ist eher eine Empfehlung wie der öffentliche Raum gestaltet werden kann. Er wird eher als akademische, theoretische Disziplin gesehen, als dass man sich ernsthaft daran macht, auch etwas umzusetzen. Konzepte für Los Angeles gab es schon sehr viele, wenige Projekte oder Ideen wurden je umgesetzt.

Als der erste Masterplan kann die Karte von Lieutenant Ord's Survey vom Jahr 1849 gesehen werden. Er sah eine südlich orientierte Ausdehnung entlang des Los Angeles Flusses vor, das bevorzugte System war ein orthogonales Siedlungsprinzip. Seit dieser Zeit wuchs die Stadt kontinuierlich, ohne einen wirklichen Masterplan zu haben. Die Parzellierung erfolgte nur über Maximierung des Quadratmeterpreises. Im Jahr 1910 zum Beispiel wendete Los Angeles gerademal 100 Dollar für Städteplanung auf, bei einer Einwohnerzahl von rund 320.000 Menschen. 1963-64 betrug der Betrag eineinhalb Millionen Dollar, was für diese Größe von einer Metropole (rund 2.5 Millionen Einwohner) ebenfalls "gar nichts" ist. Die ersten Auswirkungen aus diesem kapitalistischen Desaster waren die Rassenunruhen in Watts 1965. Mit dem „*Concept for Los Angeles*“, 1967 sollte ein neuer, für amerikanische Verhältnisse sozialer, städtebaulicher Ansatz gefunden werden. Um mit der Bevölkerung zusammenarbeiten zu können, musste man ihnen erst erklären was Städtebau ist. Mittels Werbung und Plakate versuchte die zuständige Abteilung der Stadtverwaltung die Leute zu motivieren mitzuarbeiten. Nach zwei Jahren Arbeit, wurde dann ein Zielprogramm entwickelt, welches sehr schnell und leise wieder verschwand. Nach 50 Jahren, sieht man keine nachhaltige Entwicklung in Los Angeles aus diesem Projekt.

Diese Art der Planung, hat Los Angeles zu einem Ort der Extremen gemacht. Nirgendwo findet man ein so überdimensioniertes Straßenverkehrsnetz, die Wasserversorgung gehört zu den Längsten der Welt, nirgendwo auf der Welt ist die Zersiedlung so groß wie in Los Angeles. Vom öffentlichen Versagen abgesehen, kann man aber auch in Los Angeles vereinzelt gute Beispiele für Städtebau finden. Sie befinden sich aber leider alle in den Vorstädten bzw. angrenzenden Regionen, wie die Channel Heights housing (1942) in San Pedro von Neutra oder Baldwin Hills Village (1938) von Planning Consultant. Der mangelnde Städtebau, ist auch der Grund warum unser „europäisches Straßenleben“ in Amerika nur in Shopping Malls zu finden ist. Dort werden stadtähnliche Räume und Plätze geschaffen, die fern ab von Lärm und Gestank der Straße sind. In den letzten Jahren gab es ein Umdenken und einige Orte, welche vor allem von touristisch Nutzen sind, werden wieder im „europäischen Sinne“ urban gemacht. Ein gutes Beispiel ist die 3rd Street in Santa Monica, dort kehrt das Leben in Fußgängerzone zurück. Es wurde auch am 12.11.2008 eine neue Fassung des Design Guide for Downtown Los Angeles (http://www.urbandesignla.com/downtown_guidelines.htm) vorgestellt, der Immobilienfirmen als Grundlage dienen soll.

Beim Betrachten des Guides stellt sich die Frage, ob diese Anleitung „Green City“ die Probleme von Los Angeles in der Zukunft, speziell in Stadtzentrum, lösen kann. Oder ob es mehr bedarf, die Lebensqualität im Zentrum zu steigern und somit die Menschen zur Rückkehr in die „Stadt“ zu bewegen. Anhand anderer Städte möchte ich andere Strategien des modernen Stadtumbaus vorstellen.

Das nachfolgende Kapitel wurde aus dem Buch "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus, erschienen im Verlagshaus Braun, ISBN 978-3-935455-93-0 entnommen.

Kapitel 2

INTERNATIONALE STRATEGIEN ZUM STADTUMBAU

Lyon von Dittmar Machule

Modelstadt einer „Politik des öffentlichen Raumes“

Seit Anfang der 1990er Jahre wird in Lyon eine Diskussion um die Qualität des öffentlichen Raumes und dessen Bedeutung für die Kernstadtentwicklung geführt. Die in den 90er Jahren umgebauten öffentlichen Plätze und Straßen der Presqu'île, der Halbinsel am Zusammenfluss von Rhone und Saone, die den Stadtkern von Lyon bildet, gelten als erfolgreich und vorbildlich. Dass die Neugestaltung der Plätze Element einer Modernisierungs- und Transformationsstrategie nicht nur der Stadtmitte, sondern der gesamten Stadt, ja der ganzen Region waren, wird leicht übersehen. Auch ist kaum bekannt, dass die strategisch angelegte „Politik des öffentlichen Raumes“ in Lyon auch kleine zauberhafte Orte ganz anderer Art hervorbrachte. Lyon, nach Paris zweitgrößte Metropole Frankreichs, ist Hauptstadt der Region Rhone-Alpes und damit auch des Departments Rhone. Die Fähigkeit dieser Stadt zum Wandel wurzelt tief in ihrer Geschichte. „Von einem Jahrhundert zum nächsten nimmt die Stadt eine völlig andere Gestalt an und geht - ohne es ausdrücklich zu wollen – von einer Eigenart zur nächsten über“, charakterisierte Fernand Braudel 1986 das Stadtschicksal. Was verbirgt sich hinter dem heutigen Phänomen Lyon?

Städte mit ihren Stadtkernen spielen im Wettbewerb der Regionen um steuerträchtige Ansiedlungen, Zuwanderung und Besucher eine zunehmenden wichtigere Rolle. Auch dafür ist die Stadt Lyon – Ville de Lyon, die Kernkommune mit neun Arrondissements – ein europäisches Beispiel für strategisches – phantasievolles Handeln. Le Grand Lyon – eine Region mit 1,2 Millionen Einwohnern und 55 Kommunen, deren Herz in der Ville de Lyon schlägt – nahm sich mit ambitionierten Plänen vor, eine der führenden "agglomerations – capitales" in Süd – Europa zu werden. Die Transformation der Wirtschaft wurde konsequent vorangetrieben. Hat Regionalpolitik etwas mit der Gestaltung öffentlicher Stadträume zu tun?



Abbildung 42–Ausschnitt aus dem gültigen amtlichen Lageplan für die Presquîle zwischen Saone and Rhone.

Das Phänomen Lyon: Eigenart und Stadtgeschichte

Besucher im 21. Jahrhundert finden bereits an den heutigen Stadteingängen Braudel's Urteil bestätigt. Am TGV – Bahnhof Gare de La Part-Dieu, am Gare de Perrache mit ihren schnellen Umsteigmöglichkeiten oder am Flughafen Lyon/Saint –Exupery (LYS), wo eine kühne Hallenkonstruktion des spanischen Architekten Santiago Calatrava für den LYS-TGV-Bahnhof der eigentliche Blickfang ist, signalisieren Großbaustellen Leben und Treiben, Lust am Wandel und Aufbruchsstimmung. Nirgends aber wird die immer noch ungebrochene Vitalität und der permanente Gestaltungswandel besser erlebbar als auf der Presquîle. Auf einem ca. 1.500/600 Meter großen Stadtgebiet der

Halbinsel, zwischen Place Bellecourt im Süden und Place des Terreaux im Norden, liegt das dichte überbaute, steinern wirkende Stadtzentrum. Hier ist der Bezugsort des öffentlichen Lebens, ein historischer Ort, über den die große Stadt sich identifiziert. Die Presquîle ist nur über Brücken erreichbar. Heute schnell anfahrbar mit dem Auto, mit der Straßenbahn, dem Bus oder der U-Bahn, laden die Stadträume mit ihren in modernstem Design gestalteten Plätzen zum Verweilen und Flanieren und zum Einkaufen in historischem und zugleich modernem Ambiente ein.

Der Wandel war ausdrücklich gewollt, strategisch geplant und konsequent durchgeführt. Lyon ist es gelungen, die Probleme einer überkommenen historischen Mitte „in den Griff zu bekommen“ – Probleme, die sich aus Zielkonflikten und Ansprüchen der Wohn-, Geschäfts- oder kulturellen Nutzung, vor allem des Kfz-Verkehrs ergeben. Unvereinbare Zielkonflikte scheinen überwunden worden zu sein. Funktionen und Anmutungen eines geschäftlichen, kulturellen und historischen Zentrums ergänzen sich auf der Presquîle zu einem selbstverständlichen Ganzen. Diese City wirkt auch nachts lebendig, wenn „lumiere sur la ville“ Bauten und Räume der Presquîle in ein romantisch werbendes Licht taucht. Die Beleuchtung der Stadt Lyon brachte ein weltweit einmaliges Know-how über städtische Illuminationen hervor. Mit den ab 1989 an mehr als 200 Gebäuden, Plätzen, Straßen, und sonstigen Außenräumen installierten Illuminationen wurde Lyon Vorbild für viele Städte Europas. Lyon nennt sich stolz „Stadt des Lichts“ und gründete 2001 ein internationales Netzwerk der „Lichtstädte“.

Es ist heute die Eigenart der Stadt, trotz spürbar hohen Alters modern und jugendlich zu wirken. Welche Stadt bietet im historischen Zentrum Führungen durch die Tiefgaragen an und kann mit Werbung betreiben wie mit historischen Bauten, Stadträumen und Stadtansichten? Es ist nicht zuletzt auch deshalb möglich, weil Neues in Fortführung der eigenen Tradition konzipiert wurde. Die Tradition und ihre Funktionen an die Erfordernisse der Zeit treiben Veränderungsprozesse an. Lokale Eigenarten wurden und werden gewandelt, in angepasster, modernisierter Form leben sie dennoch weiter oder wieder auf. Mit dem Fête des Lumières wird beispielsweise seit 1999, jährlich am 8. Dezember, die im Bewusstsein der Menschen in Lyon und im ganzen Lyonnais seit Mitte des 19. Jahrhunderts verwurzelte Licht - Tradition des Marienfestes aufgegriffen. Der Plan Lumière ist zu einem der wichtigsten strategischen Bausteine der Aufwertung des Stadtraums geworden.

Die strategische Lage der Stadt und ihre wirtschaftliche Dynamik waren und sind Wegweiser und Motor der Entwicklung. Lyons Vergangenheit als Stadt geht bis in das 1. Jahrhundert v. Chr. zurück, als an der militär- und wirtschaftsstrategischen Stelle des Rhonetals, am Flussübergang in der Nähe der Alpen, die im Jahr 43 v. Chr. gegründete römische Kolonie Lugdunum lag. Im 15. Jahrhundert wanderten Seidenweber aus Avignon ein. Lyon wurde zur europäischen Wirtschaftsmetropole und, geführt von italienischen Bankiers, als Messe- und börsenplatz eine ernsthafte

Konkurrentin von Paris. Mitte des 17. Jahrhunderts erhielt die Stadt im Süden der Halbinsel ihren großen Platz Bellecour. Unter Ludwig XIV. wurde dieser ungewöhnliche öffentliche Platz gestaltet. Mit sechs Hektar Fläche ist die frühere Place Royale bis heute einer der größten innerstädtischen Plätze Europas. Die Händler- und Geldelite Lyons behauptete ihre Stellung im Spannungsfeld von Italien, Holland und Spanien über die Jahrhunderte hinweg mehr oder weniger erfolgreich. Lyon war die Stadt der Händler und der Manufakturen für Luxusgüter, insbesondere der Seidenverarbeitung zu kostbaren Produkten der Seidenweberei. Seidenindustrie prägte die soziale und räumliche Entwicklung der Stadt bis ins frühe 20. Jahrhundert.

Die heutige räumliche Grundstruktur der Presqu'île erhielt in der Mitte des 19. Jahrhunderts ihre Form. Parallel zur Transformation von Paris und entsprechend radikal wurde Lyon umgebaut. In den 1830er und 1840er Jahren entluden sich die mit der industriellen Entwicklung und ihren unmenschlichen Folgen angestauten Klassenspannungen in Aufständen der Seidenweber („Canuts“). Diese zählten nicht zur Bürgerschaft und waren in den Augen der Eliten in „gärendes und umstürzlerisches Element in der Arbeiterschaft“. Ein sozial – und wirtschaftspolitisch begründeter struktureller Umbau der Presqu'île war die Reaktion des Staates und der Stadteliten von Lyon. Mit einem Dekret vom März 1852 wurden Vororte von Lyon eingemeindet und ein durchsetzungsfähiger „préfet du Rhone“, Claude Marius Vaisse, steuerte die Geschicke der Stadt. Den Plan mit seinen großen Straßendurchbrüchen und Plätzen entwarf der Chefarchitekt von Lyon, René Dardel. Ein heimliches Ziel des Stadtumbaus war die Verhinderung von Orten, an denen Widerstand geleistet werden konnte, und die Verdrängung der „gefährlichen Klassen“ in die Vorfreien, gut erschlossenen Geschäftszentrums mit Banken, Handelshäusern, Geschäften im schmalen, dicht bebauten Bereich zwischen Rhone und Saone. Dem dienten weitere Straßendurchbrüche. Die Maßnahmen schufen die Voraussetzung für die heutige verkehrliche Erschließung der Presqu'île.

Ideen und Strategien für den Umbau der Stadtregion

Stadtpolitik und Stadtplanung befassten sich in den 1960er und frühen 1970er Jahren auch in Lyon kaum mit der innersten Stadt. Die „Idee des Metropolitanen“ war seit Anfang der 1960er Jahre eine von den Bürgermeistern Lyons als „ideologisch Chiffre“ akzeptierte Konstante der Entwicklungspolitik für ihre Kommune. Die Ursprünge für eine aktive Aufwärtsentwicklung des alten Zentrums von Lyon finden sich letztlich in dieser Entwicklungsidee. Im Rückblick wirken der Stadtumbau der Presqu'île wie das Einsetzen eines vorläufigen Schluss – Stein beim Bau der kleinen Metropole Lyon.

Bereits 1965 wurde auf Initiative der zentralstaatlichen Regierung Frankreichs in Paris ein Gesamtplan für die Agglomeration Lyon als „Ausgleichsmetropole“ zu Paris erarbeitet. Ziel war, die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung, die sich

überproportional auf das Pariser Becken konzentriert hatte, zu Gunsten einer besseren nationalen Verteilung zu beeinflussen. Ein Aktionsplan sah Investitionen in die Infrastruktur vor, etwa den Bau eines Flughafens östlich von Lyon und einer Metro für Lyon sowie die Erschließung von City - Erweiterungsflächen für tertiäre Nutzung in Form eines Verwaltungs-, Büro- und Einkaufszentrums auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne La Part-Dieu. Das neue Zentrum La Part-Dieu liegt innerstadtnah und wirkte lange Zeit wie ein Ersatz für das entwicklungspolitisch missachtete historische Zentrum auf der Presquîle.

Zwischen 1966 und 1969 wurden die vielen kleinen Kommunen der Agglomeration Lyon zur Communautés urbaines de Lyon (COURLY), auch Grand Lyon genannt, zusammengeschlossen. Die Begründung dieser neuen Gebietskörperschaft beruht auf dem Ende 1966 erlassenen Gesetz zur Schaffung von Communautés urbaines. Vier Communautés urbaines, Lyon, Lille, Bordeaux, und Strasbourg entstanden zeitgleich. Hintergrund dafür war, dass die eigentlichen Kommunen in Frankreich sehr klein sind. Die Communautés urbaines sind zuständig für Programmplanungen und lokale Entwicklungsprojekte, sie können zwecks Finanzierung mit dem Zentralstaat Verträge über bestimmte Vorhaben schließen. Derartige Planungsverträge sind das wichtigste Element der regionalen Entwicklungspolitik.

Diese besondere Stellung des Lyoner Bürgermeisters unter den politischen Vertretern der Agglomeration war im Prozess der Institutionalisierung der COURLY erreicht. Dem damaligen Lyoner Bürgermeister Louis Paradel gelang es, „im politischen Steuerungsgremium der COURLY eine absolute Mehrheit der Sitze für Lyon und damit die gleichzeitige Präsidentschaft der Lyoner Bürgermeister auch dort zu verankern. Dieser Machtgewinn Lyons innerhalb der Agglomeration mit ihren 55 Kommunen erleichterte die Konzentration staatlicher Ressourcen auf die Stadt Lyon und war später ein wichtiges Element bei der Umsetzung des öffentlichen Raumes.

Der zwischen 1966 und 1970 erarbeitete Stadtentwicklungsplan – *Schéma d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine* (SDAM) – konzentrierte sich auf die Realisierung der für die „Ausgleichsmetropole“ beschlossenen, regional wirksamen Infrastrukturen. Der wirtschaftliche Strukturwandel in Form der Tertiärisierung und des Abbaus industrieller Produktion wurde ab Mitte 1970er Jahren auch in Lyon durchlitten, mit allen schwerwiegenden Problemen, insbesondere den Verlust von Arbeitsplätzen. Mitte der 1970er Jahren setzte, wie überall in Europa, die breite öffentliche Kritik an der Modernisierungspolitik, vor allem an den Verkehrsgroßbauten, ein. Die Stadt war durch stark genutzte „Fahrbahnen“, nicht „Straßen“, von den Flüssen Rhone und Saone abgeschnitten. Die Innenstadt auf der Presquîle verlor an Bedeutung als Einkaufszentren am Stadtrand ab, Bewohner verließen die Presquîle. Gleichzeitig zeigten sich aber auch Probleme in den Vororten. Vor dem Hintergrund der Krisen der 1970er Jahren gab es in den Großwohnsiedlungen Vaulx-en-Velin und Les Minguettes Anfang und Ende der

1980er Jahren schwere Unruhen. Fragen der Partizipation breiter Kreise der Bevölkerung an Stadtentwicklungsprozessen und die Diskussion um Qualität bestimmten ab Anfang der 1980er Jahren zunehmend sowohl die zentralstaatliche nationale Politik in Paris als auch die Politik in den französischen Gebietskörperschaften, den 22 Regionen, 96 Départements und den 36.433 Kommunen mit ihren durchschnittlich 1491 Einwohnern.

Die Entwicklungsvorgänge seit Beginn der 1980er Jahre verhalfen Lyon zu wachsender Bedeutung. Eine 1992 von Staatspräsident Mitterrand mit dem Gesetz zur Reform der Territorialstruktur (Schaffung von Gemeinde- und Städteverbänden) eingeleitete Dezentralisierungspolitik wirkte sich insbesondere auch auf Lyon vorteilhaft aus. Der erste realisierte TGV (Train à grande vitesse-Bahn-Verbindung) brachte Lyon ab 1981 in eine komfortable Zwei-Stunden-Entfernung zur 450km entfernten Hauptstadt Paris. Das löste einen Entwicklungsschub für die Stadt und die Region aus.

In den 1980er Jahren, als unter Mitterrand in Paris die *Grands Projets d'Etat* in die Realisierungsphase ging, wurde unter den Bedingungen des ökonomischen Strukturwandels auch in Lyon ein größerer Einfluss der Wirtschaft auf die kommunale und regionale Entwicklung spürbar. Die gemeinsame Initiative der Industrie – und Handelskammer von Lyon und des Präsidenten der COURLY führte zur Gründung einer Association pour le développement économique de la région Lyonnaise (ADERLY), also eines Zusammenschlusses für die ökonomische Entwicklung der Region Lyon. Dem Schrumpfen der wirtschaftlichen Basis der Stadt sollte durch Entwicklung von neuen und Spitzentechnologien sowie eines positiven Images der Region entgegenwirkt werden. Damit war eine wesentliche Voraussetzung für die spätere Umgestaltung Presqu'île geschaffen worden, nämlich das strategisch angelegte, zielorientierte öffentlich-privat-partnerschaftliche Zusammenwirken von Politik, Wirtschaft und Verwaltung. Die Voraussetzung dafür waren gut. Lyon, Zentrum von Grand-Lyon mit 1,2 Mio. Einwohnern, begriff sich wieder als „Tor für Südeuropa“. Lyon nutzte die geographische Lage, um neue Verbindungen zu knüpfen. Zusammen mit anderen europäischen Städten, Barcelona, Turin und Genua, gründete Lyon einen Kooperations- und Diskussionsverbund für wirtschaftliche Entwicklung: „Metropolen des südeuropäischen Raums“.

Die „Idee des Metropolitanen“ wurde in der Amtszeit des rechtsliberalen Politikers Michel Noir, 1989 – 1995 Bürgermeister der Ville de Lyon, weiter verfolgt und verstärkt. Das 1989/90 veröffentlichte neue Planungsdokument für die Entwicklung Lyons und der Agglomeration, des Schéma Directeur mit dem Titel *Prospective Lyon 2010*, postulierte die „europäische Metropole“ als Entwicklungsziel für Lyon. Lyon sollte den gleichen Rang wie Mailand, Barcelona oder Düsseldorf einnehmen. Der Ausbau von Verwaltungs-, Produktions- und Forschungsstätten für Chemie, Biotechnologie, Pharmazie, Gesundheitswesen oder Medizintechnik wurde forciert.

Das Vorhaben, Lyon zu einem internationalen Verkehrsknotenpunkt für Auto, Schiene, Flugzeug und Telekommunikation auszubauen, war strategisch gekoppelt mit weiteren Zielen: Imageverbesserung und Stärkung der Ausstrahlung der Stadt mittels kultureller Aufwertung, mehr Fremdenverkehrsangebote, Ausbau der Universität und des Medienstandortes, Verbesserung des Stadtbildes durch moderne Architektur, Gestaltung der „Stadteingänge“ und besondere Aufwertung durch international beachtete Großprojekte. In enger Zusammenarbeit setzten Michel Nair und sein neuer Stadtrat für Stadtentwicklung, Henry Chabert, nun auch eine in die Gesamtstrategie eingebundene Teilstrategie zur Stärkung des öffentlichen Raums in Gang. Vertreter der Stadt Lyon reisten nach Barcelona und informierten sich über die dortige erfolgreiche „Politik des öffentlichen Raumes“. Die über Kontakte innerhalb des Netzwerkes der „Metropolen des südeuropäischen Raums“ gewonnenen Einblicke prägten die Planungs- und Realisierungsstrategien in Lyon. Die „Rückgewinnung des öffentlichen Raums“ wurde und wird als ein zentraler Faktor gesehen, um eine Verbesserung des sozialen Lebens und der Lebensqualität erreichen, wirtschaftliche Funktionen stützen und insbesondere die Mitte Lyons, die Presquîle, als „Herz“ der Kommune und der Region wieder stärken zu können.

Im Jahr 1989 beschlossen Communauté Urbane de Lyon und Ville de Lyon eine Politik der Neugestaltung des öffentlichen Raumes in der gesamten Stadt und die Erarbeitung eines Planes für das Zentrum Presquîle. Angestrebt wurde die Aufwertung des Ganzen durch Neugestaltung. Die Ziele der Strategie wurden in mehreren aufeinander abgestimmten „Plänen“ – auch als Teilpläne für sektorale Schwerpunkte – formuliert. Mit ihnen wurden abgestimmte Ziele und Handlungsoptionen in einer Mischung aus (planungs- und entwicklungs-) politischer Zielvereinbarung und analytisch-konzeptioneller fachlicher Planung in Text und Bild bindend vermittelt.

Der wichtigste Plan für die Innenstadt war der Plan *Plan Presquîle* vom März 1991, *Le Plan du Centre Presquîle de l'Agglomération Lyonnaise*, womit die regionalpolitische Bedeutung des alten Stadtzentrums von Lyon betont ist. Er fasste alle Zielsetzungen für den öffentlichen Raum der Presquîle zusammen. Mehrere Sektorpläne bezogen sich auf die ganze Kommune Lyon mit ihren neun Arrondissements. Der *Plan Bleu* (Blauer Plan) behandelte Ziele und Maßnahmen der Stadt in ihrer Beziehung zu den Flüssen. Der *Plan Espaces* (Plan der öffentlichen Räume) betraf die Neugestaltung einer Vielzahl öffentlich genutzter Außenräumen in der Innenstadt und in den äußeren Stadtteilen. Von 1989 bis 2001 waren es über 100 öffentliche Räume, deren Um- und Neugestaltung geplant wurden und Schritt für Schritt realisiert werden. Der *Plan Lumière* (Plan des Lichtes) behandelte die nächtliche Beleuchtung der Stadt. Der spätere *Plan de Végétalisation* (Plan der Grüngestaltung) zielte auf die Entwicklung einer landschaftlichen Identität. Mit diesen programmatischen Teilplänen sollte eine überkommene, auf funktionale Bedürfnisse ausgerichtete Sichtweise bei der formellen Planungs- und Gestaltungsarbeit überwunden werden.

Das Oberziel der geplanten Veränderungen auf der Presquîle war, „dem Herzen der Stadt und der Agglomeration seine geschichtliche und Vitalität widerspiegeln zu lassen“. Dies sollte durch die Verfolgung von vier wichtigsten Teilzeilen erreicht werden:

1. Stärkung der Wohnfunktion auf Presquîle
2. Absicherung der ökonomischen Funktion des Zentrums und dessen Besonderheiten, komplementär zum Zentrum La Part-Dieu und zu anderen neuen Orten der Agglomeration
3. Förderung einer vielseitigen Stärkung der kulturellen, touristischen, Freizeit und Repräsentationsfunktion im „Herzen der Agglomeration mit ihren Straßen und Plätzen, die ohne Zweifel einmalig in Frankreich sind“

Das größte Problem für die Realisierung einer solchen Strategie war der Verkehr. Unumgängliche Vorbedingung für eine Umgestaltung des öffentlichen Raums der Presquîle war eine umfassende Neustrukturierung des fließenden und ruhenden Verkehrs. Deshalb wurde der Plan Presquîle durch drei verkehrspolitische Ziele abgesichert:

1. Entwicklung neuer Transport- und Beförderungsangebote
2. Fußgängerfreundliche Neuorganisation des Verkehrs
3. Schaffung von Parkplätzen und Parkplatzbewirtschaftung. Das berührte das gesamte Verkehrssystem Lyon

Auch der Planung und Neugestaltung des öffentlichen Raumes lag eine grundsätzliche politischer Willenserklärung zugrunde. Die Strategie zielte auf eine Neubewertung der Stadträume auch in öffentlicher Wahrnehmung. Die Presquîle sollte nicht nur ihr eigenes ökonomisches Gewicht, sondern auch ihre Bedeutung als repräsentativer Ort der Stadt Lyon und der Region wiedergewinnen. Die Gestaltungsarbeit erforderte eine besondere Kompetenz, auch weil die Innenstadt von Lyon ein städtebauliches Ensemble von hohem kulturellen Rang darstellt. Mit der Eintragung großer Teile von ihr als zu schützendes städtebauliches UNESCO-Weltkulturerbe wurde dem 1998 Rechnung getragen. Der Erneuerungsansatz für Straßen und Plätzen nach modern-zeitgemäßen, nicht historisch- konservierenden Gesichtspunkten war im Nachhinein beurteilt, konsequent.

Die Politik des öffentlichen Raumes: Grundsätze, Umsetzung und Ereignisse

Die Umgestaltung der Straße und Plätze der Presqu'île sowie des Außenraumsystems der ganzen Stadt Lyon sollten von gleichen auf Qualität zielenden Grundsätzen und Leitgedanken bestimmt werden. Für jede Maßnahme sollten deshalb vier Prinzipien, „Solidarité“, „Modernité“, „Identité“ und „Unité“, gelten.

„Solidarité“: Es werden qualitative Standards gesetzt, damit dem öffentlichen Raum in der Innenstadt die gleiche Aufmerksamkeit zu teil werden kann wie in den äußeren Stadtteilen.

„Modernité“: Die Gestaltung des öffentlichen Raums soll die Ästhetik unserer Zeit widerspiegeln und zugleich in der besonderen Realität des jeweiligen Quartiers verankert bleiben.

„Identité“: Die Neugestaltung sollen die Geschichte der einzelnen Stadtteile und Stadträume, deren kulturelle Tradition nicht verneinen, sondern fortsetzen. Die Historie sollte analysiert, vorhandene Gestaltungselemente und lokale Materialien sollten verwendet werden.

„Unité“: Die Umgebung sollten nicht isolierte Eingriffe darstellen, sondern es sollte eine zusammenhängende Gestaltung erkennbar werden. Ziel ist, eine unverwechselbare, einheitliche „Sprache“ für den öffentlichen Raum Lyons zu entwickeln. Für das „Vokabular“ dieser Sprache, die Platzmöblierungen, wurden deshalb in Gestaltungswettbewerben Entwürfe für Lapen, Bänke etc. ausgewählt.

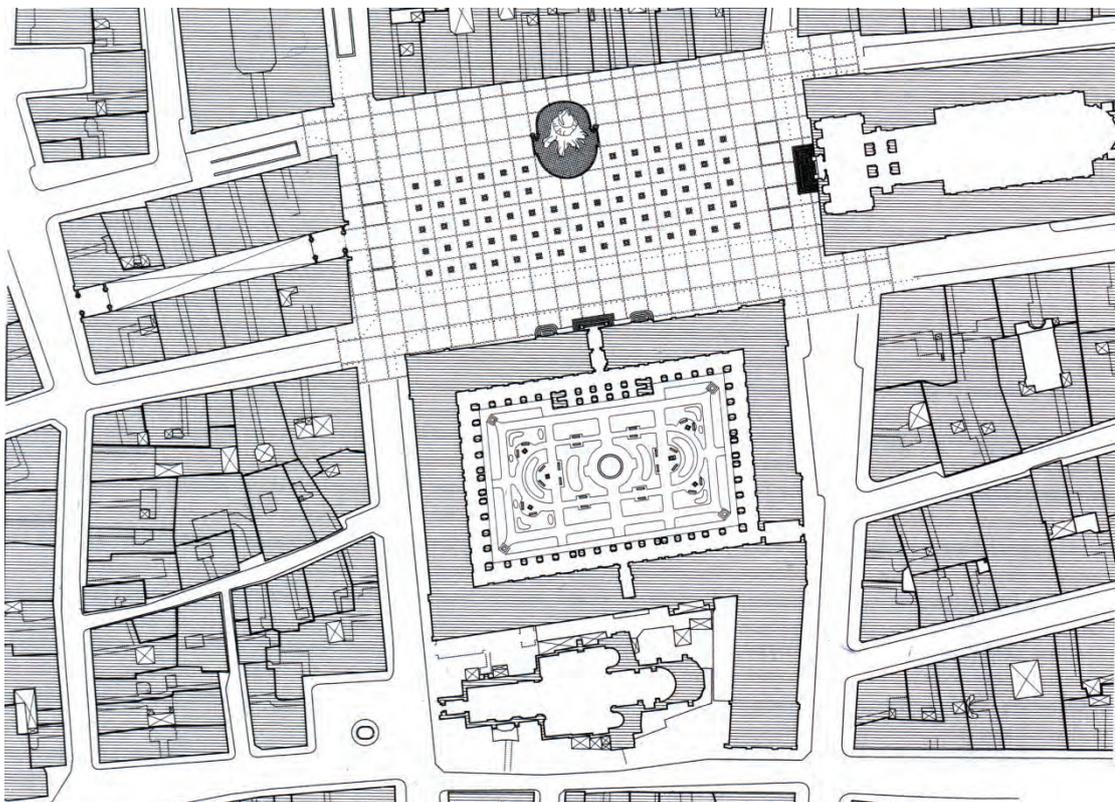


Abbildung 43 - Place des Terreaux mit Umgebung, Lageplan

Der strategische Zusammenhang zwischen der Umgestaltung des öffentlichen Raumes und der Stärkung ökonomischer Funktionen wurde offen und unverblümt hergestellt. Die einzelnen Gestaltungsprojekte der Presquîle wurden seitens der Kommune aktiv und auf ihrer ökonomischen Wirkung hin betrieben. Die Umgestaltung der Place des Terreaux war z.B. mit öffentlichen Investitionen in die Laden und Gastronomieflächen gekoppelt. Die städtisch- regionale Organisation Société d' équipement du Hnome et de Lyon (SERL) erwarb und bewirtschaftete einige der Ladenflächen am Platz. Zusätzlich kaufte die Stadt Lyon das Erdgeschoss der Galerie des Terreaux, um die Kontrolle über die Art der sich ansiedelnden Geschäftsnutzung und über die wirtschaftliche Nutzung des Platzes ausüben zu können. Die einheitliche Möblierung des Platzes mit Sonnenschirmen, Caféstühlen und – tischen war vorgeschrieben. Cafébetreiber erhielten die Terrassenmöbel aber erst nachdem sie sich zur Renovierung ihrer Cafés verpflichtet hatten. Auch die Umgestaltung der Place des Célestins, des kleinen Platzes vor dem Théâtre Célestins, sollte nicht nur zuletzt zur „Adressenbildung“ beitragen. Vor dem Theatergebäude entstand ein edel wirkender, ruhiger Außenraum, der nicht nur dem Kulturbetrieb dient, sondern auch die ansässiger Geschäftsleute hatte sich für die Umgestaltung des Platzes eingesetzt und übernahm Mitverantwortung für die Pflege und „Kontrolle“. Aber eine „Kontrolle“ bzw. Beobachtung des öffentlichen Raums durch die Anlieger wurde offensichtlich nicht für ausreichend gehalten. An den Plätzen und in der Rue de la République sind flächendeckend Videokameras installiert. An einzelnen Stellen weisen kleine Schilder auf sie hin.

Die Verkehrsströme auf der Presquîle waren neu zu organisieren, sodass bestimmte Straßen und Plätze den Fußgängern vorbehalten bleiben konnten. Der öffentliche Raum musste von parkenden Autos „befreit“ werden. Gleichzeitig sollte aber das Parkplatzangebot für Besucher, Kunden und Bewohner der Presquîle nicht eingeschränkt sein. Das Problem wurde gemäß den politischen Grundsatzbeschlüssen angegangen. 1991 wurde auf der Presquîle eine neue Metro D mit Umsteigepunkt zur Linie A unter der Place Bellecour eröffnet. Ein zweiter Umsteigepunkt zur besseren Verknüpfung von Bus und Metro wurde 1993 im Bereich des Rathauses geschaffen. Auf der Presquîle wurden Busspuren eingerichtet. Einzelne Straßen, z.B. Teilschnitte der Rue de la République, wurden zu Kommunalstraßen. Zudem wurde mit der Navette Presquîle im September 1991 ein Minibus eingeführt, der im Sechs – Minuten – Takt im Pendelverkehr auf der Presquîle verkehrt. Die neuen ÖPNV-Angebote sollen bequem erreichen und sich nach Abstellen des Autos in der Innenstadt schneller bewegen zu können. Durch eine Neuregelung der Verkehrsströme auf der Prequîle sollte der Durchgangsverkehr verringert werden, ohne den Ziel und Querverkehr zu erschweren. Die Fernverkehrsströme wurden weiträumig um die Stadt geführt, so dass diese weniger vom Durchgangsverkehr belastet wird. Der innerstädtische Querungsverkehr über die Presquîle, die kürzeste Verbindung zwischen den westlich und östlich der Flüsse gelegenen Stadtquartieren,

wurden nach dem 1990 politisch entschiedenen *Plan de Circulation* auf vier Straßen, jeweils mit Einbahnverkehr, konzentriert. Vorher gab es neun Querungsmöglichkeiten. Der Verkehr zu und von Orten auf der Presquîle wurde auf den Uferstraßen an Rhone und Saone zusammengeführt und von dort in das Zentrum verteilt. Daneben gibt es auf der Presquîle nur eine Nord – Süd – Verbindung für den Fahrverkehr.

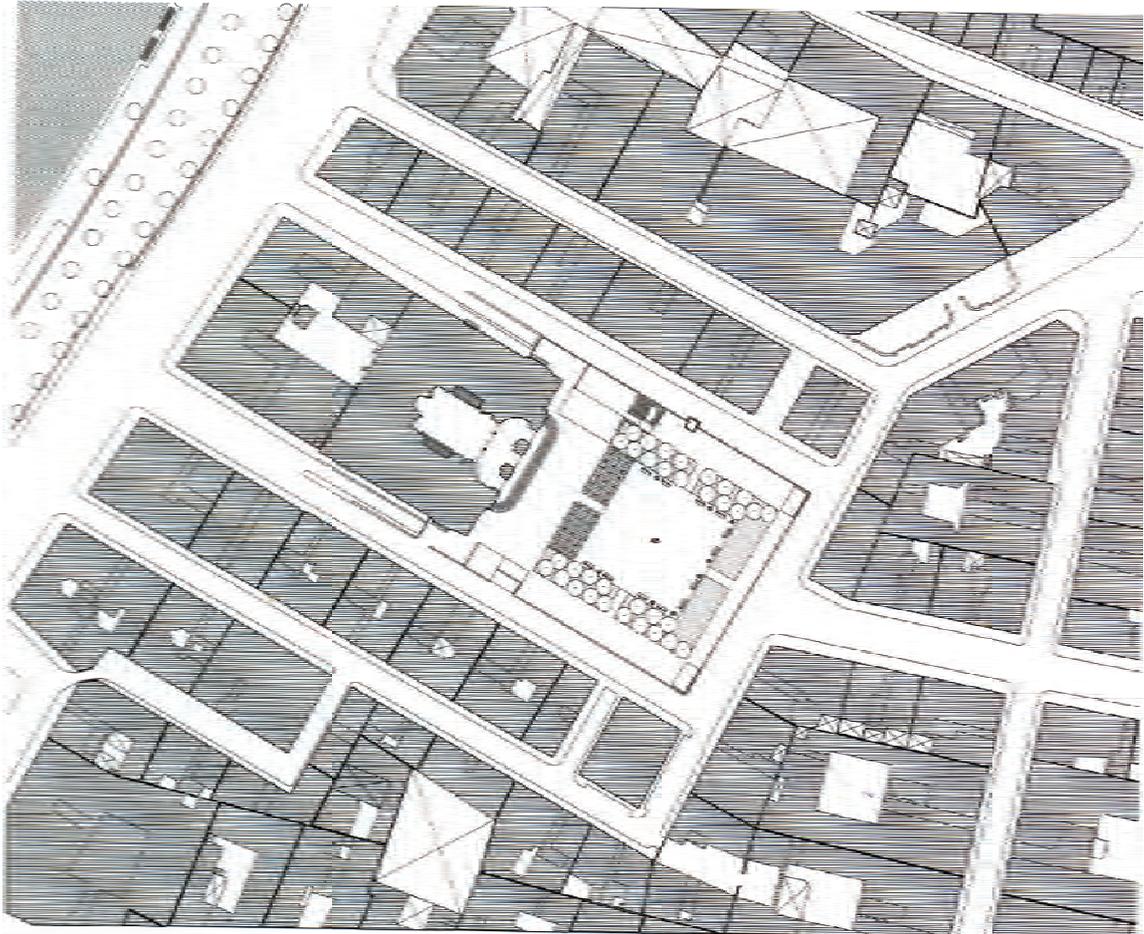


Abbildung 44- Place des Célestins mit Umgebung, Lageplan

Die Lösung des Problems, mehr Freiraum im öffentlichen Raum zu schaffen, ohne die Stellplatzzahl zu reduzieren, sie besser noch zu erhöhen, wurde so klug wie radikal gefunden. Zwischen 1989 und 1995 wurden u.a. vier große Tiefgaragen unter den Plätzen Place des Terreaux (sechs Ebenen, 654 Plätze), Place de la Bourse (sechs Ebenen, 570 Plätze) Place de la République (sieben Ebenen, 861 Plätze) und Place des Célestins (sechs Ebenen, 413 Plätze) gebaut und die Plätze darüber neu gestaltet. Zur Verkehrsvermeidung auf der Presquîle sind die Tiefgaragen auf kürzestem Weg von den Uferstraßen aus an fahrbar, jeweils zur Hälfte von der Seite der Saone und der Rhone. Die Parkplätze sind gegen differenziert ausgestaltete Gebühren nutzbar. Auf diese Weise wurden zusätzlich mehr als 3.000 Parkplätze in Tiefgaragen geschaffen, was die Zahl der Stellplätze in Parkgaragen von 3.380 auf 6.460 etwa verdoppelte. Die Zahl der oberirdischen Stellplätze im öffentlichen Raum wurde im Gegenzug bis 1994 um 760 verringert (von 3.340 auf 2.580). Bereits 1994 gab es

2.320 zusätzliche Parkplätze im Bereich des *Plan Presqu'île*. Dass dennoch überall wo möglich geparkt wird, ist auch in Lyons Zentrum zu beobachten. Der Bau von Tiefgaragen in Lyons Innenstadt wird fortgesetzt, z.B. im Parc Saint Georges (sieben Ebenen, 600 Plätze.)

Garagenbau wird als eine wichtige Gestaltungsaufgabe begriffen. Seit Anfang der 1990er Jahre betreibt die Gesellschaft Lyon Parc Auto (LPA) die von ihr verwalteten Parkplätze und Garagen mit der „Philosophie“, dass Autofahrer sich nicht alleine funktional orientieren, sondern dass sie „Kunden mit Ansprüchen“ sind. Der Bau der Tiefgaragen wurde als qualitative Herausforderung verstanden. Der städtebauliche – ästhetische Anspruch betreffend die Gestaltung von Straßen und Plätzen gilt auch für öffentliche Garagen. Sie wurden als zu gestaltende öffentliche (Innen-)Räume angesehen. Bei allen neuen Tiefgaragen werden Gestaltungsprinzipien angewendet, hellen und sicheren Ort für den Besucher machen sollen, dazu tragen helle Farben bei. Im Vergleich zu den üblichen Tiefgaragen ist die Beleuchtung dreifach verstärkt. Möglichst wenige Stützen sollen den Raum übersichtlicher wirken lassen. Die Türen zu den Fahrstühlen und Treppen sind verglast. In den Eingangsbereichen der Tiefgaragen befinden sich Kontrollräume, in denen Mitarbeiter über Monitore die Tiefgaragen überwachen. Den Eingangsbereichen für Fußgänger und den Kassenzonen wird großgestalterische Aufmerksamkeit gewidmet. Der Künstler Yan D. Pennor's hat die Beschilderung aller Tiefgaragen als wieder erkennbares Logo entworfen: gelbe Schrift auf schwarzen Grund – diese Typographie findet sich als Wegweiser auch auf den Internetseiten von LBA. Bei Fragen des Designs und der künstlerischen Ausgestaltung berieten kompetente Firmen, Art/Enterprise und Art public contemporain.

Um zu verstehen, wie es möglich war, dass in relativ kurzer Zeit diese „Politik des öffentlichen Raumes“ initiiert und die erforderlichen hohen Investitionen getätigt werden konnten, muss ein Blick auf die politische Konstellation, die von 1989 bis 1995 in Lyon bestand, geworfen werden. Der neue Bürgermeister Michel Noir, der 1986 – 1988 Minister der Regierung Chirac unter der Präsidentschaft von Mitterrand war und 1989 die Wahl mit der Mehrheit aller neun Arrondissements Lyon gewann, galt im Gegensatz zu seinem Amtsvorgänger als jung und dynamisch. Er wertete die baulich – räumliche Gestaltungsarbeit als zentrale Teilaufgabe der Stadtentwicklungspolitik und realisierte zusammen mit seinem neuen Stadtrat für Stadtentwicklung, Henry Chabert, die Rückgewinnung des öffentlichen Raumes. Michel Noir war von 1989 bis 1995 Bürgermeister der Ville de Lyon, des relativ kleinen Kerns innerhalb der Stadtregion Lyon, und gleichzeitig Präsident der COURLY. Letztere trug ungefähr die Hälfte der Kosten für die Umgestaltung der Plätze in Lyons Zentrum, das auch als Grand Lyons Mitte gesehen werden soll und will.

Die Konzentration und Ausrichtung von COURLY auch auf die Entwicklung der Lyoner Innenstadt wurde durch ein intensives Beziehungsgeflecht der beteiligten Akteure

ermöglicht und vorangetrieben. Neben Michel Noir und Henry Chabert war Serge Guinchard die dritte entscheidende Figur auf der politischen Ebene. An ihnen delegierte Michel Noir die Verantwortung für die Finanzen der Stadt Lyon. Zugleich war Guinchard seit 1989 der Geschäftsführer der LPA. Die enge persönliche Verflechtung zwischen den führenden Politikern der Stadt Lyon und der Gesellschaft LPA war der Zusammenarbeit zwischen der Stadt und LPA bei der Umsetzung der Strategie förderlich, wenn auch später erhebliche Grauzonen zutage traten. LPA wurde 1969 als öffentliche-private Gesellschaft (*Société d'économie mixte*) von der Stadt Lyon mit einem Kapital von 100.000 France (Euro 15245) gegründet. Zweck der Gesellschaft ist das Management des ruhenden Verkehrs in Lyon. Nur so konnten die hohen Investitionen, die für den Bau der Tiefgaragen benötigt wurden, aufgebracht werden. Ziel der Gründung von LPA war, dass die Parkplatznutzer und die nicht alle Steuerzahler die Parkplätze finanzieren. 1990 wurde die LPA von der Stadt Lyon und Grand Lyon mit dem Bau von 6.500 Parkplätzen bis 1995 beauftragt. Im Jahr 2000 erwirtschaftete LPA 30,5 Mio. Euro und agiert nun auch über die Kommune hinaus in der gesamten Region Rhone.

Den größten Anteil an den im Rahmen des *Plan Presquîle* investierten 141 Mio. Euro steuerte LPA mit 84,7 Mio. Euro bei. Damit wurde der Bau der Tiefgaragen finanziert, die die höchsten Kosten bei der Umgestaltung der Presquîle verursachten. LPA brachte diese Investitionen zum größten Teil über Eigenkapital auf. Der Rest wurde durch Kredite der als Gesellschafter von LPA beteiligten Banken und der Europäischen Investmentbank finanziert. Ville de Lyon und Grand Lyon bzw. COURLY trugen 48 Mio. Euro zum Plan Presquîle bei. Im Wesentlichen dienten sie der Umgestaltung der Plätze. Die Mittel wurden durch eine Umschichtung von Geldern im Haushalt der Stadt und der COURLY aufgebracht. Der Zentralstaat unterstützt die *Communautés urbaines* jährlich mit 72 Euro pro Einwohner. Mit 4 Mio. Euro beteiligte sich auch das *Syndicat Mixte des Transports pour le Rhone et l'Agglomération Lyonnaise* (SYTRAL) an der Finanzierung des Plan Presquîle. SYTRAL organisiert und betreibt den öffentlichen Personalverkehr in der Region Lyon. Die politische Entscheidung über die Durchführung von Projekten fiel in einer *Groupe de direction*, die sich aus Abgeordneten unter Vorsitz des Bürgermeisters der Ville de Lyon und des Präsidenten der COURLY zusammensetzte. Es wurde ein Steuerungskomitee (*Comité de pilotage*) gegründet, das ebenfalls unter dem Vorstand des Bürgermeisters arbeitete, und in dem Abgeordnete und Repräsentanten von ca. 60 „association“ (Verbände, Bereinigungen, wie z.B. die von Einzelhändler) zusammenkommen. Das Steuerungskomitee traf sich zweimal im Jahr und diskutierte die generelle Prinzipien und die politischen Ziele für die Entwicklung des Zentrums auf der Presquîle.

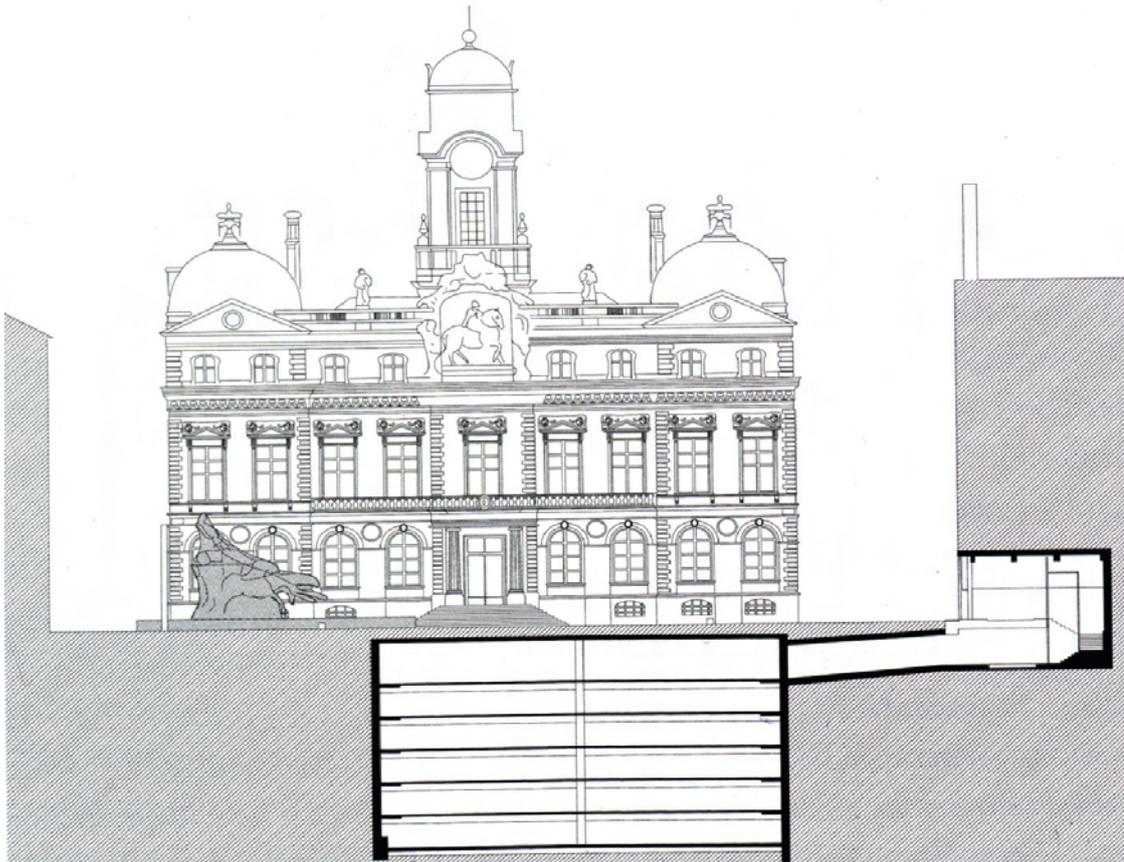


Abbildung 45 - Tiefgarage unter der Place des Terreaux, Schnitt

Um die zügige Durchführung des Plan *Presquîle* zu gewähren, wurde für die Dauer des Projektes (1989 – 1995) eine neue Organisationsstruktur geschaffen, die *Mission Presquîle*. Als gemeinsame Projektgruppe der Ville de Lyon und der COUTLY war sie dem Bürgermeister und dem Präsidenten gegenüber verpflichtet. Die *Mission Presquîle* integrierte alle sektoralen Belange, die mit der Umgestaltung der *Presquîle* zu tun hatten, und war für die Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich. Koordinierende Tätigkeiten, die früher bei ähnlichen Projekten von technischen Personal in den verschiedenen Stadtverwaltung zeitaufwendig wahrgenommen wurden, legte man in die Hände von drei bis vier Personen. Diese konnten relativ unabhängig von Verwaltungsregen wirken. Für jedes Umgestaltungsprojekt wurde ein verantwortlicher Projektleiter ausgewählt.

Ville de Lyon und COURLY teilten sich die Personalkosten, bestimmten die Zuständigkeiten und wiesen der *Mission Presquîle* unbürokratisch das Budget an. Das Zusammengehen der beiden beteiligten Körperschaften Stadt Lyon und COURLY, die klare räumliche Zuordnung der *Mission Presquîle* und deren direkte Anbindung an den machtvollen Bürgermeister der Stadt und den Präsidenten der Communauté in Personalunion sowie die Vorteile einer verwaltungsunabhängigen kleinen Projektgruppe werden als Gründe für das gute Funktionieren dieser Struktur gesehen. Eine Stelle in der Verwaltung kümmert sich um die Folgebetreuung der umgestalteten Stadträume und ist nun auch für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig.

Die Projekte zur Umgestaltung der Plätze auf der Presqu'île wurden grundsätzlich über Wettbewerb mit begrenztem Teilnehmerkreis entschieden. Es wurde der Versuch gemacht, gesellschaftliche Gruppen in die Auswahl der Entwürfe einzubeziehen. So waren z.B. beim Wettbewerb für die Gestaltung der Rue de la République Vertreter von zwei Verbänden Mitglieder der Jury über die Architektenentwürfe. Während der Laufzeit des Projektes fanden Versammlungen mit dem Architekten statt. Beim Wettbewerb für die Place des Terraux wurden die Wettbewerbsentwürfe von der Jury – Entscheidung öffentlich ausgestellt und die Bürger nach ihrer Meinung gefragt.

Diese bevorzugten allerdings ein anderes Projekt als das von der Jury dann ausgewählte. Durchsetzen konnten sich Bürger mit ihrem Interessen später, bei einem Gestaltungsdetail auf der Place de la République. Auf die Kritik an der zu kargen Bepflanzung des Platzes wurden mit dem Aufstellen von Blumenkübeln reagiert. Auch zu prinzipiellen Entscheidungen wurden die Bürger formell angehört. So wurde z.B. im März 1990 eine Bürgerinformation über den *Plan Presqu'île* und die Alternativen zur Regelung des Verkehrs durchgeführt. Dies geschah durch Broschüren, eine öffentliche Ausstellung mit Fragebögen sowie auf Versammlungen mit den Verbänden. Nach dieser Information und Anhörung der Bürger erfolgte ein politische Entscheidung über den *Plan de circulation*.

Im Rahmen der einzelnen Projekte wurden die wirtschaftlich orientierten und interessierten Anrainer vorrangig beteiligt. Die „Planungsphilosophie“ lautete die Beziehung zu den Nutzern betreffend: Spätere Nutzer sollen in die gesamte Realisierungsphase jedes Projekts integriert werden. Damit eine realisierte Maßnahme wirklich angenommen wird, ist es notwendig, dass die Nutzer des Projekts verstehen, es akzeptieren und sich zu eigen machen. Vor dem Baubeginn fand mit jedem Einzelhändler bzw. Geschäftsmann ein individuelles Treffen statt, während der Bauzeit waren es monatliche Treffen. Auch wurden Veränderungen von Projekten aufgrund Forderungen der Anwohner möglich, allerdings wurde von Seiten der Verwaltung und der Politik darauf geachtet, dass die „Gesamtlogistik eines Projektes“ dabei nicht verloren ging.

Bereits 1996 hatte die Stad Lyon ihre Strategie für den Um- und Neugestaltung der Stadträume variiert und weiterentwickelt, nicht zuletzt auch aus Kostengründen. Noch unter Henry Chabert und Raymond Barre wurde eine neu Politik der Naturnähe (*La politique du végétal*) für die Stadtagglomeration initiiert. Ein Plan der Grüngestaltung (*Plan de Végétalisation*) galt als Fortsetzung der Gestaltung von urbanen Räumen mit anderen Mitteln. Es ging darum, die Vegetation und Landschaftselemente, die regionstypische Natur, in den urbanen Raum Lyons auf spezifische Art und Weise zurückzuholen und für die Gestaltung des städtischen Raumes einzusetzen. Das Programm umfasste Blumenarrangements auf Plätzen, die Anlage neuer Parks und Neupflanzungen von Straßenbäumen. Einbezogen waren

viele größere Projekte, wie eine 25 km lange Fahrradroute entlang der Rhone oder der neue, 12 Hektar große Volkspark Parc de Gerland.

Diese Politik basiert auf grundsätzlichen Überlegungen zur Rolle der Natur in einer Metropole, deren Gestaltung in einem besonderen Maß vom Naturraum geprägt wird. Im Fall Lyon sind es der Zusammenfluss der Rhone und der Saone und die Berghänge. Ein weiterer, bisher beim Umbau des Stadtraums befolgter Grundgedanke wurde auch dieser „Aufwertungsstrategie mit Elementen der Natur“ zugrunde gelegt:

Alle Ebenen und Maßstäbe der Orte in der Stadt sollten in das Interventionskonzept einbezogen werden. Der berühmte, Mitte des 19. Jahrhunderts von Frères Bühler gestaltete Parc de la Tête d'Or im Norden, sollte im Süden mit dem großen neuen Parc Gerland sein modernes Gegenstück finden und im Süd – osten durch den Parc de la Porte des Alpes ergänzt werden. Die Hänge de La Croix – Rousse sollten wie die des Fourvière – Hügels mit ihren Panoramablicken über Stadt und Land als Stadtpark angelegt werden (z.B. Les Jardins du Rosaire). In allen Stadtquartieren, auch in den problematischen peripheren in Vaise im Norden Lyons, am rechten Ufer der Saone (Place Valmy) und in Vaux – en – Velin im Nord Osten sollte bei der Grüngestaltung von Avenuen, Boulevards, Plätzen, Durchgänge und Wege besonders sensibel eingegriffen werden. Im „Tal der Chemie“ mit seinen vielen Fabrikationsanlagen und Unternehmen, gelegen in einem langen Band südlich der Stadt, am Ostufer der Rhone, waren ebenso Grünmaßnahmen geplant. Es ging aber nicht nur um große Projekte. Auf kleinstem verfügbaren Gelände, am Fuße von Wohngebäuden oder in den Wohnblocks, sollten etwa 25 „Gärten der Nähe“ bzw. Taschengärten, in der ganzen Stadt verteilt, als kleine grüne Oasen angelegt werden. Alles sollte gut durchdacht und bis in die Einzelheiten gestaltet werden, wobei z.B. ortstypische, auch historische Pflanzen verwendet werden sollten. Der modernen Metropole ein weiterer „sensible Dimension“ hinzuzufügen, war die generelle Absicht.

Seit September 1997 wurden Projekte des Plans der Grüngestaltung verwirklicht. Für die Jardins de proximité wurde ein Programm aufgelegt. Inspiriert durch die New Yorker „pocket – gardens“ entstanden kleine „Oasen des Grüns“ als Kontrast zu den meist steinernen „harten“ Plätze im öffentlichen Raum. Im Jahr 2001 waren die ersten zehn realisiert. Ihre Größe beträgt im Durchschnitt 200m². Sie werden durch angelerntes Fachpersonal betreut. Das Leitmotiv für diese „winzigen, ungewöhnlichen und delikaten urbanen Ereignisse“, die das Programm anstrebte, lautete: „Eine Bank, ein Baum, ein Kunstwerk“. Intendiert war nicht die Gestaltung eines kleinen Parks, sondern die Schaffung eines „grünen Ruheraums“ in der Stadt, in Zusammenarbeit mit lokalen Künstlern.

Welche Rolle künstlerische Kompetenz bei Stadtumbau Lyons einnahm, wird in einem Aufsatz mit dem programmatischen Titel *Zusammenarbeitet mit den*

Entwerfern deutlich. Der langjährige Beigeordnete und technische Berater der COURLY und der Ville de Lyon Jean – Pierre Charbonneau, plädiert ausdrücklich für die Anwendung der bei der bisherigen Politik des öffentlichen Raumes erfolgreichen Verfahren und Methoden. Die Politik war nach Charbonneau vor allen deshalb erfolgreich, weil die Kompetenz der Entwurfsarchitekten, Landschaftsarchitekten, Designer, Graphiker und Städtebauer einbezogen worden war. *La politique du végétal* sie eine entschlossene Politik, die strategisch auf den Maßstab aller Quartiere der Agglomeration eingehe und eher auf eine große Zahl einfacher Projekte setzt, die leicht zu realisieren wären und deren Kosten besser von der Gesellschaft getragen werden können, als auf einzelne Prestigevorhaben, die die angestrebte Breitenwirkung nicht erlauben würden. Bei Gleichwertigkeit der „sensiblen Dimensionen“ der Kultur, der Identität der Orte und der von den Nutzern erlebten Vertrautheit, die es immer zu bedenken gälte, sollten eine Teamarbeit der an der politischen und technischen Koordination beteiligten Personen und die Diskurssion mit den Bürgern die Eckbedingung bei der Umsetzung der *politique* sein. Die Bürgerbeteiligung wird von Charbonneau als ein wesentliches Element der Planungsabsicherung und Akzeptanz der realisierten Projekte gesehen. Die sorgfältige Analyse und Akzeptanz auf örtlicher, regionaler und nationaler Ebene sei ebenso entscheidend wie die sorgfältige Auswahl der Entwerfer, für jedes einzelne Projekt. Das Wesen des einzelnen Projekts, das Thema, das es zu bewältigen gelte, und das „Profil“ der Projektgruppe müssten übereinstimmen. Was gut gewesen war für die bisherige Konzeption der Neugestaltung des öffentlichen Raumes, sei auch wertvoll für die „Blumenprojekte“ (*Projets de Fleurissement*). Vor allem gelte ihren Charakter durch das gemeinsame Vorgehen von Künstlern und Landschaftsarchitekten.

Die Stadtqualität von Lyon: Integration des Politischen und des Künstlerischen

Die Erneuerung Lyons mit der Presqu'île im Herzen der Stadt und der Region ist Teil einer mit Visionen, Realismus und Tatkraft strategisch verfolgten Entwicklung. Im Nachhinein gesehen war die Fähigkeit der Protagonisten einer Modernisierungsstrategie und die daran maßgeblich Beteiligung, weiterführende gangbare Weg der Umsetzung zu finden, ohne dass die Orientierung verloren ging, das entscheidende Kriterium. Gestaltung der öffentlichen Räumen wird aus guten, auch wirtschaftlichen Gründen als eine der Regional- und Stadtpolitik integrierte Aufgabe gesehen, die anderen sektoralen Aufgabenfeldern gegenüber gleichberechtigt ist. Die Besonderheiten des französischen politisch- administrativen Systems mit seiner persönlicher Ebene sowie die spezifische planungsvertraglichen Instrumente der regionalen Entwicklungspolitik sind prägend.

Eine Einbindung der eignen Geschichte, das Lernen von Vorbildern und die Suche nach neuen Formen der Handhabung und Gestaltung, die Fähigkeit, Gestaltungskunst erkennen und sich dafür entscheiden zu können, und nicht zuletzt geschicktes

Projektmanagement ließen Politik, Verwaltung und Wirtschaft, aber auch die informativ – dialogisch beteiligten Einwohner Lyons den Transformationsprozess bewältigen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit stellt sich als eine engagierte, aufwändig durchgeführte informations- und Dialogpolitik dar. Letztlich ging sie über eine Anhörung nicht hinaus.

Bei allen Unvergleichbarkeiten zeigt sich Lyon, wie im Rahmen nationaler Entwicklungspolitik von den politischen und administrativen Akteuren auf lokaler Ebene kreative Strategien verfolgt wurden, die zu neuer Stadtraumqualität führten.

Rio de Janeiro von Heike Hoffmann

Eine lateinamerikanische Stadt in Bewegung



Abbildung 46 - Blick von Corcovado auf das Viertel Botafogo, im Hintergrund schließen der Zuckerhut und der Atlantik an.

Der Laie in Sachen Stadtentwicklung verbindet mit Rio de Janeiro seit jeher Sonne, Copacabana, Zuckerhut, Samba und Bossa Nova. Dem allgemein Stadtinteressierten fallen vielleicht noch Armut und informelle Siedlungen, die Favelas an Rios steilen Berghängen, ein, die das Stadtbild prägen. Tatsächlich aber ist die Stadt nicht so statisch wie ihr Bild. Sie ist seit jeher in Bewegung. Spätestens seit den 1990er Jahren versucht auch Rio, „sich zu erneuern“ – sowohl nach innen als nach außen. Dabei baut die Stadtpolitik auf Strategien des Stadtumbaus, die einem allgemeinen globalen stadtentwicklungspolitischen Trend folgen.

Stadtstruktur und sozialräumliche Gliederung: Eckdaten und Besonderheiten

Rio ist mit etwa sechs Millionen Einwohnern die zweitgrößte Stadt in Brasilien nach Sao Paulos, gilt aber als kulturelles Zentrum Brasiliens. Stadträumlich wächst Rio stetig an der Peripherie und verdichtet sich im Zentrum. Rio ist stark durch Landschaft und Topographie geprägt – ein Ensemble von Sandstränden, Lagunen und Ausläufern des zentralbrasilianischen Hochlandes Serra do Mar. Die Agglomeration breitet sich sukzessive in Tijuca Gebirge aus. Nach Jürgen Dietz sind vier städtische Teilräume auszumachen, die über die letzten Jahrzehnte hinweg stabil geblieben sind und große soziale Unterschiede widerspiegeln: das Zentrum, die Südregion, die Nordregion, und die Westregion.

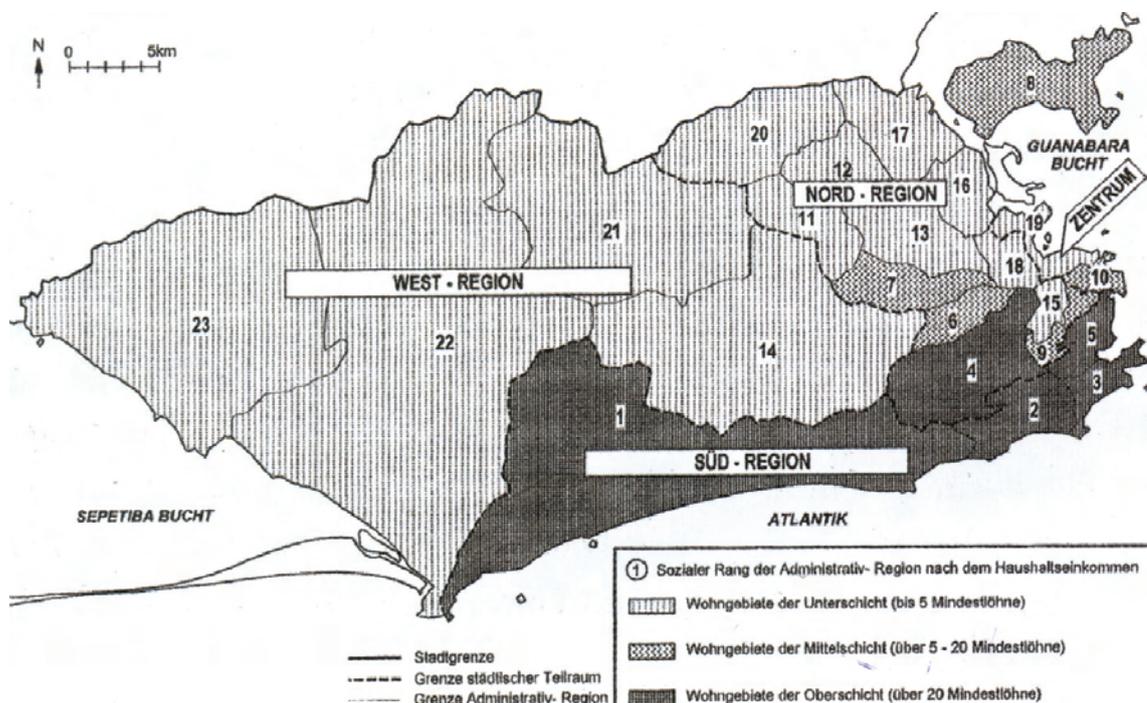


Abbildung 47- Sozialräumliche Gliederung nach Einkommen in Rio de Janeiro (1980)

As „centro“ wird die historische Altstadt bezeichnet. Sie ist das Handels-, Banken- und Dienstleistungszentrum der Stadt. Diese Funktionen konzentrieren sich vor allem entlang der Hauptverbindungen Avenida Presidente Vargas und Avenida Rio Branco, deren Kreuzungen ein wichtiger Verkehrsknoten ist. Der Zentrums-kern, niedrige und vernachlässigte Bausubstanz in der angrenzenden Umgebung, verdichtete und brach gefallene Strukturen eng beieinander. Derzeit sind die Zeichen einer Revitalisierung des Zentrums zu beobachten: Exklusive Einzelhandelsstrukturen breiten sich aus. Monumente und Denkmäler werden restauriert. Parallel dazu sind Stagnationstendenzen und Verfall sichtbar: Die Bausubstanz ist marode. Der öffentliche Raum ist von schlechter Qualität. Er wird vor allem von Obdachlosen, Straßenhändler und –kindern genutzt. Das Viertel „centro“ gilt als sozial schwächstes Gebiet in der Mittelschicht. Sozialräumlich gehört zum „centro“ das Viertel Portuária,

das von Industrie- und Hafenanlagen geprägt ist und von Angehörigen der Unterschicht bewohnt wird.

Als Südregion – „zona sul“ – werden die dichten, vielgeschossigen Wohngebiete am schmalen Küstenstreifen zum Atlantik bezeichnet. Die „zona sul“ gilt als die sozial hochrangigste Wohngegend. Dazu werden in erster Linie die Viertel Copacabana, Ipanema, Leblon, Lagoa und Barra da Tijuca, den teuersten Vierteln von Rio.

Die Nordregion – „zona norte“ – ist durch ältere Wohnquartiere der Mittelschicht gekennzeichnet, wie Meier und Vila Isabel. Weiter nördlich beginnen ärmere Vorstädte, Spontansiedlungen und Industriegebiete. Diese Struktur geht über die Stadtgrenzen hinaus in die ärmlichen Randstädte der Baixada Fluminense. Dort wohnen mittlere und untere Einkommenschichten.

In der Westregion – „zona oeste“ – leben Menschen mit dem niedrigsten sozialen Status Rio de Janeiros, Angehörige der Unterschicht.

Insgesamt prägt die Stadt ein sozialräumliches Süd- Nord – Gefälle. Je weiter man sich vom Zentrum nach Norden entfernt, desto ärmlicher sind die Lebensverhältnisse und desto schlechter ist die infrastrukturelle Anbindung an die Stadt. Diese Stadtstruktur wird überlagert von informellen Ansiedlungen, vor allem von Favelas. Favelas sind Besetzungen auf öffentlichem oder privatem Land, die von selbst erreichten Wohnhäusern geprägt werden, in denen es an technischer und sozialer Infrastruktur mangelt. Dieser Landbesetzung erstrecken sich über das gesamte Stadtgebiet, oftmals in unmittelbarer Nähe zu den sozial hochrangigen Wohnvierteln in der „zona sul“. Denn sie liegen vor allem an den Granithügeln des Tijuca Gebirgsmassiv, den „morros“, und prägen dadurch sehr stark das Stadtbild. Favelas befinden sich aber auch in der Westzone, auf brach gefallenem oder nicht besiedeltem Land. Größe und Qualität der Lebensverhältnisse in den Favelas differieren stark. Mancherorts ist die wirtschaftliche Lage ihrer Bewohner nicht schlechter als in anderen Wohngebiete unterer sozialer Schichten mit unzureichender öffentlicher Infrastruktur und partiell mangelhafter Bausubstanz. Die Zahl der Favelas in Rio stieg seit Beginn des letzten Jahrhunderts stetig an, derzeit gibt es etwa 750.

Stadtbaugeschichte

In städtebaulicher Hinsicht lassen sich in Rio fünf größere Phasen unterscheiden:

Die erste Phase in der Stadtgründungs- und Stadterweiterung Phase; sie umfasst die Ursprünge der Stadt, die Kolonialzeit und die Verstädterung im 19. Jahrhundert. Anfang des 20. Jahrhunderts begann die zweite Phase, eine radikale Stadtumbauwelle. In den 1930er Jahren setzte eine dritte Phase, eine zweite

Stadtumbauwelle ein. In den 1950er Jahren entwickelte sich Rio in einer vierten Phase zur modernen Metropole. Seit Beginn der 1990er Jahren versucht sich Rio von der Moderne abzusetzen, eine fünfte Phase begann.

Im Jahre 1500 wurde Brasilien von Pedro Álvares Cabral entdeckt und zur portugiesischen Kolonie erklärt. Im Januar 1502 erreichten die Portugiesen Baía de Guanabara. Sie verkannten zunächst die weitläufige Bucht als Flussdelta und nannten sie Januarfluss – Rio de Janeiro. Diesem Irrtum verdankt die Stadt ihren Namen. Estácio de Sá gründete am 1. März 1565 die portugiesische Kolonialstadt Sao Sebastiao do Rio Janeiro auf einer vorgelagerten Insel des Festlandes, die 1567 auf einen Berg auf dem Festland, den Morro do Castelo, verlegt wurde. Erst so konnte sich eine Stadt entwickeln. Während der Kolonialzeit fand die Entwicklung schwerpunktmäßig auf dem Land statt; Rio wurde in dieser Zeit zu einem Handelsumschlagplatz. 1763 stieg Rio zur Hauptstadt auf, Verkehrsinfrastruktur und Kanalisation wurden gebaut.

Erst im 19. Jahrhundert wurde Rio zum wirklichen politischen, kulturellen und gesellschaftlichen Zentrum Brasiliens. Auf der Flucht vor napoleonischen Truppen siedelte im Jahre 1808 der portugiesische König Joao VI. mit seinem Hof in Rio, und die Urbanisierung und „Europäisierung“ der Stadt setzte ein. Die Stadt wurde von einer Einwanderungswelle erfasst: Ihre Stadtbevölkerung stieg schlagartig um 25 Prozent auf 50.000 Einwohner, und die Stadt erweiterte sich nach Süden und Norden. Die unteren sozialen Schichten wohnten überwiegend in so genannten „corticós“ im Zentrum und der Hafengegend. In diesen ein- bis zweistöckigen, aus Holz konstruierten Bauten in U-Form teilten sich mehrere Haushalte die sanitären Anlagen. Heute sind „corticós“ nur noch vereinzelt im Zentrum zu finden. 1858 wurde der Eisenbahnbau in Richtung Norden und Westen fertig gestellt. Dieser war richtungsweisend für die städtische Erschließung der Außenbezirke. Als Massentransportmittel erhöhte die Eisenbahn die räumliche Mobilität der Unterprivilegierten, und die peripheren Vororte expandierten.

Die Sklaverei wurde 1888 abgeschafft, die erste brasilianische Republik 1889 ausgerufen: Rio wurde von einer weiteren Zuwanderungswelle aus Europa und der Landflucht ehemaliger Sklaven erfasst. Die Bevölkerungsdichte im Stadtkern nahm zu; die Epidemien – und Seuchengefahr stieg an. Ende des 19. Jahrhunderts entstanden so erste Elendsviertel. Gleichzeitig wandelte sich die Erste Republik kulturell, gesellschaftlich und wirtschaftlich, denn die brasilianische Wirtschaft boomte durch den Export von Kaffee und Kautschuk. Rio wurde zum Kultur – und Geschäftszentrum mit weltstädtischem Flair. Diese Situation gab Anlass, die Hauptstadt funktional und räumlich neu zu strukturieren. Rio wurde Anfang des Jahrhunderts erstmals radikal umgebaut und verlor durch städtebauliche Interventionen den kolonialen Charakter.

Bürgermeister Pereira Passos, im Amt von 1902 – 1906, initiierte den Umbau des Zentrums der folgenden Jahre. Passos – heute auch *Hausmann Tropical* genannt – orientierte sich an französischen Vorbildern, vor allem an Hausmanns Pariser Boulevards. Der erste Boulevard wurde 1912 fertig gestellt: die Avenida Central und heutige Rio Branco. Er war 1.800 Meter lang, 33 Meter breit und ausgestattet mit großzügigen baumgesäumten Promenaden auf beiden Seiten. Europäische, insbesondere französische Baustile wurden imitiert: Es entstanden zahlreiche Prachtbauten wie das Teatro Municipal im Jahr 1909. Das Zentrum entwickelte sich zur City. An Straßenzügen und Plätzen siedelten sich Banken, Büros und Einzelhandelsgeschäfte an.

Durch städtebauliche Maßnahmen südlich des Zentrums wurde die städtische Expansion forciert: Copacabana wurde bereits vor der Besiedlung erschlossen. Der Leme Tunnel wurde im Jahr 1904 fertig gestellt. Rios Gestalt wandelte sich radikal. Die städtisch orientierte Elite von Plantagenbesitzern und ausländischen Geschäftsleuten demonstrierte ihren Wohlstand durch erste Villengebiete vorrangig entlang der Strände der Bucht und im neuen Privilegierten viertel Copacabana. Diese Prachtvillen wurde vorzugweise von französischen und italienischen Architekten „in dem für diese Epoche typischen Stilgemisch“ zwischen 1900 – 1920 entworfen. Um die neuen Teile der Stadt weiter zu erschließen und zu verschönern, wurden hohe Summen öffentlicher Gelder zu Verfügung gestellt. Der Copacabana Boulevard, die Avenida Atlantica und das 1912 erbaute internationale Luxushotel Copacabana Place ließen Copacabana zum „weltstädtischen Luxusbad“ aufsteigen.

Dieses bis heute umfangreichste städtische Umbauprogramm hatte starke soziale Auswirkungen. Vor allem im Stadtzentrum wurde preisgünstiger Wohnraum der Unterschicht zerstört. Corticos wurden im zentralen Bereich gesetzlich verboten; etwa 1700 Häuser wurden abgerissen – weitgehend ohne Ersatz. Etwa 20.000 Menschen wurden obdachlos. Ein Teil der Menschen ließ sich auf den Bergen Providência, Santo Antônio, Sao Carlos und Pinto nieder, die für den formellen Immobilien- und Wohnungsmarkt wertlos waren. Die neuen Wohnformen der Unterschicht, die Favela, verbreiteten sich rasch. Darüber hinaus mussten viele Menschen das Stadtzentrum Richtung Peripherie und nördliche Vorstädte verlassen.

In den 1920er Jahren setzte eine erneute Landflucht ein, und Rios Einwohnerzahl verdoppelte sich binnen zehn Jahren auf ca. 2,3 Millionen im Jahr 1930. Parallel zu dieser Entwicklung wurde der zweite radikale Stadtumbau durch den französischen Architekten Alfred Agache vorbereitet. Agache erhielt 1926 den Auftrag der Stadtverwaltung einen ersten umfassenden städtebaulichen Plan für Rio auszuarbeiten. Dabei orientierte er sich an der Pariser Ecole de Beaux Arts und dem amerikanischen City Beautiful Movement.

Der Plan organisierte die Stadt im Sinne der Funktionstrennung: Die Stadteile Ipanema, Leblon und Gavea im Süden sollten für die höheren sozial Schichten erhalten bleiben, während die Vorstädte für die Arbeitsklassen vorgesehen waren. Der Plan thematisierte als erstes offizielles Dokument die Favelas, sah aber deren Vernichtung vor. Auch sollten die „Corticós“ vollständig beseitigt werden. Im Stadtzentrum, auf der Fläche des bereits 1921 abgetragenen Morro do Castelo, plante Agache einen umfassenden Regierungskomplex. Ein 350 mal 250 Meter großer Platz, das „Tor nach Rio“, sollte diesen Komplex ergänzen. Zudem sollten u. a. eine große Ausfallstraße nach Westen – die spätere Avenida Presidente Vargas (1944) –, zahlreiche neue Tunnel, ein Flughafen- und Bahnhofsbau und ein Universitätskomplex geschaffen sowie der Hafen modernisiert und ausgebaut werden. Der 1930 fertig gestellte Plan wurde aufgrund der politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen der folgenden Dekaden nur in Teilen realisiert.

In der Regierungszeit des Diktators Getúlio Vargas ab 1930 war ein wirtschaftlicher Aufschwung zu verzeichnen. Die 1930er und 1940er Jahre gelten als „regelrechte Gründerzeitepoche“ Brasiliens. Im Zeichen des „Neuen Staats“, des Estado Novo unter Vargas, wuchs auch die wirtschaftliche Bedeutung Rios. Im Zuge der Konzentration der politischen Macht in der Hauptstadt änderte sich auch das Stadtbild entscheidend. Der *Plan Agache* bot den Rahmen dafür. Hauptziel der Regierung Vargas war es, den „neuen brasilianischen Menschen“ zu schaffen. Mit eindrucksvollen Regierungsbauten sollte die Politik des „Neuen Staates“ symbolisiert werden, etwa durch das Ministerium für Arbeit und das Ministerium für Erziehung und Gesundheit (MES), das – inspiriert durch Le Corbusier – von den Architekten Oskar Niemeyer und Lúcio Costa entworfen wurde. Das zwischen 1937 und 1943 auf dem Areal des Morro do Castelo errichtete Gebäude gilt als Pionierbau der modernen Brasilianischen Architektur. In den 1930er und 1940er Jahren wurde das Zentrum zur modernen City umgebaut. In der Avenida Central, der heutigen Rio Branco wurde die Geschäftshäuser der Jahrhundertwende durch Hochhäuser ersetzt, die an den Art déco Stil erinnerten. Eine der bedeutendsten innerstädtischen Interventionen ist die vier Kilometer lange und 100 Meter breite Avenida Presidente Vargas, die mit Bürohäusern gefasst wurde. 1940 wurde mit deren Bau begonnen: die barocke Kirche Sao Pedro dos Clérigos wurde abgerissen, und mehr als 500 Wohnhäuser wurden zerstört. Zeitgleich etablierte sich die Südstadt als neues Gebiet der Oberschicht. Entlang der Strandpromenaden Glória, Flamengo, Botafogo und vor allem Copacabana verdrängte eine neue Hochhausbauweise die alte Bausubstanz in nur einem Jahrzehnt. Parallel dazu verbreiteten sich Favelas rasant im Stadtgebiet. Gab es 1920 noch sechs, wurden 1948 bereits 150 Favelas gezählt.

Gemäß Agaches Plan wurde 1950 der Berg Santo Antonio abgetragen, um ein gleichmäßiges Straßenraster und ebenerdiges Zentrum zu schaffen, sowie die Luftzirkulation in der Innenstadt zu verbessern. Mit der Erde des Santo Antonio und

des in den 1920er Jahren abgetragenen Morro do Castelo wurden Landaufschüttungen in der Bucht vorgenommen. Unter Staatspräsident Juscelino Kubitschek (seit 1954) hielt die Zuwanderung in die Stadt weiter an, und der Hochhausboom der 1940er Jahren prägte auch die folgenden Jahrzehnte. Ende der 1950er Jahre waren die Viertel Catete, Glória, Flamengo und Copacabana fast vollständig mit zwölf- bis dreizehngeschossigen Apartmenthochhäuser bebaut. Copacabana verlor so seine Exklusivität als Villen- und Luxusapartmentviertel, blieb aber der teuerste Stadtteil. Diese Entwicklung wurde durch natürliche Barrieren – den – Bergen unterstützt. Es wurde erforderlich, die Südzone durch Tunnel aufwendig zu erschließen. In Ipanema und Leblon setzte sich der Apartmenthochhausbau durch, wenn auch durch Bauschriften Hochhäuser über vier bzw. acht Etagen bis Ende der 1960er Jahre verboten blieben.



*Abbildung 48-
Der Plan Agache für
Rios Zentrum,
ausgerichtet nach*

Rio wandelte sich in dieser Zeit zur Metropole. Städtische Probleme wurden sichtbar: überfüllte Straßen, stark ansteigende Bodenpreise und Wohnungsmangel. Die Stadt wuchs nach Norden über ihre administrativen Grenzen hinaus. Verkehrsprobleme entstanden durch die täglichen Pendelströme zwischen Zentrum und Peripherie. Die Avenida Brazil wurde 1964 gebaut. Sie verbindet das Zentrum direkt mit den ärmeren Vororten und trug zusätzlich zur Zersiedelung bei. Bereits in den 1950er Jahren waren die Vororte sehr dicht besiedelt. So wick die Unterschicht in risikoreichere Gebiete aus. In Sümpfen, auf sehr steile Berghänge oder Flussufer, und die Zahl der Favelas stieg wiederum.

Die erfolgreiche Wirtschaftspolitik Kubitschek hielt bis 1961 an. Danach sanken die jährlichen Zuwachsraten drastisch: Denn die Wirtschaftspolitik wurde vor allem durch technische Unterstützung und Kapitalhilfen der westlichen Industrienationen gefördert. Der Hauptstadtbau Brasílias überforderte das Staatsbudget und seit den 1940er Jahren stieg die Inflation ohnehin stetig an. So verlor Rio nach der Abgabe der Hauptstadtfunktion an Brasilia 1960 nicht nur seine politische Bedeutung, sondern wurde auch wirtschaftlich geschwächt. Dadurch verschärften sich die sozioökonomischen Probleme und forcierten die sozialräumliche Spaltung der folgenden Dekaden. Die Einwohnerzahl wuchs von 3,2 Millionen im Jahre 1960 auf 4,2 Millionen im Jahr 1970. In dieser Zeit lebten über 500.000 Menschen in 162 Favelas, 13 Prozent der gesamten Einwohnerzahl. Der Bevölkerungsanteil in illegalen Siedlungen war im Zeitraum von 1960 bis 1970 um 69 Prozent gewachsen.

Auch in den Jahren der Militärdiktatur antwortete man auf die städtischen Probleme in Rio planerisch weiterhin mit dem Grundprinzip der Funktionstrennung. 1965 erarbeitete der griechische Architekt Konstantin Doxiadis einen zweiten *Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro*, der „eine rationale Stadtentwicklung bis zum Jahr 2000“ sichern sollte. Damit wurde erstmals eine Vision zur funktionalen Flächennutzung für die gesamte Metropolenregion mit kurz- und längerfristigen Strategien erarbeitet. Dem Plan wurde ein umfassendes Transportsystem in Form eines Rasters zugrunde gelegt. Der Plan blieb Vision, da politischer Wille und Umsetzungsfähigkeit fehlten.

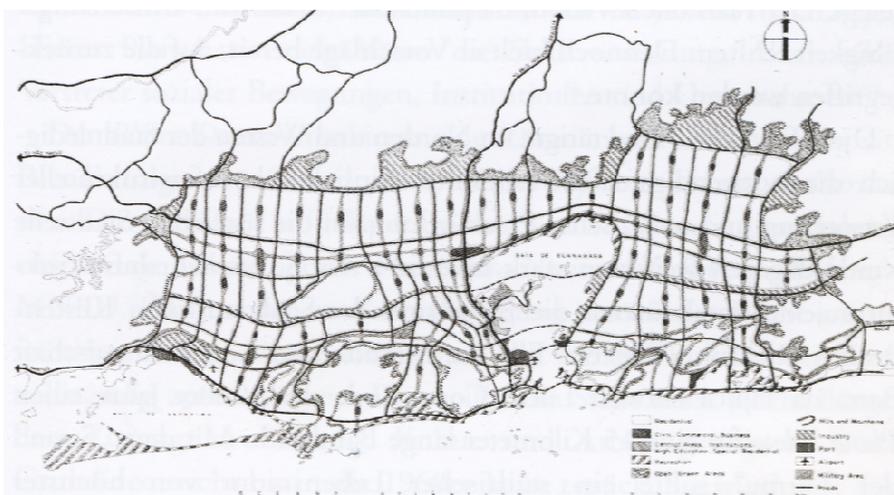


Abbildung 49-
Doxiads Plan mit
rasterförmigen
Transportsystem
(1965)

Dennoch hielt er Vorschläge bereit, auf die zurückgegriffen werden konnte. Die öffentliche Hand tätigte im Norden und Westen der Stadt lediglich die notwendigsten Investitionen hinsichtlich infrastruktureller Versorgung und technischer Erschließung. In die südlichen Stadtteile wurden dagegen weiterhin stark investiert. Große Verkehrsinfrastrukturprojekte unterstützten die Expansion der Stadt auf dem Küstenstreifen Richtung Westen. Für die Strand- und Lagunenlandschaft Barra da Tijuca entwarf Lúcio Costa Ende der 1960er Jahre einen *Plano Piloto* für eine 15 Kilometer lange Bandstadt. Mit dem „Strand der Türme“ sollte ein städtischer Lebensraum von höchster Wohnqualität durch natürliche Umwelt, niedrige Dichtwerte und beste Versorgung entstehen. Von Anbeginn sorgte die spekulative Bodenverwertung für eine hohe Baudichte und enorme Bauhöhen mit heute bis zu 30 Geschossen. Dieses bewachten Wohnanlagen – „condomínio fechados“ – der Mittel- und Oberschicht strukturierten sich in Apartmenthausgruppen und angrenzenden kleinen Villengebiete, die mit privatem Wohnservice und Gemeinschaftseinrichtungen ausgestattet sind.

Ab 1974 stagnierte das Land wirtschaftlich. Der Ölpreisschock löste einen drastischen Rückgang der Investitionen und des Welthandels Anfang der 1980er Jahre in Brasilien aus. Die Auslandsverschuldung stieg rapide an und der IWF forderte drastische Sanierungsmaßnahmen wie Steuererhöhung, Lohnkürzungen und die Senkung der öffentlichen Ausgaben. So wird die Dekade der 1980er Jahre als „verlorenes Jahrzehnt“ bezeichnet, und in Rio stieg die städtische Armut und Kriminalität drastisch an. Auf politischer Ebene konnten sich mit der Aufhebung des Ermächtigungsgesetzes im Jahr 1979 erste Redemokratisierungsbemühungen durchsetzen. Dieser Prozess wird „kontrollierte politische Öffnung“ – „abertura“ – genannt, und die Militärdiktatur konnte 1985 beendet werden. Erstmals wurden wieder freie Wahlen zugelassen. Eine neue Verfassung wurde im Jahr 1988 verabschiedet.

Stadtumbau für das 21. Jahrhundert

Mit dem Demokratisierungsprozess auf nationaler Ebene setzte in Rios Stadtentwicklung der Umschwung zum aktuellen Stadtumbau ein. 1992 wurde ein neuer Stadtentwicklungsplan verabschiedet: der *Plano Diretor Decentral da Cidade do Rio de Janeiro* (PDDCJ).

Dieser Plan hatte viele Väter: die Stadtverwaltung, Akademiker, Vertreter sozialer Bewegungen, Institutionen und Unternehmen. Der *Plano Diretor* markierte eine Zensur in der Stadtplanung von Rio: Er folgte den Grundprinzipien der *Reforma Urbana Redistributiva*. Diese Reform auf lokaler und nationaler Ebene entstand durch eine soziale Bewegung: das *Movimento Nacional de Reforma Urbana* – MNRU. Hauptanliegen dieser Bewegung war es, das Recht auf ein würdiges Leben durchzusetzen und die soziale Funktion der Stadt vollständig anzuerkennen. Das

heißt, die Stadt muss jedem Bürger den Zugang zu Bildung, Kultur und Arbeit gewähren. Diese Grundidee reicht bis in die 1960er Jahre zurück. Sie wurde seit den 1980er Jahren auf zivilgesellschaftlicher Ebene öffentlich debattiert. Da die Forderung der *Reforma Urbana* bei der Erarbeitung des *Plano Diretor* große Bedeutung hatte, unterscheidet sich dieser stark von den bisherigen Planwerken.

Kurz nachdem der *Plano Diretor* verabschiedet wurde, wurde 1992 César Maia neuer Bürgermeister, ein Anhänger der großen bürgerlichen liberalen Partei. Er zog die Entwürfe von Ergänzungsgesetzen und städtebaulichen Instrumenten aus dem Stadtrat zurück, die die Rechte des Privateigentums in Frage stellten. Unter seiner Regierung wurde wiederum eine neue stadtentwicklungspolitische Richtung eingeschlagen: Rio sollte im internationalen Städtewettbewerb erfolgreich mitspielen. Einen ersten Vorstoß leistete das Programm Rio Cidade im Jahre 1993. Ein umfassender Strategieplan wurde 1995 verabschiedet.

Programm Rio Cidade

Rio Cidade ist eines der bekanntesten Programme, das das Stadtimage von Rio verbessern und Rio für Unternehmen, Touristen, höhere Einkommensschichten attraktiv machen sollte. Das Programm wurde im *Secretário de Urbanismo* unter der Regie des Architekten Luiz Paulo Conde und des Bürgermeisters Cesar Maia 1993 entwickelt. Interessanterweise orientierte man sich an den Gestaltungsparadigmen der öffentlichen Räume in Barcelona, die im Zuge der Olympiaplanungen 1992 bekannt wurden. Folgende Ziele werden für *Rio Cidade* formuliert:

Verbesserung und Verschönerung der öffentlichen Raumes, Beseitigung oder Neuorganisation von informellen Handel und Dienstleistungen, Begrünung und Diversifizierung der Erhöhungsflächen. Dadurch sollte die Identität der Viertel verstärkt oder wiederhergestellt werden. Die Straße sollte die Identität für die Bürgerinnen und Bürger wieder zurück gewonnen werden. Ein öffentlicher Wettbewerb wurde ausgeschrieben, an dem sich fast alle Architektur - und Planungsbüros von beteiligten. Zuständig war die *Secretaría Municipal de Urbanismo*.

Von 1993 bis 1996 wurden in 19 Südlichen und zentralen Gebiete der Stadt Maßnahmen realisiert:

- Hauptstraßen und Fußgängerzonen werden aufgewertet
- Plätze und Parks neu gestaltet
- Bushaltestellen und Telefonzellen modernisiert
- Teile der Straßenbeleuchtung, der Leitungsnetze und Drainage erneuert

Oft wurden rein dekorative Vorschläge umgesetzt, etwa eine bunte Pflasterbemalung. „Öffentliche Kunst“ hatte im Programm eine wichtige Bedeutung. Als markantes Zeichen im öffentlichen Raum sollte beispielsweise ein Obelisk in Ipanema die lokale Identität stärken. 1995 und 1996 gab die öffentliche Han etwa

289 Millionen Real aus; das entspricht heute etwa 106 Millionen Euro und 24 Prozent der gesamten öffentlichen Investitionen dieser Periode. Die Ziele des Programms wurden grundsätzlich positiv bewertet. Kritisiert werden die Auswahlkriterien für die Projekte. Denn die ausgewählten Stadtviertel gehörten zum Großteil zu den besser urbanisierten und mit Infrastruktur ausgestatteten Gebieten Rios. Zudem wurde der Prozess als undemokratisch bezeichnet. Darüber hinaus wurde angemahnt, dass das Programm ausschließlich „städtische Kosmetik“ betreibe. Trotz aller Kritik werden heute viele Plätze und Straßen, die „früher unwirklich und gefährlich“ waren, wieder intensiv genutzt.



Abbildung 50 - Neugestaltung des öffentlichen Raumes in Ipanema, realisiert durch das Programm Rio Cidade (2006)

Der strategische Plan

Ein Instrument, mit dem der internationalen Städtekonkurrenz Rechnung getragen werden soll, ist der Strategieplan *Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro* (PECRJ). Als Ziel werden genannte, „Rio de Janeiro zu einer Metropole mit wachsender Lebensqualität und sozialer Gerechtigkeit zu entwickeln“. Die Stadt soll als Kultur- und Wirtschaftszentrum gestärkt und zur wichtigsten Verbindung mit Brasiliens mit dem Ausland werden. Vor allem als Wirtschaftsstandort soll Rio de Janeiro in Konkurrenz zu anderen Städte treten, um Investitionen in die Stadt zu

hohlen. Der Strategieplan wurde 1993 von Bürgermeister César Maia an das Unternehmen *Tecnologias Urbanas de Barcelona S.A. (Tubsa)* in Auftrag gegeben, das bereits den strategischen Plan von Barcelona erarbeitete. Der Plan wurde am 11. September 1995 beschlossen. Zwei der zentralen Herausforderungen für Rio sind die Wiederbelebung des Stadtzentrums und die Verbesserung der Lebensverhältnisse in informellen Siedlungen, den Favelas. Diesen Zielen dienen die Erneuerungsprogramme *Revitalisacao do Centro* und *Favela Bairro*.

Das Zentrum ist für Rios Stadtentwicklung von großer Bedeutung. Es ist das wichtigste verkehrstechnische Scharnier zwischen Süd – und Nordzone, es markiert den Ursprung der Stadt und bündelt das historische Erbe. Mit dem Programm *Revitalisacao do Centro* soll das noch vorhandene wertvolle bauliche-räumliche Erbe bewahrt werden. Das Zentrum sollte so für Unternehmen, einkommensstarke Bevölkerungsgruppen und Touristen attraktiver werden. Als eines der bedeutendsten kulturellen Zeugnisse der Stadt gilt der *Praca XV de Novembro*. Er war bis ins 19. Jahrhundert das Foyer der Stadt und dreihundert Jahre lang der Empfangssalon für Einwanderer. Den Platz wurde in den letzten Jahren vollständig saniert. Dort befinden sich Baudenkmäler wie der *Paco Imperial*, der damalige koloniale und später königliche Regierungssitz. Nach der Umwandlung zum Postamt ist er heute ein Kulturzentrum mit Bibliothek, Kino, Restaurant und Geschäften.

In das Programm wurden früher Projekte zur Erneuerung des kulturellen Erbes integriert. 1979 entwickelte die Stadtregierung das Projekt *Corredor Cultural*, das durch steuerliche Anreize alte Bürger- und Geschäftshäuser retten sollte. 1984 wurde eine spezielle Zone, die „Zona Especial de Corredor Cultural“ ausgewiesen. Diese umfasste die traditionellen Straßenzügen und Hausgruppen. Ziel war es, zumindest das Äußerere der Häuser zu erhalten. Zusätzlich wurde eine Umnutzung von Gebäuden für kulturelle Zwecke systematisch vorangetrieben. Ein Beispiel dafür ist neben dem *Paco Imperial* das *Centro Cultural Banco do Brasil*.

Insgesamt leidet das Zentrum heute an den Bestrebungen des letzten Jahrhunderts, eine unbegrenzte waschende und monofunktionale Zone zu schaffen. Höhepunkt dieser Entwicklung war ein in den 1970er Jahren erlassenes Baugesetz, das das Wohnen im Zentrum verbot und in den angrenzenden Zonen erschwerte. Durch das Gesetz verschwand zwar die Wohnbevölkerung, aber das Zentrum expandierte nicht wie gewünscht. 1994 wurde das Verbot aufgehoben. Heute wird nur noch vereinzelt im Zentrum gewohnt. Die untere Mittelschicht bewohnt traditionelle Häuser oder ältere Apartmenthäuser in den Randgebieten des eigentlichen Geschäftszentrums. Derzeit wird das Wohnen im Zentrum öffentlich stark diskutiert. Der Rückzug der Wohnbevölkerung ins Zentrum ist allerdings schwer zu realisieren, denn „die Stadt ist hochgradig sozial segregiert, das Zentrum stigmatisiert, der Boden Teuer. Der Aufschwung, den man in Rio erhofft, braucht ein lebendiges, weltoffenes Zentrum, zu dem eine dort lebende und arbeitende Wohnbevölkerung gehört.“

Das Programm *Favela Bairro* ist – wie das Programm zur Zentrumsrevitalisierung – ein Instrument der Strategie *Rio Integrado*. *Favela Bairro* ist ein Favela – Sanierungsprojekt, das zum Ziel hat, Favelas in die Gesamtstadt hinsichtlich räumlicher, städtebaulicher und sozialer Aspekte zu integrieren. Durch das Programm werden Investitionen in die Technische Infrastruktur, etwa Wasser- und Abwassersysteme, gefördert werden. Soziale Infrastruktur soll geschaffen oder verbessert werden: Gesundheitseinrichtungen, Kinderkrippen, Sport- und Freizeitflächen oder Ausbildungszentren. Um zusätzliche Einkommen zu generieren, wird angestrebt, die lokale Ökonomie zu fördern.

Favelas Bairro ist ein Beispiel für die Übernahme eines Programms vom *Plano Diretor* in die Strategische Planung. Denn der *Plano Diretor* verbriefte erstmals das Urbanisierungsrecht für Favelas und schuf planungs- und finanzierungstechnische Grundlagen. *Favela Bairro* wurde 1993 von Bürgermeisterin Maia initiiert. Es wird koordiniert durch die 1994 neu geschaffene Secretaria Municipal de Habitaco (SMH), die kommunale Wohnbehörde. In den ersten Programmphasen von 1994 bis 2000 startete es in 19 Favelas. 1995 konnte es auf 27 Gebiete ausgeweitet werden. Eine zweite Phase fand von 2000 bis 2004 statt. Für die Umsetzung des Programms standen etwa 300 Mio. US- Dollar zur Verfügung. Bislang wurden in etwa 160 Favelas Interventionen vorgenommen und etwa 600.000 Menschen erreicht. Geförderte Favelas wurden wie folgt ausgewählt:

- Relativ konsolidierte Gebiete, jedoch mit einem Mangel an Infrastruktur, sollten berücksichtigt werden
- Demographische und soziale Kriterien wurden herangezogen, die aus Familien- und Beschäftigungsdaten ermittelt werden. Zudem wurde der städtebauliche Schwierigkeitsgrad hinsichtlich der Infrastrukturausstattung beachtet.

Die Ziele fanden breite Zustimmung, kritisiert wurde die Realisierung. Durch die Stadtverwaltung wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Architekturbüros aus der gesamten Stadt entwickelten Projekte in den ausgeschriebenen Favelas. Oftmals wurden bereits ausgearbeitete Pläne in den Favelas präsentiert, obwohl die Wettbewerbsausschreibung zunächst methodische Vorschläge zur Arbeit in den Favelas forderte. Von der Wohnbevölkerung wurden die fehlenden Partizipationsmöglichkeiten kritisiert. Zudem mangelte es an Transparenz bei der Gebietsauswahl und an der ungenügenden sozialen Ausrichtung der Projekte. Die Verwaltung hatte erhebliche Steuerungs- und Koordinationsprobleme zu bewältigen, da die starke Einbeziehung des privaten Sektors wie Architektur- und Planungsbüros und Baufirmen ein Novum für sie darstellte. Zudem erschwerten oft die parallelen Machtverhältnisse in den Favelas die reibungslose Realisierung der Projekte durch die Präsenz der Drogenmafia.

Favela Bairro wird als neuer und progressiver Programmansatz gewertet, der sich von denen frühere Programme unterscheidet. Werden die drei Programme *Rio Cidade*, *Revitalisacao do Centro* und *Favela Bairro* für sich betrachtet, leisten sich ohne Zweifel ihren Beitrag zu Rios Erneuerung. Behutsam, integrativ, partizipativ sind Charakteristika, die sich in den Programme in den stadtentwicklungspolitischen Kontext eingebettet, so sollen sie dazu dienen, Rio in der internationalen Städtekonkurrenz zu behaupten. Damit dockt Rios derzeitige Kommunalpolitik an den stadtpolitischen Entwicklungstrend wesentlicher Industrienationen an.

Fazit

Zwei radikale Stadtumbauwellen, eine zu Beginn des 20. Jahrhunderts, die zweite in den 1930er und 1940er Jahren, prägten das heutige Gesicht der Stadt. Zudem sind die Gestaltungsgrundsätze des Zeitalters der Moderne in der Stadt erlebbar. Sie finden ihren stadträumlichen Ausdruck in funktionaler und sozialer räumlicher Trennung, großen Verkehrsachsen und städtebaulichen Großformen. Rio ist auf zweifacher Ebene eine extrem segregierte Stadt: Auf gesamtstädtischer Ebene ist das starke sozialökonomische Süd - Nord - Gefälle unverkennbar. Die Parallelität von extremen Lebensverhältnissen wird in der kleinräumlichen Segregation auf die Spitze getrieben:

Das Leben auf dem Asphalt etwa in Copacabana oder in den bewachten Wohnanlagen von Barra da Tijuca existiert dicht neben dem Leben in den Favelas an den Berghängen, den Morros. Zu den größten städtischen Herausforderungen heute gehört, das extreme sozialräumliche Gefälle zu verringern. Zudem ist das innerstädtische Verkehrschaos zu bändigen, um die daraus folgenden Umwelt- und Gesundheitsprobleme zu mildern. Insbesondere hat das Stadtzentrum in Folge der Funktionstrennung durch die weitgehend fehlende Wohnnutzung mit dem Stigma der Gefährlichkeit zu kämpfen. Rio verfolgt derzeit einen Ansatz der Erneuerung, der zum Ziel hat, der Stadt im internationalen Städtewettbewerb einen guten Platz zu sichern. Die Stadt muss für Touristen, einkommensstarke Bevölkerungsgruppen und Unternehmen attraktiv gemacht werden. Darauf sind die Strategien und deren Programme der Erneuerung ausgerichtet. Dabei ist die Priorisierung der Programme und Ort und die Art der Umsetzung weiter zu beobachten. Wird der Vorzug weiterhin der Südzone gegeben? Derzeit scheint es so, wie *Rio Cidade* oder *Favela Bairro* zeigen: Die Programme sind in einer Stadtarena konzentriert, die für den Städtewettbewerb besonders nützlich erscheint.

Als eine der bevölkerungsreichsten Metropolen in Lateinamerika ist Rio de Janeiro räumlich von den Gegensätzen Hügel und Asphalt, Zentrum und Peripherie, Sumpf und Stränden geprägt. "Cidade maravilhosa" - die wunderbare Stadt - wird Rio genannt. Der deutsche Naturforscher Konrad Guenther besuchte 1924 Rio de Janeiro. Er veröffentlichte anschließend ein Buch mit dem Titel "Das Antlitz Brasiliens" und

behauptete, Rio sie die schönste Stadt der Welt, nicht nur weil die Stadt so schöne Berge wie den Zuckerhut oder den Cocorvado - den buckligen - besäße, sondern weil diese Berge den Eindruck permanenter Bewegung erwecken. Meines Erachtens sind es nicht nur die Berge, die in Bewegung sind, sondern die ganze Stadt.

Tokio von Frank Roost

Großprojekte und kleinteilige Quartierserneuerung in Tokio



Abbildung 51 - Tokio bei Nacht

Die japanische Hauptstadt Tokio ist eine hochmoderne und trotzdem sehr traditionelle Metropole: Obwohl ihre Bausubstanz überwiegend aus Nachkriegsjahrzenten stammt, sind weite Teile der Stadt mit ihrer extremen Dichte immer noch von Parzellenzuschnitten und Nutzungsmustern der vorindustriellen Ära geprägt. Charakteristisch für das räumliche Gefüge ist der unvermittelte Gegensatz zwischen äußerst kleinteiligen Wohnquartieren und gleich daneben liegenden, ausgesprochenen groß dimensionierten Verkehrs- und Bürobauprojekten. Dieser Dualstruktur entsprechend zeichnet sich auch der Stadtumbau in Tokio – durch eine Zweigliedrigkeit aus, bei der einerseits ältere Viertel Bewohner orientiert und behutsam erneuert werden, andererseits aber die bauliche und ökonomische Modernisierung der Metropole durch großzügige Stadtumbauvorhaben konsequent vorangetrieben wird.



*Abbildung 52 -
Die Bebauung der
Nachkriegszeit erfolgte -
wie hier im Bezirk
Shibuya - weitgehend auf
den alten Parzellen, so
dass eine kleinteilig
gemischte Struktur
entsand (1999)*

Von der Burgstadt Edo zur Megalopolis Kanto - Region

Die acht Millionen Einwohner zählende Stadt Tokio ist als kulturelles, politisches und ökonomisches Zentrum der führenden asiatischen Industrienation eine bedeutendste Metropole der Welt. Nach ihrer Gründung im Jahre 1457 entwickelte sich die in der fruchtbaren Kanto – Ebene gelegen, zunächst Edo (edo – japanische: Flussmündung) genannte Ansiedlung zu einem der wichtigsten Handelszentren Japans. Eine auch politisch herausragende Stellung nahm Edo seit 1603 ein, als die Burgstadt zum Sitz der Shogune wurde, die als eigentliche Machhaber fungierten, während der Kaiser ihre rein repräsentative Rolle in der von Tempeln und Gärten geprägten Hauptstadt Kioto ausübten. Erst im letzten Drittel der 19. Jahrhunderts, als im Zuge der sogenannten Meiji- Restauration ein gesellschaftlicher Modernisierungs- und wirtschaftlicher Aufholprozess gegenüber den westlichen Ländern stattfand, wurden auch Kaiserresidenz und Regierungssitz weiter östlichen geografischen Lage Tokio (tokyo japanisch: östliche Hauptstadt) umbenannt.

Seither bildet die Stadt das unangefochtene Zentrum Japans. Das traditionell zentralistische politische System und die geografische Struktur des Landes, das in weiten Teilen von rohstoffarmen und landwirtschaftlich kaum nutzbaren Gebirgen geprägt ist, begünstigte eine starke Konzentration der Bevölkerung auf wenige an der Küste gelegene Regionen, von der die Kanto- Ebene mit der Hauptstadt am meisten profitierte. Dieser später durch den Industrieboom verstärkte und bis heute anhaltende Effekt hat dazu geführt, dass die Kanto – Region genannte Agglomeration um Tokio mit über 30 Millionen Einwohnern seit Jahrzehnten den mit Abstand einwohnerreichten Ballungsraum der Welt bildet.



Abbildung 53 - Edo zwischen 1844 -1848, im Mittelpunkt der kaiserliche Garten

Von herausragender Bedeutung für das Wachstum der heutigen Hauptstadt Japans war zudem seine Verbindung zum Wasser. An einer Meeresbucht und im Delta des Sumida- Flusses gelegen, wurde Edo jahrhundertlang von zahlreichen Flussarmen und künstlich angelegten Kanälen geprägt. Zwar war Japan in der Edo – Ära ein von der Außenwelt weitgehend abgeschlossenes Land, doch in dem Inselstaat waren Schiffe auch für den Binnenhandel das wichtigste Transportmittel, während der Gütertransport über Fernstraßen nur eine untergeordnete Rolle spielt. In Edo fungierten deshalb die vielen die Stadt durchziehenden Wasserläufe – auf eine den europäischen Handelsstädten Amsterdam bzw. Venedig nicht unähnliche Weise – als wichtigste Orte des Handels und des öffentlichen Lebens.

Auch während der Industrialisierungsphase in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts blieb die Lage am Wasser ein entscheidender Faktor für die Entwicklung der Stadt. Nachdem eine US-amerikanische Kriegsflotte die Öffnung des japanischen Marktes für ausländische Händler erzwungen hatte, wurde unter Kaiser Meiji eine Modernisierung des Landes eingeleitet, die auf eine schnelle Industrialisierung und die Schaffung eines schlagkräftigen Militärs abzielte. Dadurch sollte verhindert werden, dass Japan wie andere asiatische Länder ungleiche Verträge aufgezwungen bekommen und zur Kolonie westlicher Großmächte werden würde. Gleichzeitig führt die staatlich gesteuerte Industrialisierung Japans zum Bau eines auf die neue Hauptstadt ausgerichteten Bahnnetzes, zur Schaffung einer großen Marine sowie zu einer Zunahme des internationalen Handels und brachte dadurch einen massiven Ausbau der Hafengebiete von Tokio mit sich.

Durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes verlor zwar die Kanäle im Stadtzentrum ihre traditionelle verkehrstechnische Bedeutung. Die systematische Erweiterung des Hafens entlang der Bucht wurde jedoch ständig weiter fortgesetzt und entwickelte sich zu einem wesentlichen Element des Stadtausbaus. Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden in den Hafenbezirken der Hauptstadt sowie in den beiden Tokio nächstgelegenen Präfekturen Chiba und Kanagawa über 5.000 Hektar Land durch Aufschüttung von Bauschutt und Müll neu gewonnen und zum Bau von Güterumschlags- und Fabrikanlagen genutzt. Durch diesen fast die gesamte Bucht von Tokio umschließenden Gewerbebezugsring stellt die Kanton-Region bis heute einen der weltweit bedeutendsten Industriestandorte dar. Die Wirtschafts- und Sozialstruktur Tokios ist deshalb nicht nur von seiner Funktion als politisches und ökonomisches Verwaltungszentrum, sondern – im Gegensatz zu einigen postindustriellen Dienstleistungsmetropolen in Europa und Nordamerika – bis heute vom verarbeitenden Gewerbe mit einem großen Anteil an Beschäftigten der mittleren Einkommensklasse geprägt. Nicht zuletzt deshalb stellt sich im sozioökonomisch stark mittelschichtgeprägten Japan auch die Hauptstadt als eine Stadt dar, in der die sozialgeprägten Japan auch die Hauptstadt als eine Stadt dar, in der die sozialen Gegensätze im Vergleich mit anderen Metropolen eher gering ausgeprägt sind.

Doch nicht nur die so soziale, sondern auch die bauliche Strukturen von Tokio unterscheidet sich ganz erheblich von westlichen Metropolen, denn weite Teile der Stadt sind extrem dicht überbaut, gemischt genutzt und bis heute von kleinteiligen Parzellenzuschnitten der vorindustriellen Ära geprägt. Dies ist umso erstaunlicher, wenn man bedenkt, dass Tokio im 20. Jahrhundert gleich zweimal weitgehend zerstört wurde. So verwüsteten beim Kanto- Erdbeben 1923 verheerende Brände vor allem die östlichen Stadtbezirke und forderten über 140.000 Opfer. Nur zwei Jahrzehnte später kam es im Zweiten Weltkrieg noch einmal zu ähnlichen großen Zerstörungen, als die US- Amerikaner auf die von Japan ausgehenden Luftangriffe mit massiven Bombardements des Inselstaates reagierten und dabei vor allem die westlichen Stadtbezirke Tokios trafen.

Trotz der flächenhaften Zerstörungen wurde der Wiederaufbau in der Nachkriegszeit aber nicht dazu genutzt, um Tokio räumlich neu zu organisieren. Anders als zur selben Zeit in den europäischen Städten üblich, wurden weder eine strenge Funktionstrennung noch eine systematische Auflockerung der Wohnviertel angestrebt. Stattdessen beschränkte sich die Modernisierung der Stadt im Wesentlichen auf die Durchsetzung von Feuerschutzmaßnahmen und die Schaffung eines Netzes übergeordneter Straßenverbindungen, die zumeist in Form von Durchbrüchen oder aufgeständerten Stadtautobahnen realisiert wurden.

Abgesehen von dieser Infrastruktur bezogenen Veränderungen geriet der Wiederaufbau jedoch angesichts der wirtschaftlichen Situation eher bescheiden und pragmatisch. In den meisten Fällen nutzten die jeweiligen Eigentümer ihre Parzelle weiter und errichteten als Wohn- und Arbeitsstätten zugleich dienten. Da zudem auf den einst von flachen Holzbauten genutzten Grundstücken nun auch höhere Wohn- und Geschäftshäuser entstanden, entwickelte sich eine ausgesprochen dichte, kleinteilige und durchmischte Bebauung, deren Fußgängerfreundlichkeit und urban Vielfalt den typischen Strukturen des 19. Jahrhunderts nicht unähnlich sind, deren Bausubstanz aber überwiegend aus dem 20. Jahrhundert stammt.

Aber auch die funktionale Aufteilung des Zentrums von Tokio änderte sich mit dem Wiederaufbau nur geringfügig. Als Resultat der schneckenförmige aufgebauten einstigen Verteidigungsanlage der Stadt, in deren Kern sich die Burg befand, bildet schon immer der Heerschersitz den Mittelpunkt Tokios. Diesen Raum nehmen seit der Meiji – Restauration kaiserlicher Palast und Garten ein, die allerdings für die Öffentlichkeit weder zugänglich noch einsehbar sind. Unmittelbar an diesen zentralen Park angrenzend befinden sich die prestigeträchtigsten Quartiere, darunter das Regierungsviertel Kasumigaseki, das sich auf dem ehemaligen Wohngebiet des Adels erstreckt, oder aus dem einstigen Handwerker- und Kaufmannsquartier entstandene heutige Shoppingdistrikt Ginza. Dieses zentrale Geschäftsviertel unterscheidet sich von seinen wesentlichen Pendanten trotz seines Charakters als Bummelzone vor allem durch das Fehlen von größeren Plätzen. Dies ist für Tokio ebenso wie für japanische

Städte insgesamt durchaus typische und Konsequenz einer anderen Tradition zentraler urbaner Räume. Die in Europa verbreiteten Tradition zentraler urbaner Räume. Die in Europa verbreiteten Markt- oder Rathausplätze als weite öffentliche Räume mit herausragender wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung hat es in Japan nämlich nie gegeben. Stattdessen spielten sich bis in das 20. Jahrhundert hinein der größte Teil des Verkehrs auf den Wasserwegen und der Handel zumeist an den überquerenden Brücken ab. In dieser Tradition bilden bis heute vor allem ausgesprochene Durchgangsorte wie Bahnhöfe und die Kreuzungen, an denen einst die wichtigsten Brücken lagen, die Orte höchster Zentralität und Bekanntheit im Gefüge der japanischen Hauptstadt. Dies gilt auch weiter, nachdem die Kanäle fast alle längst zugeschüttet und durch neue Straßenzüge ersetzt worden sind, denn diese Verkehrsadern orientierten sich häufig ebenso wie zahlreiche U-Bahn-Linien, am Verlauf der ehemaligen Kanäle.



Abbildung 54 - Suiyabashi Scramble Crossing, Stadtzentrum

Um das stark überbaute und an größeren Freiflächen arme Zentrum herum befinden sich die kaum weniger dichten innerstädtischen Wohn- und Geschäftsviertel, für die kleine Grundstücke und fußgängerfreundliche schmale Straßen charakteristisch sind. Da viele der dortigen Betriebe noch als Familienunternehmen geführt und auch die Häuser oft von Generation zu Generation weitervererbt werden, besteht in diesen Nachbarschaften traditionell auch ausgesprochen starke soziale Bindung, die in dieser Intensität in den westlichen Metropolen kaum noch existieren. Zudem zeichnen sich diese Quartiere durch einen relativ starken sozialen zwischen westlichen und östlichen Stadtteilen gewissen sozialen Unterschied, die aus einem

entsprechenden geographischen Gefälle heraus entstanden sind. Die östlichen Bezirke liegen nämlich nahe der Mündung des Sumida- Flusses, in dessen flachen und sumpfigen Flussdelta traditionell die Industrie und andere marginalisierte Nutzungen angesiedelt wurden. Die westlichen Stadtteile liegen dagegen auf einer „yamanote“ (japanisch: Bergseite) genannten Anhöhe, auf der die Bewohner von Erdbebenfolgen oder Seuchen etwas besser geschützt waren, so dass sich hier bis heute die gehobenen Wohnviertel finden.

Trotz der so entstandenen sozialen Differenzen zwischen östlichen und den westlichen Quartieren zeichnete sich der gesamte Ring der kleinteiligen Wohn- und Gewerbeviertel aber dadurch aus, dass dort im Laufe des 20. Jahrhunderts bedeutende Subzentren entstanden sind, die wie Perlen an einer Kette um die Stadtmitte herum liegen. Mit ihren modernen Kaufhäusern, Bürotürmen und groß dimensionierten Verkehrsanlagen bilden diese meist an einem Bahnhof gelegenen Subzentren einen auffälligen Kontrast zu den sie umgebenden extrem kleinteiligen Quartieren, in denen eng nebeneinander stehende Einfamilienhäuser in Holzbauweise und kleinere Gewerbebauten auf winzigen Parzellen dominieren. Dasselbe gilt für die Straßendurchbrüche aus der Nachkriegszeit, denn entlang dieser breiten Verkehrswege wurden ebenfalls zumeist große neue Büro- und Geschäftsbauten errichtet, während sich unmittelbar nebenan in den Seitengassen kleine und kleinste Wohnhäuser befinden. Durchquert man die Stadt, gelangt man deshalb immer wieder vollkommen unvermittelt von metropolhaft wirkenden Straßenzügen in kleinstädtische anmutende Quartiere und umgekehrt. Aus der von solchen Büchern geprägten vielfältigen Struktur resultiert der Reichtum an Kontrasten in Tokio, die den traditionellen urbanen Reiz der ansonsten durch Erdbebenfolgen und Kriegszerstörungen an historischen Bausubstanz so armen Stadt ausmacht.

Das zweigliedrige Stadtplanungssystem

Der besonderen Dualstruktur der Metropole entspricht auch das zweigliedrige Stadtplanungssystem in Tokio. Wie überall in Japan besteht es aus zwei sehr unterschiedlichen Formen der Steuerung: einerseits dem vor allem in der kleinteiligeren Wohnviertel angewendeten „machizukuri“ (japanisch wörtlich: Stadt machen) und andererseits dem insbesondere beim Bau von Verkehrsinfrastruktur sowie bei der Durchführung von Großprojekten genutzten „toshikeikaku“ (japanisch: Stadtplanung). Beiden gemeinsamen ist aber eine im Vergleich mit westlichen Planungssystemen große Freiheit bezüglich der Gestaltung. Die Kontroll- und Regelungsmechanismen sind entsprechend flexibel und führen zu einem für europäische Betrachter auf den ersten Blick diffus wirkenden Stadtbild. Dieser Pragmatismus, der städtebaulich- ästhetischen Aspekten nur wenig, technischen Fragen und Problemen der Erdbebensicherheit aber große Bedeutung zumisst, resultiert aus der sehr schnellen Industrialisierung Japans seit dem ausgehenden 19.

Jahrhundert. Damals stand der schnelle wirtschaftliche Aufholprozess im Vordergrund, und die Stadtplanung konzentrierte sich zunächst auf die Realisierung- und Regierungsviertels als außenpolitischer demonstrativer Akt.

In dieser Tradition und auf den Erfahrungen mit den Flächenbränden nach dem Kanto- Erdbeben 1923 beschränkt sich auch heute noch in den meisten Quartieren das „machizukuri“ „auf einen nachbarschaftlichen Interessenausgleich zwischen Grundbesitzern sowie auf den Katastrophen- und Feuerschutz. Dabei kommt auch eine intensive Bürgerbeteiligung zum Einsatz. Damit soll aber vor allem der Verwaltungsaufwand verringert werden, und nicht selten mangelt es an einem perspektivischen Gesamtkonzept. Im Gegensatz dazu steht die technokratische Expertenplanung von Großprojekten des „toshikeikaku“, die in der Tradition des Aufholprozesses gegenüber dem Westen steht und sich auf repräsentative Umbauprojekten und inselhafte Großvorhaben der Stadterneuerung und Stadterweiterung als Instrument der Wirtschaftsförderung konzentriert.

Diese auf ökonomische Fragen fokussierte Grundhaltung der Planungsbehörden Tokios hat sich im Zuge der Globalisierung noch einmal verstärkt. Der mit der Reorganisation der Weltwirtschaft verbundene Strukturwandel hat ähnliche wie in vielen westlichen Städten auch in japanische Hauptstadt zu einem Wachstum der Dienstleistungsbranchen geführt. Als führendes Finanzzentrum Asiens und neben London und New York wichtiger Standort global agierender Banken und Konzerne verzeichnete Tokio vor allem in den 1980er Jahren einen verstärkten Zustrom von internationalem Kapital und eine erhöhte Nachfrage an Büroraum. Diese erzeugten gemeinsam mit der Politik der Deregulierung der Finanzmärkte eine als „bubble economy“ bezeichnete Spekulationstätigkeit im Aktien- sowie im Immobilienbereich und förderte damit einen Bauboom, dessen Begleiterscheinung damals das Baugeschehen, das planerische Handeln und die Stadtpolitik Tokios prägten und – durch die Spätfolgen dieser Politik in Tokio prägten. In dieser Phase bemühte sich die Stadtverwaltung stärker denn je, mit der Planung von Großprojekten die internationale Wettbewerbsfähigkeit Tokios gegenüber anderen Metropolen zu steigern. Der erste Schritt in diese Richtung war der systematische Ausbau der bestehenden Bahnhofsquartiere, die bis dahin noch vor allem als Einkaufsdistrikte gedient hatten, nun aber zu multifunktionalen Subzentren mit großem Büroanteil weiterentwickelt wurden.

Fuku-toshin: Bahnhofsquartiere als Subzentren

Die Grundlage für das Entstehen und den sukzessiven Ausbau der Subzentren Tokios war die unter den Metropolen der wohlhabenden Industrienationen einzigartige Bedeutung der Bahn. Im Gegensatz zu den Großstädten Europas und Nordamerikas dominiert in der japanischen Hauptstadt beim „modal split“ des Transportaufkommens nämlich nach wie vor der schienengebundene öffentliche

Personalnahverkehr. Trotz graduell zunehmender Automobilisierung vor allem in den Stadtrandgebieten ist die Bahn bis heute das wichtigste Transportmittel und bildet das Rückgrat des Verkehrsnetzes der Region. Selbst für die weitere Siedlungsausdehnung im suburbanen Raum ist der Schienenverkehr von herausragender Bedeutung, denn die Bahnverbindung ist das entscheidende Kriterium bei der Wohnortwahl. Die Attraktivität einer Siedlung und der Preis einer Grundstücke werden in der Metropole Tokio vor allem danach bemessen, wie gut der Standort an die Bahn angeschlossen ist und wie lange die Pendelzeiten ins Stadtzentrum sind.

Den zumeist privaten Bahngesellschaften kommt deshalb eine herausragende Rolle bei der Stadtentwicklung zu. Deren Bedeutung wird dadurch noch einmal gesteigert, dass sie außerdem zu den größten Immobilienbesitzer in der japanischen Hauptstadt gehören, denn sie agieren gleichzeitig auch noch als Projektentwickler von Siedlungen am Stadtrand und als Einzelhandelsunternehmen in der Innenstadt. Bereits in den zwanziger Jahren begannen die japanischen Privatbahnen, ihre Bahnhöfe zu großen Kaufhäusern auszubauen. Anders als bei den heutigen Shopping-Zentren in europäischen Bahnhöfen handelt es sich deshalb nicht nur um ein einfaches Zusatzgeschäft, sondern um das zweite wichtige Standbein dieser Konzerne. Die als Bahngesellschaften entstandenen Firmen Hankyu, Tobu, Seibu, Odakyu, Tokyu und Keio stellen seit Jahrzehnten auch die wichtigsten Einzelhandelsfirmen des Landes und betreiben in, neben, unter und über den Bahnhöfen die größte, bekanntesten und umsatzstärksten Geschäfte Japans. Aus dieser Kombination von Verkehrshaltestelle und Einzelhandelszentrum entwickelte sich der für die Stadtentwicklung in Japan charakteristische Bautyp des Bahnhofkaufhauses, der zugleich Resultat und Antrieb dafür ist, dass die Bahnhöfe im Gefüge japanischer Städte die höchste Zentralität einnehmen. Darüber hinaus wird in einigen Stadtteilen Tokios das ganze umgebende Bahnhofsquartier in diese Entwicklung mit einbezogen und, wie beispielsweise von Tokyu- Konzern im Bezirk Shibuya, systematisch zum Einzelhandels- und Entertainmentstandort ausgebaut, dessen verschiedene Elemente alle von Tochterfirmen jeweils eine Unternehmens betrieben werden.

Nachdem in der Nachkriegszeit zunächst vor allem Handelseinrichtungen im Bahnhofumfeld errichtet wurden, kamen seit den 1960er Jahren immer mehr Verwaltungsgebäude hinzu. In den 1970er Jahren begann dann der durch die Stadtplanung systematisch geförderte Ausbau dieser Subzentren, der schließlich im Immobilienboom der 1980er Jahren darin mündete, dass diese neueren und damit mehr Wachstumspotenzial bietenden Standorte den Großteil der damaligen immensen Bautätigkeit auf sich ziehen konnten. Die „fuku – toshin“ (japanisch: Nebenzentrum) genannten Subzentren stehen deshalb an Bedeutung und Attraktivität der Innenstadt Tokios heute kaum noch nach, und einige von ihnen können schon für sich genommen bezüglich des Büroflächen- und

Einzelhandelsangebot bereits mit dem Central Business District einer westlichen Millionenstadt mithalten.

Das so entstandene polyzentrische Stadtgefüge hat eine starke funktionale Ausdifferenzierung. Neben dem historischen Zentrum, das aus dem Regierungsviertel Kasumigaseki, den Bankevierteln Marunouchi und Kabutocho sowie dem Einzelhandelszentren Ginza bestehen, entwickelten sich vor allem die sechs wichtigsten Bahnhofquartiere zu spezialisierten Dienstleistungsclustern. Am stärksten profitierten aber die drei nordwestlich gelegenen Subzentren Iklbukuro, Shinjuku und Shibuya, da sie in den traditionell prestigeträchtigeren Bezirken liegen. Dabei wurde vor allem Shinjuku zum Verwaltungsstandort ausgebaut – auch das 1991 eingeweihte gigantische Rathaus mit seinen 243 Meter hohen Doppeltürmen befindet sich hier – und stellt mit seiner Wolkenkratzer – Skyline den Teil Tokios dar, der am ehesten dem Image des Central Business District einer Globalen City entspricht. Shibuya dagegen konnte sich als Lifestyle- Viertel etablieren und wurde zum Einzelhandels- und Vergnügungszentrum sowie zum wichtigsten Standort von Kreativbranchen wie Mode, Design, Musik und Werbung.



Abbildung 55 - Shinjuku Kabukicho - Hauptstraße

Auch die Bahnhofsquartiere von Ueno, Kinshicho und Otaki entwickelten sich zu starken Subzentren mit einer hohen Konzentration an Einzelhandels- und Büroflächen. Da sie jedoch in den weniger renommierten hafennahen Stadtteilen südlich und östlich des Zentrums liegen und damit für Investoren mit hohem Prestigeanspruch seltener in Frage kommen, war ihr Wachstum zunächst weniger stark ausgeprägt als das der anderen „fuku- toshin“. Um diese Problem entgegenzuwirken und einen Teil des Wachstums von den überlasteten Standorten im Nordwesten in die südöstlichen Bezirke zu lenken, entwickelte die Stadtverwaltung Tokios in den 1980er Jahren ein Ringstadt-Konzept, mit dem die Subzentren weiter gestärkt und vor allem die südöstlichen „fuku- toshin“ gefördert werden soll. Jedem der Subzentren wurde dabei auf der Grundlage des besonderen Charakters des Ortes ein anders Nutzungsprofil zugewiesen, das systematisch

ausgebaut werden sollte. Darüber hinaus wurde die Schaffung eines „rinkai- fuku-toshin“ (japanisch: Künsten – Nebenzentrum) genannt siebten Subzentrums auf neu gewonnen Land im Hafen geplant. Mit diesem Waterfront- Projekt sollte ein weiterer Impuls für den Südosten erzeugt und der Strukturwandel der Stadt zur Dienstleistungsmetropole vorangebracht werden. Zudem bot die exponierte Lage des Projekts an der Bucht von Tokio die Möglichkeit, den im Zuge der Industrialisierung verlorenen Bezug der Stadt zum Wasser wieder herzustellen. Diesem ambitionierten Ziel entsprechend und angespornt durch den damaligen Immobilienboom, wurde sehr großzügig geplant und ein Konzept für einen Kompletten neuen Stadtteil entwickelt, der den Namen Teleport Town tragen sollte.

Toshikeikaku: Stadtumbau durch Großprojekte



Abbildung 56 - Bedeutendstes Subzentrum Tokios der Stadtteil Shinjuku mit dem 1991 eingeweihten Rathaus (1999)

Mitte der 1980er Jahre begann die Tokio Metropolitan Government (TMG) genannte Stadtverwaltung mit den Planungen für ein neues Büro- und Kommunikationszentrum auf Neulandflächen im Hafen. Massiv in ihrem Vorgehen bestärkt wurde die Stadt dabei von der nationalen Regierung, denn dieser ermöglichte zur selben Zeit mit der so genannten *Minkatsu- Politik* (minkatsu: Japanisch: Aktivierung der Dynamik des Privatsektors) neue Fördermaßnahmen für die Bau- und Immobilienbranche, Das *Minkatsu- Gesetz* von 1986 ermöglichte, dass Projekte privater „Developer“ subventioniert werden konnten, sofern sie in Kooperation mit der öffentlichen Hand realisiert wurden und als Beitrag zur Steigerung der internationalen Konkurrenzfähigkeit Japans galten – wie Ausstellungsgelände, Kongressgebäude oder Büroprojekte mit neuester Telekommunikationsinfrastruktur.

Damit fanden die Planungen für den Teleport von Anbeginn auf den wichtigsten politischen Ebenen Unterstützung, so dass sich in der Folgezeit kaum Hindernisse für die großzügige Dimensionierung und die gewagten Finanzierung des Projektes ergab.

Durch die Haltung der Regierung in seinem Vorhaben bestärkt stellte das TMG 1988 den ersten Masterplan für Teleport Town auf. Dieser sah vor, ein in den Jahren zuvor mit Bauschutt und Müll aufgeschüttetes, bisher aber vollkommen unerschlossenes Gelände von 448 Hektar zu entwickeln und dort Bürogebäude für 110.000 Arbeitsplätze und Wohnungen für 60.000 Menschen inklusive der dazugehörigen technischen und sozialen Infrastruktur zu errichten. Die Bebauung der Grundstücke sollte jeweils durch einen Investor aus der Privatwirtschaft erfolgen. Die Infrastruktur aber musste zuvor in *Public Private Partnership* errichtet werden. Zu diesem Zweck kam die Gründung halbstaatlicher Firmen, die vom Staat bzw. der Stadt kontrolliert wurden, gleichzeitig aber über zusätzliches Kapital verfügten, dass die Banken und Versicherungen einbrachten. Nach dem Platzen der Spekulationsblase Anfang der 1990er Jahre – zunächst an der Börse von Tokio und kurz darauf auch auf dem Immobilienmarkt der japanischen Hauptstadt – geriet das Projekt jedoch Stocken. Angesichts des dramatischen Preisverfalls vor allem für Bürogebäude mussten die ursprünglichen avisierten Pachtpreise um ein Drittel gesenkt werden. Trotzdem sprangen aber viele private Investoren ab, die selber durch die zurückgehende Nachfrage überrascht worden und mit anderen spekulativen Projekten in Schwierigkeiten geraten waren. Obwohl die Investoren ausblieben, wurde der vor allem von der öffentlichen Hand finanzierte Bau der Infrastrukturmaßnahmen aber wie geplant durchgeführt.

Auf Grund des Überangebots an Flächen bleiben die allermeisten Grundstücke in Teleport Town jedoch über Jahre hinweg unbebaut. Die einzige Ausnahme bildeten einige subventionierte Büro- und Apartmentgebäude, die als so genannte „frontier buildings“ ursprünglich als Auftakt der Bebauung gedacht waren und den potenziellen Investoren demonstrieren sollten, wie das Gebiet entwickelt werden könnten. Die zahlreichen Flächen, für die private Investoren gesucht wurden, blieb aber leer, so dass sich Teleport Town über weite Teile der 1990er Jahren als eine absurd anmutende Landschaft aus Rasenflächen zwischen nagelneuen Autobahnen, fertig gestellten S – Bahnhöfen und hochmoderner Einschienenbahn darstellte. Vor allem der Komplex des einst staatlichen Telefonkonzerns NTT, der als monumentaler südwestlicher Abschluss des Projektgebiets gedacht war, nun aber in einem ansonsten unbebauten Teilbereich allein auf weiter Flur stand, reflektierte in seiner Einsamkeit das Scheitern des Projektes und symbolisierte die „Post – Bubble – Krise“ der japanischen Wirtschaft wie kein anderer Ort.

Angesichts der dramatisch veränderten Rahmenbedingungen kam es 1997 dann schließlich zu einer Überarbeitung des Projekts, dessen Zielgrößen nun stark herabgesetzt wurden. In einem neuen Masterplan wurde die Dichte erheblich

verringert und die avisierten Geschossflächen um etwa ein Drittel reduziert. Als Konsequenz verringert sich die Zahl der möglichen Arbeitsplätze im Gebiet um 36.000 auf 70.000 und die Zahl der geplanten Wohnungen um 21.000 auf 42.000. Den Schwerpunkt bei der Entwicklung der Wohnquartiere sollten nun nicht mehr Luxusapartments bilden, sondern der öffentlich geförderte familiengerechte Wohnungsbau. Da der Begriff Teleport Town zu diesem Zeitpunkt in Japan bereits zu einem Inbegriff für überdimensionierte Planungen geworden war, wurde außerdem versucht, dem Projekt auch durch eine Namensänderung zu Rainbow Town ein neues Image und damit ein Anschub zu geben.

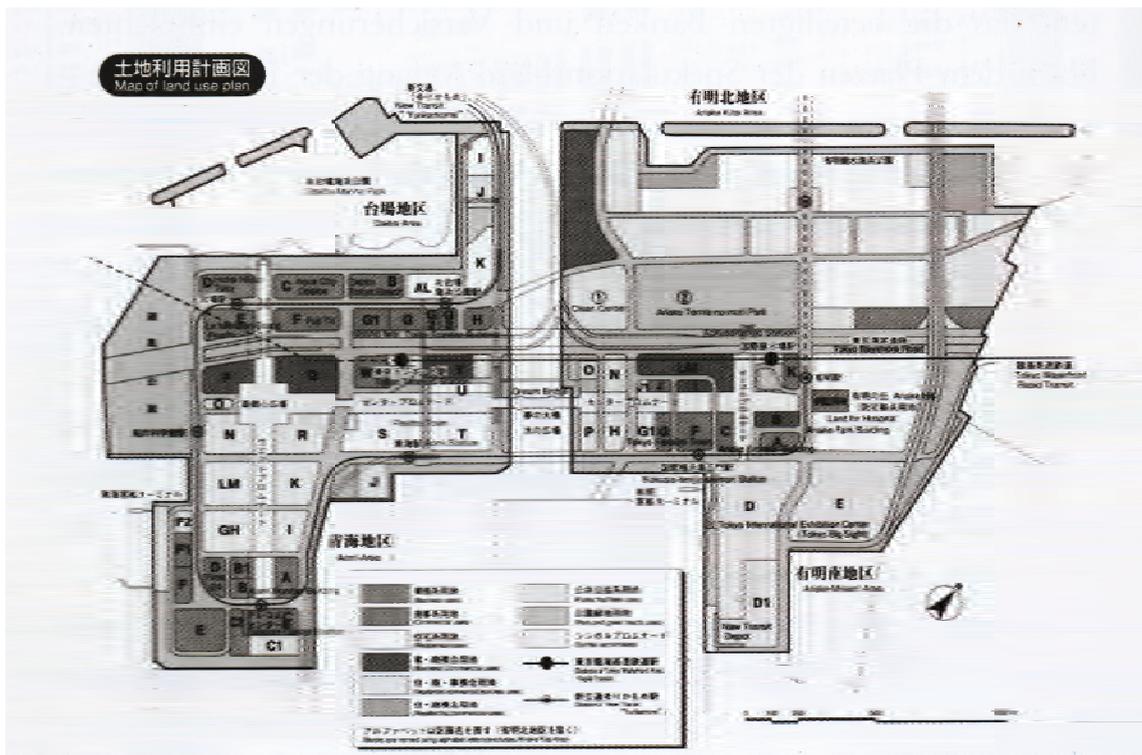


Abbildung 57 - Im Bauboom der 1980er Jahre wurde das Teleport - Projekt initiiert, das auf einem 448 Hektar großen Aufschüttungsgelände im Hafen entstanden ist. (Planung: 1988)

Doch trotz der vorgenommenen Revisionen gewann das Vorhaben auch weiterhin zunächst noch keine neue Dynamik. Dies änderte sich erst, als im Jahr 2000 mit dem Bau von Freizeiteinrichtungen eine dritte, bisher als Nebensache behandelte Nutzungsform immer wichtiger wurde. Unter den geänderten Voraussetzungen avancierte das Entertainment schließlich sogar zum Zugpferd der Entwicklung und brachte dem ins Stocken geratenen Projekt auch die lange erwarteten umfangreichen Investitionen aus dem nicht- staatlichen Sektor. Dabei forcierte man vor allem die Bebauung des Teilbereichs Odaiba. Dieser liegt dem Stadtzentrum am nächsten und verfügt über eine repräsentative Wasserlage mit reizvollem Blick auf die Tokioer Stadtzentrum und die neue, den Hafen überspannende „Rainbow Bridge“. Zwar stellt dieses Quartier nur knapp ein Viertel des Gesamtprojekts dar, doch hier war von Anfang an ein gewisser Anteil an Freizeiteinrichtungen vorgesehen.

Auftakt der entertainmentorganisierten Entwicklung von Odaiba war das Gebäude von Japans größtem Privatfernsehsender Fuji TV. Der mit seiner Aluminiumfassade futuristisch anmutende, nach einem Entwurf von Kenzo Tange errichtete Komplex enthält nicht nur Fernsehstudios und Verwaltung, sondern wurde von vornherein als touristische Attraktion konzipiert. Besuchern wird eine Studiotour, Medienevents, Souvenirshops, ein Aussichtsdeck mit spektakulärem Blick auf das Zentrum Tokios und einem kugelförmiges Restaurant auf der obersten Etage geboten. Auf dem Grundstück unmittelbar nebenan eröffnete der Sony-Konzern im Sommer 2000 eine Mediage genannten Komplex, der sich mit einer farbenfrohe Fassade gegenüber dem mit Metall und Glas verkleideten Fuji – Gebäude zu behaupten sucht. Das Gebäude ist genauso wie das etwa zeitgleich errichtete Sony Center Berlin ein sogenanntes Branding Center – also eine Immobilie, die als dreidimensionale Werbung konzipiert ist. Bei diesen Bauten werden mit Aufsehen erregender Architektur Besucher angelockt, unterhalten und dabei gleichzeitig für Sony-Produkte geworben. Die Besucher sollen dann in Zukunft den Firmennamen Sony mit angenehmen Erinnerungen an das Erlebnis verbinden und dadurch eine langfristige emotionale Präferenz für die Marke Sony aufbauen.



Abbildung 58 - Statt der ursprünglichen geplanten Bürobauten finden sich im Teleport heute vor allem entertainmentorientierte Funktionen wie das Gebäude von Fuji Tv (1999)

Ein ganz ähnliches Konzept verfolgt auch der Automobilhersteller Toyota, der ebenfalls in Odaiba ein Branding Center errichtet. Der Palette Town genannte Komplex enthält zahlreiche Entertainmentelemente, die nicht nur automobilinteressierte Männer anlocken, sondern gleich die ganze Familie unterhalten sollen. Dementsprechend finden sich dort verschiedene Teilbereiche mit

Attraktionen für alle Familienmitglieder: ein Vergnügungszentrum mit Karussells und Riesenrad; ein besonders auf junge Frauen zugeschnittenes Einkaufszentrum namens Venusfort; eine Oldtimerausstellung und schließlich ein Auto-Showroom mit Hunderten von Toyota – Modellen, Fahrsimulatoren und einer Probestrecke für Kleinwagen.



Abbildung 59 - Innenraumgestaltung vom Einkaufszenter Venusfort

Mit dieser Ballung von Brainding Centern zieht Rainbow Town mittlerweile täglich Tausende von Tagesausflüglern und Touristen an und übertrifft bereits einige der älteren Subzentren als Freizeit- und Shoppingdestination. Anders als ursprünglich geplant haben sich als die entertainment- und imageorientierten Projekte zumindest für eine Übergangsphase zur treibenden Kraft für die Entwicklung von Rainbow Town entwickelt und die ursprünglich den Büronutzungen zugeordnete Rolle eingenommen. Diesen Trend haben die Planungsbehörden ebenso wie die Investoren mittlerweile verinnerlicht und sind bei den neueren, seit 2000 initiierten Großprojekten umsichtiger vorgegangen als zuvor. So wurden die beiden wichtigsten großflächigen Stadtumbaumaßnahmen der letzten Jahre – die Roppongi Hills Towers des Developers Mori und die von Mitsubishi realisierte Shiodome Media City – von Anbeginn weniger umfangreich, innenstadtnäher sowie als gemischt genutzte Projekte mit einem hohen Anteil an Wohnen, Handel und Entertainment konzipiert.

„Machizukuri“: Behutsame Quartierserneuerung

Zeitlich parallel zur Initiierung solcher Großprojekte hat die Stadtverwaltung Tokio aber auch ihre Bemühungen für eine kleinteilige Erneuerung der älteren Quartiere intensiviert. Dies betrifft vor allem die Gebiete des so genannten Holzhausgürtels. Dabei handelt es sich um im wesentlichen um den Bereich am äußeren Rand der Kernstadt. Diese kleinteiligen Wohn- und Gewerbequartier sind im Gegensatz zum Zentrum von den Erdbebenfolgen und den Kriegszerstörung zwar teilweise verschont geblieben, doch dieser einstige Vorteil wurde im Laufe der Zeit zum Nachteil. Die Quartiere des Holzhausgürtels wurden nämlich in den Jahren nach dem Erdbeben bzw. dem Krieg bebaut oder sind, falls sie schon zuvor bestanden, durch den Bau kleinster und einfachster Wohnhäuser weiter nachverdichtet worden, obwohl damals die öffentliche Hand nicht in der Lage war, eine der immensen Bebauungs- und Bevölkerungsdichte angemessene sozial oder technische Infrastruktur zu schaffen. Die Wohnverhältnisse in diesen Quartieren sind daher in Hinsicht auf die Ausstattung mit Heizungen, Abwasserleitungen oder verkehrlicher Erschließung bis heute die schlechtesten der gesamten Kanto-Region.

Mit zahlreichen kleineren Eingriffen versucht die Stadtverwaltung dort nun die Verbesserung der Situation beizutragen. Dabei kommt eine inkrementalistische, kleinschrittige Herangehensweise zum Zuge, bei der die Betroffenen intensiv mit einbezogen werden. Diese Bürgerbeteiligung knüpfte an die meist engen nachbarschaftlichen Bindungen an und umfasste nicht nur Umfragen oder Interviews, sondern auch Methoden wie Ortsbegehungen von Planern und Betroffenen sowie gemeinsame regelmäßige Workshops. Auf diese Weise werden geeignete Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung ermittelt und dann von der Kommune durchgeführt.

Dazu gehören üblicherweise vor allem die Schaffung von Freiflächen, die Verbesserung der Wegeführung durch Beseitigung von Sackgassen, eine gestalterische Aufwertung kleiner Einkaufsstraßen und der teilweise Ersatz überalterter Häuser durch neuere Wohnbauten. Die Standortwahl für die neuen Gebäude, die Führung der Verkehrsstraßen und die Freiraumplanung wird stark mit Feuerschutzfragen verbunden, denn flächenhafte Brände gelten aufgrund des großen Erdbebenrisikos in Tokio nach wie vor als eine große Gefahr. Vor allem im Holzhausgürtel werden daher oft auch reizvolle ältere Gebäude ohne großes Zögern abgerissen, was jedoch angesichts der immensen Dichte häufig als unvermeidlich gilt.

Die nicht unerhebliche Zahl an Abrissen zeigt aber auch wie, schwierig es ist, das „machizukuri“ einzuordnen. Einerseits ist es durchaus eine Form der intensiven Bürgerbeteiligung, die sich seit der Basis entwickelt hat. Andererseits gewinnt es aber auch an Bedeutung von umfassender Modernisierungsmaßnahmen bei einer kleinteiligen Eigentümerstruktur dient. Insofern handelt es sich beim „machizukuri“

letztlich in vielerlei Hinsicht doch um eine von den Vorgaben der Kommune geprägte Herangehensweise. Obwohl ursprünglich als „bottom – up“ Prozess im deutlichen Gegensatz zum „top – down“ – Prinzip des „toshikeikaku“ gedacht, greifen die beiden Planungsmethoden de facto stark ineinander. Sie verschmelzen zu einem Gesamtverfahren, bei dem das „machizukuri“ vor allem dazu dient, den Verwaltungsaufwand der Behörden zu verringern, indem ein Teil der Arbeit von engagierten Bürgern durchgeführt wird. Diese erhalten dafür zwar eine gewisse Mitsprache bei Detailfragen – grundsätzliche Fragen der Stadtentwicklung werden aber weiterhin auf anderen Ebenen entschieden.

Tokios kleinteilige und gemischte Strukturen als zukunftsfähiges Stadtmodell

Erfahrungen aus Tokio sind auf die Situation in Europa aufgrund der großen Differenzen zwischen japanischen und europäischen Traditionen in Architektur und Stadtplanung sowie der schieren Größe der Agglomeration mit über 30 Millionen Einwohnern kaum direkt übertragbar. Trotz solcher Einschränkungen gibt es aber durchaus gewisse Parallelen in der Stadtentwicklung seit den 1980er Jahren:

Nachdem lange Zeit vor allem bürodominierte Großprojekte geplant wurden, zeigt sich neuerdings eine deutliche Hinwendung zu gemischt genutzten Vorhaben, in denen auch Wohnungsbau und Entertainmenteinrichtungen eine wichtige Rolle spielen, sowie ein verstärktes Interesse am Erhalt traditioneller Elemente des Stadtbildes und die Entwicklung von behutsamen Formen der Quartierserneuerung, die von mehr Bürgerbeteiligung geprägt sind. Darüber hinaus ist Tokio aber auch insgesamt ein faszinierendes Beispiel für Stadtumbau einer hoch entwickelten Metropole im Übergang von der industrie- zur dienstleistungsdominierten Ökonomie. Dank der Besonderheit ihrer historischen Entwicklung überlagerten sich in der japanischen Hauptstadt vorindustrielle Kleinteiligkeit und Bauten des 20. Jahrhunderts in einer sehr flexiblen Stadtstruktur, die die beste Voraussetzung für die neu entstehenden Ansprüche an urbane Vielfalt des 21. Jahrhunderts aufweist. Dies gilt insbesondere, wenn man sich vergegenwärtigt, dass das Ziel der Stadtplanung in Europa heute in vielerlei Hinsicht vor allem eine Revision der Fehler des modernen Städtebaus ist – also die Schaffung von kleinteiligen Strukturen, die Mischung von Nutzungen und sozialen Gruppen. Tokio zeichnet sich aber schon lange genau dadurch aus – wenn auch eher aufgrund des Zufalls, dass der Wiederaufbau und Stadtumbau der Nachkriegszeit so pragmatisch verliefen. Dabei wurden in den 1950er, 1960er und 1970er Jahren zwar zahlreiche neue breite Straßen geschaffen und einige Großprojekte realisiert, aber ein Stadtumbau im Sinne der Moderne – also eine Auflösung der Stadt in der Landschaft, die Schaffung von Abstandsgrün, Entmischung, Automobilorientierung – hat im allergrößten Teil von Tokio nie stattgefunden. Teilweise aus kulturellen Traditionen, vor allem aber aus pragmatischen wirtschaftlichen Erwägungen blieb Tokio immer kleinteilig,

durchmischt, dicht, fußgängerfreundlich und bahnorientiert - und das, obwohl die Bauten nicht mehr die historischen sind, sondern schlicht funktionale Neubauten.

Eigentlich ist Tokio demnach in vielerlei Hinsicht so, wie wir uns auch in Europa urbane Strukturen heute wieder wünschen. Mit Maßnahmen des nachmodernen Städtebaus soll in westlichen Metropolen ja eigentlich genau das neu geschaffen werden, was in Tokio nie aufgehört hat weiter zu existieren – nämlich kleinteilige innerstädtische Quartiere, in denen sich traditionelle urbane Qualitäten finden lassen, ohne das dafür notwendigerweise die Fassaden der Vorkriegszeit wiederhergestellt werden müssten. In dem Maße also, wie das Ziel der heutigen Stadtplanung die Herstellung traditioneller urbaner Qualität ohne historisierende Gestaltung ist, kann Tokio mit seinen Hunderten von kleineiligen, gemischten Quartieren allemal ein anregendes Modell sein. Denn trotz all der kleinen Absurditäten, die unser Bild von Japan leider immer noch prägen und trotz der Kulturellen Unterschiede oder der Einschränkungen oder der Übertragbarkeit von Erfahrungen gilt:

Kaum eine andere wohlhabende Metropole der Welt ist so dicht, so kleinteilig strukturiert, so vielfältig gemischt – und lohnt sich deshalb so sehr als anregendes Beispiel für den Städtebau des 21. Jahrhunderts.

Chicago von Barbara Schöning

„An den Rand gedrängt“ Zentrumsrevitalisierung und sozialer Wohnbau

Chicago, die Metropole des mittleren Westens der USA, hat im letzten Jahrzehnt eine Renaissance ohne Gleichen erlebt. In der Innenstadt und den Zentrumsrandgebieten vollzog sich ein rasanter Boom hochwertigen Wohnungsbaus, und zahlreiche städtebauliche Projekte wurden in Angriff genommen, um die Attraktivität der Innenstadt zu steigern. Chicago ist zum Musterbeispiel für die Revitalisierung US-amerikanischen Innenstädte geworden. Auch in anderen Trends, nämlich hinsichtlich der institutionellen und städtebaulichen Transformation des sozialen Wohnbaus. 1999 hat die lokale Wohnungsbaubehörde, die Chicago Housing Authority (CHA), den *Plan CHAnge – Plan for Transformation* vorgelegt. Der *Plan for Transformation* verspricht die Bewohner des „public housing“ eine bessere soziale Integration. Denn mit dem Plan soll das unrühmliche Kapitel der rassistischen und sozioökonomischen Segregation durch sozialen Wohnbau der CHA, die sogenannten „Projects“ waren schon seit Jahren von hohen Kriminalitätsraten, Armutskonzentration, rassistischer Segregation, gezielter Desinvestition und schleichender Entmietung gezeichnet. Nun werden sie großflächig abgerissen, und an ihrer Stelle entstehen städtebaulich traditionelle, sozial integrierte „mixed – income developments“.



Abbildung 60 - Abriss im "Urban Renewal" und "Public Housing" - Projekt Stateway Gardens, South Federal Street (1958)

Vom „vertical ghetto“ zum Plan for Transformation 60 Jahre Sozialer Wohnbau in Chicago

Dass sich diese Entwicklung gerade in Chicago vollzieht, ist nicht erstaunlich Chicago hielt den zweitgrößten Bestand an Sozialwohnungen in den USA und galt in jeder Hinsicht als Paradebeispiel für das Scheitern des sozialen Wohnungsbaus in den USA. Seit den 1960er Jahren waren die „projects“ in Chicago Endstation für die Ärmsten der Stadt sowie Orte dauerhafter rassistischer Ausgrenzung. Sie galten auch als Brennpunkte von Kriminalität. Diese soziale Schieflage war das Ergebnis einer Vielzahl von fatalen politischen Entscheidungen, die hinsichtlich der städtebaulichen Lage, der

räumlichen Gestaltung, der Ausstattung und Belegung des sozialen Wohnungsbaus in Chicago und auf Bundesebene getroffen wurde.

Nach 1945 war Chicago mit einer massiven Wohnungsnot konfrontiert, die durch die „black migration“ in den Industriegürtel des Mittleren Westen und durch die Rückkehr von Veteranen des zweiten Weltkriegs entstanden war. Verstärkt wurde die Wohnungsnot in den 1950er und 1960er Jahren durch die Zerstörung von Wohnraum durch die innerstädtischen Highways und die US-amerikanische Form der Kahlschlagsanierung, den „urban renewal“. Angesichts dieser Situation sah sich die Chicago Housing Authority gezwungen, innerhalb kürzester Zeit günstige Wohnungen in großer Zahl zu schaffen. Anfangs war die CHA gegen den Widerstand der lokalen politischen Elite bestrebt, rassistische Segregation durch Ballung sozialen Wohnungsbaus in Gebieten, die vorwiegend von Afro – Amerikanern bewohnt werden, zu vermeiden. Ab 1948 forcierte die lokale politische Elite die räumliche Konzentration von sozialem Wohnungsbau für Familien in jenen Stadtgebieten am Rand und südlich von Downtown Chicago, die im Rahmen des „urbanen renewal“ als Slum deklariert und zum großflächigen Abriss freigegeben worden waren. Diese dicht besiedelten Gebiete galten aufgrund ihrer maroden Bausubstanz als Brutstätte von Kriminalität Krankheit und als Ort des sozialen Verfalls. Mit den neuen Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus, gestaltet als „Wohnhäuser im Park“, sollte diesen stadträumlichen Problemen ein Ende gesetzt werden.

Nicht nur hinsichtlich der stadträumlichen Lage des sozialen Wohnungsbaus, auch hinsichtlich Gestaltung und Ausstattung musste die CHA in der Hochphase des sozialen Wohnungsbaus der 1950er und 1960er Jahre ihre Ansprüche sukzessive zurück schrauben. Lokale Sparvorgaben und rigide Kostenrichtlinien zwangen sie dazu, die Qualität von Materialien, Ausstattung und Gestaltung zu verringern und den Wohnungsbau vertikal zu verdichten. Von Beginn an kümmerte sich die CHA ungenügend um die Erhaltung der Gebäude, ihren Umgebung und Infrastruktur. Schon 1965 wurden die von 1959 -1963 erbauten Robert Taylor Homes, in denen circa 28.000 Menschen lebten, als „70.000.000 Dollar Ghetto“ bezeichnet. Ab 1969 beschleunigte die Einführung eine Fehlbelegungsabgabe den Fortzug sozialer mobiler Haushalte aus den „projects“ und verstärkte die Konzentration sehr armer, aber kinderreichen Haushalte.

Zusätzlich förderten nationale gesellschaftliche und ökonomische Transformationsprozesse – Deindustrialisierung und der radikale Abbau der Sozialsysteme seit der Präsidentschaft Ronald Reagans – die Bildung einer neuen „urbanen underclass“, d.h. einer dauerhaften Armut in den Städten der USA jenseits von konjunkturellen Zyklen, von der insbesondere die schwarze Bevölkerung betroffen ist. In politischen gewollten, räumlichen und gesellschaftlichen Desintegration besonders deutlich in Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus in

Erscheinung, die zum Auffangbecken der dauerhaft ausgegrenzten „urban underclass“ wurden.

Heute aber gilt nicht die Politik der mangelhaften städtebaulichen, sozialen und ökonomischen Integration, deren Folgen sich im sozialen und baulichen Verfall des „public housing“ manifestierten, als gescheitert, sondern der soziale Wohnungsbaus an sich. Zum architektonischen Symbol dieses Scheiterns wurden – nicht nur in Chicago – die Hochhäuser, die weithin sichtbar von den sozialen Problemen ihrer Bewohner und deren dauerhaften Ausschluss aus der Gesellschaft kündeten.



Abbildung 61 - Die Hochhaussilhouette der Robert Taylor Homes in Chicago: 28 Hochhauscheiben, die sich über zwei Meilen im Süden der Stadt entlang des Dan Ryan Expressway erstrecken (1964).

Der Plan for Transformation im Kontext nationaler Politik

Angesichts dieser Situation sah sich die CHA gezwungen, ihren Bestand an Sozialwohnungen einer ebenso radikalen wie sichtbaren Sanierung zu unterziehen. Sie legte 1999 den *Plan CHAnge- Plan for Transformation* vor, dessen zentrales Ziel es ist, die hohe Konzentration von Armut aufzulösen und die große Anzahl „nicht mehr genutzter“ Wohnungen in den Wohngebäuden für Familien, den so genannten „family properties“ zu entsorgen. Durch den Plan sollen Wohnangebote hoher Qualität für Haushalte mit sehr niedrigen und niedrigen Einkommen in sozialer und ethnisch durchmischter Umgebung geschaffen werden. Auf diese Weise sollen jene Gegenden, in denen sich Sozialwohnungen befinden, aufgewertet werden. Zur Umsetzung seiner Ziele sieht der *Plan for Transformation* drei Instrumente vor:

- die Instandsetzung von erhaltenswertem Wohnungsbestand („rehabilitation“)

- Den Abriss von Gebäuden und die Neubauung der freiwerdenden Areale durch private Investoren („redevelopment“)
- Die dauerhafte Verlagerung der Wohnversorgung bisheriger „public – housing“ – Bewohner auf den freien Wohnungsmarkt mit Hilfe einer Art Wohngeldberechtigungsschein.

Finanziert wird der Plan überwiegend durch Steuersubventionen und durch Mittel aus dem Bundes – Programme HOPE VI (*Home Ownership and Opportunity for People Everywhere*), aber auch durch private Gelder und andere Förderprogramme. Akteure der Maßnahmen sind neben der CHA zahlreiche private Investoren, Unternehmen und Not – for – Profit – Organisationen. Bewohnerorganisationen werden in begrenztem Maße in die Sanierung – und Umsetzungsmaßnahmen eingebunden. Die Ziele des *Plan for Transformation* stehen in einem Zusammenhang mit den Veränderungen der nationalen Politik im sozialen Wohnungsbau, die seit Mitte der 1970er Jahre darauf zielt, ärmere Haushalte über den freien Wohnungsmarkt mit günstigem Wohnraum zu versorgen. In den letzten zwei Jahrzehnten wurden die Bestände des sozialen Wohnungsbaus sukzessive privatisiert und die Investitionen in sozialen Wohnbau reduziert. Eine stetige Verknappung von Sozialwohnungen, da den lokalen Wohnungsbehörden keine Mittel für Instandhaltungsmaßnahmen zur Verfügung standen.

1974 schon legte die Regierung Richard Nixons das Programm *Section 8* auf (seit 1998 Housing Choice Voucher Program), das seit Mitte der 1980er den Schwerpunkt der sozialen Wohnraumversorgung bildet. Im Rahmen des Programms können Haushalte, deren Einkommen unterhalb von 50 Prozent des Durchschnitts- Einkommens der „metropolitan area“ (Area Median Income, AMI) liegt, einen „housing choice voucher“ erhalten. Jedoch gibt es keinen einkommensabhängigen Rechtsanspruch auf einen „voucher“, da es „in allen Städten der USA nur eine festgelegte Anzahl an verfügbaren „vouchers“ gibt. Der Wohngeld – Berechtigungsschein garantiert einen Zuschuss zur Miete, mit dem die Differenz von 30 Prozent des Haushalts – Bruttoeinkommen zu Durchschnittsmiete der Region ausgeglichen werden soll. Ziel dieses Programms ist es einerseits, armen Haushalten eine größere Freiheit bei der Wahl ihres Wohnstandorts zu gewährleisten und die Konzentration von armen Haushalten durch eine dezentralisierte Unterbringung zu verringern. Andererseits dient das Programm dazu, den Bestand an Sozialwohnungen langfristig zurück zu bauen und die soziale Wohnraumversorgung über den privaten Markt zu gewährleisten. Damit sollen die staatlichen Behörden von ihrer Aufgabe als Eigentümer und Manager von Wohnbeständen und dazugehöriger Infrastruktur entlastet werden.

1992 legte eine vom U.S. Congress eingesetzte National Commission on Severly Distressed Public Housing eine Studie vor, in der US – weit rund 86.000 Wohnungen im sozialen Wohnungsbau baulich, sozial und ökonomisch als Notstandsgebiete eingestuft und ihr Abriss angeraten wurde. In Konsequenz der Studie verabschiedete der U.S. Congress 1993 das Programm HOPE VI, mit dem der soziale Wohnungsbau von Grund auf städtebaulich und institutionell reorganisiert werden sollte.

Nach Vorgaben von HOPE VI sollen, wenn eine Sanierung nicht rentabel ist, an Stelle der Hochhaussiedlungen neue Quartiere mit Mischnutzung und sozial sowie ethnisch gemischter Bewohnerschaft entstehen. Diese neuen Quartiere sollen sich städtebaulich in die Struktur der Stadt einpassen und mit Reihenhäusern und mehrgeschossigen Apartmenthäusern bebaut werden. Durch diese Bebauung wird die Dichte der Wohnquartiers und die Anzahl neugebauter Wohneinheiten erheblich reduziert. Des Weiteren aber dezimiert sich durch die angestrebte soziale Mischung die Zahl an Wohnungen, die für Bewohner des „public housing“ zur Verfügung stehen. Milton Curry schätzt, dass von den 60.000 bis 100.000 Wohnungen, die in den USA abgerissen werden. Jene Haushalte, die keine Wohnung in den neuen Sozialwohnungen erhalten können, sollen über das *Housing Choice Voucher Program* mit Wohnraum versorgt werden.

Wohnungsnot in Chicago und der Plan for Transformation

Die Sanierung („rehabilitation“) der meisten dezentralen Gebäude der CHA wird weitgehend ohne gravierende Veränderungen der Bewohnerstruktur vollzogen. „Relocation“ und „redevelopment“ jedoch haben erhebliche Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse der Bewohner und die ökonomische, bauliche und soziale Struktur der Quartiere, in denen ehemals die Großsiedlungen des sozialen Wohnungsbaus standen. 1999 verfügte der CHA über 28.776 Sozialwohnungen, von denen 24.490 Wohnungen vermietete waren. Insgesamt 18.532 Wohnungen des Gesamtbestandes wurden von der CHA als nicht mehr erhaltenswert eingestuft und zum Abriss freigegeben. Alle Abrisswohnungen liegen in „family properties“, der Bestand an Wohnungen für Senioren (9.480 Wohnungen) bleibt komplett erhalten. Nach den Abriss, Sanierungs- Neubaumaßnahmen soll der Bestand an Sozialwohnungen wieder 24.773 Wohnungen umfassen, davon 15.293 für Familien. Damit reduziert sich der Gesamtbestand an Sozialwohnungen um 14.003 Wohneinheiten. Da die CHA nur die belegten Wohnungen als Messzahl betrachtet, verringert sich der Wohnungsbestand ihrer Rechnung nach nicht, sondern erhöhte sich von 24.490 auf 24.773 Wohnungen. Diese Zählweise verschleiert die derzeit in Chicago bestehende Wohnungsnot. Erstens ist selbst nach der Rechnung der CHA mit einem Verlust an Wohnraum für Familien zu rechnen. Für Familien werden nach dem Abschluss der Arbeiten nur noch 15.293 Wohnungen zur Verfügung stehen und damit 1.153 Wohnungen der

1999 vermieteten Wohnungen verloren gehen. Zweitens ignorierte die CHA in ihrem Plan die hohe Zahl an Haushalten, die Anrecht auf staatliche Wohnraumversorgung in „public housing“ hätten und durch die faktische Reduzierung der Anzahl der Wohnungen geringere Chancen auf eine Sozialwohnung haben. Die Dramatik der Lage zeigt der Blick auf die Wartelisten für den sozialen Wohnungsbau: Zu Beginn des Jahres 2004 umfasste die Warteliste für eine Sozialwohnung insgesamt 58.131 Haushalte, die berechtigt waren, in einer Sozialwohnung zu leben. 34.239 Haushalte (58,9 Prozent) davon haben sich für eine Wohnung in einem „family property“ beworben. Für diese Bewerbung und derzeitigen Bewohner der „family properties“, zusammen 44.644 Haushalte, standen 19.782 Wohnungen zur Verfügung, nach Vollendung des *Plans for Transformation* werden es noch 15.293 sein. Zu diesem Zeitpunkt fehlten also schon 29.351 Familienwohnungen. Die Chancen dieser Haushalte, eine Wohnung auf dem freien Markt zu finden, sind angesichts der derzeitigen Wohnungsnot in Chicago äußerst gering. Drittens vernachlässigt die CHA bei der Berechnung der Bewohnerzahl ihrer Gebäude die Tatsache, dass in den Gebäuden des „public housing“ in Chicago seit Jahren mehrere tausend Menschen mitunter über Jahren ohne Mietverträge in den leer stehenden Wohnungen, Fluren, Treppenhäusern oder Müllräumen wohnten.

Schließlich setzt die CHA ihren Plan nicht in Bezug zum Bedarf an günstigem Wohnraum in Chicago insgesamt. Chicago sieht sich derzeit mit einer „affordable housing crisis“ konfrontiert. Durch die Reduzierung von Sozialwohnungen wird die Wohnungsnot insbesondere für die ärmsten Haushalte signifikant erhöht werden. Auch die Zahl der verfügbaren „housing choice voucher“ ist nicht ausreichend, und durch die Reduzierung des Bestands an Sozialwohnungen und die Entlassung der Bewohner des sozialen Wohnungsbaus in das *Housing Choice voucher Program* ist die Chance, einen „housing choice voucher“ zu erhalten, gesunken. Angesichts der „affordable housing crisis“ ist selbst mit „voucher“ keineswegs garantiert, dass man eine günstige Wohnung auf dem freien Wohnungsmarkt findet.

Wohin nach dem Abriss? Wohnraumversorgung der „Public – Housing“ Bewohner

Alle legalen Bewohner der CHA – Gebäude, deren Abriss oder Sanierung ansteht, haben entsprechend der Regularien der CHA Anspruch auf Versorgung mit Wohnraum. Für alle Bewohner gilt, dass ihr Anspruch auf eine neue Sozialwohnung oder einen „housing choice voucher“ jedoch an die so genannte „lease compliance“ gebunden ist. Diese umfasst u. a., weder Miete noch Nebenkosten zu schulden und die eigene Wohnung sauber und ordnungsgemäß instand zu halten. Zu einem korrekten Verhalten gemäß Mietvertrag zählt des Weiteren, dass keine Haushaltsmitglieder Drogen nehmen oder besitzen, im Besitz von Waffen sind oder in kriminelle Aktivitäten verwickelt waren.

Den Bewohnern von CHA – Wohnungen ist zudem untersagt, Mietbewohner ohne Genehmigung aufzunehmen. Sie sind verpflichtet, den Schulbesuch der im eigenen Haushalt lebenden Kinder sicher zu stellen. Wer die Kriterien nicht erfüllt, erhält die Chance, seine Fehler binnen eines Jahres zu korrigieren.

Die Gefahr als nicht „lease compliant“ eingestuft zu werden und damit das Anrecht auf eine Sozialwohnung und eine „housing choice voucher“ zu verlieren, ist hoch. In einer Studie über 569 Haushalte der Ida B. Wells Homes im Süden Chicagos im Jahr 2003 waren 20 Prozent der legalen Bewohner nicht „lease compliant“, da sie Miete oder Nebenkosten nicht gezahlt hatten, Mitglieder des Haushaltes eine Straftat begangen hatten oder illegale Mitbewohner aufgenommen worden waren. Zahlreiche Haushalte werden daher durch die Umstrukturierung des „public housing“ ihr Recht auf staatliche Unterstützung durch Wohnraumversorgung verlieren.



Abbildung 62 - Abbruch der Ida B. Wells Homes

Das wichtigste Ziel des *Housing Choice Voucher Program* ist es, arme Haushalte besser über das Stadtgebiet zu verteilen und so eine Konzentration von Armut zu vermeiden. Den Bewohnern soll es des Weiteren erleichtert werden, durch Integration in sozial intakte Quartiere ökonomisch selbstständig zu werden. Gefördert werden soll insbesondere, dass sich „housing choice voucher“ – Nutzer in so genannten „opportunity neighborhoods“ niederlassen, deren Armutsrate weniger als 23,5 Prozent beträgt. Beide Ziele werden in Chicago kaum erreicht: die Mehrheit der Teilnehmer am Voucher Program siedelt sich hier – in den segregierten, armen Wohnquartieren der Stadt an. In diesen Quartieren, die hauptsächlich südlich des Zentrums in dem South Side Chicago liegen, verbessert sich sowohl ihre Wohnqualität als auch die Qualität der Nachbarschaft nur unerheblich. Die Armutsquote der neuen Quartiere liegt durchschnittlich bei 33.7 Prozent und sinkt damit von 86,5 Prozent in den Siedlungen der CHA

erheblich. Doch wird die Forderung nach einer sozial integrierten Nachbarschaft mit einer Armutsrate unter 23,5 Prozent immer weit verfehlt. Noch weniger Fortschritte erzielt das Programm dabei, rassistische Segregation aufzuheben: Hier verringert sich die Konzentration von Afro- Amerikanern von über 90 Prozent um weniger als 10 Prozent. Ursache der Konzentration der Haushalte in diesen Bereich ist einerseits das Interesse der Haushalte, ihre sozialen Netzwerke durch räumliche Nähe aufrecht zu erhalten und in mehrheitlich von Afro – Amerikaner bewohnten Nachbarschaften zu wohnen. Zum anderen ist günstiger Wohnraum in Chicago vor allem in den segregierten armen Quartieren vorhanden. Denn die Vermietung an (schwarze) Wohngeldempfänger wird als ein Risiko für Immobilienwerte einer Gegend betrachtet und ist in weniger armen, weißen Quartieren keineswegs erwünscht. Zu befürchten ist außerdem, dass der starke Zuzug armer Haushalte in relativ arme Quartiere zur Abwanderung mobiler Haushalte führt und damit zur Entstehung neuer, großflächiger Problembezirke beiträgt. Kaum gebessert haben sich auch die ökonomischen Verhältnisse der umgesiedelten Personen: Jene Mehrheit, die sich in den segregierten, armen Vierteln Chicagos ansiedelt, findet dort kaum ein größeres Angebot an Arbeitsplätzen vor als in der Nähe ihrer Sozialwohnung.

Das Problem sozialer Desintegration wird also durch die „relocation“ – Maßnahmen der CHA nicht gelöst werden. Denn bislang zeichnet sich ab, dass die Gewinne für die Teilnehmer an *Housing Choice Voucher Program* minimal sind. Nach wie vor leben sie in ethnisch segregierten Quartieren mit überdurchschnittlich hohen Armut und Kriminalität, schlechter Bausubstanz, mangelhaftem Angebot an Arbeitsplätzen und sozialer Infrastruktur. Doch werden jene Bürger, die auf staatliche

Wohnungsunterstützung angewiesen sind, aus dem Zentrum Chicagos in die bestehenden Armutsviertel gedrängt und weniger wahrnehmbar sein. Für den Zustand dieser neuen, weit aus gedehnten Ghettos wird die CHA jedoch politisch keine Verantwortung mehr übernehmen müssen.

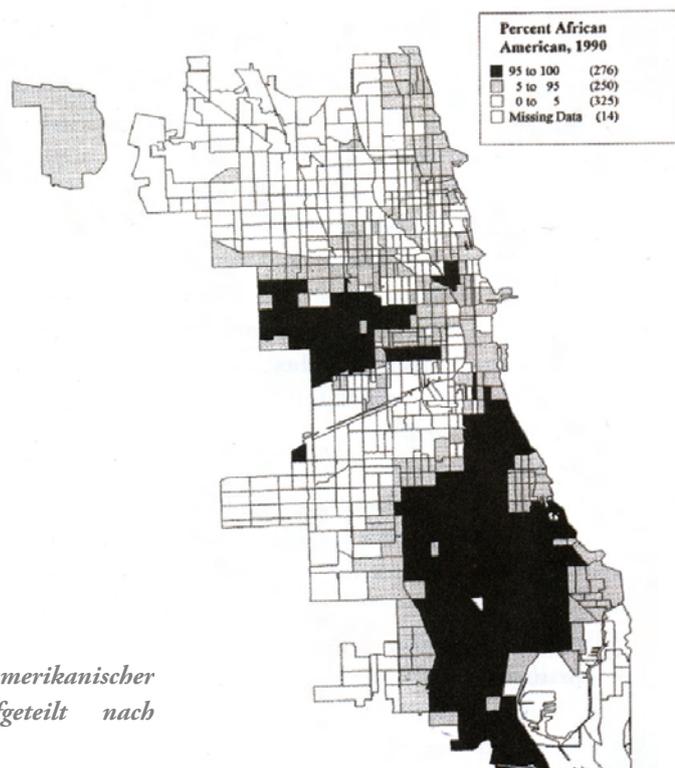
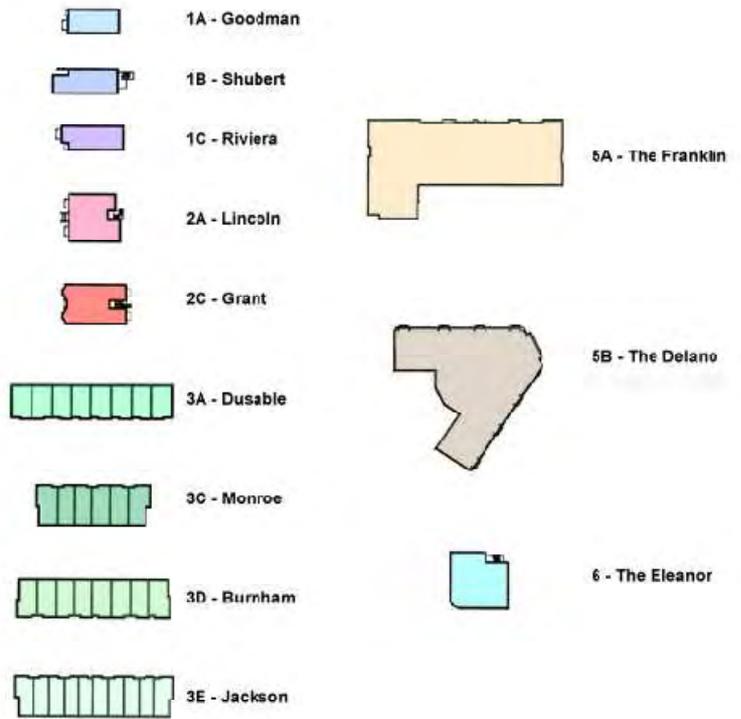
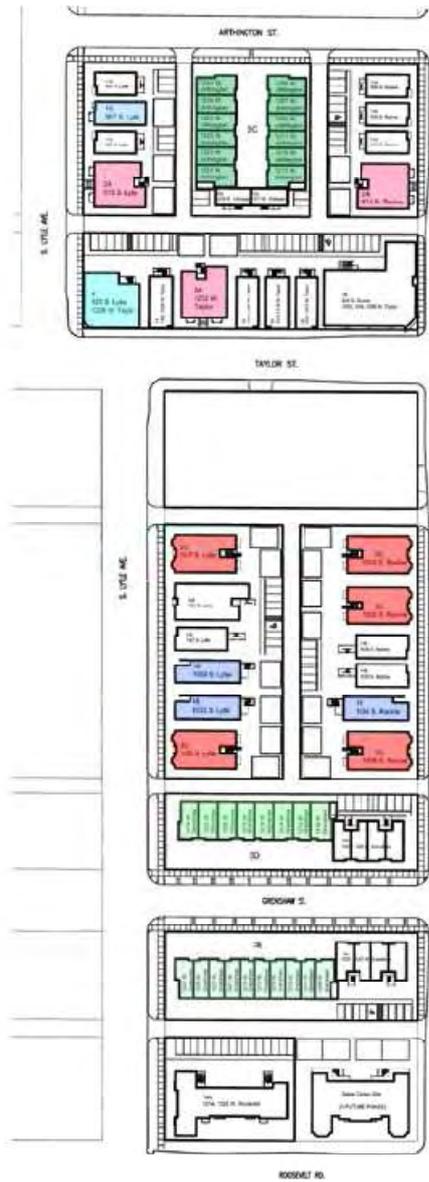


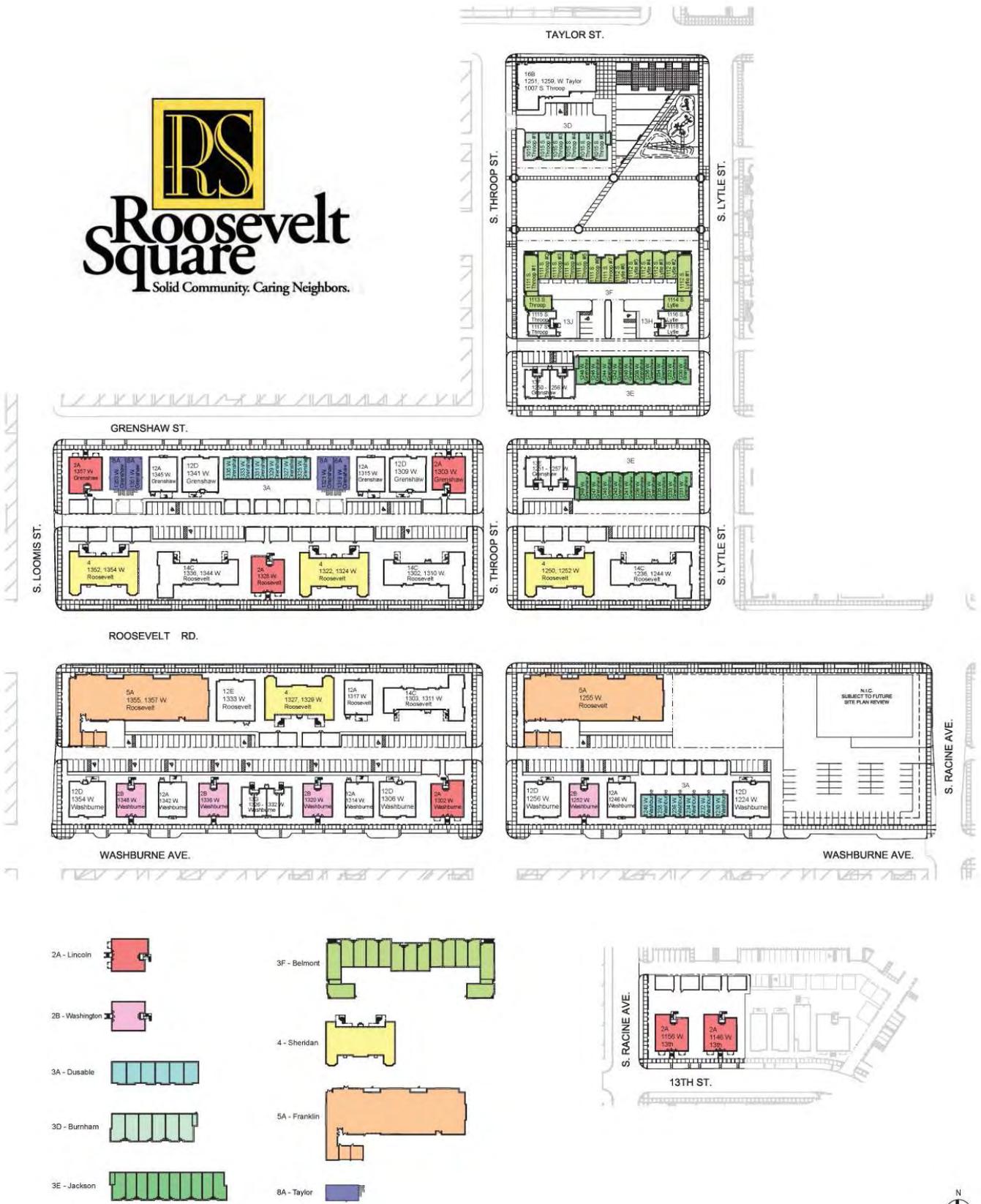
Abbildung 63 - Verteilung afro-amerikanischer Bevölkerung in Chicago, aufgeteilt nach statistischen Bezirken (1990)

Was kommt nach dem Abriss? „Mixed-income developments“ statt „vertical ghettos“

Währenddessen entstehen nach dem *Plan for Transformation* in jenen zentrumsnahen Gebieten, wo die so genannten „vertical ghettos“ standen, städtebaulich traditionelle, „mixed-income developments“. Ebenso wie die Hochhäuser des sozialen Wohnungsbaus der Nachkriegszeit zum sinnfälligen Zeichen einer verfehlten und gescheiterten Politik geworden waren, sind nun auch ihr Abriss und die Quartiere mit Reihen- und Apartmenthäuser, die an ihrer statt entstehen, Ausdruck und Symbol einer neuen Politik im sozialen Wohnungsbau. Die räumlich sichtbaren Abriss- und Neubau- Maßnahmen am Rand des Zentrums von Chicago stehen daher im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses und der Öffentlichkeitsarbeit der CHA.

Die überwiegende Mehrheit der Abrisswohnungen liegt in Hochhäusern und Laubengang – Hochhäusern (16.610 Wohnungen) sowie niedrigeren Gebäude (889 Wohnungen) in zentrumsnahen Großsiedlungen der Nachkriegszeit. Anstelle der abgerissenen Siedlungen sollen sozial gemischte Quartiere entstehen, die in *Public Private Partnership* entwickelt werden. In diesen „mixed – income developments“ werden sowohl Wohnungen zu Marktpreisen, „affordable housing“ als auch „public housing“ angeboten. Rechtlich gesehen ist die CHA verpflichtet, 40 Prozent des Wohnungsbestands für „extremely low income households“ zu Verfügung zu stellen. Allein rund 12.000 der zum Abriss freigegebenen Wohnungen verteilen sich auf vier zentrumsnahe Hochhaus – Siedlungen, die alle Produkte der Kahlschlagsanierung des „urban renewal“ sind. Die ABLA – Homes liegen in unmittelbarer Nähe zum Campus der Universität of Illinois im Westen von Downtown Chicago. Die gesamte Umgebung der Universität erfährt derzeit durch Bauprojekte u.a. der Universität of Illinois eine erhebliche soziale und ökonomische Aufwertung. Durch die Nähe zu Downtown, zur Autobahn und zum öffentlichen Nahverkehr sowie durch das studentische und akademisch geprägte Milieu erfreut sich das Gebiet neuerdings großer Beliebtheit. Die Umgebung der ABLA Homes ist städtebaulich und funktional heterogen: Krankenhäuser und Universitätsgebäude, Wohnungsbau in Reihenhäusern und Wohnblocks der 1960er Jahre stehen unverbunden nebeneinander. Ebenso heterogen waren die ABLA Homes. Sie umfassten ehemals 3235 Wohnungen in Hochhäusern, Zeilenbauten und Reihenhäusern, die zwischen 1938 und 1961 gebaut wurden. Der *Redevelopment Plan* sieht ein kleinteiliges Straßenraster mit Reihenhäuser und Apartmenthäuser sowie Einzelhandelsfläche vor. In dem nun Roosevelt Square benannten Quartier werden weiterhin 1467 Wohnungen für „public housing“ zur Verfügung stehen, 966 Wohnungen werden zu Marktpreisen und 717 Wohnungen als „affordable housing“ vermietet.





Roosevelt Square
For Sale Address Map



Abbildung 66 - Bauabschnitt 2

Cabrini Green erstreckt sich zwischen dem traditionell teuren Wohnviertel „Gold Coast“ und einem neuen Loft- und Luxus- Apartment – Quartier am North River nördlich von Downtown (Near North). Städtebaulich ist die Umgebung von Cabrini Green bestimmt durch (ehemalige) Fabrikgebäude und –hallen, brach liegende Flächen und neue Wohnhochhäuser am North River. Die Siedlung Cabrini Green bestand aus Reihen- und Hochhäusern mit insgesamt ehemals 3095 Sozialwohnungen, ein Teil der Reihenhäuser wird saniert, alle Hochhäuser abgerissen. Nach Beendigung der Baumassen werden nach bislang vorliegenden Pläne im Rahmen des „redevelopments“ 700 Wohnungen für Haushalte aus dem sozialen Wohnungsbau und 277 Wohnungen für „affordable housing“ sowohl am ursprünglichen Ort als auch in der Umgebung im Near North District entstehen. 1.677 Wohnungen werden zu Marktpreisen vermarktet. Bislang sind das eher städtische Quartier „North Town Park“ und eine Siedlung mit „townhouses“ entstanden.

Die schon erwähnten Robert Taylor Homes und die unmittelbar anschließende Siedlung Stateway Gardens erstreckten sich im Süden als langes Band entlang der Autobahn, die das Quartier vom westlich angrenzenden Wohnquartier der weißen Mittelschicht trennte. Südlich und östlich der beiden Siedlungen schließt die South Side Chicagos an, die vorwiegend von Schwarzen bewohnt wird und in weiten Teilen von Desinvestition und Armut gekennzeichnet ist. Nördlich grenzte Stateway Garden unmittelbar an das von Mies van der Rohe entworfene, renommierte Illinois Institute of Technology (IIT) und das Baseball Stadium der White Sox westlich der Autobahn. Die Robert Taylor Homes umfassten ehemals 4.230 Wohnungen, Stateway Gardens weiter 1.644. Im Zuge des „redevelopment“ entsteht auf dem Areal der Robert Taylor Homes die Siedlungen Legends South mit 851 Wohnungen als Sozialwohnungen, 800 Wohnungen als „affordable housing“ und 800 als „market – rate“ Wohnungen. Angrenzend an das IIT wird das Quartier Park Boulevard mit weiteren 439 Sozialwohnungen, 437 Wohnungen als „affordable housing“ und 438 Wohnungen zu Marktpreisen gebaut. Beide „redevelopment“- Pläne sind auch hier Apartmenthäuser und Reihenhäuser sowie Flächen für Büronutzung und Einzelhandel vorgesehen.

Abriss als Aufbruch? „Redevelopment“ und Urban Renaissance

Alle diese Siedlungen waren weit über die Stadt hinaus bekannt als soziale Brennpunkte. Sie liegen zudem an prominenter Stelle im Stadtgefüge. Mit den Hochhäusern dieser Siedlung verschwindet ein sichtbares Zeichen von Armut und rassistischer Ausgrenzung aus dem Stadtbild. Damit entledigt sich Chicago eines lästigen Schandflecks auf dem Image der attraktiven, sicheren Metropole.

Am Beispiel Cabrini Greens und der ABLA Homes wird darüber hinaus deutlich, dass die „redevelopment“- Projekte auch unmittelbar dazu beitragen, die *Urban Renaissance* über den Rand des Zentrums auszudehnen und (weißen)

Mittelschichten als Bewohner der Innenstadt zu gewinnen. Innerstädtischer Wohnen hat in Chicago Konjunktur: Das Zentrum der Stadt der so genannte Loop, ist im Nordwesten, Westen und Süden von großen Flächen umgeben, die durch den Umbau ehemaliger Fabrikgebäude zu Lofts und den Neubau von Apartmenthäusern zum Standort hochwertigen Wohnraums für die Oberschicht ausgebaut werden. Sowohl die Umgebung der ABLA Homes als auch von Cabrini Green wurden von dieser Entwicklung weiträumig erfasst. Beide Siedlungen liegen nun in unmittelbarer Nähe zu den sozial und räumlich aufgewerteten Quartieren des Zentrumsrand und damit in einem Gebiet, damit in einem Gebiet, dass als Bauland für innerstädtischen Wohnbaus und ihre Bewohner, die in der öffentlichen Meinung als Drogenabhängige, Arbeitslose, Kriminelle stigmatisiert sind, sind Faktoren, die die Attraktivität der Gebiete mindern können. Sie stehen damit potentiell der Vermarktung dieser Räume bei der urbanen Mittelschicht im Weg.

Wesentlich für den Erfolg der „mixed – income developments“ ist es, Mittelschichten als Mieter oder Eigentümer über den freien Markt zu gewinnen. Als zentrales Kriterium gilt hierbei, dass die Zahl der insgesamt in der Umgebung



*Abbildung 67 - Cabrini Green - Quartier. Blick über das Quartier nach dem "redevelopment"
Richtung Downtown; Good, Clancy & Associates (2001)*

des Projekts entstehenden Wohnungen des freien Markts jene, die für „affordable housing“ oder als Sozialwohnung zur Verfügung stehen, bei weitem überschreiten. In aller Regel werden „mixed – income developments“ so geplant, dass sich ein Verhältnis von 80 Prozent (freier Markt) zu 20 Prozent (geförderter Wohnungsmarkt) ergibt. Nur auf diese Weise lässt sich nach Ansicht der Investoren ein Projekt marktgängig durchzuführen und kann ein „tipping point“, an dem ein Quartier für Mittelschicht als sozial nicht mehr attraktiv gilt, vermieden werden. Eine solche Entwicklung zeichnet sich auch bei den zentrumsnahen „mixed – income“ Developments ab, die überwiegend in Quartieren liegen, die durch eine Aufwertung der Umgebung schon heute als innerstädtische Wohnstandorte äußerst beliebt sind. Es ist daher davon auszugehen, dass auch die „redevelopment“ – Projekte der CHA großräumig betrachtet mit einer wesentlichen stärkeren Präsenz besser verdienender Schichten rechnen können, als sich aus einer bloßen Betrachtung der Neubauten auf dem Grundbesitz der CHA ergibt.

Auch die Gestaltung der Quartiere ist darauf gerichtet, die Sichtbarkeit von Armut zu reduzieren. Das eindrücklichste Zeichen hierfür ist die Beseitigung der baulichen Symbole von Armut: der Hochhäuser. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Instandhaltungskosten der Hochhäuser besonders hoch seien, die Gebäude nicht auf die Bedürfnisse ihrer Bewohner zugeschnitten seien, „soziale Pathologien“ produzierten. Der *Plan for Transformation* spricht in Anknüpfung an diese Überlegungen ein generelles Verdikt gegen das Hochhaus im sozialen Wohnungsbau für Familien aus. Alle Hochhäuser im „family properties“ werden abgerissen. Entsprechend der Vorgaben von HOPE VI wird auf den Neubau von Hochhäusern im sozialen Wohnungsbau verzichtet.

Das Verdikt gegen Hochhäuser mutet gerade in Chicago seltsam an, nicht so sehr weil, Chicago neben New York als Geburtsort des Hochhauses gilt, sondern vor allem, weil die Stadt derzeit einen ausgesprochenen Boom an innerstädtischem Wohnungsbau im Hochhaus erlebt, das als Wohnform für die obere Mittelschicht und „young urban professionals“ offenbar sehr attraktiv ist. Das Hochhaus im sozialen Wohnungsbau aber gilt als Inbegriff von Armutskonzentration und Kriminalität, mithin von sozialem Verfall. Die demonstrative Wahl einer radikal anderen Bautypologie für die neuen Quartiere signalisiert demgegenüber die Abwesenheit von Armutskonzentration und Unsicherheit. Damit wird nicht nur ein öffentlichkeitswirksames, städtebauliches Image für die neue Politik des sozialen Wohnbaus der CHA geschaffen. Es werden auch die Chancen für die Vermarktbarkeit des privaten Wohnungsbaus jener Quartiere gesteigert, die wesentliche Voraussetzung für den Erfolg der „mixed – income developments“ ist.

Mit ihren Wiederaufbauplanungen folgt die CHA dem derzeit in den staatlichen Programmen der USA hegemonialen städtebaulichen Leitbild, nach dem die Struktur der traditionellen US – amerikanischen Stadt gegen den modernen

Städtebau zu rehabilitieren und zu rekonstruieren ist. Dieses Leitbild der Rekonstruktion beinhaltet ein System engmaschig vernetzter Straßen mit Blockrandbebauung, das von Plätzen oder kleinen Parkanlagen unterbrochen wird. Die Bebauung besteht aus traditionellen Haustypologien der US – amerikanischen Stadt, mehrheitlich hinter Vorgärten zurückgesetzte Reihenhäuser oder Apartmenthäuser mit höchstens vier bis fünf Stockwerken. In allen Quartieren verfügen daher neben Wohnungsbau über Einkaufsmöglichkeiten, Raum für Büro- und Dienstleistungen sowie Einrichtungen sozialer Infrastruktur. Jedes der neuen Quartiere soll sich an das traditionelle Straßenraster der Stadt anpassen und damit die bisherige, bauliche sichtbare Isolation der Quartiere des sozialen Wohnungsbaus durchbrechen. Diese Prinzipien werden auch in Chicago angewendet, oftmals weitgehend unabhängig von der aktuellen städtebaulichen Struktur am Ort. So passen sich beispielsweise die „traditional developments“ von Cabrini Green und den ABLA – Homes kaum harmonisch in ihre städtebaulich heterogene Umgebung ein. Mit der Umsetzung der „mixed – income developments“ nach diesem städtebaulichen Leitbild wurde für die Reorganisation des sozialen Wohnungsbaus ein greifbares und breit akzeptiertes Image geschaffen, das zugleich die ökonomische Aufwertung innerstädtischen Bodens fördert. Durch die kleinteilige Bebauung und die darin angestrebte soziale Mischung wird die Zahl der Sozialwohnungen jedoch erheblich reduziert.

In den neuen Quartieren sollen auch die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden, um Sicherheit aller Einwohner zu gewährleisten: dieser Städtebau integriert Prinzipien der „defensible space“ von Oscar Newman, die u. a. aus einer Untersuchung der Sicherheitsdefizite von Hochhaussiedlungen im sozialen Wohnungsbau in den 1970er Jahren entwickelt wurden. Das Grundprinzip der „defensible spaces“ ist es, durch bauliche Maßnahmen wie die deutliche Trennung von öffentlichen und privaten Räumen oder die Übersichtlichkeit von Eingängen, Straßen und Zufahrtswegen ein hohes Maß an sozialer Kontrolle durch die Bewohner selbst zu schaffen. Überwiegend entstehen daher in den neuen Quartieren Reihenhäuser und bis zu vierstöckig Apartmenthäuser, in denen Anonymität, der Bewohner untereinander vermieden werden soll. Öffentliche und private Räume sind deutlich durch Zäune und Vorgärten voneinander geschieden, Hauseingänge und Umgebung von den Wohnungen aus zu übersehen.

Die CHA und ihre privaten Partnern sind darüber hinaus bemüht, mittels sozial – autorität formeller sozialer Kontrolle und einer selektiven Belegungspolitik das Verhalten der wenigen „public housing“ - Bewohner in den „mixed income developments“ weitgehend zu regulieren. In einem der „mixed – income developments“ zu wohnen, ist angesichts der Wohnungsnot in Chicago zweifellos für die Bewohner angesichts der Wohnungsnot in Chicago zweifellos für die Bewohner der Abrisshäuser der CHA sehr attraktiv. Die Verknappung von

Sozialwohnungen führt dazu, dass die zahlreichen Bewerber muss strengen sozialen Kriterien entsprechen. Er muss zudem bereit sein, sich dauerhaft einem Regime sozialer Kontrolle zu unterwerfen, denn zusätzlich zu den Regularien der CHA („lease compliance“) erlassen die Eigentümer der neuen Quartiere so genannte „residency requirements“. Diese umfassen regelmäßig eine Bonitätsprüfung sowie eine Prüfung des Straftatregisters der Bewerber und ihrer Haushaltsmitglieder, regelmäßige Drogentests, Prüfung der Haushaltsführung und Hausbesuche sowie eine Evaluation der Beschäftigungsverhältnisse und der ökonomischen Selbständigkeit des Bewohners. Dieser rigide Verhaltenscodex für alle Bewohner des „public housing“ wird ergänzt durch Trainings – Workshops zur Haushaltsführung und zum sozialen Verhalten in „mixed – income developments“.

Der Prozess sozialer Selektion und das Regime sozialer Kontrolle sollen sicherstellen, dass die wohlhabenderen Bewohner der „mixed – income developments“ durch die Nebeneinander verschiedener sozialer Schichten keine Beeinträchtigung erfahren. Damit wird nicht nur jeder, der in einer Sozialwohnung lebt, als Angehöriger einer potentiell „gefährlichen Klasse“ behandelt, der der sozialen Kontrolle bedarf und mit seinem Einzug in das Quartier sich bestimmter Rechte enteignen muss. Es werden auch Arbeitslose und Haushalte, in denen Menschen mit krimineller Vergangenheit oder Drogenproblemen leben, gezielt aus den neuen Quartieren ausgeschlossen. Betroffen hiervon ist allein aufgrund von Arbeitslosigkeit die absolute Mehrheit der Haushalte in den „family properties“ der CHA: 2004 waren lediglich 18,6 Prozent aller Haushalte in „family properties“ erwerbstätig. Alle anderen Haushalte haben keine Chance, eine Sozialwohnung in einem der neuen Quartiere zu erhalten. Recht auf sozialen Wohnraum in einem „mixed – income development“ erhält in diesem sozial – autoritären System nur die „gute Arme“, der als integrationsfähig und –willig betrachtet wird.

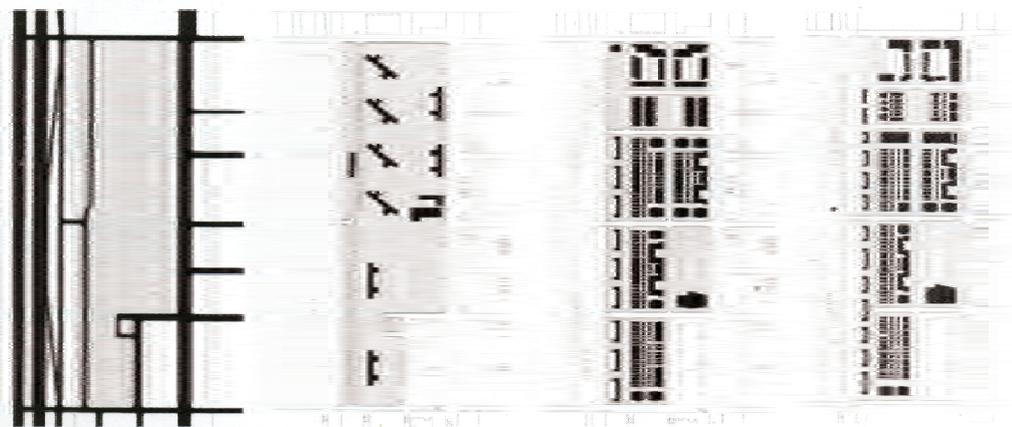


Abbildung 68 - Stateway Gardens. Plan 1949 vor und nach Bebauung, 2005 und 2007, Masterplan für das "redevelopment" von Skidmore, Owings and Merrill, LLP

Fazit

Den bisherigen Entwicklungen zufolge kann der *Plan for Transformation* seinen Anspruch, Wohnungsangebote „hoher Qualität in sozial und ethnisch durchmischten Umgebungen“ für die überwiegende Mehrheit der (ehemaligen) Bewohner des sozialen Wohnungsbaus bereit zu stellen, nicht erfüllen. Während sich für die wenigen Familien, die eine Wohnung in den „mixed – income developments“ erhalten, die Wohnbedingungen erheblich verbessern werden, werden jene, die sich mit einem „housing choice voucher“ eine Wohnung auf dem freien Wohnungsmarkt suchen müssen, auch in Zukunft in segregierten, armen und schlecht ausgestatteten Quartieren leben. Darüber hinaus hat der *Plan for Transformation* die Wohnungsnot geringer verdienender Haushalte in Chicago im Allgemeinen verschärft.

Im Kern betreibt der *Plan for Transformation* eine Kahlschlagsanierung an der Idee des sozialen Wohnungsbaus, wie sie einst gedacht war: als ein Versprechen an alle bedürftigen Menschen auf gesellschaftliche Integration oder wenigstens ein weitgehend garantiertes Recht auf Wohnraum. Er ist das Ergebnis einer nationalen Wohnungs- und Sozialpolitik, die Armut, Wohnungsnot und soziales Elend als Ergebnis individuellen Versagens behandelt. Dauerhafte soziale und räumliche Ausgrenzung sind daher eine legitime Folge, einer individuellen Verweigerung zu Integration.

Dieses neue Paradigma des sozialen Wohnungsbaus hat seine spezifische, städtebauliche Gestalt in den „mixed – income developments“ mit Reihen – und Apartmenthäusern gefunden. Die Großsiedlungen des sozialen Wohnungsbaus dokumentierten in ihrer Schabigheit und städträumlichen Isolation von Anfang an ihre ausgrenzende, rassistische Dimension. Ausgrenzung durch sozialen Wohnungsbau lässt sich an den neuen „mixed – income developments“ noch mehr ablesen. Denn die modernisierte Politik der Ausgrenzung basiert auf einer Politik symbolischer integriert – tatsächlich aber wird die Mehrheit der „urban underclass“ zukünftig gar nicht mehr im sozialen Wohnungsbau wohnen, sondern in den zentrumsfernen, segregierten Quartieren der Stadt verschwinden. Sie wird damit den Augen der Öffentlichkeit entzogen und die Mittelschichten nicht einmal optisch mehr tangieren. Und dies ist, wie gezeigt wurde, für die optische Aufwertung zentrumsnaher Quartiere von Bedeutung.

In diesem Sinne steht der *Plan for Transformation* insgesamt in Zusammenhang mit den Strategien postfordistischer Stadtentwicklung. Zunehmend werden innerstädtischer und zentrumsnaher Raum auf Mittelschichten ausgerichtet. Hierfür wird es oft als notwendig betrachtet, die so genannten „gefährlichen Klassen“ und die städtebaulichen Zeichen ihrer Anwesenheit aus dem Bild der Stadt zu tilgen. So werden bspw. zentrumsnahe öffentliche Räume gegen soziales abweichendes Verhalten durch private Sicherheitsdienste, Videoüberwachung oder auch gestalterische Maßnahmen abgeschirmt. Die Reorganisation der

sozialen Wohnraumversorgung in Chicago lässt sich daher auch als Ausdruck der Reorganisation der zentralen Räume in der postfordistischen Stadt begreifen.

Kapitel 3

LOS ANGELES RIVER REVITALIZATION MASTER PLAN

Seit der Jahrtausendwende fokussiert die Stadt Los Angeles die Revitalisierung des Los Angeles River. Nach Jahrzehnten des Versuches der Bändigung des Flusses besinnt man sich auf die Qualitäten eines Flusses und dessen Uferseiten für das soziale Leben der Menschen von Los Angeles. Ein weiterer Grund für die Wiederentdeckung des Flussufers ist auch, dass die Zersiedelung so dermaßen ausgeprägt ist, dass neue Wohnquartiere am Stadtrand nicht mehr attraktiv wären (Fahrzeit zum Arbeitsplatz). Entlang des Flusses befinden sich teilweise aufgelassene Industriegebiete und verkommene Lagergebäude (z.B. Warehouse District). Ein logischer Schritt war eine städtebauliche Verdichtung und Neukonzeptionierung sowie Zonierung dieses Gebiets. So beauftragte die Stadtregierung im Jahr 2005 die Abteilungen für öffentliche Arbeit sowie die Planungsabteilung der Stadt, mit der Durchführen einer Studie, wie das Gebiet rund um den Los Angeles River umgestaltet werden könnte. Es wurden Informationstage veranstaltet, wo die Anrainer ihre Wünsche und Bedürfnisse bekannt geben konnten. Auch die US Army wurde an diesem Projekt beteiligt. Die US Army Corps of Engineers erstellte eine Machbarkeitsstudie über das Gebiet. Im April 2007 wurde dann der Los Angeles River Revitalization Masterplan vorgestellt.

Das „Blaue Band“ von Los Angeles

Der Ursprung vom Los Angeles River befindet sich im San Fernando Valley, San Gabriel Gebirge, sowie im Santa Susana Gebirge und mündet bei Long Beach in den Pazifischen Ozean. Das Wasser legt auf seinem Weg zum Pazifik rund 82 Kilometer in einem Beton-Flussbett zurück. Vor der Errichtung des Los Angeles Aquädukt im 1913, sicherte der Fluss die Wasserreserven der Stadt. In der Gegenwart kämpft der Fluss mit extremer Umweltverschmutzung. Da er durch die gesamte Stadt fließt, sickern unglaubliche Mengen an chemischen Stoffen in den Fluss, was zur Folge hat, dass das Wasser leicht toxisch ist. Ein ökologischer Wahnsinn war die Regulierung gegen Hochwasser durch Staudämme und das Ausbetonieren des Flussbettes. Dies raubte der Natur jede Basis in der Umgebung des Flusses und führte dazu, dass der Fluss heutzutage eher ein unwirklicher, grauer Stadtraum der keine Qualitäten mehr aufweist, ist.



rsicht Los Angeles River

Die „Schrecken des Hochwassers“ und deren Auswirkungen

Die Geschichte der Hochwasser, welche vorwiegend in der Winterzeit stattfinden, ist lang. Im Jahr 1825 verursachte ein Winterhochwasser die kurzfristige Änderung der Flussrichtung in Richtung Santa Monica Bay, so entstand der Nebenfluss Ballona Creek. Ein weiteres Hochwasser im Jahr 1867 brachte den Fluss wieder auf seine ursprüngliche Bahn zurück, welche er bis heute hat.

Die Flut im Jahr 1914 verursachte 10 Millionen Dollar Sachschaden und schnitt Long Beach für sechs Tage von der Außenwelt ab. Nach dieser Katastrophe entschied man sich für die Regulierung des Flusses. In den 1930er Jahren wurden die Federal Works

Progress Administration und die Armee damit beauftragt, den Fluss zu kanalisieren und Schutzdämme zu errichten. Für diese Aufgabe brauchte man 30 Jahre und Ende der 60er Jahren waren 48 von 51 Miles reguliert (= zubetoniert) und 15 Dämme errichtet.



Abbildung 70 - Überschwemmung vom Los Angeles River

Im Revitalization Masterplan von 2007 wurden neue, umweltschonende Hochwasserschutzsysteme vorgestellt die eine Renaturierung des Flusses erlauben und gleichzeitig ein Maximum an Schutz vor Hochwasser bieten sollen. Es werden grundsätzlich zwei Systeme unterschieden:

- Flussrevitalisierung ohne Fließgeschwindigkeitsreduktion
- Flussrevitalisierung mit Fließgeschwindigkeitsreduktion

Flussrevitalisierung ohne Fließgeschwindigkeitsreduktion:

Darunter versteht man das Beibehalten des bestehenden Betonkörpers und somit die unveränderte Fließgeschwindigkeit des Flusses. Es wird nur an der Oberfläche bzw. am Flussufer verstärkt bepflanzt. Vom Kanal dürfen nur maximal 30 Prozent von der Oberfläche bewachsen sein, damit er seine Schutzfunktion nicht verliert. Die neue Vegetation soll zum Einen als Bio- Filter für das in den Fluss eindringende Oberflächenwasser dienen und zum Anderen ein natürliches Klären des im Fluss befindenden Wassers fördern.



Abbildung 71- Begrünung des bestehenden Kanals mit Wein

Flussrevitalisierung mit Fließgeschwindigkeitsreduktion:

Ausschlaggebend für einen langfristigen und nachhaltigen Hochwasserschutz ist aber die Reduktion der Fließgeschwindigkeit auf unter 3,5 Meter/Sekunde. Diese Geschwindigkeit erlaubt Pflanzen sich im Bachbett auszubreiten und einen nachhaltigen Wasserschutz zu gewähren. Aber um diese Volumsminderung (Maximum 50 Prozent Grün von der Oberfläche) im Bachbett zulassen zu können, müssen ausreichende natürliche Rückhaltebecken hergestellt werden. Dieses Schwemmland kann in Form von angrenzenden Parks gestaltet werden. In Gebieten, wo es nicht möglich ist, genügend Raum als Hochwasserschutz zu Verfügung zu stellen, bedient man sich eines künstlichen Gletschertopfs. Der Gletschertopf soll genügend Volumen für das Wasser zur Verfügung stellen. Er wird unter dem Rad- bzw. Fußgängerweg eingebaut und wird von dort aus gewartet und gereinigt.



*Abbildung 72 -
Fußgängerweg entlang
des Flusses /
„Gletschertopf“ –
Bildvordergrund*

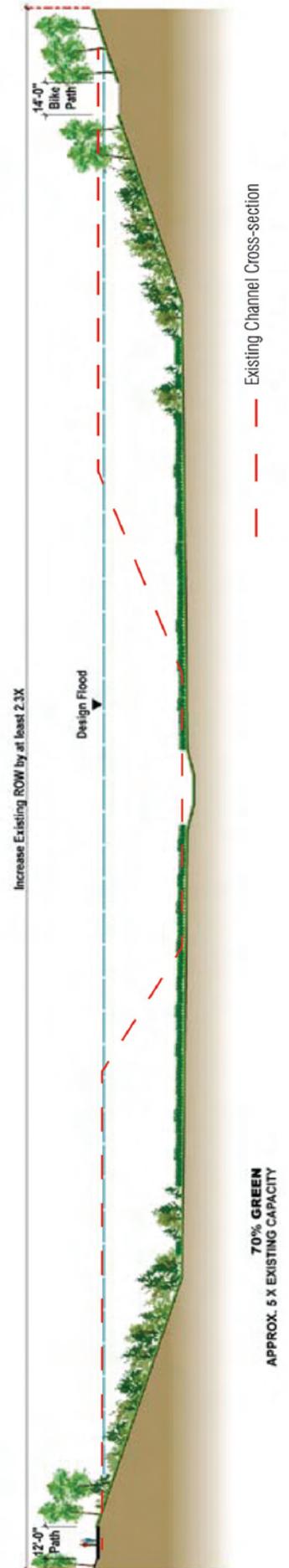
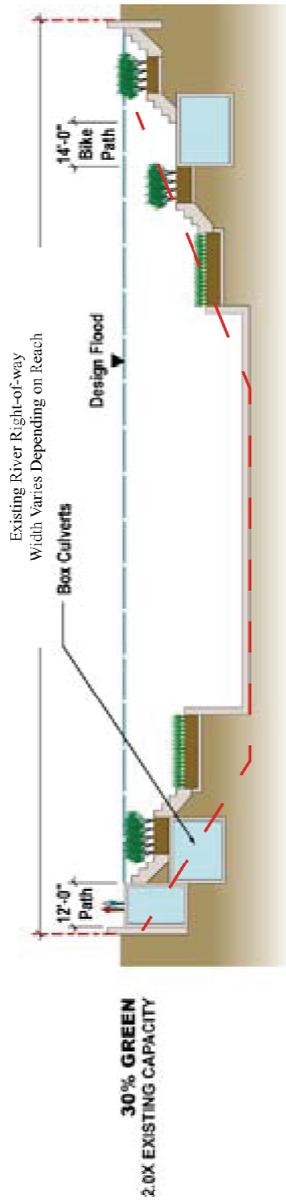


Abbildung 73 und 74- Schemaschnitt der zukünftigen Los Angeles Bachbetts in stadtnähe („künstlichen Gletschertopfs“) und die mögliche Verbreiterung in parknähe

Das "Grüne Band" von Los Angeles

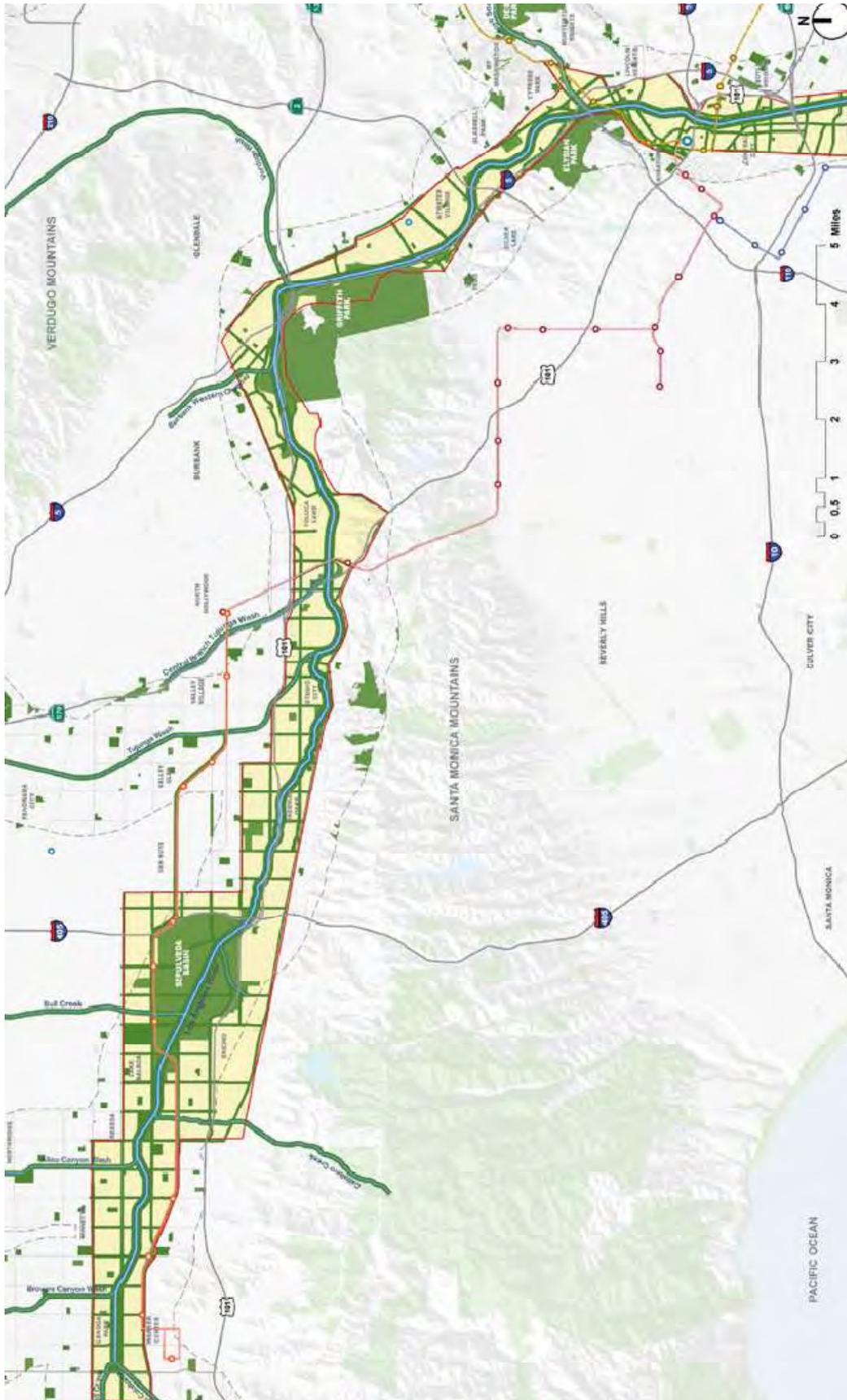


Abbildung 75 - Grünflächen entlang des Los Angeles River

Mit der Errichtung des Baseballstadions im Elysian – Park wurde ein wichtiger Naherholungsort für das Stadtzentrum zerstört. Das Zentrum von Los Angeles besitzt fast keine natürlichen Rückzugs- bzw. Erholungsmöglichkeiten. Um dieses Versäumnis der Vergangenheit zu beheben, strebt man nach der Neuerrichtung von Parks entlang des Los Angeles River. Das Konzept sieht folgende verschiedene Parkanlagen vor:



Abbildung 76- Dodger Stadion mit Downtown im Hintergrund

Uferparks:

Sie befinden sich entlang des Flusses und werden als lokale Naherholungsgebiete verwendet. Es soll ein multifunktionaler, grüner Stadtraum entstehen, der auch gleichzeitig die Filterung des Wassers übernimmt. Angrenzend an dieser Parklandschaft können sich kleinere Geschäfte sowie Gastronomie Betriebe ansiedeln.



Abbildung 77- Uferpark in Chicago

Lineare Parkanlagen:

Das sind schmale Grünstreifen, welche die Uferparks mit den Wohnvierteln verbinden. Neben den Aufenthalts- und Spielplatzmöglichkeiten sollen die linearen Parks auch Fahrradwege beinhalten. Sie greifen wie „Grüne Finger“ in die Stadtstruktur und das gesamte Oberflächenwasser soll entlang dieser Struktur Richtung Fluss vorgereinigt und abgeführt werden.



Abbildung 78- Beispiel für einen linearen Park

Taschen - Gärten:

Taschen – Gärten sind kleine lokale Grünanlagen mit einer Größe von ca. 400 m². Sie werden den jeweiligen Wohngebäuden angegliedert und sollen sich von Pflanzen sowie Flair unterscheiden. Sie könnten auch als kleine botanische Gärten genutzt werden, wo mittels ausreichender Beschilderung den Menschen die Pflanzenwelt erklärt wird. Um auf diese Struktur aufmerksam zu machen, sollte jedes Jahr ein Wettbewerb abgehalten werden, um den schönsten Garten des Viertels zu küren (Vorbild Amsterdam).



Abbildung 79- Beispiel für einen Taschen- Garten

Sport und Freizeitplätze:

Entlang des Flussverlaufes sollen verschiedene Sport- und Freizeitplätze errichtet werden. Sie sollen Spielfelder für Softball, Baseball, Fußball, Tennis, Badminton und Basketball beinhalten. Weiter sollen diese Plätze auch Sportflächen für Einzelsportarten anbieten.



Abbildung 80 - Sportplatz

Strukturelle Rückbesinnung auf den autofreien Verkehr „Green Streets“

Nach fast einem Jahrhundert des Optimierens der Stadtstruktur auf den individuellen Autoverkehr, gibt es eine Trendwende in der Stadt Los Angeles. Momentan ist es unmöglich das Stadtzentrum mittels Rad gefahrenfrei zu erreichen. Generell ist Downtown eher Fußgänger feindlich gestaltet. Die langen, geraden Straßenschluchten und das Fehlen von Grün unterstreichen das monotone Erlebnis als Fußgänger in Los Angeles. Oft sind die Straßen so überdimensioniert, dass viele Leute (speziell alte und behinderte Personen) Probleme haben rechtzeitig die Straßen zu überqueren bevor die Ampel wieder auf Grün schaltet. Der Los Angeles River Revitalization Master Plan sieht Maßnahmen vor, die oben genannten Missstände zu beseitigen. Darunter befinden sich Fußgänger- und Fahrradbrücken sowie das gezielte Errichten von „Green Streets“. Um das Kreuzen der Straßen entlang des Flusses zu erleichtern, werden Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer gebaut. Sie sollen ein weiteres Entflechten des Verkehrs ermöglichen und

ein rasches Vorankommen in der Stadt mittels Fahrrad ermöglichen. Bei den „Green Streets“ werden jeweils zwischen lokale Wohnstraßen, Hauptverkehrsstraßen und überregionalen Straßen unterschieden.



Abbildung 81 - Radfahrwege im Stadtzentrum (Ausschnitt)

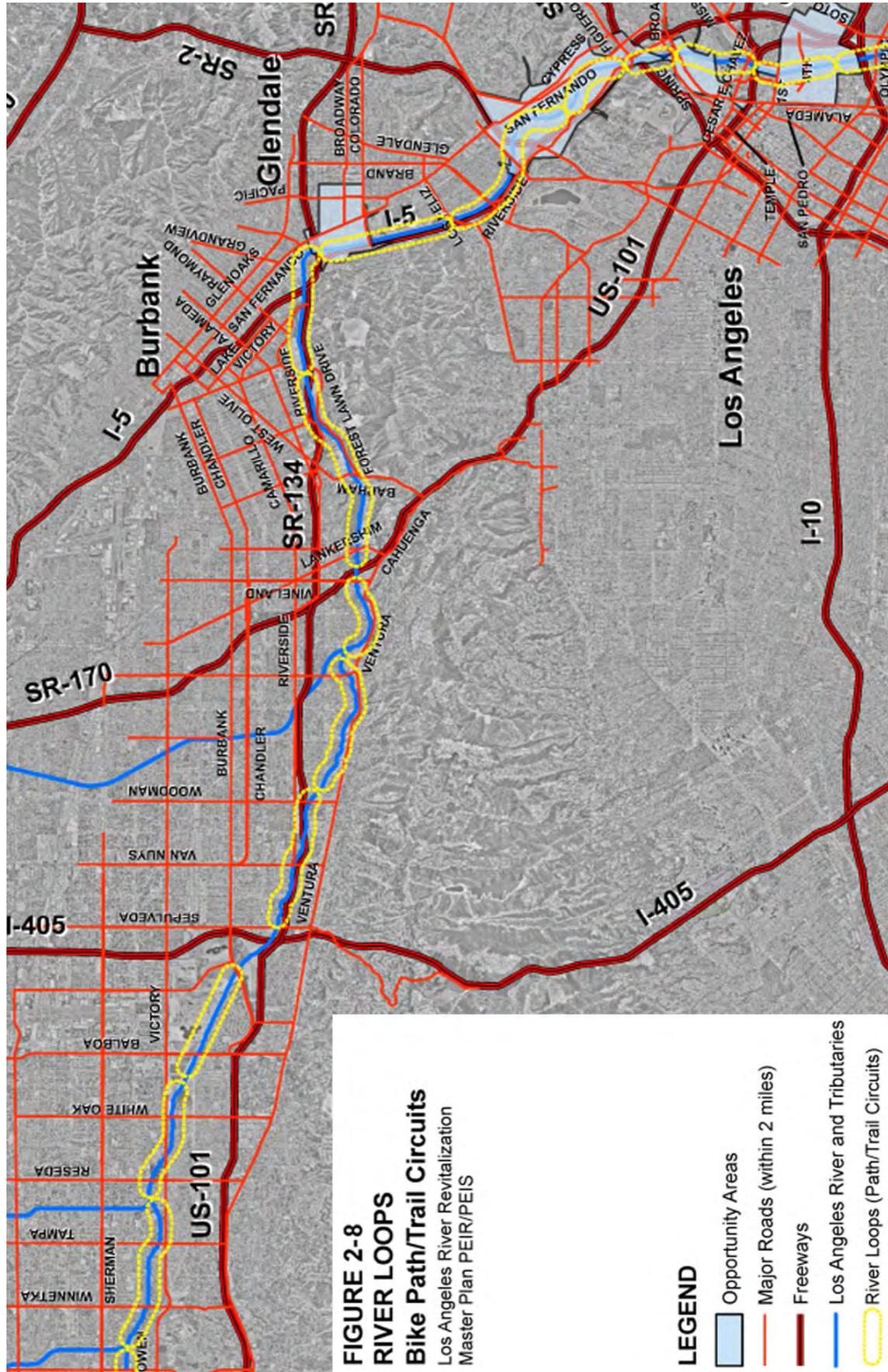


Abbildung 82 - Neue Radfahrwege "Loops" entlang des Los Angeles River

Vorgeschlagene Design Varianten des Rad- und Fußgängerweg am Flussufer:

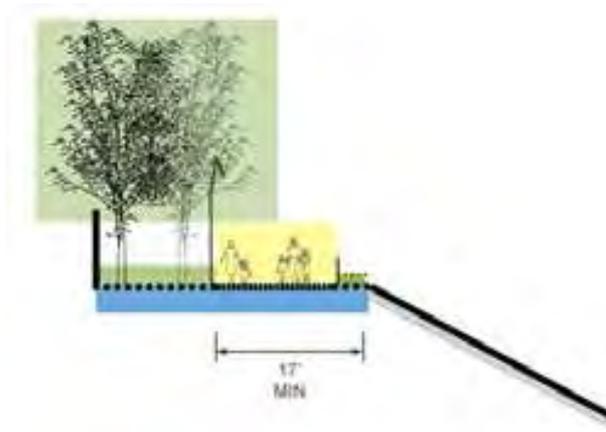


Abbildung 83 - Fußgängerweg

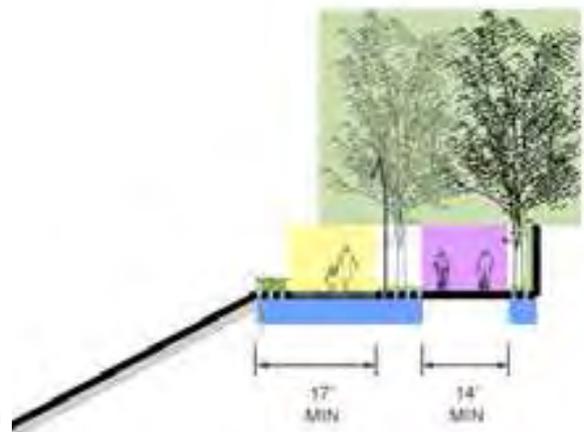


Abbildung 84 - Fußgängerweg und Fahrradweg

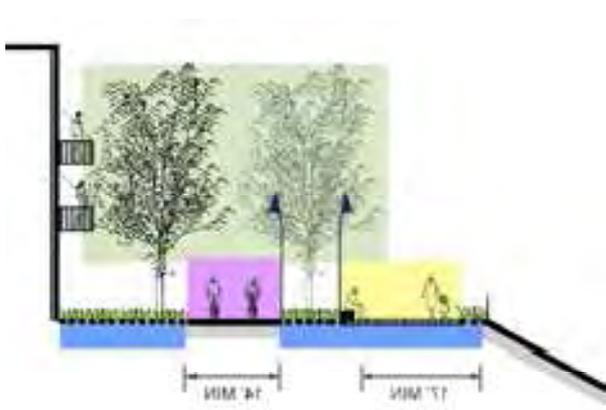


Abbildung 85 - Fußgängerweg und Fahrradweg mit Gartenzone

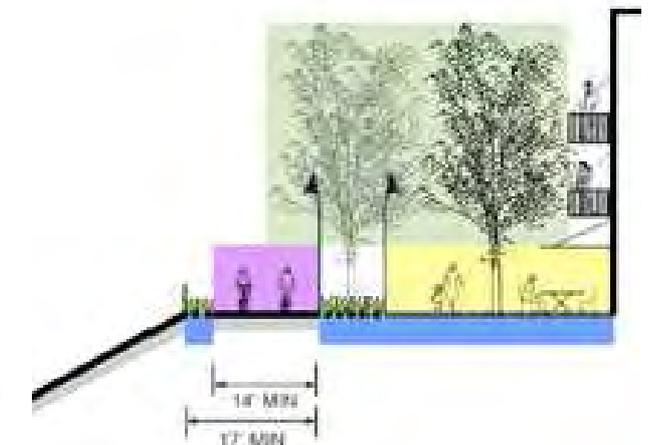


Abbildung – 86 Promenade mit Fahrradweg

Legend

- Bikeway
- Trail/Sidewalk
- Multi Use Trail
- Traffic Lane
- Traffic Lane Shared with Bikeway
- Parking
- Water Quality BMP
- Vegetation/Canopy
- Porous Paving
- Unpaved Surface
- Lighting Standard

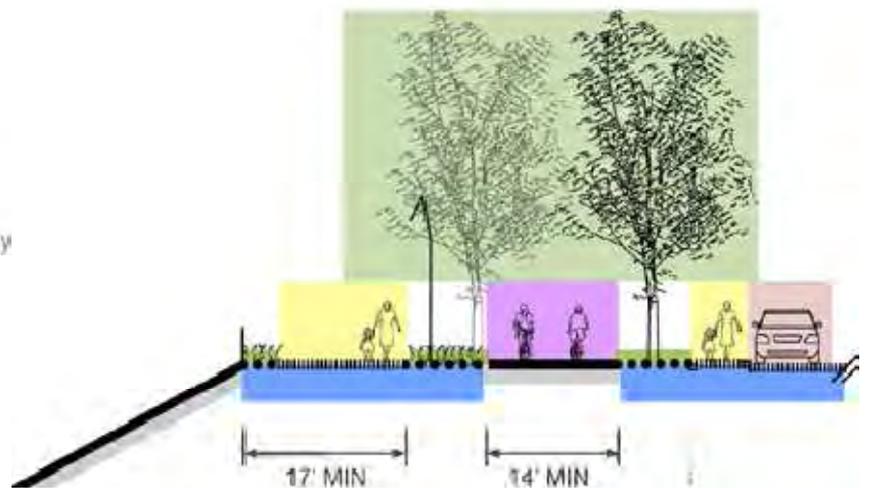


Abbildung 87 - Straße mit Geh.- und Fahrradweg

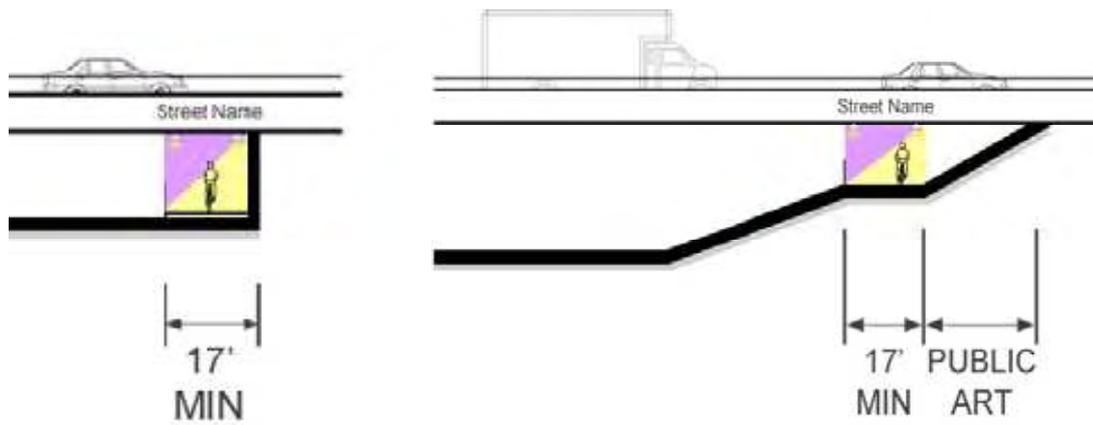


Abbildung 88 - Fußgängerweg- und Fahrradweg Unterführung

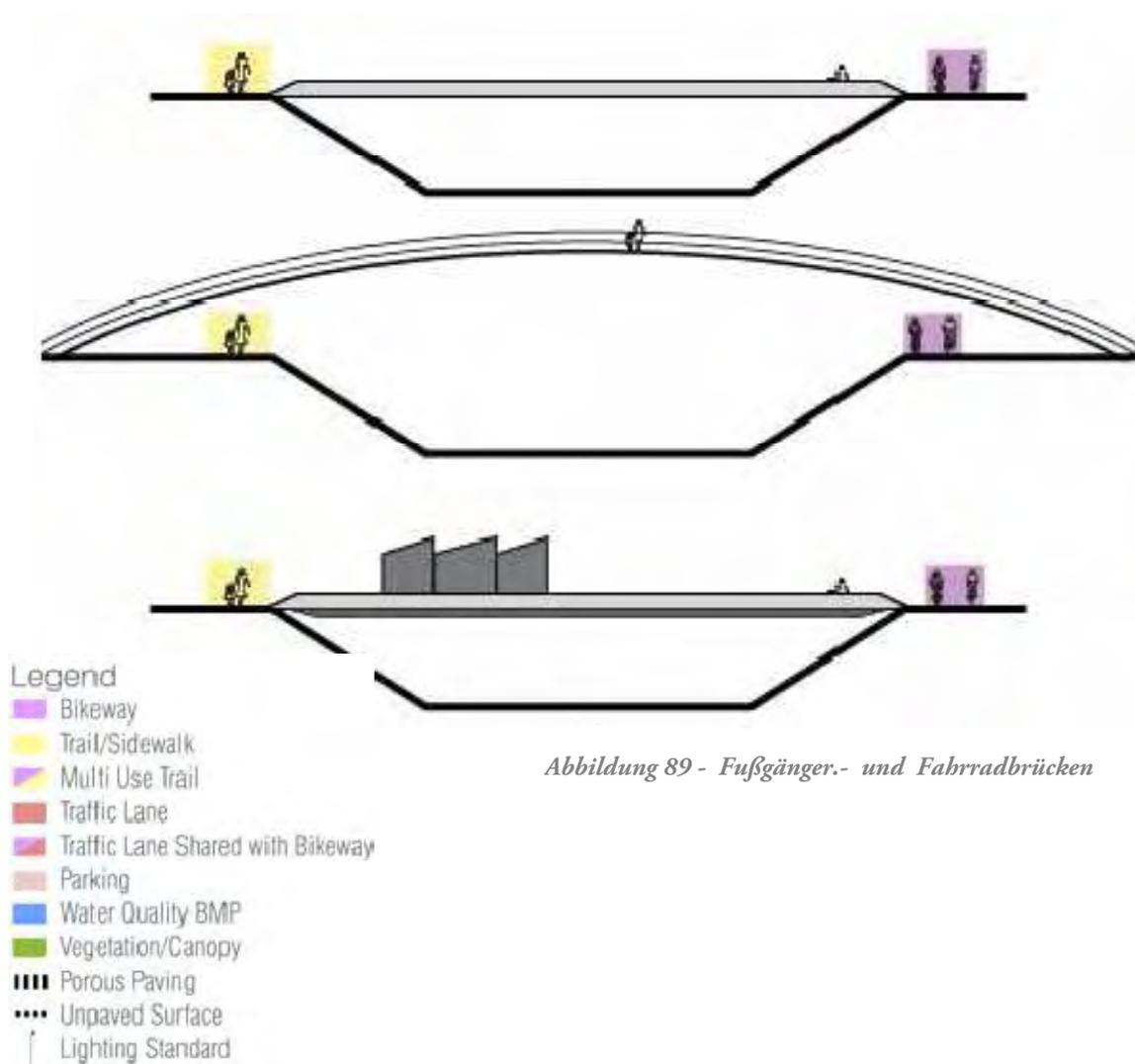


Abbildung 89 - Fußgänger- und Fahrradbrücken

Vorgeschlagene Design Varianten für „Green Streets“:

Abbildung 90 - Systemskizze von einer Hauptverkehrsstraße Var.1

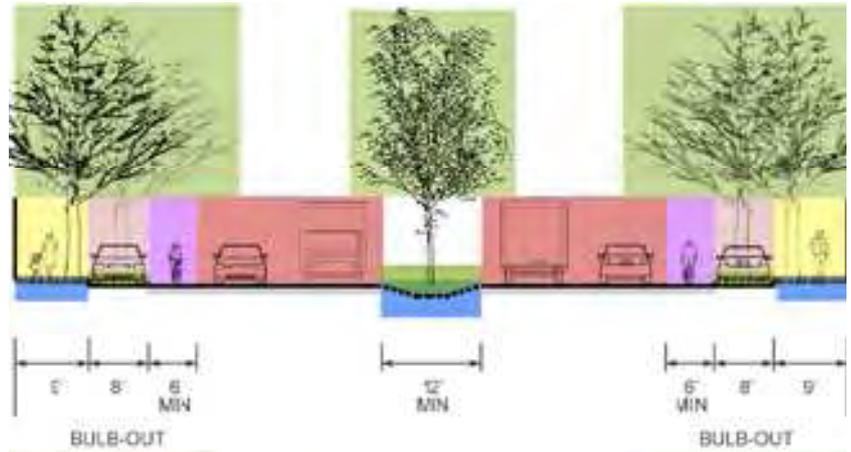


Abbildung 91 - Systemskizze von einer Hauptverkehrsstraße Var.2

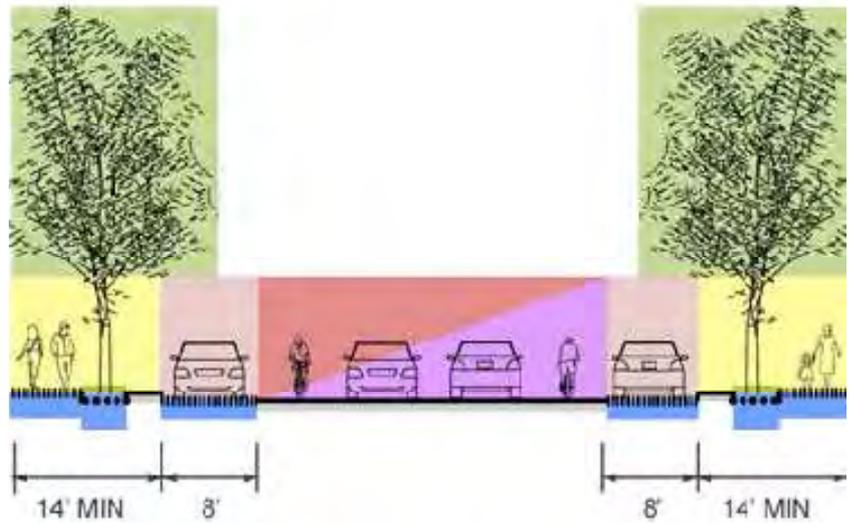


Abbildung 92 - Systemskizze von einer Hauptverkehrsstraße Var.3

- Legend
- Bikeway
 - Trail/Sidewalk
 - Multi Use Trail
 - Traffic Lane
 - Traffic Lane Shared with Bikeway
 - Parking
 - Water Quality BMP
 - Vegetation/Canopy
 - Porous Paving
 - Unpaved Surface
 - Lighting Standard

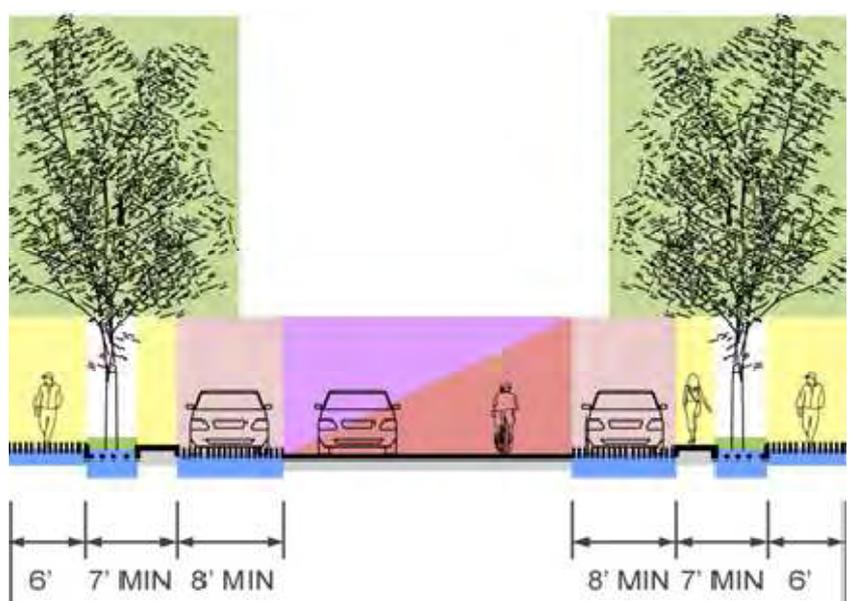


Abbildung 93 - Systemskizze von einer Industriestraße

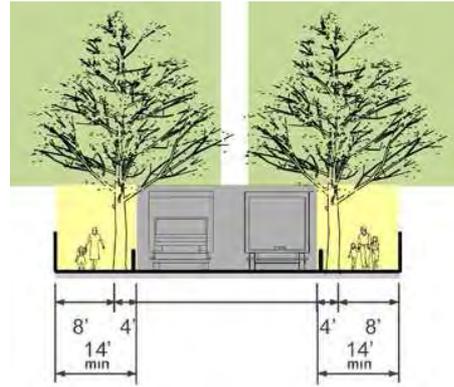


Abbildung 94 - Systemskizze von einer Wohnstraße Var.1

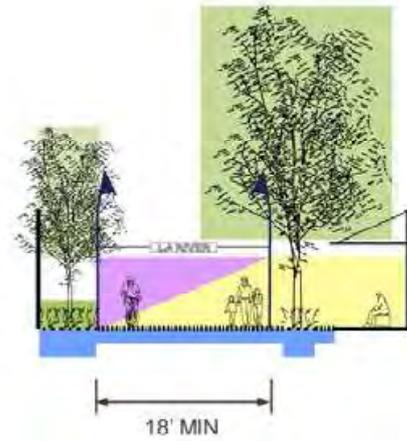
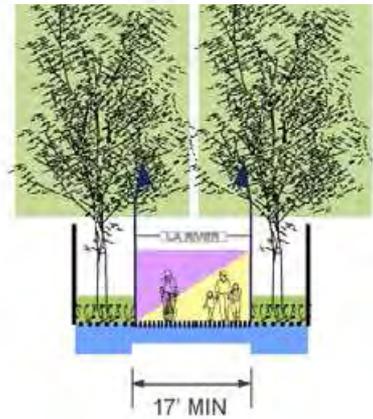


Abbildung 95 - Systemskizze von einer Wohnstraße Var.2



Legend

- Bikeway
- Trail/Sidewalk
- Multi Use Trail
- Traffic Lane
- Traffic Lane Shared with Bikeway
- Parking
- Water Quality BMP
- Vegetation/Canopy
- Porous Paving
- Unpaved Surface
- Lighting Standard

Abbildung 96 - Image von einer Wohnstraße



Kommunen entlang des L.A. River

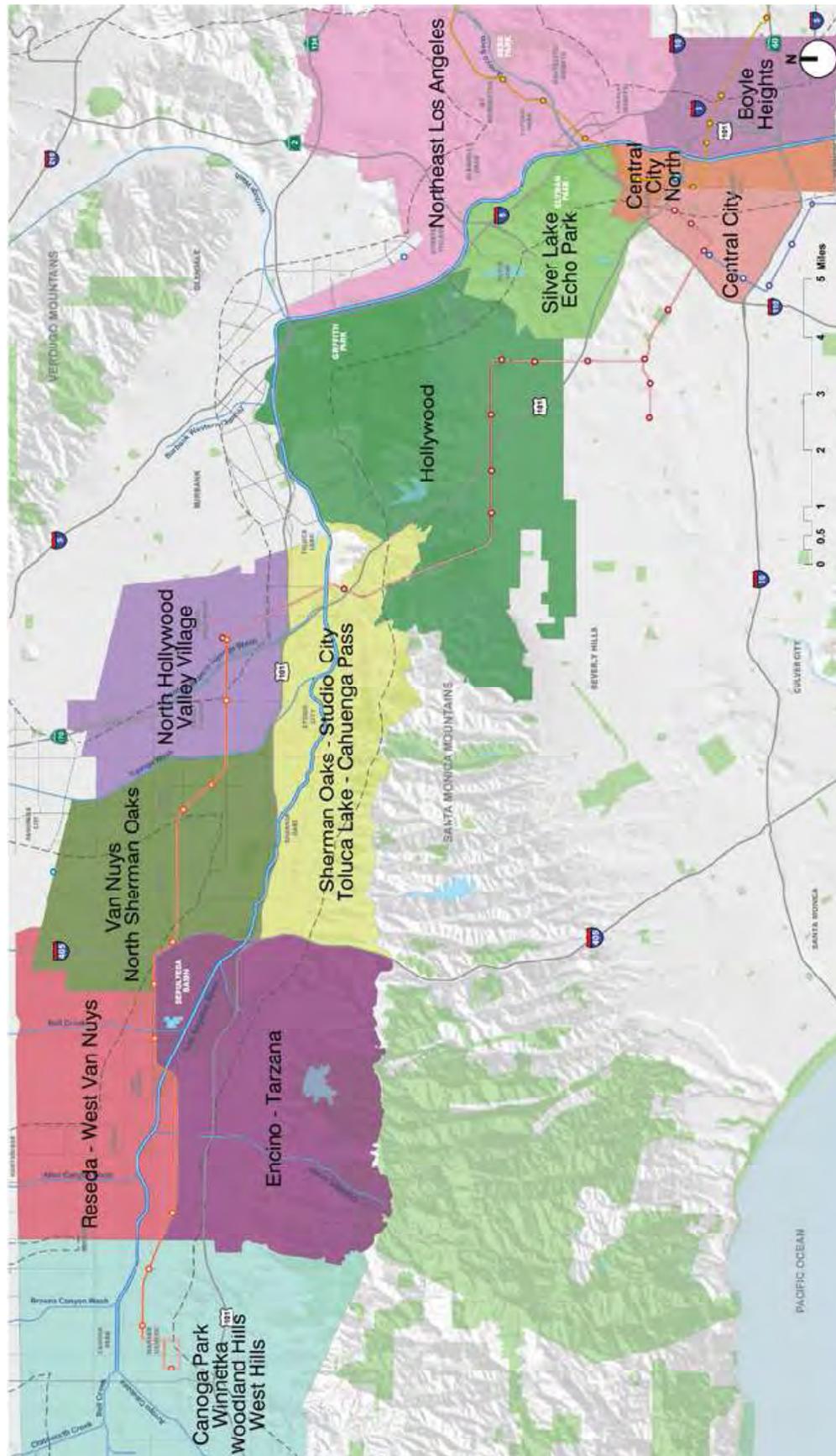


Abbildung 96 - Kommunen entlang des Los Angeles River

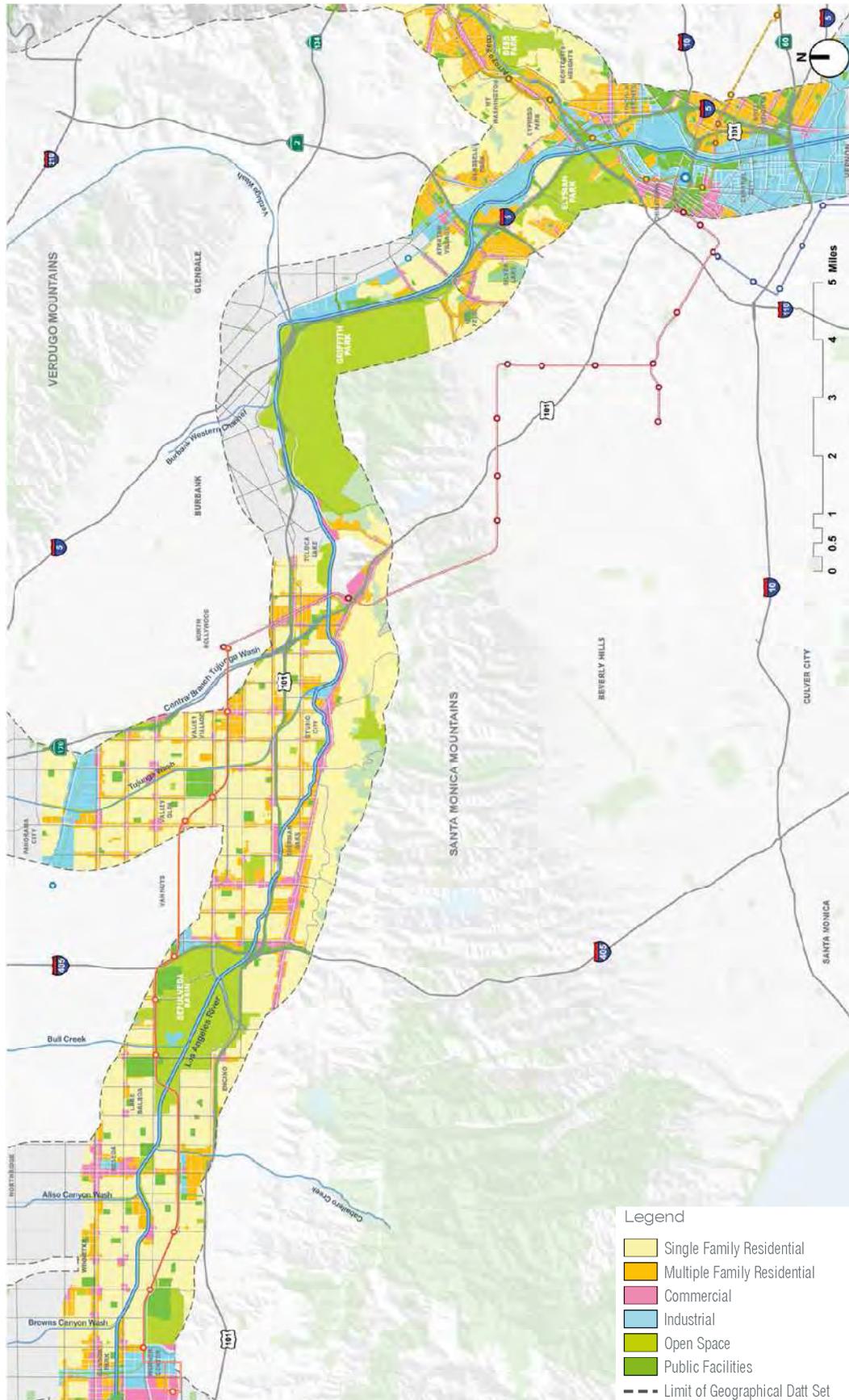


Abbildung 97 - derzeitiger Flächenwidmungsplan entlang des Los Angeles River

RIO Gemeinschaftliches Baugesetz für ufernahe Zonen

Nach einem 18- monatigen Workshop mit den Fluss angrenzenden Gemeinden, einigte man sich auf den RIO- Bezirk. Der RIO – Plan legt fest, in welcher Form Baurichtlinien entlang des Flusses (z.B.: Gebäude Orientierung, Parkplatz Lage, Landschaftsgestaltung, und Regenwasserkanalisation Schadensbegrenzung) festgelegt werden. Das Interessante an diesen „Bezirk“ ist, dass er nicht geographisch festgelegt wurde, sondern durch das „ERLEBEN DES FLUSSES“. Dass ist einzigartig in Amerika, wo früher immer mit einem Geodreieck die Grenzen gezogen wurden, ohne Rücksicht auf Volksgruppen oder topographische Gegebenheiten. Der Rio – Plan verfolgt drei wichtige Ziele, welche den Masterplan unterstützen bzw. fixieren sollen.

1. Förderung der Nachhaltigkeit des Los Angeles River und seiner Grünzonen

- Förderung der nachhaltigen Gestaltungsgrundsätze für den Aufbau des Rio Programms
- Förderung der Landschaftsgestaltung und –pflege; die Erhaltung der Wasser Ressourcen so weit wie möglich
- Förderung der natürlichen Entwässerungsfunktionen und natürlichen Reinigung des Oberflächenwasser sowie der natürlichen Versickerungsmöglichkeiten.
- Grundsätzliche Minimierung der Umwelteingriffe durch Bauvorhaben zum Schutz von Luft- und Wasserqualität
- Unterstützung von sozialen Wohnbauten für Niedrigverdiener
- Ausweitung der öffentlichen Freiflächen

2. Entwicklung einer positiven Schnittstelle zwischen dem Fluss und der Stadt

- Das Entwickeln ufernaher Zonen zu einer grünen Verbindung zu zwischen Fluss und Wohngebieten
- Bereitstellen und Verbessern des öffentlichen Verkehrs zu den Grünzonen
- Stärkung und Schutz der Blickkontakte zu Stadt, Fluss, Bergen und andere lokalen Bezugspunkte zur Schaffung lokaler Identitäten, um eine neutrale Erlebniswelt zu schaffen.
- Einblick für Radfahrer und Fußgänger in die Gebäude, Höfe und Passagen zu schaffen, um ein Maximum an Sicherheit herstellen zu können „Augen auf der Straße“ – Philosophie
- Gewährleistung von ausreichend Licht auf den öffentlichen Plätzen in der Nacht, bei gleichzeitiger Minimierung von Lichtverschmutzung.
- Erstellung eines abwechslungsreichen Wohngebiets, wo der menschliche Maßstab als Grundbezug vorherrscht

- Schutz und Verbesserung der ästhetischen Eigenschaften des verbesserten Flusses
 - Ausreichende Beschilderung des Areal um den Nutzern eine leichte Orientierung vor Ort zu gewährleisten
 - Verbesserung von Licht-Schatten Verhältnis um die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes zu verbessern.
3. Entwicklung einer Blockbebauung zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs
- Schaffung von Fußgängerzonen zwischen den Bauten
 - Verbesserung des öffentlichen Verkehrs stadteinwärts
 - Stärkung und Schutz der Blickkontakte zur Straße „Augen auf die Straße“ Philosophie
 - Ausreichende Beleuchtung um die Sicherheit in den Wohnsiedlungen zu gewährleisten, bei gleichzeitiger Minimierung der Lichtverschmutzung
 - Abwechslungsreiche Architektur um eine Identifikation der Bewohner mit dem Gebiet herzustellen.

Weiters wurde von dieser Kommission auch das Flussgebiet auf mögliche Projektgebiete untersucht. Dieser Maßnahmenkatalog, der jeweils verschiedene Varianten aufzeigte, wurde anschließend der Stadtregierung vorgetragen. Sie entschied sich dann für die jeweilige Variante und legte eine Prioritätenliste vor, nach der die Projektgebiete in den nächsten Jahrzehnten umgesetzt werden sollen.



Abbildung 98 - Mögliche Projektgebiete entlang des Los Angeles River

Übersicht und Flächenwidmung im Planungsgebiet



Abbildung 99 - Planungsgebiet Blickrichtung von Norden nach Süden



Abbildung 100 - Planungsgebiet Blickrichtung von Osten nach Westen

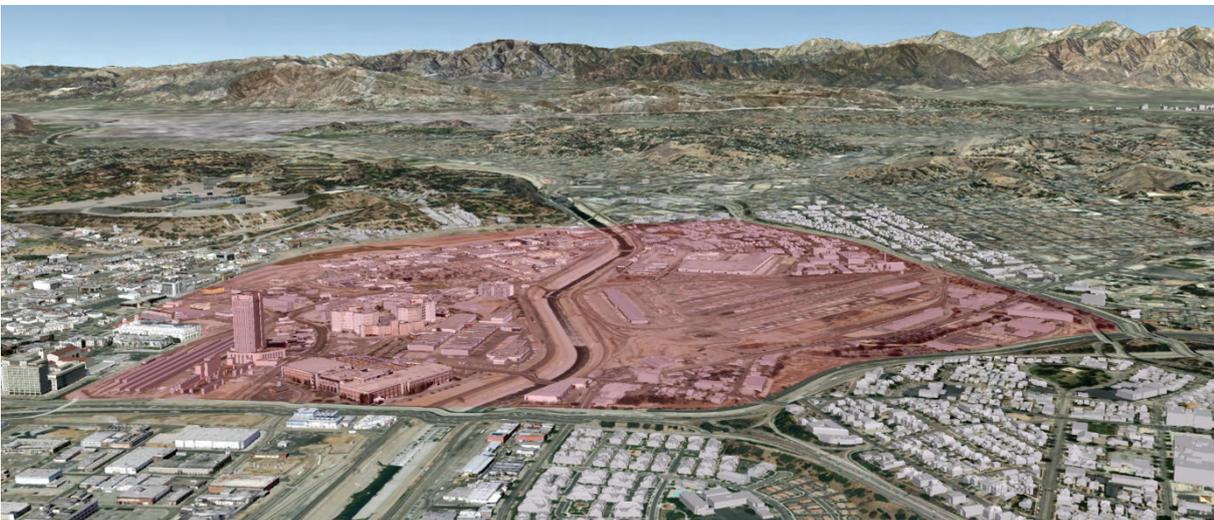
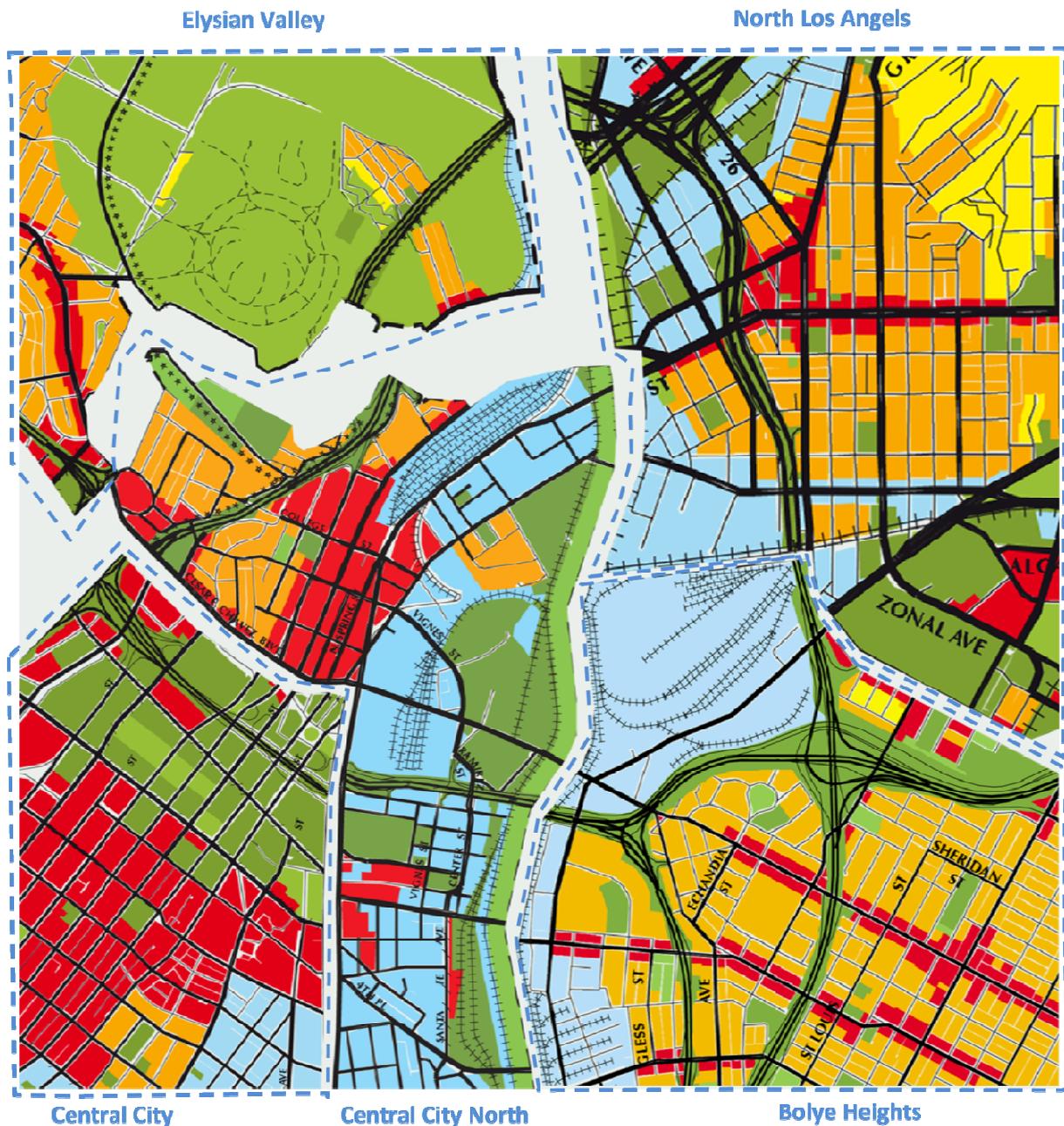


Abbildung 101 - Planungsgebiet Blickrichtung von Süden nach Norden

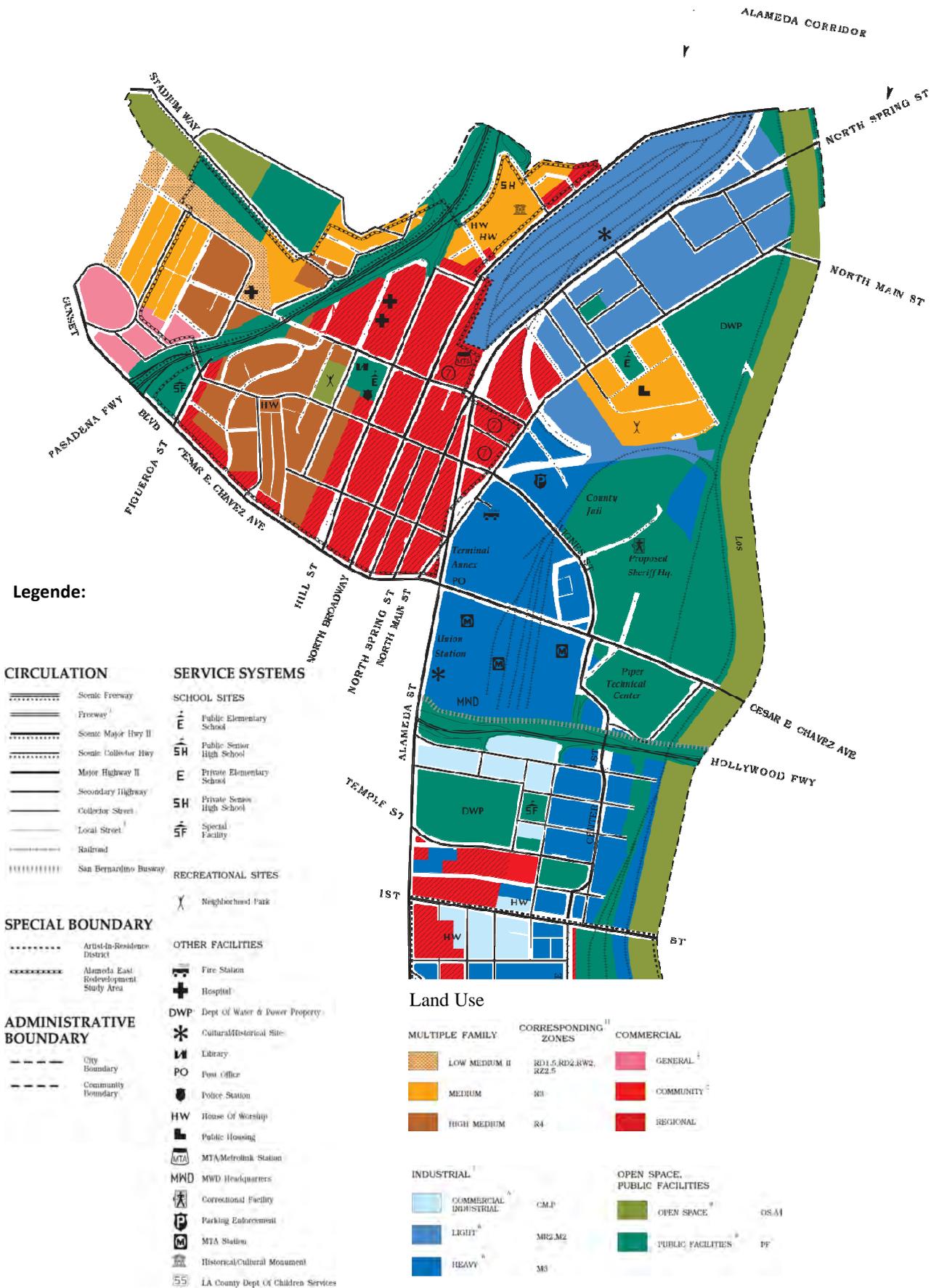
Die verschiedenen Stadtviertel im Projektgebiet:



Legende:

RESIDENTIAL ¹⁴ LOW DENSITY  LOW ¹⁷		CORRESPONDING ZONES ¹⁹ RE9,RS,R1,RU, RD6,RD5		MULTIPLE FAMILY  LOW MEDIUM I  LOW MEDIUM II ¹⁸  MEDIUM		CORRESPONDING ZONES ¹⁹ R2,RD3,RD4, RZ3,RZ4,RU,RW1 RD1.5,RD2,RW2, RZ2.5 R3			
COMMERCIAL ^{11,13}  NEIGHBORHOOD  GENERAL  COMMUNITY ⁵		CORRESPONDING ZONES C1,C1.5,C2,C4 RAS3 C1.5,C2,CR,C4 RAS3 CR,C2,C4, RAS3		INDUSTRIAL  COMMERCIAL MANUFACTURING  LIMITED  LIGHT		CORRESPONDING ZONES CM,P M1,MR1,F M2,MR2,E		OPEN SPACE, PUBLIC FACILITIES  OPEN SPACE ²² OSA1  PUBLIC FACILITIES ²³ PF	

Flächenwidmung Central City North (Abb.102):



Flächenwidmung Bolye Heiths (Abb.103):

Legende:

LAND USE

INDUSTRIAL		OPEN SPACE, PUBLIC FACILITIES	
COMMERCIAL INDUSTRIAL	CM-1	OPEN SPACE	OS-M
LIGHT	MR2, M2	PUBLIC FACILITIES	PF
HEAVY	M3		

MULTIPLE FAMILY	CORRESPONDING ZONES	COMMERCIAL
LOW MEDIUM II	RD1.5, RD2, RW2, RZ2.5	GENERAL
MEDIUM	R3	COMMUNITY
HIGH MEDIUM	R4	REGIONAL

CIRCULATION

	Semic Freeway
	Freeway
	Somic Major Hwy II
	Somic Collector Hwy
	Major Highway II
	Secondary Highway
	Collector Street
	Local Street
	Railroad
	San Bernardino Busway

SERVICE SYSTEMS

SCHOOL SITES	
	Public Elementary School
	Public Senior High School
	Private Elementary School
	Private Senior High School
	Special Facility

RECREATIONAL SITES

	Neighborhood Park
--	-------------------

SPECIAL BOUNDARY

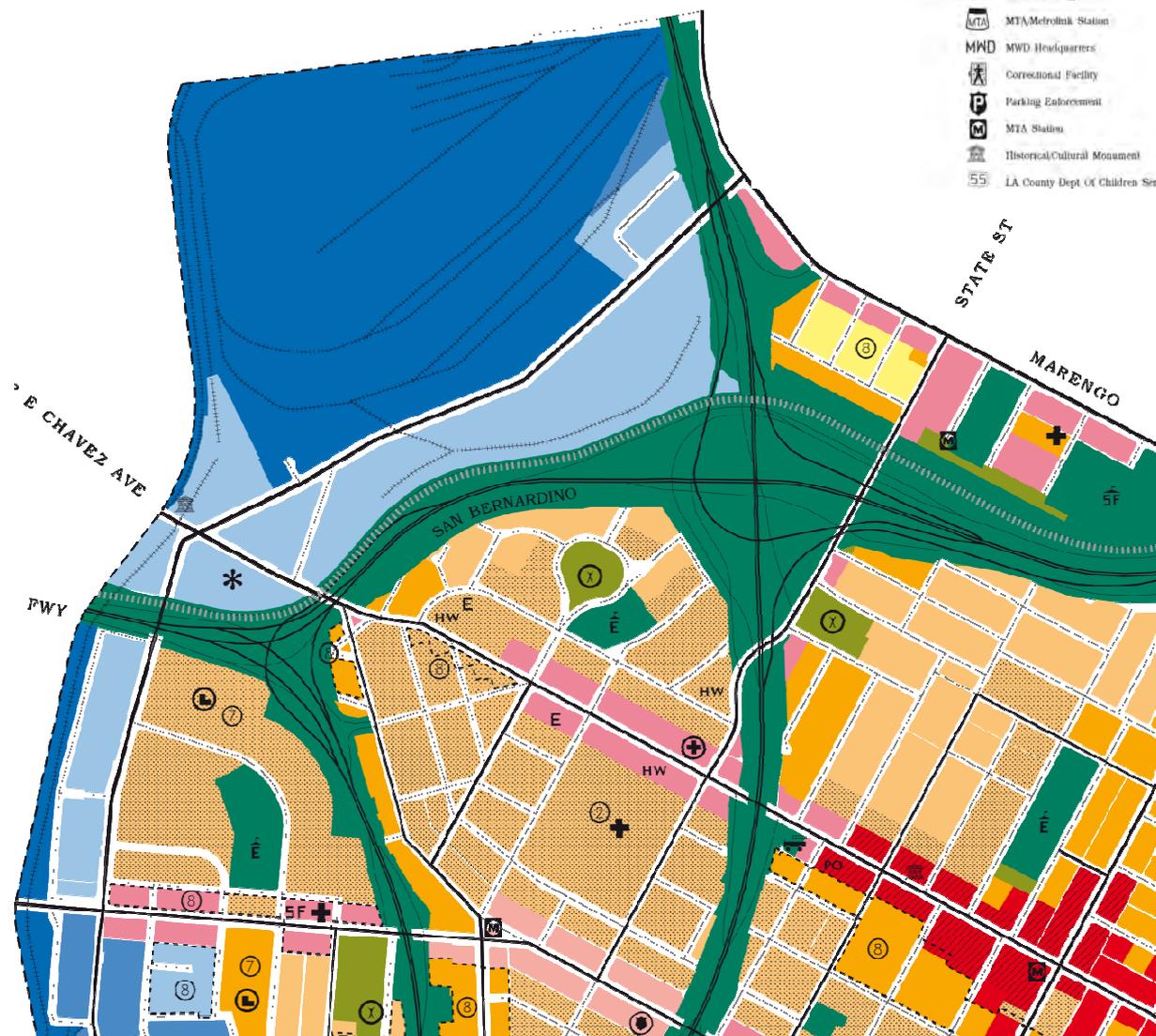
	Artist-in-Residence District
	Alameda East Redevelopment Study Area

ADMINISTRATIVE BOUNDARY

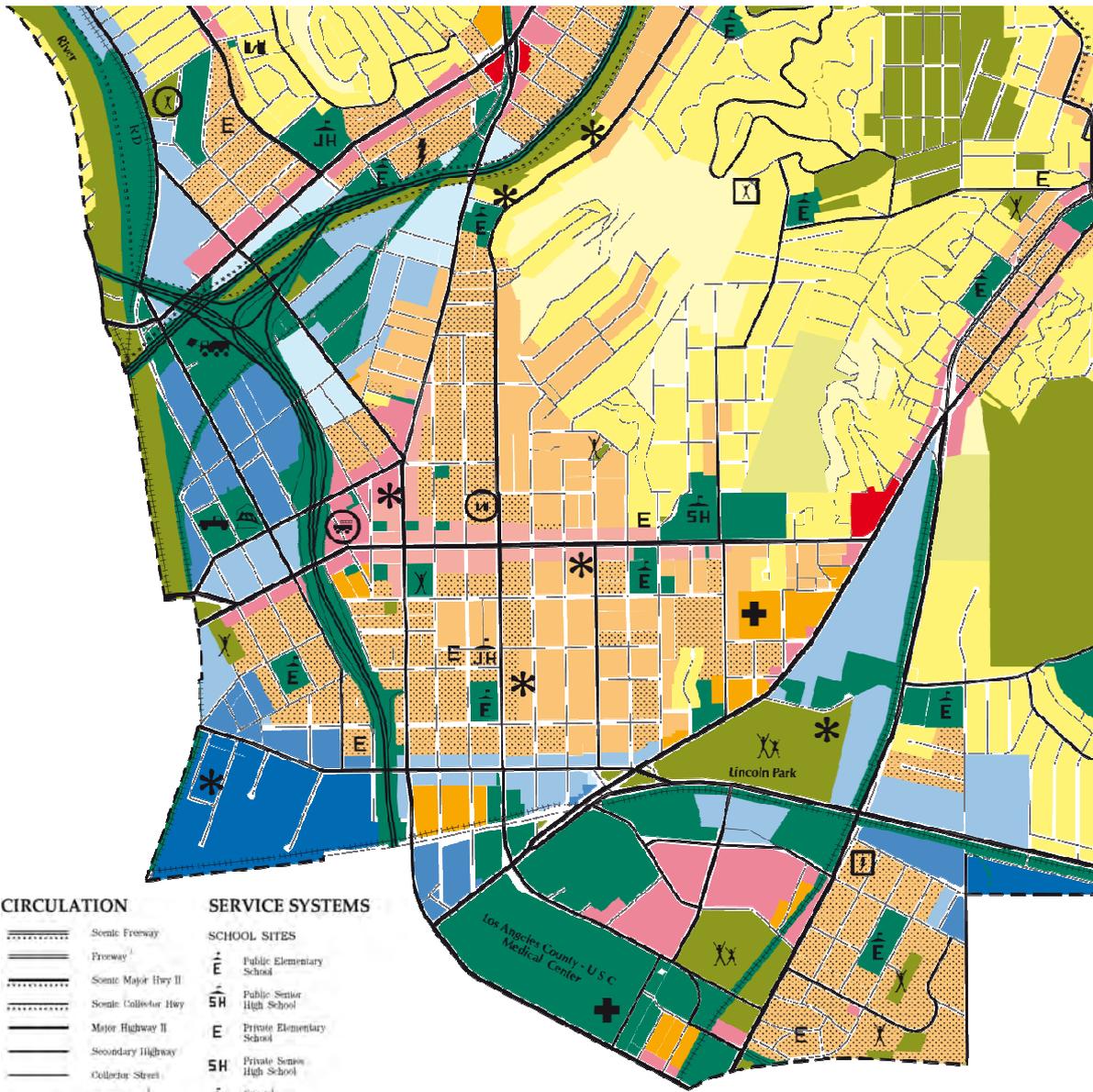
	City Boundary
	Community Boundary

OTHER FACILITIES

	Fire Station
	Hospital
	Dept Of Water & Power Property
	Cultural/Historical Site
	Library
	Post Office
	Police Station
	House Of Worship
	Public Housing
	MTA/MetroLink Station
	MWD Headquarters
	Correctional Facility
	Parking Enforcement
	MTA Station
	Historical/Cultural Monument
	LA County Dept Of Children Services



Flächenwidmung North Los Angeles (Abb.104):



CIRCULATION

- Scenic Freeway
- Freeway
- Some Major Hwy II
- Some Collector Hwy
- Major Highway II
- Secondary Highway
- Collector Street
- Local Street
- Railroad
- San Bernardino Busway

SERVICE SYSTEMS

- SCHOOL SITES**
- Public Elementary School
 - Public Senior High School
 - Private Elementary School
 - Private Senior High School
 - Special Facility

RECREATIONAL SITES

- Neighborhood Park

SPECIAL BOUNDARY

- Artist-in-Residence District
- Alameda East Redevelopment Study Area

ADMINISTRATIVE BOUNDARY

- City Boundary
- Community Boundary

OTHER FACILITIES

- Fire Station
- Hospital
- Dept Of Water & Power Property
- Cultural/Historical Site
- Library
- Post Office
- Police Station
- House Of Worship
- Public Housing
- MTA/MetroLink Station
- MWD Headquarters
- Correctional Facility
- Parking Enforcement
- MTA Station
- Historical/Cultural Monument
- LA County Dept Of Children Services

Legende:

LAND USE

INDUSTRIAL

- COMMERCIAL INDUSTRIAL
- LIGHT
- HEAVY

OPEN SPACE, PUBLIC FACILITIES

- OPEN SPACE
- PUBLIC FACILITIES

MULTIPLE FAMILY

- LOW MEDIUM II
- MEDIUM
- HIGH MEDIUM

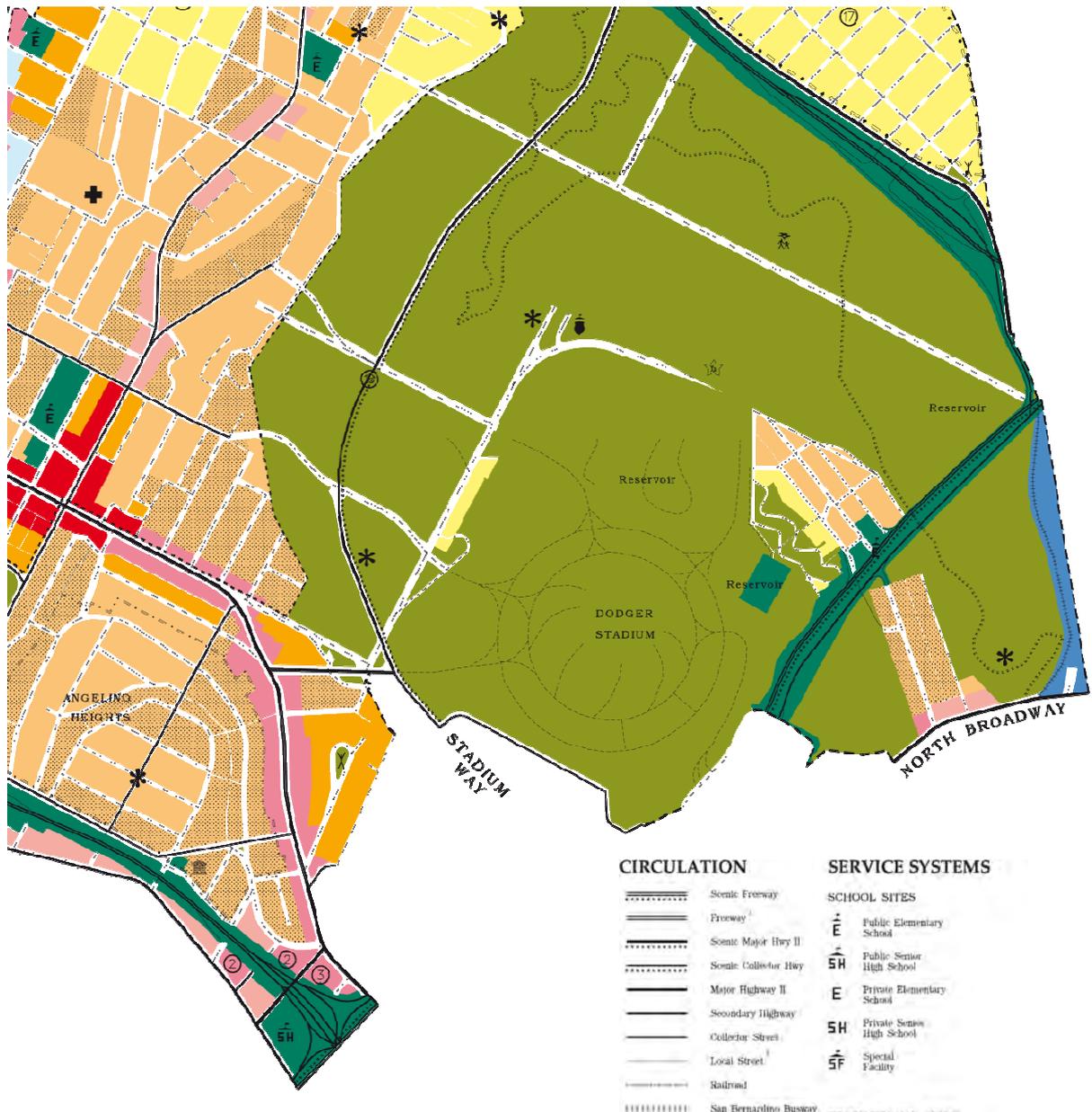
CORRESPONDING ZONES

- RD1.5, RD2, RW2, RZ2.5
- R3
- R4

COMMERCIAL

- GENERAL
- COMMUNITY
- REGIONAL

Flächenwidmung Elysian Valley (Abb.105):



Legende:

LAND USE

INDUSTRIAL ¹		OPEN SPACE, PUBLIC FACILITIES	
COMMERCIAL INDUSTRIAL ^A	CM ¹ P	OPEN SPACE ²	OS ¹ M
LIGHT ^B	MR2,M2	PUBLIC FACILITIES ³	PF
HEAVY ^A	M3		
MULTIPLE FAMILY		CORRESPONDING ZONES ¹¹	
LOW MEDIUM II	RD1.5,RD2,RW2, RZ2.5	GENERAL ¹	
MEDIUM	M1	COMMUNITY ²	
HIGH MEDIUM	R4	REGIONAL ³	

CIRCULATION

	Scenic Freeway
	Freeway ¹
	Scenic Major Hwy II
	Scenic Collector Hwy
	Major Highway II
	Secondary Highway
	Collector Street
	Local Street ¹
	Railroad
	San Bernardino Busway

SERVICE SYSTEMS

SCHOOL SITES

	Public Elementary School
	Public Senior High School
	Private Elementary School
	Private Senior High School
	Special Facility

RECREATIONAL SITES

	Neighborhood Park
--	-------------------

SPECIAL BOUNDARY

	Artist-in-Residence District
	Alameda East Redevelopment Study Area

ADMINISTRATIVE BOUNDARY

	City Boundary
	Community Boundary

OTHER FACILITIES

	Fire Station
	Hospital
	Dept Of Water & Power Property
	Cultural/Historical Site
	Library
	Post Office
	Police Station
	House Of Worship
	Public Housing
	MTA/MetroLink Station
	MWD Headquarters
	Correctional Facility
	Parking Enforcement
	MTA Station
	Historical/Cultural Monument
	LA County Dept Of Children Services

Flächenwidmung Central City (Abb.106):

Legende:

LAND USE

INDUSTRIAL		OPEN SPACE, PUBLIC FACILITIES	
COMMERCIAL INDUSTRIAL	CM-P	OPEN SPACE	OS-A
LIGHT	MR2,M2	PUBLIC FACILITIES	PF
HEAVY	M3		
MULTIPLE FAMILY		CORRESPONDING ZONES	
LOW MEDIUM II	RD1.5, RD2, RW2, RZ2.5	GENERAL	G
MEDIUM	M1	COMMUNITY	C
HIGH MEDIUM	R4	REGIONAL	R

CIRCULATION

	Scenic Freeway
	Freeway
	Some Major Hwy II
	Some Collector Hwy
	Major Highway II
	Secondary Highway
	Collector Street
	Local Street
	Railroad
	San Bernardino Busway

SERVICE SYSTEMS

SCHOOL SITES	
	Public Elementary School
	Public Senior High School
	Private Elementary School
	Private Senior High School
	Special Facility

RECREATIONAL SITES

	Neighborhood Park
--	-------------------

SPECIAL BOUNDARY

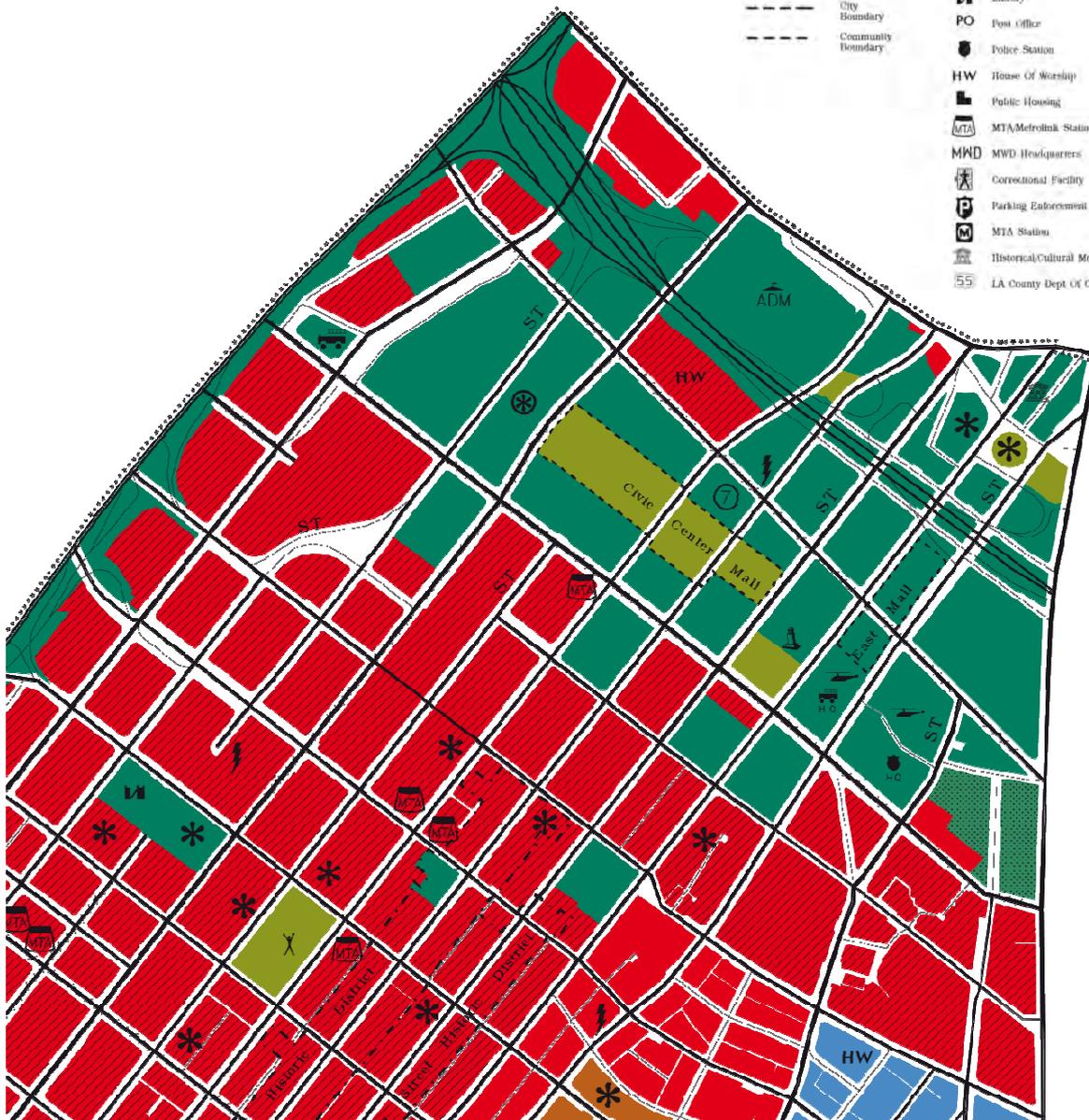
	Artist-In-Residence District
	Alameda East Redevelopment Study Area

ADMINISTRATIVE BOUNDARY

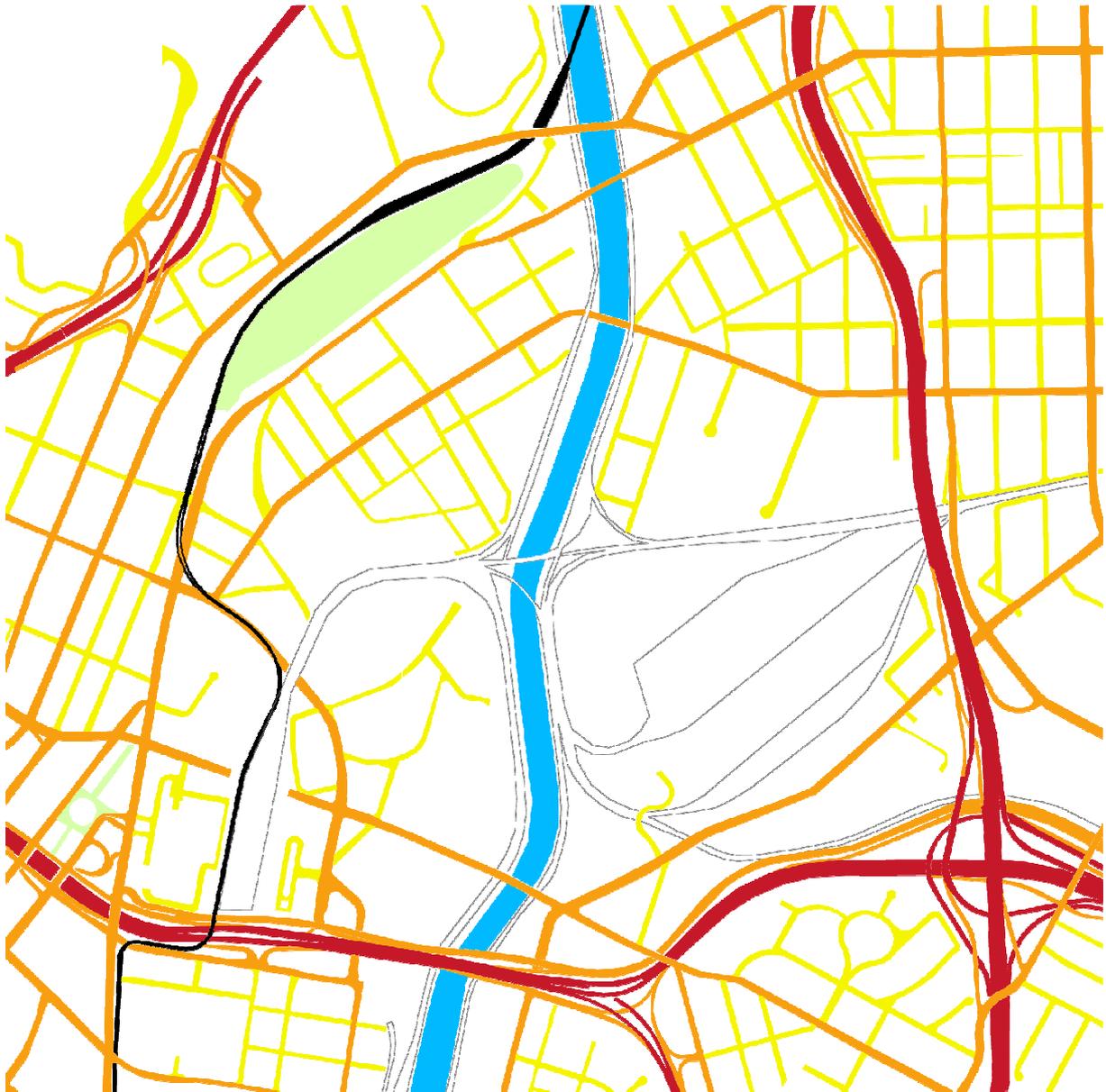
	City Boundary
	Community Boundary

OTHER FACILITIES

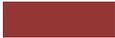
	Fire Station
	Hospital
	DWP Dept Of Water & Power Property
	Cultural/Historical Site
	Library
	Post Office
	Police Station
	House Of Worship
	Public Housing
	MTA/Metrolink Station
	MWD Headquarters
	Correctional Facility
	Parking Enforcement
	MTA Station
	Historical/Cultural Monument
	LA County Dept Of Children Services



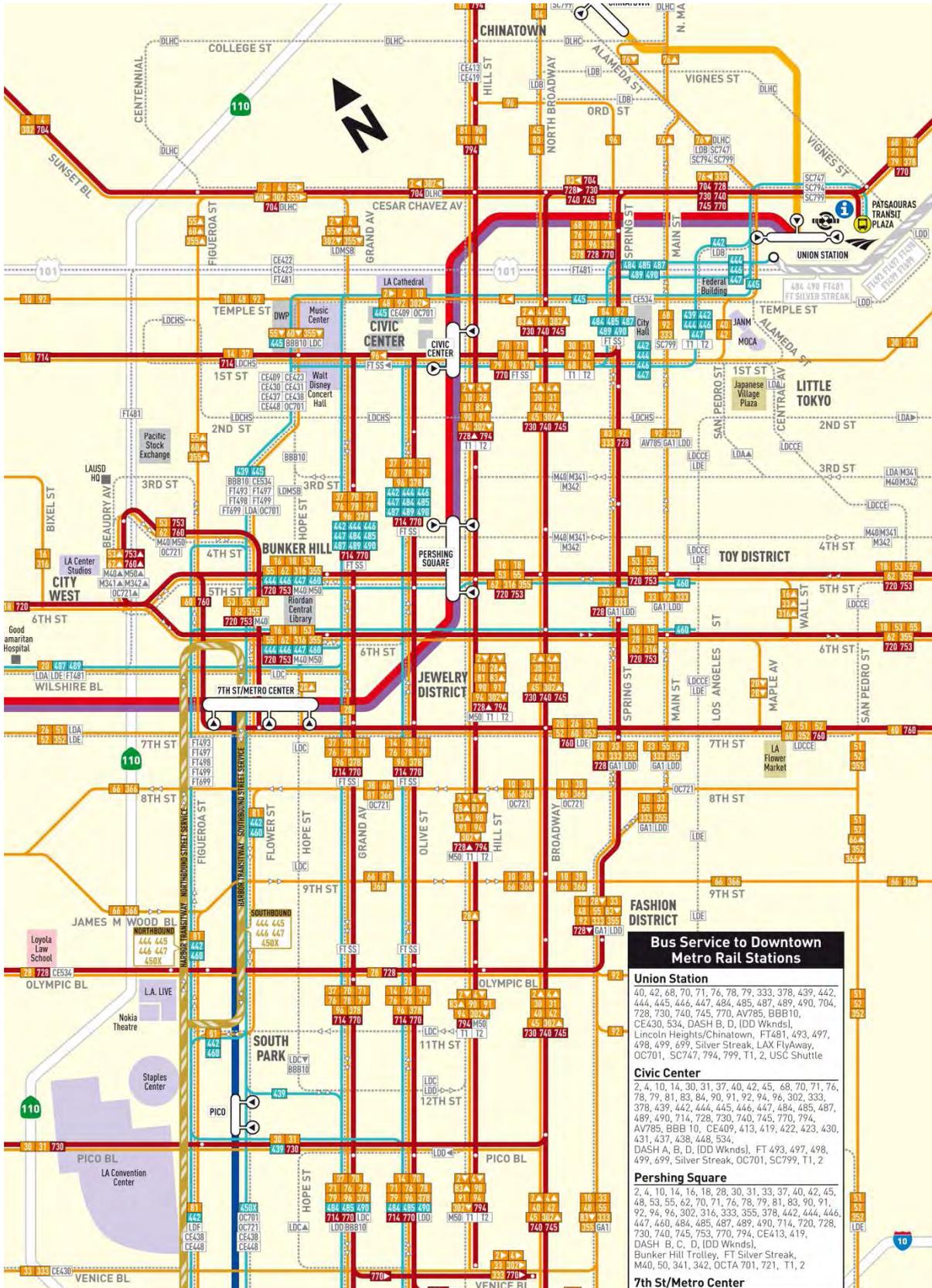
Straßen- und Eisenbahnnetz im Projektgebiet:



Legende:

-  Stadtautobahn (Free Way)
-  Hauptstraßen
-  Lokale Nebenstraßen
-  Parks / Grünflächen
-  U-Bahn
-  Eisenbahn

Öffentliches Verkehrsnetz in Downtown Los Angeles:



U-Bahnnetz von Los Angeles:

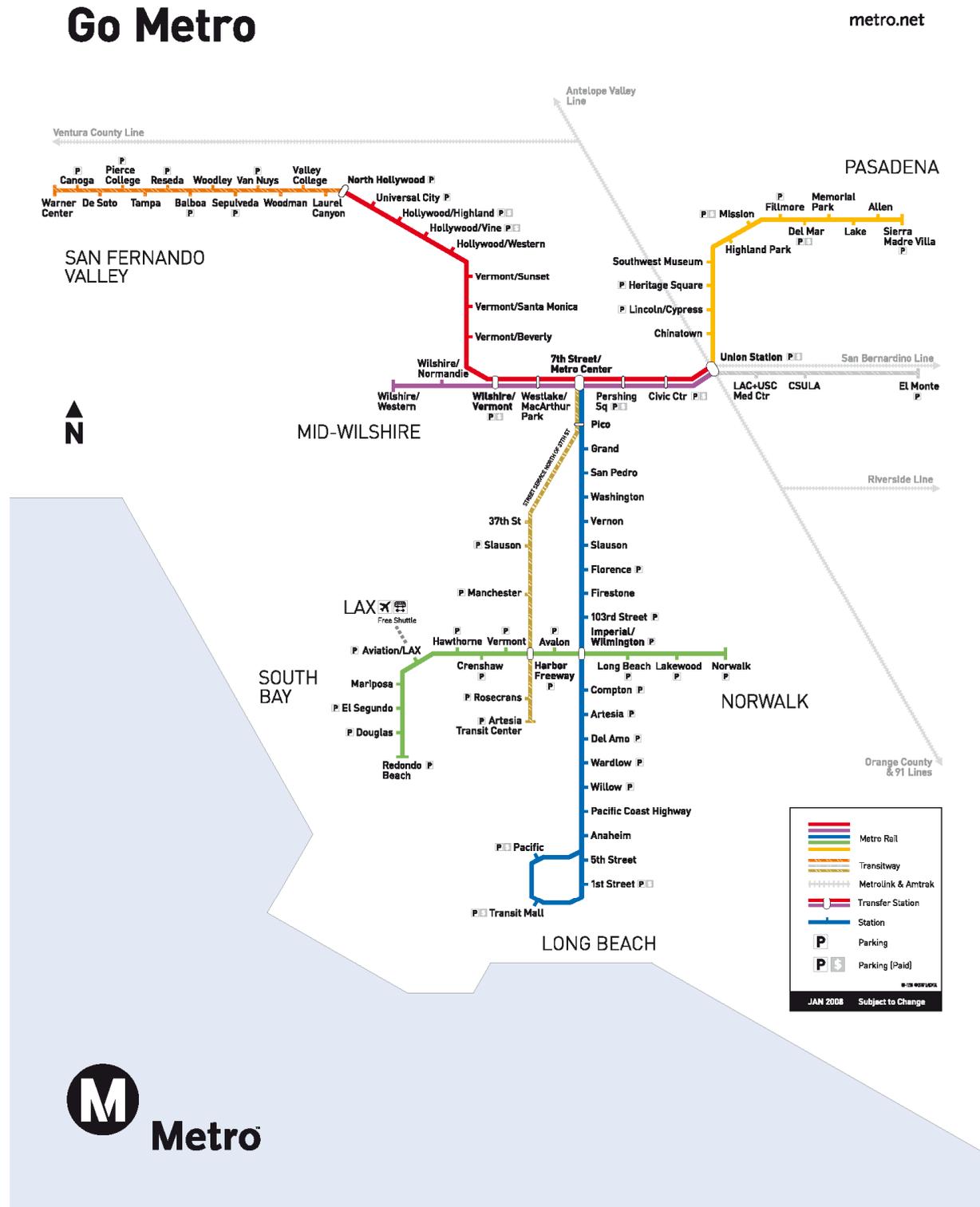


Abbildung 108

Soziologie und Wirtschaft im Chinatown – Cornfields Area

Entlang des Los Angeles River leben 68.986 Menschen (Stand 2004), wobei die Verteilung bei 45% Männer zu 55% Frauen liegt. Das Durchschnittsalter beträgt 32 Jahre, 12 Prozent der Einwohner sind unter 18 Jahren und 11 Prozent sind über 65 Jahren. Interessant ist die Verteilung nach Herkunftskontinent:

- 25 Prozent / Europäische Herkunft
- 8 Prozent / Afrikanische Herkunft
- 1 Prozent / Indianische Ureinwohner
- 31 Prozent / Asiatische Herkunft
- 31 Prozent / andere Herkunft

52 Prozent der Personen mit Wohnhauptsitz in diesem Gebiet sind mexikanischer Herkunft. Entlang des Flusses gibt es 19.214 Wohneinheiten, die Anzahl der durchschnittlichen Wohnmitglieder beträgt 2,5 Personen und die durchschnittliche Familiengröße liegt bei 3,7 Personen.

74 Prozent der Wohnungen in diesem Gebiet sind Mietwohnungen, nur 21 Prozent ist in privatem Besitz. Der Rest der Wohneinheiten ist leerstehend (5%), wobei die monatliche Miete zwischen 241\$ und 1237\$ liegt (Durchschnittsjahreseinkommen = 24,620 \$).

General Characteristics	Number	Percent	US
Total population	68,986		
Male	37,745	0.55	0.49
Female	31,241	0.45	0.51
Average median age (years)	32	(X)	35.30
Under 5 years	4,427	0.06	0.07
18 years and over	53,161	0.77	0.74
65 years and over	7,498	0.11	0.12
One race	66,680	0.97	0.98
White	17,317	0.25	0.75
Black or African American	5,336	0.08	0.12
American Indian and Alaska Native	599	0.01	0.01
Asian	21,677	0.31	0.04
Native Hawaiian and Other Pacific Islander	82	0.00	0.00
Some other race	21,669	0.31	0.06
Two or more races	2,306	0.03	0.02
Hispanic or Latino (of any race)	35,624	0.52	0.13
Household population	56,139	0.81	0.97
Group quarters population	12,847	0.19	0.03
Average household size	3.0	(X)	2.6
Average family size	3.7	(X)	3.1
Total housing units	19,214		
Occupied housing units	18,119	0.94	0.91
Owner-occupied housing units	3,990	0.21	0.66
Renter-occupied housing units	14,129	0.74	0.34
Vacant housing units	1,095	0.06	0.09

Abbildung 108 - Statistik –Rassen | Wohntypenverteilung

Social Characteristics	Number	Percent	US
Population 25 years and over	44,366		
High school graduate or higher	19,998	0.45	0.80
Bachelor's degree or higher	4,498	0.10	0.24
Civilian veterans (civilian population 18 years and over)	1,958	0.04	0.13
Disability status (population 5 years and over)	13,119	0.20	0.19
Foreign born	35,217	0.51	0.11
Male, now married, except separated (population 15 years and over)	12,588	0.41	0.57
Female, now married, except separated (population 15 years and over)	12,012	0.48	0.52
Speak a language other than English at home (population 5 years and over)	48,780	0.76	0.18
Economic Characteristics	Number	Percent	US
In labor force (population 16 years and over)	21,603	0.39	0.64
Average mean travel time to work in minutes (workers 16 years and older)	27	(X)	25.50
Average median household income in 1999 (dollars)	22,726	(X)	41,994
Average median family income in 1999 (dollars)	24,620	(X)	50,046
Per capita income in 1999 (dollars)	14,331	(X)	21,587
Families below poverty level	3,391	0.28	0.09
Individuals below poverty level	17,724	0.26	0.12
Housing Characteristics	Number	Percent	U.S.
Single-family owner-occupied homes	2,952		
Median value (dollars)	157,600	(X)	119,600.00
Monthly housing expense with a mortgage (dollars)	1,237	(X)	1,088.00
Monthly housing expense without a mortgaged (dollars)	241	(X)	295.00

Abbildung 109 - Statistik - Einkommen

Industry Code Description	Total Establishments
<i>Total</i>	<i>1,796</i>
Mining	1
Forestry, fishing, hunting, and agriculture	2
Utilities	2
Unclassified establishments	7
Management of companies and enterprises	11
Educational services	17
Arts, entertainment and recreation	22
Transportation and warehousing	26
Construction	28
Information	43
Administration, support, waste management, remediation services	64
Real estate and rental and leasing	75
Finance and insurance	77
Health care and social assistance	141
Professional, scientific, and technical services	162
Wholesale trade	166
Manufacturing	185
Other services (except public administration)	237
Accommodation and food services	253
Retail trade	277

Abbildung 110 - Statistik - Betriebe

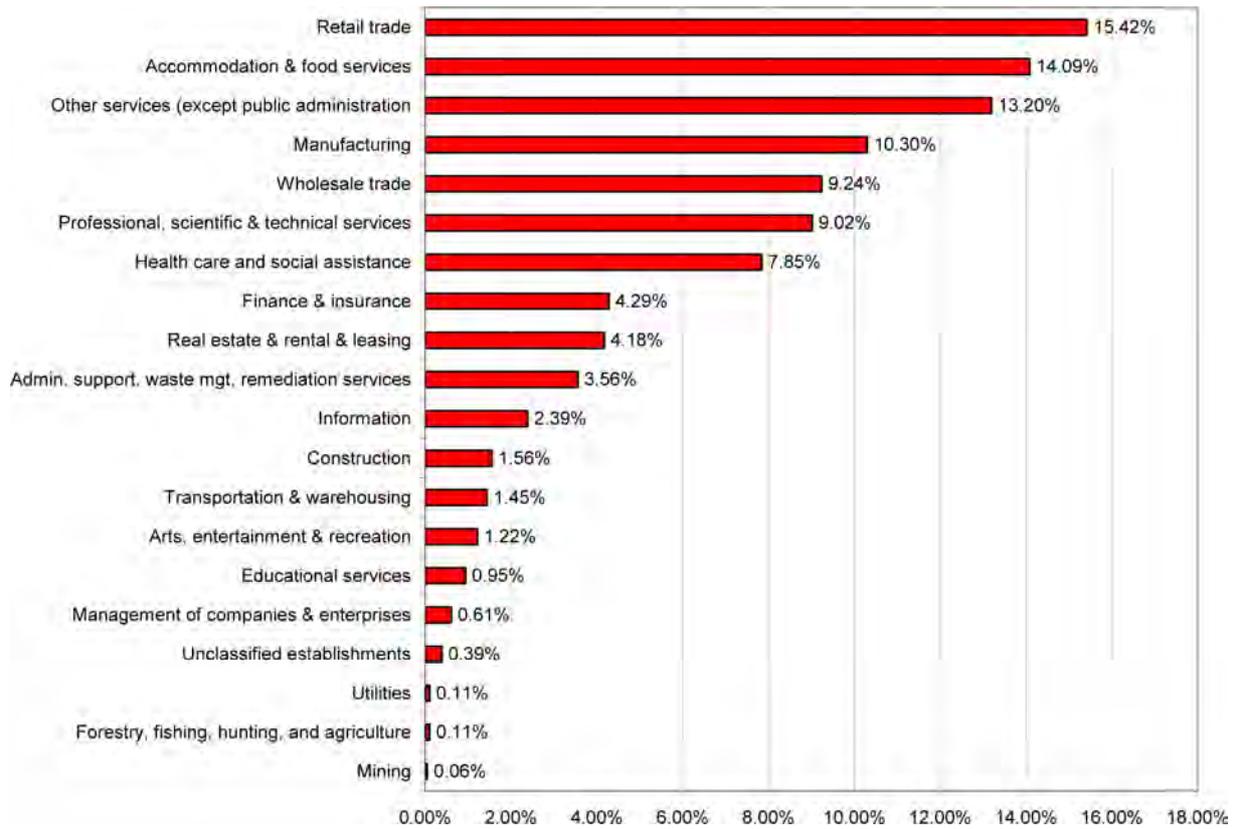


Abbildung 111 - Statistik - Betriebe in Prozent

	Canoga Park Opportunity Area	River Glen Opportunity Area	Taylor Yard Opportunity Area	Cornfields/ Chinatown Opportunity Area	Downtown Industrial Area Opportunity Area
Race/Ethnicity	Population (Percentage)	Population (Percentage)	Population (Percentage)	Population (Percentage)	Population (Percentage)
Total	13,590	13,969	15,374	3,656	14,968
	<u>12,865</u>	<u>12,118</u>	<u>14,586</u>	<u>3,476</u>	<u>14,306</u>
One race	<u>(94.7)</u>	<u>(86.7)</u>	<u>(94.9)</u>	<u>(95.1)</u>	<u>(95.6)</u>
Caucasian	6,362 (46.8)	7,689 (55.0)	5,544 (36.1)	671 (18.4)	5,188 (34.7)
Black or African American	644 (4.7)	173 (1.2)	242 (1.6)	40 (1.1)	396 (2.6)
American Indian and Alaska Native	171 (1.3)	43 (0.3)	138 (0.9)	33 (0.9)	208 (1.4)
Asian	1,315 (9.7)	2,583 (18.5)	3,271 (21.3)	1,572 (43.0)	1,042 (7.0)
Native Hawaiian and Other Pacific Islander	25 (0.2)	14 (0.1)	17 (0.1)	18 (0.5)	9 (0.1)
Some other race	4,348 <u>(32.0)</u>	1,616 <u>(11.6)</u>	5,374 <u>(35.0)</u>	1,142 <u>(31.2)</u>	7,463 <u>(49.9)</u>
Two or more races	725 <u>(5.3)</u>	1,851 <u>(13.3)</u>	788 <u>(5.1)</u>	180 <u>(4.9)</u>	662 <u>(4.4)</u>
Hispanic or Latino ¹	8,734 (64.3)	3,176 (22.7)	10,058 (65.4)	1,915 (52.4)	12,524 (83.7)

Abbildung 112 - Statistik - Population entlang des ganzen Los Angeles River

Wichtige kulturelle Gebäude im Chinatown – Cornfields Area

Der Chinatown Cornfields Opportunity-Bereich befindet sich auf dem ehemaligen Standort des Southern Pacific River Bahnhofs. Dieser diente vorwiegend der ersten transkontinentalen Eisenbahn- als Fracht und Güterbahnhof und war von 1876 bis 1992 in Betrieb. Eine Studie erhob die historisch wichtigen Gebäude in diesem Gebiet.



Abbildung 113 - ehemaliger Frachtenbahnhof von Los Angeles

Resource Designation	Resource Type	Listing or Status ¹	Notes
Los Angeles Terminal Annex Post Office	Historic building	CRHR, NRHP, LAHCM	1938 public building
Buena Vista Viaduct Bridge 53C-545	Historic Bridge	CRHR, NRHP	1910 <u>Beaux Arts Revival</u>
Main Street Bridge Bridge 53C-1010	Historic Bridge	CRHR, NRHP	1910
Plaza 19-167017	Historic Los Angeles Plaza and Park	CRHR, NRHP, LACHM	1815
Los Angeles Plaza Historic District #2310	Historic district, multiple properties	CRHR, NRHP, LACHM	1815+
Vickrey-Brunswig Building 19-171607	Historic building	CRHR, NRHP	1888
Plaza House 19-171608	Historic building	CRHR, NRHP	1883
Plaza Church 19-173140	Historic building	CRHR, NRHP, CHL, LACHM	1822
Sepulveda Block 19-167015	Historic buildings	CRHR, NRHP	1883

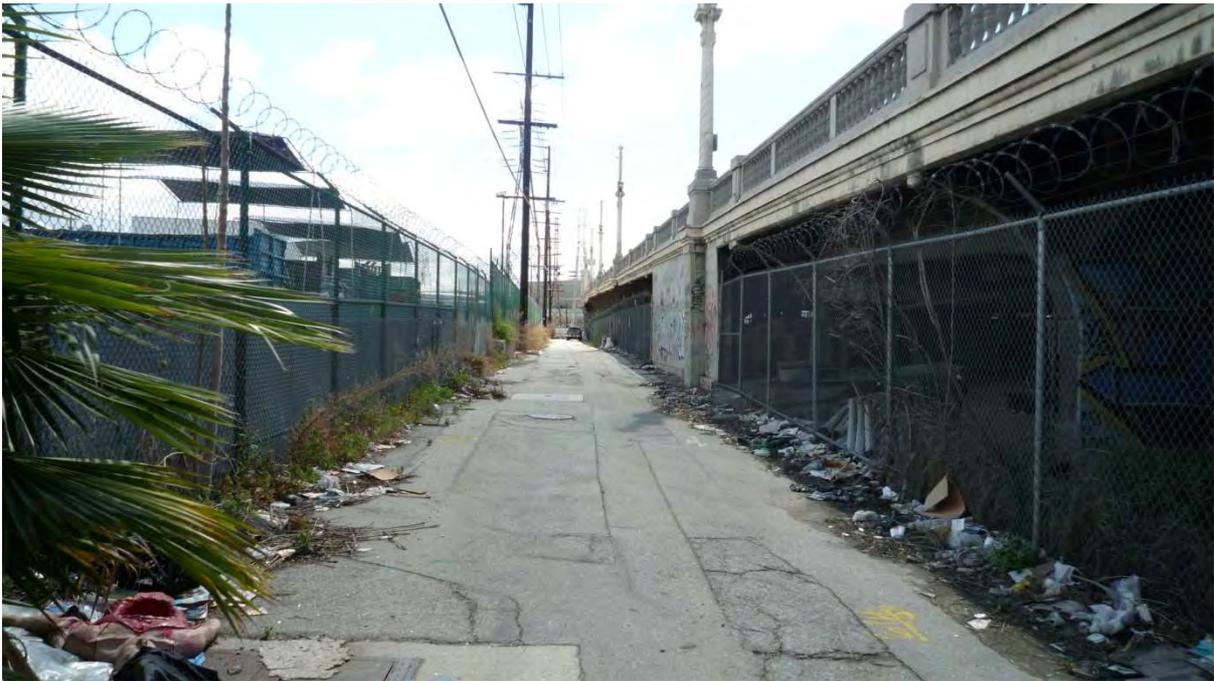
Resource Designation	Resource Type	Listing or Status ¹	Notes
Department of Water and Power Buildings 19-175280, 19-175281, 19-175282, 19-175284, 19-176368, 19-176369, 19-176370	Historic buildings	CRHR, NRHP, LACHM	1923-1937 Art Deco and Moderne architecture
Capitol Mill 19-170957	Historic mill structure	CRHR, NRHP	1855
Union Station 19-171159	Historic building	NRHP-L, LACHM, CRHR	
Plaza Substation 19-167182	Historic building	NRHP-L, LAHCM, CRHR	
Pico House #1013	Historic building	CHL; CRHR	1869, first three-story hotel in Los Angeles
Merced Theatre #1012	Historic building	CHL, CRHR, LACHM	1870, first theater in Los Angeles
Portola Trail Campsite #1	Historic place, historic association, no physical remains	CHL, CRHR, LAHCM	1769, site where Portola camped and of first mass celebrated in Los Angeles
Plaza Firehouse #1014	Historic building	CHL, CRHR, LAHCM	1884, first firehouse
Plaza Church Cemetery #26	Historic site	LAHCM	1823-1844, cemetery
<u>North Spring Street Bridge 53C0859</u>	Historic bridge	<u>NRHP,</u> <u>LAHCM -</u> <u>Candidate</u>	<u>1928</u>
Bernard Street Residence #2448	Historic building	LAHCM	
River Station, #82	Historic archaeological sites	LAHCM	1875 Site of original train station, rail yard and associated properties
Bruno Street, Los Angeles-211	Historic street	LAHCM	Street paved with original hand-hewn granite blocks
Albion Cottages and Milagro Market, #442	Historic buildings	LAHCM	1870 residences and store

Wichtig ist auch hier zu erwähnen, dass dieses Gebiet in der vorindustriellen Zeit von Los Angeles eine wichtige Rolle einnahm. Hier entstanden die ersten Ghettos (Sonora Town, Solano Canyon, El Pueblo und Old Chinatown).

Fotos vom Projektgebiet:



Abbildung 114 - Übersichtsfotos des Planungsgebietes



1. Parallelstraße von der Chavez Ave.



2. Gelände des Piper Technical Center



3. Blick über die Gleisanlagen



4. Blick in das ausbetonierte Bachbett des Los Angeles Rivers



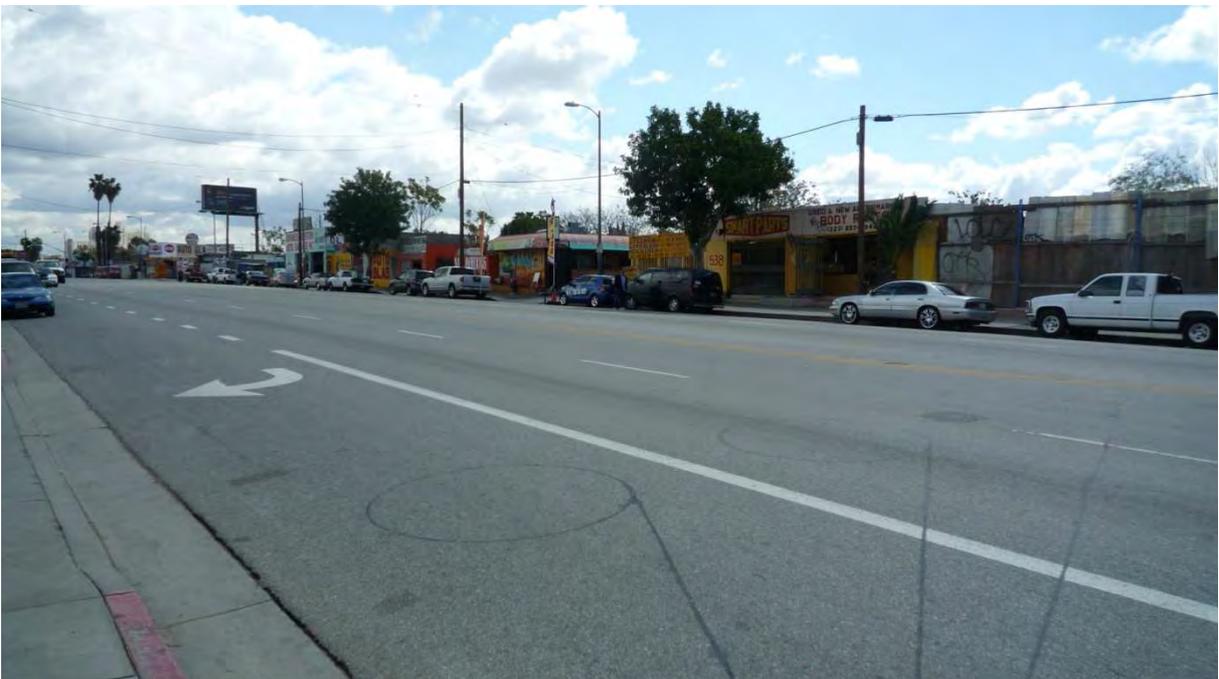
5. Los Angeles River mit Nahaufnahme des Flusswassers



6. Brückenkopf der Chavez Brücke.



7. Kreuzung Chavez mit North Mission Road



8. Straßenrand von der North Mission Road



9. Straßenrand von der North Mission Road



10. Straßenrand von der North Mission Road



11. Blick Richtung Frachtenbahnhof



12. Kreuzung North Mission Road mit Marengo Street



13. Golden State Freeway Unterführung – “ein dunkler Zwischenraum“



14. Haupteinfahrt vom Los Angeles County Medical Center



15. Blick Richtung Downtown Los Angeles – davor Golden State Freeway



16. Blick Richtung North Los Angeles



17. Kreuzung Marengo Street mit North Main Street



18. Ehemalige Brauerei



19. „Postmodernes Gebäude“ im Industriegebiet



20. Blickrichtung Norden am Ende der Moulton Ave.



21. Blick über das UPS Gelände



22. Straßenrand North Main Street



23. Unterführung der Lamar Street



24. Straßenrand North Main Street



25. Gleisanlage entlang des Los Angeles River



26. Blick Richtung Süden von der North Main Street Brücke



27. Blick Richtung Norden von der North Main Street Brücke



28. Kreuzung North Main Street mit Sotello Street



29. Innenhof der William Mead Homes – Sozialwohnungen erbaut 1938



30. Innenhof der William Mead Homes



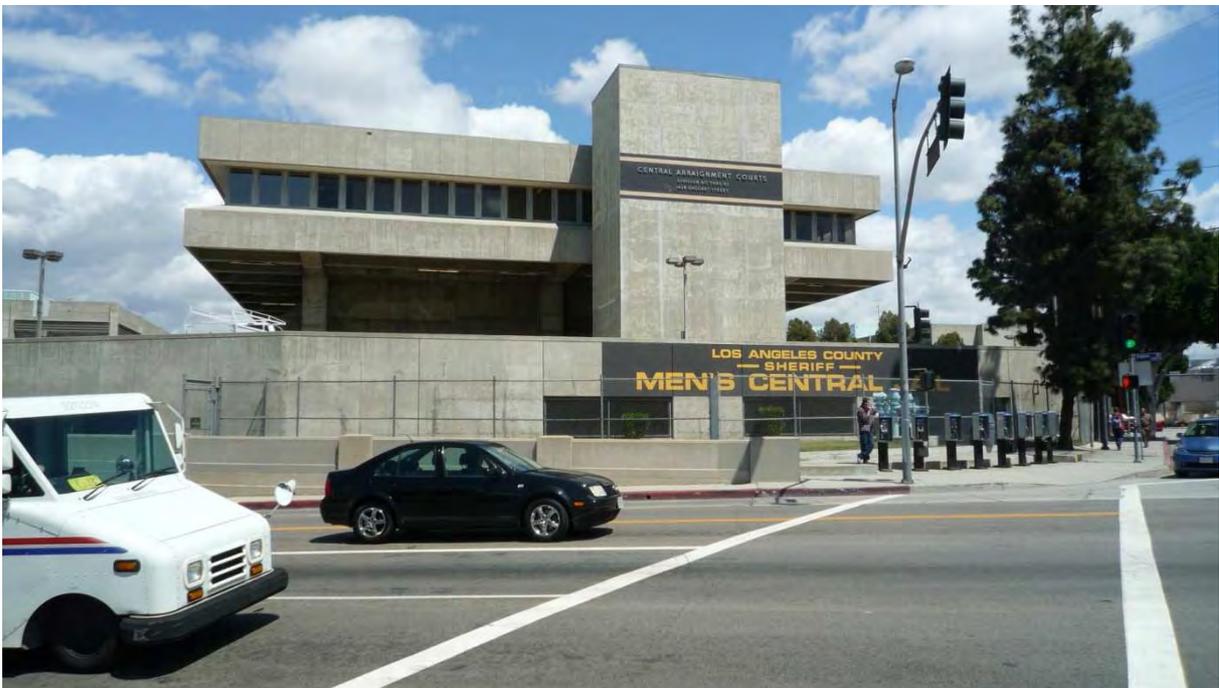
31. Sportplatz der William Mead Homes- dahinter das County Gefängnis



32. Straßenrand North Main Street Höhe College Street



33. Kreuzung North Main Street mit Alpine Street



34. Los Angeles County Jale



37. Los Angeles County Jale
35. Union Station

36. Hochbahn China Town



Kapitel 5 „LOS ANGELES 2025“

Die Fehler von gestern als Chance von Morgen - Die schrittweise Transformierung einer monofunktionalen Braunfläche in einen multifunktionalen Lebensraum.

Historische Entwicklung des Planungsgebiets:

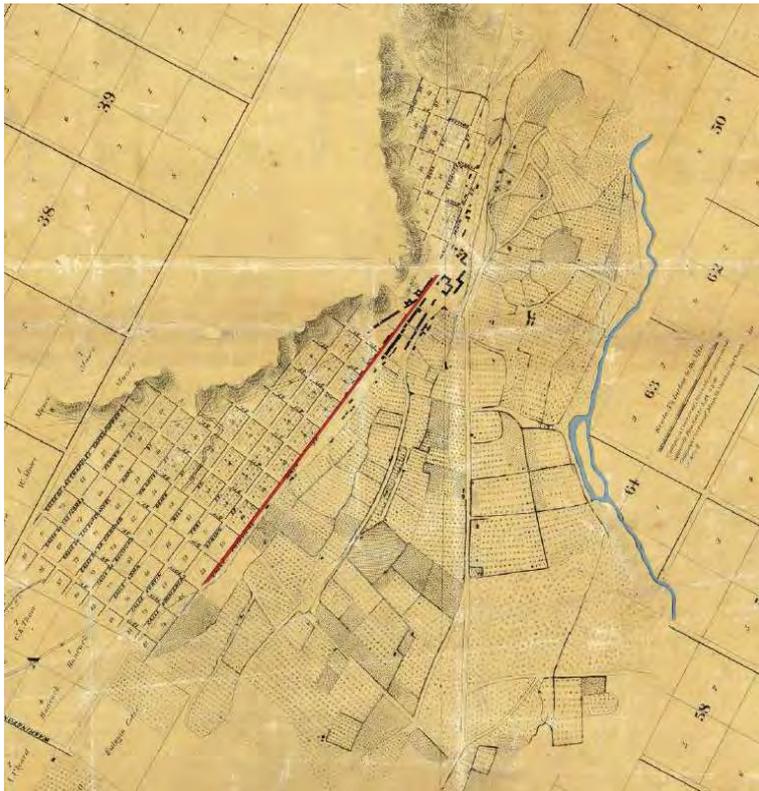


Abbildung 115 - Zentrum von Los Angeles um 1849

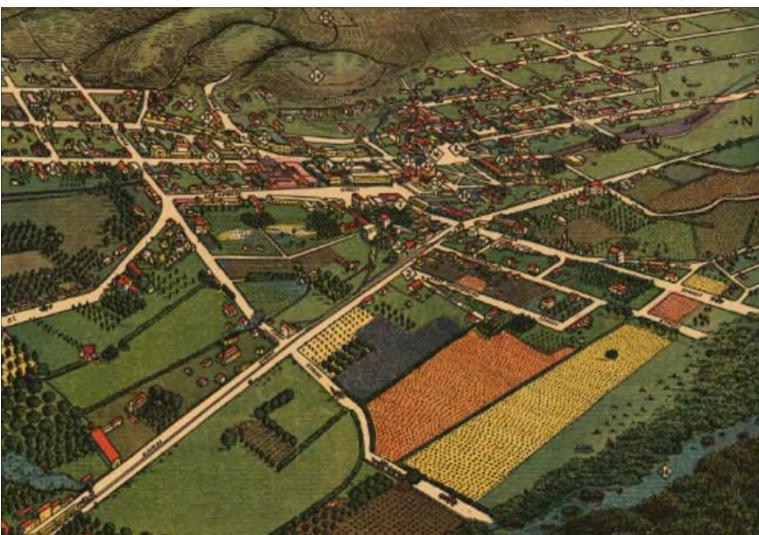


Abbildung 116 - Ansichtskarte von Los Angeles um 1871

Das ehemalige historische Stadtzentrum von Los Angeles unterlag den letzten 300 Jahren einem starken Wandel. Viele historische Elemente sind mit der aktuellen Flächenwidmung bzw. -funktion verwischt und verlieren deshalb ihre Bedeutung. Um der neuen Stadtregion eine historische Identität zu geben, baut der Entwurf auf den alten Raumkanten und Achsen auf.

Die Karte ist eine der Ältesten von Los Angeles. Sie wurde von Lieutenant Ord's Survey erstellt und zeigt die erste Stadterweiterung von 1849. Man erkennt sehr deutlich den Übergang von einer natürlich gewachsenen Struktur in eine für Amerika typische "Raster" - Stadt. Die rot markierte Achse bildet die Hauptstraße, Blau den Los Angeles River. Auf der Karte von 1871 kann man schon die erste Eisenbahnlinie von Los Angeles erkennen. Sie verband die Stadt mit dem Hafen in San Pedro, Long Beach.

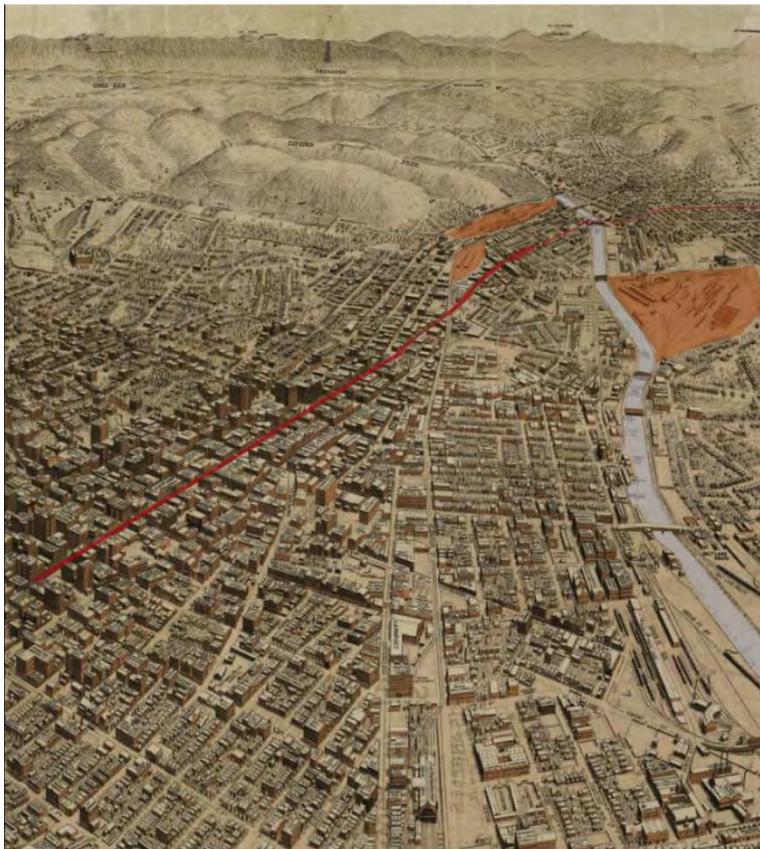


Abbildung 117 - Ansichtskarte von Los Angeles aus 1909

Im Jahr 1910 ist Los Angeles auf eine 320 000 Einwohnerstadt herangewachsen.

Der alte historische Teil wurde zum größten Teil abgetragen und durch eine Industriezone ersetzt. Die Gründe dafür sind zum Einen die Positionierung des Bahnhofes und damit verbunden Platzbedarfs. Zum Anderen fand der Stadtwachstum tendenziell Richtung Süd - Westen (Pazifik Richtung) statt, da der Norden zu hügelig und somit zu teuer für eine Erweiterung war.

Die alten Eisenbahnzonen sind Braun dargestellt, die Hauptstraße Rot.

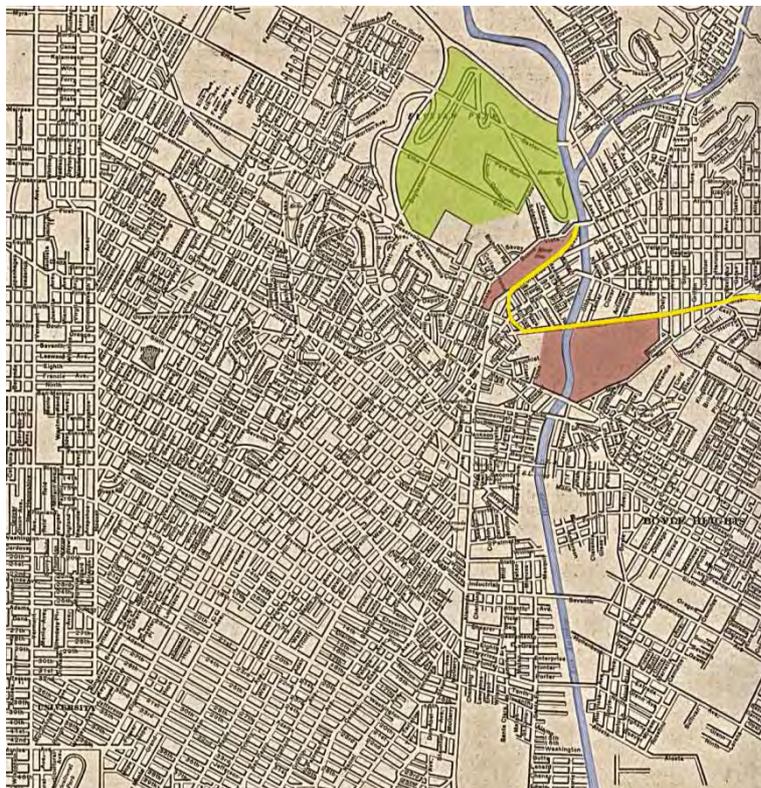


Abbildung 118- Karte von Los Angeles aus 1917

Der Elysian Park Grün wurde 1886 als Rückzugsgebiet für die Stadtbewohner von Los Angeles errichtet. Mit der Zeit ging der Park aber mehr oder weniger verloren, da eine Autobahn quer durch den Park gebaut wurde. Im Jahr 1962 wurde im südlichen Teil des Parks das Dodger Stadium errichtet.

Die Karte von 1917 zeigt ebenfalls den alten Standort des Bahnhofes. Der heutige Bahnhof wurde erst gegen Ende der 1930er Jahren gebaut und zählt zu den letzten gebauten seiner Art (Art Déco - Still) .



Abbildung 119- Masterplan L.A. 2025 mit historischen Elementen

Aus der historischen Untersuchung ergeben sich für dieses Planungsgebiet drei relevante Raumstrukturen. Die erste ist die alte Hauptstraße **Rot** von Los Angeles. Dank des Minimierens der Straßen soll sie wieder an Bedeutung für den Verkehr erlangen. Das zweite Element ist die Eisenbahnkehre **Gelb**. Hier soll ein Stadtplatz errichtet werden, der durch die verschiedenen Angebote belebt werden soll und somit zur Bildung einer lokalen Identität helfen soll. Das letzte Element ist der Los Angeles River **Blau**. Er fungiert als überregionales Raumelement und hält die verschiedenen Stadtregionen zusammen.

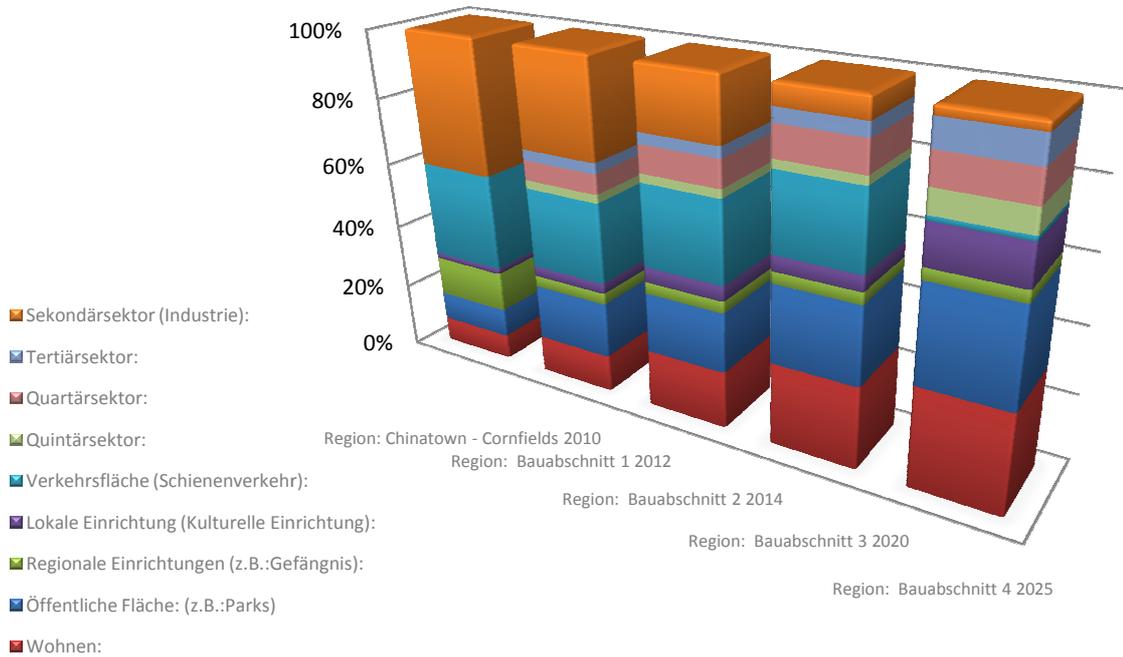
Die Steigerung der **"urbanen Wertschöpfung"** als Weg zum Erfolg:

Die Wertschöpfung ist das Transformieren von vorhandenen Gütern in Gütern mit höherem Geldwert (laut Wikipedia). Unter der "urbanen" Wertschöpfung wird hier das Erhöhen der Verweildauer im Planungsgebiet und damit einhergehende wirtschaftliche Steigerung verstanden. Die Wertschöpfung muss aber nicht zwangsweise mit Geld verbunden sein, so können weitere Faktoren wie Flächenwidmung, Vernetzung, Sicherheit, Mobilität und Branding im Vordergrund stehen.

- **Flächenwidmung**

Um in der Zukunft einen lebenswerten Stadtteil errichten zu können, muss die momentane Widmung komplett geändert werden. Zurzeit steht das Flächenverhältnis von Industrie - Schienenverkehr - Wohnfläche, öffentliche Flächen, Gefängnis bei rund 0,4 - 0,3 - 0,3. Da die meisten Industrieanlagen leer stehen, ergibt sich ein unwirtschaftliches Verhältnis von 2/3 an bracher Fläche zu 1/3 aktiver wirtschaftlich genutzter Fläche. Mittels wirtschaftlicher Vielfalt, sollen mehr differenzierte Arbeitsplätze geschaffen werden, die gut ausgebildetes Personal ansprechen und somit ein automatischer stieg der Kaufkraft in der Umgebung erreicht werden. Bis zum Jahr 2025 sollen dann die Industrie und der Schienenverkehr auf einen Flächenverbrauch von 4,1% reduziert werden. Im Gegenzug sollen sich die öffentlichen Flächen und das Wohnen von 16,5% auf 58,1% steigern. Diese Strategie setzt aber eine Neustrukturierung des Verkehrsystems (z.B.: Untertunnelung der Gleisanlagen) voraus.

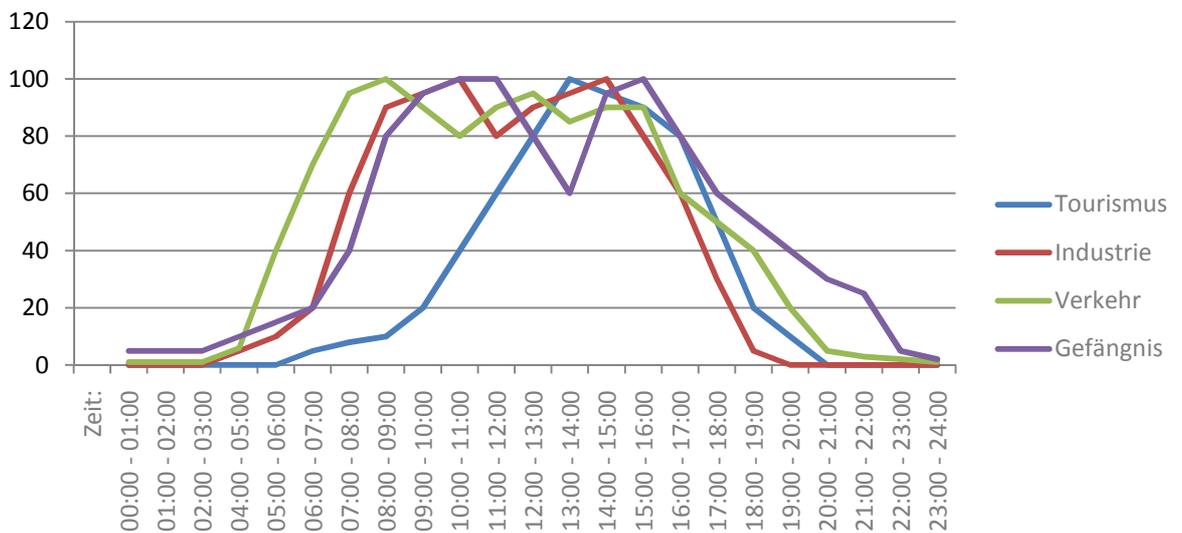
Flächenschlüssel nach Nutzung:



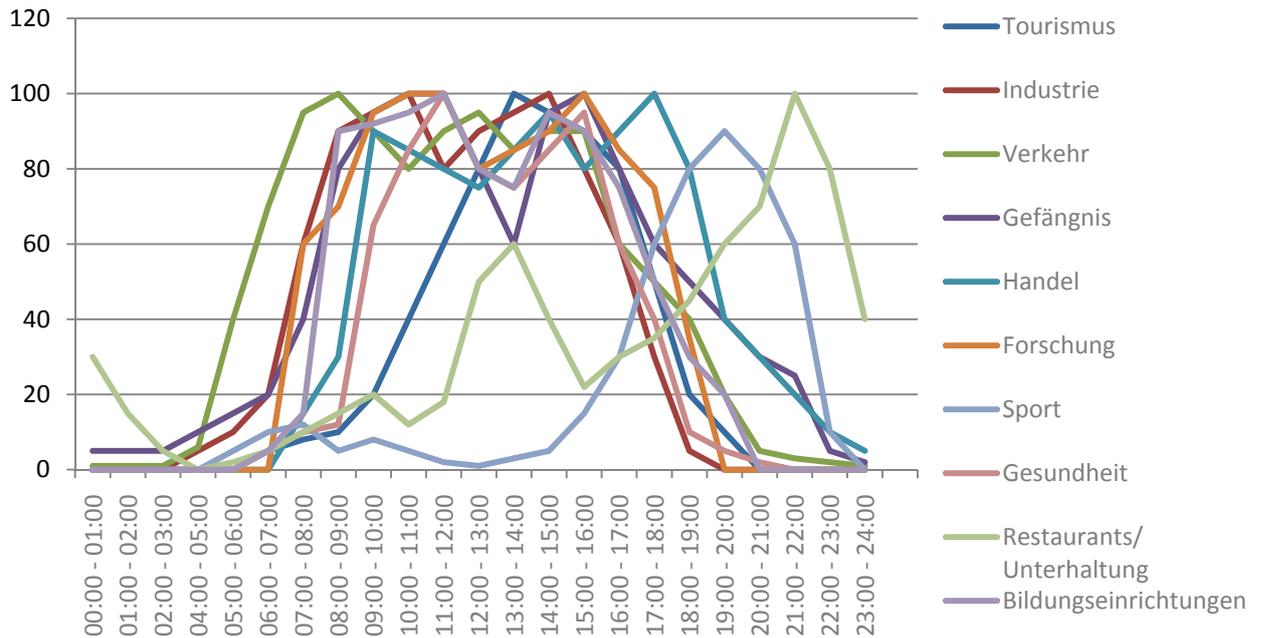
• **Verweildauer**

Dank der breit angelegten Vielfalt an Wirtschaftssektoren wird die Verweildauer der Bevölkerung verlängert. Die neue Stadtregion erfährt dadurch zusätzliche Attraktivität und bekommt durch die Erhöhung der Frequenz an Personen eine gewisse Sicherheit. Die in der Region lebenden Menschen sollen so ein großes Freizeitangebot bekommen, dass es nicht unbedingt nötig ist in andere Stadtteile von Los Angeles zu fahren, um ihren Bedürfnissen nachkommen zu können. Durch diese Maßnahme wird auch der individuelle Verkehr gesenkt.

Frequenz - Zeit Diagramme Gegenwart:



Frequenz - Zeit Diagramme Los Angeles 2025:



• **Vernetzung**

In der Gegenwart sind wichtige kulturelle Einrichtungen nicht miteinander vernetzt, was zur Folge hat, dass das Planungsgebiet mehr als eine Barriere wirkt als ein verbindendes Element. Fakt ist, dass die Touristen nicht zu Fuß vom historischen Pueblo del Los Angeles nach China Town gehen, sondern das Auto bzw. den Bus nutzen. Aus diesem Grund schlägt das Konzept L.A. 2025 die Errichtung vom Los Angeles Culture Loop vor. Entlang dieses Weges werden zusätzliche Institutionen, wie zum Beispiel Kunsthallen, Parkanlagen, Einkaufsstraßen u.s.w. installiert. Dank dieser Maßnahmen wird die Verweildauer in diesem Gebiet schlagartig verlängert und sorgt für zusätzliche Arbeitsplätze / Kaufkraftstärkung.



Abbildung 120 u. 121- Wichtige Gebäude im Planungsgebiet Gold und deren zukünftige Vernetzung

• **Mobilität**

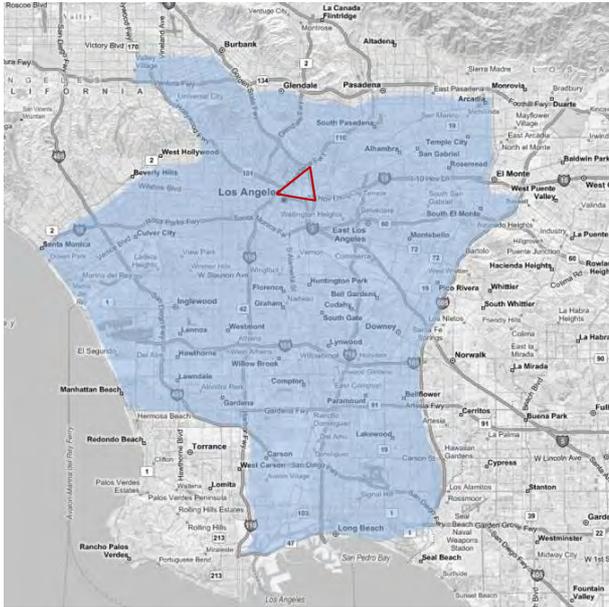


Abbildung 122- Der blau markierter Bereich ist in 35 min von L.A. 2025 (rotes Dreieck) aus zu erreichen.



Abbildung 123- Teilausschnitt von L.A. Bike Map

In einer so schnelllebigen Zeit wie heute, ist Mobilität der entscheidende Faktor über Erfolg oder Misserfolg eines Projekts geworden. Los Angeles hat sich mittlerweile so weit ausgebreitet, dass der Weg von den Wohnquartieren (Vorort) zu den Arbeitsplätzen (Stadtzentrum) über eineinhalb Stunden betragen kann. Daraus ergibt sich automatisch der Zwang die Stadt von innen nach außen zu restrukturieren.

Dank der besonderen Lage vom Planungsgebiet, innerhalb des Autobahndreiecks Pasadena Fwy. - Golden State Fwy.- Hollywood Fwy., ist es zukünftigen Bewohnern von L.A. 2025 möglich den Großteil der Stadt innerhalb einer halben Stunde (blau markierter Bereich) zu erreichen.

Auf lokaler Ebene soll sich aber ein autofreier Stadtraum etablieren. Zu diesem Zweck soll das öffentliche Verkehrsnetz verstärkt ausgebaut werden (Fahrradwege- Los Angeles River Loops/ U- Bahn Richtung Osten). Weiters soll in der "neuen Stadtregion" verstärkt auf das Car-Sharing System zurückgegriffen werden. Durch den Verzicht auf das Auto sollen die sozialen und wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den jeweiligen Familien aufgehoben werden. Durch das nicht sichtbar werden von Statussymbolen soll die Unterschicht leichter in die Mittel.- und Oberschicht integriert werden.

- **Sicherheit**

Ein weiterer entscheidender Faktor für den Erfolg des Projektes stellt das Sicherheitsgefühl für den Bewohner dar. Aus diesem Grund ist man bestrebt wenige öffentliche Flächen zu schaffen, die jedoch stark frequentiert sein müssen. Diese Maßnahme soll die Bewohner vor Überfällen schützen. Von sogenannten Gate Communities ist abzuraten, da sie ein introvertiertes System sind. Dies hat zur Folge, dass der urbane Zwischenraum nicht mehr belebt wird und eine Soziale Segregation stattfindet. Die Wohnquartiere sind so zu gestalten, dass ein soziales Leben im Freiraum stattfinden kann. Der urbane Freiraum soll grün und freundlich gestaltet werden, mit ausreichend Belichtungsmöglichkeiten am Abend.

Umbauphasen der Stadtregion L.A. 2025:

Phase 1: Grundsteinlegung "Return"-Verkehrsoptimierung



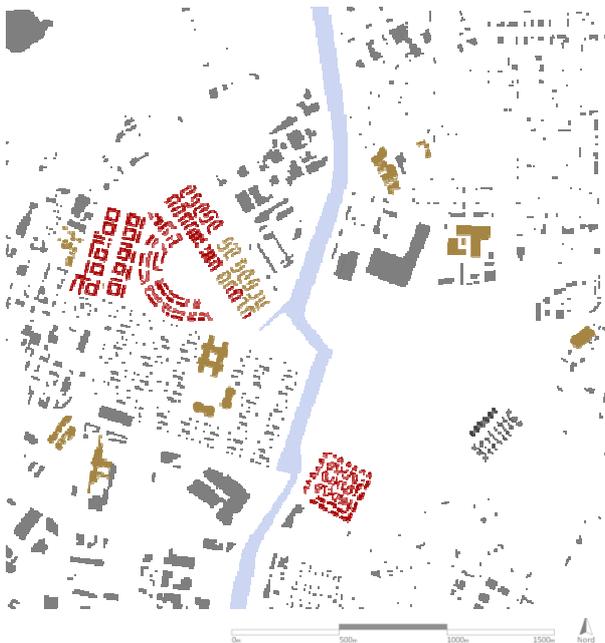
Der erste und wichtigste Schritt zur Transformierung der "Braunen Fläche" ist die Optimierung des Bahnverkehrs. Der in den 1930er Jahren errichtete Kopfbahnhof macht die Streckenführung kompliziert und führt dadurch zu einem extremen Flächenverbrauch. Durch den Umbau des Bahnhofes in einen Durchgangsbahnhof, sowie die Untertunnelung der Bahnstrecke, wird der Flächenverbrauch für das Streckennetz minimiert und somit Platz für neue wichtige Stadtfunktionen geschaffen. Diese Maßnahme ist zwar sehr kostenintensiv, würde sich aber auf lange Sicht (nächsten 300 Jahre) rentieren.

Phase 2: Absiedlung und Hinzufügen neuer Strukturen "Destiny"- 2012



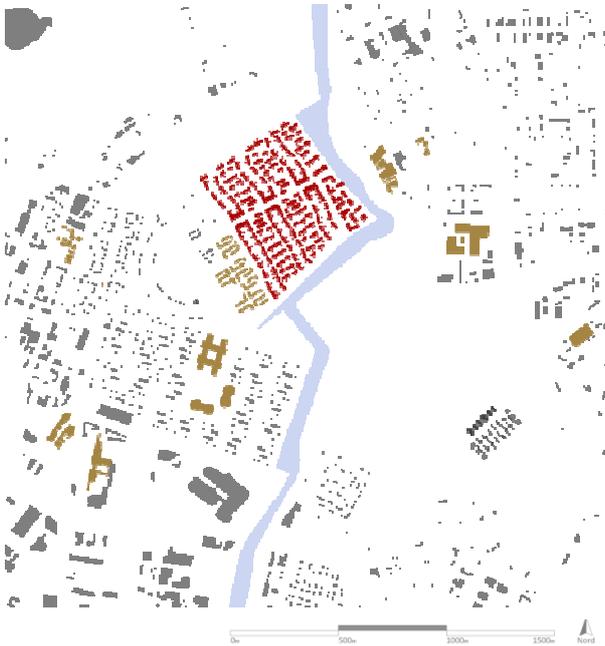
Als nächster Schritt, wird die Justiz im östlichen Teil des Planungsgebiets neu und zeitgemäß gebaut. Das somit leerstehende alte Gefängnis soll stehen bleiben und im Hinblick auf eine neue Nutzung (Quartärsektor) umgebaut werden. Dank der zentralen und verkehrsgünstigen Lage dieses Gebietes, sollten sich sehr schnell neue Industriebetriebe im Tertiärsektor, Quartärsektor sowie Quintärsektor zur bestehenden Industrie ansiedeln. Der Los Angeles River wird auf Basis vom Los Angeles River Revitalization Master Plan saniert. Zusätzlich soll im Süden des Planungsgebiets der Fluss gestaut werden. Durch diese Maßnahme erfährt die zweite Phase eine zusätzliche Aufwertung.

Phase 3: Attraktivitätssteigerung durch besser Vernetzung "Change" - 2014



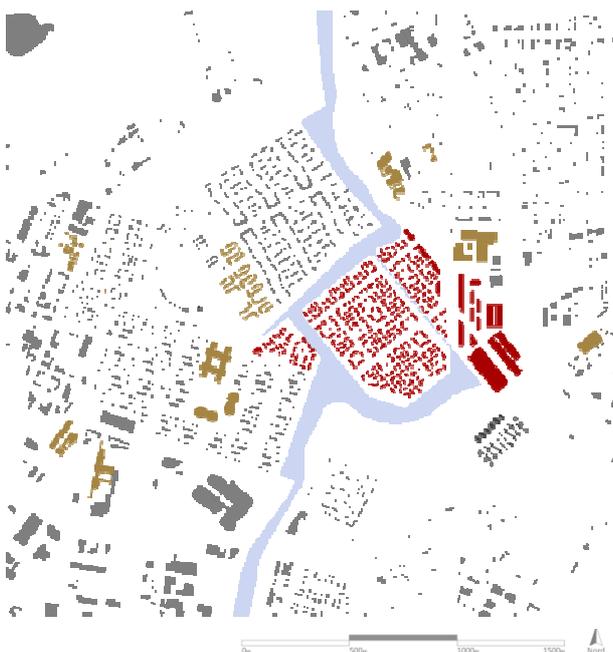
Der neu entstandene Stadtteil von Los Angeles soll durch die dritte Bauphase weiter unterstützt werden. Durch seine eigenwillige Struktur soll dieser Abschnitt als Bindeglied für alte kulturelle Einrichtungen und neuer zeitgemäßer Stadtfunktion fungieren. Eine neue Fußgängerzone soll als "Wanderweg" zwischen den Pueblo de Los Angeles, Los Angeles Historic Park sowie China Town wirken. Dank dieser Vernetzung wird die Verweildauer der Touristen verlängert, wodurch es zu einer weiteren wirtschaftlichen Steigerung kommt. Im Süden wird aufgrund der ungünstigen Lage (Freeway) eine introvertierte Wohnstruktur (Hofhäuser) errichtet.

Phase 4: "Green Living" - 2020



Die vierte Phase des Stadtumbaus widmet sich dem sozialen Wohnbau. Dank der besonderen Lage zwischen Historic Park und Fluss soll sich eine neu orientierte Mittelschicht etablieren, welche den Vorteil eines autofreien Stadtraumes erkennt und bereit ist, sich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. mit dem Fahrrad durch die Stadt zu bewegen. Ein weiterer Vorteil des autofreien Stadtraums ist, dass die Klassenunterschiede zwischen der Mittelschicht und der Unterschicht aufgehoben werden. In "Green Living" sollen auch weitere Sozialwohnungen entstehen. Das Mischverhältnis zwischen den Sozialwohnungen und den Privatwohnungen beträgt 20:80 Prozent.

Phase 5: "Island" - 2025



In der letzten Bauphase soll die rechte Flussseite entwickelt werden. Durch eine komplette Renaturierung des Flusses und der Errichtung einer Insel soll ein neuer attraktiver Stadtteil geschaffen werden. Er soll ebenfalls verkehrsberuhigt gestaltet werden und jede Art von Mischnutzung zulassen. Neben den konventionellen Wirtschaftssektoren soll sich verstärkt ein Gesundheitssektor entwickeln. Durch die Synergie zwischen den Pharmafirmen und dem Universitätskrankenhaus soll ein weiteres Standbein im Planungsgebiet entstehen. Nach Abschluss dieser Transformation soll das alte Stadtzentrum von Los Angeles konkurrenzfähig zu Venice oder Santa Monica sein.

Infrastrukturanalyse der bestehenden und zukünftigen Stadtregion:

Straßen 1. und 2. Ordnung großräumige und überregionale Straße:



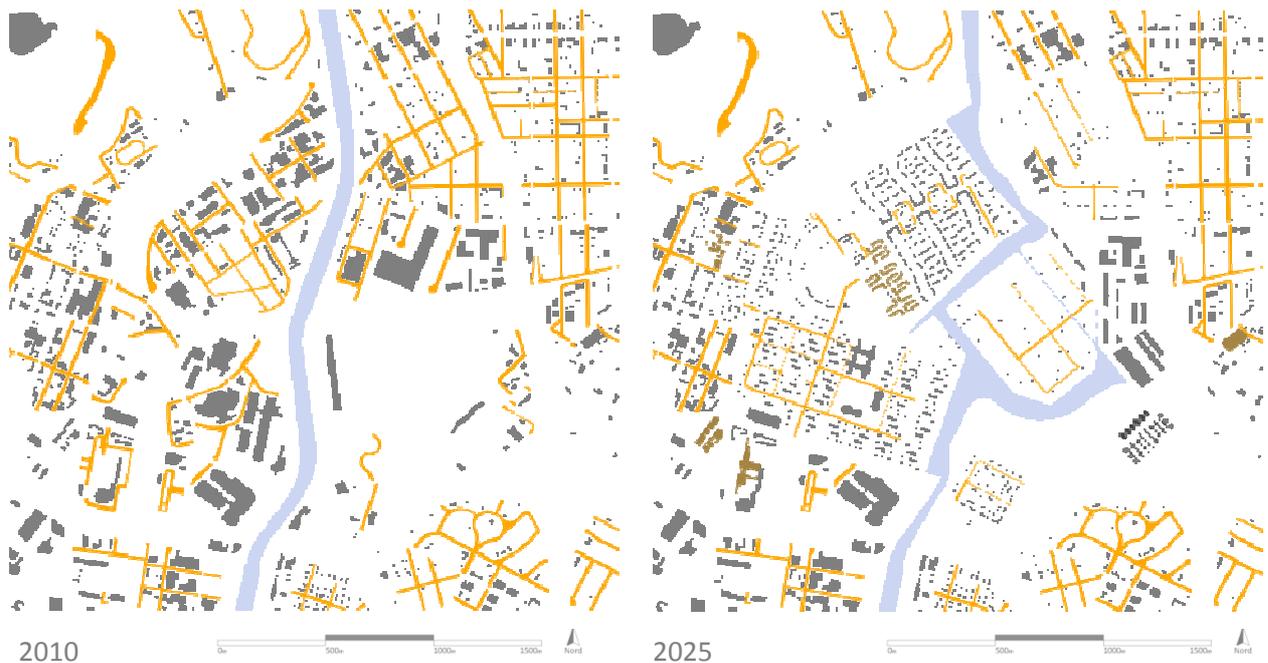
Die Autobahnen 110 Pasadena Fwy, 101 Hollywood Fwy und der 5 Golden State Fwy bilden die Grenzen des dreieckigen Planungsgebietes. Sie gewährleisten ein schnelles Erreichen der anderen Stadtregionen z.B.: Santa Monica 21min, Hollywood 16 min, San Bernardino 56 min, Anaheim 29 min und Rodondo Beach 32min.

Straßen 3. und 4. Ordnung zwischengemeindliche und flächenerschließende Straßen:



Der Entwurfgedanke "autofreier Stadtraum" ist in der 3. und 4. Ordnung sehr gut zu erkennen. Die wesentlichen Vorteile des autofreien Stadtraums sind eine soziale Gleichberechtigung, bessere Lebensqualität durch weniger Luftverschmutzung sowie weniger Lärmbelastung und mehr Grünflächen für die Bewohner in den Wohnquartieren. Der Maximalabstand zwischen den Wohnungen zu den Garagen bzw. Parkplatz beträgt 250 Meter.

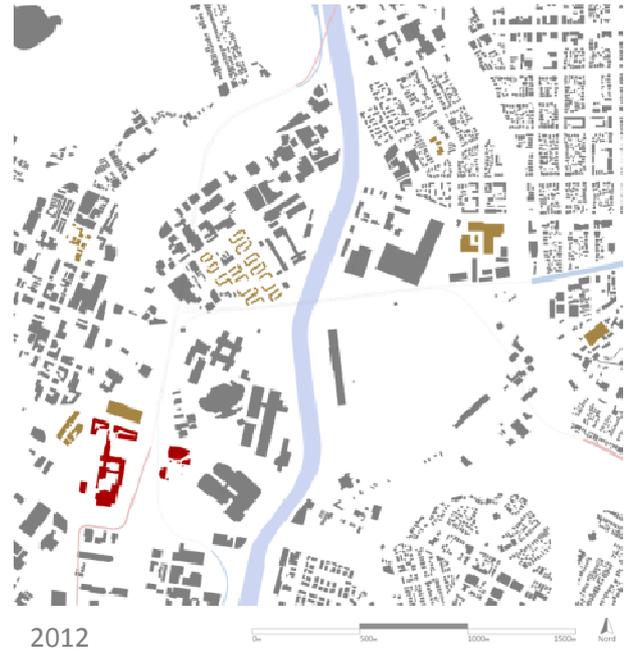
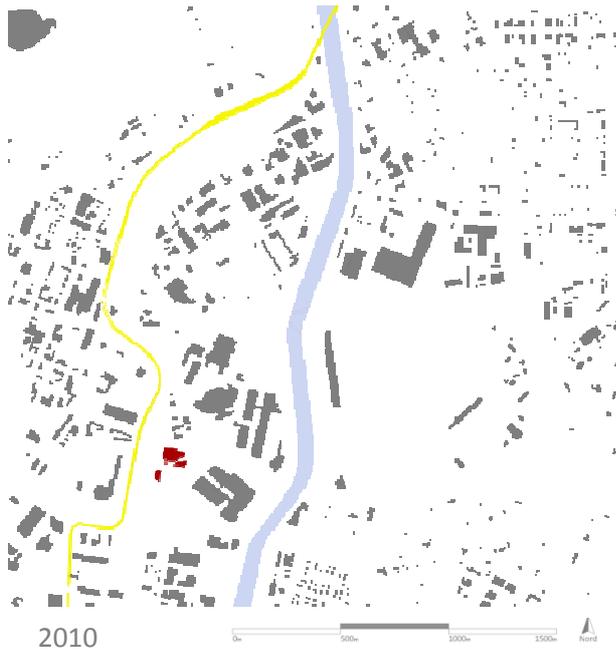
Straßen 5. und 6. Ordnung untergeordnete Straßen und Wegverbindungen:



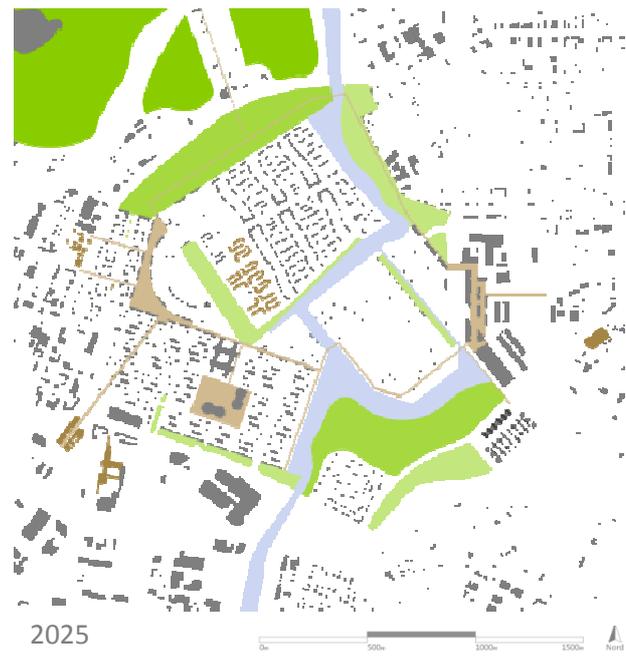
Ein System aus Stichstraßen und Einbahnstraßen soll das Durchqueren des Gebietes für den Transitverkehr so schwer wie möglich gestalten. Die Erschließungsstraßen zu den einzelnen Gebäuden sind nur für Einsatzkräfte bzw. kurzzeitige Ladetätigkeiten konzipiert.

Schienerverkehr:

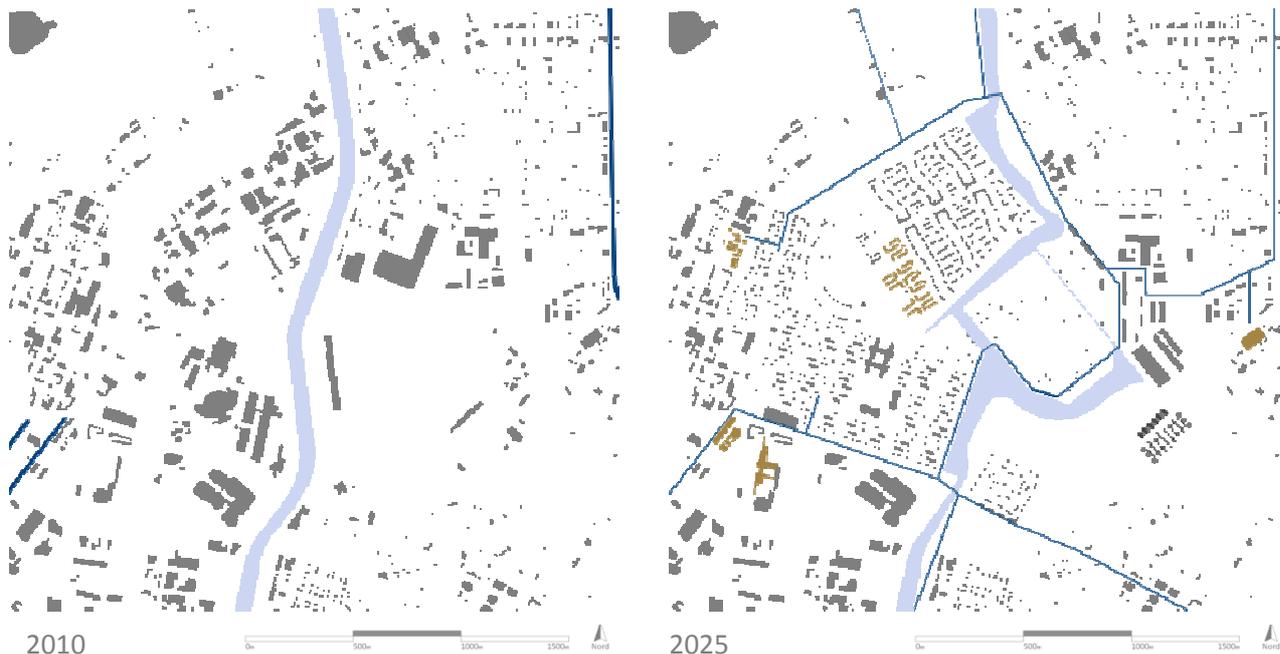
Dank der Untertunnelung der Bahnstrecke wird die Umweltverschmutzung (Lärm) im Planungsgebiet auf ein Minimum reduziert. In Richtung Osten soll die alte Bahntrasse reaktiviert und als neue U-Bahntrasse verwendet werden (Lokales Verkehrsnetz). Um eine bessere regionale Verbindung zu den anderen Stadtregionen zu bekommen bzw. zu den regionalen Flughäfen, soll eine Schnellbahn (Regionales Verkehrsnetz) errichtet werden. Mit der entsprechenden Frequenz soll die Schiene wieder eine attraktive Alternative zu dem Auto werden. Durch diese oben genannten Maßnahmen, bekommt das ursprüngliche Stadtzentrum von Los Angeles wieder seine Bedeutung als "Herz der Stadt" zurück und soll seine Funktion als attraktiver, kultureller Treffpunkt für Menschen unterstreichen.



Parkanlagen:



Das Branding für den neuen Stadtteil sollen die Parkanlagen übernehmen. Durch eine Minimierung der Bodenversiegelung soll der natürliche Wasserspiegel angehoben werden. Mit Hilfe der großzügigen Bepflanzung, sowie der Wasserflächen soll die Stadt im Sommer gekühlt werden und vor einer klassischen Überhitzung schützen werden. Entlang des Ufers wird ein Schilfgürtel gepflanzt, welcher die Reinigung des Wassers übernimmt. Entlang des kreisförmigen Grüngürtels sollen sich verschiedene Sporteinrichtungen befinden, die ebenfalls als eine Qualitätssteigerung für den Stadtteil gesehen werden können.

Fahrradnetz:

Um den Alternativverkehr zu stärken und ein weiteres verkehrstechnisches Angebot an den Einwohner von Los Angeles zu machen, wird das Radfahrnetz geschlossen und ausgebaut. Es befindet sich in den Parkanlagen und ist vom Straßenverkehr getrennt. Alle Straßenkreuzungen werden unterführt bzw. überführt (alte U-Bahnstrecke).

Los Angeles Culture Loop und Los Angeles River Park

Der „Los Angeles River Park“ ist als verbindendes städtebauliches Element zwischen den Stadtteilen Los Angeles North, China Town, Bolye Hights, Weare House Distrikt sowie Pueblo de Los Angeles zu verstehen. Er verbindet wichtige Gebäude bzw. Gebiete miteinander und fungiert als eine Art „Grüne Ringstraße“ um den neu geplanten Bezirk. Entlang dieses Parks werden verschiedene Aktivitäten wie Sport, Kultur und Erholung angeboten. Durch das Einbinden des still gelegten U-Bahn Abschnittes, entwickelt sich der Park auch in die dritte Dimension, vergleichbar mit der High Line in New York.

Durch die besonderen Sichtbezüge Grün - Geschichte; Grün - Wasser; Grün - Sport; Grün - Gesundheit; Grün - Stadt ergeben sich verschiedene Gestaltungsabschnitte, die dem Besucher einen abwechslungsreichen und spannenden Weg durch den urbanen Raum bieten sollen. Durch das Integrieren von Radwegen und Fußgängerwegen, sollen die zukünftigen Bewohner im neuen Stadtteil Los Angeles 2025 animiert werden, sich mehr mit dem Rad und zu Fuß als mit dem Auto fortzubewegen. Wichtig ist auch, dass die Lücken im bestehenden Fahrradnetz geschlossen werden, damit die Menschen in den umliegenden Gebieten einen Zugang zu Downtown bekommen, ohne neben den stark frequentieren Straßen gehen zu müssen. Radfahren und Spazieren gehen muss als "Genuss und besonderes Erlebnis" geplant und umgesetzt werden.

Der Los Angeles Culture Loop soll einen positiver Effekten auf die Verweildauer von Touristen in diesem Gebiet haben. Der Culture Loop startet im historischen Zentrum von Los Angeles und endet im Union Square (Bahnhof). Zurzeit ist Pueblo de Los Angeles ein sehr unattraktiver Raum, dessen Grenzen durch vierspurige Autostraßen umgeben ist. In so einen Raum fällt es dem Touristen sehr schwer sich länger dort aufzuhalten. Mit Hilfe des „Los Angeles Culture Loop“ soll sich das ändern. Er soll die Touristen in die Tiefe des Stadtviertels führen und entlang des Weges sollen sich Gastronomie und Geschäfte ansiedeln.

Wichtig für den Erfolg des Parks ist neben der Funktionsgestaltung auch die Frequenz von Personen. Der Los Angeles Culture Loop muss mindestens 16 Stunden am Tag benutzbar sein. In der Nacht muss er hell beleuchtet werden, damit er auch in der Nacht genutzt werden kann. Die hohe Frequenz an Personen soll Kriminalität, sowie die Verwahrlosung des Raumes verhindern.

Wichtige Gebäude entlang des Los Angeles Culture Loop:



Abbildung 124- Blickrichtung von Osten nach Westen

Sport als verbindendes soziales Element zwischen den Stadtvierteln:



Abbildung 125- Blickrichtung von Süden nach Norden

Durch die ausgedehnte Zersiedelung in Los Angeles, wurden alle lokalen Naherholungsgebiete zerstört. Im Planungsgebiet fehlt es momentan komplett an einem adäquaten Freizeitangebot. Dies soll sich mit dem River Park ändern. Dank seines vielfältigen Freizeit- und Sportangebot soll er als soziale Bindeglied zwischen den verschiedenen Stadtvierteln fungieren. Neben den typischen Ballsportarten soll sich auch der Wassersport im L.A. 2025 entwickeln können. Durch die schnelle Erreichbarkeit des River Parks sollen mehr Menschen in den angrenzenden Vierteln animiert werden, Sport zu betreiben.



Abbildung 126 und 127- Geh.- und Radweg im River Park

Kunst als dynamisches Gestaltungsmittel von urbanen Räumen:



Abbildung 128 - Blickrichtung von Süd- West nach Nord - Ost

Kunst ist ein essenzielles Mittel um den urbanen Raum abwechslungsreich zu gestalten. Im Projektgebiet werden drei Bereiche als "Kunsträume" ausgewiesen. Der Urban Art Korridor soll die Fußgängerachse zusätzlich unterstützen um die Touristen in das neu errichtete Gebiet zu leiten. Der River Art Korridor sowie der Landscape Art Korridor sollen den Besucher auf dem Culture Loop stoppen und ihn ins Innere der Stadtviertel bringen. Beispiele dafür sind The Gates in New York von Christo oder die Flussgestaltung von Cheong Gyeonghoon in Seoul, South Korea.



Abbildung 129 - Gates von Christo N.Y. 2005



Abbildung 130- Flussgestaltung in Cheong Gyeonghoon Fluss, Seoul, 2006

Wassermanagement von Los Angeles 2025:



Abbildung 130 - Überblick der "Bewässerungskanäle (blaue Pfeile)

Darstellung des Seitenkanals:



Abbildung 131 - Mögliches Gestaltungsbeispiel des Seitenkanals

Weg entlang des "Wasserverteilers":



Abbildung 132 - Mögliches Gestaltungsbeispiel des Wasserverteilers

Los Angeles liegt in einer subtropischen Klimazone. Die Merkmale solcher Zonen sind angenehme Temperaturen von 13,2°C (Mittel | L.A.) bis 22,8° C (Mittel | L.A.) und geringe Niederschläge (305 Milliliter/ a |L.A.). Dies macht Wassermanagement für Parkanlagen wie den River Park extrem wichtig. Um die Bewässerung der Grünflächen in den Sommermonaten zu gewährleisten, wird das gesamte Schmutzwasser von den Haushalten geklärt und in "natürlichen" Abgabesystemen an die Natur zurückgegeben. Zu diesem Zweck ist das Planungsgebiet von kleinen Bächen durchzogen, welche eine konstante Wasserversorgung für die Vegetation sichern. Die überschüssigen Wassermengen werden dann in den Los Angeles River zurückgeführt. Dadurch soll der Wasserpegel des Flusses in den Sommermonaten (Verdunstung) konstant gehalten werden.

Funktionsprinzip des Bewässerungssystem:

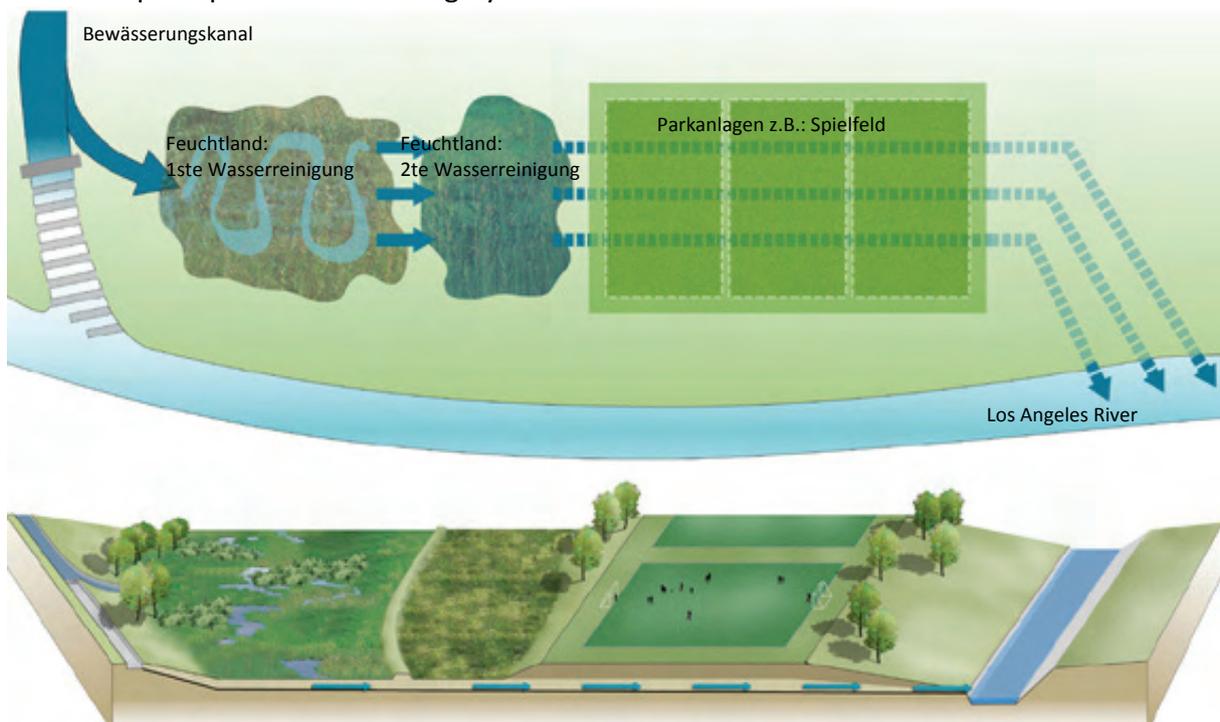


Abbildung 133 - Vorschlag des Bewässerungsschema aus dem Los Angeles River Revitalization Master Plan

Entwurf des zweiten Bauabschnitts "Destiny":



Der zweite Bauabschnitt heißt Destiny (Schicksal), weil dieser Stadtteil die Grundlage für die ganze Stadtregion darstellt und somit essenziell für das zukünftige Image ist. Da das bestehende Justiz - Zentrum nur sehr schwer in die spätere Flächennutzung integriert werden kann, wird es abgesiedelt und im östlichen Planungsgebiet zeitgemäß aufgebaut. Wegen seiner besonderen erhöhten Lage, wird das Staatsgefängnis hinter dem Staatsgerichtshof "versteckt". Der Staatsgerichtshof dient für den Culture Loop auch als Bezugspunkt, um sich lokal orientieren zu können. Die strenge städtebauliche Struktur ergibt sich durch folgende Forderungen:

- **Sichtbeziehung von Stadt - Fluss so tief wie möglich ins Planungsgebiet herstellen**
- **Ausblenden des vorhandenen Industriegebietes auf ein Minimum**

Straßensystem:



Abbildung 134 - Die *blaue* Pfeilrichtung markiert die Fahrtrichtung

Da das öffentliche Verkehrsnetz in der Vergangenheit nur begrenzt entwickelt wurde, war man gezwungen ein überdimensioniertes Straßennetz zu errichten. Dies verhindert eine wirtschaftliche Flächennutzung, sowie die Bildung von einem Stadtraum im europäischen Sinn.



Abbildung 135 - Strasse 4. Ordnung



Abbildung 136 - Strasse 5. Ordnung



Abbildung 137 - Gestaltungsvorschlag für die Hollywood - Unterführung

In der ersten Bauphase soll deshalb das bestehende System verbessert werden und ein neues flächensparendes Erschließungssystem hinzugefügt werden. Um eine Minimierung der Straßenfläche vorzunehmen zu können, muss die Kapazität der Straßen erhöht werden. Dies geschieht durch das Ersetzen von Kreuzungen durch Kreisverkehre. Die Vorteile vom Kreisverkehr gegenüber einer Kreuzung sind im wesentlichen weniger Technikaufwand, Lärm.- und Abgasminderung durch geringe Anfahrtsbeschleunigung, Minimum an Staugefahr durch Verringerung der Geschwindigkeit - somit geringeres Unfallrisiko.

Die Straßen "New Main St" bzw. "N Alameda St" und "Cesar Chavez Ave" bilden das verkehrstechnische Rückgrat des neuen Stadtteils. An ihnen wird ein neues Einbahnsystem angeschlossen, welches einen Durchzugsverkehr verhindern soll. Dank dieser Maßnahme ist eine verkehrsberuhigte Zone im neuen Stadtteil garantiert. Im Osten des Stadtteils wird eine neue Hauptstraße "Destiny St" errichtet, welche aber bis zur Fertigstellung des Bauabschnittes "Island" als Sackgasse geführt werden soll.

Ein weiteres Kriterium für den neuen Stadtteil ist das Minimieren der Parkplatzflächen. Unter dem Isaac Newton Platz wird eine neue Tiefgarage für die Öffentlichkeit errichtet. Um die Sicherheit der Fahrzeuge zu gewährleisten, werden unter ausgewählten Gebäuden automatische Parkanlagen errichtet. Die so gewonnenen Parkflächen sollen als zusätzlicher Grünraum verwendet werden. Der Hollywood Fwy. ist eine Barriere zwischen den Stadtteilen L.A. 2025 und Warehouse Distrikt. Wegen der immensen Breite, sind die Unterführungen meist sehr schlecht beleuchtet und unangenehm zu Fuß zu durchqueren. Um das Überfallrisiko zu minimieren, werden neue künstlerische Lichtinstallationen angebracht, die die Unterführungen zur jeden Tageszeit ausleuchten soll.

Fußgängerzonen und Radverkehr:

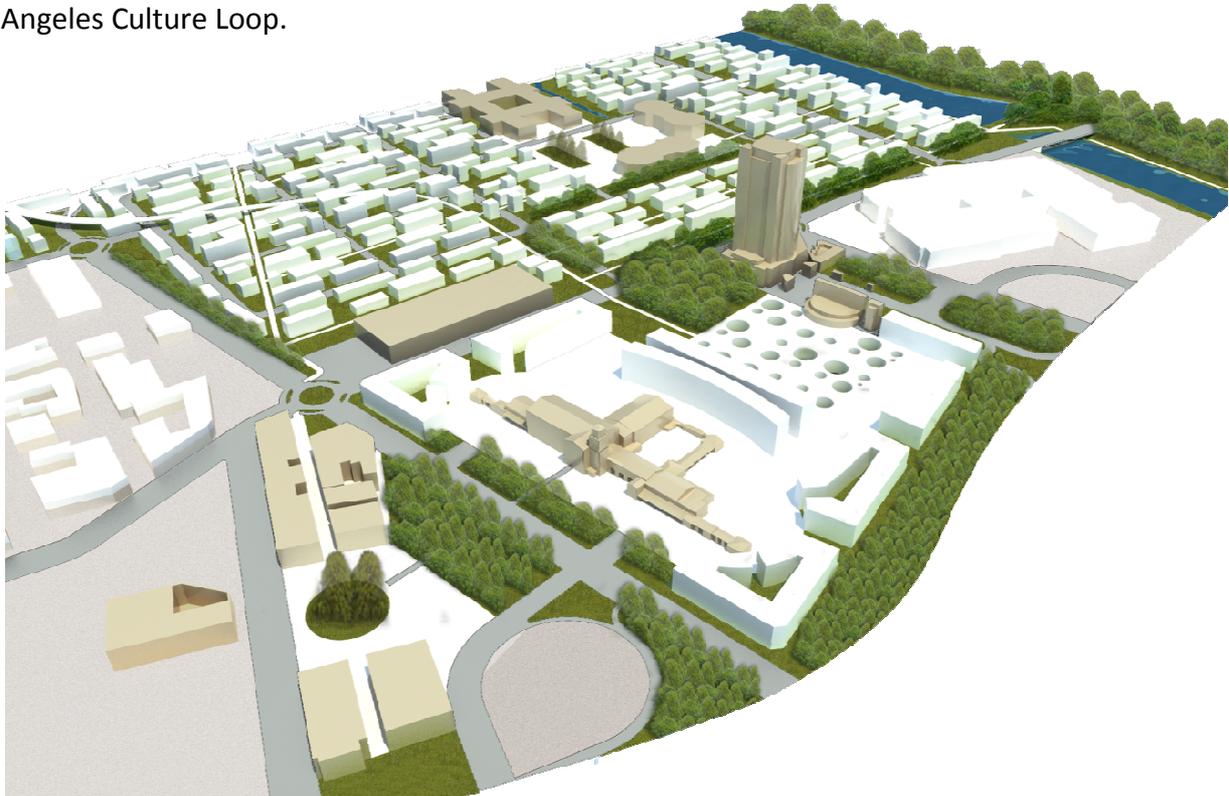
Dank der Restrukturierung des Schienenverkehrs bekommt die Stadt wieder Zugang zum Los Angeles River. Entlang des Ufers soll sich eine Promenade etablieren, in der auch ein Teil des River Loop Fahrradwegs integriert wird. Die hohe Frequenz an Personen und die Nähe zum Wasser sollen positive Faktoren sein, um eine Ansiedlung von Gastronomie und Geschäften zu gewährleisten.



N.Y.

Der erste Teil des River Park wird ebenfalls neu errichtet. Er begrenzt sich zum jetzigen Zeitpunkt nur auf das westlichen Flussufer und verbindet mittels der aufgelassenen U-Bahntrasse ("L.A. High Line") das Viertel mit dem Los Angeles Historic Park. Da die "High Line" in diesem Bereich als Hochbahn ausgeführt ist, genießt der Fußgänger einen ganz besonderen Blick auf die Skyline von Los Angeles. Das "Wandern über die Dächer von Los Angeles" und der Historic Park sollen zusätzliche wirtschaftliche Impulse für den neuen Stadtteil bringen.

Der Los Angeles Culture Loop soll als kultureller Erlebnisweg China Town und Pueblo de Los Angeles miteinander verbinden. Entlang dieses Weges sollen sich Kunst- und Design-Geschäfte ansiedeln und somit die Verweildauer der Touristen in diesem Stadtteil steigern. Die Union Station mit dem Union Square markieren den Anfangs- und Endpunkt des Los Angeles Culture Loop.



est auf den zweiten Bauabschnitt

Gebäudestruktur und Blickbeziehungen:

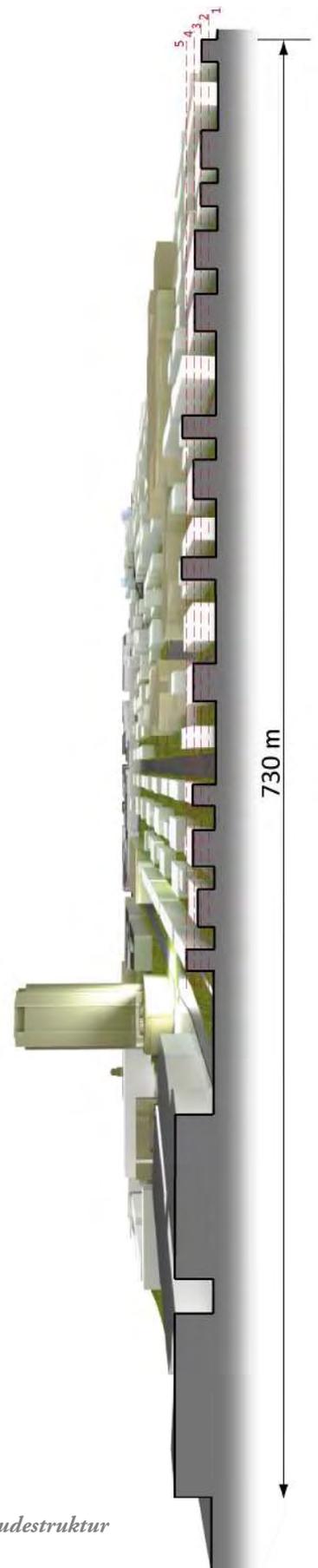
Der zweite Bauabschnitt hat eine strenge Südost - Nordwest Ausrichtung und besteht aus einer reinen Reihenbebauung. Dies soll eine tiefere Blickbeziehung zwischen dem Fluss und der Stadt ermöglichen. Auch die öffentliche Sicherheit durch diese Struktur wird gestärkt, weil die öffentlichen Flächen besser überwacht werden können. Die Gebäudestruktur soll hingegen Richtung Nordost geschlossen wirken, da zu diesem Zeitpunkt die Industrie noch in Betrieb ist und die negativen Attribute ausgeschlossen werden sollen. Als Kontrast zu der geradlinigen Gebäudeausrichtung soll die Gebäudehöhe dienen. Die 3 - 5 geschossigen Gebäude werden unterschiedlich im Raum platziert, dadurch wird die Vielfalt im Stadtraum bewahrt. Die Geschossanzahl wurde bewusst reguliert, da diese Geschossanzahl psychologisch verträglich ist (Mensch als Maßstab). Die Gebäudeabstände ($H \times B = 2:1 | 1:1 | 1:2 | 1:3$) sind so gewählt, dass zu jeder Zeit ausreichend Licht in den Stadtraum gelangt.



Abbildung 140 - Teilausschnitt aus der Gebäudestruktur

In der oben gezeigten Darstellung sieht man das Zusammenspiel von öffentlichen |semi- öffentlichen | privaten Raum sehr gut. Durch das konstante Verändern der Wahrnehmungstiefe (Rote Linie), soll der öffentliche Raum abwechslungsreich gestaltet werden. Im semi - öffentlichen Raum wird gemeinnützige Infrastruktur (z.B.: Kinderspielflächen, Taschengarten - Lerngarten u.s.w) untergebracht. Diese Maßnahmen sollen einen menschenleeren Stadtraum verhindern und somit weiter zur Sicherheit beitragen. Von geschlossenen Systemen (Gate Communities) ist unbedingt Abstand zu halten, weil sie eine Segregation nur unterstützen. Diese Struktur soll auch das Integrieren von verschiedenen Sozialschichten erleichtern.

Abbildung 141- Schnitt durch die Gebäudestruktur



Fuß- - und Radwegsystem:



Abbildung 142- Unter den Union Square befindet sich die neue Abfahrtsballe für die Eisenbahn. Weiters wird das Fuß und Radwegsystem erklärt.

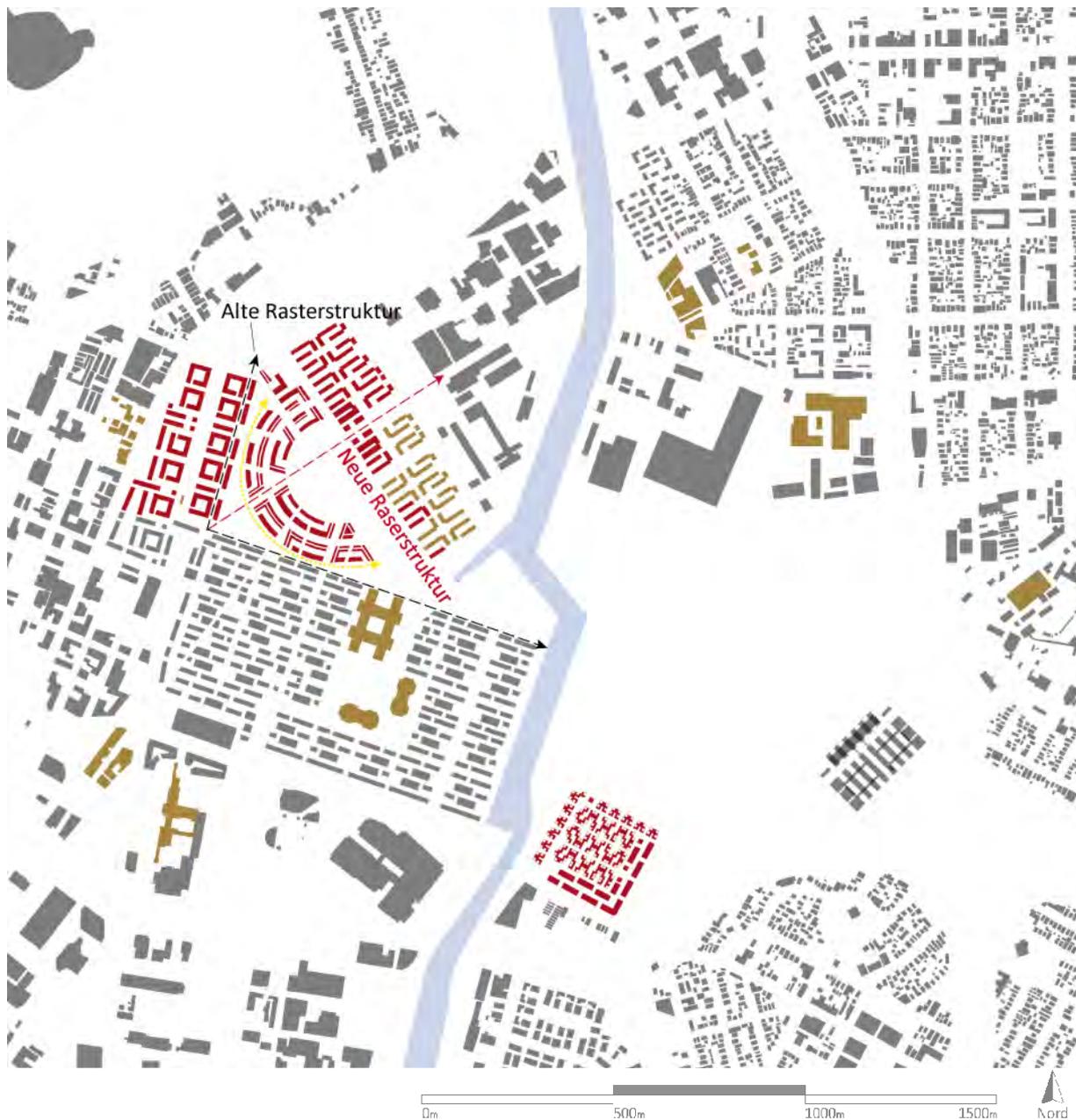
Zwischenraumgestaltung - "Green" als Branding:

Wer durch Los Angeles geht, wird erkennen, dass die Vegetation ein wesentlicher Faktor für das Branding eines Stadtteils ist. Vergleicht man Compton (ärmstes Viertel) mit Santa Monica oder Beverly Hills (reich Viertel), so wird man erkennen, dass der Grünanteil pro Quadratmeter Stadtraum steigt, je höher das Einkommen der Bewohner ist. Dieser Umstand soll ausgenutzt werden, um das Planungsgebiet Imagemäßig richtig zu positionieren. Mit diesem "Green" Image soll die Mittelschicht wieder in das Stadtzentrum gelockt und dieses belebt werden.

Die Vegetation soll mehr als nur ein Image schaffen, sondern auch das städtische Mikroklima verbessern. Durch die Verdunstung des Wassers, welches durch die Wurzeln aufgenommen wird, wird in den Sommermonaten die Luft befeuchtet und mittels Verdunstungskälte gekühlt (1-4°C). Das Binden von Staubpartikeln (1ha Wald bindet rund 50t Staub/ Jahr) und der Co₂ - Sauerstoffaustausch sind zusätzliche positive Effekte einer intensiven Begrünung. Dank der Entsiegelung des Bodens wird der Grundwasserspiegel gehoben und mittels der Vegetation ist der Boden imstande mehr Wasser aufzunehmen. Grünflächen tragen auch dazu bei, die Lärmbelastigung zu verringern. Sie verringert die Lärmübertragung, deshalb befindet sich auch Teile des River Park entlang der Hauptverkehrsstraßen.



Entwurf des dritten Bauabschnitts "Change":



Der dritte Bauabschnitt "Change" hat vielseitige Bedeutungen. Zum Einen hat er die Funktion des "räumlich sichtbar machen" der historischen Eisenbahnkehre und somit zur Erinnerung an die ursprüngliche historische Funktion des Gebietes. Zum Anderen soll die Gebäudestruktur den gegenwärtigen Wechsel des Images sowie die Geisteshaltung (Wohnen in Downtown/ Green City) im Planungsgebiet symbolisieren. Die runde Struktur hat noch einen weiteren Vorteil, da es wie ein Gelenk zwischen den strengen rechtwinkligen Baufluchten wirkt. Somit kann ein neues Achsensystem (Straßen und Gebäudekanten) errichtet werden, welches parallel zum Elysian Park ist, ohne komplizierte Restflächen zu ergeben. Der zweite Teil ist die strukturelle Spiegelung der William Mead Siedlung. Diese Struktur funktioniert extrem gut, deshalb soll die Wertschätzung dieser im zweiten Weltkrieg errichtete Struktur unterstrichen werden. Der dritte Teil befindet sich im Süd -

Osten und besteht fast ausschließlich aus Hofhäusern, weil dieses Gebiet extrem von Lärm (Autobahnknoten) verschmutzt ist.

Straßensystem:



Abbildung 144 - Die blaue Pfeilrichtung markiert die Fahrtrichtung

Das Grundkonzept basiert ebenfalls auf dem "autofreien Stadtraum". Nach der Straßenbereinigung gibt es nur mehr eine Hauptverkehrsstraße, die New Main Street. Die Railway Avenue verbindet die Destiny Street mit der Hauptstraße. Das Straßensystem vom ersten Bauabschnitt mündet in die Straßen Vignes und die Lyon Street in die Railway Avenue. An den drei Straßen befinden sich auch die Einfahrten für die Tiefgaragen. Im Bereich von North Broadway erschließen zwei Stichstraßen das Planungsgebiet, an deren Ende sich die Parktürme befinden. Alle anderen Wege sind nur für Einsatzkräfte und zeitweise Ladetätigkeiten freigegeben.

Fußgängerzonen und Radverkehr:

Durch die Errichtung des dritten Bauabschnittes, verlagert sich die Position des Culture Loop. War er zuvor ein trennendes Element zwischen Wohnen und Industrie, so rückt er in das Zentrum und wird zum verbindenden Element zwischen zweiten und dritten Bauabschnitt. Der Culture Loop verbindet nun den Historic Park mit China Town, Pueblo de Los Angeles, das Forschungszentrum und der Flusspromenade und bildet somit einen zweiten attraktiven Weg, neben dem River Park Loop durch das Planungsgebiet.



Abbildung 145 - Erhöhter Fußgängerübergang

Ziel ist es auch, den Alternativverkehr vom motorisierten Verkehr zu trennen. Deshalb werden drei neue Fahrradwege Richtung Nord- Osten parallel zur New Main Street errichtet. Die dadurch gewonnene Sicherheit soll Eltern veranlassen ihr Kinder allein durch das Planungsgebiet mit dem Fahrrad fahren zu lassen. Um auch ein sichtbares Zeichen auf der Straße zu setzen, dass der Fußgänger bzw. Fahrradfahrer Vorrang hat, werden alle Straßen bei einem Fußgängerübergang unterbrochen. Durch eine Überhöhung der Straße in diesem

Bereich, soll die Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge automatisch gesenkt werden. Diese Maßnahme soll zusätzliche Sicherheit beim Queren einer Straße bringen.



Abbildung 146 - Fußgänger.- und Fahrradnetz

Gebäudestruktur und Blickbeziehungen



Abbildung 147 - Strassenansicht der William Mead Homes



Abbildung 148 - Eingangsbereich in die Wohnanlage



Abbildung 150- Gartenansicht

zu Wohnen. Der beschlagnahmte Zwischenraum wird von den Bewohnern automatisch gereinigt, gepflegt und gestaltet. Obwohl in diesen Gebäuden Sozialhilfeempfänger leben, hat man das Gefühl von Sicherheit und Offenheit, dass man an solchen Plätzen in Los Angeles nicht vermuten würde.

In L.A. 2025, wird diese alte Struktur um die New Main Street gespiegelt. Die existierenden Gebäude sollen original getreu restauriert werden und auf den aktuellen technischen Standard gebracht werden.

Der Bauabschnitt "Change" ist angelehnt an der schon existierenden Baustruktur, William Mead Homes. Dieser soziale Wohnbau ist der einzige, während des Zweiten Weltkriegs gebaute in Los Angeles. Es ist beeindruckend wie gut die Struktur funktioniert, wenn man bedenkt, in welcher industriellen Umgebung sie liegt. Mit Hilfe von L - Baukörpern entwickelte das Architekten - Team T.A.

Elisen, A.R. Walker, Armand Monaco, Marsh Smith und Powell einen spannenden und abwechslungsreichen Außenraum. Die Gebäude sind so positioniert, dass sie die Umgebung ausblenden und gleichzeitig einen grünen Zwischenraum bilden, der extrem gute Lebensqualität aufweist. Dieser semi-öffentlicher Raum gestattet es den Bewohnern auch im Grünen



Abbildung 151 - Teilausschnitt aus der Gebäudestruktur

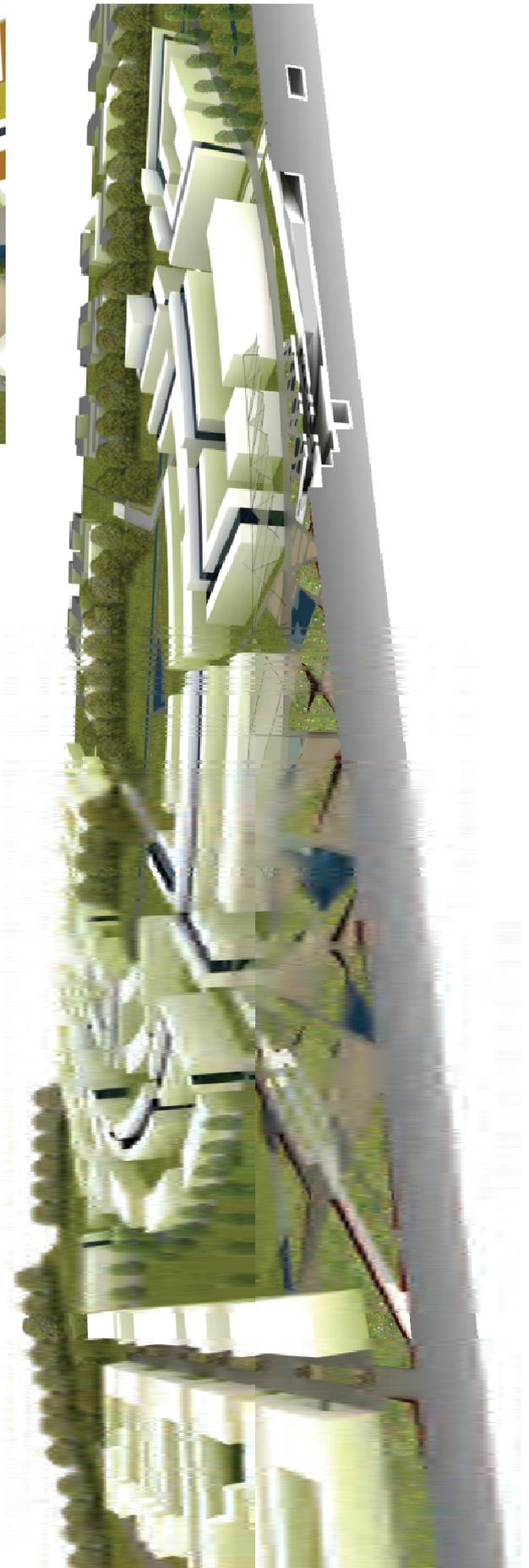
Wie oben im Grundriss zu sehen ist, gibt es eine genaue Trennung zwischen öffentlichen, semi-öffentlichen und privaten Flächen. Die Abgrenzungen sollen mittels der Außenraumgestaltung (Pflanzen) geschaffen werden, ohne den fließenden Raum zu zerstören.

Das strenge Achsenspiel erklärt sich aus der Forderung nach Sicherheit. Alle öffentlichen Verkehrsflächen müssen von weit her einsehbar sein, damit die Sicherheit gewährleistet ist. Im Gegenzug sind die privaten Flächen versteckt, um eine gewisse Intimität zu erreichen.

Die Gebäude in der "Kehre" sind in der Mitte durch einen "Green - Space" (Blaues Volumen) aufgeteilt. Diesen Raum muss man sich ähnlich wie einen Wintergarten vorstellen, in dem sich viele Pflanzen befinden. Er hat die Aufgabe das Haus zu kühlen und die Luftfeuchtigkeit zu regulieren, wodurch auf eine energieintensive mechanische Belüftung (Klimaanlage) verzichtet werden kann. Die Geschoßhöhe variiert zwischen drei und fünf Geschossen.

Im Westen des dritten Bauabschnitts befindet sich eine Blockbebauung, da damit zu rechnen ist, dass sich der Verkehr auf dem Broadway vervielfachen wird. Die Blockbebauung soll als eine Schutzbebauung gegen den Lärm für die dahinterliegenden Wohngebiete dienen. Die Geschoßhöhe variiert auch hier zwischen drei bis sechs Geschossen.

Abbildung 152- Schnitt durch den Linking Square



Parkanlagen und Freiraumgestaltung:



Abbildung 153- Darstellung zeigt die verschiedenen öffentlichen Flächen



Abbildung 154- Blick auf das Planungsgebiet von Nored - West nach Süd- Ost

Im dritten Bauabschnitt gibt es drei wesentlich verschiedene Freiräume, den überregionalen Los Angeles Historic Park, den regionalen Poket Garden und den lokalen Linking Square.

- Linking Square:

Im Linking Square ist ein Teil des Los Angeles Culture Loop und verbindet somit den Los Angeles River mit dem Historic Park. Er übernimmt die städtischen Funktionen, welche sich mit Grünflächen abwechseln.

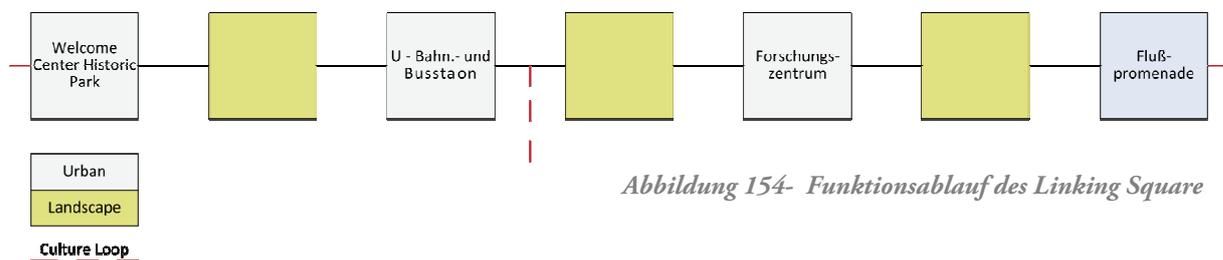


Abbildung 154- Funktionsablauf des Linking Square

Zwischen zwei Straßen, welche die Versorgung für die Geschäfte gewährleisten, ist diagonal ein Wegsystem aufgespannt. Die Ankerpunkte der Wege sind jeweils die Eingänge der Geschäfte. Die so entstehenden Dreiecksflächen werden als Ruheflächen (Gastgarten), Wasserflächen (Kühlung des Platzes) und Grünflächen (Schatten) verwendet. Über den Ruheflächen befindet sich eine Beschattungsanlage (Segeltuch), welche im Sommer für angenehme Aufenthaltsverhältnisse in den Gastgärten sorgen soll.



Abbildung 155- Blick vom "Speakers Corner" auf den Linking Square

- Pocket Garden:

Da zu diesem Zeitpunkt der River Park noch nicht einsatzfähig ist, übernehmen die Pocket Gardens dessen Funktion als Erholungsort. Sie sind umgeben von einem Lärmschutzwand und von einem "Wald". Dank dieser Maßnahme soll der alltägliche Stadtlärm ausgeblendet werden. In diesem Wald werden rechteckige Grünzonen "reingeschnitten", in denen sich dann die verschiedenen Sportarten befinden. Zu einem späteren Zeitpunkt, wenn der River Park fertiggestellt ist, sollen hier "Lern - Gärten" entstehen. Den Menschen soll die Natur und das Wissen darüber in diesen Gärten vermittelt werden. Dies geschieht zum Beispiel durch Gartenkurse für die Einwohner von Los Angeles. Wichtig ist auch, dass diese Gärten von einer Seite einsehbar sind, dadurch können die Anrainer 24 Stunden am Tag den Platz einsehen und kontrollieren.



Abbildung 156 - Blick in einen von vier Pocket Garden

- Los Angeles Historic Park:
Der Los Angeles Historic Park soll an die ehemalige Wichtigkeit der Eisenbahn für Los Angeles erinnern. Zu diesem Zweck entsteht auf dem ehemaligen Bahnstrecken- und Bahnhofsgebiet ein Park. Er soll als weitere Attraktion dem alten Stadtzentrum von Los Angeles dienen. Das Konzept Los Angeles 2025 ist so konzipiert, dass der von California State Parks Department of Parks and Recreation und dem Hargreaves Associates Design Team geplante Historic Park integriert werden kann. Die anschließenden Seiten sind ein Auszug aus diesem Konzept (Stand vom 04.12.2008).

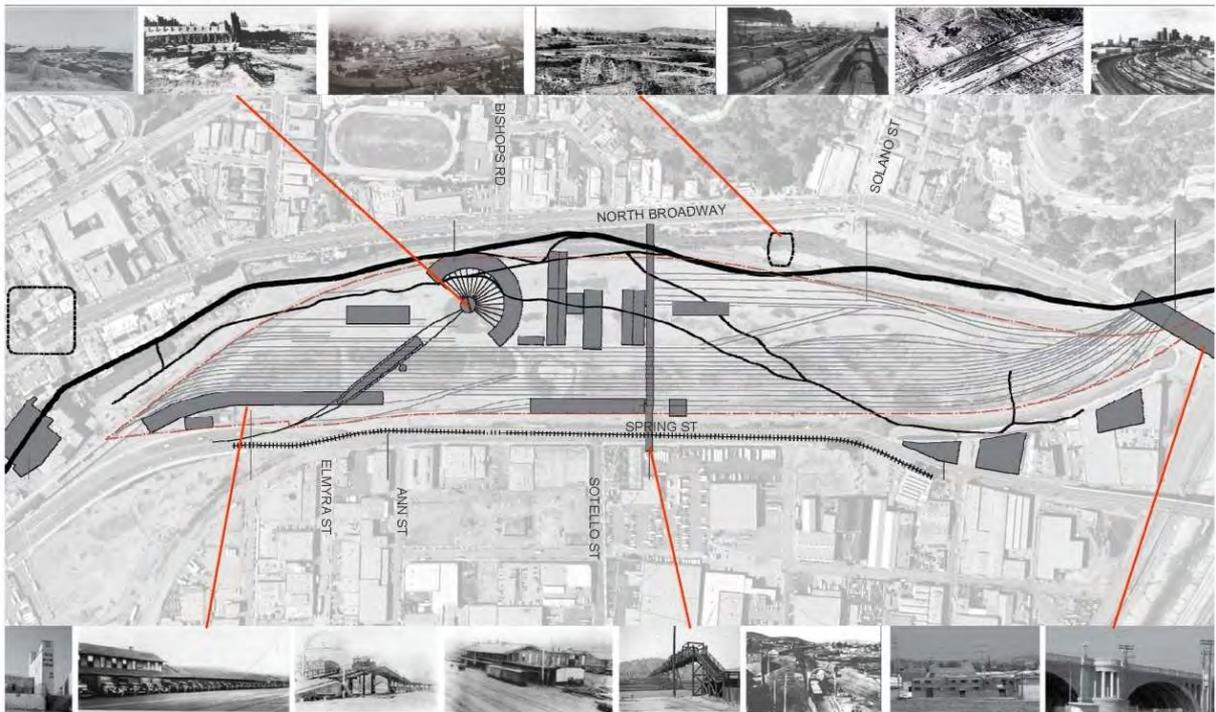


Abbildung 157- Wichtige historische Gebäude auf dem Bahnstreckenareal



Abbildung 158- Entwurf des neuen Parkes - Hargreaves Associates Design Team



Abbildung 159- Blick über den Park Richtung Stadtzentrum



Abbildung 160- Fußgängerweg entlang der alten Gleisanlagen



Abbildung 161- Fußgängerweg entlang der Wasserflächen

Entwurf 1:

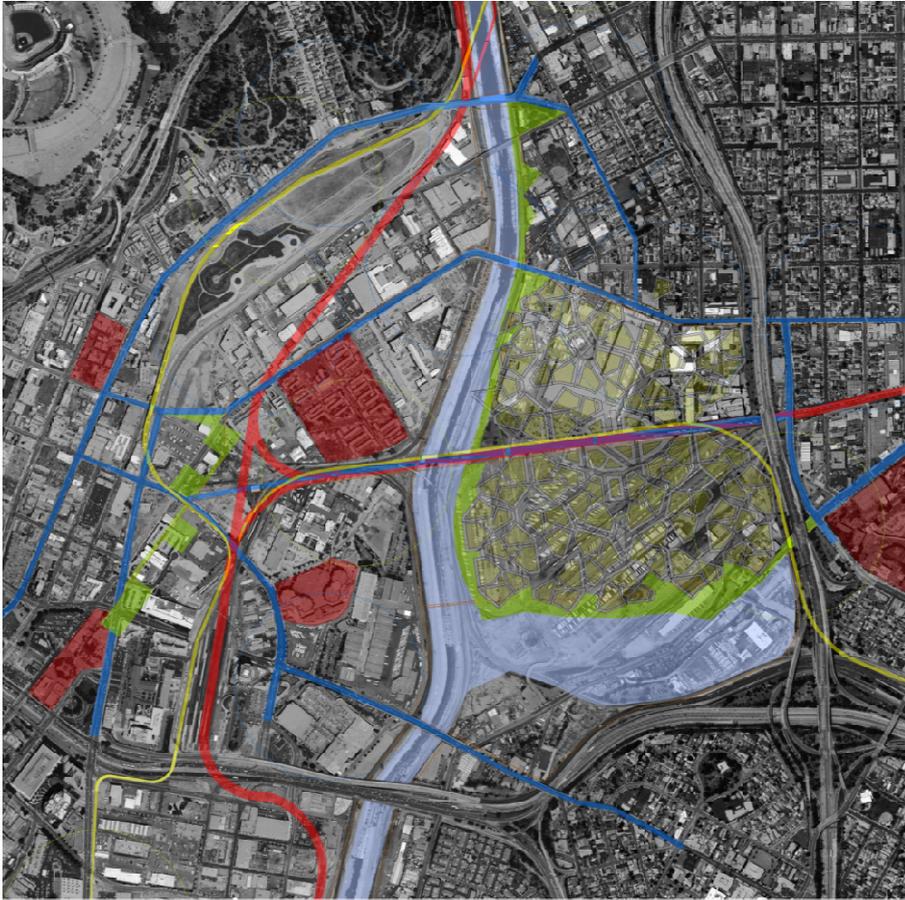


Abbildung E1.1- Der erste Entwurf basierte auf einem unstrukturierten System, wo jegwelche Hierarchie ausgeschaltet werden soll. Wegen Unwirtschaftlichkeit und wenig Bezug zum Planungsgebiet wurde der Entwurf fallen gelassen.



Abbildung E1.2- Räumliche Darstellung eines Ausschnittes des ersten Entwurfs



Abbildung E1.3- Räumliche Darstellung eines "dynamischen" Gemeinschaftsplatz

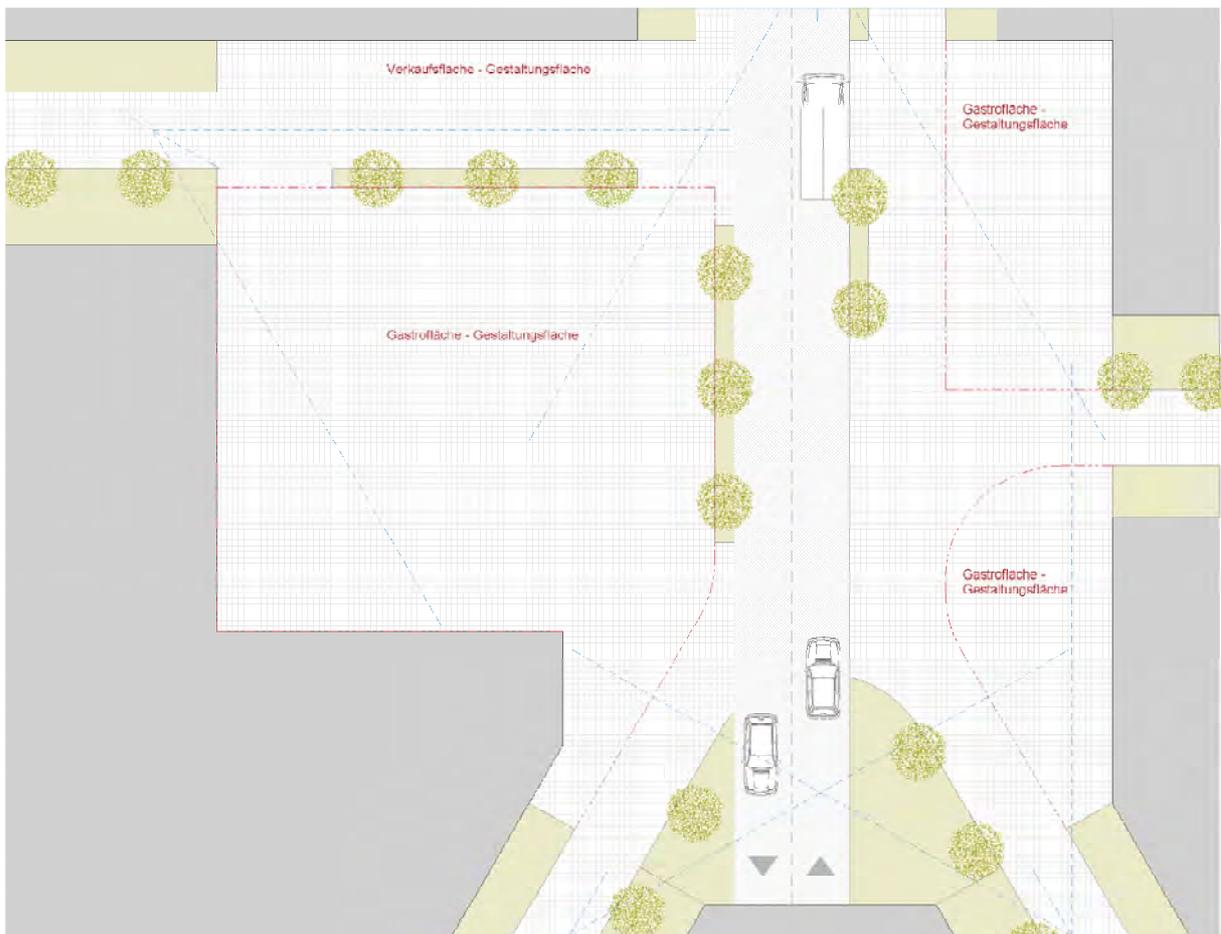


Abbildung E1.4- Grundrissdarstellung eines öffentlichen Platzes

Abbildung E1.5;6;7- Straßenschnitte

Strassenschnitt: Hauptstraße



Brückenschnitt: Hauptstraße



Strassenschnitt: Nebenstrasse 2
Einbahn



Strassenschnitt: Nebenstrasse 2



Entwurf2:



*Abbildung E2.1-
Der zweite Entwurf
basierte auf einem
"Inselkonzept" im Los
Angeles River. Die
Inseln werden mittels
Stichstraßen
erschlossen. Wurde aber
wegen ineffizienter
Flächennutzung fallen
gelassen.*

Entwurf 3:



Abbildung E3.1 Darstellung von Parkanlagen



*Abbildung E3.2 Darstellung von Erschließung,
Wohngebiete u. Blickbeziehungen*



Abbildung E3.3 Darstellung von Pocket Gardens

LITERATURNACHWEIS:

DUMONT RICHTIG REISEN KALIFORNIEN von Manfred Braunger

Herausgeber: DUMONT Reiseverlag, Ostfildern; Erschienen 2009

ISBN: 3770176650/EAN: 9783770176656

LOS ANGELES: THE ARCHITECTURE OF GOUR ECOLOGIES

von Reyner Banham, Anthony Vidler

Herausgeber: University of California Press

ISBN: 0520219244/ EAN: 9780520219243

"Großstädte von morgen" INTERNATIONALE STRATEGIEN DES STADTUMBAUS

von Harald Bodenschatz | Ulrike Laible (Hg.)

Verlagshaus Braun; Erschienen 2008

ISBN 3 - 938780 - 70 - 1

LOS ANGELES RIVER REVITALIZATION MASTER PLAN

Prepared by

The City of Los Angeles

Department of Public Works

Bureau of Engineering

and the

US Army Corps of Engineers

Los Angeles District

Planning Division

With technical assistance from

Tetra Tech, Inc.

April 2007

LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

Prepared by

CALIFORNIA STATE PARKS

Department of Parks and Recreation

and the

HARGREAVES ASSOCIATES MICHAEL MALTZAN ARCHITECTURE

- RALPH APPELBAUM ASSOCIATES SHERWOOD DESIGN ENGINEERS -

KATHERINE SPITZ ASSOCIATES - BURO HAPPOLD ARTHUR GOLDING AND ASSOCIATES

04.Dezember 2008

BILDNACHWEIS:

- Abbildung 2: <http://www.laurelcanyon.org/Images/EarlyPhotos/PuebloLosAngeles.jpg>
- Abbildung 3: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bc/LosAngeles-Plaza-1869.jpg>
- Abbildung 5: http://2.bp.blogspot.com/_mfMRTBDpgkM/Sc5pK_tCPCI/AAAAAAAFdQ/bfaQiwCP2mA/s400/ela-1888-old-map.jpg
- Abbildung 9: <http://www.stoltzfamilie.us/wp-content/gallery/los-angeles/la-1909.jpg>
- Abbildung 10: http://www.lafire.com/archive/1900-1923_maps_photos/020809_librarycongress_nw_hill_7th.gif
- Abbildung 14: http://www.bistro-hollywood-bruehl.de/cms/images/stories/hollywood_01_500_375_dpa.jpg
- Abbildung 15: <http://iguide.travel/photos/Disneyland-1.jpg>
- Abbildung 16: <http://www.santamonicapropertyblog.com/wp-content/uploads/2009/03/santa-monica-pier-susnet.jpg>
- Abbildung 17: http://www.liu.edu/cwis/cwp/library/african/2000/1992_00b.jpg
- Abbildung 18 - 23: <http://planning.lacity.org/DRU/HomeCwd.cfm#General>
- Abbildung 25: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/69/Mission_San_Luis_Rey_de_Francia_current.jpg
- Abbildung 26:
<http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/displayPhoto.pl?path=/pnp/habshaer/ca/ca0300/ca0394/photos&topImages=013859pr.jpg&topLinks=013859pv.jpg,013859pu.tif&title=4.%20%20Historic%20American%20Buildings%20Survey%20Taken%201959%20EXTERIOR%20FROM%20THE%20EAST%20
HABS%20CAL,27-MONT,9-4&displayProfile=0>
- Abbildung 27: <http://www.eurekaheritage.org/images/Carson%20Mansion%20pic%2004.JPG>
- Abbildung 28 : http://www.berkeleyheritage.com/berkeley_landmarks/1christ_scientist.html
- Abbildung 29 und 30: <http://loc.gov/pictures/item/CA0570/?sid=775522bdef6c8eea6d1c8b5db481a41d>
- Abbildung 31 und 32 : <http://loc.gov/pictures/item/CA0231/?sid=1cb7d8da57a0b95fdc3280fe212a019d>
- Abbildung 33: <http://loc.gov/pictures/item/CA0448/?sid=485b3d43f20292a9703a6653ec5f7459>
- Abbildung 34: http://observador.blogbrasil.com/Neutra_Lovell_1929Web.jpg
- Abbildung 35: <http://static.panoramio.com/photos/original/1606723.jpg>
- Abbildung 36: http://9.media.tumblr.com/tumblr_kt2mciFF7K1qzab24o1_500.jpg
- Abbildung 37: http://2.bp.blogspot.com/_osbktu8h120/SoB7ib7uVwI/AAAAAAAfK/q-BNkj-H8vg/s200/Shulman-Case+Study+House+No.+22,+by+Pierre+Koenig.jpg
- Abbildung 38: <http://www.stevespanglerphotography.com/images/Horton%20Plaza%20003.JPG>
- Abbildung 39:
http://blog.aia.org/mtstatic/plugins/Ajaxify/tiny_mce/jscripts/tiny_mce/plugins/imagemanager/images/favorite_architecture_images/99_disney_concert_hall_lg.jpg
- Abbildung 40: http://static.worldarchitecturenews.com/news_images/10892_6_high%20school9cbig.jpg
- Abbildung 41: http://www.mariotticarlo.com/images/01_2_Getty.jpg
- Abbildung 42: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 128
- Abbildung 43: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 138
- Abbildung 44: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 140
- Abbildung 45: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 144
- Abbildung 46: <http://www.schule.rotschach.ch/potatoe/7RZ003/Rio%20de%20Janeiro.jpg>
- Abbildung 47: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 214
- Abbildung 48: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 220
- Abbildung 49: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 221
- Abbildung 50: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 226
- Abbildung 51: http://picdit.files.wordpress.com/2007/11/tokyo_at_night00122.jpg
- Abbildung 50: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 232
- Abbildung 53: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b1/Edo_1844-1848_Map.jpg
- Abbildung 54: <http://static.panoramio.com/photos/original/1682913.jpg>
- Abbildung 55: <http://static.panoramio.com/photos/original/5967110.jpg>
- Abbildung 56: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 244
- Abbildung 57: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 246
- Abbildung 58: <http://static.panoramio.com/photos/original/4096389.jpg>
- Abbildung 59: <http://static.panoramio.com/photos/original/2011655.jpg>

- Abbildung 60: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 66
- Abbildung 61: <http://www.bradley.edu/las/eng/lotm/Chicago/rtaylor11.jpg>
- Abbildung 62: http://2.bp.blogspot.com/_Xh44vXcGcg8/ST2dpz93ATI/AAAAAAAAAK8/HmrhZPTzdOY/S600/Untitled-21-copy_SMALL.jpg
- Abbildung 63: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 76
- Abbildung 64/65/66: Chicago Homes and Condo Development - Roosevelt Square
- Abbildung 67: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 80
- Abbildung 68: "Großstädte von morgen" - Internationale Strategien des Stadtumbaus | Braun | ISBN 978-3-935455-93-0 | Seite 82
- Abbildung 69: <http://www.lariver.org/map.htm>
- Abbildung 69: <http://www.deliriousla.net/lariver/1910more.htm>
- Abbildung 70: <http://www.lariver.org/map.htm>
- Abbildung 71: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 2/4
- Abbildung 72: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 4/5
- Abbildung 73: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 3/5
- Abbildung 74: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 3/5
- Abbildung 75: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/20
- Abbildung 76: http://www.lilbreezy.com/postcard/images/Los_Angeles_Dodger_Stadium1.jpg
- Abbildung 77: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 2/6
- Abbildung 78: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 2/6
- Abbildung 79: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 2/6
- Abbildung 80: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 2/7
- Abbildung 81: <http://www.metro.net>
- Abbildung 82: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 2/12
- Abbildung 83 und 84: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/6
- Abbildung 85 und 86: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/7
- Abbildung 87: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/8
- Abbildung 88: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/9
- Abbildung 89: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 2/11
- Abbildung 90: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/12
- Abbildung 91: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/13
- Abbildung 92: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/14
- Abbildung 93: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/15
- Abbildung 94: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/16
- Abbildung 95: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/18
- Abbildung 96: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 8/2
- Abbildung 97: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 8/6
- Abbildung 98: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 8/5
- Abbildung 99: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 3/161
- Abbildung 99: Google Earth.com
- Abbildung 100: Google Earth.com
- Abbildung 101: Google Earth.com
- Abbildung 102 - 106: www.lacity.org/pln
- Abbildung 107 und 108: www.metro.org
- Abbildung 108 und 109: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 3/162
- Abbildung 110: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 3/171
- Abbildung 111: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 3/171
- Abbildung 112: Los Angeles State Historic Park | Fassung: 4. Dezember.2008 | Seite 1
- Abbildung 113: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 3/183
- Abbildung 114: www.Google Earth.com
- Abbildung 115: <http://www.davidrumsey.com/rumsey/Size4/D0018/00184050.jpg>
- Abbildung 116: <http://www.history-map.com/picture/003/Angeles-1870s-Los-in.htm>

- Abbildung 117: http://www.geographos.com/mapas/fotos/LosAngeles1909_b.jpg
- Abbildung 118: http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/los_angeles_central_1917.jpg
- Abbildung 122: [www.Google Earth.com](http://www.GoogleEarth.com)
- Abbildung 123: www.metro.org
- Abbildung 126: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/7
- Abbildung 127: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/9
- Abbildung 128: http://3.bp.blogspot.com/_mxOqSsB27SI/Swww25oqKHI/AAAAAAAAA0/KphPJg7UtW4/s1600/furling+copy.jpg
- Abbildung 129: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/37
- Abbildung 131: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 4/13
- Abbildung 132: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 2/8
- Abbildung 133: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/27
- Abbildung 135: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/12
- Abbildung 136: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/13
- Abbildung 137: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/34
- Abbildung 138: http://farm4.static.flickr.com/3058/2599482670_6fa2b95c25_b.jpg
- Abbildung 145: Los Angeles River Revitalization Master Plan | Fassung: April 2007 | Seite 5/38
- Abbildung 157: Los Angeles State Park | Fassung: 4.12.2008 | Seite2
- Abbildung 158: Los Angeles State Park | Fassung: 4.12.2008 | Seite3
- Abbildung 159: Los Angeles State Park | Fassung: 4.12.2008 | Seite4
- Abbildung 160: Los Angeles State Park | Fassung: 4.12.2008 | Seite5
- Abbildung 161: Los Angeles State Park | Fassung: 4.12.2008 | Seite11



NO STOPPING
4 PM - 6 PM

College St
100 E

AMBER CRYSTAL WINE