

Packard Motor Plant  
Nachnutzung einer Industriebrache





Lisa Steiner, BSc

# **Packard Motor Plant Nachnutzung einer Industriebrache**

## **MASTERARBEIT**

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

**Technischen Universität Graz**

Betreuer

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Architekt Roger Riewe

Institut für Architekturtechnologie

Graz, September 2015



## **EIDESSTÄTTLICHE ERKLÄRUNG**

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

---

Datum

---

Unterschrift



## Einleitung

Die Reintegration von Brachflächen und ungenutzten Arealen in die bestehende städtische Struktur gewinnt an Bedeutung. Ressourcenknappheit, demografischer Wandel und die Folgen der Deindustrialisierung verlangen neue Lösungen für den Umgang mit bestehenden Gebäuden und nicht genutzten innerstädtischen Flächen. Die Transformation und Reaktivierung leerstehender Gebäude wird ein zunehmend wichtiger Schwerpunkt in der Architektur. Besonderes Augenmerk gilt dabei leerstehende Fabriken und Industriearien, die durch ihre außergewöhnlichen Dimensionen und Bauweisen die Stadtbilder ehemaliger Industriestädte charakteristisch prägen. Diese Arbeit behandelt eine Ikone des Fabrikbaus in der Automobilgeschichte; die erste ihrer Art; die Packard Motor Plant.

Bevor Sie mit dem Lesen der Arbeit beginnen, möchte ich Sie bitten über einige Fragen nachzudenken, die auch mir am Anfang meiner Recherche und Entwurfsarbeit so einiges Kopfzerbrechen bereitet haben. Welchen Wert, sei er monetärer oder emotionaler Natur, haben die Bestandsgebäude der Fabrik und deren Geschichte für eine Stadt und ihre Bewohner? Welche dieser Werte sind charakteristisch für eine urbane Umgebung und müssen erhalten wer-

den? Welche Ziele sollten bei einem Reaktivierungsprozess einer städtischen Brache, die in gewisser Weise Allgemeingut ist, verfolgt werden?

Während dem Schreiben der Arbeit hat sich ein weiterer Aspekt herauskristallisiert, den zu thematisieren für die Entwicklung des Projektes zunehmend unumgänglich wurde. Die Rolle des Architekten scheint hier in ihrer herkömmlichen Bestimmung überholt. Sie muss überdacht werden. Herkömmliche Planungswerkzeuge und Herangehensweisen decken die Ansprüche des Projektes nur bedingt ab. Doch welche Rolle nimmt der Architekt ein? Ist er Planer, Coach, oder Kommunikator?

Auf jeden Fall muss er eine Balanceakt zwischen formalen Vorgaben und informeller Nutzung schaffen. Das Projekt muss den geschichtlichen Mehrwert und die Erinnerung des Ortes hervorkehren, sich jedoch mit Riesenschritten in Richtung Zukunft bewegen. Es muss Rückblick und Fortschritt vereinen und eine Symbiose aus Alt und Neu bilden. Es braucht ein Konzept das eine neue Identität schafft, die alte jedoch nicht überschreibt, sondern mit dieser zu etwas Neuem verschmilzt.

Und der Architekt, der muss wohl lernen loszulassen.

## Abstract

The Packard area consists of more than 15 factory buildings on a site area of 16 ha. More than 300.000 m<sup>2</sup> of indoor space in up to five storey buildings in the middle of a huge carpet out of single family homes. The site is quite close to Downtown Detroit but on the other hand also very detached. The residential area has a very low density and an even lower population figure. But still, the remaining people and the structure of the city are strongly linked to this building and its history. Thousands of workers came to Detroit to achieve their dreams of stable work and homeownership. In their and their descendants minds and hearts is still the memory of a better time and live in Detroit as well as the heartbreak of the last few decades of decline. The factories, even if only ruins, today are an important part of Detroit's and its people's identity.

The unbelievable dimension of the area in combination with those contradicting, emotional memories and the complicated historical context, made a detailed examination, before the actual project could be started, absolutely necessary. The first two parts of the thesis consist

of facts and information about the city, its history and possible reasons for its rapid decline as well as of a few theoretical and practical approaches and reference projects to dealing with the problem of „Shrinking Cities“<sup>1</sup> and the following vacancy. The third part is about a strategic processes in urban planning that are supposed to help develop a grand area in collaboration with the users over a uncertain period of time. This is the indispensable groundwork for the following project, that tries to apply those strategies on the Packard Motor Plant. Based on the research on open-source-urbanism, goals are set and a modification timeline shows the first steps and actions that are supposed to lead to a successful development.

One division in this network of necessary steps/points is of course an architectural proposal/suggestion for the factory site. A general concept is mapped out for the whole area while a more detailed redevelopment plan is laid-out for a central part of it.

Finally a small resume will shed light on my findings and final perception of the project and of course of the time working on it.

## Kurzfassung

Auf dem 16 ha großen Packard Areal befinden sich mehr als 15 Fabrikgebäude die gemeinsam etwa 300.000 m<sup>2</sup> an Geschossfläche bieten. Umringt von den Einfamilienhäusern der ehemaligen Arbeiter, liegt das Gelände in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und wirkt dennoch abgeschieden. Das Wohngebiet weist eine vergleichsweise sehr niedrige Dichte und eine noch niedrigere Bevölkerungsdichte auf. Doch die Erinnerungen der noch verbliebenen Bewohner sind tief verwurzelt in der Automobilgeschichte und so sind die heute verlassenen Industriegiganten ein wichtiger Teil der Identität der Stadt und ihrer Bewohner. Die gewaltigen Dimensionen der Fabrikhallen, die ambivalenten Emotionen und der historische Kontext des Areals, aber auch der Stadt, machten eine ausführliche Auseinandersetzung mit den Hintergründen erforderlich bevor mit der Entwurfsarbeit begonnen werden konnte. Folglich wird in den ersten beiden Teilen der Arbeit auf ebendiese Recherchen eingegangen. Der außergewöhnlich faszinierende Kontext und die Geschichte des Aufstiegs und Falls von Detroit werden analysiert und im darauf folgen-

den Kapitel dargestellt. Darauf folgen Referenzprojekte und Wettbewerbsaufgaben, die einen Überblick über die Ergebnisse des „Shrinking Cities“<sup>1</sup> Wettbewerbs bieten. Sie zeigen besonders betroffenen Deindustrialisierungsgebieten und mögliche Lösungsansätze. Ausgewählte Referenzprojekte zeigen Abläufe, Prozesse und Maßnahmen die für eine erfolgreiche Umsetzung von Vorteil sind. Der dritte Teil schließlich befasst sich mit strategischen Planungsprozessen die es ermöglichen, eine derart große Fläche ohne unnötiges finanzielles Risiko und mit Hilfe der Bewohner über einen langfristigen Zeitraum zu einem stabilen Stadtviertel zu entwickeln. Auf diesen Recherchen zu Open-Source-Städtebau basierend wird ein Leitbild - der Quellcode - mit Zielen definiert und auf einem Zeitplan aufgeschlüsselt, der grobe Entwicklungsschritte festlegt. Auf diesem Konzept baut der vierte Teil auf, der als Teilgebiet des interdisziplinären Netzwerks aus Aktivierungsmaßnahmen die architektonischen Eingriffe behandelt. Abschließend unternehme ich den Versuch ein schlüssiges Resümee aus den teils widersprüchlichen Aspektender Arbeit zu ziehen.

# 1 DETROIT

# 2 DISKURS

1 Detroit	S.1	2 Diskurs	S.79
1.1 Metropolregion Detroit	S.3	2.1 Shrinking Cities	S.83
Klima		Szenario	
Great Lakes System		Akteursmodell	
Rust Belt		Mapping	
Verkehrsknotenpunkt			
Grenzverbindungen		2.2 Referenzprojekte	S.99
		Wächterhäuser	
1.2 Detroit Stadt	S.17	Landschaftspark Duisburg-Nord	
Historische Entwicklung		NDSM Werft	
Stadtlayout		Distillery District	
Leerstand			
		2.3 Stadtentwicklungsstrategien	S.123
1.3 Geschichte	S.33	Handlungsmodelle	
Geschichtlicher Abriss		Zwischennutzungen	
Der Aufstieg		Akteure	
Erste Anzeichen des Verfalls		Open Source	
Der Fall einer Millionenstadt			
1.4 Verfallsfaktoren	S.45		
Dezentralisierung Stadt			
Dezentralisierung Autoindustrie			
Segregation			
Kriminalität und Gewalt			
1.5 Schlüsselfiguren	S.61		
Albert Kahn			
1.6 Packard Motor Plant	S.71		

# 3 STRATEGIE

# 4 PROJEKT PACKARD

3 Strategie	S.133	4 Projekt Packard	S.167
3.1 Bestandsanalyse	S.137	4.1 Nutzungszonen	S.169
Distanzen und Dichten			
Umgebung und Verkehr		4.2 Plansammlung	S.181
Bestandsgebäude		Thematische Höfe	
		Grundrisse	
3.2 Strategie	S.155	Schnitte	
Allgemeines		Ansichten	
Die Stadtprogrammierer		Detailgrundrisse	
Leitbild			
Impulsprojekte		4.3 Materialität	S.211
Gebietsentwicklung in Phasen		Materialauswahl	
		Fassadenschnitt	
		Detail	
		4.4 Ausblick	S.216



**1**

**DETROIT**

Seite 2/3

S.15  
2| Céline 1932,193.

Abb.01: Campus  
Martius, Downtown  
Detroit 1922

# 1.1 | Metropolregion

„In diesem riesen Bau zitterte alles, und man wurde selbst von Kopf bis Fuß von dem Zittern ergriffen; aus dem Fußboden, den Fensterscheiben und dem Eisenwerk drangen die Erschütterungen, die sich nach oben fortpflanzten. Man wurde mit seinem ganzen bebenden Fleisch selber zur Maschine in dem Toben dieses ungeheuern Lärms, der einem im Kopf dröhnte und weiter unten in den Eingeweiden wühlte und mit hastigem, unermüdlichen, niemals endenden Klopfen in die Augen emporstieg. [...] Und die tausend Rädchen und die Hämmer fallen niemals gleichzeitig nieder, und die Geräusche übertäuben sich gegenseitig, und manche sind so laut, daß sie etwas wie Stille auslösen und einem wohl tun.“<sup>2</sup>



## Metropolregion Detroit

Seite 4/5

Bevölkerung Metropolregion 4.292.000

Fläche Metropolregion 3.350,7 km<sup>2</sup>

Die Metropolregion Detroit setzt sich aus den Bezirken Wayne, Oakland und Macomb zusammen und ist die 11 größte Metropolregion der Vereinigten Staaten.<sup>3</sup> Die Lage in Mitten der Great Lakes, das Verkehrsnetz, das sowohl Wasserwege bis zum Atlantik wie auch zahlreiche Autobahnen und Flughäfen zu bieten hat, sowie die Verfügbarkeit von Rohstoffen, haben Detroit zu einem wichtigen Knotenpunkt für die Industrie und das Transportwesen in den USA gemacht. Auch die unmittelbare Nähe zu Kanada birgt immense Standortvorteile. Die Metropolregion Detroit-Windsor wird weder von kanadischen noch von us-amerikanischen Stellen offiziell anerkannt, doch bildete sie mit einer Bevölkerungszahl von 5.700.000 das größte grenzübergreifende Ballungszentrum Nordamerikas.

Die beiden Gemeinden sind geschichtliche und wirtschaftliche miteinander verwoben, so spielt Detroit zum Beispiel eine entscheidende Rolle im Un-



tergrundnetzwerk für die Flucht von Sklaven vor und während dem Amerikanischen Bürgerkrieg. Grenzregelungen und Handelsabkommen, wie der Auto Pact (1960er)<sup>4</sup>, erleichtern sowohl den Import und Export als auch das Pendeln zur Arbeit in den anderen Staat. Detroit-Windsor schafft 25.700 Arbeitsplätze. Mehr als 5.000 Kanadier arbeiten im Gesundheitswesen in der Region um Detroit. Weitere Berührungspunkte sind geopolitische Belange, wie zum Beispiel die Ressourcen und Transportwege auf dem Detroit River. Beide Städte teilen den Besitz einiger grenzübergreifender Verkehrsverbindungen.<sup>5</sup>

S.4  
3| [www.census.gov](http://www.census.gov),  
2013.

4| Handelsabkommen  
zwischen Kanada und  
den USA, dass Zölle  
auf Autos und Auto-  
teile abschafft

5| [detroitmi.gov](http://detroitmi.gov),  
numbers 2014.

Abb.02: Geografische  
Lage Detroit

S.5  
Abb.03: Satelliten-  
foto Metropolregion  
Detroit-Windsor



Oakland

Macomb

Wayne

Windsor, Kanada

## Klimadaten

Seite 6/7

Die Koordinaten Detroits entsprechen der geografischen Breite Roms oder Barcelonas. Die klimatischen Bedingungen in Michigan hingegen sind eher vergleichbar mit den Klimaregionen in den nördlichen Staaten Europas.

Detroit liegt in der kaltgemäßigten Klimazone, die große Teile der nördlichen USA und den südlichen Rand Kanadas umspannt (Klimaklassifikation nach Köppen Dfa)<sup>6</sup>. Die Jahreszeiten sind kontinentaltypisch stark ausgeprägt mit warmen, feuchten Sommern und kalten, schneereichen Wintern.

Die Wintermonate Dezember, Januar und Februar sind am kältesten; strenge Fröste bis unter -15 °C sind in dieser Jahreszeit keine Seltenheit. Am wärmsten sind die Monate Juni bis August mit Durchschnittswerten bis zu 28,5 °C. Die Niederschläge verteilen sich über das ganze Jahr, im Sommer als Regen und in den Wintermonaten als Schnee. Die geringsten Niederschläge sind im Januar und Februar zu verzeichnen.<sup>7</sup>

Trotz der zentralen Lage in Mitten der nordamerikanischen Landmasse kann es aufgrund der großen Wassermas-

sen in den Seen zu küstenartigen Wetterphänomenen kommen - der *Lake Effekt*. Die Speichermasse des Wassers verhindert auch im Hochwinter das völlige Zufrieren der Seen. Die hier entstehende wärmere, feuchte Luftmasse wird durch die Westwinde aufgenommen und über die kalten Böden des Festlandes geblasen, was wiederum zu den starken Schneestürmen in dieser Region führt. Die Seen lindern die saisonell bedingten Temperaturen, in dem sie im Sommer Hitze absorbieren und die Luft kühlen und im Herbst die aufgenommene Hitze abstrahlen. Diese Temperaturspeicher ermöglichen das Entstehen von *Fruit Belts*, fruchtbare Gebiete die sich aufgrund der höheren Temperatur zum Weinanbau eignen. Die Detroit nächstgelegenen großen Gewässer liegen weiter östlich und damit auf der Leeseite der Hauptwindrichtung, was die Auswirkung des *Lake Effekts* abschwächt. Allerdings kann es im Sommer vorkommen, dass Luftmassen auf der Rückseite eines Tiefdruckgebiets über dem Lake St. Clair viel Feuchtigkeit aufnehmen, die dann über der Stadt mit kräftigen Niederschlägen abregnen.<sup>8</sup>

S.6

6| Vgl. m-forkel.de 2014.

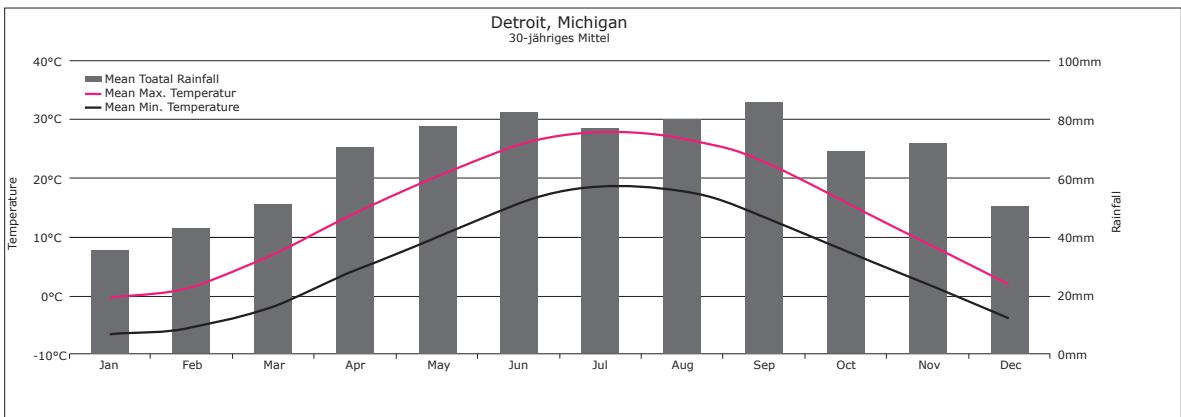
7| Vgl. eklima.de, 2014.

8| Vgl.wikipedia, Lake Effect 2014.

S.7

Abb.04: durchschnittliche Temperaturen und Niederschlagswerte

Abb.05: monatliche Durchschnittswerte



### Monatliche Durchschnittstemperaturen und -niederschläge für Detroit, Michigan

	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	
Max. Temperatur (°C)	-0,9	0,7	6,9	14,3	20,9	26,1	28,5	27,4	23,3	16,4	8,9	1,8	14,6
Min Temperatur (°C)	-9,1	-8,0	-2,8	2,7	8,4	13,5	16,3	15,3	11,4	4,9	0,1	-5,9	4
Niederschlag (mm)	44,7	44,2	64,8	74,9	74,2	91,7	80,8	87,1	73,4	53,3	67,8	71,6	828,5
Sonnenstunden (h/d)	3,9	4,9	6,0	7,2	8,9	10,1	10,2	9,1	7,6	5,7	3,5	2,8	6,7
Regentage (d)	7,7	7,3	9,4	9,6	8,3	8,5	7,7	7,3	7,8	7,0	8,6	9,9	99,1

## Great Lakes System

Seite 8/9

Die großen Seen bilden das größte Süßwasserreservoir der Erde. Mit einer Küstenlänge von 16.900 km und einer Wasseroberfläche von 244.100km<sup>2</sup> (~Fläche Großbritanniens) beherbergen die Seen 21% des Süßwassers mit Ausnahme der Eiskappen der Welt.

Das Wasser im Seen-System fließt vom westlichsten Lake Superior in den Lake Huron, von dort in den Lake Michigan, über den Detroit River in den südlich gelegenen Lake Erie und schließlich wieder in nördliche Richtung in den Lake Ontario. Über den Great Lakes Waterway und den Saint Lawrence Seaway werden die Seen auch mit dem Atlantik verbunden. Kanäle die den Illinois River mit dem Mississippi verbinden, ermöglichen schließlich sogar einen Wasserweg bis zum Golf von Mexiko. Im Winter frieren große Teile der Seen zu und ermöglichen keine Schiffsverkehr. Das Einzugsgebiet der Seen ist riesig und umfasst zahlreiche Flüsse und neben den großen auch tausende kleine Seen. Mehr als 35.000 Inseln sind in den Seen und ihren Flüssen vermerkt, eine davon, die Belle Isle, im Detroit River.

Da aus den Seen weniger als 1% der

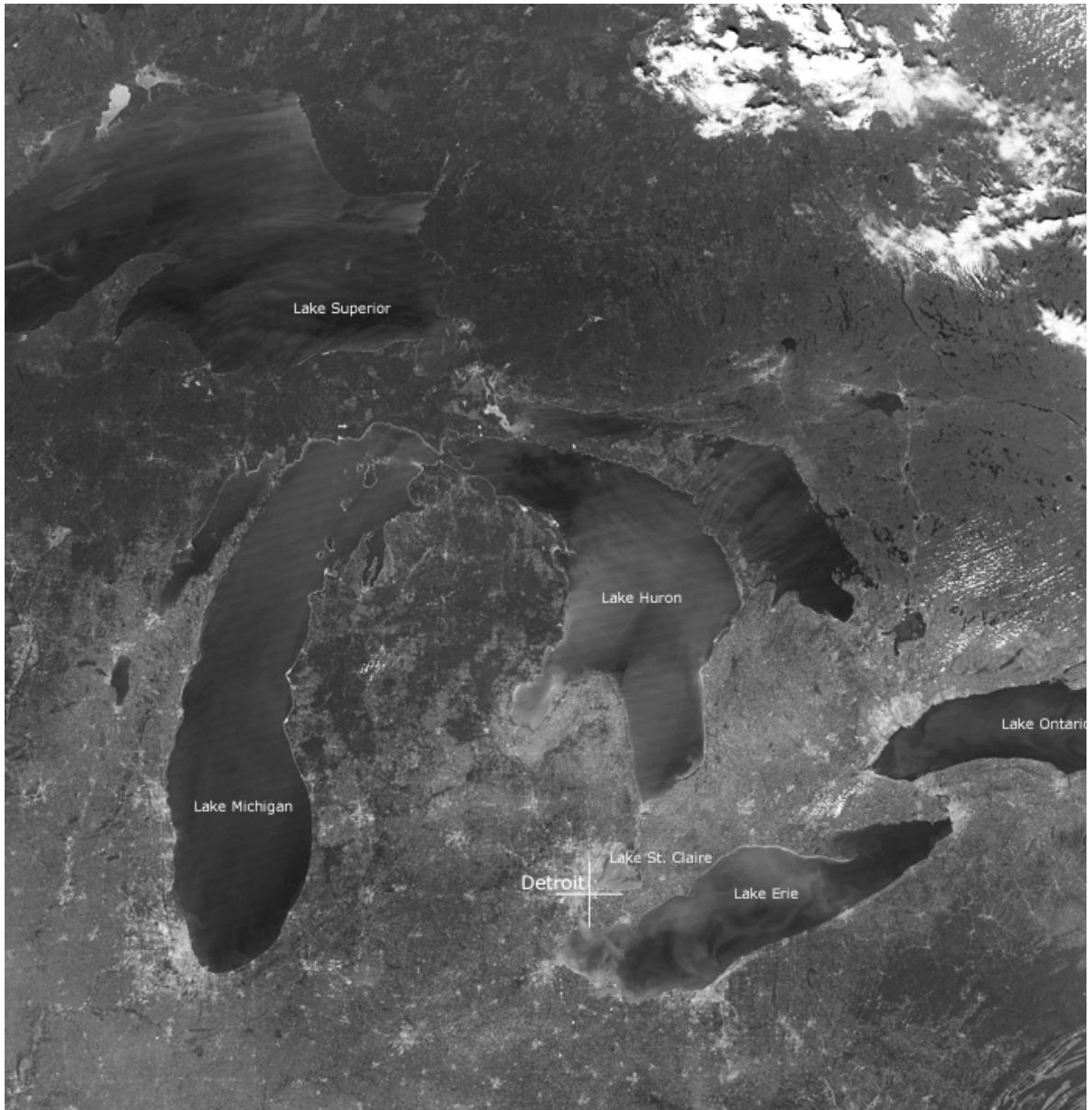
Wassermenge im Jahr abfließt, sind sie besonders anfällig für Verschmutzungen jeglicher Art - Gift und Pflanzenstoffe, Abfall, Reststoffe von in der Landwirtschaft eingesetzten Chemikalien, Abflüsse der Industrie. Auch das Um- oder Überleiten von Wasser in andere Wassereinzugsgebiete oder der Eigenverbrauch von Wasser zur Erzeugung von Energie und zum Kühlen von Kraftwerken übt großen Einfluss auf das System aus. 1987 wurde das *Great Lakes Water Quality Agreement* unterzeichnet, um dem durch Wasserverschmutzung entstehendem Ökoproblem Herr zu werden.

Der Lake St.Clair, nordöstlich von Detroit, wird auf Grund seiner geringen Größe oftmals nicht als einer der Großen Seen angegeben, ist aber mit dem Detroit River ein wichtiges Verbindungsstück zwischen Lake Michigan und Lake Erie. Der Detroit River ist ein 51.499 km langer internationaler Kanal dessen Einzugsgebiet 1.813 km<sup>2</sup> beträgt. In der Vergangenheit wurden einige Beieinträchtigungen des Wassers festgestellt, an denen jedoch gearbeitet wird.<sup>9,10</sup>

S.8  
9|Vgl. wikipedia,  
Great Lakes System  
2014.

10|Vgl.epa.gov, grea-  
tlakes, 2014.

S.9  
Abb.06:  
Great Lakes System



## Rust Belt

Seite 10/11

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts werden Milwaukee und Chicago zum Zentrum der Lebensmittelindustrie; Detroit die Hauptstadt der Automobilindustrie; Pittsburgh der Mittelpunkt der Stahlindustrie; die Region wächst und wächst. Detroit liegt mitten in diesem bedeutenden Gürtel an wichtigen Standorten der Schwerindustrie des 20. Jahrhunderts. Die Nähe zu den Großen Seen und die dadurch möglichen Verbindungen über Wasserstraßen und Kanäle, die große Anzahl an gut ausgebauten Straßen und Eisenbahnlinien, sowie die nahegelegenen Rohstoffvorkommen, machten die Region zu einem perfekten Produktionsstandort.

Vormals als Manufacturing-, Factory- oder auch Steel-Belt bezeichnet, änderte sich mit der Deindustrialisierung und dem Rückgang der Industrie in den 1970er Jahren auch der Begriff der vormals blühenden Region zu Rust Belt. Dieser erstreckt sich im Nordosten der Vereinigten Staaten über Chicago, Detroit, Cleveland und Pittsburgh bis zu den Ausläufern in New York und Boston. Das Netzwerk der Schwerindustrie, das sich bereits 1765 mit der Erschließung der Eisenerzvorkommen am Ohio Ri-

ver und der Steinkohle- und Erzreviere 1893 in den Appalachen zu entwickeln begann, war bis Ende der 1970er Jahre die mit Abstand größte Industrieregion der USA und eine der größten der ganzen Welt.

Die betroffenen Bundesstaaten sind politische von großem Interesse (Swing-States), weshalb über die Jahre immer wieder Programme zur Belebung der Städte entwickelt wurden. Beliebte Ansatzpunkte hierfür sind, wie am Beispiel Detroit zusehen, Entertainment und Kunst und Kleingewerbe. Eine Schicht aus vorwiegend jungen Unternehmern und Künstlern soll mit viel Eigeninitiative und kreativem Potential die Stadt neu entdecken und beleben.

Doch auch die Rückkehr der Industrie scheint ein möglicher Ansatz zu sein. Das Ansiedeln weniger traditioneller Industrien beziehungsweise neuer Formen davon verspricht eine Neuorientierung und Spezialisierung. Im Gegensatz zur altbekannten Industrie, benötigen diese Formen der Produktion, aufgrund eines hohen Automatisierungsgrades, jedoch weniger, aber besser ausgebildete Arbeitskräfte.<sup>11</sup>

S.10  
11| Vgl.unitedstates-history/lsa.wikispaces.com, Rust Belt. 2014.

S.11  
Abb.07:  
Standortqualitäten:  
Great Lakes Region  
Rust Belt Städte  
und Freeway System



## Verkehrsknotenpunkt

Seite 12/13

Nicht nur die Lage in mitten der *Great Lakes Region* mit den Kanalverbindungen an den Atlantik und den Golf von Mexiko machen Detroit zu einem guten Standort für Industrie und andere Exportgeschäfte. Auch die Nähe zu Kanada und das gut ausgebaute Straßennetz, sowie gleich vier Flughäfen machen Detroit zu einem zentralen Verkehrsknotenpunkt.

Die Auswirkungen des enormen Ausbaues des Straßennetzes Mitte des 20. Jahrhunderts sind in Bezug auf das städtebauliche Gefüge besonders kritisch zu betrachten, doch steht außer Frage, dass das hervorragende Netz aus Schnellstraßen und Fernverkehrsanbindungen eine wichtige Rolle für den Aufstieg Detroits gespielt hat. Die Grenzübergänge zu Kanada schließen direkt an das Freewaynetz in Detroit an und über eine der vier Autobahnen (Interstates) die Detroit umgeben, ist man sofort auf bestem Weg durch die gesamten Vereinigten Staaten.<sup>12</sup>

Zwei der vier Flughäfen von Metro-Detroit, der Detroit Metropolitan Wayne County Airport und der Bishop Inter-

national Airport, werden kommerziell genutzt. Der Coleman A. Young International Airport sowie der Willow Run Airport werden nur mehr als Frachtflughäfen verwendet.

Der öffentliche Nahverkehr in Detroit besteht aus Buslinien die in der Stadt verkehren, aber auch Anschlüsse in die Vororte und die Metropolregion sowie über die kanadische Grenze nach Windsor bieten. Seit 1987 ist auch eine Hochbahn - der People Mover - in Betrieb, der eine 4,7 km lange Schleife durch Teile der Innenstadt zieht. Die Eisenbahngesellschaft Amtrak bietet eine Verbindung via Hochgeschwindigkeitszüge mit den Städten Chicago und Pontiac an. Künftig soll das öffentliche Netz mittels folgender Projekte effizienter werden: Eine S-Bahn die den People Mover über Ann Arbor mit dem Flughafen Detroit Metropolitan Wayne County verbindet, sowie die M-1 Rail Linie, auch Woodward-Avenue-Straßenbahn, die 2016 in Betrieb genommen werden soll.<sup>13</sup> Besonders bemerkenswert: Detroit besaß bereits ein gut ausgebautes Straßenbahnsystem, verkaufte dieses jedoch in den 50er Jahren.

S.12  
12|Vgl. wikipedia,  
Transportation 2014.

13|Vgl. detroitmi.gov  
2014.

S.13  
14|Vgl. wikipedia  
2014, Detroit-  
Windsor.

15|Vgl.ambassador-  
bridge.com 2014.

16|Vgl. wikipedia  
2014, New-Internatio-  
nal-Trade-Crossing

17|Vgl. dwtunnel.com  
2014.

18|Vgl. wikipedia  
2014, Michigan Cen-  
tral Railway Bridge

## Grenzverbindungen

Die Verkehrsverbindungen in die kanadische Nachbargemeinde Windsor sind auf Grund der zahlreichen Pendler besonders wichtig für die Region und befinden sich zum Großteil in Besitz der beiden Städte, mit Ausnahme der Ambassador Bridge. Vier Grenzübergänge, sowie Transportwege auf dem Detroit River verbinden die beiden Länder über oder unter dem Detroit River.<sup>14</sup>

Die Ambassador Bridge wurde 1931, nach zwei-jähriger Bauzeit fertiggestellt und ist die neueste Verkehrsverbindung zwischen den beiden Staaten. 25% aller Handelsgüter werden über die Brücke ein- und ausgeführt, was die 564m lange, vier-spurige Hängebrücke zum umtriebigen Grenzübergang macht. Ein kritischer Aspekt der vielbefahrenen Mautbrücke ist, dass sie sich in Privatbesitz von Manuel Moruon befindet, der durch die hohe Beliebtheit der Straße eine gewisse Monopolstellung innehat.<sup>15</sup>

Um dieser Monopolstellung etwas entgegenzuwirken wurde 2012 ein neues Brückenbauprojekt genehmigt, das bis 2020 fertiggestellt werden soll und

im Besitz der beiden Städte sein wird - New International Trade Crossing. Eine Besonderheit des Projektes: Den Kostenanteil Detroit's übernimmt Kanada.<sup>16</sup> Der zweispurige Detroit-Windsor-Tunnel wurde 1930 fertiggestellt und ist der zweit-häufigst genutzte Grenzübergang. 13.000 Fahrzeuge durchqueren den Tunnel pro Tag. Nachdem Detroit 2013 in Konkurs ging bot die Regierung der Stadt Windsor an die Anteile Detroit's am Tunnel zu kaufen, der sich derzeit ebenso im Besitz beider Städte befindet.<sup>17</sup>

1910 wurde mit dem Bau des Eisenbahntunnels - Michigan Central Railway Tunnel - zwischen den beiden Städten begonnen. Davor überquerten Züge den Fluss über eine Eisenbahnbrücke, die heute jedoch nicht mehr für den Zugverkehr genutzt wird.<sup>18</sup>

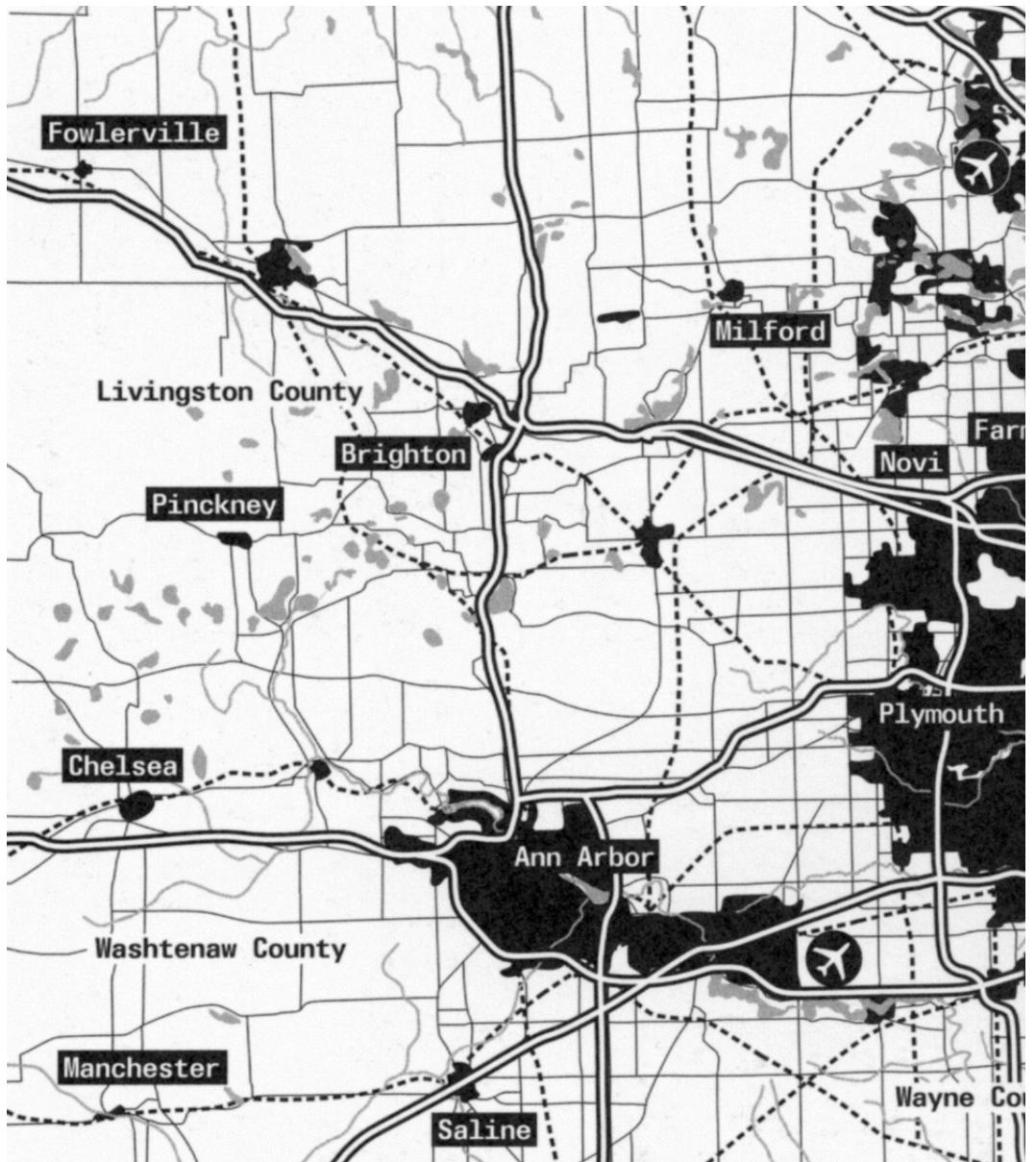
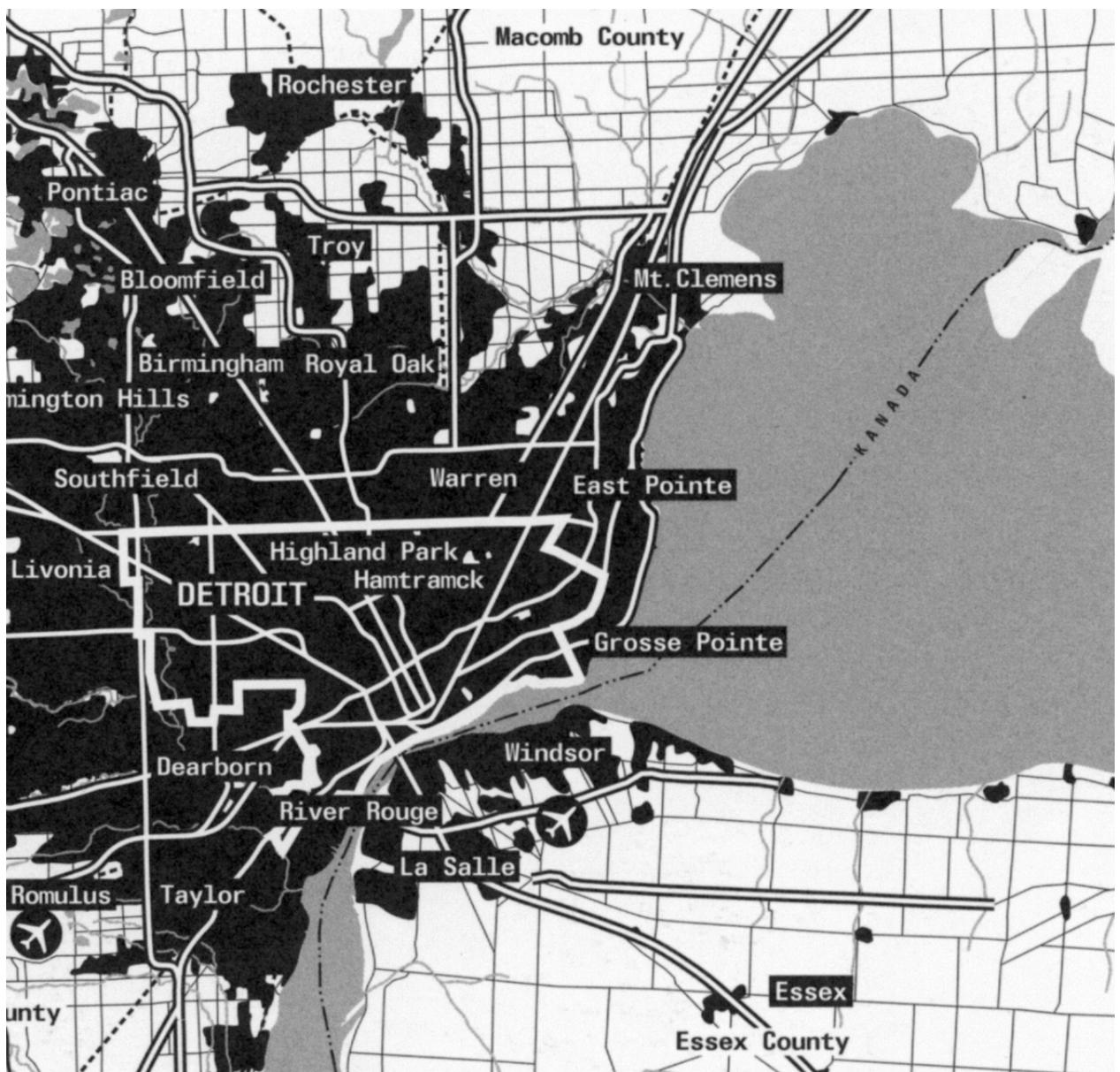


Abb.08:  
Flughäfen und wichtige Verkehrsrouten rund um Detroit.  
Grafik Shrinking Cities



Seite 16/17

19|LeDuff 2013, 81.

Abb.09:  
Woodward Avenue,  
Downtown Detroit  
1934

# 1.2 | Detroit Stadt

„The car made Detroit and the car unmade Detroit.“ *Charlie LeDuff*<sup>9</sup>



Fläche: 370 km<sup>2</sup>

Einwohner: 680.250

Einwohnerdichte: 1,985/km<sup>2</sup>  
Daten<sup>20</sup>

Die Hauptstadt Michigans ist die elft größte Stadt in den USA und liegt im Süden des Bundesstaates direkt am Detroit River der den Lake St. Clair mit Lake Erie verbindet. In mitten des Great Lake System und unmittelbar an der kanadischen Grenze gelegen, vereint die Lage Detroits einige wichtige Verkehrsknotenpunkte sowie den Zugang zu wichtigen Rohstoffen. Das Gelände der Stadt ist eine flache Ebene welche von nordwest nach südost gleichmäßig, leicht abfällt und vorwiegend aus Ton, von ehemaligen Gletschermoränen und aus den Seen, besteht. Die Innenstadt liegt auf einer Höhe von 177 m über dem Meeresspiegel und steigt im Nordwesten bis auf 207 m an. Einzige Auffälligkeit der ansonsten flachen Ebene ist die Erhöhung der Randbereiche an beiden Seiten des Flusses. Die Erdmoräne der St.Clair-Gletscherzunge wurde vom Detroit River hier zerteilt und wirft

links und rechts deshalb Erhöhungen auf. Diese topographische Besonderheit mag einst ein Mitgrund für die Wahl des Siedlungsstandortes gewesen sein.<sup>21</sup>

Die äußerst turbulente Geschichte von Detroit, mit ihren Höhen und Tiefen bildet eine wichtige Grundlage bei den Recherchen von möglichen Ursachen für die rapide Schrumpfung der Stadtbevölkerung die mit den oben genannten Problemfaktoren einher ging. Einst die fünft größte Stadt der Vereinigten Staaten hat Detroit seit 1950 60% seiner Bevölkerung verloren. Derzeit verfügt es mit 23,1% über die höchste Arbeitslosenrate der 50 größten Städte in den USA. 36,4% leben unter der Armutsgrenze.<sup>22</sup> Verfallene Häuser und Konzerthallen die zu Parkplätzen umfunktioniert wurden, zeugen noch vom vergangenem Glanz.

Der ökonomische Abschwung führt in direkter Folge dazu, dass der Stadt Lohnsteuern, Vermögenssteuern und mit der Bevölkerungsabnahme die Konsumentennachfrage verloren gehen und sie folglich zu wenig Einkünfte erwirtschaftet, um die gesamte städtische Infrastruktur aufrecht zu erhalten.

S.18  
20| [www.census.gov](http://www.census.gov),  
2013.

21|Vgl. wikipedia,  
Detroit Demogra-  
phics; 2014:

22|Vgl. bls.gov 2015.

Abb.10:  
Lage Detroits in Nord-  
amerika

S.19  
Abb.11: Die kleine  
„dichte“ Insel  
Downtown Detroit  
ist umgeben von  
einem Meer aus kaum  
bebauten Flächen;  
©Alex Mac Lean



## Historische Entwicklung des Stadtplans von Detroit

Seite 20/21

Nachdem ein Feuer die erste Siedlung bis auf ihre Grundmauern nieder gebrannt hatte, wurde am 30. Juni 1805 das Gebiet Michigan zu einem separaten Staat erklärt, mit Detroit als Hauptstadt. Die neuen Regierungsverantwortlichen erlassen ein Gesetz, welches die Wiedererrichtung der Stadt auf der vormahligen Fläche Detroits, inklusive zusätzlicher 40 km<sup>2</sup>, welche als Kompensation für die abgebrannten Häuser dienen sollten, ermöglichte.<sup>23</sup>

Der von Augustus B. Woodward erdachte Stadtplan orientierte sich stark an dem von Pierre Charles L'Enfant's Entwurf für Washington D.C. Ähnlich einem Speichenrad, führen monumentale Prachtstraßen und Ringstraßen vom Herzen der Stadt, dem Theaterbezirk Grand Circus Park, aus in die Randgebiete. Von den städtebaulichen Ideen Woodwards ist in der heutigen Stadtstruktur jedoch nur noch wenig zu erkennen. Schon bei der Umsetzung haben sich damals die Verantwortlichen innerhalb kürzester Zeit auf eine konventionellere Planung geeinigt. Gemeinsam mit einem kleinen innerstädtischen Teil erinnern im Bereich Campus

Mauritius Park noch einige radial verlaufende Straßen an die ursprüngliche Planung.<sup>24</sup> Der enorme Bevölkerungszuwachs in den folgenden Jahrzehnten in Kombination mit der rapiden Ausdehnung der Stadt haben zur Folge, dass das Stadtbild von Detroit eine kontrollierte Stadtplanung missen lässt.

In Folge des wirtschaftlichen Aufschwungs, ausgelöst durch den Boom der Automobilindustrie, wuchs in Detroit eine lebhaftere Gesellschaft und zahlreiche architektonisch, sowie geschichtlich wertvolle Kirchen und Kathedralen wurden gebaut. Es wurden hochpreisige Wohngegenden errichtet, Hochhäuser, die auch heute noch die Skyline Detroits prägen, sowie zahlreiche Hotels, Einkaufshäuser und extravagantere Filmtheater konstruiert. Auch große Projekte öffentlicher Hand, wie die Detroit Public Library und das Institute of Arts, wurden im Rahmen der *City Beautiful Bewegung*<sup>25</sup> entwickelt.<sup>26</sup> Mit dem Projekt *International River Front*, den drei Casinos und dem Stadion Ford Field haben die innerstädtischen Bauprojekte im 21. Jahrhundert wieder deutlich zugenommen.

S.20

23| Vgl. wikipedia 2014, History.

24| Vgl. wikipedia 2014, Woodward.

25| Nordamerikanische Städtebauphilosophie in den 1890ern, die für Schönheit von Gebäuden nicht nur um ihrer selbst willen warb, sondern davon überzeugt war, dass diese die Gesellschaft positiv beeinflussen würde.

26| Vgl. wikipedia 2014, City Beautiful Movement.

S.21

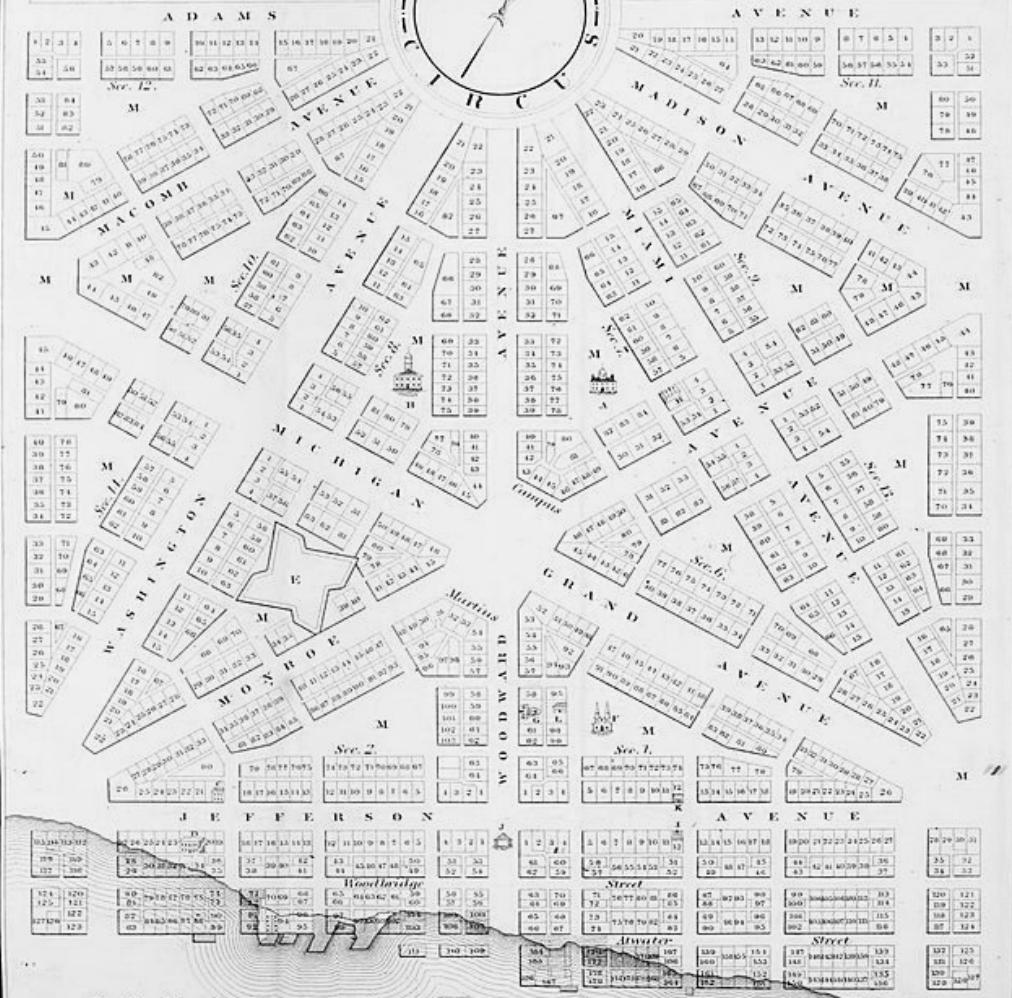
Abb.12: Augustus Woodward's Stadtplan nach dem Feuer von 1805

References.

- A... Postoffice
- B... Capitol
- C... Arsenal
- D... U.S. State House
- E... Post Office
- F... Catholic Church
- G... Protestant Church
- H... Methodist Meeting House
- I... General House
- J... Market House
- K... Hotel
- L... Residence
- M... Public Reservations

Scale of 500 Feet to an Inch.

# PLAN OF DETROIT



DETROIT RIVER

## Stadtlayout

Seite 22/23

Die Verwaltungsgrenzen, Polizeidistrikte und Schulbezirke von Detroit, überlagern sich, greifen ineinander über und wurden in Folge demographischen Wandels bereits mehrmals verändert. In der öffentlichen Wahrnehmung sind jedoch der innerstädtische Bereich, direkt am Detroit River, sowie die von Downtown aus in nordwestlicher Richtung verlaufende Woodward Avenue, am präsentesten. An der Woodward Avenue sind die Stadtteile Downtown, Midtown, New Center und North End aufgefädelt. Nach einer Unterbrechung durch die Enklaven Hamtrac und Highland Park folgt der Stadtteil Palmer Park. Southwest und der Jefferson Korridor bilden zwei weitere erwähnenswerte Stadtteile. Der Rest von Detroit wird gespalten durch die Woodward Avenue in West Side und East Side aufgeteilt, in denen die zusammenhängenden Wohngebiete durch informelle Grenzen in Neighborhoods unterteilt werden.

Highland Park und Hamtrac wurden zwar vom urbanen Gefüge der Stadt umschwemmt, als sich dies ausdehnte, weigerten sich jedoch, verwaltungstechnisch eingegliedert zu werden und

sind heute nach wie vor autonom und unabhängig.

Die Ausdehnung der Stadt hat ein enormes Ausmaß erreicht. 40-60 km vom Stadtzentrum aus erstrecken sich die Siedlungen die zu einem Großteil nach dem 2. Weltkrieg angelegt wurden. Während Downtown und einige dichtbesiedelte, zentrumsnahe Viertel durchaus den Charakter einer nordamerikanischen Stadt aufweisen, ist der Rest der Stadt dünn besiedelt und von kleinteiliger Struktur. Arbeitersiedlungen die rund um die ehemaligen Fabriken angeordnet sind, stehen heute meist ebenso leer wie die Fabriken, die die Arbeiter angelockt hatten, selbst.

Unterschiedlichste Stadtentwicklungsprojekte haben über die Jahre hinweg einige Stadtteile neu belebt. Die Detroit International Riverfront ist eines davon. Eine bisher fünf Kilometer lange Promenade entlang des Detroit Rivers, die aus einer Kombination aus Parks, Wohngebieten und Einkaufszonen besteht und in den nächsten Jahren, um drei Kilometer, bis zur Ambassory Bridge, erweitert werden soll.<sup>27</sup>

S.22  
27|Vgl. detroitmi.gov, Visitors 2014.

S.23  
28|detroitbythenumbers.gov, Poverty 2014.

## **Leerstand und infrastruktureller Verfall**

Die derzeitige Situation Detroits ist auf unterschiedliche Faktoren zurückzuführen, die im Laufe der geschichtlichen Entwicklung der Stadtstruktur eine derartig schwierige Lage erst möglich gemacht haben. Das enorm schnelle Wachstum der Bevölkerung Anfang des 20. Jahrhunderts, brachte eine flächendeckende Bebauung niedriger Dichte mit sich, die sich beinahe unkontrolliert ausbreitete. Nach dem Fall der Automobilindustrie und zahlreicher anderer auftretender Probleme war die Stadt auf die enorme Bewohnerflucht nicht vorbereitet. Zurück bleibt eine Geisterstadt mit wenigen verbleibenden Seelen, deren Grundbedürfnisse nach Sicherheit und Bildung auf Grund der großen Zersiedelung kaum mehr abgedeckt werden können. Zunehmend verfallender Leerstand und die Aufrechterhaltung der städtischen Infrastruktur werden zum Problem.

Eine Zählung aus dem Jahr 2009 belegt, dass ein Viertel aller Grundstücke in Detroit nicht erschlossen oder unbebaut ist. 10% aller Häuser sind verlassen. Die Studie besagt allerdings auch, dass 86% der bewohnten Bauten in ei-

nem guten Zustand sind. Es stehen jedoch nicht nur Wohngebäude leer. Die Stadtflucht der Bewohner hat auch die Infrastrukturbauten verwaorlost zurückgelassen. Sportstätten, Kulturbauten, Kirchen stehen leer und roten vor sich hin. Was sich auf die verbliebenen Bewohner noch drastischer auswirkt, ist, dass auch die Dienststellen wichtiger Institutionen die für die Sicherheit der Bürger Verantwortung tragen, Polizei und Feuerwehr, sowie Schulen in diesen Gegenden aufgelassen wurden.

Eine derartig hohe Zahl an verwaorlosten Objekten birgt hohes kriminelles Potential oder zumindest den Anschein davon. Die verlassenen Gebäude erzeugen Unsicherheit bei der verbliebenen Bevölkerung. Die Reaktion der Stadtregierung auf dieses Problem ist, so viele dieser Häuser wie möglich und leistbar abzureißen. Allein im Jahr 2010 wurden 3.000 der 10.000 obsoleten Bauten abgerissen. Eine Folge des Abtragens ist jedoch das die dadurch entstehende noch niedrigere Dichte die Infrastruktur der Stadt verstärkt belastet und der urbane Raum zunehmend renaturiert wird.<sup>28</sup>

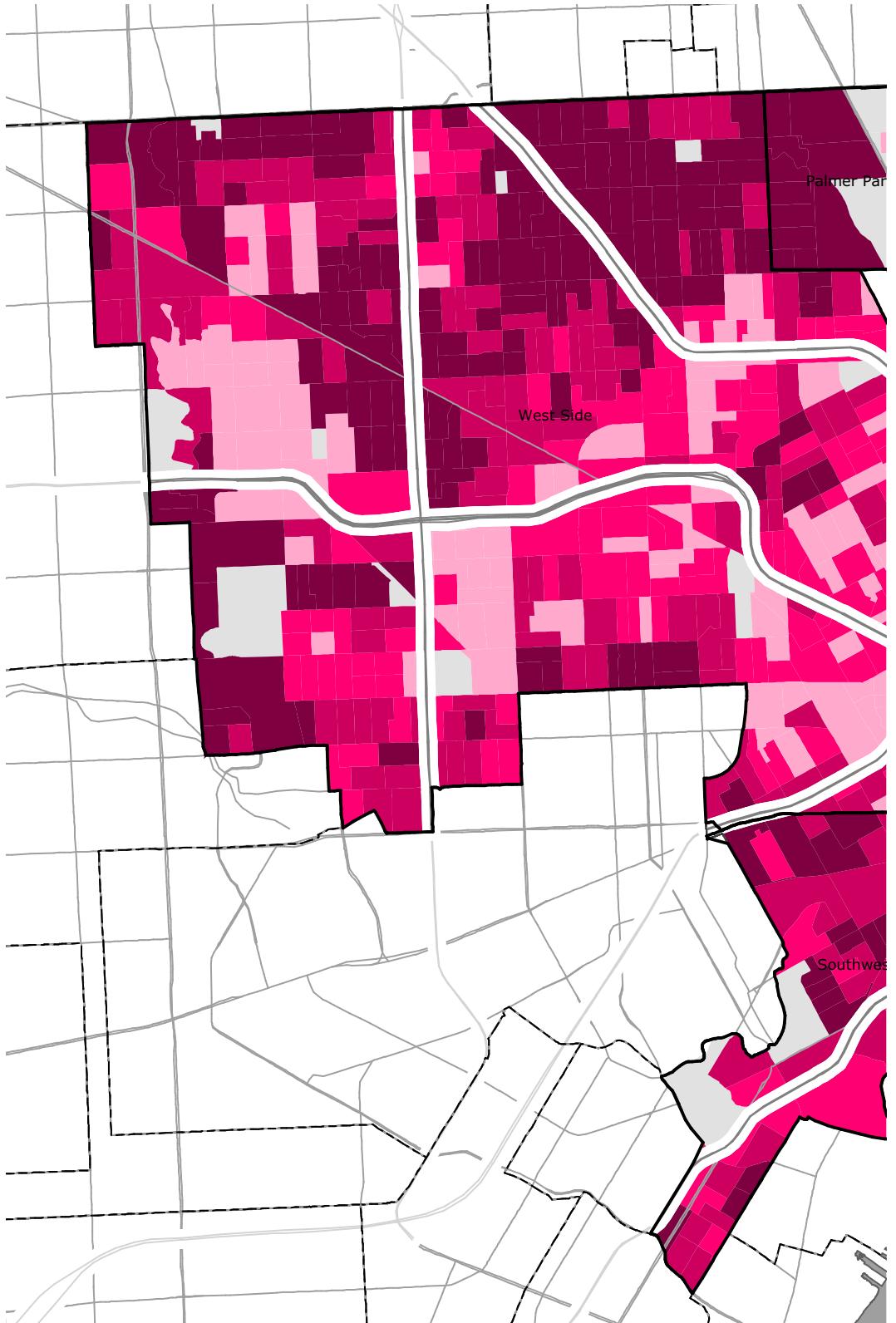
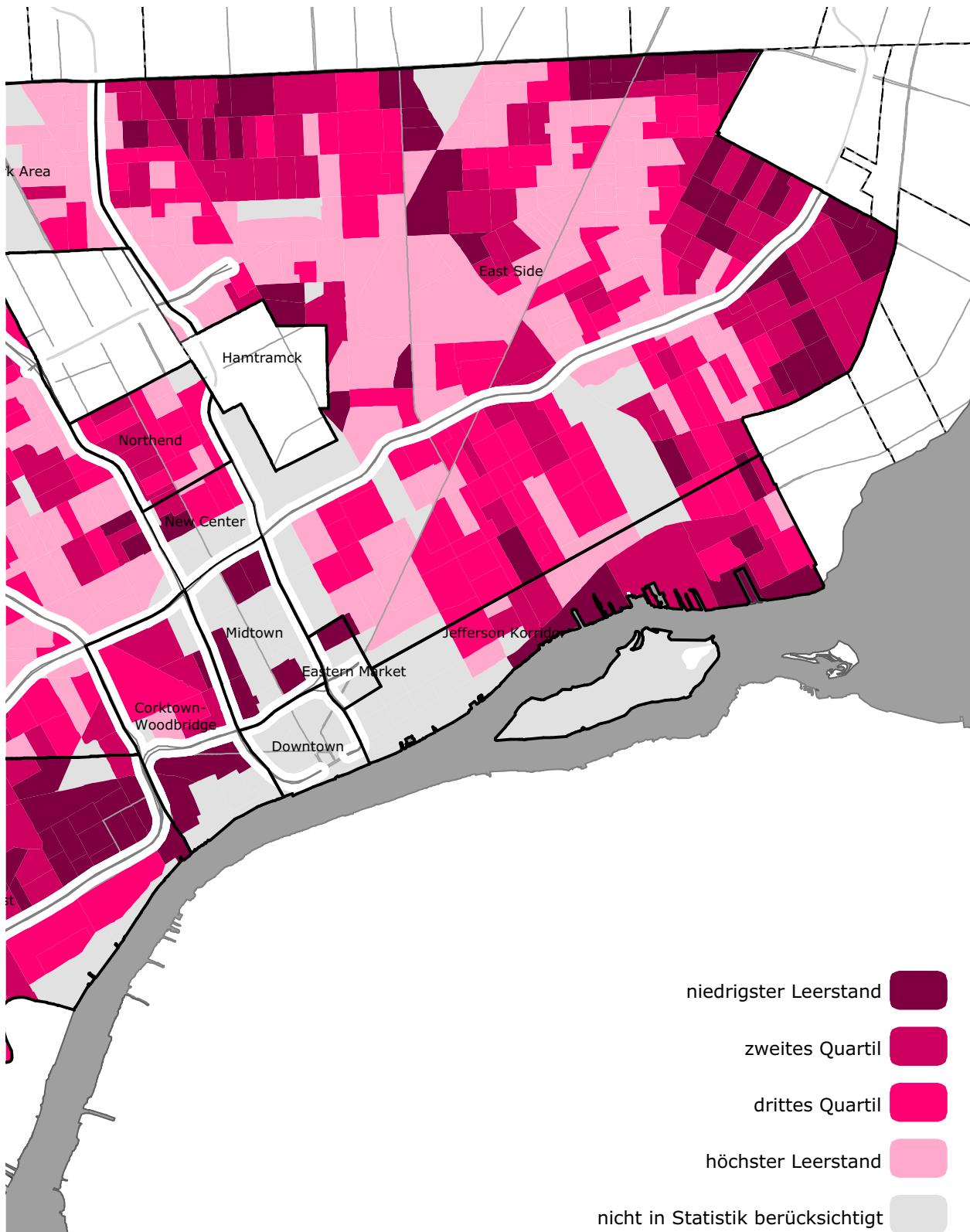


Abb.13: Die Stadtviertel Detroit's; Grad des Leerstandes





S.26  
Abb.14:  
ehemaliges Baseball-  
stadion der Detroit  
Tigers

Abb.15: Die Jane  
Cooper Elementary  
School

S.27  
Abb.16: obsolete  
Infrastrukturgebäude  
in Highland Park -  
Polizei, Feuerwehr,  
Rathaus

Abb.17: National  
Theater





## Musik

Seite 28/29

Todd Rhodes, Paul Williams, Jackie Wilson, Hank Ballard, Smoky Robinson, Diana Ross, The Supremes, Steve Wonder, Juan Atkins, Kevin Saunderson, Derrick May... Viele große Namen aus den unterschiedlichsten Genres und Epochen der Musikgeschichte prägen die Geschichte Detroits und wurden im Gegenzug von ihr geprägt.

Als Berry Gordy 1959 das legendäre Label *Motown Records* gründet, blickt Detroit bereits auf eine bewegte Musikgeschichte zurück. Anfang der 1920er Jahre war Detroit neben den Musikszenen von New York und Chicago noch unbedeutend, doch schon Ende der 20er füllten großartige Musiker die zahlreichen Tanz- und Ballräume der Stadt. Big Band Jazz wurde abgelöst von Blues und R&B. Vor der Gründung von Motown Records war es trotz der regen Musikszene, aufgrund des Fehlens von großen, namhaften Plattenlabels für die Musiker in Detroit kaum möglich zu nationaler Berühmtheit aufzusteigen. Heute verbinden wir den Sound von Künstlern wie Diana Ross, The Supremes und Stevie Wonder bewusst oder unbewusst immer noch mit Motown.

Mit dem Untergang der Autoindustrie wird es auch um die Musikindustrie in Detroit ruhig. Bis in den 1980er Jahren der Detroit Techno geboren wird. Juan Atkins gründet 1985 das Technolabel *metroplex records*. Gemeinsam mit Eddie Fowlkes, Kevin Saunderson und Derrick May gilt er als Begründer des musikalischen Meilensteines: *Techno*. Der Sound dieser Musiker bildet die Grundlage für den Großteil der elektronischen Musik die wir heute hören.

Der Film ‚High Tech Soul - The Creation of Techno Musik‘ erzählt die Geschichte der Entstehung dieser Musikszene und erklärt warum als Geburtsort für Techno nur Detroit in Frage kam. Dunkle städtische Lofts, leerstehende Fabriken und Lagerhallen - das sind die Orte an denen der Techno seinen Anfang fand und sie gehören zu den Gründen warum. Spätestens seit Eminem 1999 die Charts stürmte, hat auch der Hip Hop in Detroit seine Heimat gefunden.<sup>29</sup>

Das seit dem Jahr 2000 veranstaltete jährliche Elektronikmusikfestival lockte 2012 mehr als 100.000 Besucher nach Detroit.

S.28  
29|aus High Tech  
Soul - the Creation of  
Techno

S.29  
30| Céline 1932,253.

Abb.18: Das Record  
Label Motown Records  
zieht zahlreiche Stars  
nach Detroit.

Abb.19: 1989 lässt  
Juan Atkins die Musik-  
stadt Detroit wieder  
aufleben.

*„.....aber einen großen Eindruck hatte ihm die Musik gemacht, mit der sie versuchen, sich ein wenig von der Last des Alltages zu befreien und die Qual, daß [!] man alle Tage dasselbe tun muß [!], zu vergessen. Solange die Musik spielt schaukeln sie sich im Takt über das sinnlose Leben weg.“<sup>30</sup>*



## Sport

Seite 30/31

Die Stadt und ihre Bewohner werden seit Jahrzehnten von ihren Sportteams geprägt. Detroit ist berüchtigt für seine begeisterten Eishockeyfans, was der Stadt auch den Spitznamen *Hockeytown* einbrachte. Doch neben Hockey sind auch Basketball, Football und Baseball Profiteams in Detroit beheimatet. Damit ist die Stadt eine von zwölf in Nordamerika, die ein Team in jeder der vier bedeutendsten nordamerikanischen Sportarten besitzt.

Die Spielstätten der Teams befinden sich, mit Ausnahme der Basekthalle der Detroit Pistons, alle in der Innenstadt Detroit. Die Pistons tragen ihre Wettkämpfe etwas außerhalb in Auburn Hills aus. In den vergangenen Jahren wurden in Detroit mehrere bedeutende sportliche Highlights ausgetragen, was für eine erhöhte positive Medienpräsenz der Stadt sorgte.

So wurde am 12. Juli 2005 das 2005 Major League Baseball All-Star Game im Stadion in Detroit ausgetragen und 2006 war das Stadion Ford Field Gastgeber für den 2006 Super Bowl XL. 2013 wurden einige Events der NHL Winter Classics in Sportstätten in Detroit und Umgebung veranstaltet.<sup>31</sup>

### **Detroit Lions**<sup>32</sup>

Liga|Sport: NFL|Football

Gründung: 1930

Spielstätte: Ford Field

Sitzplätze: 65.000

### **Detroit Pistons**<sup>33</sup>

Liga|Sport: NBA|Basketball

Gründung: 1941

Spielstätte: The Palace of Auburn Hills

Sitzplätze: 22.076

### **Detroit Tigers**<sup>34</sup>

Liga|Sport: MLB|Baseball

Gründung: 1894

Spielstätte: Comerica Park

Sitzplätze: 41.782

### **Detroit Red Wings**<sup>35</sup>

Liga|Sport: NHL|Eishockey

Gründung: 1926

Spielstätte: Joe Louis Arena

Sitzplätze: 20.066

S.30

31|Vgl. wikipedia, Sports in Detroit.

32|Vgl. detroitlions.com.

33|Vgl. nba.com, Pistons.

34|Vgl. detroit.tigers.mlb.com.

35|Vgl. redwings.nhl.com

S.31

von oben nach unten  
Abb.20: Detroit Lions,  
Logo

Abb.21: Detroit Pistons,  
Logo

Abb.22: Detroit  
Tigers, Logo

Abb.23: Detroit Red  
Wings, Logo



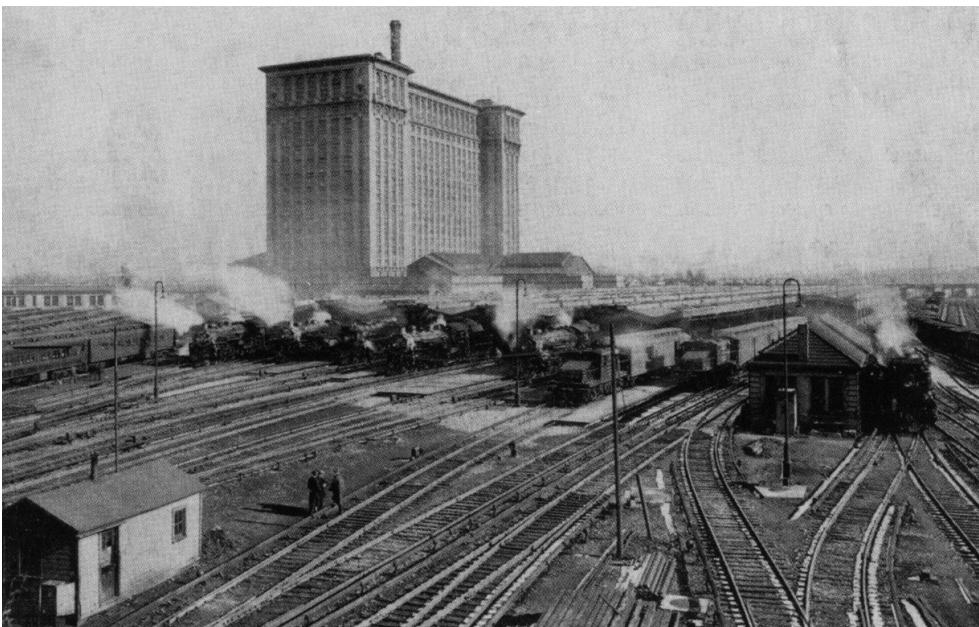
Seite 32/33

S.33  
36|“Wir hoffen auf  
Besseres, Sie wird aus  
der Asche auferste-  
hen.“ Inschrift auf  
dem Wappen Detroit's

Abb.24:  
historisches Detroit  
Michigan Central  
Station, 1925

# 1.3 | Geschichte

„Speramus meliora; resurget cineribus“<sup>36</sup>



## Geschichtlicher Abriss

Seite 34/35

Detroit ist die größte Stadt im Bundesstaat Michigan und entwickelte sich von einem kleinen Posten von „Neu Frankreich“ der sich mit Pelzhandel über Wasser hielt, zur millionenschweren Industriestadt. Mitte des 20. Jahrhunderts erreichte sie, mit einem Einwohnerhoch von 1.849.568<sup>37</sup>, Platz vier auf der Liste der größten US-amerikanischen Städte.

Während des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Detroit immer mehr zu einem Zentrum für Handel und Industrie. Als sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts auch noch die Automobilindustrie dort ansiedelt, welche unzählige Arbeiter aus allen Teilen Amerikas (und auch Europas) anzieht, wächst die Stadt und ihre umliegenden Siedlungen zu einer der größten Metropolen der Vereinigten Staaten heran. Detroit wird mit seinen zahlreichen Arbeitsplätzen zum Sinnbild für den Amerikanischen Traum.

Steigende Konkurrenz auf dem globalen Markt, die darauf folgende De-Industrialisierung und Unzufriedenheit in der Bevölkerung führen dazu, dass die Bewohner der Stadt so bald es ihnen möglich ist in einen der Vororte ziehen.

Detroit beginnt zu schrumpfen. Die Steuereinnahmen der Stadt gehen zurück. Die Kosten für die Aufrechterhaltung der Infrastruktur steigen. Unzählige Leerstehende Häuser erhöhen die Kriminalität in den Straßen der Stadt.

Am 28. März 2013 meldet der nur wenige Wochen davor eingesetzte Krisenmanager Detroits, Kevyn Orr, ein Konkursverfahren für die Stadt Detroit an. Es ist das größte Konkursverfahren in der Geschichte der Vereinigten Staaten.

Donnerstag, der 24. September 2014: Der Stadtrat Detroits, stimmt einstimmig für die Auflösung des Notstandes und die Wiederaufnahme der Regierungstätigkeiten durch die Stadtregierung. Ende des Jahres sollten sich alle Ämter der Stadt, wieder unter der Kontrolle der gewählten Amtsinhaber befinden. Vielleicht wird der Machtwechsel den Bewohnern nicht unmittelbar auffallen, er ist jedoch von großer Bedeutung.<sup>38</sup>

S.34

37|detroitmi.gov, numbers 2014.

38|Vgl.detroitmi.gov, History 2014.

S.35

39| Vgl. detroithistorical.org, early-american-detroit, 2014.

## Gründung

Der Name der ersten Siedlung, *Ville d'Étroit*, leitet sich von *le détroit du Lac Érie* (franz. Detroit River) ab und bezieht sich auf den Stützpunkt den der französische Offizier Sieur de Cadillac dort 1701 errichtet. 1765 leben 800 Menschen auf dem Stützpunkt Detroit, deren Haupteinnahmequelle der Tauschhandel mit den Einheimischen ist. Das Versprechen von Landbesitz lockt zahlreiche weitere Siedler.

1760 ergibt sich der letzte französische Kommandant, den Briten, welche den Namen der Siedlung auf Detroit verkürzen. Anfangs gibt es Aufstände der Ureinwohner, die ihre Unabhängigkeit demonstrieren wollen. Im Amerikanischen Unabhängigkeitskrieg sind die Eingeborenen jedoch wichtige Verbündete der Briten. Dieses Bündnis und logistische Probleme auf der Seite der Nordamerikaner verhindern, dass jemals Truppen bis nach Detroit vorrücken können. Im *Treaty of Paris* 1783, treten die Briten Territorium ab, unter anderem auch Detroit. Großbritannien fährt jedoch damit fort mit den Einheimischen zu handeln und sie mit Waffen zu versorgen. Nachdem die Briten formal die Kontrolle des Territoriums bereits abgetreten haben,

ziehen sie sich nach dem in Kraft treten des *Jay Treaty* 1796 tatsächlich zurück. 1805 zerstört ein Brand den Großteil der Siedlung, lediglich eine Lagerhalle am Fluss und die geziegelten Kamine der Wohnhäuser beiben stehen. Das auf der Flagge von Detroit abgedruckte Motiv und die Inschrift, erinnern heute noch an dieses Ereignis.

Im Britisch-Amerikanischen Krieg kapitulieren die Amerikaner 1812. Doch schon 1813 erobern sie ihr Territorium zurück und übergeben die Kontrolle am 24. Oktober 1815 an die dort ansässige Bevölkerung mit der Wahl eines fünf Personen Ausschusses und den Erlass eines Freibriefes für die Stadt Detroit. In den kommenden Jahrzehnten wird mit der Erweiterung der Stadt von sechs Bezirken auf dreizehn auch der Stadtrat angemessen vergrößert.

Vor und während des Sezessionskriegs war Detroit aufgrund seiner Nähe zur kanadischen Grenze eine Schlüsselstelle im geheimen Untergrundnetzwerk für fliehende Sklaven. Das Denkmal am Campus Martius Park *Michigan Soldiers and Sailors* erinnert heute noch an die Rolle des Staates Michigan im Amerikanischen Bürgerkrieg.<sup>39</sup>

## Der Aufstieg<sup>40</sup>

Seite 36/37

Nachdem Wiederaufbau der Stadt Anfang des 19. Jahrhunderts, entsteht eine wachsende, lebhafte Gesellschaft, sodass zu Zeiten des Sezessionskrieges bereits 45.000 Menschen in Detroit leben. Sie siedeln sich vorwiegend entlang der Jefferson Avenue Richtung Osten und der Fort Street Richtung Westen an. Umbau- und Erneuerungsarbeiten lösen in den kommenden 150 Jahren die ursprüngliche Bebauung dieses Gebietes, mit Ausnahme einiger weniger vorbürgerkriegszeitlicher Gebäude, fast vollständig ab.

Die Aussicht auf *Homeownership*, sowie gut bezahlte, sichere Arbeit für Jedermann, machen Detroit zur Anlaufstelle für Arbeitssuchende und zur Schmiedstätte für den *Amerikan Dream*.

Mit zunehmender Größe steigt auch die Bedeutung der Stadt im Transportwesen. Sie bildet einen Knotenpunkt zwischen den Schifffahrtswege der Großen Seen mit dem Erie Kanal und den Eisenbahnverbindungen, sowie zu einem späteren Zeitpunkt auch noch hervorragende Freeway-Verbindungen. Pharmazeutische Firmen etablieren ihre

Firmenzentren in Detroit und Globe Tabacco errichtete 1888 eine Produktionsfirma in der Nähe der Innenstadt. Der Aufstieg der Produktion führt zum Entstehen einer neuen Gesellschaftsschicht - den wohlhabenden Industriellen, Unternehmern und Facharbeitern. Diese „Neureichen“ beginnen sich in eigenen Vierteln anzusiedeln.

Seit ihren Anfängen ist Detroit eine Stadt der Einwanderer. Nach den Franzosen und Engländern, die sie im 18. Jahrhundert aufbauen, wandern im Laufe des 19. Jahrhunderts, größtenteils zwischen 1860-1890, Iren, Polen und Deutsche ein. Die zunehmende Zahl an Arbeitern, die die Produktion lockt, hat eine Ausbreitung der Stadt in Richtung Norden zur Folge. Die Bürger errichten ihre Häuser entlang der Woodward Straße welche damals ein ruhiges Wohnviertel ist. Ende des 19. Jahrhunderts, wurde das Wohnen in Apartments gesellschaftlich akzeptabel, auch für reiche Mittelklasse-Familien. Trotz der steigenden Akzeptanz der Apartmenthäuser leben Anfang des 20. Jahrhunderts fast neun von zehn Einwohnern (87%) in Einfamilienhäusern.

Die unterschiedlichen ethnischen Gruppen spezialisiern sich in bestimmten Arbeits- oder Wirtschaftsbereichen und dominieren diese vortan. Die religiösen Bauten Detroits verweisen auf die unterschiedlichen Herkunftsländer der vielen Einwanderer, welche ihre Gemeinden meist um religiöse Zentren aufbauen. Beim Bau ihrer Häuser verließen sich die Arbeiter fast ausschließlich auf ihre Landsleute. Sie errichteten sie in ihren eigenen Vierteln, mit Hilfe „ihrer“ Leute. Reichte das Geld nicht aus, um sich ein Eigenheim zu bauen, lebten sie vorübergehend bei ihren Landsmännern. So entstand ein Immobilienmarkt, der informell, ortsbezogen und ethnisch kontrolliert war. Diese „natürliche“ Segregation wird für Detroit später noch zum Problem. Zudem unterschied sich dieser Wohnungsmarkt deutlich vom professionell organisierten.

Dieser selbstorganisierte Markt in Kombination mit sicheren Arbeitsplätzen und hohen Löhnen ermöglichte im 19. Jahrhundert den Besitz eines Hauses nicht nur der besser verdienenden Mittelklasse sondern auch der Arbeiterschicht. Ein Traum vieler rückte in greifbare Nähe.

Anfang des 20. Jahrhunderts sollte sich mit der rapiden Entwicklung der Autoindustrie die Zahl der Zuwanderer in Detroit noch weiter steigern. Die bereits existierenden Produktionsanlagen von Werkzeugmaschinen und Karosserien gaben Detroit einen zusätzlichen Vorteil bei der Entwicklung des Standortes zur Automobilhauptstadt. Die 1905 errichtete Packard Automobile Plant ist der technische und konzeptionelle Vorreiter für die 1910 erbaute Highland Park Ford Plant und ein Meilenstein der Produktionsgeschichte. Dieses neue „Fabrikssystem“ von Architekt Albert Kahn sollte die Automobilproduktion revolutionieren und bildet den Grundstein für die von Ford perfektionierte Fließbandarbeit und somit der Massenproduktion. Den Firmen Packard und Ford folgen andere namhafte Autohersteller - Cadillac, General Motors - was der Stadt zu ihrer enormen Anziehungskraft auf Arbeiter und dem noch heute nachhallenden Ruhm als Automobilhauptstadt verhilft. Die Industrie beherrscht bald ganz Detroit und zu den angesiedelten Fabriken werden die passenden Firmensitze in der Stadt errichtet.

1910 begann Ford einen Mindestlohn

von \$5 pro Tag zu bezahlen was in etwa dem doppelten der üblichen Lohnhöhe entsprach. Dadurch gelang es nicht nur die weltbesten Arbeiter nach Detroit zu holen, es half auch die Fluktuationsrate zu senken und die Produktion zu steigern. Es senkte die Gesamtarbeitskosten und verhalf dem Model T von Ford zur Dominanz am Absatzmarkt. In den 20er Jahren löste General Motors mit ihren Modellen die sich durch hochpreisige Qualität und Vielfalt hervorhoben, als Spitzenreiter auf dem Markt ab. Zusätzlich bot General Motors einen Finanzierungsplan für potentielle Käufer.

Die rapide Entwicklung der Industrie erhöhte stetig den Bedarf an Arbeitskräften. Anfangs wird dieser Hunger durch enorme Zuwandererzahlen aus Europa gestillt. Zwischen 1900 und 1930 schnellte die Bevölkerungszahl von 265.000 auf über 1.5 Millionen und die Stadtgrenzen werden aus ihrem Rahmen gesprengt. Großangelegte Projekte sollten die Infrastruktur und Transportwege auf unterschiedliche Ebenen verteilen, um den Anforderungen einer derart schnell wachsenden Stadtstruktur gerecht zu werden.

Mit der immer weiter gesteigerten Produktionsleistung, steigt auch der Bedarf an Arbeitsleistung immer weiter. Am Beginn kommen diese zusätzlichen Arbeitskräfte zum überwiegenden Teil aus Europa und Kanada, aber es kommen auch immer mehr Arbeiter aus den Südstaaten. Ford und Pullman sind unter den wenigen Arbeitgebern die auch Afroamerikaner als Arbeitskräfte einstellen. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts steigt die Bevölkerungszahl um mehr als das Sechsfache an. Die Stadt dehnte ihre Grenzen exponentiell aus und verschluckt umliegende Dörfer einfach. Ausnahmen sind die Gemeinden Dearborn und Hamtramck, die sich nicht eingliedern lassen und auch heute noch kleine städtische Enklaven bilden, welche gesetzlich unabhängig sind.<sup>41</sup>

Während des 2. Weltkriegs kam es zu einer weiteren Einwanderungswelle - diesmal überwiegt die Zahl der Einwanderer aus den Vereinigten Staaten - Weiße aus Appalachia und Schwarze aus dem ländlichen Süden. Der Eintritt der Vereinigten Staaten in den 2. Weltkrieg bringt einige Veränderungen in

S.38  
41| Vgl. detroithistorical.org, Arsenal of Democracy 2015.

S.39  
42|Ebda.,. 2015.

die Stadt. Sie wird zum *Arsenal of Democracy*. In den Jahren 1942-1945 wird die Produktion von Autos komplett eingestellt und an ihrer Stelle werden M5 Panzer, Jeeps und B-24 Bomber für die Alliierten produziert. Die Fabriken werden ausgebaut, um eine möglichst hohe Produktionsleistung zu erreichen.<sup>42</sup>

Der B-24 Liberator, das meist produzierte Kampfflugzeug der Geschichte, wurde für großflächige Bombardierungen Deutschlands eingesetzt. Vor dem Krieg, konnte die Flugzeugindustrie unter optimalen Bedingungen einen dieser Bomber pro Tag und Fabrik herstellen. Im Jahr 1943 konnte in Fords Fabriken ein Bomber in einer Stunde hergestellt werden, bei einer maximalen Produktionszahl von 600 im Monat und bei 24 Stunden Schichten. Viele Piloten schliefen auf Aufklapp-Betten und warteten auf den Start, während ihre Flugzeuge vom Fließband rollten.

## Erste Anzeichen des Verfalls

Seite 40/41

Die Fassade immerwährenden Wachstums begann zu bröckeln noch lange bevor die Bevölkerungszahl Detroits ihren Höhepunkt erreicht hatte. Ende der 1920er Jahre als die große Wirtschaftskrise über die Stadt hereinbrach, zeigten sich schon die Probleme die auftreten würden, wenn der Bedarf an Arbeitskräften sinken sollte.

24. Oktober 1929 - Die Weltwirtschaftskrise ist ein verheerender Schlag für Detroit. Die Verkaufszahlen für Autos stürzen in den Keller und unzählige Arbeiter müssen von den Industrieunternehmen gekündigt werden. Der amtierende Bürgermeister, Frank Murphy (1930-33), besteht darauf, dass keiner seiner Bürger hungrig bleiben soll und gründete das *Mayor's Unemployment Committee*, welches Suppenküchen und Potato Gardens organisierte. Als Frank Couzens 1933, das Amt des Bürgermeisters übernimmt, befindet sich die Stadt in einer finanziellen Krise. Durch die hohe Arbeitslosenrate bleiben die Steuereinnahmen aus, dafür schießen die Ausgaben für Sozialhilfen in den Himmel. Die Stadt gerät mit ihren Zahlungsgarantien in Verzug und muss Lehrer, Polizisten und Feuerwehr-

männer mit Schuldscheinen bezahlen. Couzens gelingt es mit Hilfe staatlicher Unterstützung die Schulden zu verringern, den Finanzhaushalt zu entlasten und so die finanzielle Glaubwürdigkeit der Stadt wieder herzustellen.

Während dem 2. Weltkrieg häufen sich die Spannungen zwischen den diversen Ethnien, die in der Nachkriegszeit ihren vorläufigen Höhepunkt erreichen sollten. Trotz eines massiven Unterangebots am Wohnungsmarkt, strömten immer mehr Familien in die Stadt, auf der Jagd nach einem der gutbezahlten Fabrikjobs. Die unterschiedlichen Ethnien fühlen sich von den Anderen, den Neuen, bedroht. Sie fürchten um ihre Jobs, Häuser, Gemeinden und Kirchen. Der vorhersehbare Tumult bricht schließlich im Juni 1943 aus, als Weiße gegen Schwarze die Rassenspannungen ausfechten. Die Straßenschlacht dauert drei Tage. Sie kostet 25 Schwarzen und 25 Weißen das Leben. 433 Menschen werden verwundet und es wird Eigentum im Wert von zwei Millionen US\$ zerstört. Schließlich marschiert die US Army ein, um die Aufstände unter Kontrolle zu bringen.<sup>43</sup>

S.40  
43|Vgl. wikipedia,  
Decline of Detroit,  
2014.

S.41  
44|bls.gov,Statistics  
2015.

45|Ebda.

## Der Fall einer Millionenstadt

31.000 leerstehende Häuser, 90.000 unbesetzte Grundstücke, 70.000 herrenlose Gebäude. Weite, nahezu leerstehende Ebenen, die früher mal Stadt waren. Detroit ist zur Geisterstadt geworden, berüchtigt für Brandstiftungen Drogen und Vandalismus.<sup>44</sup>

In den 1920er Jahren blühte die Stadt. Hand in Hand mit der Automobilindustrie im immerwährenden Aufschwung. Es gab Arbeit, hohe Löhne und die Aussicht auf ein Eigenheim. Doch als die Bevölkerungszahl in Detroit mit 1.850.000 Einwohnern in den 50er Jahren ihren Höhepunkt erreicht, zeigen sich schon die ersten Risse in der Fassade. Der Amerikan Dream beginnt zu bröckeln. In den folgenden Jahrzehnten sollte er endgültig zerfallen. Technologische Veränderungen und verstärkte Automatisierung senken den Bedarf an Arbeitskräften dramatisch. Die Anforderungen an die Räumlichkeiten einer Fabrik verändern sich ebenso wie die Lohnpolitik, was die Unternehmer veranlasst ihre Fabriken andernorts anzusiedeln. Arbeitsplätze werden rar; die Stadt leerer; die Einnahmen durch Steuern weniger.

Was der derzeitige Stand dieses kontinuierlichen Verfalls ist wissen wir. 23,4% der Bewohner Detroits sind arbeitslos. 36% leben unterhalb der Armutsgrenze. Von den vormals stolzen 1.850.000 Bewohnern sind noch 701.000 übrig. Von ihnen sind 17,6% arbeitslos.<sup>45</sup> Die Stadt kämpft mit Kriminalität, Korruption, Armut, Abwanderung.

Zu den bereits angeführten Problemen kamen in den 1970er und 80er Jahren noch andere zu denen der Autoindustrie hinzu. Durch die Gründung der OPEC stiegen die Kosten für die Kraftstoffe. Außerdem meldete sich auf dem internationalen Markt mit Toyota aus Japan und der VW-Gruppe aus Deutschland erstmals ernsthafte Konkurrenz, die den Druck, preislich und technisch, erhöhten.

Es fällt schwer konkrete Gründe für diese dramatische Entwicklung anzuführen, doch gibt es einige Faktoren die diese offensichtlich beeinflusst haben. Ein Teufelskreis der sich aus Deindustrialisierung, Dezentralisierung, Segregation und Kriminalität aufschaukelt zu einem fluchtartigen Exodus, aller die es sich leisten können, aus der Stadt.

## Timeline | Bevölkerungsentwicklung

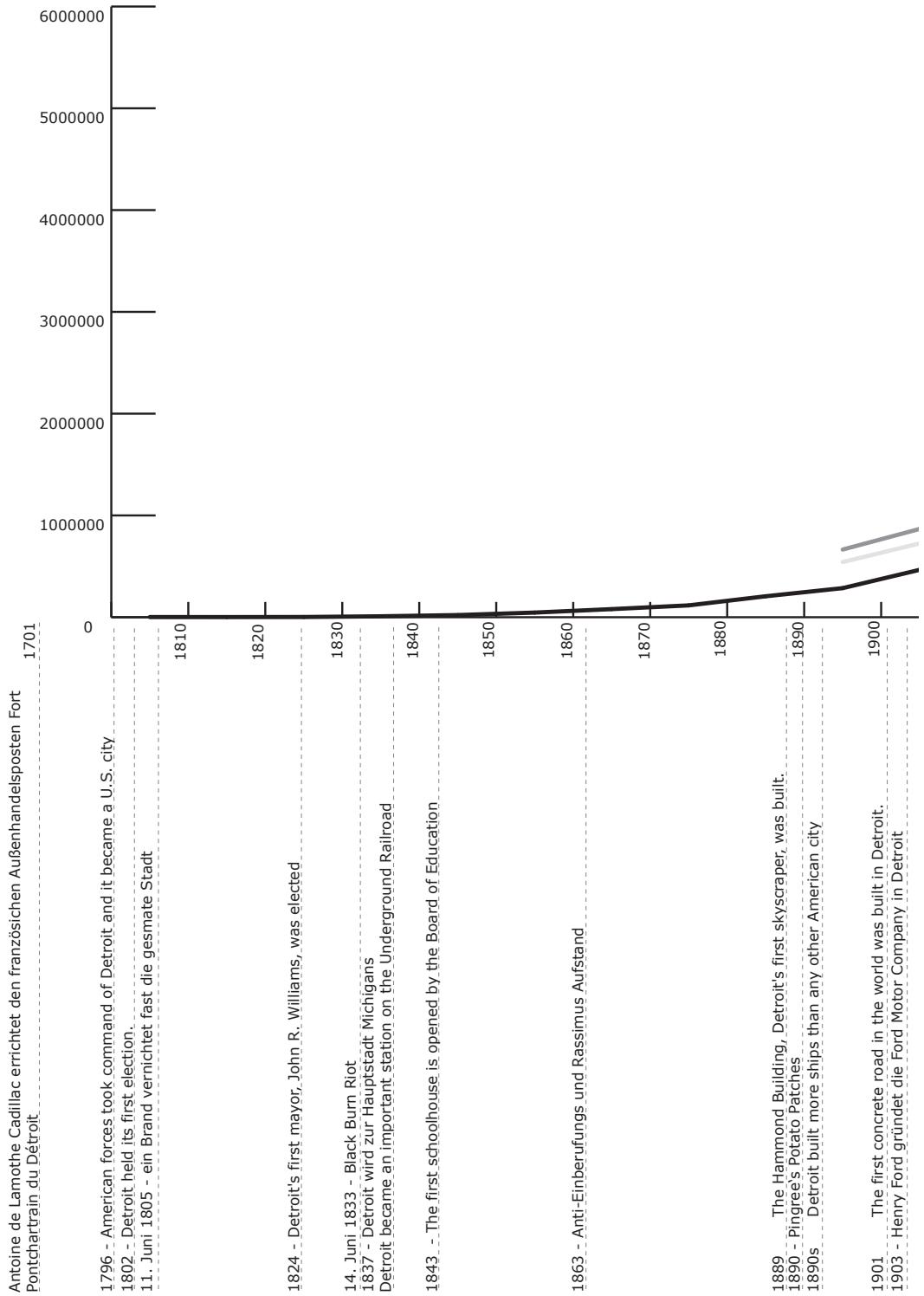
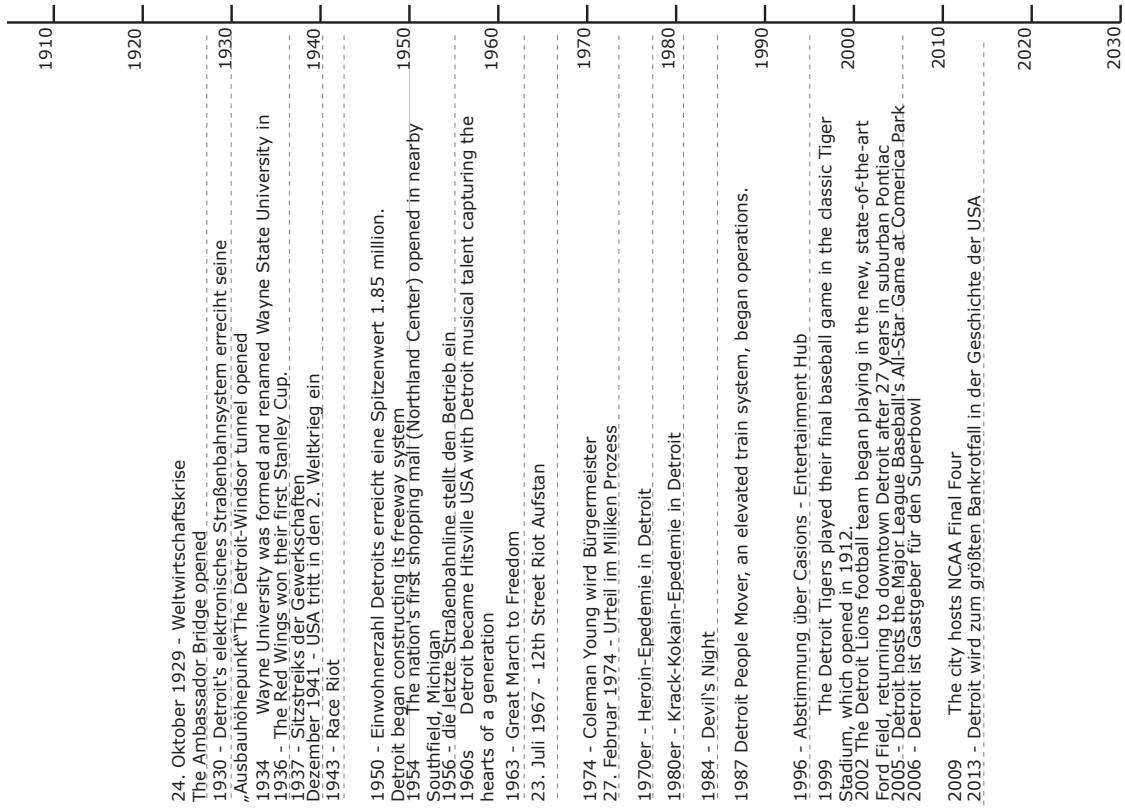
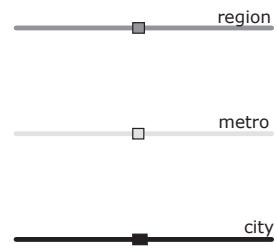


Abb.25:  
zeitliche Abfolge  
geschichtlicher Ereignisse in Verbindung  
mit Bevölkerungsentwicklung



- 24. Oktober 1929 - Weltwirtschaftskrise
- The Ambassador Bridge opened
- 1930 - Detroit's elektrisches Straßenbahnsystem erreicht seine „Ausbauhöhepunkt“
- The Detroit-Windsor tunnel opened
- 1934 Wayne University was formed and renamed Wayne State University in Southfield, Michigan
- 1936 - The Red Wings won their first Stanley Cup.
- 1937 - Sitzstreiks der Gewerkschaften
- Dezember 1941 - USA tritt in den 2. Weltkrieg ein
- 1943 - Race Riot
- 1950 - Einwohnerzahl Detroit's erreicht eine Spitzenwert 1,85 million.
- Detroit began constructing its freeway system
- 1954 - The nation's first shopping mall (Northland Center) opened in nearby Southfield, Michigan
- 1956 - die letzte Straßenbahnlinie stellt den Betrieb ein
- 1960s - Detroit became Hitsville USA with Detroit musical talent capturing the hearts of a generation
- 1963 - Great March to Freedom
- 23. Juli 1967 - 12th Street Riot Aufstan
- 1974 - Coleman Young wird Bürgermeister
- 27. Februar 1974 - Urteil im Miliken Prozess
- 1970er - Heroin-Epedemie in Detroit
- 1980er - Krack-Kokain-Epedemie in Detroit
- 1984 - Devil's Night
- 1987 Detroit People Mover, an elevated train system, began operations.
- 1996 - Abstimmung über Casions - Entertainment Hub
- 1999 - The Detroit Tigers played their final baseball game in the classic Tiger Stadium, which opened in 1912.
- 2002 The Detroit Lions football team began playing in the new, state-of-the-art Ford Field, returning to downtown Detroit after 27 years in suburban Pontiac
- 2005 - Detroit hosts the Major League Baseball's All-Star Game at Comerica Park
- 2006 - Detroit ist Gastgeber für den Superbowl
- 2009 - The city hosts NCAA Final Four
- 2013 - Detroit wird zum größten Bankrottfall in der Geschichte der USA



Seite 44/45

# 1.4 | Verfallsfaktoren

„Das größte Opfer jedoch war die Stadt selbst. Die Wunden Detroit's gingen tiefer als die unmittelbaren Verluste der Todesopfer und Verletzten. Der Aufstand brachte die Stadt auf den direkten Weg zur ökonomischen Verwüstung. Er beraubte die Stadt und machte sich mit unschätzbar wertvollen Arbeitsplätzen, Steuern, Hypotheken, Zinsen, um es kurz zu sagen mit dem ganzen verdammten Geld, aus dem Staub.“ *Coleman Young*<sup>46</sup>

S.47  
47| Vgl. wikipedia,  
History 2014.

48|Vgl. wikipedia,  
Decline of Detroit  
2014.

## **Faktor|Dezentralisierung Stadt<sup>47,48</sup>**

Detroit ist eine schrumpfende Stadt aber eine wachsende Region. 1940 lebt etwa ein Drittel der Bevölkerung Michigans in der Stadt Detroit; heute wohnt die Hälfte der Einwohner des Bundesstaates in der Metropolregion. Bei der Volkszählung im Jahr 2010 beträgt die Einwohnerzahl der Stadt 713.777, während sich die Bevölkerungszahl in der (Statistikzone) Metropolitan Detroit auf 5.218.852 beläuft. Der Ausbau des Autobahnnetzes in den 50er und 60er Jahren machte das Gebiet rund um Detroit zu einer wichtigen Metropolregion. Das Straßennetz, das in den folgenden Jahrzehnten noch weiter ausgebaut wurde, erleichterte das Wohnen in Vororten und Pendeln zu Arbeitsplätzen in der Stadt, um ein Vielfaches.

Bevor die Autoindustrie Detroit als Produktionsstandort auserkohl, war die Stadt klein, kompakt und für den regionalen Raum ein Produktionszentrum. Anfang des 19. Jahrhunderts leben lediglich 285.000 Einwohner in Detroit. Nachdem Aufschwung und dem enormen Angebot sind es 1.850.000. Das Erscheinungsbild der Stadt erinnerte mehr an L.A als an eine Stadt an

der Ostküste. New York brachte seine Menschenmassen in Apartmentblocks unter; Philadelphia in dicht bebauten Reihenhäusern. Detroit hingegen war ein gigantischer Teppich an Einfamilienhäusern (manchmal Doppelhäuser) geworden, welche sich entlang von Straßen auffädelten auf denen die jeweilige Bus- oder Straßenbahnlinie verkehrte die zur richtigen Fabrik fuhr.

Mit den Fertigungshallen kommt auch eine neue Gesellschaftsschicht bestehend aus Anwälten, Unternehmern, Managern und Angestellten, die hohes Einkommen beziehen und sich so als erste ihren Traum vom Eigenheim erfüllen können. Sie wählen jedoch nicht die Stadt als optimalen Wohnort, sondern ziehen sich an die Stadtgrenzen und in die Vororte zurück. Möglichst weit entfernt von den Fabriksstandorten, mit ihrer verpesteten Luft und den zugehörigen Nachbarschaften der gewöhnlichen Arbeiter.

Zu Beginn dieser Entwicklung, in den 1920er Jahren, erfüllt sich dieser Traum vorwiegend für die weiße Bevölkerung, da Nachbarschaften von Afro-Amerikanern als fisikoreicher eingestuft werden

und ihnen so der Zugang zu Krediten verwehrt werden kann. Hinzu kommt, dass sich Immobilienmakler oftmals weigern Schwarzen Eigentum in einem Weißen Viertel zu verkaufen, da diese fürchten ihr Besitz könnte an Wert verlieren. Erwarben sie dennoch ein Haus in einem besagten Viertel waren die Reaktion oft feindseelig und gewalttätig. Die Kombination aus fortschreitender Autoindustrialisierung und der Dezentralisierung, die das Pendeln notwendig macht, führt dazu das bei der Wahrung öffentlicher Interessen vorwiegend jene der Autofahrer berücksichtigt werden. Der Ausbau des Straßensystems erscheint weit wichtiger als die Instandhaltung der Straßenbahnlinie und des restlichen öffentlichen Verkehrs.

Obwohl Detroit über ein Straßenbahnnetz verfügt, ist es nach dem Krieg weder bei den Politikern noch bei der Bevölkerung besonders beliebt. Die Bevölkerung fordert Autos, um zu ihren gemütlichen, weitläufigen Einfamilienhäusern zu pendeln, anstatt sich in enge Straßenbahnwagons zu quetschen, um in dunklen, kleinen Apartments zu verschwinden.

Während dem Krieg werden drei neue Autobahnen erbaut, um die Industrie bei der schnellen Produktion so gut wie möglich zu unterstützen.

In den Jahren 1945-47 bremsen die Inflation, Knappheit am Rohstoff Stahl und Schwierigkeiten in bereits bebauten Gebieten zu bauen, den Fortschritt beim Straßenausbau etwas ein. Doch schon Anfang der 50er Jahre gibt es zahlreiche Pläne, die Detroit zu einem zentralen Schlüsselpunkt des Interstate Highway Systems machen sollen. Der Neubau der Straßen hat einen wesentlichen Finanzierungsvorteil gegenüber dem öffentlichen Nahverkehr, denn es können sowohl Fördergelder des Staates, als auch öffentliche Gelder des Bundes, lukriert werden.

Für die Errichtung dieses äußerst effektiven Netzes an Schnellstraßen, mussten jedoch ganze Viertel abgerissen werden, um den notwendigen Platz zu schaffen. Meist handelt es sich um überwiegend von Schwarzen bewohnten Viertel, die durch den Bau der Schnellstraße eine groben Einschnitt in ihren Lebensraum verkraften müssen. Schnellstraßen haben eine starke tren-

nende Wirkung. Sie schneiden einen Teil des Viertels vom anderen ab. Sie grenzen aus und scheinen unüberwindbar. Die davor oftmals lebhaften, gern bewohnten Viertel beginnen zu verfallen.

In den 1950er Jahren werden 2.800 Gebäude abgerissen, um den Bau des Edsel Ford Expressways zu ermöglichen. Somit begünstigt der Ausbau des Straßennetzes und die Errichtung neuer Schnellstraßen nicht nur die weitere Dezentralisierung, sondern auch die wachsende Segregation.

Im Jahr 1930 existieren in Detroit 30 Straßenbahnlinien auf einem 860 km langen Schienennetz. 1941 fährt die Straßenbahnlinie auf der Woodward Avenue im 60 Sekundentakt. Restriktionen während des Krieges die den Verbrauch von wesentlichen Rohstoffen, wie Gummi und Benzin, regeln, sorgen für eine besonders hohe Nutzung der Straßenbahnen in den 40er Jahren.

Nachdem Krieg werden jedoch nach und nach alle Straßenbahnlinien stillgelegt; im Jahr 1949 ist bereits bei 20 Linien der Betrieb eingestellt worden; 1951 bei fünf weiteren und wieder an-

dere werden einfach auf Buslinien umgestellt. Weitere Schließungen folgen im Jahr 1955 als der damalige Bürgermeister, ein vehementer Vertreter der Zukunft der Autostraßen, den Stadtrat davon überzeugt, die neuerworbenen Wagons für die Straßenbahnlinien an Mexico City zu verkaufen. Obwohl ein nicht unbedenklicher Teil der Bevölkerung gegen die Umstellung auf Busse ist, fährt am 8. April 1956 die letzte Straßenbahn die Woodward Avenue entlang. Nach nicht einmal 10 jähriger Betriebszeit wurden Detroit's Straßenbahnen auf Eisenbahnwagons verladen und nach Mexiko City versandt, wo sie noch weitere 30 Jahre in Betrieb waren. Das Kaufhaus „Hudson“ erkannte als eines der ersten, dass der zunehmende Bedarf an Parkplätzen, auf Grund der Innenstadtlage, zu einem massiven Problem werden würde. Die Lösung für das Problem wird 1954 mit der Eröffnung des Northland Centers präsentiert, dass etwas außerhalb der Stadtgrenze liegt. Zu dieser Zeit ist es das größte vorstädtische Shoppingcenter der Welt und es wird bald zum Haupteinkaufsziel für Bewohner aus dem Westen und Norden Detroit's. Bereits 1961 kann das

Innerstädtisch gelegene Kaufhaus nur mehr die Hälfte des Umsatzes auf sich verbuchen; 1986 wird es geschlossen.

Die Vorschläge vom liberal gesinnten Gewerkschaftsführer, Walter Reuther, für städtisch Neuentwicklungen werden von der großteils weißen Mehrheit der Gewerkschaftsmitglieder abgelehnt. Sie setzten ihre Hoffnungen auf konservative Vertreter der Gewerkschaft welche die Nachbarschaften der Weißen schützen wollen und eine Vermischung mit schwarzen Nachbarschaften ablehnen. Der Besitz eines Einfamilienhauses bietet nicht nur finanzielle Sicherheit, für viele Arbeiter, die sich nur noch zu Gut and die Zwangsvollstreckungen während der großen Wirtschaftskrise erin-

nern, ist er auch identitätsstiftend. Viele Eigenheimbesitzer befürchten, dass durch die Integration von Afroamerikanern in ihre Nachbarschaft, ihre kostbaren Investitionen an Wert verlieren. Nicht nur die Parkflächen reichten nicht mehr. 1945 mangelt es Detroit schließlich an ausreichend Fläche um noch mehr Fabriken zu bauen, dicht bebaute Nachbarschaften aus Einfamilienhäusern, wehren sich gegen den Vorschlag Eigenheime abzureißen, um noch mehr Fabriken zu errichten. Es gibt jedoch noch ausreichend Platz in den Vororten und genau dort lassen sich die neuen Fabriken nieder. Nicht nur die Stadtstruktur ist von einem Dezentralisierungsprozess betroffen, auch die Autoindustrie befindet sich im Wandel.

S.51-52

49| Vgl. wikipedia, History 2014.

50| Vgl. wikipedia, Decline of Detroit 2014.

## Faktor | Dezentralisierung Automobilindustrie <sup>49,50</sup>

Von 1945-1957 lassen allein die *Big Three* (Chrysler, General Motors, Ford) 25 neue Fabriksgebäude errichten. Kleine Produktionsfabriken werden aufgekauft oder vom Markt verdrängt. Sämtliche Gebäude werden in der Metropolregion errichtet; kein einziges in der Innenstadt.

Die Gründe dafür sind zum Einen fehlende Flächen im innerstädtischen Gebiet. Zum Anderen haben die Aufstände der Arbeitergewerkschaft die Unternehmer vorsichtig gestimmt.

Ford, zum Beispiel, macht sich große Sorgen, dass ein Streik in der Rouge River Plant (immerhin 90.000 Arbeiter) die gesamte Produktion lahmlegen könnte und begann unterschiedliche Abteilungen und Produktionsgüter aus der großen Fabrik auszulagern. Er ließ sogar teilweise „parallel-Fabriken“ errichten, die dasselbe Produkt erzeugten, um so Produktionsdefiziten durch Streiks vorzubeugen.

Um die Macht der Gewerkschaft zu bremsen, werden also weitere Fabriken in die Vororte, oder auf andere Märkte verlegt. Was die Zersiedelung der Stadt zusätzlich anfacht, da sich die Arbeiter rings um ihren Arbeitsplatz ansiedelten.

Von globaler Konkurrenz unter Druck gesetzt, lagern die Unternehmen ihre Fabriken schließlich in Länder aus, in denen die Standortkosten geringer sind und sie die Arbeiter zu geringeren Mindestlöhnen beschäftigen können – Südstaaten der USA, Mexiko, Kanada. Die großen Fabriken schließen und die ehemaligen Fabriksarbeiter bleiben als Arbeitslose zurück. Der unmittelbare Zusammenhang des Verfalls der Stadt und des Abzugs der Industrie ist deutlich zu erkennen. Die verlassensten Viertel, mit den wenigsten Geschäften und meisten obsoleten Gebäuden, gruppieren sich um die ebenso verlassenen und heruntergekommenen ehemaligen Arbeitgeber – die Fabriken. Die Stadt, die mit der Industrie groß geworden ist, hat diesem Verfall nicht untätig zugesehen, sondern versuchte über die Jahre immerwieder verzweifelt die Automobilindustrie in der Stadt zu neuem Leben zu erwecken.

In den 80er Jahren ermöglichte die Stadtregierung (unter Coleman Young) der Firma Cadillac in Mitten der Stadt eine neue Fabrik (1.600 Arbeitsplätze) zu errichten, in dem sie große Teile des Viertels Poletown enteignet und dem

Erdboden gleich macht, um ausreichend Platz zu schaffen.

Ein weiteres Fabriksprojekt, das die Stadt subventioniert, wird 1990 von Chrysler (4.600 Arbeitsplätze) errichtet. Chrysler geht 2009 bankrott; General Motors ebenso. Die Stadt Detroit folgt dem Trend nur wenige Jahre später.

Die Deindustrialisierung führt dazu, dass die Arbeitsplätze die davor die enorme Masse an Bevölkerung in die Stadt gelockt haben, nicht mehr existieren und lässt die Arbeiter mehr oder weniger alternativlos zurück.

Ein kritischer Aspekt der Verlagerung der Fabriken ist, dass viele von ihnen stillgelegt worden sind bevor es Regulierungen im Bereich Umweltverträglichkeit gab und dementsprechend

waren sie auch behandelt worden. Es bleiben *Brownfields* zurück, die durch jahrzehntelange Industriellenutzung, teils so verunreinigt sind, dass sie für potentielle Nachnutzer uninteressant sind. Sie stehen leer und rosten vor sich hin. Industrieruinen die an eine vergangene Zeit erinnern und die schreckliche aktuelle Lage verbildlichen.

Ein weiterer Grund für den Abbau an Arbeitsstellen in der Autoindustrie war neben der Dezentralisierung der Industrie, die zunehmende Automatisierung der Produktionsvorgänge. Es sind einfach nicht mehr so viele Arbeitskräfte notwendig wie zu Beginn der Fließbandarbeit. Arbeiten 1930 noch 90.000 Arbeiter in der Rouge River Plant, so waren es 1960 nur noch 30.000 und 1990 beschäftigte die Fabrik lediglich 6.000 Arbeiter.

S.53-56  
51| Vgl. wikipedia,  
History 2014.

52| Vgl. wikipedia,  
Decline of Detroit  
2014.

## Faktor | Segregation<sup>51,52</sup>

Weißer Bürger genießen hohe Löhne und ein Leben in den Vororten. 4% der Arbeitskräfte sind im Jahr 1942 Schwarze, zum Kriegsende machen sie bereits 15% der Arbeiter. Sie fangen mit Jobs an die keine Vorbildung verlangen, was sie besonders anfällig für Kündigungen macht, als die Automatisierung zunimmt. Die mächtige Gewerkschaft „Union Auto Workers“ verfehlt zwar amerikanische Bürgerrechte, es ist ihnen jedoch kein Anliegen Schwarze in ihren Reihen aufsteigen zu lassen. Allen Widerständen zum Trotz, bildete sich eine gut verdienende afro-amerikanische Gemeinde, welche, wie ihre weißen Kollegen, ein Eigenheim besitzen wollen, um Respekt kämpfen und die Kriminalität der Slums so schnell wie möglich hinter sich lassen wollen.

1970 waren 55% der Bevölkerung Detroit weiß; 1980 nur noch 34%. Dieser Rückgang erscheint noch drastischer wenn man bedenkt, dass 1950, als Detroit die höchste Einwohnerzahl aller Zeiten hatte, noch 83% der Bevölkerung weiß waren. Die Stadtflucht der Weißen lässt die Afroamerikaner mit einer Stadt zurück, die unter zu

wenigen Arbeitsplätzen, unzureichenden Steuereinnahmen und enormen Sozialausgaben leidet. Unter den großen amerikanischen Städten zählt Detroit in den 80er Jahren zu den Spitzenreitern in punkto Arbeitslosenquote, Armut pro Kopf und Kindersterblichkeit.

1966 startete das *Program City Model* in 150 amerikanischen Städten. In diesen Städten wurden über fünf Jahre verschiedene Strategien für alternative Formen der Stadtregierung getestet und Programme eingeführt die die Armut bekämpfen und ihr vorbeugen sollten. Das ergeizige staatliche Stadthilfs-Program brachte eine neue Generation an größtenteils afro-amerikanischen städtischen Anführern hervor.

Detroit gehört zu den größten dieser *Model Cities* und erhält auf Grund seiner Führungsrolle im Programm großzügigen Beifall. Fördergelder in einer Höhe von 490 Millionen US\$ sollen dazu beitragen ein 23 km<sup>2</sup> großes Areal der Stadt, das von immerhin 134.000 Menschen bewohnt wird, in eine Modelstadt umzuwandeln. Die führende politische und geschäftliche Schicht der Stadt, sowie die Stadtplaner und die schwarze

Seite 54/55



S.54  
Abb.26:  
Riesige Parkflächen  
und mehrspurige  
Straßen, die heute  
niemand mehr  
braucht, zerstören  
die Stadtstruktur  
und erhöhen die  
Weitläufigkeit; ©Alex  
Mac Lean

Abb.27:  
Weite Teile der Stadt  
wurden in den letzten  
Jahren von der Natur  
zurückerobert; ©Alex  
Mac Lean

S.55  
Abb.28:  
Die Reste einer  
Wohnsiedlung, ©Alex  
Mac Lean

Abb.29: Schrumpfung  
Detroits





1916



1950



1960



1994

Mittelklasse, versuchen mit den staatlichen Hilfgeldern den wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt zu fördern. Sie bemühen sich darum den Immobilienwert des innerstädtischen Geschäftsbezirkes vor dem Wertverlust durch naheliegende Armenviertel zu schützen und neue einkommenswirksame Strukturen aufzubauen. Organisatoren örtlicher Gemeinden und Bürgerrechtler sammeln hinter sich jedoch eine Schar armer Bewohner die gegen diese Pläne sind. Sie vertreten die Meinung, dass die staatlichen Fördergelder für die Erneuerung heruntergekommener Wohnsiedlungen eingesetzt werden sollte. Sei es nun durch neue Sozialwohnungen oder durch kostengünstige Wohnungen von privaten Investoren. Das Model City Project wurde 1974 in Detroit und in den restlichen amerikanischen Städten abgebrochen, nachdem es in den meisten der ausgewählten Städte zu Rassenunruhen gekommen war. Auch in Detroit war ein massiver Anstieg an Konflikten zwischen weißen Polizisten und der jungen schwarzen Bevölkerung der Innenstadt zu beobachten, welche schließlich im Juli 1967 im 12th Street Aufstand gipfelte.

Rechtsexperte John Mogk sieht den Hauptgrund für die massive Stadtflucht nicht in den Aufständen, sondern in der Entscheidung im Milliken vs. Bradley Prozess. Am 18. August 1970 bringt die Organisation National Advancement of Colored People eine Klage gegen die Staatsbeamten von Michigan und den Gouverneur William Millikan ein, deren Berufung sich der Oberste Gerichtshof im Februar 1974 annimmt. Die NAACP wirft der Regierung vor, dass obwohl Schulen nicht offiziell Zutrittsbeschränkt sind, die Stadt Detroit und umliegende Gemeinden eine Politik fördern, die die Rassentrennung an Schulen unterstütze. Zudem vermuteten sie eine Verbindung zwischen der Rassentrennung an Schulen und unlauteren Methoden bei der Wohnungsvergabe. Das Gericht stimmt der Klage zu, indem es sämtliche Ebenen der Regierung für die Segregation verantwortlich macht, enthält sich jedoch eines Urteils betreffend des Zusammenhanges von Bildungs- und Wohnungspolitik. Die Vororte wurden durch die Verleugnung der Situation am Wohnungsmarkt, durch das Urteil der Gerichtshöfe vor der Aufhebung der Rassentrennung geschützt.

S.57-59  
53|Herbst 2014

54|Vgl. wikipedia.org,  
Detroit race riot of  
1863. 2014

55|Vgl. wikipedia.  
org, Detroit race riot  
of 1943.

## Faktor | Kriminalität und Gewalt

Die Folgen des Niedergangs zeigen sich in einer ausgesprochen hohen Gewaltätigkeit. Während Cole Youngs Amtszeit wird Detroit mehrmals die zweifelhafte Ehre zuteil den Titel der *Arsen-capital* zu tragen und zur Stadt mit der höchsten Mordrate gekührt zu werden. Das FBI führt Detroit mehrmals als die gefährlichste Stadt der Vereinigten Staaten. 70% ungelöste Mordfälle; 65-70% der Tötungsdelikte in Verbindung mit Drogen.

Doch Kriminalität ist in Detroit nicht erst seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein massives Problem, auch davor kam es schon wiederholt zu Ausbrüchen roher Gewalt unter den Bewohnern der Stadt. Bis dato<sup>53</sup> ist Detroit die einzige US amerikanische Stadt in der bereits drei mal die Nationalgarde einmarschierte um Aufständen, meist rassistischer Natur, Herr zu werden.

Am 6. März 1863, während des amerikanischen Bürgerkrieges, bricht in Detroit der *Detroit Race Riot* aus, welcher einer von drei blutigen Aufständen in der Geschichte Detroits werden sollte. Irische und deutsche Katholiken,

welche sich den allgemeinen Einberufungsgesetzen widersetzen sind der Auslöser für den, damals „blutigsten Tag der jemals über Detroit kam“<sup>90</sup>. Die Opferzahlen berichten von mindestens zwei Toten und vielen Verletzten, überwiegend Afro-Amerikaner, von 35 niedergebrannten Gebäuden und einer Anzahl an anderen vom Feuer beschädigten Gebäuden. Der Aufstand hatte die Einführung einer Vollzeit-Polizei zur Folge.<sup>54</sup>

Der zweite Rassenaufstand beginnt am 20. Juni 1943 auf der Belle Island und dauert drei Tage bevor Truppen der Armee ihn beenden. Er fordert 34 Todesopfer, 433 Verwundete und es werden Besitztümer im Wert von 2 Millionen US\$ zerstört.<sup>55</sup>

Detroit war eine Hochburg des Ku-Klux-Klans und viele Afro-Amerikaner, die kamen und auf ein besseres Leben hofften, wurden schwer enttäuscht als sie auch hier auf eine feindlich gestimmte weiße Bevölkerung treffen, die sich von den neuen Arbeitern bedroht fühlt. Feinlichkeiten und Misstrauen, die sich über Jahre hinweg aufgebaut hatten, führten schließlich dazu, dass eine

Lappalie eine Straßenschlacht auslöste. Kurz davor, im Juni 1943, befördert die Packard Motor Car Company drei Afro-Amerikaner die von nun an neben ihren weißen Kollegen am Fließband arbeiten sollten. Mit der Folge, dass 25.000 Weiße ihre Arbeitsplätze verlassen, was die Kriegsproduktion drastisch verlangsamt. Somit war klar, dass die Weißen, obwohl sie in der selben Fabrik beschäftigt sind, niemals Seite an Seite mit ihren schwarzen Kollegen arbeiten würden.

Eine Prügelei, ausgelöst durch die Beleidigung der Freundin eines weißen Matrosen durch eine Afro-Amerikaner, brachte schließlich das Fass zum Überlaufen und was als Streit began, breitete sich aus. Angefacht durch diverse Gerüchte, die besagten, dass eine Gruppe Weißer eine afro-amerikanische Mutter und ihr Kind in den Fluss geworfen hätten, beziehungsweise, dass Schwarze eine weiße Frau vergewaltigt und getötet hätten, brachten weiteren Zündstoff für die Menge.

Die Schäden die bei diesem Aufstand zu verzeichnen waren, werden vom

*12th Street Riot* 1967, jedoch weit übertroffen. Eine Polizeirazzia in einer illegalen After-Work-Bar und die darauf folgenden Auseinandersetzungen mit den Stammgästen und Beobachtern wachsen zu einem der tödlichsten und zerstörerischsten Aufstände in der Geschichte der Vereinigten Staaten heran. Vor dem Aufstand haben die afro-amerikanischen Bewohner Detroit's die höchste Quote an Eigenheimbesitzern in den USA. Weniger als 3,4% waren Arbeitslos. Es war also nicht Unzufriedenheit die den Aufständen zugrunde lag. Viel mehr waren es die ersten deutlichen Anzeichen des Niedergangs von Detroit.

Der Gouverneur George W. Romney bestellt die National Garde Michigans nach Detroit und Präsident Johnson entsendet Truppen der U.S. Army, um den Aufstand zu stoppen. Die blutige Bilanz zählt 43 Todesopfer, 467 Verletzte, über 7.200 Verhaftungen und mehr als 2.000 zerstörte Gebäude. Tausende kleine Unternehmen schließen für immer oder ziehen in sicherere Nachbarschaften. Der betroffene Bezirk liegt für Jahrzehnte in Trümmern.<sup>56</sup>

S.58  
56|Vgl. LeDuff 2013,  
42-43.

S.59  
57| wikipedia.org,  
History 2014.

In den 80er Jahren begibt sich die Jugend von Detroit an Halloween auf einen feurigen Amoklauf, genannt *Devil's night*. Was in den 30er Jahren als Tradition der kleinen, lustigen Streiche beginnt, wächst in Detroit in den 80ern zur *Vision from hell*. Die Brandstiftungen beschränken sich meistens auf innerstädtische Gebiete, doch werden hin und wieder auch Vororte heimgesucht. Die zerstörerische Gewalt nimmt immer mehr zu. Im Jahr 1984 werden zu Halloween über 800 Feuer gelegt, was eine völlig überforderte Feuerwehr zur Folge hat. Hunderte leerstehende Gebäude gehen in Flammen auf. Obwohl auch in den folgenden Jahren immer wieder Brände gelegt werden, kann die Anzahl der Feuer durch den Abbruch von vakanten Gebäuden drastisch reduziert werden. Allein im Zeitraum 1989-90 werden 5.000 Gebäude abgerissen. Heute ruft die Stadt jedes Jahr die *Angel's Night* aus und mobilisiert so tausende von Freiwilligen, die in den Straßen der Stadt patrouillieren. In den 70er und 80er Jahren übernehmen dutzende gewalttätige, kriminelle Banden die Kontrolle über den wachsenden Drogenmarkt in Detroit. Man-

che von ihnen, zum Beispiel die Young Boys, sind besonders innovativ und eröffnen Filialen in anderen Städte, werben für besondere Marken und vertreiben rivalisierende Banden mit ungeheurer Brutalität. Nach der *Heroin Epidemie* der 70er bricht in den 80er und anfang der 90er Jahre eine *Kokain-Welle* über die Stadt herein.

Den Höhepunkt der Gewalt erreicht die Stadt 1991, als mehr als 2.700 Gewaltdelikte je 100.000 Einwohner verzeichnet werden. Auch nach Youngs Amtszeit ging die Kriminalität in Detroit weiter. Statistiken zufolge gibt es 2003 mehr als sechs mal so viele Brandstiftungsdelikte in Detroit wie im Rest der USA; die Mordrate ist 5,1 mal so hoch. Zur ohnehin bereits extrem hohen Kriminalitätsrate kommt noch hinzu, dass mittlerweile auch viele schwarze Bewohner die Stadt verlassen haben und unzählige abbruchreife Häuser zurück bleiben, welche ein Hort für Drogenhandel, Brandstiftung und anderen Verbrechen sind.<sup>57</sup>

Seite 60/61

Abb.29: Das Fisher Building (1928-1929) mit seiner aufwendigen, im Art-Deco Stil gestalteten Fassade ist eines der bekanntesten Beispiele für die Vielseitigkeit Kahns.

# 1.5 | Schlüsselfiguren

“Architecture is 90% business and 10% art.” *Albert Kahn*



Seite 62/63

58|Vgl. wikipedia.org,  
History 2014.

59|Ebda 2014.

## Hazen Pingree

Pingree war Geschäftsmann und einer der einflussreichsten amerikanischen Bürgermeister der 1890er Jahre. Nach seiner Wahl war eines seiner ersten Projekte die Pflasterung der Straßen. Der gute Zustand der Straßen war einer der Faktoren warum Detroit zum optimalen Standort für die Industrie wurde. Pingree führte einen landesweiten Kreuzzug gegen Detroits Straßenbahn-, Gas-, Strom- und Telefonunternehmen. Er gewann große Beliebtheit durch die Errichtung einer Stromfabrik die den Stadtbewohnern gehörte. Er wurde zum nationalen Wortführer für städtisches Eigentum und der genauen Regulation von Einrichtungen wie Energiedienstleistungen und Straßenbahnbetrieben. Als 1893 die Nation in eine wirtschaftliche Depression rutscht, öffnet er leere, brachliegende Grundstücke für die Öffentlichkeit, zum Eigenanbau von Nahrungsmitteln - Pingree's Potato Patches.<sup>58</sup>

## Henry Ford

Die Ikone der Automobilindustrie gründet, nach seiner Ausbildung zum Maschinisten, 1903 mit elf weiteren Investoren und 28.000\$ die Ford Motor Company. Ford, der in Dearborn aufgewächst, lässt 1910 die Fabrikanlage Highland Park Ford Plant errichten. Er perfektioniert die Fertigungstechniken in seinen Fabriken und begründet durch Verfeinerungen und Managementmethoden die Fließbandarbeit.

1910 beginnt er einen Mindestlohn von 5\$ pro Tag zu bezahlen und führt den acht Stunden Tag ein. Es ist nicht Nächstenliebe, sondern eiskaltes Kalkül, das ihn dazu bewegt. Zusätzliche Freizeit und die finanziellen Mittel machen die eigenen Arbeiter zur zu potentiellen Kunden. Fords Lösung ist eine Art Sozial-Kapitalismus: Hohe Löhne in Verbindung mit zusätzlichen Vorteilen, wie Urlaubszeiten und Pensionen, reduzieren die Fluktuation und sprechen besonders Familienväter an.

Als die Arbeiter im weiteren Verlauf der Entwicklung jedoch mehr Rechte fordern, widersetzte sich Ford jahrelang (bis 1941) mit großem Erfolg.<sup>59</sup>

## Reinhold Niebuhr

Seite 64/65

Der deutsch-amerikanische, protestantische Pastor, wurde durch seine Attacken gegen den Ku-Klux-Klan, der unter den weißen Protestanten Detroits verbreitet war, Berühmtheit. Niebuhr kritisiert die schlechten Arbeitsbedingungen ebenso wie die sprunghafte Beschäftigungspraxis in den Ford'schen Fabriken. In seinen Augen ist der Industrialismus verantwortlich für die Verrohung und die Demoralisierung der Arbeiter.

Er wird zu einem der größten Kritiker Fords und erlaubt Gewerkschaftsmitarbeitern von seiner Kanzel ihre Botschaften zu verbreiten. Historiker vermuten jedoch, dass Niebuhr nie persönlich mit den Arbeitern sprach, sondern ihnen dieses von ihm beschriebene Gefühlsleben andichtete. Befragungen von Soziologen haben ergeben, dass die Arbeiter, auch wenn sie ihre Arbeit als abstumpfend empfanden, unterschiedliche Gründe fanden sich zu motivieren. Viele waren stolz auf ihren Job und versuchten ihre Söhne auch in der Fabrik unterzubringen. Wichtiger als Kontrolle in der Arbeitsumgebung, war den Arbeitern die Kontrolle in ihrem Privatleben und in ihrem eigenen Heim.<sup>60</sup>

S.64  
60|Vgl. wikipedia.org,  
History 2014.

61|Ebda 2014.

S.65  
62|Ebda 2014.

63|Ebda 2014.

## Coleman Young

Als 1974 Coleman Young zum ersten schwarzen Bürgermeister gewählt wird<sup>2</sup>, kommt eine Generation von schwarzen Anführern an die Macht, welche die neue ethnische Mehrheit der Stadt repräsentierten. Young aus der politisch linken Ecke kommend, positioniert sich nach der Wahl jedoch rechts und ruft zum ideologischen Waffenstillstand auf. Er kann die wirtschaftliche Elite Detroits für sich gewinnen und schreitet tatkräftig voran, lässt die Joe Luis Arena errichten sowie die mittellosen öffentlichen Verkehrsbetriebe sanieren. Umstritten ist sein Vorgehen bei der Errichtung einer General Motors Cadillac Fabrik, für deren Bau er ein Viertel (3.500 Bewohner überwiegend polnischer Herkunft) enteignen lässt und es dem Erdboden gleich macht.

Als ausgesprochener Befürworter staatlicher Förderungen für Bauvorhaben in Detroit lässt er während seiner Amtszeit das Renaissance Center, den Detroit People Mover und viele weitere Sehenswürdigkeiten der Stadt fertigstellen. In seinen letzten beiden Amtsperioden hat er zunehmend mit wütendem Widerstand von Aktivisten und Nachbarschaftspolitikern zu kämpfen.<sup>61</sup>

## **Arbeiter Gewerkschaft**

Mit den Fabriken entstanden in den 30er Jahren auch einflussreiche Arbeitergewerkschaften wie zum Beispiel die United Auto Workers. Der Arbeiter-Aktivismus und die zahlreichen Auseinandersetzungen die in diesen Jahren mit den Herstellern geführt werden, verhelfen so manchem Gewerkschaftsführer zu großem Einfluss. Die stärkste Resonanz kommt von den führenden Facharbeitern, vor allem im Bereich der Formen- und Werkzeugmacher mit britischem oder irischem Hintergrund. Waren sich diese Fachkräfte in den 1920er Jahren ihrer Position noch sicher und dementsprechend selbstgefällig, so aggressiv reagieren sie auf die Not und das Elend der Wirtschaftskrise.

Nach einem sehr erfolgreichen Sitstreik in der General Motors Fabrik, folgen 1937 auch andere, nicht gewerkschaftlich organisierte, Arbeiter in anderen Fabriken diesem Beispiel. Sie werden unterstützt von der pro-gewerkschaftlichen Einstellung der Stadt, dem durch die wirtschaftlichen und sozialen Reformen des New Deal tolerant gestimmten politischen Klima, und der arbeiterfreundlichen Einstellung des Gouverneurs.<sup>62</sup>

## **Frauen im 20. Jahrhundert**

Bevor 1900 die High Schools ausgebaut werden, verlassen die meisten Mädchen die Schule mit 15. Die Arbeit, die die Frauen im 20. Jahrhundert wählen, lässt oft Schlüsse auf ihre Herkunft zu. Afro-amerikanische Mütter bevorzugen oft Dienststellen als Hausmädchen, wegen der Flexibilität die ihnen diese Arbeit bietet während die meisten Mütter die eine Pension erhalten weiß sind und Arbeit nur im Notfall annehmen. Die Professionalisierung der Krankenpflege öffnet ein neues Berufsfeld für junge Frauen mit sozialbedürftiger Herkunft. Die im Detroit Harper Hospital ausgebildeten Krankenschwestern sind sowohl im Krankenhaus, als auch im öffentlichen und privaten Dienst tätig und dienen während der beiden Weltkriege in zahlreichen Freiwilligen-Einsätzen. Anfang des 20. Jahrhunderts gründen die Frauen der Mittelklasse die Detroit Federation of Women's Club's. Sie treten für Aufgeschlossenheit innerhalb der bestehenden Geschlechterrollen ein. Die Vereinigung der Frauen drängt die Politik adäquate Bildungsmöglichkeiten, sowie sanitäre Einrichtungen, hygienische Lebensmittelverarbeitung und Verkehrssicherheit einzuführen.<sup>63</sup>

## Albert Kahn

Seite 66/67

Albert Kahn ist für die Betrachtung der Bausubstanz in Detroit von besonderer Relevanz. Er ist nicht nur für die Errichtung bekannter Automobilfabriken, allen voran der Packard Motor Company und dem Ford Highland Park, verantwortlich. Gemeinsam mit seinem Partner Ernst Wilby, konnte er auch zahlreiche öffentliche Gebäude und unzählige Einfamiliehäuser umsetzen. Die meisten dieser Projekte lassen jedoch eine eindeutige Handschrift des Architekten mitsprechen.

Kahn war der Überzeugung, dass der Architekt ein Diener des Bauherren sei, welcher lediglich dessen Wünsche ausführen sollte. Diese Einstellung hat eine enorme Auswirkung auf seine Architektur, denn viele Klienten haben bekanntlich viele Geschmäcker. Albert Kahn entwarf öffentliche Gebäude und Wohnstätten, die sich an hochangesehenen wissenschaftlichen Traditionen orientierten, aber er entwickelte auch Industriegebäude, die dazu gebaut wurden ihren Zweck zu erfüllen.<sup>64</sup>

Von Beginn an war Albert Kahns Karriere eng mit der Automobilindustrie

verwoben, welche die ersten Fabriken in Detroit Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet wurden. Der Durchbruch gelang schließlich mit der Beauftragung durch Henry B. Joy, dem Vorsitzenden der Packard Motor Car Company, für die Errichtung einer neuen Fabrik in Detroit. Die rasche Ausbreitung des industriellen Sektors erforderte eine Analyse für neue Lösungen für Produktionsräume. Traditionelle Fabriken stellten sich als nur bedingt geeignet heraus, um die notwendige Flexibilität und Sicherheit für das neue *Management of Labor* zu garantieren. Die neuen Lösungsansätze experimentierten mit Entwicklungen in Konstruktionstechniken und strukturellen Konzepten. Bei der Erforschung dieses Gebiets zählte Kahn auf die unverzichtbare Hilfe seines jüngeren Bruders Julius Kahn, einen Ingenieur der an Forschungen mit armiertem Beton beteiligt war und dessen konstruktive Erkenntnisse beim Bau der Packard Fabrik Anwendung fanden.

Julius Kahn entwickelt ein Bewehrungssystem bei dem es sich um ein Stahlskelett handelt, das mittels verlöteter Seitenarme, die nach oben gewinkelt

S.66  
64|Vgl. Bucci 1993,  
145-146.

S.67  
65| Vgl. Bucci 1993,  
38.

66| Vgl. Bucci 1993,  
S.39.

67| Ebda.1993, 125.

68| Vgl. Bucci 1993,

sind, gestützt wird. Diese abgewinkelten Seitenarme bieten den Vorteil, dass sie aufgrund ihrer Orientierung in Richtung der anfallenden Druckkräfte, die Konstruktion vereinfachen und gleichzeitig mehr Widerstand bieten.

Die Anforderungen der Produktion im Blick, erahnt Albert Kahn die typologischen Charakteristika der modernen Fabrik. Das *Packard Building No. 10* nimmt die Entwicklungen der Fabrik Highland Park (1909) Ford Motor Company vorweg, welche sich vom, von Geschoss zu Geschoss funktionierenden, vertikalen Produktionsfluss hin zum berühmten Fließband entwickeln sollten.<sup>65</sup> Die Zusammenarbeit der Kahn-Brüder macht die *Packard Motor Plant* sowohl zum architektonisch-konzeptuellen als auch zum technisch-konstruktiven Meilenstein in der Geschichte der industriellen Architektur.

„Architecture is 90% business and 10% art,“<sup>66</sup> dieser von Albert Kahn oft betonte Satz macht die Herangehensweise in Kahns Büros deutlich, in denen Fabriken wie am Fließband fabriziert werden. Henry-Russell Hitchcock beschreibt den

Ablauf in den Büros folgendermaßen:

„Albert Kahn übernahm um 1905 eine führende Rolle in der Entwicklung einer Arbeitsweise, in der der Ablauf und die Aufteilung der Arbeit, dem der neuen Methoden der Fließbandarbeit glich, deren Entwicklung er mit den Fabriken die er baute, förderte.“<sup>67</sup>

Nachdem Kahn Anfang des 20. Jahrhunderts zahlreiche Fabriken für die Automobilindustrie errichtet hat, plant er zwischen 1929 und 1932 mit seinem Moskauer Büro 521 Fabriken in der damaligen Sowjetunion.

1917 entwirft Kahn den Ford River Rouge Complex in Dearborn, welcher mit bis zu 120.000 Arbeitern, zur größten Fertigungstechnikanlage in den USA wird.

Während des 2. Weltkrieges spielt Kahns Büro, das damals 600 Mitarbeiter beschäftigt eine große Rolle im Werdengang Detroits zu *America's Arsenal of Democracy*. Albert Kahn Associated, Inc. Architects and Engineers plant rund 200 Industriegebäude und Militärbasen in der Zeit des 2. Weltkrieges.<sup>68</sup>

Seite 68/69

Ein Vergleich von Kahns Fabrikbauten mit Gebäuden der europäischen Moderne, zeigt einige Parallelen auf. Fensterbänder, flexible, offene Grundrisse, Flachdächer - alles Merkmale Le Corbusiers für ein Haus der Moderne. Kahn sieht diese Gemeinsamkeiten kritisch. Sieht er doch einen enormen Unterschied zwischen industriellen und öffentlichen, sowie privaten Bauaufgaben.

Der Planer von formvollendeten Arbeitsmaschinen, weigert sich dieselben für den Bau von Behausungen einzusetzen. Er lehnt es ab, Häuser so aussehen zu lassen als wären sie Fabriken.<sup>69</sup>

Albert Kahn stirbt am 8. Dezember 1942, doch auch heute noch ist das von ihm gegründete Büro aktiv.<sup>70</sup>



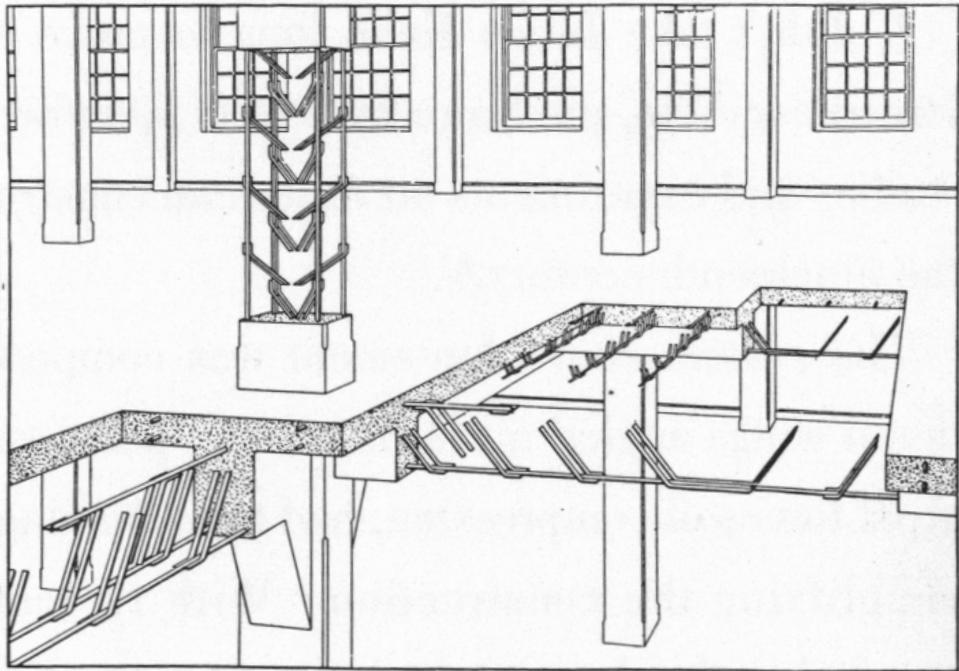
S.68  
69| Vgl. Bucci 1993,  
S.178.

70| Vgl. wikipedia,  
Albert Kahn.

Abb.31: Die Packard  
Motor Car Company,  
1903-1910

S.69  
Abb.32: Kahns Büro-  
eine Fabriken Fabrik

Abb.33: Das Kahn-  
Bewehrungssystem



Seite 70/71

Abb.34: Packard  
Motor Plant

# 1.6 | Packard Motor Plant

„The state of ruin is essentially a temporary situation that happens at some point, the volatile result of a change of era and the fall of empires. Ruins are a fantastic land where one no longer knows whether reality slips into dream or whether, on the contrary, dream makes a brutal return into the most violent of realities. Therefore they appear to be a natural and sublime demonstration of our human destinies and of their paradoxes, a dramatisation of our creative and self-destructive vanities. A decisive moment in which one could suddenly catch a glimpse of his condition past, present and future.

In Motor City, ruins are no longer an isolated and anecdotal element, but become a logical part, a natural component of the landscape.“*Yves Marchand*



## Die Packard Motor Plant

Seite 72/73

*Packard Cars* ist eine amerikanische Luxusautomarke die zum Großteil in Detroit produziert wurde. Ihre Anfänge findet sie in Warren, Ohio, wo die Brüder, James Ward Packard und William Doud Packard, gemeinsam mit ihrem Partner Georg Lewis Weiss das Unternehmen gründen. Schon bald übersiedelt das Unternehmen nach Detroit und nach einem Führungswechsel Anfang des 20. Jahrhunderts beauftragt der neue Vorstand des Luxusautoherstellers den Architekten Albert Kahn mit der Errichtung eines neuen Fabrikgebäudes am East Grand Boulevard.<sup>71</sup>

1903 beginnt der Bau des 9.290 m<sup>2</sup> großen Werks, welches über die Jahre hinweg immer wieder vergrößert werden wird. 1906 erreicht die Fabrik bereits mehr als das Dreifache ihrer ursprünglichen Fläche - 30.193 m<sup>2</sup>. Zur Blütezeit der Autoproduktion umfasst die Geschossfläche auf dem 16ha großen Areal rund 330.000 m<sup>2</sup>. Das Produktionswerk ist zur damaligen Zeit, das modernste der Welt. Der erstmalige Einsatz von Stahlbeton im Industriebau in den USA erfüllt nicht nur ausgezeichnet die Brandschutzanforderungen,

sondern ermöglicht es Albert Kahn große, weit überspannte freie Grundrisse und Räume zu schaffen, welche für die Fließbandfertigung von enormen Vorteil sind. Die Fabrik ist also sowohl technischer als auch konzeptioneller Vorreiter in der Geschichte des Fabrikbaues. 40.000 Arbeiter in über 80 Berufen finden hier eine Beschäftigung.

Die unterschiedlichen Gesellschaftsschichten, ethnische Gruppierungen und politischen Orientierungen der Arbeiter machen ganz Detroit zu einem Schlaraffenland für Zeitungsmacher. Von 1830, bis in die 1950er Jahre als sich das Fernsehen etabliert, ist die Zeitung das Hauptinformationsmittel schlechthin. Detroit verfügt über eine besonders hohe Anzahl an unterschiedlichen Tageszeitungen, da es gilt möglichst viele politische Interessen und Themen in möglichst vielen Sprachen abzudecken. Neben den allgemeinen Zeitungen, geben Arbeitgeber betriebsinterne Zeitungen heraus. So auch die Firma Packard, die das Magazin *The Packard* für ihre Arbeiter drucken lässt. 1958 wird die Fabrik, die bis dahin

S.72  
71|Vgl. Wikipedia,  
Packard.

S.73  
72| Vgl. wikipedia,  
Packard Automotive  
Plant.

Abb.35:  
Ausgabe Juni 1910  
„The Packard“



ununterbrochen in Betrieb ist, geschlossen und in einen Gewerbepark umgewandelt. Es finden sich einige Nachmieter: Ein Kaufhaus, eine Paintballanlage und die US Army. Doch Ende der 1990er Jahre beginnen auch diese sich vom Gelände zurückzuziehen. 2010 verbleibt ein letzter Mieter, *Chemical Processing*, welcher nach 52 Jahren verkündet, ebenfalls ausziehen zu wollen. Chemical Processing nutzte einen Flächenanteil von weniger als 1% der Anlage.

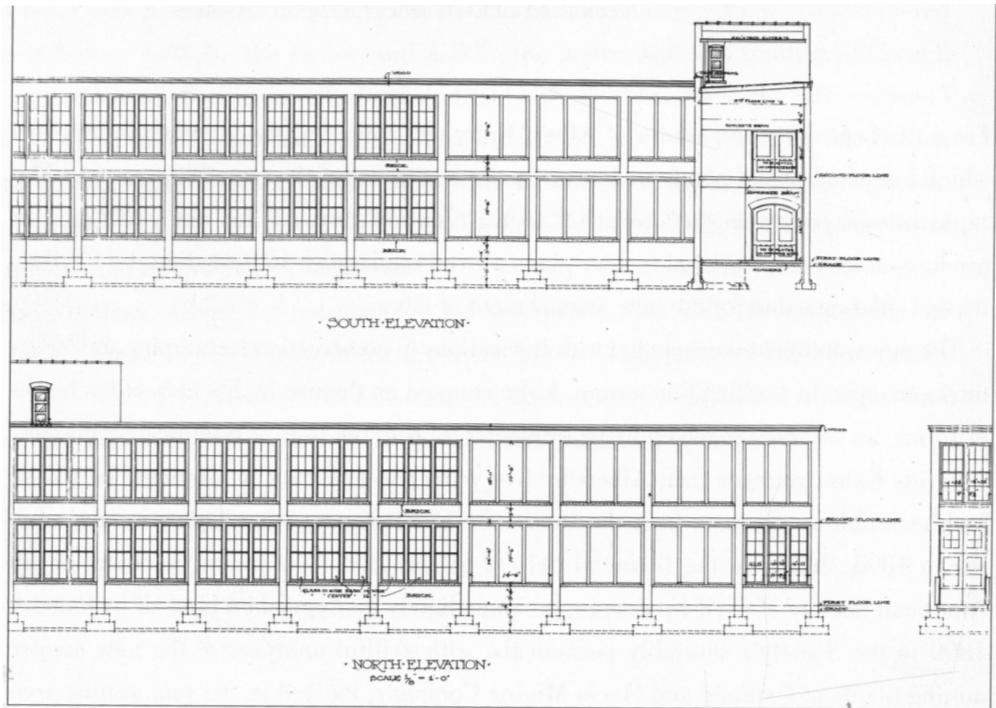
Seit der Auffassung der Fabrik und des Gewerbeparks ist das Gelände ein Paradies für Graffiti-Künstler, Urban Explorers, Paintballer und Plünderer, welche sich bei den Verkabelungen und Stahlträgern der Anlage bedienen. Durch Plünderer oder Feuer stark beschädigt oder ganz zerstört, sind in den Höfen eingebauten *Sheds* aus Stahl heute kaum noch vorhanden. Der Rest der Anlage ist trotz der jahrelangen Vernachlässigung und der mutwilligen Zerstörung in erstaunlich gutem Zustand. Die tragende Struktur ist großteils intakt und tragfähig. An manchen Stellen sind Teile der Decken eingebrochen

und die Parkgarage weist Löcher in der Tragstruktur auf, doch die Rampen können immer noch befahren werden.

Im September 2013 sollte das aus 43 Parzellen bestehende Grundstück, wegen Steuerschulden, mit einem Startgebot von \$975.000 versteigert werden. Als niemand ein Gebot abgibt, wird im Oktober 2013 noch ein Versuch gestartet; diesmal mit einem Startgebot von \$21.000 (entspricht \$500 pro Parzelle). Die beiden Höchstbieter in dieser Runde verabsäumen es jedoch, die Zahlungen rechtzeitig zu tätigen und so wird das Gelände am 12. Dezember 2013 an den spanischen Investor, Fernando Palazuelo, um \$405.000, verkauft. Palazuelo plant in den nächsten 10-15 Jahren die Anlage mit bis zu sechs verschiedenen Nutzungen wiederzubeleben - Wohnen, Einzelhandel, Büros, Leichtindustrie, Erholung, Kunst. Drei Hersteller von Autoteilen sollen durch anfänglichen Mieterlass am Gelände angesiedelt werden.

Die Abriss- und Sanierungsarbeiten beginnen im Oktober 2014.<sup>72</sup>

Seite 74/75



S.74  
Abb.36: Ansichten des  
Building No. 10, 1905

Abb.37: Carriage  
chassis drafting room;  
The Packard Vol.16

S.75  
Abb.38:  
Albert Kahns Pläne  
zum statischen Sys-  
tem der Fabrikshallen

Abb.39: Body Tailor,  
The Packard, Vol.1



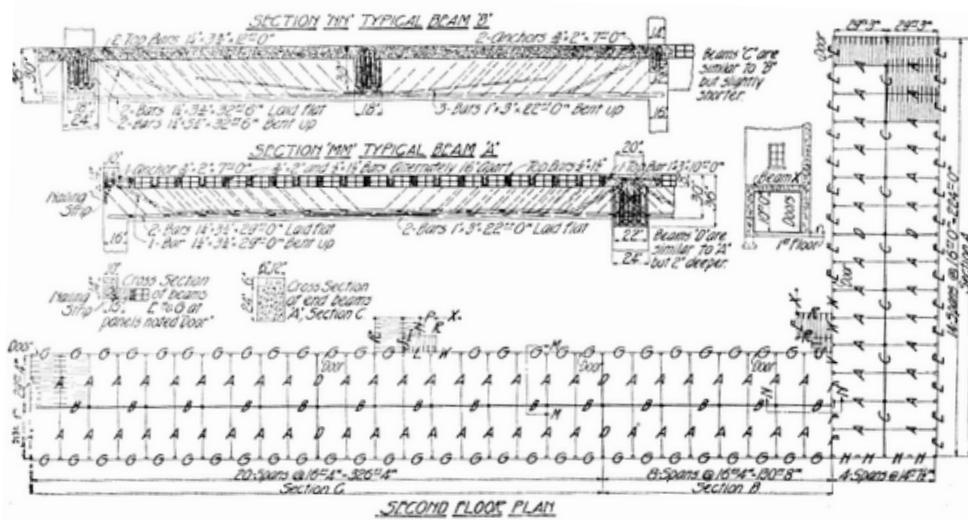
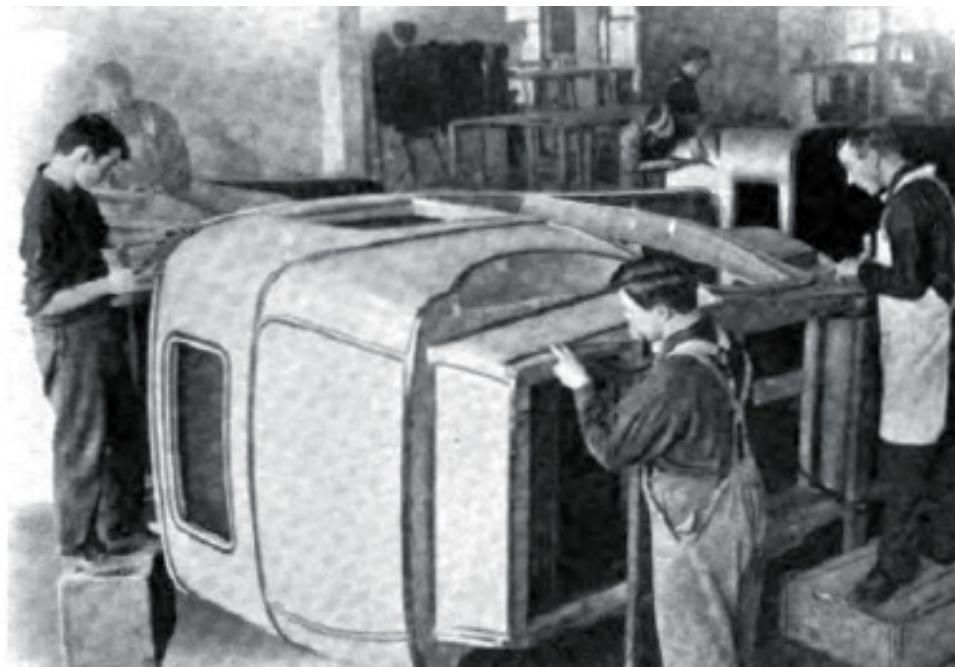
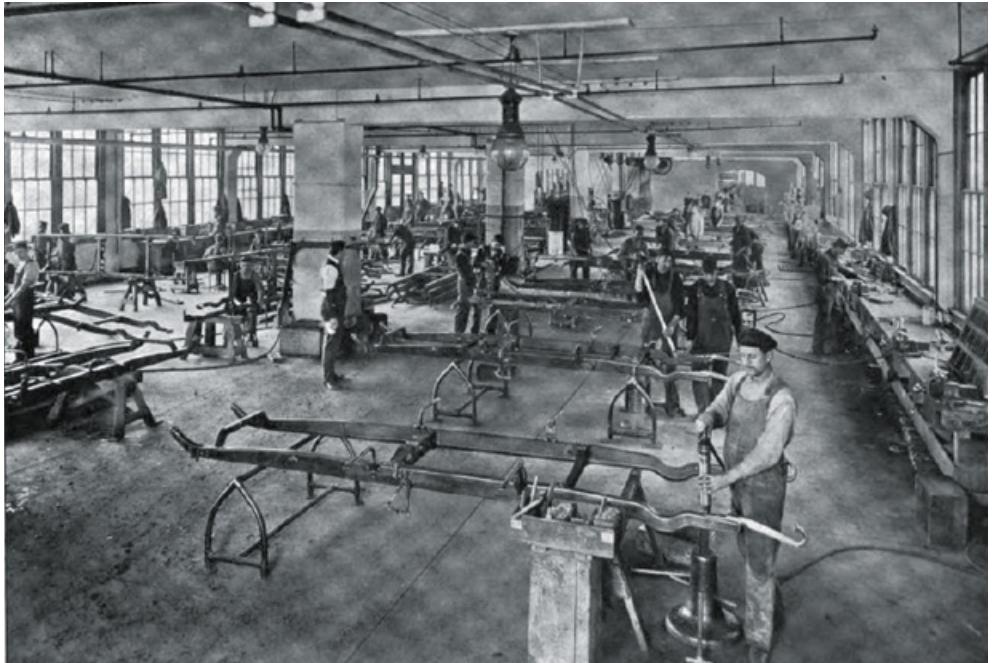


Fig. 69—Floor Plan and Beam Details in Packard Factory. (See p. 143)



Seite 76/77



S.76  
Abb.40: Frame  
erecting room; The  
Packard, Vol. 8

Abb.41: New Machine  
Shops, The Packard  
Vol.8

S.77  
Abb.42: Steering  
wheel assembly, The  
Packard, Vol.3

Abb.43: Waiting to  
get the Packard Maga-  
zin, The Packard Vol.9







# 2

## DISKURS

„The significant problems we face, can not be solved at the same level of thinking we were at when we created them“ *Albert Einstein*



## Die Stadt schrumpft - was nun?

Das Problem der schrumpfenden Städte wird in den vergangenen Jahren viel diskutiert und bei internationalen Wettbewerben behandelt. Ansätze und Ideen wie die Schrumpfung gestoppt oder von vornherein verhindert werden könnte kommen für viele Städte um Jahrzehnte zu spät. In manchen Städten und Regionen macht es Sinn Schrumpfungsstrategien zu entwickeln, die auf den kontinuierlichen Rückgang der Bevölkerung reagieren und die aus bekannten Beispielen, wie Detroit, lernen. Doch in vielen Shrinking Cities ist dieser Schrumpfungsprozess schon so weit fortgeschritten, dass klassische Methoden des Gegensteuerns wenig Sinn zu machen scheinen. Es gilt Strategien zu entwickeln, die einen Neustart für die verbliebenen Bewohner ermöglichen mit dem Ziel: Mehr Lebensqualität. Einen Neustart in punkto Arbeitsplatz, Gesundheitssystem, Infrastruktur in der Stadt, Sicherheit. Es müssen Strategien entwickelt werden, die lehren mit der Geschichte des Aufstiegs und Falls und den noch greifbaren, baulichen Erinnerungen an diese soviel besser erscheinende Zeit, umzugehen.

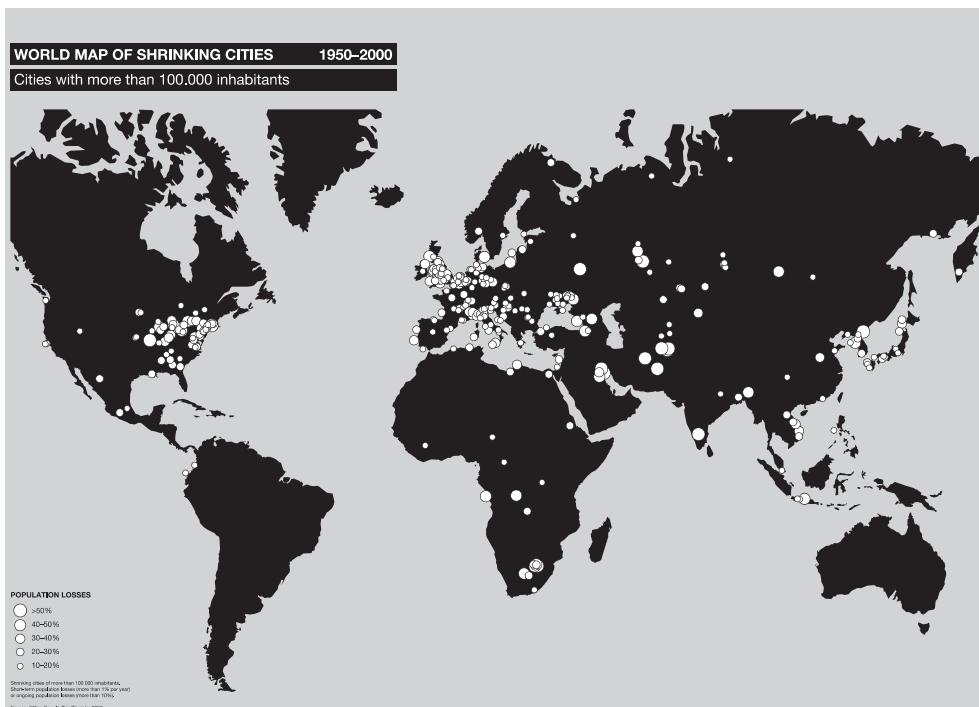
In den vergangenen Jahren haben sich unterschiedliche Wettbewerbe mit von starkem Bevölkerungsrückgang betroffenen Städten auseinandergesetzt und unterschiedlichste Lösungsansätze entwickelt. Diese Vorschläge mit der Situation nach massiver Deindustrialisierung, umzugehen, sind oft weniger baulicher Natur, als vielmehr Handlungsstrategien, um den Stadtraum neu zu beleben und die Bevölkerung nicht nur als Nutzer sondern als aktives stadtproduzierendes Mitglied in den Erneuerungsprozess einzubinden.

Im Kapitel *Diskurs* werden in drei Teilen theoretische Beiträge, konkrete Projekte und Stadtentwicklungsstrategien vorgestellt. Die vielen möglichen Herangehensweisen und Gedanken der Initiatoren sollen das breite Spektrum an Möglichkeiten zeigen, dass bereits erdacht worden ist und dazu inspirieren diese Ideen weiter zu spinnen und auszuprobieren.

Das folgende Kapitel befasst sich mit Beiträgen zum *Shrinking Cities* Wettbewerb und stellt jeweils ein Projekt der drei definierten Kategorien - Szenario, Akteursmodell, Mapping - im Detail vor.



# 2.1 | Shrinking Cities



Der Wettbewerb *Shrinking Cities - Reinventing Urbanism* wurde im Jänner 2004 vom *Projekt Schrumpfende Städte* gemeinsam mit der Zeitschrift *archplus* ausgelobt. Mit dem Ziel, Teams aus aller Welt dazu zu animieren, sich neue Strategien und Handlungsansätze zur Problematik zu überlegen und einen neuen Impuls in der urbanistischen Debatte zu starten. Für die teilnehmenden interdisziplinären Teams standen vier mögliche Standorte zur Verfügung:

Leipzig | Deutschland

Detroit | USA

Ivanova | Russland

Manchester | Großbritannien

Bei allen Vier handelt es sich um Extrembeispiele von Deindustrialisierung und in weiterer Folge Schrumpfung, betroffenen Städten. Mit ähnlichen - wenn auch in anderen Größenordnung - Problemen, haben Städte auf dem gesamten Globus zu kämpfen. (*Shrinking Cities*, S.122)

Die von der Jury prämierten Projekte riefen unterschiedlichste Reaktionen hervor, handelt es sich doch überwiegend um künstlerische, kritische und theo-

retische Ansatz und nicht um konkrete städtebauliche Planungsvorschläge. Doch die Begründung, dass herkömmliche Strategien, die auf dem kapitalistischen Wachstumsprinzip basieren, in einer ökonomischen Welt in der das Wachstum stagniert, nicht zielführend sein können, sondern neue Strategien entwickelt werden müssen, um Stadt neu zu denken, entbehrt nicht einer gewissen Logik.

Die Projekte der Preisträger und Anerkennungen wurden in drei Kategorien eingeordnet, die im Weiteren mit je einer ausgewählten Einreichung, als Beispiel, angeführt werden. Diese Kategorien beschreiben unterschiedliche Herangehensweisen: Szenarien, Akteure und Mappings.

Beim Lesen der Wettbewerbsbeiträge und der zum Thema verfassten Artikel wird sehr schnell klar, dass es bei der Problematik Shrinking Cities um weit mehr als um ein städtebauliches Problem geht. Politische und wirtschaftliche Aspekte nehmen in urbanen Planungstätigkeiten eine prominente Rolle ein, die nicht ignoriert werden kann. Ver-

waltungstechnische Vorgaben, ein kapitalistisches Gesellschaftssystem und finanzielle Hürden sind Hindernisse, die das Umsetzen und Denken neuer Ideen und Konzepte bedeutend erschwert. Die größte Herausforderung ist jedoch, das *Neu-Denken* selbst. Wir sind festgefahren in unseren standardisierten Denkmustern und müssen uns zu aller erst davon befreien.

Beim Studieren der Arbeiten, sollte man den Leitspruch des Wettbewerbs immer im Hinterkopf behalten: *Die Stadt neu denken!*

Viele der Arbeiten haben diese Leitidee in außerordentlich origineller Form umgesetzt und verdienen allein durch ihr Ausbrechen aus konventionellen Denkmodellen besondere Anerkennung. In manchen Situationen müssen wir einfach hinnehmen, dass unser System städtebaulich, in diesem Zusammenhang auch wirtschaftlich und politisch, versagt hat und dass die Probleme nicht mit den bekannten Strategien gelöst werden können, da diese für ebendieses System entwickelt wurden. Wir müssen neue Lösungen für neue Probleme finden.<sup>73</sup>

„Bei dem [angesichts von Schrumpfung] erforderlichen Leitbildwandel wird traditionelles Planerdenken ebenso kläglich versagen wie avanciertestes Künstlertum - wenn es nicht zu einer verstärkten Rückbesinnung auf etwas heute höchst Unmodisches kommt: auf soziale Kompetenz. Die Auseinandersetzung mit ‚vergehenden‘ Städten ist ein Vorhaben von allerhöchster Verbindlichkeit. Es setzt die Bereitschaft voraus, nicht nur Einstiegsdiagnosen oder vage Spielszenarien abzuliefern, sondern ganz direkt und persönlich Teilnehmer eines langen und mühseligen Prozesses zu werden. Die Aufgabe heißt nicht Beglücken, sondern Begleiten.“

*Wolfgang Kil*

## Szenarien

Der Rückbau einer Stadt muss ebenso geplant werden wie der Aufbau. Es muss ein planerischer Verlauf festgelegt werden, welche Gebiete entdichtet werden und welche das Potential aufweisen, durch Umsiedlungen wieder dichter zu werden.

Der Begriff *Szenario* meint per Definition „ein Modell einer Abfolge von möglichen Ereignissen oder hypotetischen Durchführung einer Sache“.<sup>74</sup>

Die Projekte die mit verschiedenen Szenarien arbeiten, sind jene die dem herkömmlichen Planungsbegriff am nächsten kommen. Verschiedene Rückbauszenarien werden ebenso behandelt, wie die Frage welche Möglichkeiten es gibt, wenn das Geld für ebendiesen Rückbau fehlt. Sie entwickeln Konzepte für die Umnutzung der leerstehenden Gebäude oder für die vorübergehende ‚Ruhigstellung‘ (Sleeping Beauty)<sup>75</sup> ebenjener. Sie stellen Fragen:

Wie kann dem zerpfückten Stadtteil eine neue Identität mit neuen Nutzern gegeben werden? Außerdem, wie beeinflusst die Globalisierung und der Kapitalismus die Schrumpfung der Städte?

*Exterritories*<sup>76</sup> befasst sich mit Sonderwirtschaftszonen, deren Entstehung und Hintergründe. Eine Enklave in Detroit die von Südafrika verwaltet wird. Eine von China verwaltete Wirtschaftszone in Deutschland. Exterritoriale Gemeinschaften sind keine Seltenheit, doch sie fragmentieren die Städte und verstärken, durch Abgrenzung, oftmals soziale Konflikte. Der Charakter und die Dynamik des Globalisierungsprozesses um die Jahrtausendwende haben die Entstehung begünstigt. Ressourcen und Kapital sind plötzlich weniger ortsgelunden als bisher.

Dennoch wären laut den Verfassern des Beitrags, im Kontext der unschuldigen Jahre der Globalisierung mit ihrer anti-staatlichen Grundströmung kein echtes Exterritorium entstanden. Auslöser für das Wiederaufleben des Prinzips Staat, als Garant für Sicherheit, war die Zerstörung des World Trade Centers 2001. Entstehen Exterritorien also durch externe Dominanz, ethnische Konflikte oder sind sie logische Folge der Globalisierung? In welchem Maß hat sich das Prinzip des Staates im Globalisierungsprozeß verändert?

## Sleeping Beauty - Dornröschen<sup>77</sup>

Seite 88/89

Wettbewerbsstandort:  
Leipzig

Projektteam:  
Gesine Jensen  
Susanne Lux  
Ingo Pussi  
Christian Rappel  
Markus Stmpl

Ist der Prozess des Schrumpfens für die nachfolgende Generation im Stadtbild noch erkennbar? Büßt die Stadt auf diese Weise ihren Charakter ein? Wird dadurch ein Teil der Kulturgeschichte eliminiert? Was kann abgerissen werden? Das Unbrauchbare, das Hässliche, das Verwitterte?

Diese Fragen versuchen die Verfasser des Beitrages *Sleeping Beauty* zu behandeln. Sie versuchen mit der schrumpfenden Stadt in Dialog zu treten, anstatt sie teilweise zu amputieren. Die Handlungsstrategie dieser Arbeit sieht vor, die Gebäude nicht abzureißen, sondern sie, bis zu dem Zeitpunkt an dem sie wieder gebraucht werden in ein Koma zu versetzen.

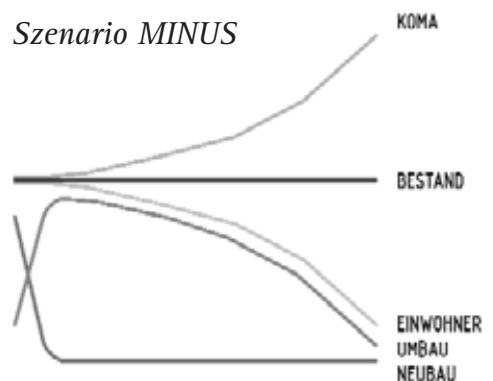
Grundvoraussetzung für das Konzept ist der Erlass eines Baugesetzes, das Neubauten ebenso wie den Abriss bestehender Bauten verbietet. Das Stadtvolumen soll gleich bleiben. Verlassene Gebäude werden als solche im Stadtgefüge kenntlich gemacht und in ein künstliches Koma versetzt. Neue Projekte werden nicht auf der grünen Wiese gebaut sondern in das bestehende Stadtvolumen integriert.

S.88  
77] Vgl. Jensen u.a.,  
24-25.

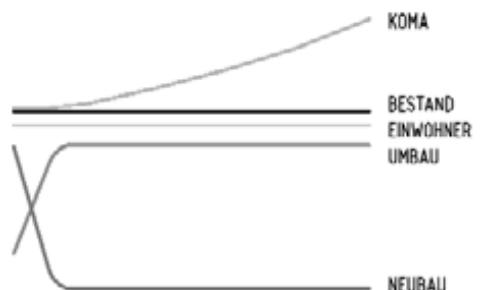
Abb.45: Diagramme  
Szenarios Minus und  
Null

S.89  
Abb.46: Darstellung  
der Konservierungs-  
stadien einer Stadt

### Szenario MINUS



### Szenario ZERO



MINUS ←



Stadtquartiere und Gebäude werden ins Koma versetzt, andere wieder daraus erweckt. Die unterschiedlichen ausgearbeiteten Szenarien beschreiben deren mögliche Zustände:

**Szenario minus** - Die schrumpfende Stadt, in der immer mehr Gebäude in ein Koma versetzt werden müssen.

**Szenario zero** - Die bestehende Situation bleibt gleich.

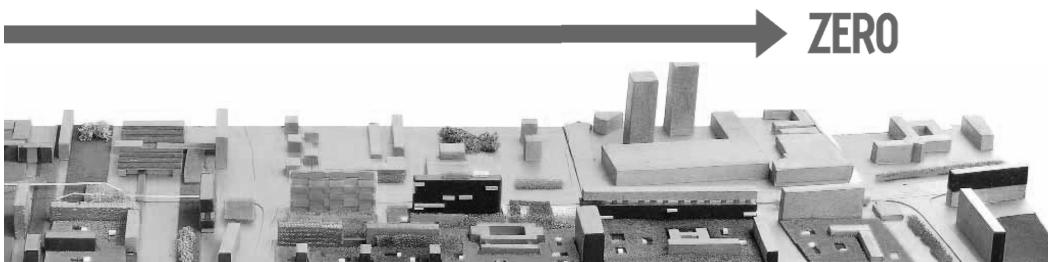
**Szenario plus** - Steht für Wachstum, also die Wiedererweckung der Gebäude und wurde folgedessen nicht ausgearbeitet.

Dieses sogenannte Koma der Gebäude wird durch die Begrünung der Fassade ausgelöst. Das Volumen wird immer noch als Stadtbauteil wahrgenommen und definiert Außenraum, tritt aber durch seine grüne Verwilderung in der Wahrnehmung der Menschen zurück. Es wird Teil der Landschaft. Verwilderung statt Gestaltung; ähnliches gilt für Freiflächen.

Der Renaturierungsprozess wird zusätzlich angestoßen durch das Aufbrechen von Straßen und versiegelten Flächen.

Komatöse und intakte Gebäude nebeneinander stellen ein langfristiges, nachvollziehbares Abbild des Zeitgeschehens dar. Die Leere in der Stadt wird nicht tot geschwiegen, sondern akzeptiert, inszeniert und benutzt.

In einem Kreislauf beginnen Architektur und Natur zu konvergieren: Die Latente



Seite 90/91

„Die neue Formel lautete, in der schönen Wendung von John Holloway: ‚Die Welt verändern, ohne die Macht zu übernehmen.‘“ *Robert Misik*

S.91

78| <http://www.duden.de/rechtschreibung/Akteur>

79| Vgl. Armbrorst, u.a. 2004, 48-52

## Akteursmodelle

Ein Akteur ist ein Handelnder, ein an einem bestimmten Geschehen aktiv Beteiligter.<sup>78</sup> In den entsprechenden Beiträgen wird kein theoretisches Szenario entworfen, es werden reale Interventionen in realen Räumen generiert. Es ändert sich nicht die gebaute Form der Stadt, sondern zuerst die Verhaltensweisen und der Blickwinkel der Menschen, die dort leben.

Die direkte Aufforderung zum Handeln in den Akteursmodellen ist der entscheidende Unterschied zu den Szenarios. Hier geben sich die Planer nicht mit der bestehenden Situation zufrieden, sondern wollen aktiv, mit den Bewohnern, etwas aus den frei gewordenen Brachen machen. Nicht hinnehmen, sondern Annehmen lautet die Devise.

Der Wettbewerbsbeitrag *Claiming Land*<sup>79</sup> befasst sich mit der Wahrnehmung von freien Flächen und leeren Räumen. Die Verfasser liefern einen Lösungsansatz, der das Umdenken fördert, einen neuen Blickwinkel auf altbekannte Orte ermöglicht und eine positive Stimmung des Aufbruches erzeugt. (siehe S.142-143)

Auch das Projekt *However Unspectacular*<sup>81</sup> fordert gezielt zum Anders-Denken auf: Detroit wird nicht als schrumpfende Stadt betrachtet, sondern als wachsende Region. Als eigentliches Problem wird nicht die Schrumpfung betrachtet sondern extrem ungleicher Wachstum, charakteristisch durch Rassensegregation und dem Ungleichgewicht zwischen der Stadt und den Vororten.

Vom Projektteam werden zwei Ansätze verfolgt, die aus diesem Problem eine Chance machen sollen. Die erste Idee sieht einen Bewusstseinswandel durch die Thematisierung regionaler Probleme mittels Workshops in Schulen vor. Der zweite Ansatzpunkt basiert auf dem Unterstützen von Initiativen die vom Eigennutzen und Unternehmergeist individueller Akteure getragen werden. Brachfläche werden zu wertvollen Gütern. Das Schrumpfen wird taktisch zu ihren Gunsten genutzt. Die aktive Handlung der Akteure ist das Erstellen von Informationsmaterial und das Abhalten von Workshops in Schulen, um bei den jüngsten Mitgliedern der Gesellschaft damit anzufangen ein neues Bild der Stadt und ihrer Aufgaben zu malen.

## Akteursmodell | Claiming Land<sup>80</sup>

Seite 92/93

Wettbewerbsstandort:  
Detroit

Projektteam:  
Stefanie Bremer  
Dirk E. Haas  
Päivi Kataikko  
Andreas SchulzeBäing  
Boris Sieverts

*„Es ist die Angst des Planers und Politikers vor Zonen, die sie weder bestimmen noch beherrschen und die ihnen im Kontext einer ‚richtigen‘ Stadt auch keinen Sinn machen. Und es ist die Angst der Anwohner, der ‚guten Nachbarn‘ solcher Flecken: Sie empfinden Brachen als Horte der Unsicherheit und Bedrohung, als Inkubatoren des ökonomischen und kulturellen Verfalls.“<sup>81</sup>*

Das Projekt Claiming Land fordert eine pionierhaften Besiedlungen jener Räume, die im Kontext einer traditionellen Stadt, ihres Bildrepertoires und ihrer Verwertungspraktiken keinen Sinn mehr ergeben. *New Found Land* - die leeren Flächen der alten Stadt, die neue Vorstellungen des Städtischen produzieren können, müssen befreit werden vom ideologischen, rechtlichen und ökonomischen Zugriff der alten Stadt - und damit von der Aufgabe, sie zu reanimieren. Es muss überdies befreit werden vom Stigma des Verfalls, der Wertlosigkeit, der Angst. Es ist ein Land das - nach einem Initiationsritual - neu vergeben, nicht einfach genommen wird. Ein Land, für das letztlich alternative Formen von Eigentumsrecht ge-

braucht werden. Es fordert notwendige Anpassungen im Rechtssystem, beziehungsweise das Erproben eigentumsähnlicher Nutzungsrechte jenseits des bürgerlichen Eigentumsbegriffes. Freie Flächen werden kostenlos vergeben mit der Bedingung einer im weitesten Sinne unternehmerischen, aber nicht zwangsläufig ökonomischen Tätigkeit. Diese als *Claims* bezeichneten Flächen werden vor der Vergabe neu vermessen:

„Das Ritual des Vermessens vertreibt den Geschmack von Verfall und Resteverwertung, es symbolisiert Aufbruch und Inwertsetzung. Mit den Grenzziehungen entwickeln sich bereits neue räumliche [...] Konfigurationen. Durch die neuen Grenzen wird jeder Claim einzigartig - zur kleinen territorialen Anomalien, die die radikal individualistischen Bedürfnisse der Pioniere und die Vielfalt ihrer Distinktionsstrategien bereits von Anfang an verräumlicht.“<sup>82</sup>

Ein Wachstumskorridor als offizielle und ernstzunehmende politische Einladung an Pioniere mit überschüssiger Risikobereitschaft und Neuankömmlinge mit fremden Ideen.

S.92

80|Vgl. Bremer, Haas u.a. 2005, 40-43.

81|Bremer, Haas u.a. 2005, 42.

82|Ebda.,43.

S.93

Abb.47: „Land for Sale“

Abb.48: Neuvermessung der „Claims“



*„Architektur konstituiert immer ein Terrain, auf dem sich Handlungen aus verschiedenen gesellschaftlichen Feldern verschränken.*

*Eine zusätzliche Erweiterung um künstlerische Verfahrensweisen scheint daher auf den ersten Blick nicht die dringlichste Aufgabe zu sein. Aber die Kombination architektonischer und stadtplanerischer Strategien mit künstlerischen Taktiken kann durchaus produktiv werden. Nutzt man die Möglichkeiten dieser neuen Schnittstellen, so kann etwas passieren, das es in funktional differenzierten Gesellschaften eigentlich gar nicht geben dürfte: Systemgrenze können überschritten und spielerisch erweitert werden. In der politischen Theorie wird diese Art der Performanz von Handlungsfeldern als ‚transversal‘ bezeichnet. Transversal soll heißen: Quer zur funktionalen Differenziertheit unserer Gesellschaft verlaufend. Das Politische von transversalen Interventionen besteht darin, Bühnen für Konflikte zu schaffen.“ Angelika Fitz<sup>83</sup>*

S.94  
83|Fitz 2005, 63.

S.95  
84|Vgl. Hebert/  
Weber/Utech 2005,  
64-67.

85|Ebda., 64.

86|Vgl. Grubbauer/  
Grubbauer/Meuwissen  
2005, 72-75.

87|Vgl. Grubbauer/  
Grubbauer/Meuwissen  
2005, 72-75.

## Mappings

Mappings sind die grafische Übersetzung, des diesem Beitrag vorangestellten Zitats von Angelika Fitz. Die grafische Darstellung von Verknüpfungen unterschiedlichster Informationen und die dadurch deutlich werdenden Zusammenhänge auch in interdisziplinären - transversalen - Fachgebieten und Problemstellungen.

Die Mappings-Beiträge befassen sich überwiegend mit der Subjektivität unterschiedlicher Wahrnehmungsperspektiven: Subjektive Erinnerung, medien-beeinflusste Images, relative Statistiken. Sie geben in erster Linie einen wichtigen Anstoß, bilden eine Inspirationsquelle zum Andersdenken. Sie animieren dazu einen anderen Blickwinkel einzunehmen und mit Entwurfskonzepten noch vor der eigentlichen Bauaufgabe anzusetzen.

Das Projekt *Subjektive Landschaften*<sup>84</sup> befasst sich mit der menschlichen Raumwahrnehmung und der Interpretation der gebauten Umwelt.

„Durch Überlagerung der vermeintlichen ‚Realität‘ mit einer Folie aus privaten und kollektiven Erinnerungen, alltäglichen Erlebnissen und geheimen

Wünschen entsteht für jeden einzelnen Menschen ein einzigartiges und veränderliches Bild vom gemeinsam genutzten städtischen Raum.“<sup>85</sup>

Im Beitrag *Resize*<sup>86</sup> wird darauf hingewiesen, dass nicht nur die Wahrnehmung der Menschen subjektiv ist und wie in *DE-tro-IT* (siehe S.107) beschrieben beeinflussbar, sondern dass auch Statistiken relativ sind. Leipzig schrumpft - die Welt wächst. Statistiken sind von den definierten Parametern abhängig und ändern sich bei Veränderung dieser. Jede Feststellung einer Dichte beinhaltet eine institutionelle, politische oder moralische Präferenz. Die Initiierung eines Nationalmuseums für Statistik soll den Bürgern eine Sammlung von Daten und Fakten zur Verfügung stellen - auf deren Basis Entscheidungen getroffen werden können und die Selbstorganisation von Bürgerinitiativen erleichtert wird. Das praktizierte Selbst-Monitoring der Bürger führt möglicherweise zu einer Änderung eigener Verhaltensweisen, um die Statistiken positiv zu beeinflussen, indem sich die selbst errechneten Dichtewerte erhöhen.<sup>87</sup>

## Mapping | DE-tro-IT<sup>88</sup>

Seite 96/97

Wettbewerbsstandort:  
Detroit

Projektteam:  
Ursula Faix  
Kathrine Nyhus  
Anders Melsom

Ethan Zuckerman

Die Stadt Detroit hat sich physisch entleert, ihre Relevanz wurde dadurch jedoch nicht geschmälert, sondern ins immaterielle verlagert. „Die physischen Brachen werden medial besetzt.“<sup>89</sup>

Der Beitrag DE-tro-IT von den Mitgliedern von bad-architekts.network setzt sich mit der immateriellen Landschaft Detroit's und deren medialer Kompensation auseinander. Musik, Filme und eine Überpräsenz in den Medien während der Devil's Nights in den 80er Jahren machten Detroit zum Host des Informationszeitalters. Nicht die Sache per se ist entscheidend, sondern die Aufmerksamkeit die ihr geschenkt wird.

„Fragen Sie sich selbst, vor allem, wenn Sie Amerikaner sind, in welcher Stadt Sie nicht leben wollen. In Detroit natürlich. Und woher wissen Sie so genau, daß Sie dort nicht leben wollen? Wahrscheinlich nicht aus erster Hand. Eher ist es möglich, daß Ihr Entschluß auf einem virtuellen Besuch im Multiplex basiert.“<sup>90</sup>

Musikvideos diverser Genres und Filme, die in und über Detroit gedreht wurden, zeichnen ein Bild von einer gewaltge-

plagten, kriminellen Stadt. Manche dieser Filme wurden nicht einmal in Detroit gedreht. Sie nutzen und transportieren nur das Image der Stadt. Ein Beispiel hierfür ist der Film Robocop. Der erste Teil wurde in Detroit gedreht, die beiden Nachfolger spielen zwar noch in Detroit doch wurden sie großteils in Texas gefilmt. Überhaupt wurde Detroit erst in den vergangenen 30 Jahren als Filmlocation entdeckt, was Fragen nach den Gründen aufwirft. Vielleicht ist es leichter in einer leeren Stadt zu filmen als in einer vollen oder das von Kriminalität und Segregation gezeichnete Stadtbild bietet eine besonders greifbare Filmkulisse. Möglicherweise ist es aber auch als Kompensation zum entstehenden Vakuum zu verstehen.

Auch das Internet leistet seinen Beitrag zur Imagebildung einer Stadt im Informationszeitalter. Mit Hilfe des Global Attention Profile Tools (GAP) hat das DE-tro-IT-Team die Medienpräsenz der 200 größten Agglomerationen der Welt verglichen. Es stellte sich heraus, dass - unabhängig von ihrer Bevölkerungszahl - Städte in den USA und Europa am stärksten in den Medien präsent

S.96  
88|Vgl. Faix/Nyhus/Melsom 2004, 68-71. Zusammenfassung des Beitrags zum Wettbewerb „Shrinking Cities“

89|Faix/Nyhus/Melsom 2004, 70.

90|Jerry Heron, zit. n. Faix/Nyhus/Melsom 2004, 71.

S.97  
91|Vgl. Faix/Nyhus/Melsom 2004, 68.

S.142  
Abb.49: DE-tro-IT  
Schrumpfende Städte,  
Band 2





## 2.2 | Referenzprojekte

Die Auswahl der Referenzprojekte basiert nicht auf Typologien, die verglichen werden, sondern auf dem Vorgehen in ihrer Projektentstehung. Gemeinwohlorientierte Nutzungen, selbst aktive Bürgerinitiativen und Aktivierungsstrategien sind ausschlaggebend für die Wahl der Referenzprojekte.

Nicht der Vergleich der Projekte steht im Vordergrund sondern die unterschiedlichen Möglichkeiten und Herangehensweisen. Auf welcher Grundlage und mit welchen Zielen kann Leerstand erfolgreich reaktiviert werden und wer profitiert in welcher Weise davon? Nicht monetäre Aspekte stehen im Vordergrund, sondern menschliche. Leistbares Wohnen und Arbeiten, die Chance eigene Ideen zu verwirklichen und das Ausbrechen aus kapitalistischen Gesellschaftsformen treibt die Akteure an. Doch auch eigennützige Interessen kommen vor. Projekte die auf Profit ausgelegt sind, bei denen Initiatoren lediglich das Potential eines Ortes erkannt haben, können durch die Atmosphäre die sie in der Stadt schaffen und den öffentlichen Raum, den sie den Bewohnern zur Verfügung stellen eben-

falls einen Mehrwert für alle bieten.

Die ausgewählten Projekte sind sehr verschieden, was der Flächenvergleich (siehe S.102) eindeutig darlegt. Sie unterscheiden sich aber nicht nur im Maßstab auch in ihrer Intention und Ausführung sind sie sehr unterschiedlich.

Doch sie alle haben zumindestens eins gemeinsam: Tadellos upgedatete Homepages präsentieren ihre Vereine, Unternehmen und Initiativen der Web-Öffentlichkeit. Informationen über aktuelle und kommende Events können ebenso schnell abgerufen werden wie das derzeitige Flächenangebote für Interessierte. Das zur Verfügungstellen von leicht abzurufender Information und die mediale Präsenz die durch einen gut verwalteten, lebendigen Webaufttritt entsteht, ist für das generieren von Interesse von besonderem Wert.

Es reicht heute zu Tage nicht mehr ein schönes Projekt zu haben, dass sauber ausgeführt ist. Es muss vermarktet werden. Es muss aus den ganzen überschüssigen Informationen die uns täglich überfluten herausstechen.

## Wächterhäuser, Leipzig<sup>92</sup>



Seite 100/101

Grundstücksfläche: variiert  
Geschossfläche: variiert

Grundstücksbesitzer: Privat  
Entwicklung: Privat| HausHalten

Finanzierung: Privat  
Förderung: Stadtentwicklungsförderung

Aktivierung: Wettbewerb 2003  
Vereinsgründung 2004

Ursprüngliche Nutzung: unterschiedlich  
Nutzung: Kreativwirtschaft  
gemeinnützige Vereine

Transformation:  
Leerstandnutzung schafft Arbeitsraum  
und schützt vor Vandalismus

Typ: Pacht/Miete  
Form der Intervention: Medium

Besonderheiten: Nutzer, Eigentümer  
und die Stadt profitieren von der Nutzung  
der Gebäude

Gebäudenutzungen



S.100  
92|Vgl. Verein HausHalten.org, 2015.

93|Vgl. landschaftspark.de, 2015.

S.101  
94| Baum 2013, 135.

95| Ebda., 305.

Abb. Quellen siehe  
einzelne Referenzen

## Landschaftspark Duisburg-Nord<sup>93</sup>



Grundstücksfläche: 180 ha  
Anteil öffentlichen Raumes: freier Zugang  
für den Landschaftspark

Grundstücksbesitzer: Öffentlich  
Entwicklungskonzept: Latz+Partner

Finanzierung: Non Profit/Profit  
Förderung: -

Aktivierung: Wettbewerb 1991

Ursprüngliche Nutzung: Hüttenfabrik  
Nutzung: Mixed-Use, Landschaftspark

Transformation: öffentlicher Landschaftspark;  
kulturelle Nutzung in den Hallen

Typ: GmbH  
Form der Intervention: Intense

Besonderheiten: Landschaftspark mit  
Industriegebäuden, für kulturelle oder  
sportliche Nutzungen

Gebäudenutzungen



Freibereichnutzungen



## NDSM Werft, Amsterdam<sup>94</sup>



Grundstücksfläche: 8,6 ha  
 Geschossfläche : 30.000 m<sup>2</sup>  
 Anteil öffentlichen Raumes: 76%

Grundstücksbesitzer: Öffentlich  
 Entwicklung: Privat | Kinetisch Noord

Finanzierung: Non-Profit  
 Förderung: Fond Broedplaats

Aktivierung: Wettbewerb 1999

Ursprüngliche Nutzung: Schiffswerft  
 Nutzung: Mixed-Use  
 Kreativwirtschaft

Transformation:  
 Nutzer werden zum Betreiber

Typ: Pacht/Miete  
 Form der Intervention: Medium

Besonderheiten: Alte Werft in unmittelbarer Nähe zu den Hafeneinrichtungen mit kleinteiliger, modularer Architektur im Inneren.

Gebäudenutzungen



Freibereichnutzungen



## Destillery District, Toronto<sup>95</sup>



Grundstücksfläche: 5 ha  
 Geschossfläche : 351.000 m<sup>2</sup>  
 Anteil öffentlichen Raumes: 54%

Grundstücksbesitzer: Privat  
 Entwicklung: Privat

Finanzierung: Profit

Aktivierung: 2003, gezieltes Ansprechen von Künstlern; Mietvergünstigung

Ursprüngliche Nutzung: Destillerie  
 Nutzung: Mixed-Use  
 Kreativwirtschaft

Transformation:  
 klassischer Gentrifikationsprozess

Typ/Zeit: permanent|Eigentum  
 Form der Intervention: Intense

Besonderheiten: Komplett erhaltenes industrielles Ensemble; historischer Schriftzug „Goderham & Worts“

Gebäudenutzungen



Freibereichnutzungen



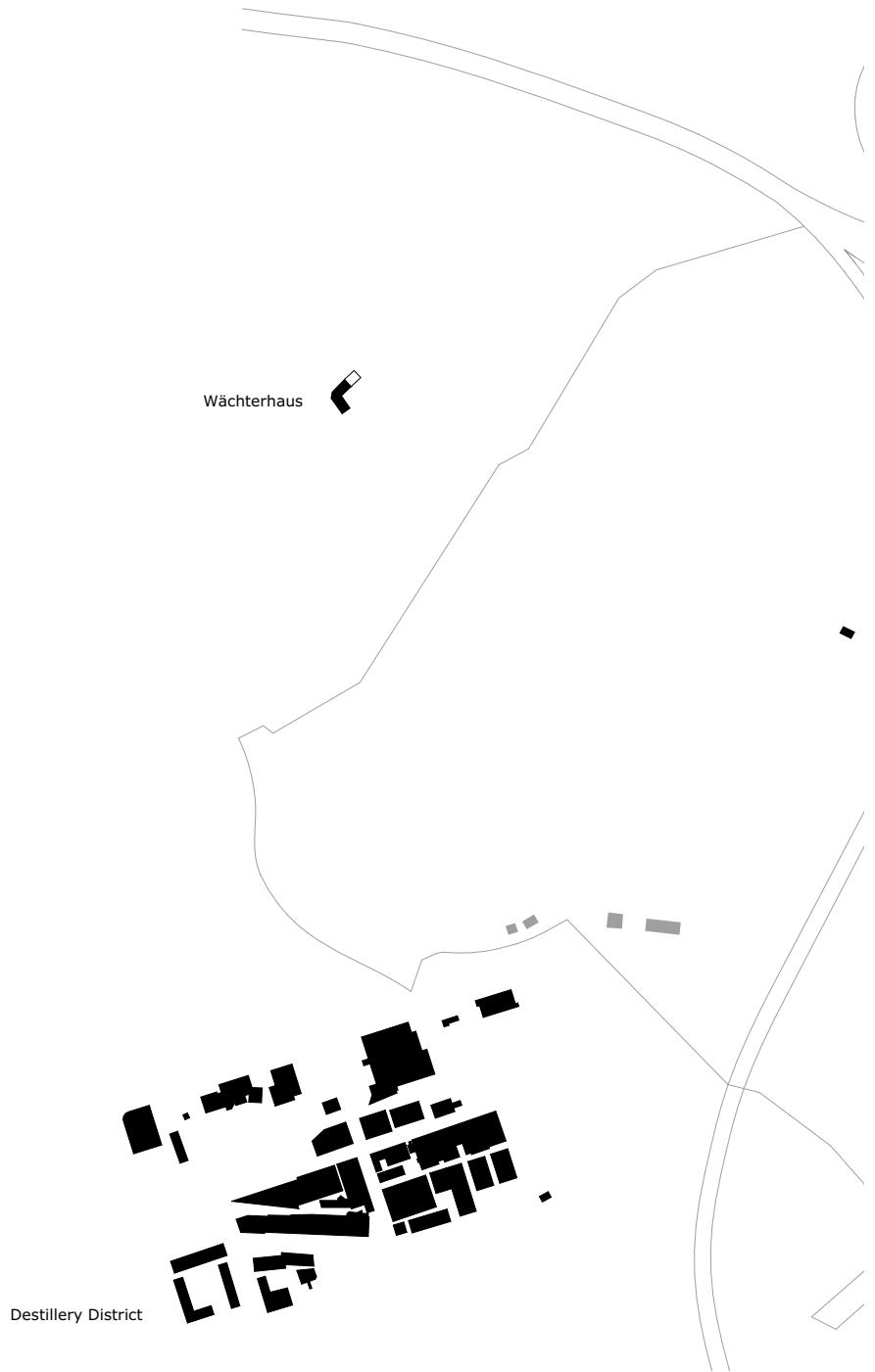


Abb.50: Vergleich der vier Referenzbeispiele anhand ihrer Schwarzpläne. Beim Landschaftspark Duisburg-Nord werden aus verständlichkeitsgründen die Parkgrenzen mitabgebildet

100



Landschaftspark Duisburg-Nord

NSDM Werft

## Wächterhäuser und Ausbauhäuser | Leipzig<sup>96</sup>

Seite 104/105



Die Stadt Leipzig ist wie viele andere, von einer enormen Schrumpfung betroffen. Ein Konzept des Vereins HausHalten zeigt einen Weg, wie Eigentümer, künftige Nutzer und im weiteren Sinne auch die Stadt von diesen freien Räumen profitieren können.

Der Verein HausHalten ist Kommunikationsplattform und Berater in einem und ist vor allem für die Kontaktaufnahme zwischen künftigen Nutzern und Eigentümern verantwortlich. Nach der Erarbeitung eines Handlungs- und Finanzierungskonzeptes im Jahr davor, startet der Verein im Oktober 2004 offiziell seine Tätigkeit. Im Jänner 2005 fällt der Startschuss für das Pilotprojekt *MuKo-Block* in eine denkmalgeschützten Gebäude in der Lütznerstraße. Die Ziele des Vereins umfassen ein weites Spektrum: Kulturdenkmale erhalten, Eigentümer beraten, Nutzungen aquirieren, Stadtteile beleben und Beschäftigung fördern. Neben all diesen Anforderungen stellen sich die Mitglieder bereits am Anfang des Projekts ein weiteres Ziel: Das Konzept soll kopierbar sein, um es auch überregional bekannt und einsetzbar zu machen.

Wächterhäuser sind leerstehende Ge-

bäude, deren vormalige Funktion nicht mehr gebraucht wird und wo aktuell nicht die Möglichkeit besteht den Standort anforderungsgerecht umzubauen oder zu sanieren. Es bietet sich an eine Zwischennutzung zu implementieren, anstatt das Gebäude leerstehen zu lassen. Die Eigentümer erklären sich bereit eine Gestattungsvereinbarung zu unterzeichnen, die es den Interessenten erlaubt, das Gebäude zu nutzen und nach ihren Wünschen, jedoch auf eigene Kosten zu gestalten. Die Wächter, genießen den Vorteil eines großzügigen Flächenangebotes zu günstigen Mieten oder sogar mietfrei. Der Eigentümer garantiert die Instandhaltung der Hülle des Hauses sowie den Anschluss an das Strom- Wasser und Kanalnetz. Im Gegenzug wird sein Gebäude durch Nutzung vor Verfall und Vandalismus geschützt, möglicherweise wird durch kreative und soziale Nutzer sogar das Image des Gebäudes und Viertels aufge bessert.

Auch für die Stadt ergeben sich Vorteile: So ist ein benütztes Gebäude kein Ort an dem Vanalismus überhand nimmt. Außerdem finden hier Menschen einen

S.104  
96| Vgl. haushalten.org, 2015.

Abb.51: Logo vom Verein HausHalten

S.105  
Abb.52: Ein Wächterhaus



Ort der Chance, um ihre Ideen zu verwirklichen. Kleine Unternehmen entstehen, die die Wirtschaft und das städtische Leben ankurbeln.

In Wächterhäusern werden vorwiegend gewerbliche Nutzungen untergebracht - Ateliers, kleine Shops, gemeinnützige Vereine. Ein anderes Konzept des Vereins HausHalten sind die Ausbauhäuser. Hier werden leerstehende Häuser von den Mietern ausgebaut, die im Gegenzug hier langfristig zu günstigen Mieten wohnen können. Mittlerweile wurde das Konzept, die *Marke Wächterhaus*, auch schon von anderen Städten übernommen, so wie zum Beispiel von Zittau an der deutsch-tschechischen Grenze.

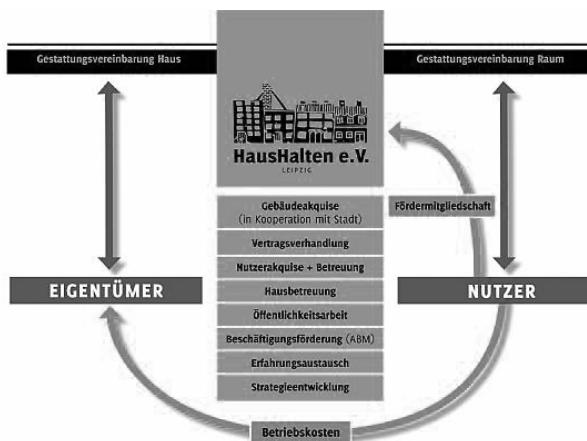
Die Vereinstätigkeit beschränkt sich jedoch nicht nur auf die Vermittlung von Flächen und das Erstellen von Verträgen. Es werden Veranstaltungen organisiert und Projekte unterstützt die das Interesse an den Wächter- und Ausbauhäusern erhalten sollen. Wenn ein Wächterhaus fertig gestellt ist, gibt es ein öffentliches Einweihungsfest, welches auch den Nachbarn offiziell Gelegenheit bietet vorbeizukommen und sich umzusehen. Vorträge, Wanderausstellungen

und Diskussionen erhalten die mediale Präsenz des Projekts und vernetzen den Verein mit anderen Initiativen.

#### **Nimm 4 - Stadthühner auf Tour**

*Nimm 4 - Stadthühner auf Tour* von den *Stadtpflanzern* ist eines dieser Projekte. Anhand eines mobilen Hühnerstalls, der auf Anfrage für vier Wochen ausgeborgt werden kann, sollen Kindern, aber auch Erwachsene, hautnah erleben können, wie es ist seine Lebensmittel direkt zu beziehen. Die eigentliche Intention dahinter ist jedoch, dass durch dieses für eine Stadt ungewöhnliche Geschehen, Interesse in der Nachbarschaft geweckt und so Kontakte hergestellt werden und Austausch gefördert wird, der Barrieren überwinden kann.

In diesem Fall sind die Stadthühner die Akteure, welche aktiv die städtische Umgebung verändern. Allein dadurch, dass sie Fehl am Platz wirken, werden die Bewohner dazu gezwungen ihren gewohnten Blick auf das Viertel zu revidieren.



## Landschaftspark Duisburg-Nord<sup>97</sup>

Seite 108/109

Das beinahe 200 ha große Areal des ehemaligen Hüttenwerks liegt nördlich von Düsseldorf und ist Ankerpunkt der europäischen *Route der Industriekultur* sowie der *Route der Industriekultur im Ruhrgebiet*. Wilde Landschaft in Kombination mit kulturell und eventreich genutzten Industriegebäuden und einer beeindruckenden Lichtinstallation, bietet für Besucher einen besonderen Reiz.

1901 lässt August Thyssen in Meiderich ein Hochofenwerk bauen. Ganz in der Nähe liegen Kohlefelder die er bereits erworben hat und so schafft er die notwendige Verbindung von Kohle und Eisen für die Hochindustrie. Im Hüttenwerk in Meiderich wird zum überwiegenden Teil Roheisen hergestellt, das später in den Thyss'schen Stahlwerken weiterverarbeitet wird. Nach über 80 Jahren Betriebszeit wird das Werk 1985 stillgelegt, um Überkapazitäten am europäischen Stahlmarkt abzubauen. Zurück bleibt eine 200 ha große Industriebrache.

In den darauf folgenden Jahren verhindert nur das Engagement der Bürgerinnen und Bürger den Abriss der

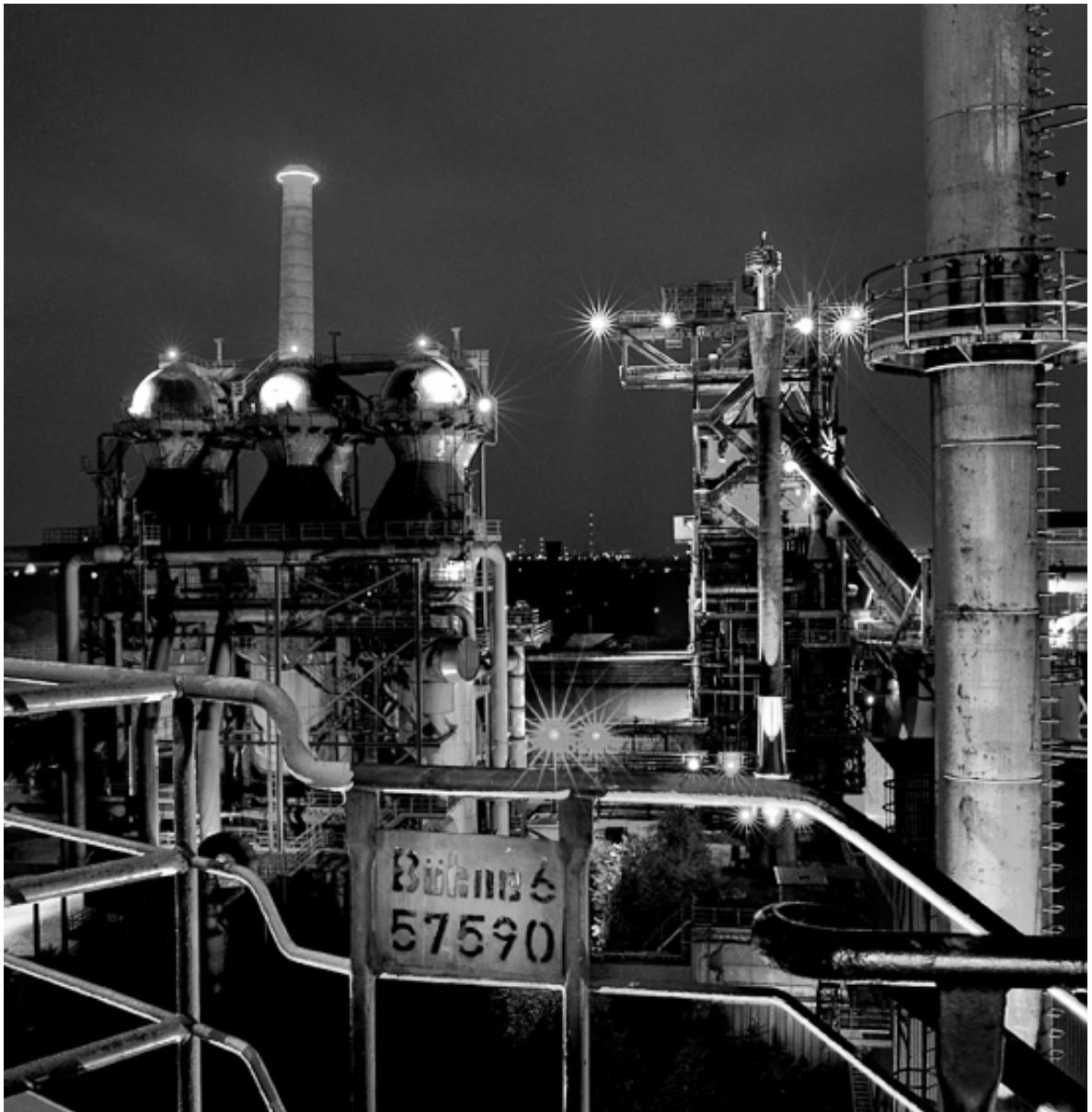
Anlage. Schließlich wird das Areal des ehemaligen Hüttenwerkes Teil des Projektes *Emscher Park* und für einen internationalen Architekturwettbewerb ausgeschrieben, den das Landschaftsarchitekturbüro Latz+Partner für sich entscheiden kann.

Das Konzept für die Neugestaltung des Landschaftsparks stammt zwar von Latz+Partner, die denkmalgeschützten Industriegebäuden auf dem Gelände wurden jedoch von unterschiedlichen Architekturbüros geplant und in mehreren Bauphasen ausgeführt. Beim Um- und Ausbau der Gebäude wurde besonders auf den einwandfreien Erhalt der denkmalgeschützten Substanz geachtet.

Die gestaltende Grundidee von Latz ist den ‚genius loci‘ herauszuarbeiten und einen Kontrast zwischen diesem ‚Geist des Ortes‘ und der neuen Nutzung aufzuspannen. Die bereits existierenden Bauten sollen erhalten bleiben, für den Park genutzt und für die Menschen zugänglich gemacht werden. Die industriellen Strukturen werden als unabhängige Systeme interpretiert und

<sup>97</sup>Vgl. landschaftspark.de, 2015.

Abb. 55: Landschaftspark Duisburg-Nord



visuell, funktional oder ideell über Gärten, Terrassen, Treppen und markanten Orientierungspunkte verbunden. Kunst als Gestaltungsmittel bietet neben der einzigartigen Vegetation des Parkes ein besonderes Erlebnis. Die Lichtinstallation im Kern des Areals und ein Bilderfries sind besonders erwähnenswert. Die 1996 vom britischen Künstler Jonathan Park kreierte Lichtinstallation taucht 15 ha des Geländes in ein Meer aus Licht und Farbe. Seit 1999 zieren Aufnahmen von Bernd und Hilla Becher einige der Hallen.

2014 feierte der mit zahlreichen Auszeichnungen gekürte Landschaftsgarten sein 20-jähriges Bestehen. Zahlreiche Wander- und Radwege führen durch die landschaftlichen Gärten und Anlagen mit vielen Aussichtspunkten. Ein besonders eindrucksvoller Aussichtspunkt ist die 70 m über dem Erdboden liegende Plattform des Hochofens 5.

Eine besondere Herausforderung auf postindustriellen Standorten ist die Wiederbelebung, das wieder Funktionsfähig machen, des Naturkreislaufes.



Abb. 56: Panoramafoto des Landschaftsparks

Im Laufe der Jahre hat sich auf den wildbelassenen, durch die industrielle Nutzung beeinflussten Böden des Areals deshalb eine ganz besondere Fauna und Flora gebildet. In von den Landschaftsarchitekten gestalteten Gärten werden ganz bestimmte Themen verfolgt - Sintergärten, der Stadtrandgarten, Bauerngärten und Felsengärten in den Bunkern, um einige zu nennen. Es wurde auch ein eigenes Wasserkonzept für den lokalen Fluss, die *Alte Esch*, entwickelt, welches aus fünf Teilen besteht: Dem Klarwasserkanal,

dem Emschergraben, der Emscherrinne, der Emscherschlucht und dem Emscherbach.

Obwohl die verschiedenen Gebäude von unterschiedlichen Architekturbüros geplant wurden, schaffte es das Konzept von Latz+Partner dem gesamten Areal eine gemeinsame Grundgestaltung zuteil werden zu lassen. Die Lichtinstallation und die Themengärten bilden eine ausreichend starke Verbindung der kulturellen Hotspots, um trotz der großen Fläche des Areals, ein schlüssiges Gesamtpaket entstehen zu lassen.



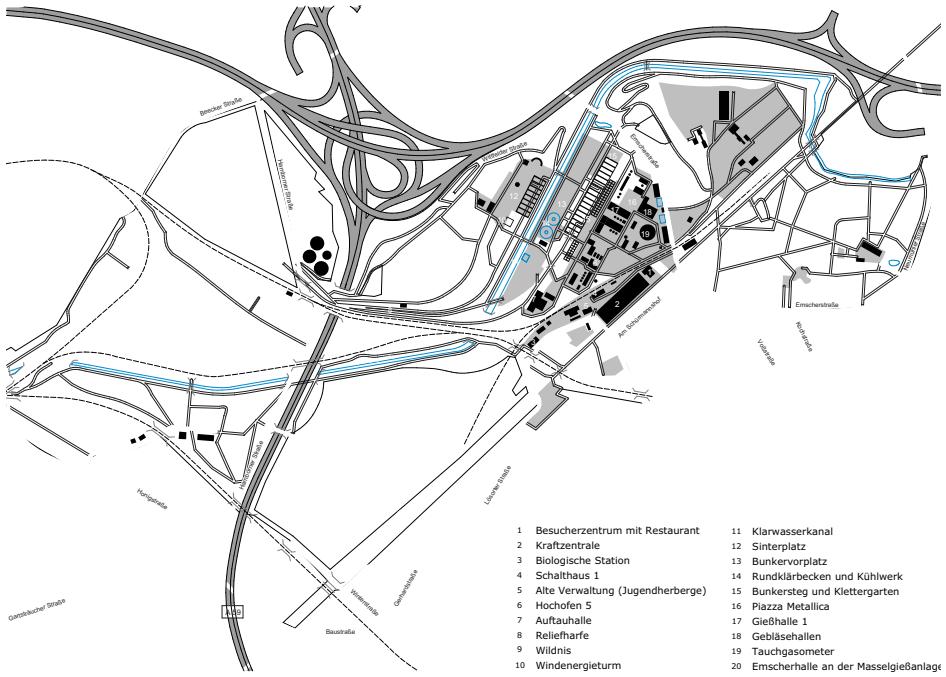


S.112  
Abb.57: Gieshalle 1  
Foto: Thomas Berns

Abb.58: Kissendach  
Foto: planinghaus

S.113  
Abb.59: Lichtinstallation  
Foto: Horst Zielske

Abb.60: Gebläsehalle  
Foto: Thomas Berns



## NSDM-Werft, Amsterdam<sup>98</sup>

Seite 114/115



In den 1980er und 1990er Jahren bildete sich in Amsterdam eine Hausbesetzerszene, vorwiegend aus Künstlern und Kreativen, welche leistbare Räume suchte und große leerstehende Gebäude in der Hafengegend besetzte. Zum Unmut der Stadtregierung welche die Hafengegend zu teuren Luxuswohnungen umbauen wollte. Auch die ehemalige Werft, Nederlandsche Droogkoken Scheepbouw Maatschappij (NDSM), wurde in dieser Zeit stillgelegt.

1999 wurde schließlich ein Wettbewerb für dieses Areal ausgeschrieben mit einem Umbau als Ziel. Die Künstlergruppe Kinetisch Nord hatte das Areal bereits geraume Zeit im Auge und konnte die Stadt schließlich davon überzeugen ihren Vorschlag anzunehmen. Ihre Idee: Die Gebäude dienen als Hülle in welche die Nutzer eigenständig und mit eigenen finanziellen Mitteln einbauen was auch immer sie benötigen. Die Nutzer sind keine passiven Konsumenten des Raumes, sondern gestalten in aktiv mit. Kinetisch Nord bekommt von der Kommune Amsterdam einen Mietvertrag über 10 Jahre und legt einen 10-Jahresplan mit drei Modulen vor:

Entwicklung, Finanzierung, Kunst-Programm. Kinetisch Nord verwandelte mit seinem Konzept die Werft in einen Ort der experimentellen Kunst, Kultur und Gesellschaft. Die ehemalige Werfthalle, umfasst 20.000 m<sup>2</sup> und wird in vier thematische Zonen geteilt: Kunststadt 7.000 m<sup>2</sup>, Skatepark 4.000 m<sup>2</sup> Nordstrook (6.000 m<sup>2</sup> Ausstellungen, Cafés, Galerien und Wohnungen) Oostvleugel (Theaterstudios 2.300 m<sup>2</sup>) und Dazzleville (1.000 m<sup>2</sup> Performance Outdoor).<sup>99</sup> Gefördert wird das Projekt von einem, eigens für derartige Projekte ins Leben gerufenen Fond: Dem *Broedplaats Fond* der Stadt Amsterdam. Die bunte Mischung an Funktionen und die dadurch erzeugte Vitalität in dem Viertel zieht das Interesse finanziell starker Investoren an, welche von der kreativen Atmosphäre profitieren möchten. Die NDSM Werft dient als ausgezeichnetes Beispiel dafür wie *bottom-up* Stadtproduktion funktioniert und welchen Mehrwert sie für die Stadt und ihre Bewohner generieren kann. Eine umfangreiche Webseite informiert Interessierte sowohl über laufende Projekte, anstehende Events und zur Verfügung stehende Flächen und Räume.

S.114  
98|Baum 2013, 133.

Abb.61: Logo NDSM

99|Vgl. ndsm.nl,  
2015.

S.115  
Abb.62: NDSM  
Kunststad



Seite 116/117

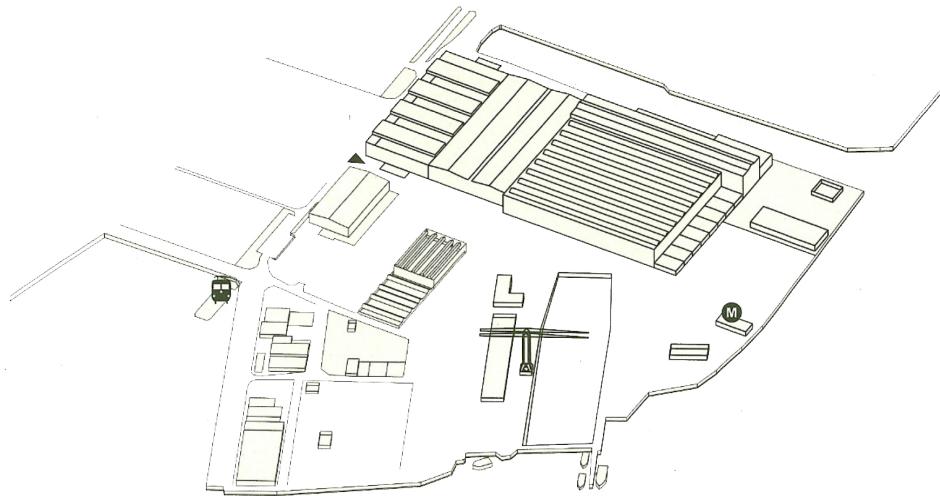
*„NDSM is a 24/7 city district with a vibrant mix of features; intense and highly contrasting, vivid and unique. A place for living, working, education, entertainment, food, hanging out and more. For both commerce and creativity. The old shipping industry and its monuments are the foundations. NDSM carefully nourishes organic growth in urban space. A self made city does not just exist, it arises!”<sup>100</sup>*



S.116  
100| Vgl. ndsm.nl,  
2015

Abb.63: Werftgelände

S.117  
Abb.64: Axonometrie



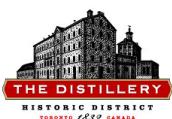
0 100 m

N



## Distillery District, Toronto <sup>101</sup>

Seite 118/119



Die Gooderham & Worts Distillery liegt in einem der größten Industrieareale Torontos. Als der wirtschaftliche Umbruch in den 1990er Jahren zahlreiche Produktionsfirmen in den Ruin stürzt, muss auch die Destillerie schließen. Das hervorragend konservierte viktorianische Gebäudeensemble, das 40 Gebäude umfasst, bleibt verlassen zurück.

Matthew Rosenblatt und seine Partner entdecken den Standort und entwickeln eine Strategie die Gentrifikation erzeugen soll. Sie schaffen eine autofreie Zone, welche sowohl als Kunst-, Kultur- und Eventzentrum funktioniert als auch als neues Wohngebiet der Stadt. Die alten Gebäude bleiben erhalten, werden bei Bedarf instandgesetzt und durch neue Wohntürme ergänzt.

Um Investoren für die Neubauten zu gewinnen, musste sich das Viertel erstmal ein Image in der Stadt aufbauen. Die Partner kontaktierten gezielt Akteure aus der kreativen Szene und boten ihnen Mietverträge zu besonders günstigen Konstitutionen und Langzeitverträge an. Durch diese Implementierung von Kunsthandwerk wurden weitere ergänzende Funktionen ange-

zogen. Es entsteht ein Nutzungsmix der die notwendige Aufmerksamkeit generierte und das Areal in der Stadt bekannt macht. Die Einzigartigkeit des historische Gebäudeensembles wird als Qualitätsmerkmal erkannt und ist ein wichtiger Teil der Marketingstrategie des Areals. Die geplanten Neubauten werden erst in einem nächsten Schritt, nach der Etablierung des Gebiets, in Angriff genommen.

Die positive Entwicklung des Distillery Districts hat auch positive Auswirkungen auf die umgebenden Industrieareale. Die Umstrukturierungsmaßnahmen die bereits in den 1990er Jahren geplant worden waren, konnten aus wirtschaftlichen Gründen nie umgesetzt werden. Erst kürzlich, angespornt durch den Aufschwung des Distrikts, konnte mit der Umsetzung begonnen werden.

*"Our vision was to combine the romance and relaxing atmosphere of European walking and patio districts with the hip, cool dynamic of an area like New York City's SoHo or Chelsea, where creative minds get together and you feel as if anything could happen."<sup>102</sup>*

S.118

101| Vgl. Baum 2013, 303.

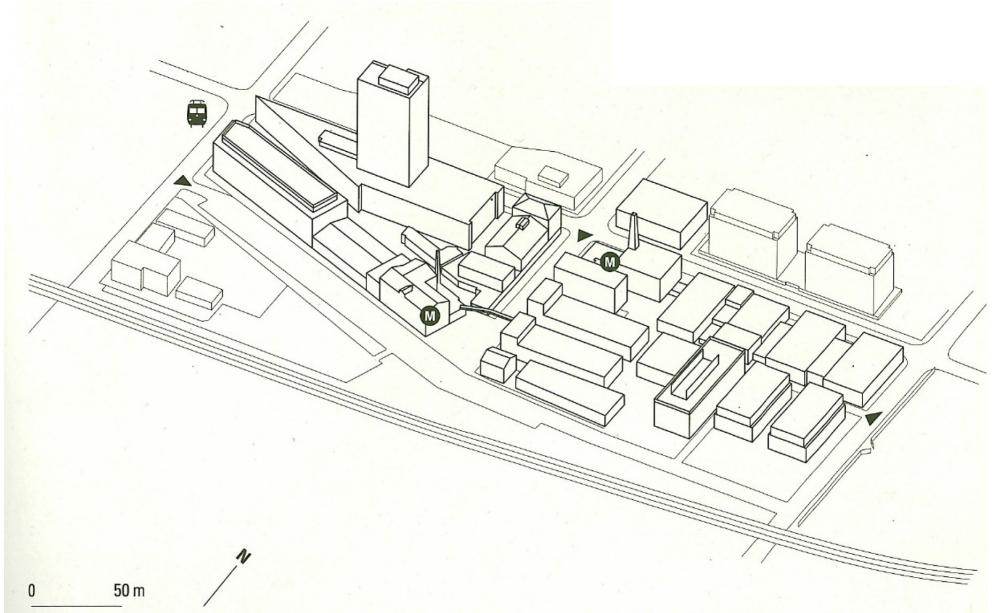
102| [www.thedistillerydistrict.com](http://www.thedistillerydistrict.com)

Abb.65: Logo Distillery District

S.119

Abb.66: Gooderham & Worts



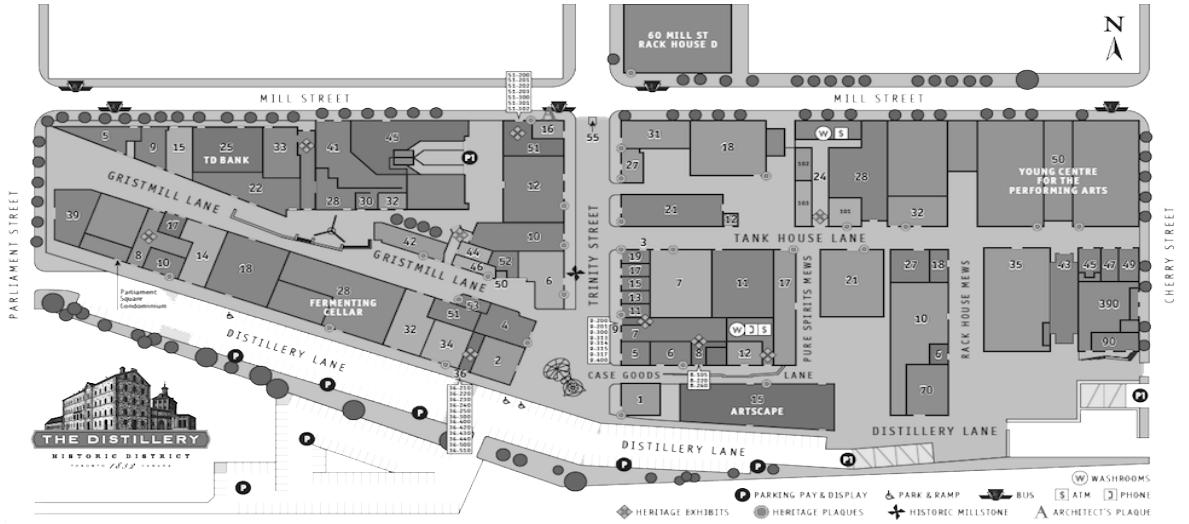


S.120  
Abb.67: Axonometrie  
des Distillery Districts

Abb.68: The Boiler  
House

S.121  
Abb.69: Übersichts-  
plan der Unternehmen  
(auf der Homepage  
interaktiv)

Abb.70: Belebung  
eines ganzen Viertels



Seite 122/123

## 2.3 | Stadtentwicklungsstrategien<sup>1</sup>

„Bestehende Steuerungs- u. Planungsinstrumente sind auf Maximierung der Kontrolle und Festlegung ausgerichtet; nutzerorientiert Projekte fordern Offenheit, Eigendynamik und Abgabe der Kontrolle“ *Dilemma*<sup>1</sup>

## Handlungsmodelle

Seite 124/125

Stadtentwicklung mit Hilfe von Zwischennutzungen wird hier anhand von drei Büchern aus der deutschsprachigen Fachliteratur erleutert. In *Urban Pioneers*, *Urban Catalyst* und *Raumunternehmen* stellen die Autoren und Herausgeber zahlreiche Projekte vor und versuchen Einteilungen zu treffen, die Planung von informelle Nutzungen greifbarer macht. Der Verzicht auf den großen finalen Plan ändert die Werkzeuge des Planers. Klassische Planungsmodelle bieten nur wenig Hilfestellung, wenn es um Probleme wie schrumpfende Städte oder brachliegende Industrieruinen geht.

Verschiedene Handlungsmodelle beschreiben in welcher Weise der Architekt aktiv werden kann, um die Stadtbewohner zu unterstützen. Verschiedenste Handlungen verlaufen dabei parallel zueinander: Neben räumliche und bauliche, treten ökonomische, juristische, kommunikative und organisatorische Maßnahmen<sup>104</sup>. Die Interdisziplinarität des Planungsteams ist somit unabdingbar. Im folgenden werden sechs Handlungsmodelle beschrieben, die unterschiedlichste Akteurskonstellationen und Intentionen zeigen.

1| Strategie: Ermöglichen<sup>105</sup>

Aufzeigen von Nutzungsmöglichkeiten von Leerräumen, die Vereinfachung des Zugangs zu diesen Räumen und die Verbesserung der Kommunikation zwischen Eigentümern und Nutzern baut die Hemmschwelle für temporäre Nutzungen ab. Engagement kommt von der Kommune, dem Eigentümer oder Agenten. Dieses Handlungsmodell ist programmatisch unspezifisch und deshalb offen für die Ideen der Nutzungsinteressenten. (Beispiel Wächterhäuser, Verein HausHalten S.140)

2| Strategie: Initiieren<sup>106</sup>

Agenten initiieren für ein größeres brachliegendes Areal einen Cluster von Zwischennutzungen. Ein Agent kann der Architekt sein oder eine Marketing Agentur; im Prinzip jeder der Interesse daran hat. Agentur Die Basis für die Nutzung wird durch Vereinbarungen mit dem Eigentümer und Lösung der rechtlichen Fragen geschaffen. Die programmatische Ausrichtung ist vom Selbstverständnis der Initiatoren, ihrer Netzwerke und Motivation geprägt.

S.124  
104|Oswalt/Overmeyer/Misselwitz 2013, 221.

105|Vgl Oswalt/Overmeyer/Misselwitz 2013, 224.

106|Ebda., 225.

S.125  
107|Ebda., 226.

108|Ebda., 227.

109|Oswalt/Overmeyer/Misselwitz 2013, 227.

110|Vgl. Ebda., 228.

111|Vgl. Ebda., 229

112| Oswalt/Overmeyer/Misselwitz 2013, 220.

### 3 | Strategie: Erobern<sup>107</sup>

Nutzer erkämpfen sich umstrittene Räume für ihre Aktivitäten. Die programmatische Idee steht im Widerspruch mit Plänen des Eigentümers. Eine öffentliche Debatte und Medien wecken das Interesse der Öffentlichkeit. (Beispiel: Gängeviertel Hamburg)

### 4 | Strategie: Coachen<sup>108</sup>

Nutzer und Nutzungsinteressenten werden unterstützt und miteinander vernetzt. Gemeinsam Plattformen vergrößern die öffentliche Präsenz und verleihen den Interessen der Beteiligten Gewicht. Unterstützung kann von Agenten oder von Seiten der Stadt entstehen. Es muss jedoch verhindert werden, dass „an die Stelle von eigenständigen Aktivitäten [...] die künstlich erzeugte und kurzlebige Animation von Orten“<sup>109</sup> tritt.

### 5 | Strategie: Formalisieren<sup>110</sup>

Ist eine kritische Masse durch erfolgreiche Zwischennutzungen erreicht, tritt oft das Bestreben nach Formalisierung auf, um Potenzial langfristig zu sichern. Anstelle improvisiert-informeller Lösungen treten dauerhafte Strukturen

wie etwa unbefristete Mietverträge und Genehmigungen, konsolidierte Träger-schaften oder eine professionalisierte Geschäftsführung. Dieser Übergang zu geordneteren Strukturen ändert das Profil der Nutzung und scheitert auch manchmal, wenn er nicht im Sinne der Nutzer ist oder finanzielle Mittel fehlen.

### 6 | Strategie: Instrumentalisieren<sup>111</sup>

Zwischennutzungen werden gezielt von Dritten eingesetzt, um Eigeninteressen zu verfolgen - Aufwertung des Immobilienstandortes, Etablierung eines Nutzungsmilieus. Kooperationen können jedoch trotzdem für beide Seiten von Vorteil sein. (Beispiel: NDSM, Amsterdam)

Es wird kaum möglich sein, ein Handlungsmodell in seiner Reinform zu finden, denn für sich sind sie alle unvollständig. Die Entwicklung des Projekts machen das anpassen der Handlungsstrategie notwendig. „...es geht nicht um millionenschwere Förderprogramme sondern um den intelligenten Einsatz staatlicher Instanzen und existenter Ressourcen sowie um die Aktivierung bisher nicht genutzter Potenziale.“<sup>112</sup>

## Von der Zwischennutzung zum *Raumunternehmen*

Seite 126/127

Temporäre Architekturlösungen bieten sowohl für Architekten, als auch Nutzer Möglichkeiten neue Ideen zu verwirklichen und zu testen. Temporäre Installationen oder zeitlich begrenzte Nutzungen verlangen nur nach geringer baulicher Intervention und ermöglichen so ein vorübergehendes Testen einer Funktion, das Experimentieren mit einem Material oder das kostengünstige Erproben einer Idee mit geringem finanziellem Aufwand und minimiertem Risiko. Zwischennutzungen die in leerstehenden Räumlichkeiten entstehen sind Labore für Projektideen. Zwischennutzungen sind Übergangslösungen. Sie sind Übergangslösungen, die einen Bedarf stillen und bei erfolgreichem Testen des Konzeptes, professionalisiert in ein stabileres Unternehmensformat übergehen.

Der Begriff *Raumunternehmen*<sup>113</sup> bezeichnet ebendiese formalisierte Form der anfänglich temporären Interventionen und Aktionen. Durch ständige Reflektion und Anpassung festigen sich die Zwischennutzungen und werden dadurch zu stabilen Projekten.

Die Grundvoraussetzung für eine der-

artige Entwicklung ist das zur Verfügungstehen von Raum, sei es nun Freiraum oder Leerstand und das Nutzen dieser vorhandenen Ressourcen beziehungsweise das Erkennen ihres Nutzungspotentials. Raumrohlinge bezeichnen einen Raum der lediglich den notwendigsten Anforderungen, die die Nutzer an ihn stellen, genügt. Er schützt vor mechanischen Angriffen und Witterung; erfüllt minimale thermische Standards. Er ist roh und bereit nach eigenen Ideen geformt zu werden.

Klassische Planungsmethoden verfahren nach einem Top-Down-Prinzip, das heißt, es wird ein fertiges Projekt angeboten, in dem der Nutzer am Ende, passiv, als Mieter tätig wird. Das Gegenstück zu diesen Methoden bildet ein *Bottom-Up*-Prinzip, in dem der Nutzer am Anfang des Projektes steht und selbst als Ideen- und Raumproduzent tätig wird. Schritt für Schritt werden die Konzepte umgesetzt, erprobt und gegebenenfalls optimiert. Der Nutzer, wird aktiver Raumproduzent. Er gewinnt als Akteur im Entwicklungsprozess an Bedeutung.

S.126  
113|Buttenberg 2014.

S.127  
114|Oswalt/Overmeyer/Misselwitz 2013, 220.

115|Vgl. raumpioniere 105.

## Die Akteure

Nicht mehr der klassischer Wohlfahrtsstaat, sondern der aktivierender Staat (oder eben die Stadt) regt die Bevölkerung an selbst sozialstaatliche Aufgaben zu übernehmen. Um das zu ermöglichen, muss er jedoch auch seine Pflicht erkennen, die notwendigen Gesetze zu erlassen.

Beispielsweise ist die Neuformulierung von Planungs-, Eigentums-, Nachbarschaftsrecht, rasche Genehmigungen, befristete Bewilligungen und geringere rechtliche Standards unabdingbar, da ansonsten die Zwischennutzung von leerstehenden Räumen durch zu komplizierte Gesetze und umfangreiche Auflagen unmöglich gemacht wird.<sup>114</sup>

Architekten und Planern wird eine neue Rolle zuteil. „An die Stelle des zugleich heroischen und visionären Entwerfers tritt der Agent, der im Auftrag anderer handelt. Er ist nicht Bestimmer, sondern Ermöglicher, der die verschiedenen Akteure zusammenbringt.“<sup>115</sup>

Nutzer, nicht nur als Benutzer von zur Verfügung gestellten Flächen auf Miete, sondern als Produzenten des Stadt-

raums. Der Nutzer wird in die Pflicht genommen selbst aktiv zu werden und sich zu engagieren, im Gegenzug werden Mietkürzungen und Steuervergünstigungen geboten.

Mit dem Fortschreiten des Projekts bilden die Nutzer Netzwerke und entwickeln nicht nur eigene Ideen, sondern versuchen gemeinsam das gesamte Areal voranzutreiben und zu fördern.

Ein Vermittler, sei es der Architekt, ein externer Agent oder ein Quartiersmanager, das unter den verschiedenen Akteuren und deren unterschiedlichen Interessen vermittelt, ist von enormen Vorteil. Er fördert und fordert die Umsetzung von innovativen Projekten und ist für die organisatorischen Punkte verantwortlich.

## Open Source

Seite 128/129 Der in der Architektur fremd klingende Begriff Open-Source beschreibt einen städtebaulichen Ansatz, der Programmierungsmethoden, die bei der Entwicklung von Betriebssystemen üblich sind, auf Stadtplanung anwendet. Bei der Entwicklung von Software definieren Programmierer ein Konzept, das mit Hilfe eines noch zu schreibenden Programms erreicht werden soll. Sämtliche Infos über das Ziel, erste Lösungsansätze und Schwierigkeiten werden bekannt gegeben. Die Angesprochenen erhalten sämtliche Informationen, die zum Lösungsversuch geführt haben und somit das Recht, die erstmalig verbreitete Version zu benutzen, zu testen und weiter zu entwickeln. Sie sind jedoch im Gegensatz dazu verpflichtet den Quellcode und alle darauf basierenden Lösungen ebenfalls frei zugänglich zu machen. So soll durch freien Gedankenaustausch, kollektive Kreativität und offene Kooperation ein optimiertes Ergebnis erzielt werden.<sup>116</sup>

S.128  
116|Vgl. urban pioneers 2007, 105.

117|Vgl. Oswald/Overmeyer/Misselwitz 2013, 218.

S.129  
118|Oswald/Overmeyer/Misselwitz 2013, 218.

119|Vgl. Oswald/Overmeyer/Misselwitz 2013, 219.

120| Vgl. urban pioneers 2007, 105.

1. Dynamisierung von Planung
2. Geteilte Kontrolle
3. Sampling

1|Es werden grobe Ziele definiert - mögliche Nutzungsprogramme, nicht bebaute oder bebaute Räume, räumliche Beziehungsgeflechte, Dichten. Open-Source-Urbanismus zielt auf schrittweise Verdichtung von Aktivitäten, Programmen und Netzen, die sich nach und nach auch baulich manifestieren. „Der Schwerpunkt liegt in der ersten Phase auf der informellen Aktivierung eines Areals, indem nutzbare bauliche Ressourcen gesucht, Öffentlichkeit stimuliert und befristete Nutzungen kultiviert werden.

Die Planung von Gebäuden und Freiräumen ist beim Open-Source-Städtebau folglich weniger zu Beginn als vielmehr in einer späteren Phase des jeweiligen Projektes von Belang, das heißt an einem Punkt, wo sich eindeutige Nutzungslösungen herausgebildet haben und auf lange Sicht geplant werden können. Während des Prozesses wird die Planung mit der Realität rückgekoppelt und kontinuierlich angepasst. (Step-by-Step)<sup>117</sup>

„Der direkte Umgang mit Räumen verschafft eine Vorstellung vom Potenzial eines Ortes, vor allem von der Art, wie er genutzt werden könnte.“<sup>118</sup>

2| Der Verlust der „Entwicklungshoheit“ wird ausgeglichen durch Win-Win Situationen und Risikominimierung (Beispiel: NDSM Werft)<sup>119</sup>

3| Raum- und Nutzungskonzepte entstehen durch Handlung. Instrumente der Planung dienen der Sicherung dauerhafter Strukturen. Sie müssen daher um neue Steuerungswerkzeuge ergänzt werden. Kurz- und langfristiges Handeln muss vernetzt werden; Hard und Soft-Tools bei Planungsstrategien kombiniert.

Vergleichbar mit den Grundsätzen der Open-Source-Methode in der Softwareentwicklung ist folgende Herangehensweise in der Projektenwicklung: Auf Basis dieser Punkte wird der so-

genannte Quellcode entwickelt. Präzise Standortprofile sichern intakte Ressourcen. Der analysierte Bestand wird als vorhanden Grundlage gesehen und ist somit Teil des Codes. Es werden Zugänge geschaffen, bestehende Infrastrukturen reaktiviert und existierende Gebäude umgenutzt.<sup>6</sup> Ein Teil des Quellcodes kann ein Rahmenwerk sein, das die Aufgaben aber auch die Vergünstigungen der Benutzer und der Planer definiert. Es können Nutzungsbedingungen und Regeln festgelegt werden, die den reibungslosen organisatorischen und baulichen Ablauf garantieren. Sobald der Quellcode für das Projekt fertiggestellt ist kann er mit der Aufforderung nach Veränderung und Optimierung an die Stadtprogrammierer übergeben werden.<sup>120</sup>



# Fazit

Image ist alles! Das lassen zumindest einige der betrachteten Beispiele so erscheinen. Das medienbeeinflusste Image von Detroit, das Mitschuld ist an der derzeitigen Lage trägt beziehungsweise Menschen daran davon überzeugt dort nicht wohnen zu wollen. Das auf den Hompages der Referenzprojekte konstruierte Image, von Umtrieblichkeit und Flair, das Interessenten und Besucher anlocken soll. Oder der Shrinking Cities Beitrag *Claiming Land* der meinen es würde womöglich reichen das vorhanden Image, den Blickpunkt, zu verändern, um aus alten Verhaltens- und Denkmustern auszubrechen und die Menschen zu neuen Taten und Ideen zu inspirieren. Der Mensch ist nun mal alles andere als objektiv. Millionen von Eindrücke beeinflussen unsere Entscheidungen und unser Urteilsvermögen. Was sich in letzter Folge auch auf eine wesentliche Entscheidungen in unserem Leben auswirkt: Wo und wie will ich Leben? Was ist mir wichtig und wie setze ich mich dafür ein?

Manche der hier angeführten Texte und Projekte mögen sehr theoretischer Natur sein, doch haben sie eines gemein:

Sie regen zum anders Denken an. Sie befassen sich nicht nur mit herkömmlichen städtebaulichen Lösungen und architektonischen Möglichkeiten. Sie setzen viel früher an, analysieren und stellen dar welche Faktoren sich neben den gebauten Strukturen noch auf die menschliche Wahrnehmung einer Stadt, eines Standortes auswirken.

Der Akteur, Nutzer, Stadtproduzent! Ganz gleich wie er in Projekten, Wettbewerbsbeiträgen oder Fachliteratur bezeichnet wird, ist das was schlussendlich entscheidend ist für den Erfolg oder das Scheitern eines Reanimierungsprojektes. Seine Hartnäckigkeit, Geduld und Kreativität sind gefragt und werden auch immer mehr gefordert. Diese Erkenntnis führte zum nächsten Schritt in meiner Arbeit; die Recherche und Erkundung von strategischen Planungsprozessen die vom Nutzer ausgehen oder diesen maximal miteinbeziehen, mit dem Ziel durch temporäre Installationen und Aktionen Stadtraum aktiv mitzugestalten und seine Ideen mit viel Eigenengagement und Initiative selbst umsetzen, wenn die Stadt und der Staat, daran scheitern.



# 3

## STRATEGIE

„New ideas need old buildings“ *Jane Jacobs*

## Stadt (Be-)Nutzen

Seite 134/135

Neue Ideen brauchen alte Gebäude!<sup>121</sup> Weil noch nicht umgesetzte Ideen keinen Gewinn bringen. Weil kein Gewinn keine Rechnungen und Mieten bezahlt. Weil fehlender *Verwirklichungsraum* Gedankenspiele abstellt bevor sie zu echten Ideen werden.

Die Errichtungskosten alter Gebäude sind bereits abgedeckt. Die Mieten können gesenkt werden. Auch die Nachfrage nach Flächen in diesen Objekten ist geringer und so kann mehr Platz zu günstigeren Konditionen erworben werden: Platz der innovativen Geistern hilft den Versuch zu wagen, eigene Ideen umzusetzen. Alte Gebäude müssen nicht extra errichtet werden und erlauben deshalb auch nur einen Versuch, als Zwischennutzung, der einfach abgebrochen werden kann.

Heute fehlen der Stadt die finanziellen Möglichkeiten, um mit eigenen Projekten und Investitionen Probleme direkt zu lösen. Sie muss daher Prozesse anstoßen und moderieren. Es geht darum Partner und Netzwerke zu unterstützen, die mit eigenen Mitteln eine Integration nicht genutzter Areale in die Stadt bewegen.

Der Stadt-Gebrauch muss wieder zum zentralen Ausgangspunkt von Stadtentwicklung werden, wofür Zwischennutzungen als „Stadtentwicklung ohne Finanzmittel, die allein auf dem Stadtgebrauch basiert“<sup>122</sup> ein wichtiges Hilfsmittel darstellen.

Die sogenannte Open-Source-Methode (S. 202), ausgeborgt aus der Softwarebranche, ermöglicht das Bilden eines Grundgerüsts, das den Nutzern die Möglichkeit gibt nicht als Lückenbüsser zu dienen, der lediglich das Image des Quartiers steigern soll, sondern die ihn zum Partner und Katalysator einer „Nutzungs- und prozessorientierten Stadtentwicklung“<sup>123</sup> machen.

„Intelligenter Wachstum versteht sich nicht als städtebaulich strukturierte Akkumulation von Baumassen, sondern als sukzessive Verdichtung von Aktivitäten, Programmen und Netzen, die sich nach und nach auch bauliche manifestieren.“<sup>124</sup> Durch gezielte Interventionen kann der Wechsel von einem Zustand zu einem anderen angeregt, beschleunigt oder erleichtert werden. Über weite Strecken findet gar kei-

S.134  
121|Vgl Jane Jacobs

122|Oswalt/Overmeyer/Misselwitz 2013, 376.

123|Ebda., 221.

124|Ebda., 375.

S.135  
125|Ebda., 217.

126|Ebda.,375.

ne planerische Intervention statt; die Entwicklung wird weitgehen sich selbst überlassen.“<sup>125</sup>

„Nicht die Stadt-Gestalt steht im Vordergrund, sondern der Stadt-Gebrauch.“<sup>126</sup>

Genau hier beginnt das Problem. Das Problem des Eigentümers, der Investoren, des Architekten der zukünftigen Gestalt eines Gebäudes nicht den von ihnen gewählten ästhetischen Stempel aufzudrücken. Die Ästhetik die Viertel wie Gänsegangl (Hamburg) und ihresgleichen entwickeln, weicht meist von den eleganten geschwungenen, geometrischen Meisterwerken aus edlen Materialien in liebreizenden Farbtönen ab, mit denen wir unsere erbrachten Leistungen, sei es nun die planerische Tätigkeit oder die Finanzierung, krönen möchten.

Kleinteilige, zusammengestückelte, oft bloß provisorische Bauten entsprechen so gar nicht der Vorstellung des ewigwährenden Gesamtkunstwerks, von dem wir Architekten so sehr träumen.

Die von den Nutzern selbst zusammengestückelten Strukturen, entheben den Architekten seiner Visionärsstellung

und machen, die höchste aller Künste, zu einer alltäglichen Sache bei der Jedermann mitreden kann und soll.

Doch diese Enthebung des Status eröffnet ganz neue Wege für uns Architekten, die wir nun unser Berufsbild neu erfinden dürfen. Sie schafft die Möglichkeit vom Podest zur Menge herabzusteigen und uns unter das Volk zu mischen, um mit ihm und für sie Architektur und Stadt zu gestalten. Denn schlußendlich ist Architektur genau das: Räume für Menschen. Haben wir erst einmal den ersten Schock überwunden, den dieses fürchterliche Chaos der fehlenden finalen Vision mit sich bringt, können wir damit beginnen es zu genießen: Die phantastischen Räume und Strukturen, die neuen-alten Atmosphären die durch das informell Gewachsene entstehen, den Stolz der Schaffenden dieser zusammengestückelten, recycelten, kleinteiligen Behausungen und die Nähe die der Bewohner wieder zur Stadt und ihrer Architektur aufbauen kann, die es nun endlich zulässt, genutzt zu werden.



# **3.1 | Bestandsanalyse**

## Distanzen und Dichten

Seite 138/139

Beim Erstellen des Leitkonzeptes für die Entwicklung des Areals ist es besonders wichtig zu erst den Bestand zu analysieren. Wo liegt das betreffende Areal, welche Fläche hat es und wie verhält es sich zu seiner unmittelbaren Umgebung und bedeutenden Einrichtungen im gesamten Stadtgefüge? Es muss analysiert werden wie eine mögliche, bessere Vernetzung aussehen könnte und welche vorhandenen Systeme ausreichend sind, aber auch der geschichtliche Kontext ist von besonderer Relevanz weshalb im ersten Teil dieser Arbeit Faktoren des Verfalls ausgearbeitet wurden, welche nun als Wissensbasis für Ursache und Wirkung bestimmter städtebaulicher Maßnahmen dient.

Die größte Aufmerksamkeit gebührt dem Bestand, dessen Zustand von höchster Priorität ist. Die Tragstruktur der Fabrikgebäude muss untersucht und dokumentiert werden, damit Restaurierungsarbeiten vorgenommen werden können. Auch die Böden müssen auf kontaminiertes Material untersucht werden, um Klarheit über mögliche gesundheitliche Risiken zu schaffen. Sind die sicherheitstechnischen und gesund-

heitsrelevanten Fragen geklärt, kann damit begonnen werden die räumlichen Potentiale des Areals und seiner Umgebung auszukundschaften. Und davon hat das Packard-Areal mehr als genug. Die Größe des Geländes und die Vielfalt an unterschiedlichen Gebäudetypologien ermöglichen die Initiierung unterschiedlichster Nutzungskonzepte. Die offenen und weitläufigen Grundrisse der ehemaligen Fertigungshallen, bieten zukünftigen Nutzern Spielraum für Projekte mit hohem Platzbedarf. Die kleineren Gebäudeeinheiten erleichtern durch ihre Größe das Erzeugen eines Dichtegefühls und die Sonderbauten inspirieren zum Entwickeln und Umsetzen von neuartigen, unkonventionellen Ideen. Die Freiräume die zwischen den Gebäuden oder durch die nicht mehr notwendigen Straßen entstehen, spannen einen weiteren Möglichkeitsraum für die Umsetzung von gemeinnützigen, öffentlichen und spontanen Ideen auf. Zu den zahlreichen unterschiedlichen Räumen, die die Fabrik zu bieten hat, kommt noch die besondere Ästhetik dieser monumentalen Stahlbeton-Ikone hinzu, die für sich allein schon eine erhaltenswerte Besonderheit darstellt.



## Downtown Detroit

Seite 140/141

Die Innenstadt bildet einen starken Kontrast zu den umliegenden Gebieten. Hier ist auf vergleichsweise wenig Raum vieles konzentriert was die Stadt an Entertainmentanlagen zu bieten hat - Sportstadien, Casinos, Theater- und Konzertsäle. Während in den anderen Stadtteilen die kleinteilige Bebauung durch Einfamilienhäuser nur selten von den größeren Baukörpern der Fabriken durchbrochen wird.

Im Vergleich mit der Dichte der Wohnstruktur (vgl. Schwarzplan S.154) springen die unterschiedlichen Proportionen sofort ins Auge. Dieser Maßstabsprung ist nur begreiflich, wenn man sich bewusst macht, dass die Gebäude in Downtown Detroit fast zur Gänze Sonderbauten sind, während der Rest der Stadt, abgesehen von Fabriken und Schulen, sowie den notwendigen Infrastrukturbauten, aus Einfamilienhausteppichen besteht.

Das Grundstück befindet sich nur 5 km vom Stadtzentrum entfernt und dehnt sich über 1 km von Nordosten nach Südwesten aus. Es liegt direkt am Freeway und ist von brachliegenden Freiflächen und Einfamilienhäusern umgeben.



Abb.72: Schwarzplan  
Downtown Detroit

Greektown Casino

Cobo Center

etroit Oper

GM Renaissance Center

Joe Louis Arena



## Packard Fabrik und Umgebung

Seite 142/143

Die jehe Unterbrechung der flächigen, kleinteiligen Bebauungsstruktur der Einfamilienhaussiedlungen durch die Hallen der Fabrik, bildet einen ebenso starken Einschnitt in das urbane Gefüge wie die Schnellstraße nordwestlich davon.

Zum starken Gegensatz der Baukörperdimensionierung, sowohl in der Tiefe als auch in der Höhe, kommt noch hinzu, dass das Areal der Packardfabrik in einem jener Stadtteile liegt, die von der Abwanderung der Bevölkerung besonders stark betroffen sind. Die ohnehin wenig dicht besiedelten Nachbarschaften sind also verstärkt ausgedünnt.

Der Park der an der westlichen Längsseite des Grundstückes angrenzt, bildet durch seine Größe und wenig stark definierte Form einen nicht greifbaren Leerraum, der weniger als Park, denn als brachliegende Fläche wahrgenommen wird.

Bebauungsdicht Packard: 2,06

Bebauungsdichte Umgebung:

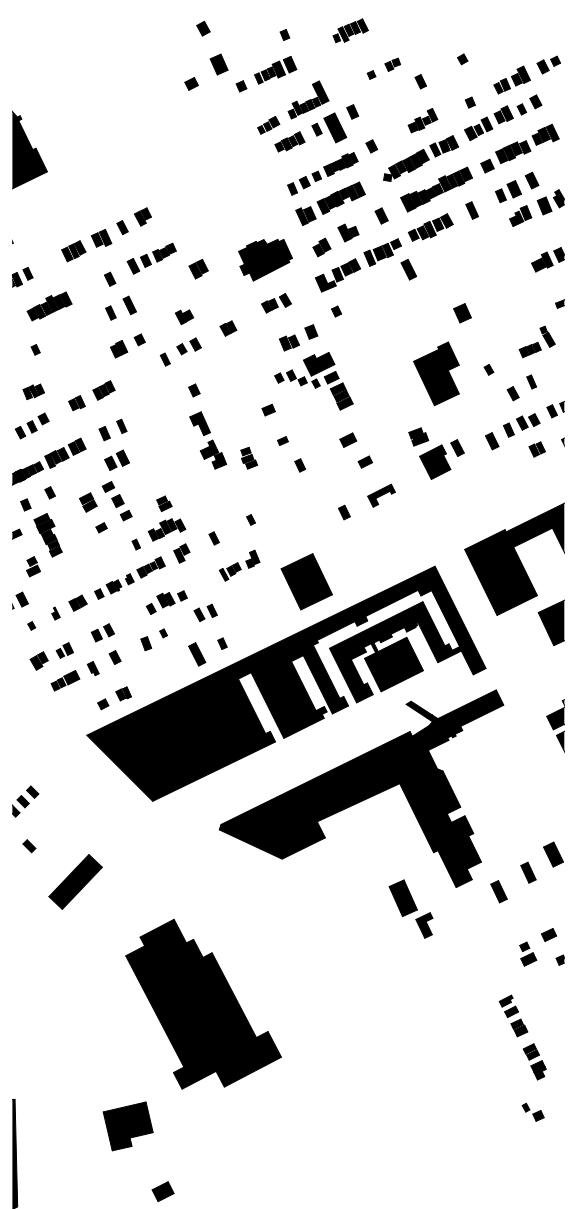
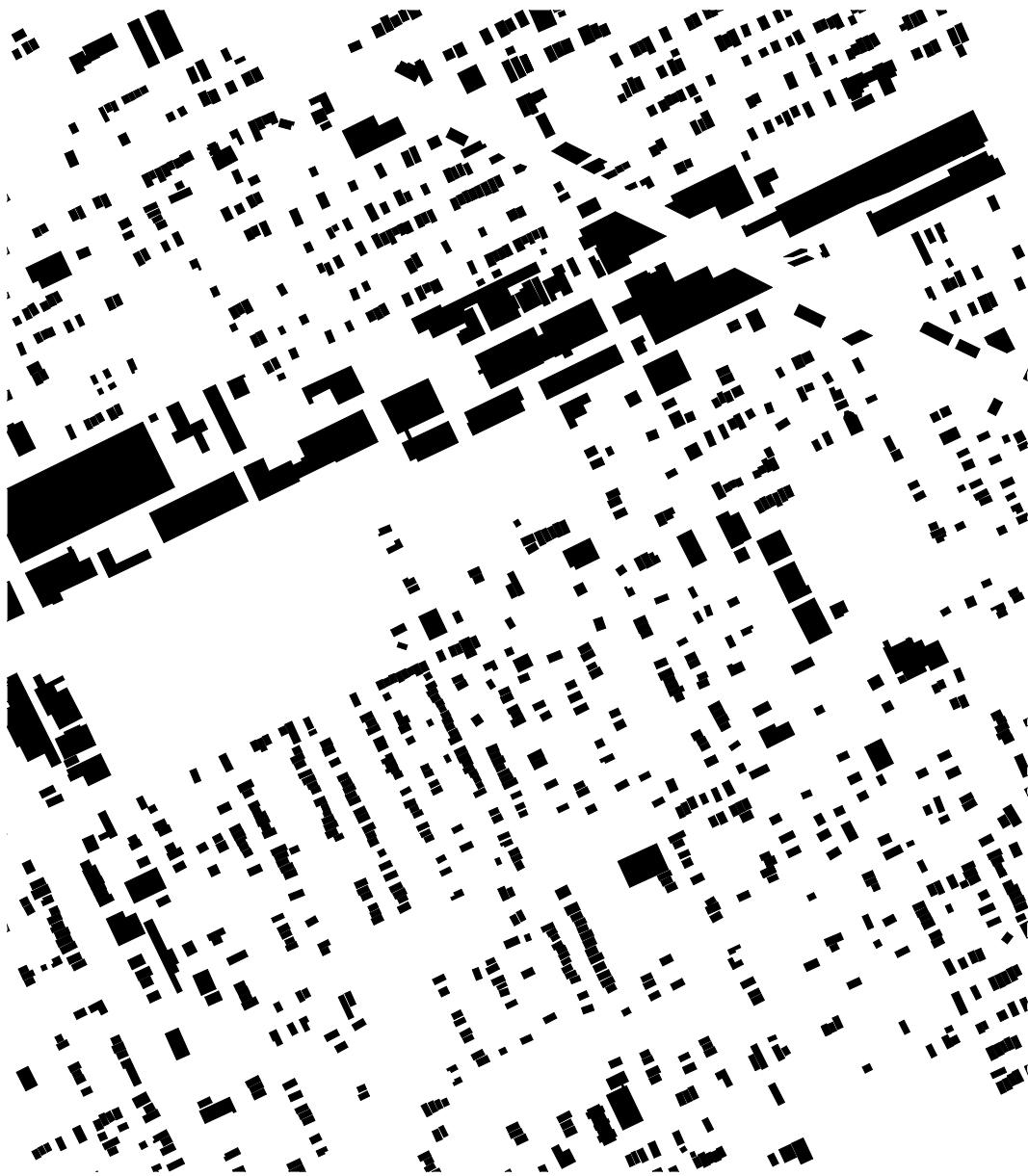


Abb.73: Schwarzplan  
Packard Areal und  
Umgebung



## Analyse öffentliche Anlagen

Seite 144/145

Rund um das Areal befinden sich in nicht allzu großer Entfernung einige Schulen beziehungsweise befanden sich hier einmal Schulen. Es konnte im Rahmen dieser Arbeit nur bedingt festgestellt werden, ob diese noch in Betrieb sind oder ähnlich den meisten Einfamilienhäusern die südöstlich der Fabrik liegen, leer stehen.

Die hohe Leerstandsquote legt jedoch nahe, dass einige dieser Schulen ebenso nicht mehr gebraucht wurden und aufgelassen sind.

Bei den umliegenden Freiflächen lässt sich der gegenteilige Effekt beobachten. Die zunehmende Verwilderung der obsoleten Grundstücke, verleiht der Gegend einen fast landschaftlichen Charakter. Gemeinsam mit diesen renaturierten Freiflächen, haben die Parks die Stadtstruktur nahezu verdrängt.

- 1|Lucky Place
- 2|Callahan Playground
- 3|Trinity Cemetry
- 4|St. Anthony Playground
- 5|Warren-Meldrum Park
- 6|Duewke Park

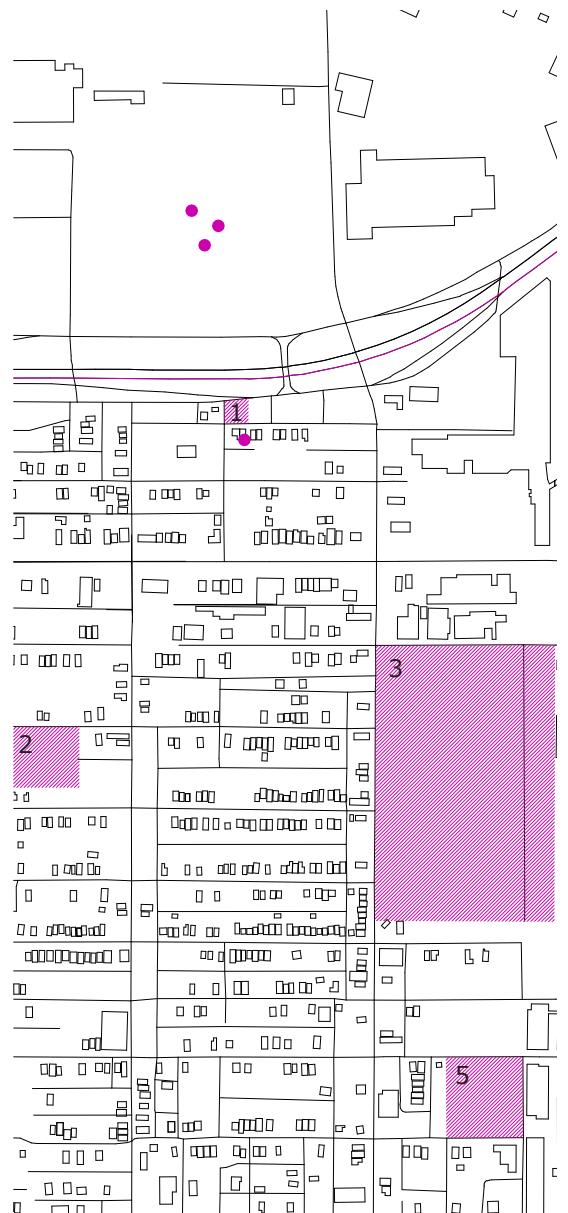


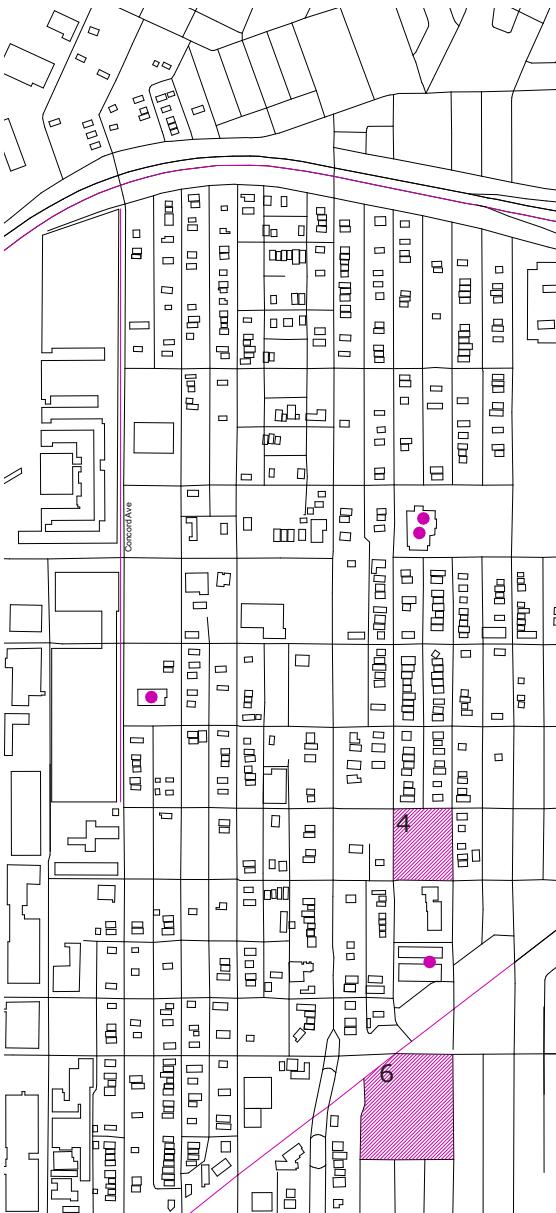
Abb.74: öffentliche Parks und Gebäude sowie Grenzelemente in der Umgebung des Packard Areal

## Analyse Grenzen

Die Packard-Anlage bildet durch ihre Dimension und die langgestreckten Baukörper einen starken Kontrast zum umliegenden urbanen Gefüge. Besonders erwähnenswert scheint hier die Südost-Fassade. Mit einer Länge von beinahe einem Kilometer und ihrem geschlossenen Erscheinungsbild, schottet sie die umliegenden Wohnviertel massiv von einander ab. Gleichzeitig ist sie jedoch charakteristisches Merkmal dieser Gegend der Stadt.

Der Highway nördlich der Fabrik bildet eine weitere Grenze welche das Grundstück stark prägt. Nicht nur die Breite und Frequentierung der Straße sind ausschlaggebend, auch die um einige Meter tiefere Position als das natürlich Niveau, schlagen hier eine unüberwindbare Schneise.

Der Leerstand und die entstehenden großen, freien Grünflächen in Verbindung mit den bereits vorhandenen Parks bilden zwar keine Barrieren, doch ist in diesem Fall das Fehlen einer Grenze das Problem. Der Raum fließt aus. Es kann kein Stadtraum gefasst werden. Auch der ruinöse Zustand der Gebäude bildet eine Grenze. Er schreckt ab und hindert so vor Benutzung.



## Analyse öffentlicher Verkehr

Seite 146/147

Die Anbindung des Packard-Areals an den öffentlichen Verkehr ist durch Buslinien, die in unmittelbarer Nähe des Geländes verlaufen, gewährleistet. Jedoch verlaufen diese Routen allesamt einige Querstraßen entfernt des Areals und es entstehen trotz der Anbindung Fußwege. Für das Verkehrskonzept des Projektes ist deshalb eine noch bessere Eingliederung in das öffentliche System absolut notwendig. Busrouten, die in einer Schleife durch das Gelände führen inklusive Haltestellen wären wünschenswert.

In der weiteren Zukunft ist auch ein Wiederinbetriebnahme des Schienensystems auf dem Gelände denkbar. Die vormals für Materialtransporte genutzten Schienen könnten, in Verbindung mit denen anderer Fabriken, an das geplante Straßenbahnnetz angeschlossen werden. Auch arealintern ist eine kleinräumigere Nutzung als Transportsystem denkbar.

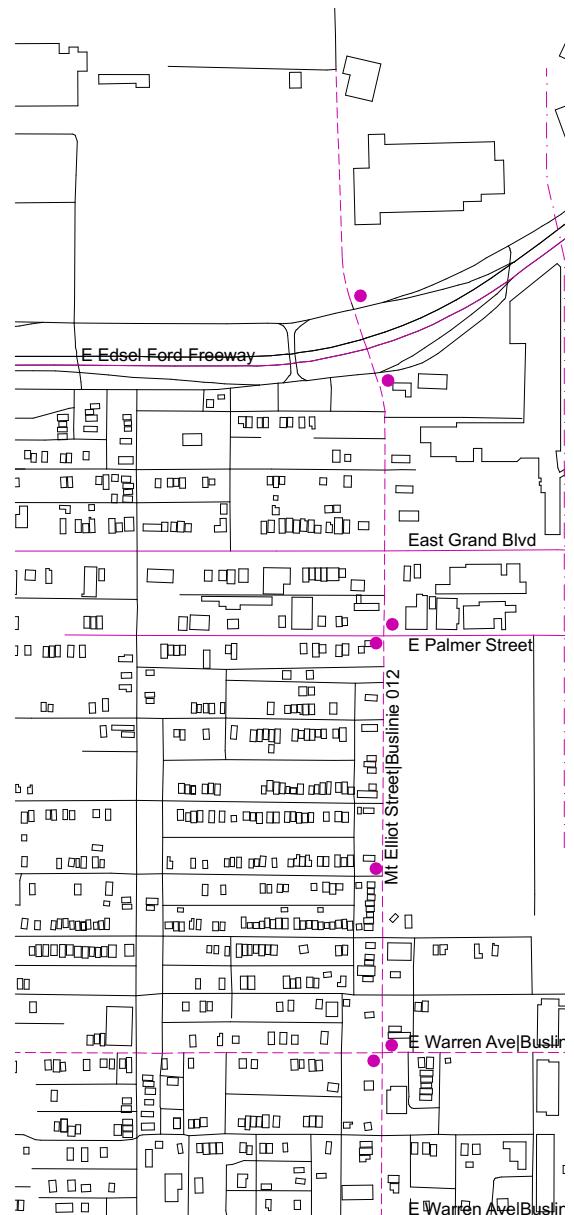


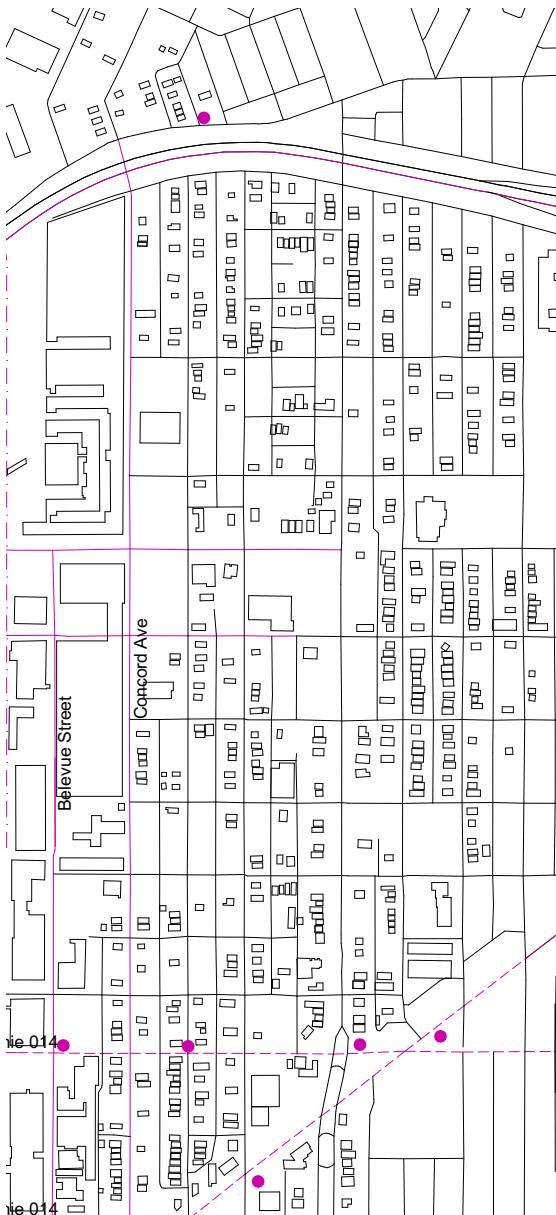
Abb.75: Darstellung von öffentlichen Buslinien und bestehenden Stationen inkl. wichtiger Routen des Individualverkehrs

## Analyse Individualverkehr

Der Anschluss an den motorisierten Individualverkehr ist auf Grund des hervorragend ausgebauten Straßennetzes kein Problem. Der nördlich vom Gelände gelegene Freeway bietet unmittelbaren Anschluss an das Fernverkehrsnetz und erleichtert das Erreichen des Geländes ungemein. In Verbindung mit der Concord Avenue und den durch das Gelände führenden Straßen East Grand Boulevard und Palmer Street, ist das Areal mit dem Auto leicht zu erreichen.

Mit etwas Überzeugungsarbeit - immerhin ist Detroit die Autofahrerstadt schlechthin - würden die vielen Straßen des engen Netzes nicht mehr oder nur wenig befahrener Verkehrsrouten, sich hervorragend als Fahrradwege eignen, welche die überschaubare Distanz bis in die Innenstadt, ‚berradlbar‘ machen könnten.

Derzeit sind mehr als ausreichende Parkmöglichkeiten vorhanden. Für geordnete Parkstrukturen stünde jedoch auch das südwestlich gelegene Parkhaus - nach erforderlichen Sanierungsmaßnahmen - auf dem Areal zur Verfügung.



## Grundriss Bestandsgebäude | Flächen

Grundstücksfläche: 161.874 m<sup>2</sup> 1| Höhe 6,75m | Geschosse 1  
Fläche/Geschoss 11.635m<sup>2</sup>

Überbaute Fläche 78.609 m<sup>2</sup>  
Geschossfläche 274.483 m<sup>2</sup> 2| Höhe 18,5m | Geschosse 4  
Fläche/Geschoss 2.680m<sup>2</sup>

Bebauungsgrad: 0,49  
Bebauungsdichte: 1,7 3| Höhe 23,5m | Geschosse 5  
Fläche/Geschoss 4.921m<sup>2</sup>

Die meisten der Fabrikshallen mit Stahlbetonstruktur sind bis auf geringe 4| Höhe 22m | Geschosse 5  
Mängel gut erhalten. Die Bauhütten aus Fläche/Geschoss 2.586m<sup>2</sup>

Stahl sind jedoch fast gänzlich zerstört. Über die Jahre wurden sie von *Scrap-* 5| Höhe 21m | Geschosse 5  
*pern* ausgebaut und zu Geld gemacht. Fläche/Geschoss 2.727,4m<sup>2</sup>

6| Höhe 21m | Geschosse 5  
Fläche/Geschoss 2.679m<sup>2</sup>

7| Höhe 17m | Geschosse 4  
Fläche/Geschoss 1.763m<sup>2</sup>

Seite 148/149

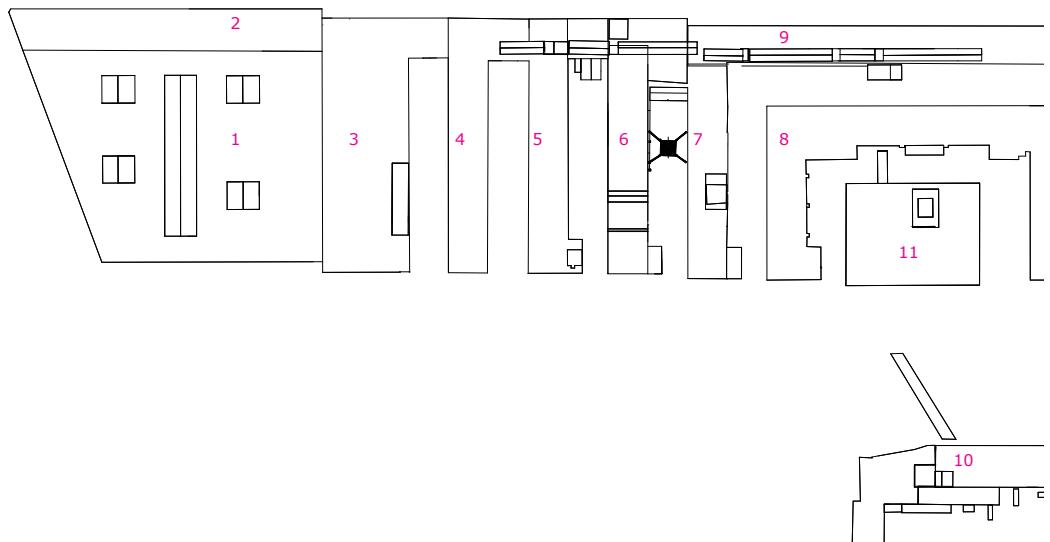
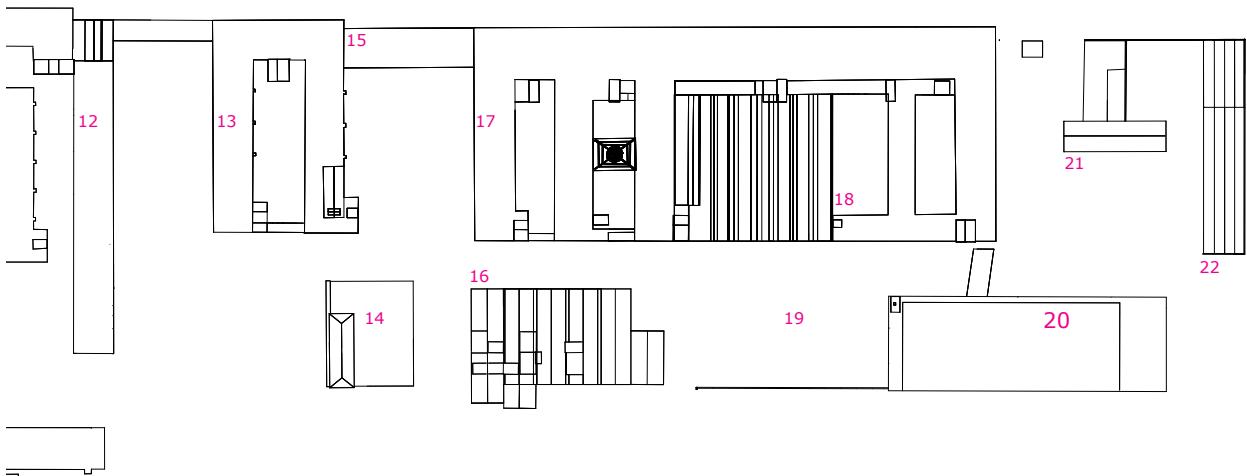


Abb.76: Grundrissplan der Bestandsgebäude

8	Höhe 21m   Geschosse 5 Fläche/Geschoss 5.297m <sup>2</sup>	15	Höhe 15m   Geschosse 3 bebaute Fläche 1.082m <sup>2</sup>
9	Höhe 21,5m   Geschosse 5 bebaute Fläche 3.595m <sup>2</sup>	16	Höhe 5-8,5m   Geschosse 1 Shed   bebaute Fläche 3.885m <sup>2</sup>
10	Höhe 5-18m   Geschosse 1- 5 bebaute Fläche 3.194,5m <sup>2</sup>	17	Höhe 15m   Geschosse 3 bebaute Fläche 13.412m <sup>2</sup>
11	Höhe 31m   Geschosse 7 bebaute Fläche 2.879m <sup>2</sup>	18	Höhe 5-8,5 Geschosse1 Shed
12	Höhe 19-23m   Geschosse 4-5 bebaute Fläche 2.812m <sup>2</sup>	19	zerstört Shed
13	Höhe 19m   Geschosse 4 bebaute Fläche 4.390m <sup>2</sup>	20	Höhe 23,5m Geschosse 5 bebaute Fläche 5.404m <sup>2</sup> stark beschädigt
14	Höhe 5,8m   Geschosse 1 bebaute Fläche 1.834m <sup>2</sup>	21	zerstört Shed
		22	teilweise erhalten   Shed 8m



## Ressourcen Gebäudebestand



Seite 150/151



Fabrikhallen  
ehe. Produktionshallen, STB Sturktur

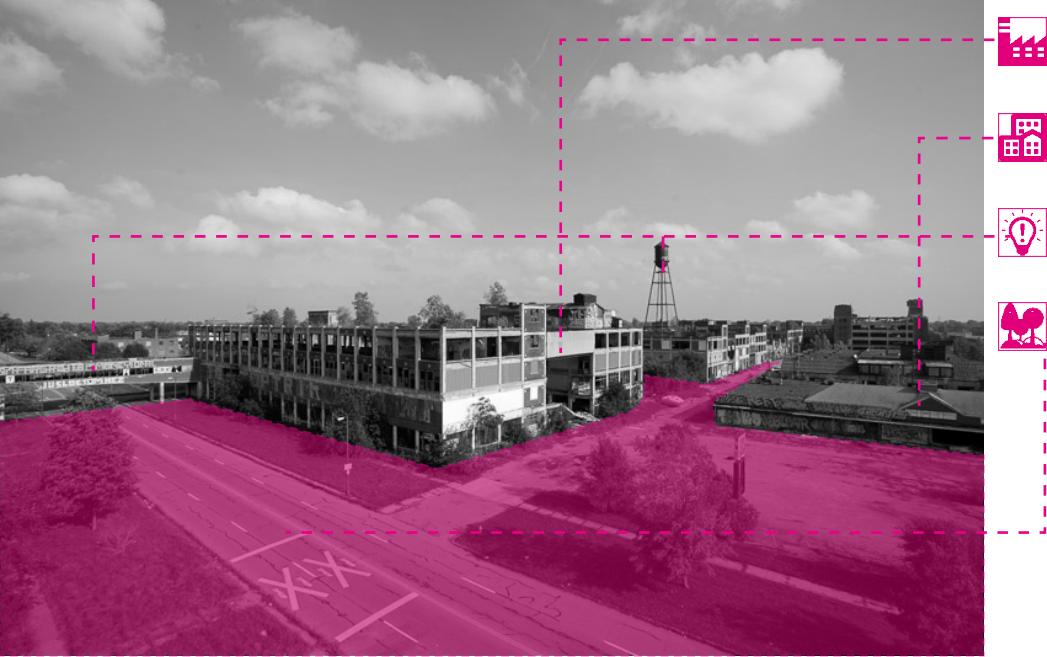


kleinere Gewerbegebäude  
noch vorhandene Sheds, Bürogebäude



Abb.77-80: Analyse der zur Vergügung stehenden Bautypologien auf dem Gelände

# Ressourcen Außenraum | Innenraum

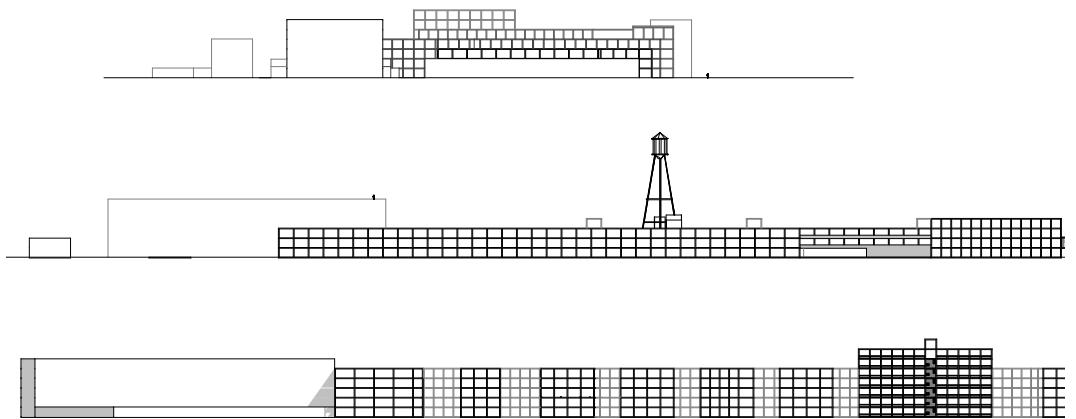


 (öffentlicher) Freiraum  
Straßen, Zwischenräume, Restflächen

 Sonderbauten  
Brücken, Wasserturm, Kräne



Seite 152/153

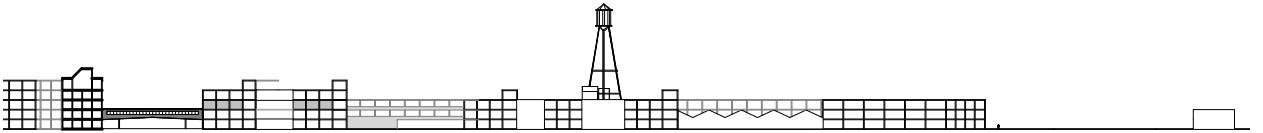
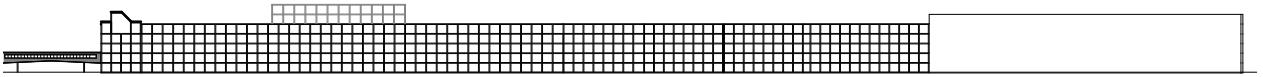
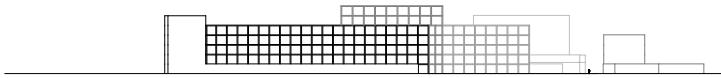


S.152  
Abb.81: Bestandsansichten der Packard Motor Plant

Abb.82: ...diverse Schäden am Bestand. In einigen Gebäudedetракten haben die obersten Decken Einstürze erlitten.

S.153  
Abb.83: Trotz der verwahrlosten Erscheinung, haben viele der Gebäude noch eine intakte Tragstruktur





Seite 154/155

S.155  
127|Buttenberg 2014,  
139.

128| Von den Ak-  
teuren festgelegte  
Entwicklungsziele für  
das Areal Packard.

# 3.2 | Strategie

„Wir müssen die Zukunft gestalten, sonst bekommen wir eine die uns nicht gefällt!“ *Joseph Beuys*<sup>127</sup>

## Entwicklungsziele Projekt Packard<sup>128</sup>

Steigerung der Lebensqualität

Schaffung von Arbeitsplätzen

Stadt|Raum für (und von) Menschen  
Nutzer werden aktiv und ‚produzieren‘ ihre Stadt mit

Aufzeigen des Möglichkeitsraumes und Inspirieren von (außländischen) Akteuren

Erhalt und Instandsetzung der Bestandsgebäude

Imagewandel der Fabrik von verfallender Ruine zu Zukunftsfabrik  
->Einbindung und Aufwertung des umliegenden Wohnviertels

Ingangbringen eines stetigen Nutzungskreislaufes

Erfolgreiche Anwendung eines Step-by-Step Verfahrens bei der Planung, das einen stetigen Nutzungskreislauf ermöglicht/zur Folge hat.

## Allgemeine Grundsätze und Leitbild

Seite 156/157

Als Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung braucht das Projekt einen Eigentümer der am Gemeinwohl der Stadtbewohner interessiert ist. Jemanden der zu langfristigen Pacht- und Nutzungsverträgen bereit ist, um so das Grundstück vor Spekulation zu schützen. Als Eigentümer wird deshalb die Stadt Detroit vorgeschlagen, da es in ihrem eigenen Interesse ist, ein Entwicklungsgebiet zu schaffen indem die Stadtbewohner selbst aktiv werden. Das Grundstück der Fabrik, das sich derzeit im Besitz eines Investors befindet, wird von der Stadt Detroit gekauft und an eine eigens ins Leben gerufene Entwicklungsgenossenschaft vermietet. Diese Entwicklungsgenossenschaft ist nicht gewinnorientiert und erhält den Auftrag das ehemalige Fabriksgelände, möglichst flächendeckend, in neue auch informelle Nutzungen überzuführen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf das Generieren von Arbeitsplätzen, das Erhöhen der Lebensqualität der Bewohner und die Einbindung der umliegenden Wohngebiete zu legen. Einnahmen von profitablen Nutzungen, von möglichen Sponsoren und Förderungen der Programme werden von der

Genossenschaft verwaltet und für den Erhalt des Geländes verwendet. Es wird Miete für das Grundstück an die Stadt entrichtet, die eine öffentliche Plattform und weitere Sanierungen finanziert, sowie Start-up-Förderungen ausbezahlt.

Der Quellcode beziehungsweise das Leitbild für das Areal wird vom Eigentümer, in diesem Fall die Stadt, gemeinsam mit dem Pächter, der Non-Profit-Organisation und dem Quartiersmanagement festgelegt.

Um eine erfolgreiche Startphase des Projektes zu garantieren, wird das Areal als gesondertes Entwicklungsgebiet deklariert. Diese Zone genießt behördliche Ausnahmeregelungen die kurzfristige Nutzungen erleichtern. Schnelle Genehmigungen, zügige Nutzungserlaubnis, baulich niedrigere Standards und wirtschaftliche ‚Zuckerl‘ (Steuervorteile, Mieterlass) in den Anfangsjahren ermöglichen so, den Versuch sich mit einer eigenen Idee selbstständig zu machen.

Das Leitkonzept legt grobe Ziele fest welche über einen langfristigen Zeitraum wünschenswert erscheinen. Ständige Evaluierung und Rückkopplung mit

## Das Projekt Team

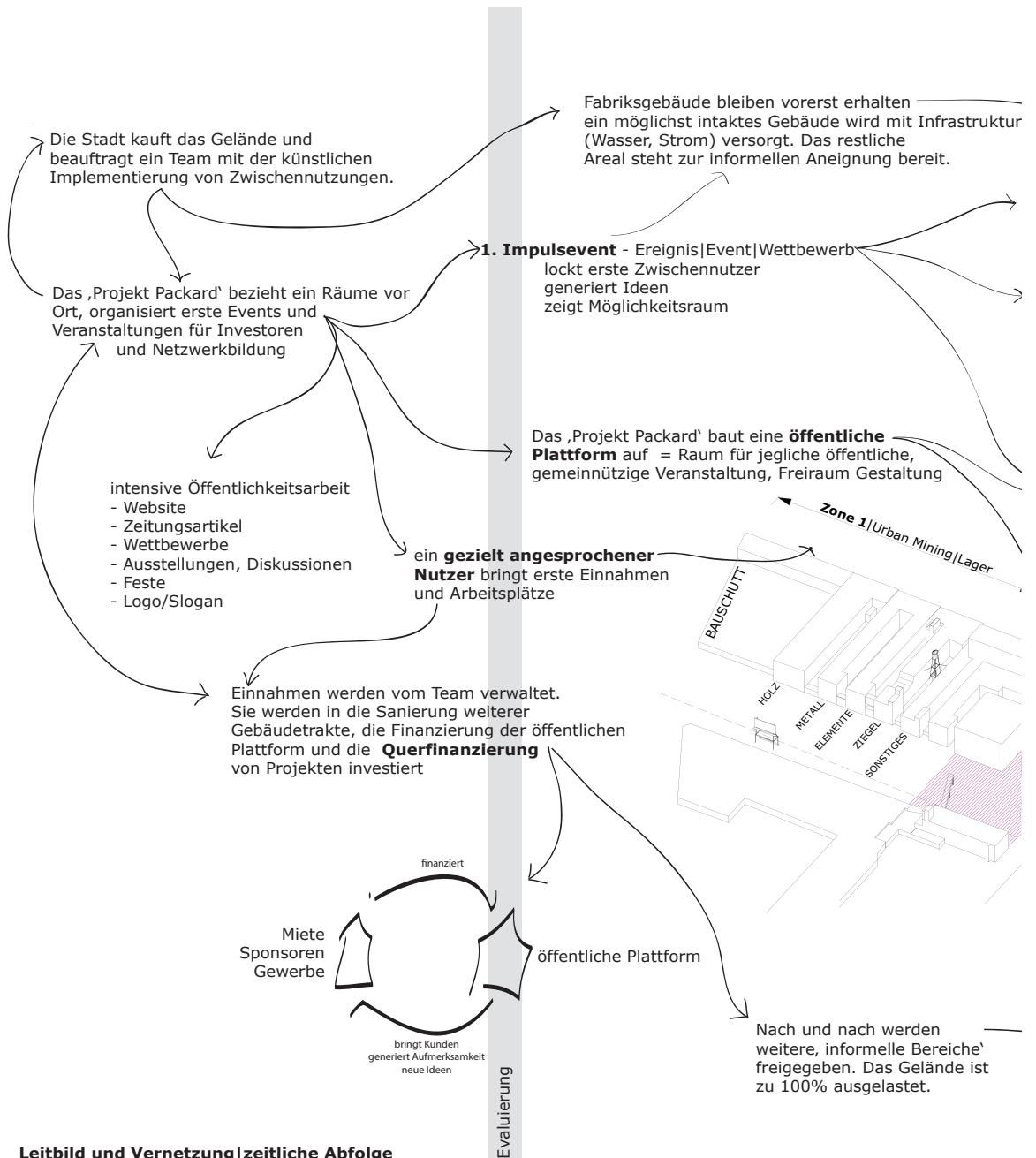
dem tatsächlichen Entwicklungsverlauf des Areals erlauben eine zeitgemäße Anpassung dieser Ziele und notfalls einen rechtzeitigen Strategiewechsel.

Das Leitkonzept legt den Rahmen in welchem die informellen Prozesse auf dem Gelände stattfinden fest, neben einem Regelwerk, das eine Steuerung dieser Entwicklung ermöglichen soll. Dieser Rahmen beinhaltet infrastrukturelle Maßnahmen, rechtliche Widmungen, wirtschaftliche Sondergenehmigungen und bauliche Maßnahmen, sowie das Öffnen der Zugänge und die Instandsetzung der nötigsten Infrastruktur. In erster Linie müssen im Leitbild jedoch die Ziele festgehalten werden, welche bei der Entwicklung des Projektes vorrangig verfolgt werden sollen (siehe S.167). In Kombination mit den Spielregeln soll so die Co-Existenz von informellen und formalen Nutzungen, sowie Nutzungen die sich im Wandel befinden, ermöglicht werden.

Die Fabrikstruktur kann neu entdeckt, jedoch niemals vollendet werden. Sie befindet sich in stetigem Wandel, ist niemals fertig. Sind die Ziele erreicht, werden neue Ziele definiert.

Die Anforderungen, die die Umsetzung eines derartigen Projekts an, die Ausführenden stellt sind nur zu bewältigen, wenn ein interdisziplinäres Team zusammengestellt wird. Kommunikation, Vernetzung, Architektur, das Einbinden und Informieren der Stadtbewohner, all das muss geleistet werden und braucht Spezialisten für das jeweilige Gebiet. Gleich am Anfang des Projekts muss damit begonnen werden, Informationen darüber zu verbreiten und sowohl die Fachwelt als auch ‚normale‘ Bewohner über das Projekt zu informieren. Mit Beiträgen in Tageszeitungen, im Fernsehen oder in Fachzeitschriften wird auch überregional Interesse geweckt. Die Kommunikation mit internationalen Initiativen, die ähnliche Interessen verfolgen bietet durch zusätzliche Vernetzung und den Austausch von Know-How Vorteile.

In späterer Folge der Entwicklung müssen auch Veranstaltungen und Ausstellungen bedient werden, die das Interesse am Gelände stets aufrecht erhalten. Die architektonischen Maßnahmen sind also nur ein Puzzleteil von vielen, die hier für eine erfolgreiche Umsetzung vonnöten sind.



**Leitbild und Vernetzung | zeitliche Abfolge**

werden ständig kontrolliert, ergänzt und angepasst  
notfalls: Strategiewechsel

kommerzielle Interessenten können bei Übernahme der Sanierungskosten auch gleich **langfristige Verträge** abschließen

Der Bestand wird durch die Nutzer vor weiteren Vandalismusschäden geschützt und nach und nach durch Einnahmen (Miete) wieder in Stand gesetzt.

erste Nutzungen | temporär  
minimale Eingriffe/Investitionen  
Testphase  
nur Sommernutzung  
Aufenthalt ohne Geld ausgeben zu müssen

**[Winter]**  
Teile der Fabrik werden im Zuge des Packard Project über den Sommer ausgebaut und dienen im Winter als ‚leistbare‘ Wohneinheiten/Unterkünfte

Veranstaltungen, Webauftritt und Atmosphäre/Image der Structure erzeugen Interesse bei Firmen und Veranstaltern die das Angebot vor Ort nutzen.

**[Sommer 2.0]**  
Nutzungen die sich im Vorjahr erfolgreich etabliert haben, können ausgebaut und gefestigt werden. Neue Zwischennutzungen kommen dazu.

[Sommer 3.0]

[Sommer 4.0]

Mit der Zeit festigen sich Zwischenutzungen, und langfristige Mietverträge oder Nutzungsvereinbarungen werden ausgehandelt. Die anfangs starke Fluktuation stabilisiert sich.

Gestaltung des öffentlichen Freiraums

Intiieren von neuen Projekten

Errichtung von Neubauten

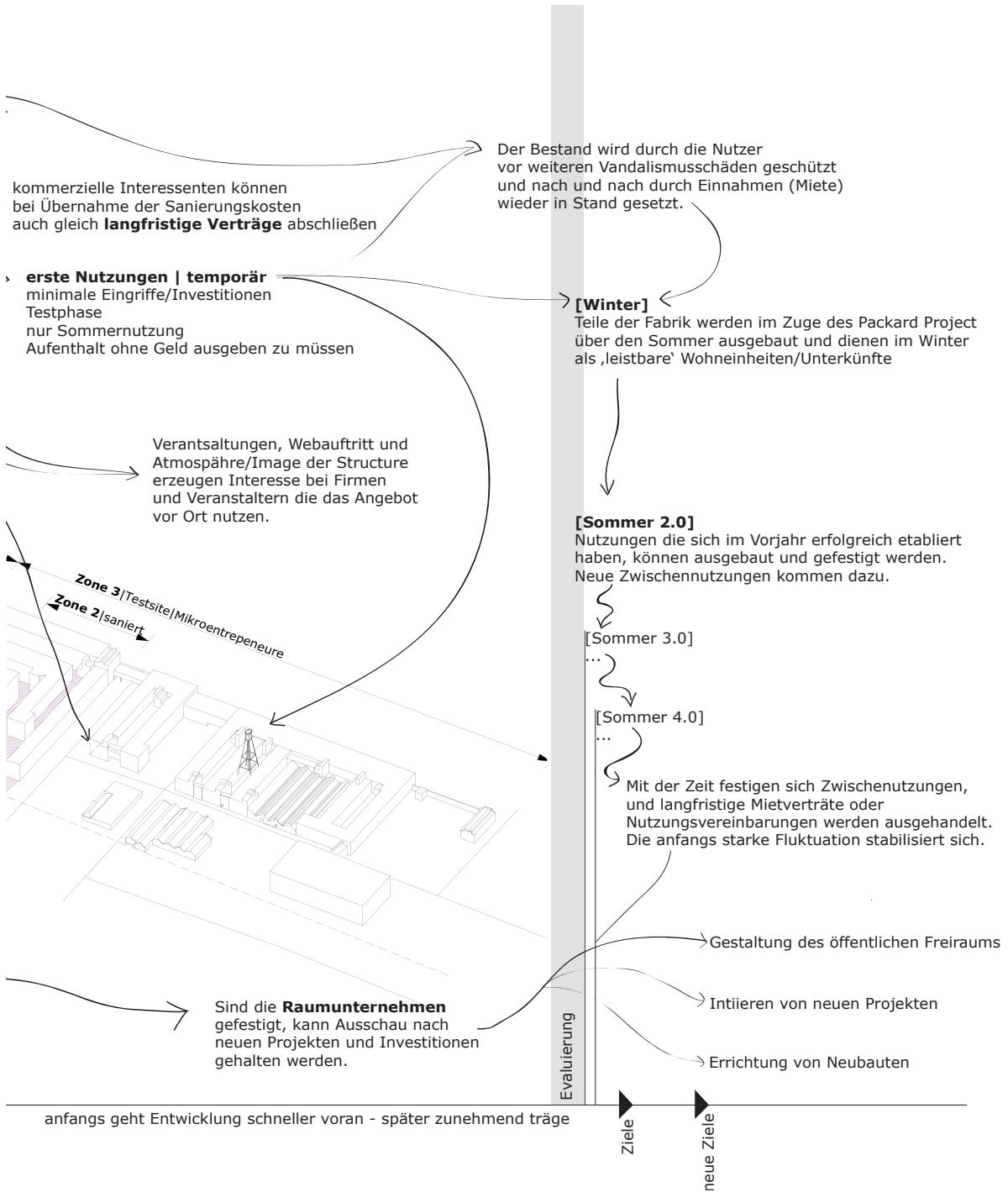
Sind die **Raumunternehmen** gefestigt, kann Ausschau nach neuen Projekten und Investitionen gehalten werden.

evaluierung

anfangs geht Entwicklung schneller voran - später zunehmend träge

Ziele

neue Ziele



## Der Quellcode

Seite 160/161

Sämtliche Bestandsgebäude werden vorerst behalten und gemeinsam mit dem Grundstück in thematische, wirtschaftliche Nutzungszonen eingeteilt.

Zone 1 - Lagerflächen werden ausgebaut. Ein Baustoffrecyclingunternehmen soll hier angesiedelt werden. Es bekommt günstige Lagerflächen, im Gegenzug werden Arbeitsplätze vor Ort geschaffen und Baumaterial ist in greifbarer Nähe. Ergänzende Nutzungen der Bereiche Gastronomie, Freizeit und Wohnen siedeln sich nach und nach an.

Zone 2 - Ein überschaubarer Teil, der noch am besten erhaltenen Gebäude wird saniert und an kommerzielle Betriebe vermietet. Die gewünschten Mieter werden gezielt angesprochen und durch niedrige Mieten und Steuervergünstigungen, sowie des vielfältige Raumangebot gelockt.

Zone 3 - Der überwiegende Teil des Geländes wird bis auf Weiteres als *Testsite* ausgewiesen, was auf die Eroberbarkeit des Raumes hinweisen soll. Diese Flächen werden für neue, innovative Ideen reserviert, deren Produzenten in den

Anfängen von Mieten und dergleichen befreit sind, die jedoch notwendige bauliche Maßnahmen selbst erledigen müssen.

Die Freiräume des Geländes stehen, als öffentliche Parks und Möglichkeitsflächen, der Bevölkerung zur Verfügung. Ebenso wie eine öffentliche Plattform welche von den Mikroentrepreneuren der Struktur, aber auch von Interessenten von außerhalb für Veranstaltungen genutzt werden kann. Mit Mikroentrepreneure sind die Start-Up-Gründer und Kleinunternehmen gemeint, die vermehrt Bedarf an gemeinschaftlich genutzten Flächen für Meetings, Workshops und Ausstellungen haben.

Der vorhandene Möglichkeitsraum wird durch das Zugänglichmachen des Areals, das Hervorkehren der Qualitäten und dem Markieren von Freiräumen in den Fokus der Öffentlichkeit und in die Köpfe der Bewohner gerückt. Der erste Funken Interesse ist geweckt und wird mit Impulsen kontinuierlich aufrecht erhalten.

## Impulsprojekte | Optimierungsphase

Der erste Impuls auf dem Packard Areal ist trotz aller Begeisterung für Zwischennutzungen, die Sanierung eines Fabriktrakts. Auf dem Gelände haben sich bisher keine temporären Nutzungen angesiedelt und deshalb muss zu aller erst ein großer Schritt gemacht werden. Es muss etwas investiert werden, um angesprochenen Nutzern zumindest das Nötigste bieten zu können.

Neben dieser baulichen Massivmaßnahme werden mittels kleinerer Impulsevents die verschiedenen Räumlichkeiten und Areale präsentiert. Sollten sich nach den ersten Inputs Interessenten melden, wird die neue Situation besprochen und dokumentiert. Mögliche bereits entstandene Ideen und (Platz-) Ansprüche werden kartografiert und gemeinsam mit den Produzenten diskutiert und rechtlich geklärt. Im weiteren Verlauf konzentriert sich die Entwicklung auf die Umsetzung dieser Ideen und mögliche ergänzende Funktionen, die von diesen inspiriert werden. Sollte durch den ersten Impuls keine belebende Wirkung erzielt werden, wird die Strategie geändert und es werden in einem erneuten Impuls andere Akteu-

re angesprochen. Ständige Evaluierung soll erforschen welche Konzepte Bestand haben und welche optimiert oder geändert werden müssen. Ziel ist es, die jeweilige Nutzung nach einer Testphase zu festigen und diese schließlich auszubauen. Der Prozess setzt einen Kreislauf in Gang der Nutzungsvielfalt und zahlreiche Veränderungen mit sich bringt, was ein lebendiges Gebiet und vielfältiges städtisches Leben garantiert. Parallel zu dieser zeitintensiven Etablierung von Nutzungen werden weiterhin Impulsprojekte - Konzerte, Ausstellungen, Wettbewerbe - organisiert. Diese erzeugen Aufmerksamkeit für bereits entstandenen Funktionen und Interesse für noch nicht aktivierte Bereiche.

So gehen informelle Entwicklung und formal geplante Aktionen ineinander über in dem sich die informellen Zwischennutzungen stabilisieren und in weiterer Folge formalisieren und auch selbstständig, übergreifende Projekte realisieren, die der weiteren Entwicklung des gesamten Areals dienen.

Die Stadt wird von ihren Bewohnern selbst erbaut!

## Gebiestentwicklung in Phasen

Seite 162/163

16,18ha Grundstücksfläche, 24 Gebäude mit 286.659 m<sup>2</sup> Geschossfläche und eine mit dem umliegenden Wohnviertel nicht vergleichbar hohe Dichte von 1,77, bieten eine besondere Herausforderung für jegliche Aktivierung einer Neunutzung. Nach jahrelangem Leerstand und der „Abriegelung“ gegenüber der Öffentlichkeit des Packard Areal, ist es höchste Zeit diesen Teil der Stadtlandschaft von Detroit zurück zu geben. Ein Areal von dieser Größenordnung, zur Gänze zu entwickeln ist bei einer derart geringen Nachfrage auf dem Markt sehr schwierig. Temporäre Nutzungen die das Gebäude durch Gebrauch vor weiterem Verfall schützen und ihm im Idealfall ein positiveres Image verleihen, bieten einen möglichen Ansatz. Da eine Aneignung des Areals durch die Bevölkerung bis dato nicht stattgefunden hat, ist nicht zu erwarten, dass dies in naher Zukunft der Fall sein wird.

Deshalb werden künstliche Zwischennutzungen, durch gezieltes ansprechen von Nutzern, implementiert, die der Bevölkerung und möglichen Akteuren, den vorhanden Raum wieder ins Gedächtnis rufen und ihnen die Potentiale, die in ihm

stecken, aufzeigen, um sie so zu eigenen Ideen und Projekten zu inspirieren.

Die Anwendung des Open-Source-Prinzips in Verbindung mit einem Schritt-für-Schritt-Verfahren soll die optimale Einbindung der Bewohner und das Nutzen von lokalem Wissen gewährleisten. Für die Transformation der Packard Motor Fabrik von einer Industrieruine zu einem belebten Gebiet im städtischen Gefüge ist eine schrittweise Entwicklungsmethode erforderlich, die in einem stetigen Prozess die diversen Bereiche des Areals wachrüttelt. Drei Phasen, welche jeweils eine bestimmte Entwicklungsstadien beschreiben, werden gegebenenefallse künstlich initiiert.

Die Phasen treten nicht zeitlicher linear auf, sondern finden immer parallel zueinander und räumlich übergreifend statt. Nach der ersten Injetierung eines Projekts können nach Implementierung der ersten Nutzungen an anderen Bereichen des Areals ebenfalls solche Impulse gesetzt werden. Je nach Erfolg oder Misserfolg dieser Projekte entwickeln sich unterschiedliche Bereich des Areals weiter oder der Aktivierungsprozess wird von neuem gestartet.

## Die Stadtprogrammierer

Dem Nutzer kommt bei dem Konzept eines langfristigen Entwicklungsprozesses eine besondere Bedeutung zu. Denn er ist nicht nur Raumkonsument, sondern dazu angehalten, ja sogar verpflichtet, aktiv Stadt|Raum mitzugestalten. Neben Vergünstigungen wie Mieterlass, Steuerkürzungen, Förderungen, Netzwerken, leichtere Genehmigungen - haben die Bewohner auch Pflichten. Es handelt sich jedoch nicht um finanzielle Verpflichtungen, sondern um soziales Engagement und das Investieren von Zeit, Wissen oder Arbeitskraft.

So verringert zum Beispiel das zur Verfügung stellen von Körperkraft und Arbeitszeit die Ausgaben für Bauarbeiten beim Errichten von Wohneinheiten oder der Sanierung von Gebäudeteilen - eine Muskelhypothek??

Betriebe, Start-Ups aber auch die ausführenden Bau- oder Veranstaltungsfirmen können durch das Einarbeiten von Anderen ihr Know-How weiter geben und so für Arbeitslose einen Neustart ermöglichen. Ebenso können kommerzielle Nutzun-

gen durch Tätigkeiten in ihrem Spezialgebiet helfen. Beispielsweise könnte ein Büro für Webdesign, die kostenfreie Einrichtung und Betreuung einer Website für das Projekt übernehmen. Diese gemeinnützig investierten Stunden sind in Wirklichkeit ein Tauschgeschäft - weniger Kosten für Zeit.

Haben sich die Zwischennutzungen stabilisiert und erzielen Gewinn, können nach einem vereinbarten Zeitraum die steuerlichen Vergünstigungen aufgehoben oder die Mietleistung für formalisierte, gewerbliche Nutzungen angepasst werden. Arbeitsplätze und Ausbildungsstätten entstehen!

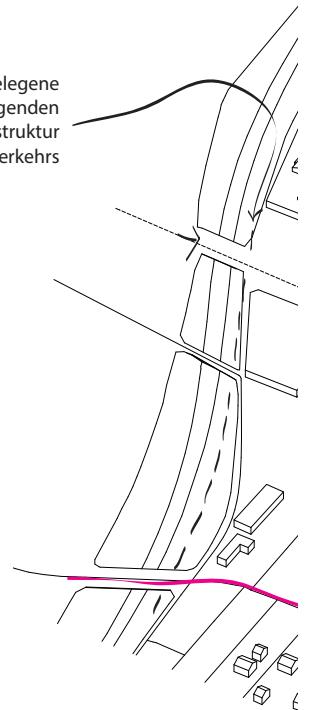
Schlussendlich wird von den Nutzern erwartet, dass sie sich aktiv für ihr Areal engagieren. Nach einer anfänglichen Phase des Einlebens sollen Netzwerke und Initiativen gebildet werden, die die Eigeninteressen der Bewohner vertreten und die Nutzerschaft vom Entwicklungswillen der Organisatoren unabhängig machen. Sie sollen über ihr Projekt, über ihr unmittelbares Umfeld hinaus, Stadt|Raum|Ideen diskutieren und produzieren.

**Phase 1** zeigt das Areal als Möglichkeitsraum auf. Sie ruft die Räumlichkeiten zurück in das Gedächtnis der Bewohner und regt mit unterschiedlichen Projekten die Kreativität und das Interesse möglicher Akteure an.

**Phase 2** soll von Erfolg gekrönten Zwischennutzungen eine langfristige Entwicklung hin zu *Raumunternehmen* (vgl. S138) ermöglichen und die Nutzer dabei unterstützen ein Netzwerk aufzubauen, dass das Gelände durch Eigeninitiative mitentwickelt.

**Phase 3** bedingt die Annahme, dass sich das Netzwerk von Phase 2 erfolgreich etabliert und gefestigt hat. Das Nutzernetzwerk beginnt Ausschau nach neuen Projekten zu halten.

Der Nahe gelegene Freeway 94 bietet hervorragenden Anschluss an die Infrastruktur des Individualverkehrs



Zugänge zum Areal werden frei|markiert



Haltestellen



alte Route



neue Route

städtische Umgebung | umliegendes Wohnviertel  
soll attraktiviert werden und höchstmöglich vom  
Projekt Packard profitieren

Markierung des öffentlichen Raums  
Sichtbarmachen von zur Verfügung stehenden Flächen



Markierung des öffentlichen Raums  
Sichtbarmachen von zur Verfügung stehende Flächen

Nutzung der noch vorhandenen Schienen  
als geländeinternes öffentliches Verkehrsmittel

bestehende Buslinie wird umgeleitet,  
durch das Areal geführt und mit zusätzlichen  
Haltestellen ausgestattet



**4**

**PROJEKT PACKARD**



# 4.1 | Nutzungskonzept

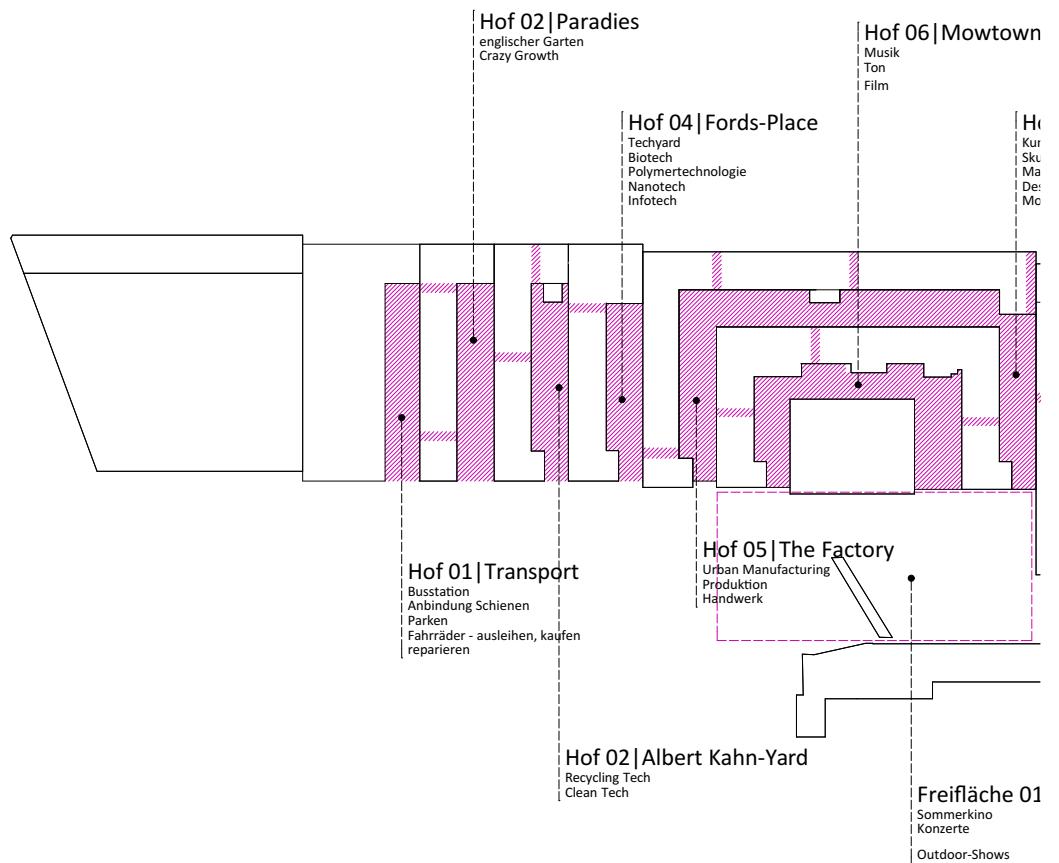
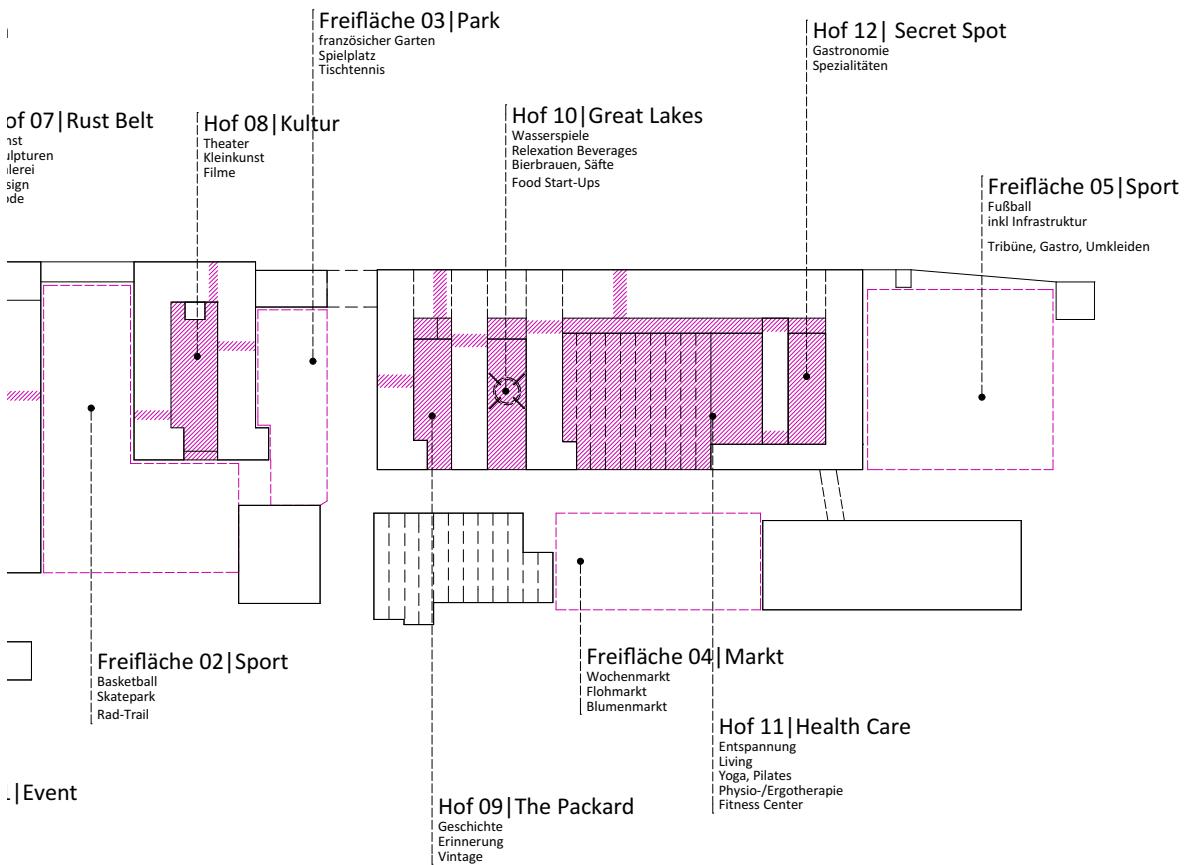
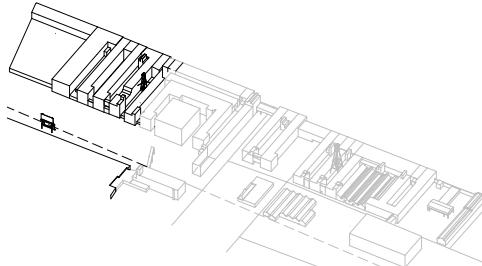


Abb.86: Die Innenhöfe die durch die Anordnung der Fabrikshallen entstehen werden thematisch Belegt und mit Durchgängen vernetzt.







### Zone 1 | Material, Lager, Arbeit

Seite 172/173

Außenraum: Zulieferung, Parken, Park  
Innenraum: Aufbereitung, Lager, Verkauf, Verwaltung

Lagerflächen sind bedingt durch ihren Flächenbedarf im Vergleich mit den von ihnen zu erzielenden Gewinn besonders teuer. Das Packard Areal bietet die besondere Möglichkeit auf Grund seines mehr als großzügigen Flächenangebots, weitläufige Lagerflächen zu einem günstigen Preis anzubieten. Ein Bauunternehmen, spezialisiert auf Abriss und Baurecycling soll hier angesiedelt werden.

Die Arbeitsplätze die dadurch auf dem Areal geschaffen werden, schaffen Bedarf an zusätzlichen Funktionen aus dem Gastronomiebereich, sportliche Betätigung nach getaner Arbeit, Zerstreuung und Wohnen. Der Nutzungskreislauf wird angekurbelt und neben den implementierten Arbeitsplätzen entstehen zusätzliche Jobs.

Das Material für den Ausbau von Räumlichkeiten kann kostengünstig direkt auf dem Areal bei der Baurecyclingfirma erworben werden und erleichtert so den Eigenausbau der Räumlichkeiten.

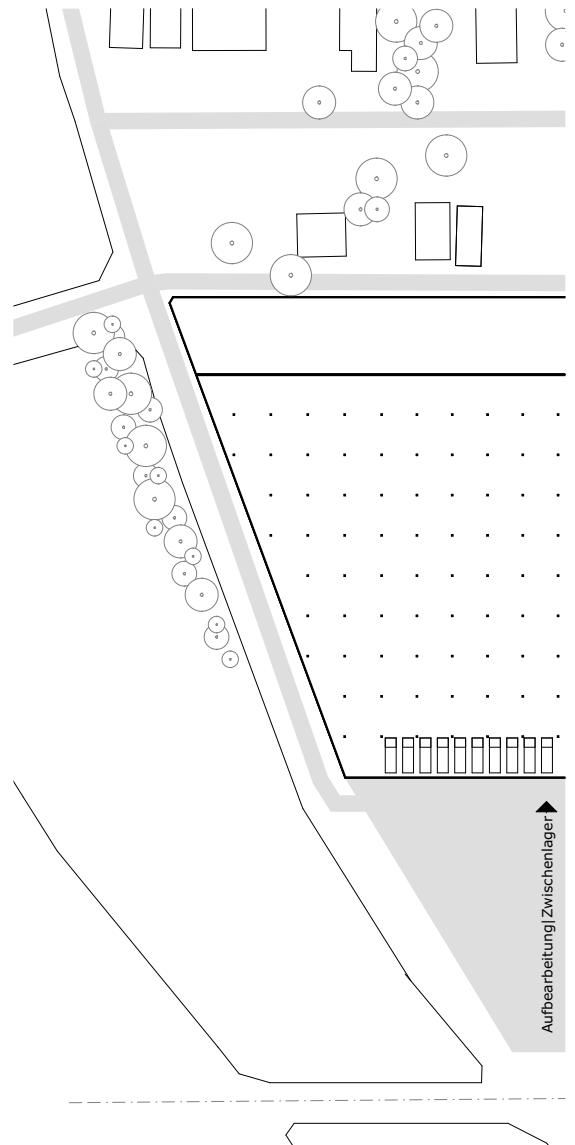
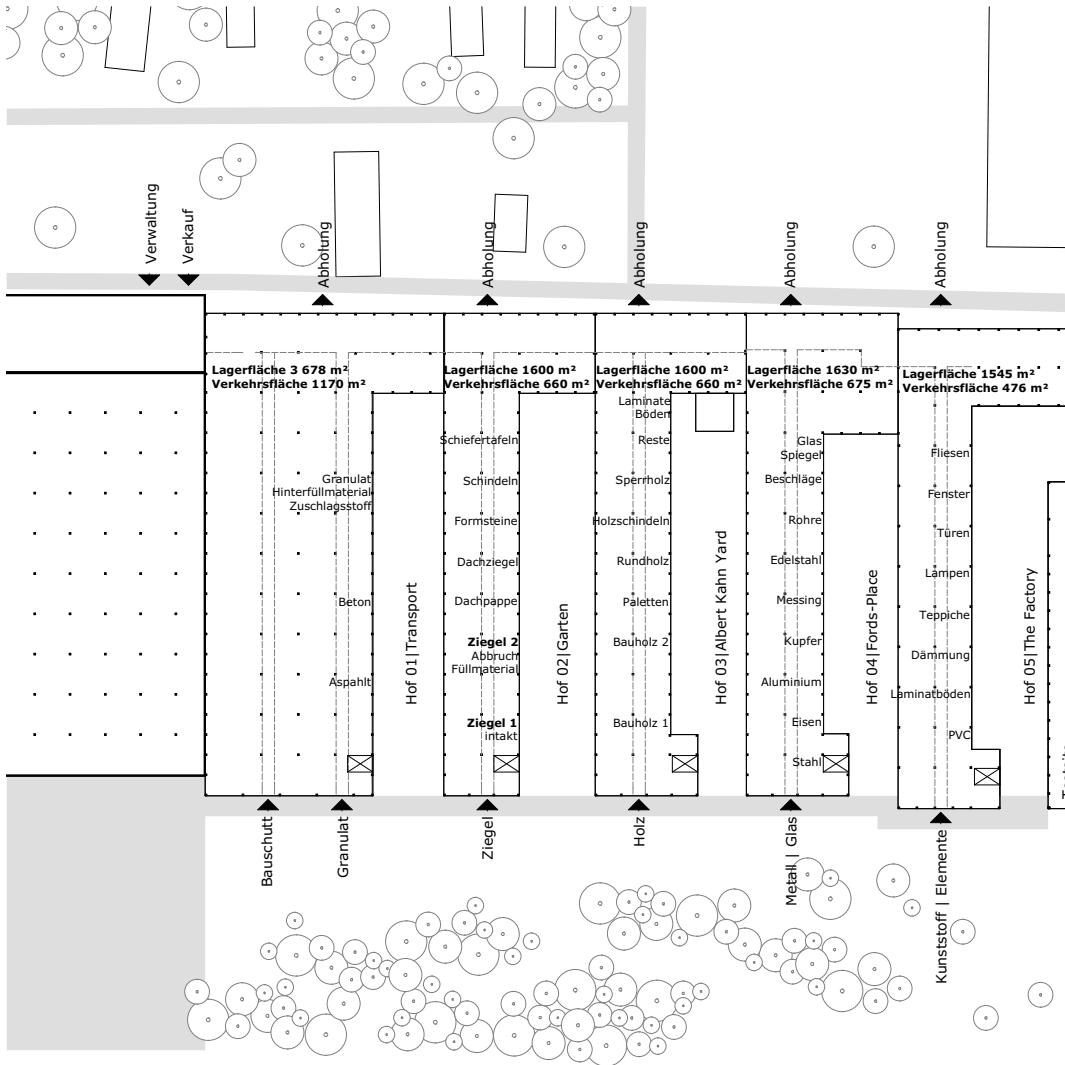
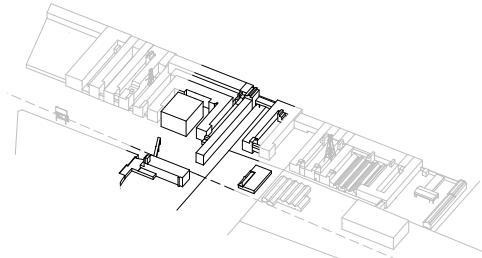


Abb.87: Ausschnitt Grundriss Zone 1

0 10m





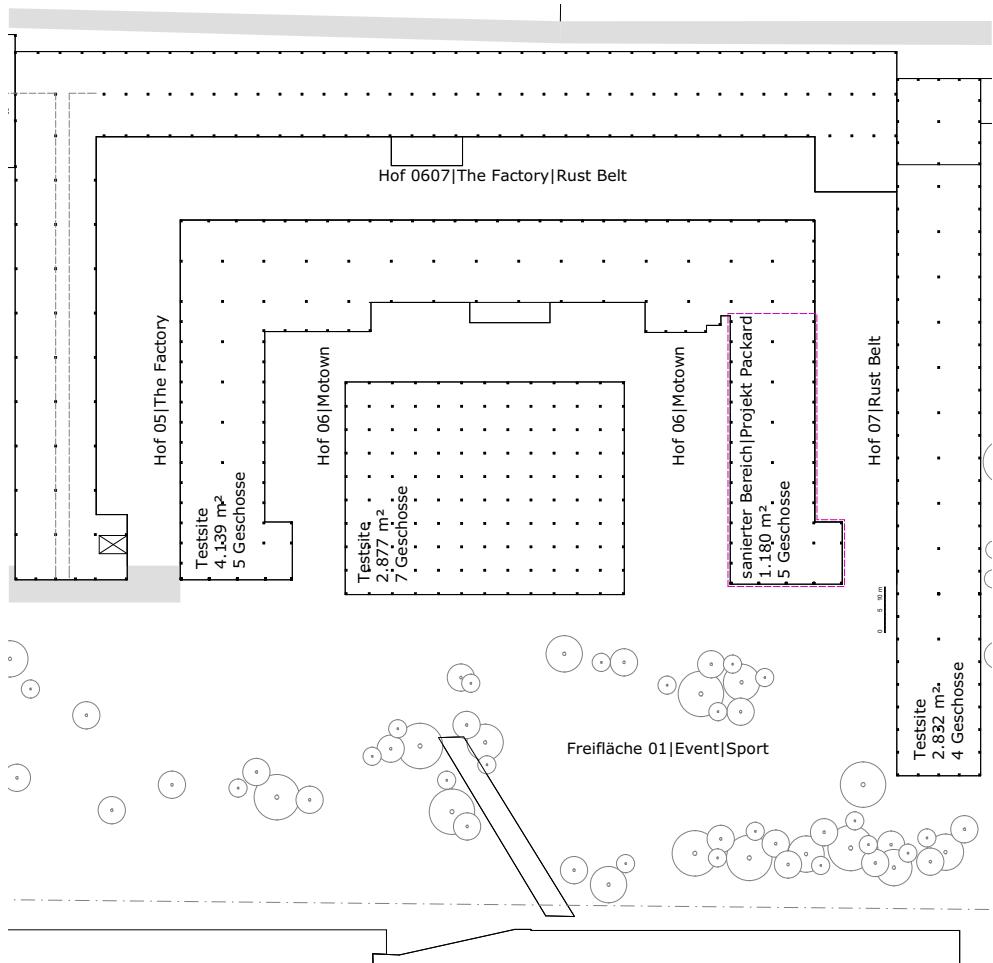


## Zone 2 | Entwicklungsgebiet Projekt Packard

Seite 174/175

Ein ausgewählter Teil der Zone 2, von wo aus die Entwicklung des Areals, durch künstliche Implementation von Programm - einer öffentlichen Plattform, sowie ein gemeinnütziges Projekt - und der Gestaltung spezialisierter Freiräu-

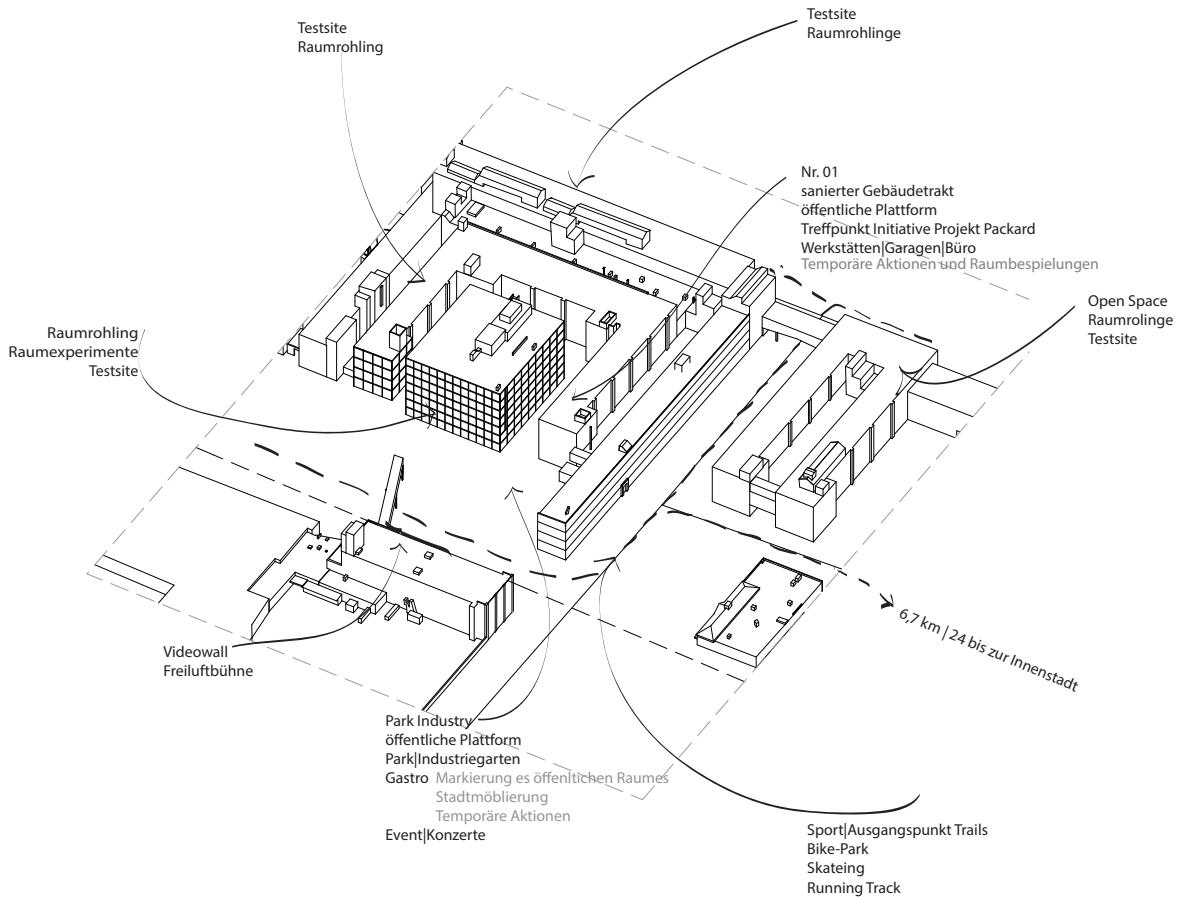
me, gestartet wird. Zusätzlich wird im ersten Schritt eine der Fabrikhallen saniert, um den nötigen bauphysikalischen Standards zu entsprechen. Dadurch werden Nutzer angezogen, die ergänzende Nutzungen fördern.

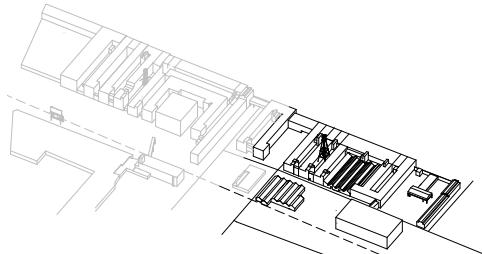


S.174  
Abb.88: Ausschnitt  
Grundriss Zone 2

S.175  
Abb.89: Axonomie-  
trie des gewählten  
Bereichs

0 10m





### Zone 3 | Raumrohlinge, Freiflächen

Seite 176/177 Außenraum: Sport, Freizeit, Event,  
Gastro, Kunst  
Innenraum: Plattform, Gastro, Galerie  
Produktion

Der Hauptteil des Areals wird für Zwischennutzungen freigegeben und zugänglich gemacht. Die verschiedenen Bautypologien begünstigen in einigen Bereichen formellere Nutzungen, während in anderen Bereichen mit den Flächen und Räumen experimenteller umgegangen werden kann. In den kleinmaßstäblicheren Typologien werden Märkte und Sportanlagen angedacht. Sie stehen aber natürlich jedem zur freien Verfügung der eine geeignete Idee mitbringt.

Die Fabrikhallen werden als Testsites, die Raum für experimentelle Ideen bieten, freigegeben. Durch ihren rohen Bauzustand wird der Nutzer gezwungen kreativ zu werden, um seine räumliche Umgebung seinen Wünschen und Bedürfnissen anzupassen, sei es nun für Arbeitsstätten oder Wohnbereiche.

Freiflächen werden markiert und auffällig gekennzeichnet, damit sie, als Ort der frei für Ideen ist, erkannt werden.

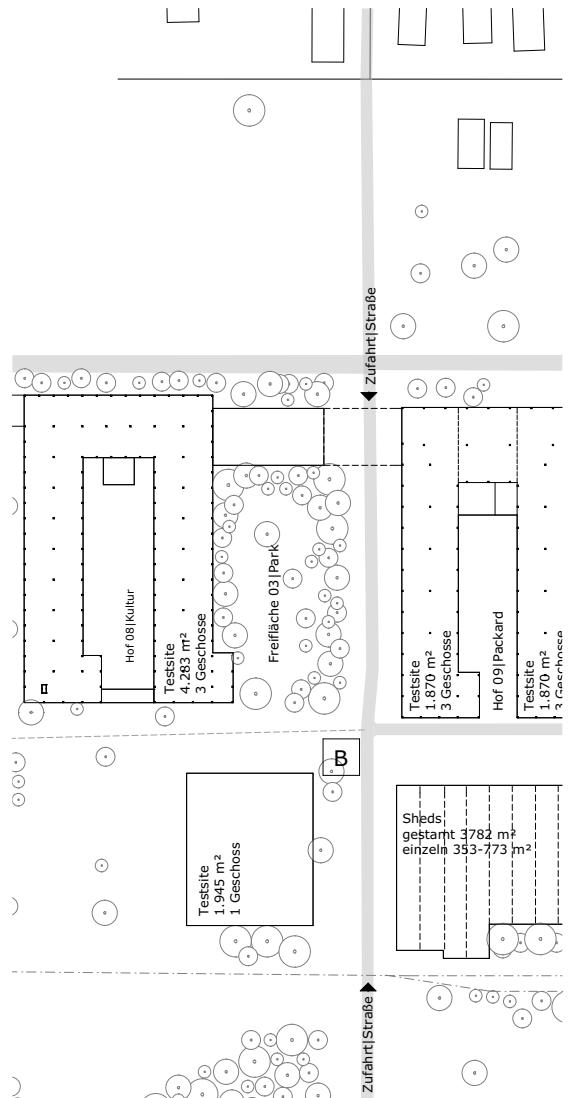
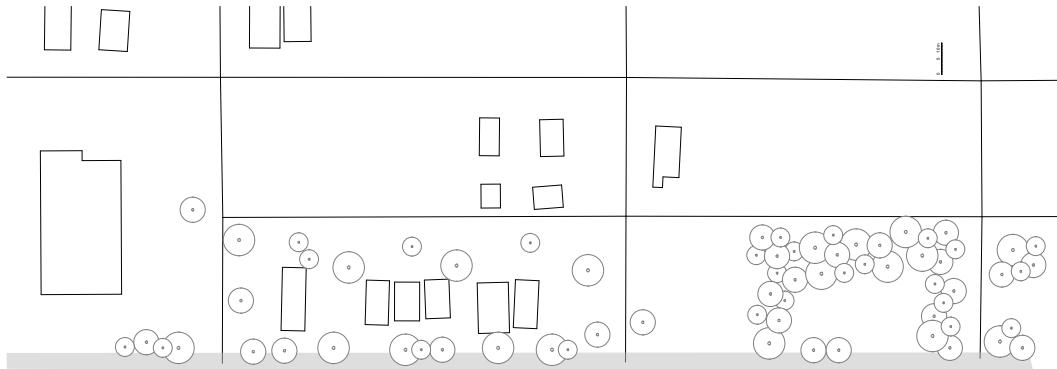


Abb.90: Ausschnitt Grundriss Zone 3

0 10m





1:1000

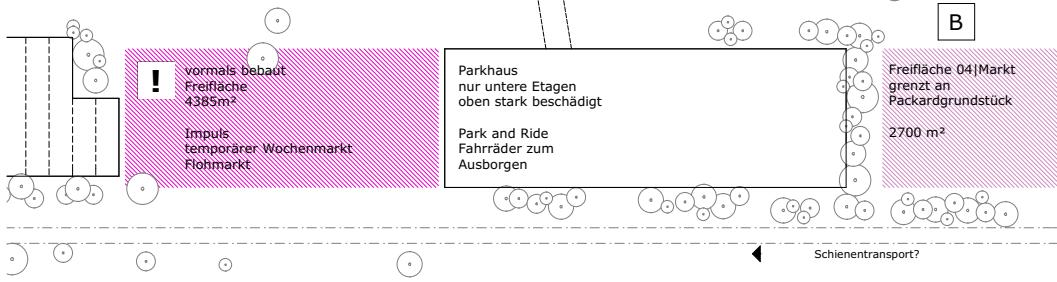
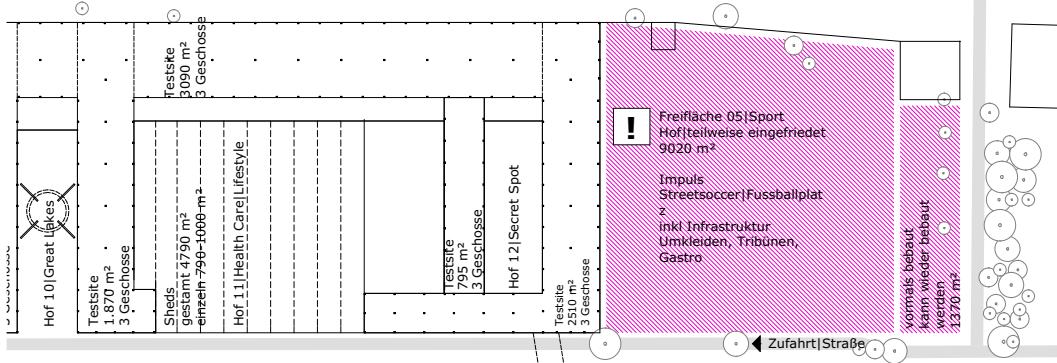




Abb.91: Blick von Westen





## **4.2 | Plansammlung**

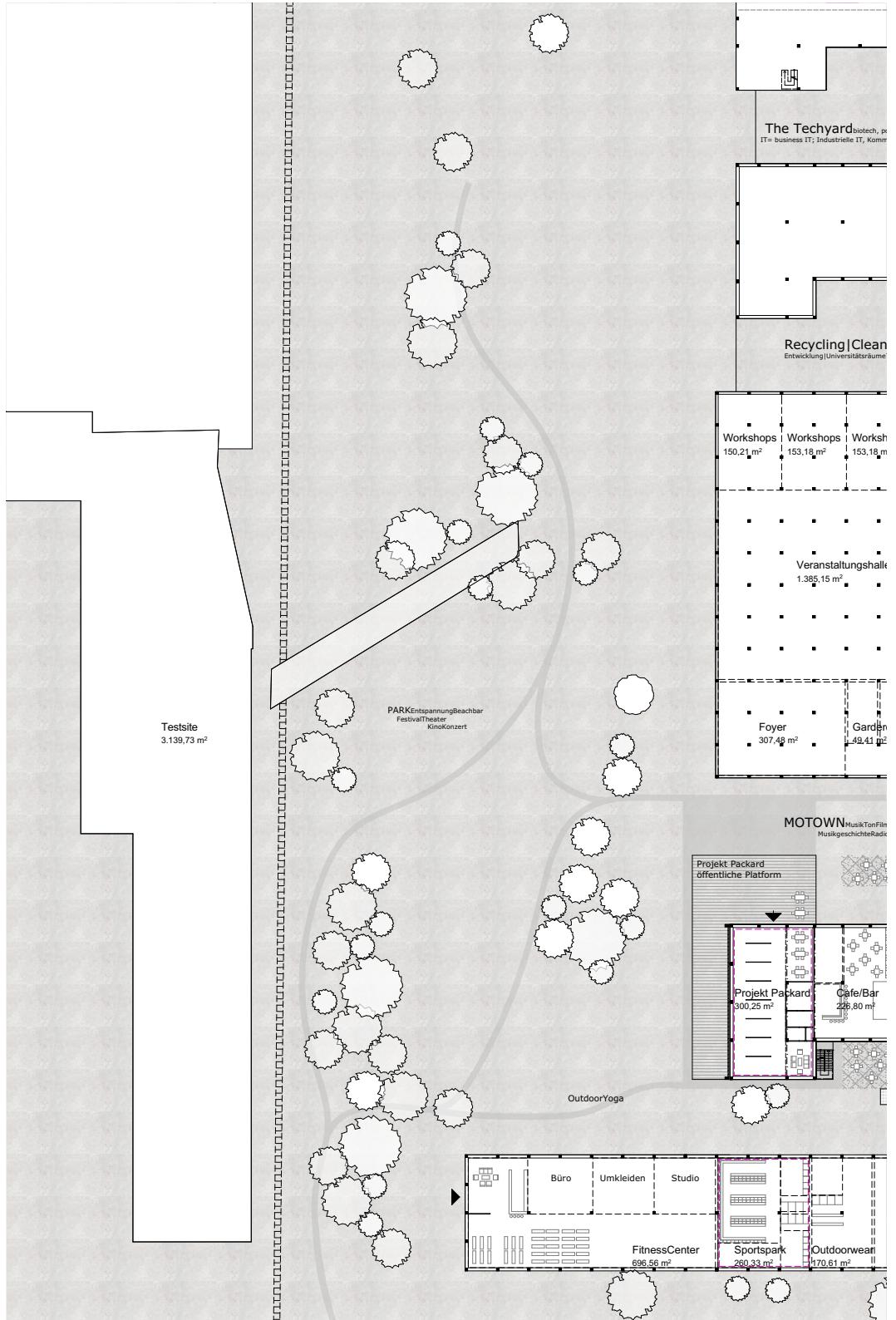


Abb.92: Grundriss Erdgeschoss

Der erste zentrale Bereich, um den sich das restliche Quartier entwickelt, wird wahrscheinlich der sanierte Trakt sein. Denn hier gibt es zumindest eine Nutzung: Das Team des Packard Projekts schlägt hier ihren Stützpunkt auf (pink umrandet). Der zweite gekennzeichnete Bereich (südöstlich davon) sieht öffentliche Umkleide und Sanitärräume vor, die für sportliche Aktivitäten auf dem Gelände günstig sind.



plymertechn, nanotech, infotech  
Kommunikations IT, Unterhaltung IT

Tech

Workshops  
226,80 m<sup>2</sup>

öffentlich

WC  
98,82 m<sup>2</sup>

Catering  
255,07 m<sup>2</sup>

THE FACTORY  
Werkstattwerkstatt  
Urban Manufacturing Enterprise

Zugang Erschließung  
Durchgang Factory

Zugang Erschließung  
Durchgang Nowtown

Studio  
136,84 m<sup>2</sup>

Shop  
77,51 m<sup>2</sup>

Creative Industrie  
201,34 m<sup>2</sup>

Shop  
47,78 m<sup>2</sup>

Musikgeschäft  
308,21 m<sup>2</sup>

Skulpturen  
150,55 m<sup>2</sup>

Restaurant  
308,21 m<sup>2</sup>

Shop  
26,22 m<sup>2</sup>

Stegleihen

Zugang Erschließung  
Durchgang Moatown

Zugang Erschließung  
Durchgang Sportspark

Zugang Erschließung  
Durchgang Concord Avenue

Fahrräder  
348,28 m<sup>2</sup>

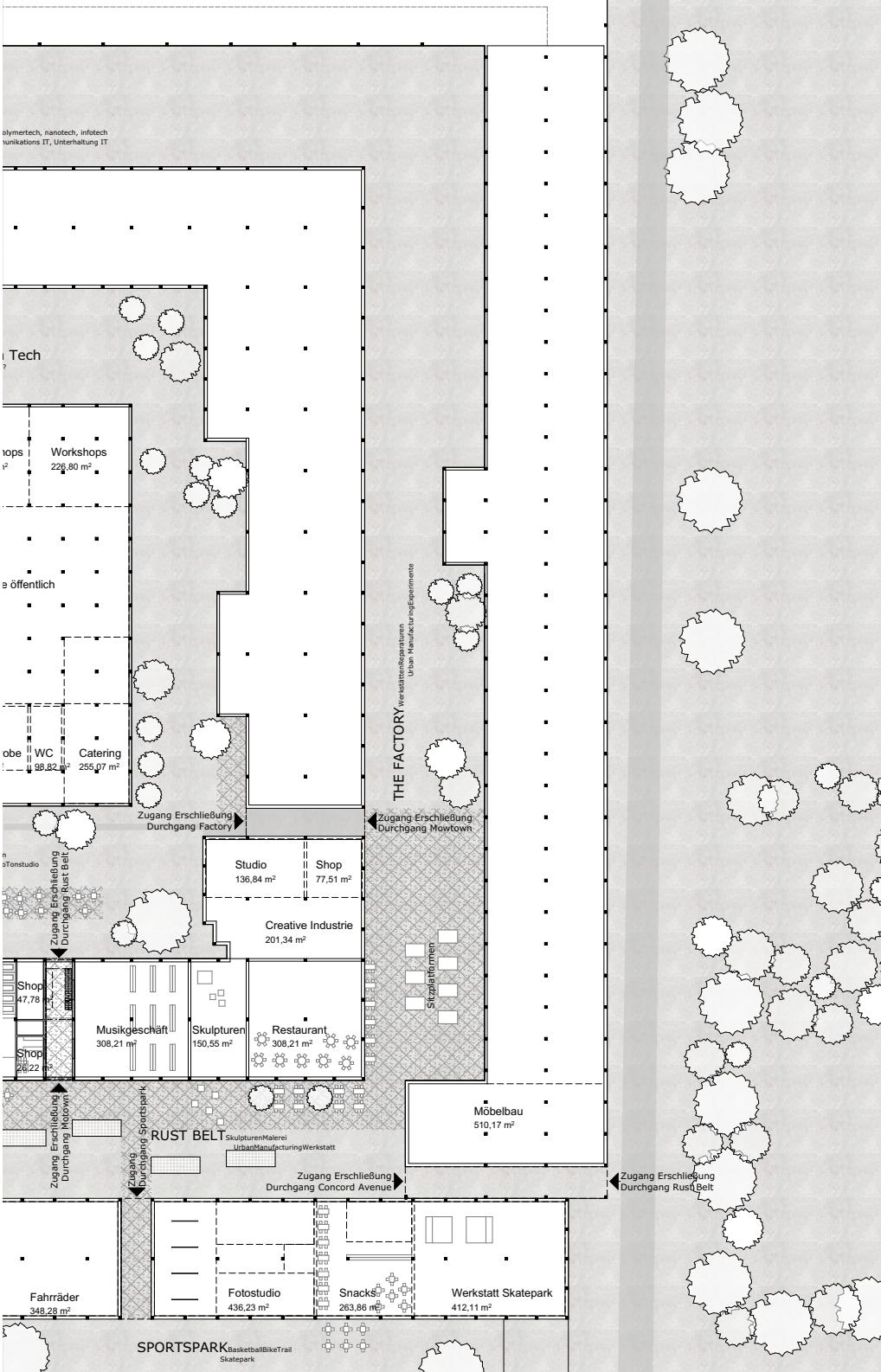
Fotostudio  
436,23 m<sup>2</sup>

Snacks  
263,86 m<sup>2</sup>

Werkstatt Skatepark  
412,11 m<sup>2</sup>

Möbelbau  
510,17 m<sup>2</sup>

SPORTSPARK  
BasketballBikeTrail  
Skatepark



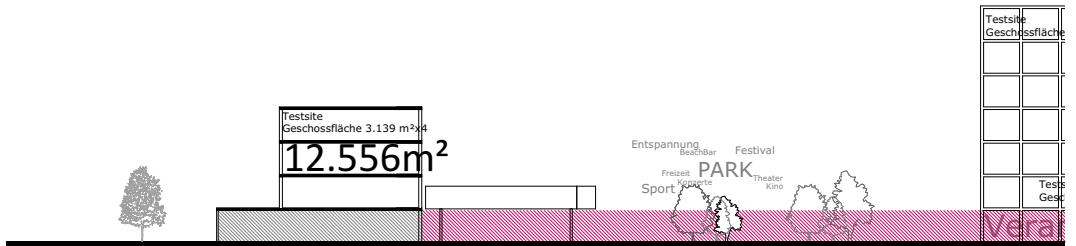
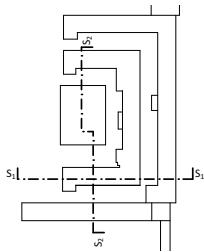
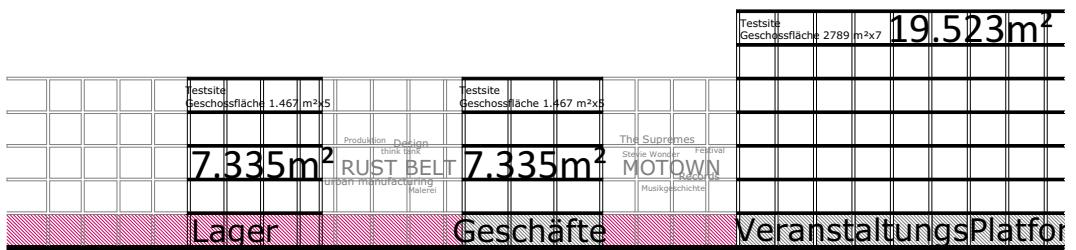
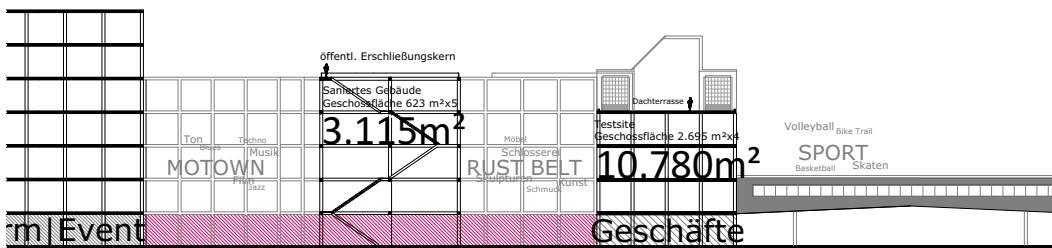
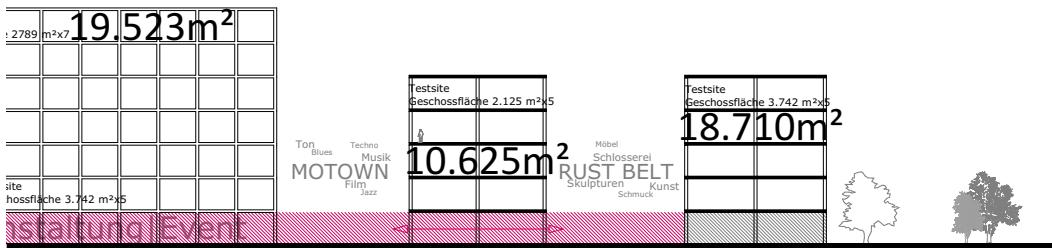


Abb.93: Schnitt 1-1, Querschnitt

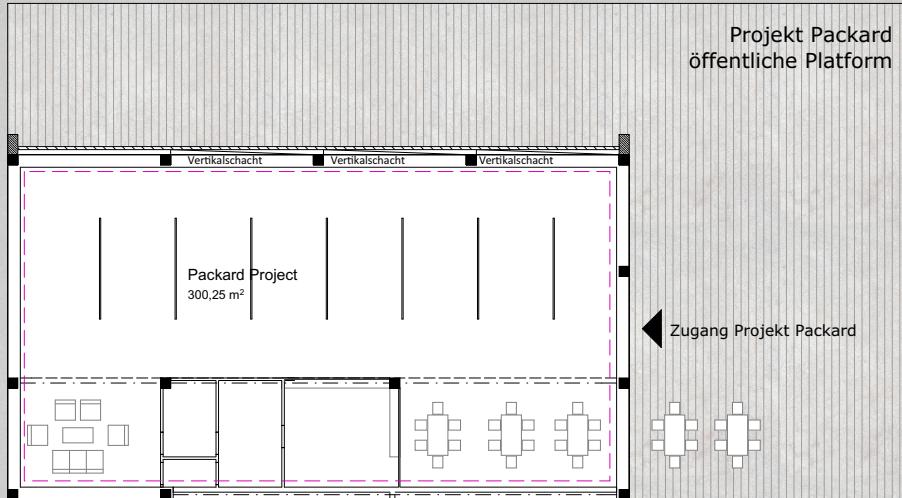
Abb.94: Schnitt 2-2, Längsschnitt

0 — 10m

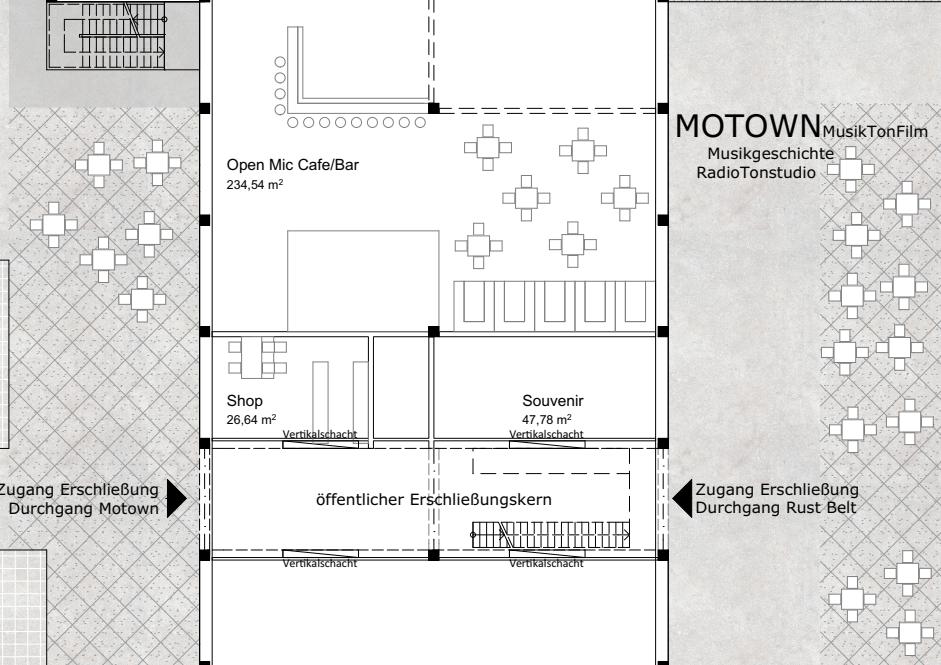




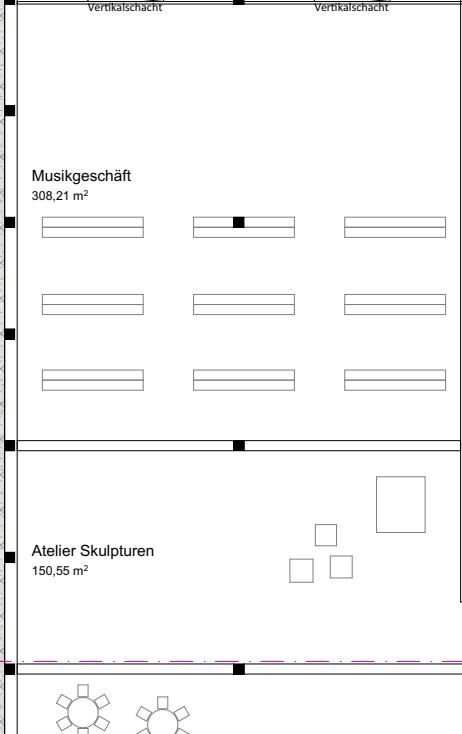
Projekt Packard  
öffentliche Plattform



MOTOWN MusikTonFilm  
Musikgeschichte  
RadioTonstudio

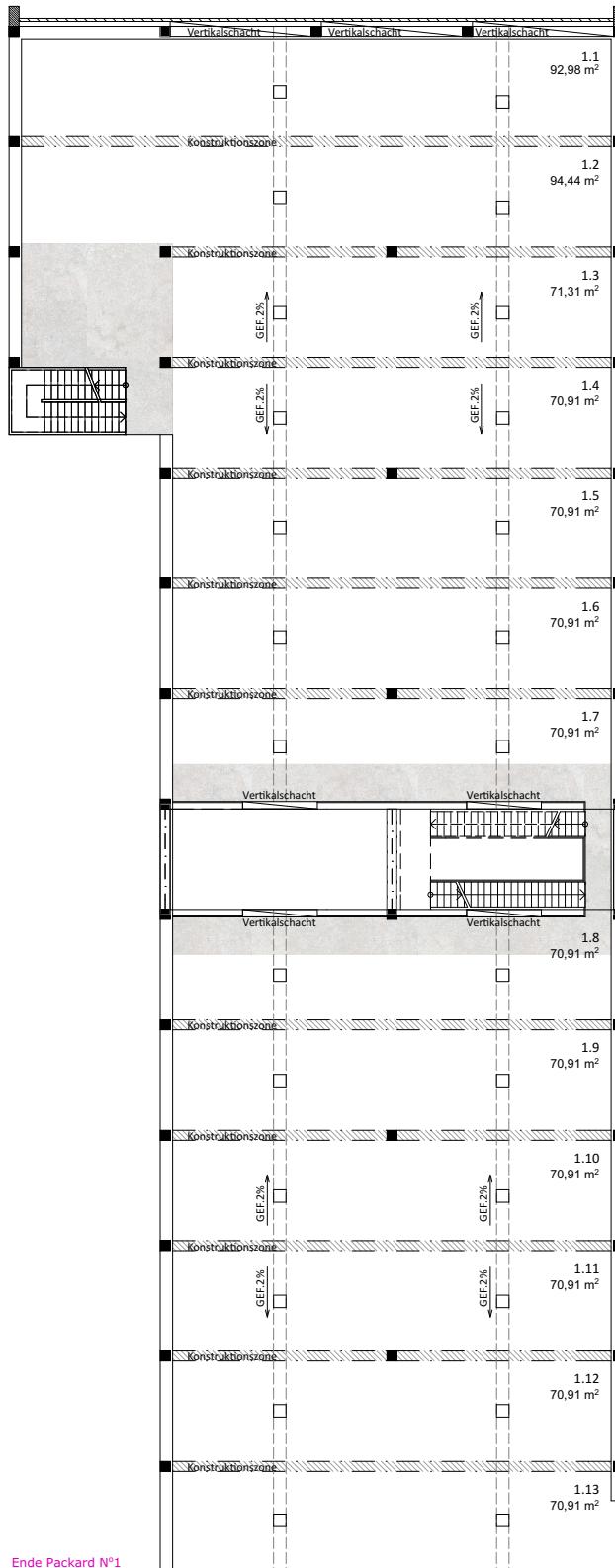


RUST BELT  
SkulpturenMalerei  
UrbanManufacturingWerkstatt



Creative Industrie  
201,34 m<sup>2</sup>

Studio  
136,84 m<sup>2</sup>



Ende Packard N°1

0 10m

### links Abb.95: Erdgeschoss

Die Höfe bilden in Verbindung mit der Erdgeschosszone einen öffentlichen, belebten Raum. Die vertikalen Erschließungen (Treppen) sind öffentlich zugänglich und verbinden so die Höfe mittels eines vertikalen öffentlichen Bereiches mit dem Dachgarten. Der Übergang von außen nach innen, öffentlich und privat, ist fließend.

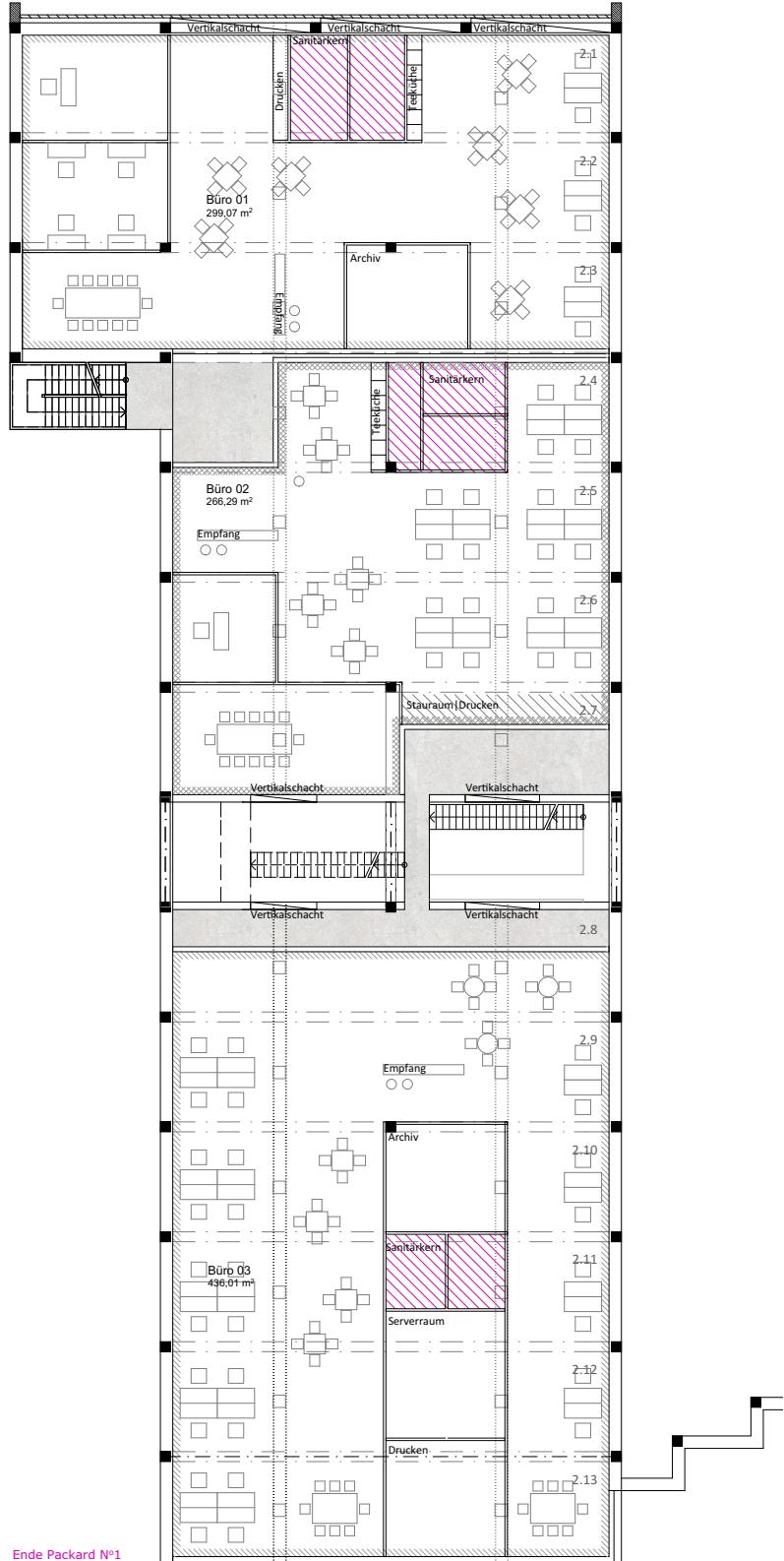
Die Plattform des Projekt Packard dient für alle Nutzer des Areals als gemeinsame Ausstellungsfläche, Kommunikationsfläche und Treffpunkt.

### rechts, Abb.96: Obergeschoss 01

Die einzelnen Ebenen der Fabrik werden in Parzellen mit einer Fläche von rund 70m<sup>2</sup> unterteilt und als solche angeboten. Es können auch mehrere dieser *Stripes* beansprucht werden. Voraussetzung für die Benutzung eines *Stripes* ist, dass mindestens 10% der Fläche freigehalten werden um den Durchgang zu den angrenzenden *Stripes* zu gewährleisten.

Die Parzellen links und rechts des öffentlichen Erschließungskerns sind zu 30% öffentliche Fläche. Diese kann jedoch vom Nutzer beliebig umgeordnet werden.



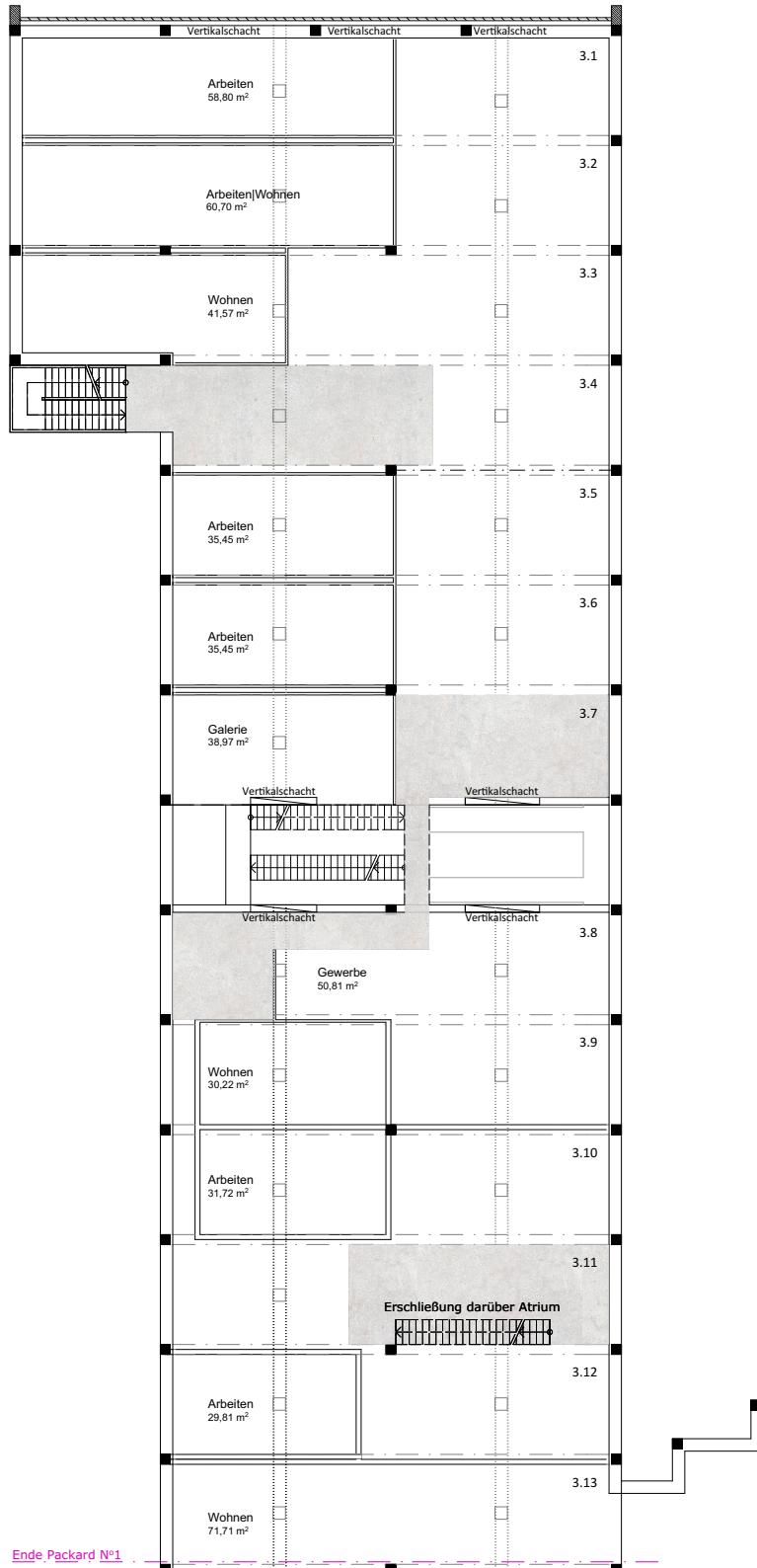


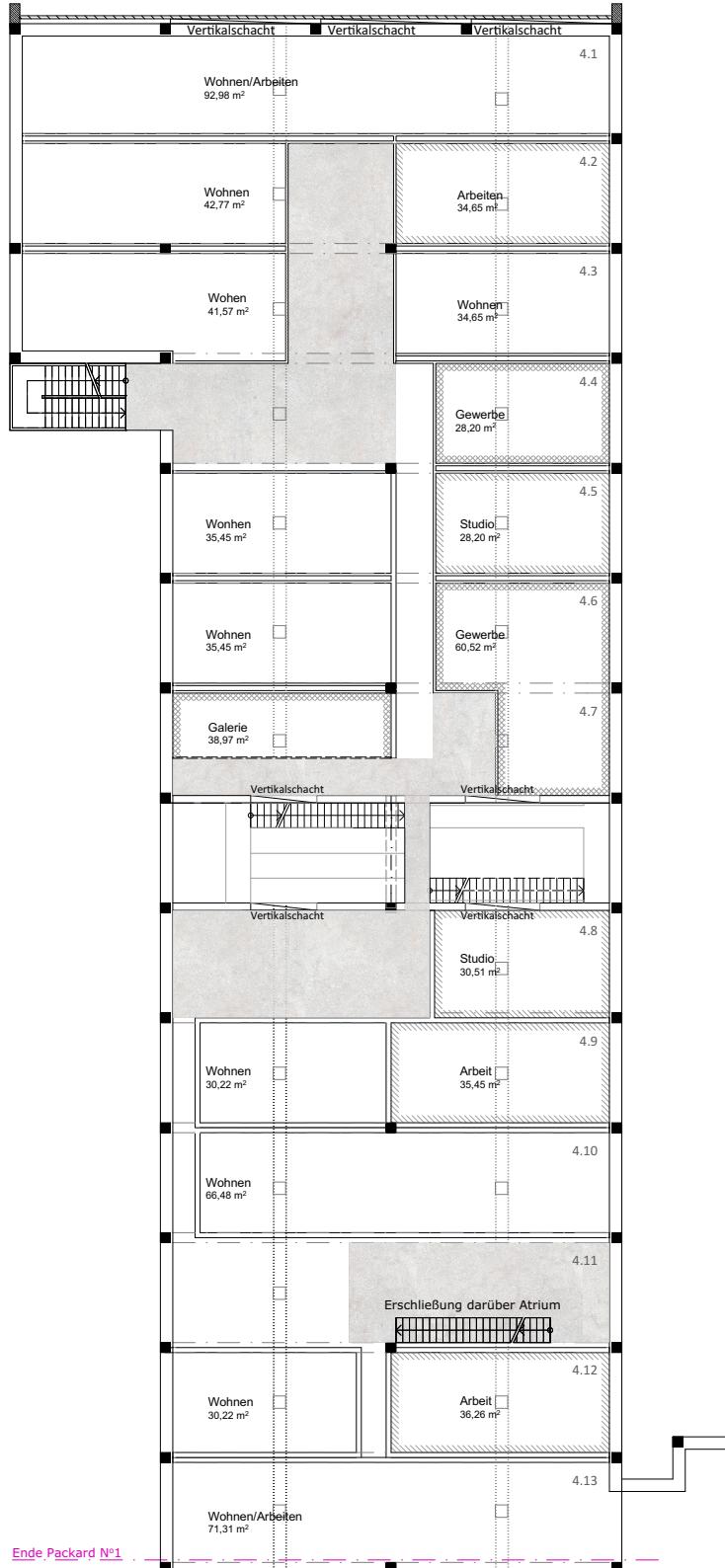
links Abb.97::  
**Obergeschoss 02**

Die anfangs aktiv Kontaktierten Nutzer sind im Idealfall größere Unternehmen die Arbeitsplätze auf dem Gelände schaffen. Die Typologie ermöglicht unterschiedlichste Bürogrundrisse, vom Großraumbüro bis hin zu kleineren Einheiten.

rechts Abb.98:  
**Obergeschoss 03**

Ausbaustufe 1:  
Zuerst werden kleinere Einheiten umbaut/errichtet/genutzt, welche sich anzunehmenderweise an der Südseite des Gebäudes situieren.





links Abb.99:  
Obergeschoss  
04

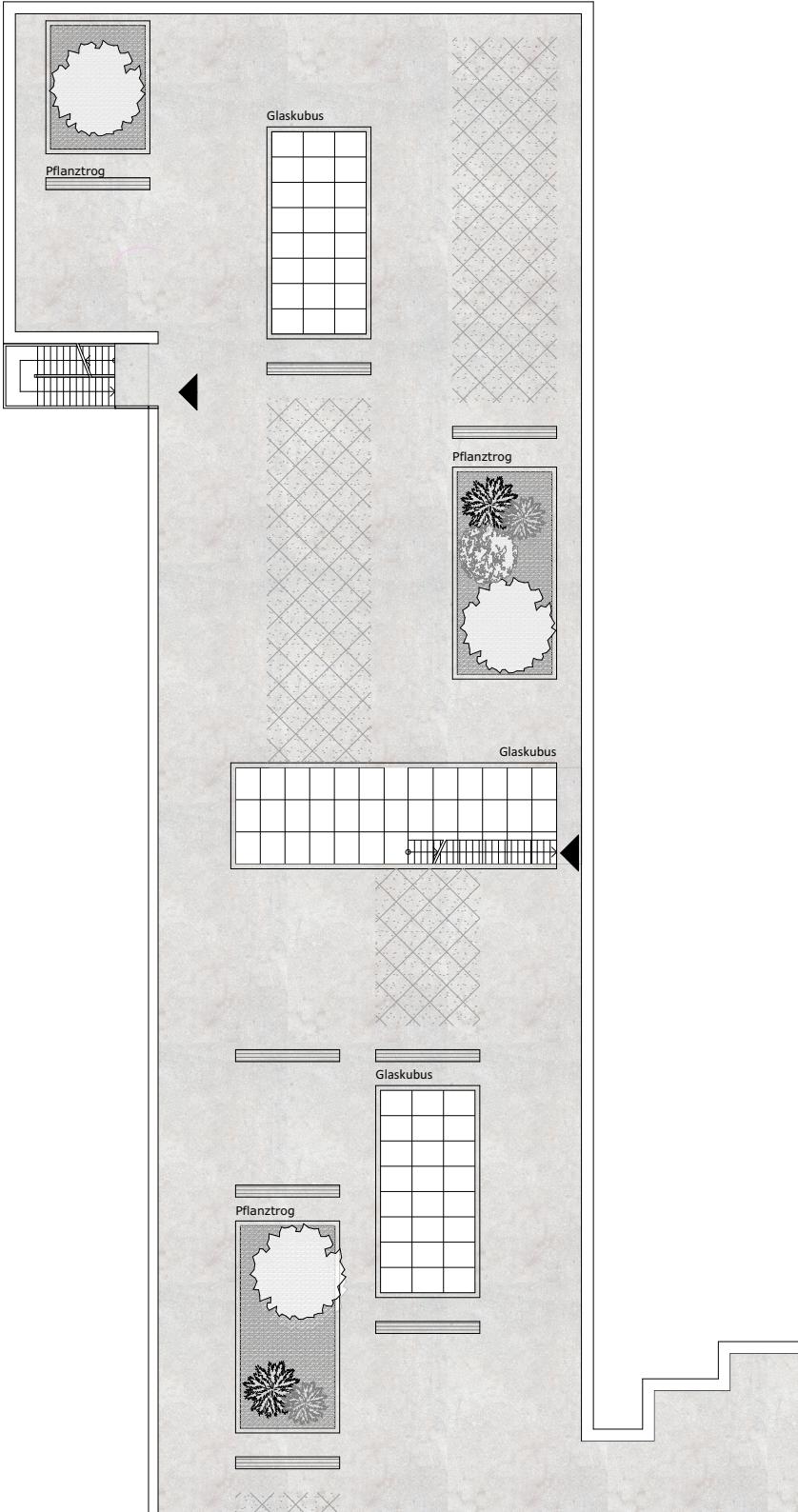
Ausbaustufe 2:  
Die anfänglich klein gehaltenen Einheiten werden vergrößert, erweitert oder um ein zusätzliches Objekt ergänzt. Ergänzende Nutzungen (Wohnen und/oder Arbeiten) füllen die Flächen.

rechts Abb.100:  
Dachgeschoss

Der öffentliche Dachgarten wird strukturiert von den Glas-kuppeln der Atrien, von bepflanzten Bereichen, strukturierten Oberflächen und rhythmisch angeordneten Sitzgelegenheiten.



0 ————— 10m



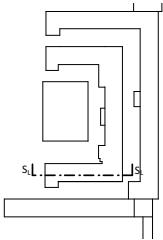
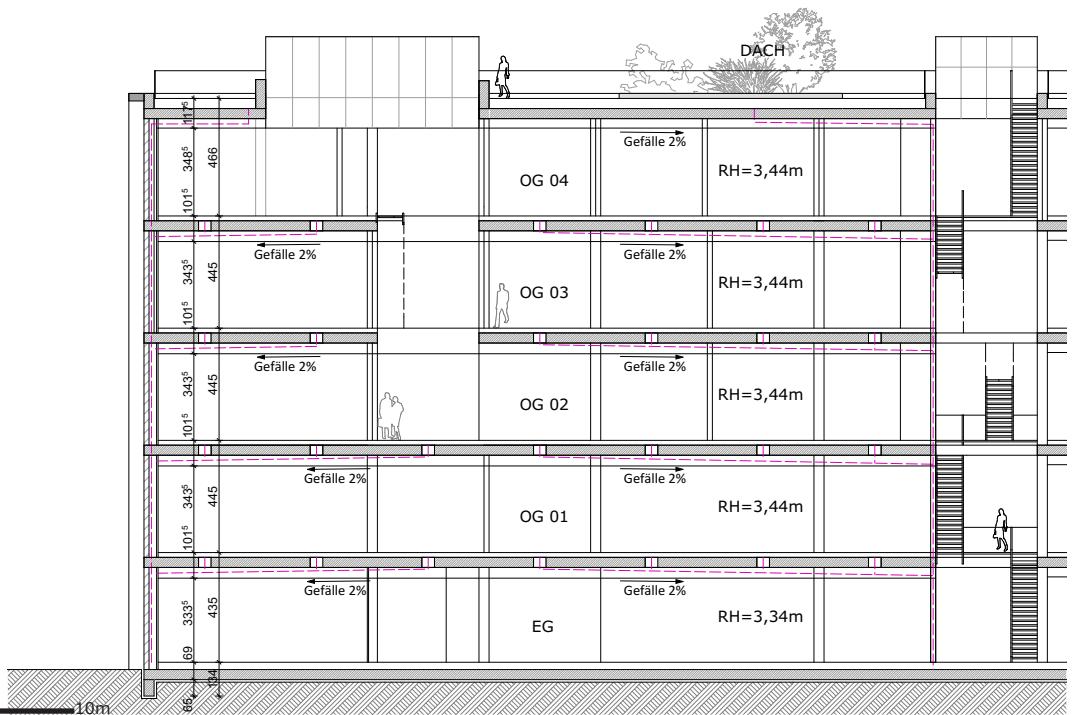


Abb.101:  
Schnitt 3-3

Der Längsschnitt durch den Riegel zeigt die Höhenunterschiede zwischen dem sanierten Bereich und dem Raumrohling. Außerdem ist der Verlauf der Infrastruktur, durch den horizontalen Schacht in die seitlich des Traktes liegenden Vertikalschächte ersichtlich.



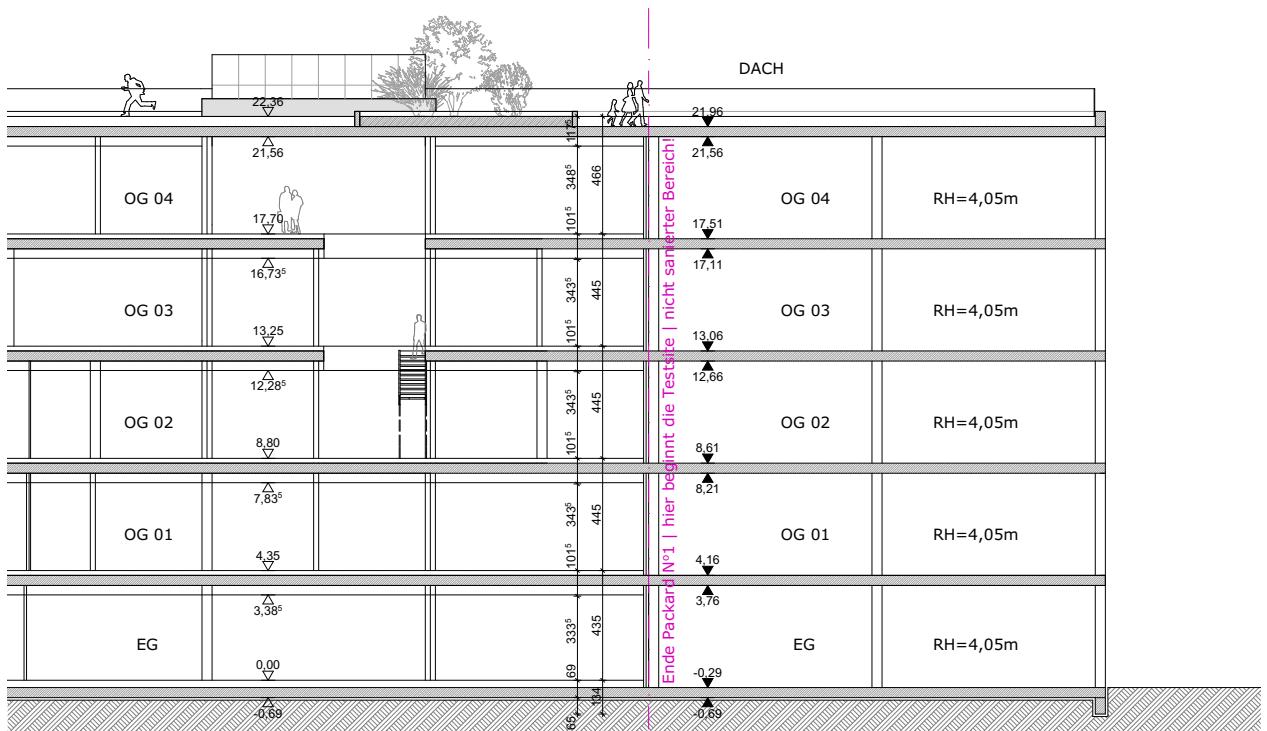




Abb.102:  
Blick in den Innen-  
raum des öffentlichen  
Erschließungskerns



Seite 196/197

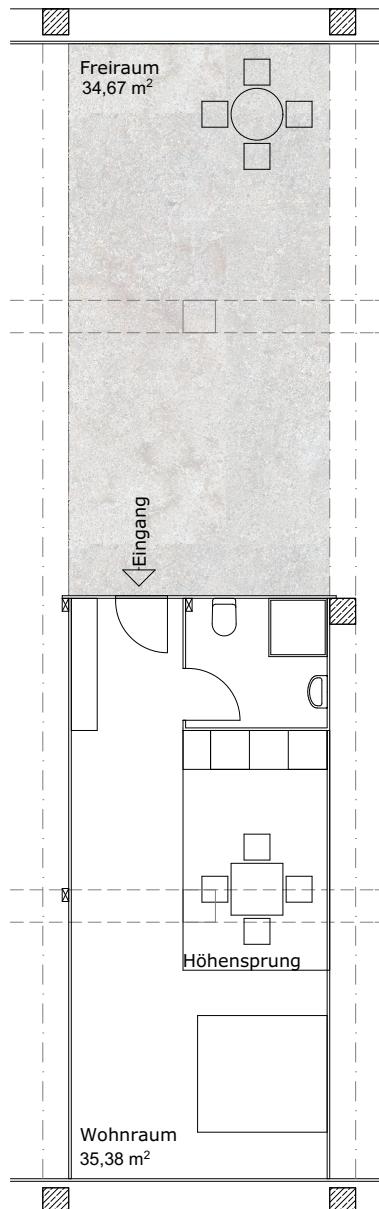
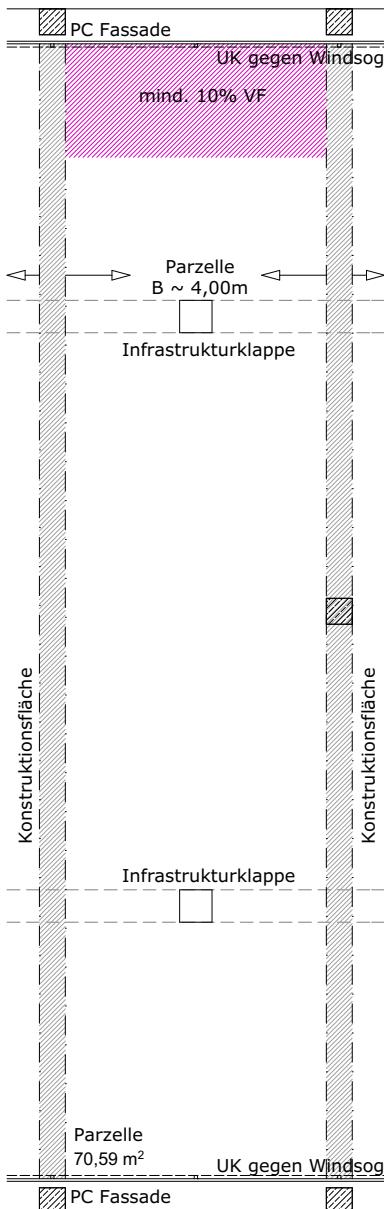
S.196  
Abb.103: Parzellen  
Rohling

Abb.104: Beispiel  
Grundriss Ausbau-  
stufe 1

# Grundrissvarianten mit Ausbaustufen

Parzellen-Rohling

Ausbaustufe 1



Abtretungsfläche mindestens 10% der Parzellenfläche müssen für öffentliche Bewegungsflächen freigelassen werden sowie den Anschluss an das folgende Grundstück ermöglichen

Parzellengrenze die Grenzlinien beziehen sich auf die Kanten der Stützen; so wird sichergestellt, dass jeder Nutzer ausreichende Befestigungsmöglichkeiten vorfindet

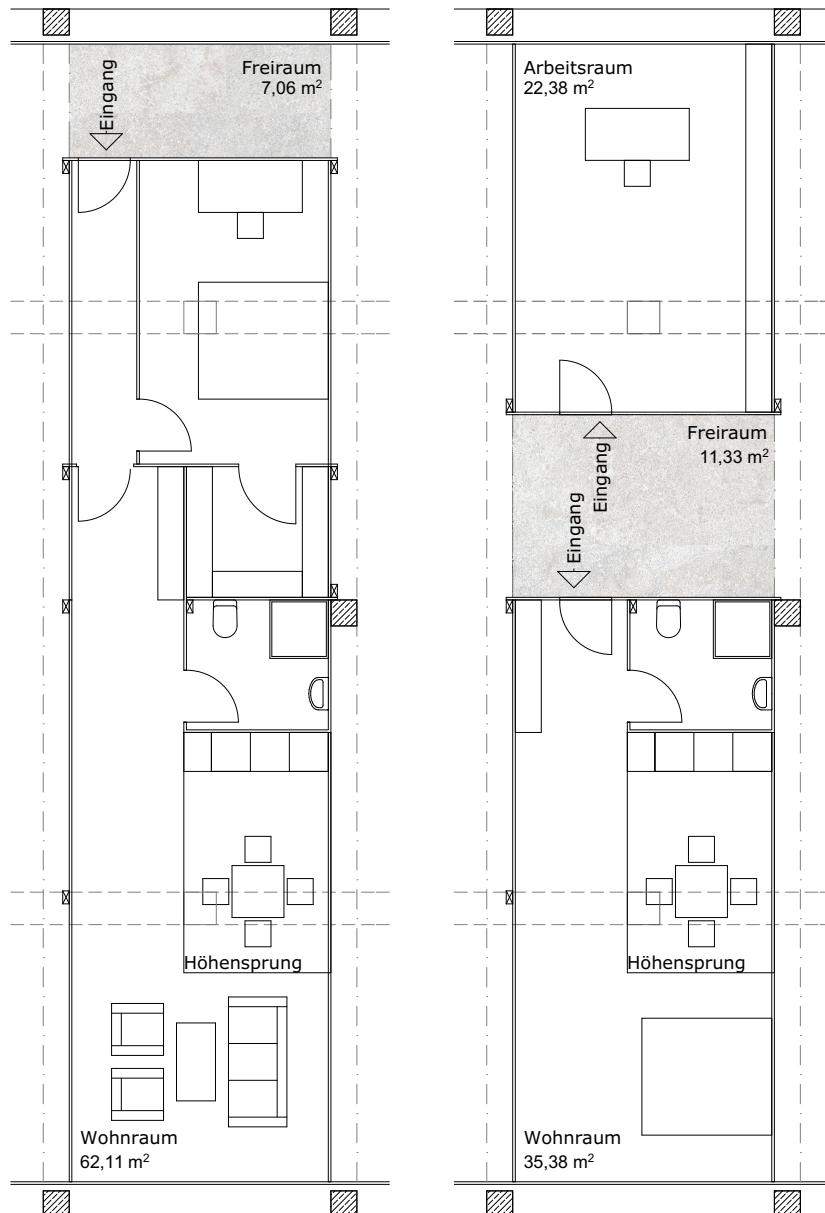
Schacht die gesamte Infrastruktur für ein Geschoss wird in einem Schacht an der Decke des darunter liegenden Geschosses geführt der durch eine Bodenklappe zugänglich ist

Fassade die inner der tragenden Stützstruktur liegende Polycarbonatfassade gewährleistet ein Mindestmaß an klimatischem Schutz

0 — 10m

## Grundrissvarianten|Ausbaustufe 2

Seite 198/199



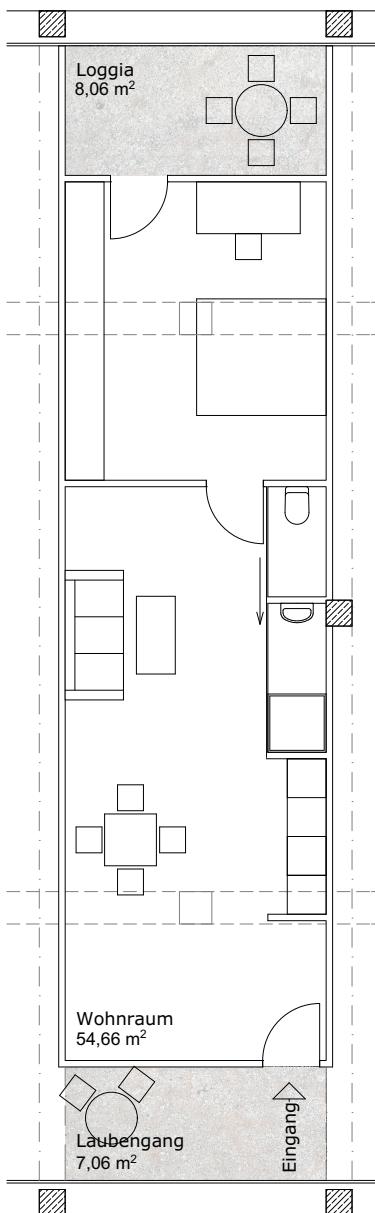
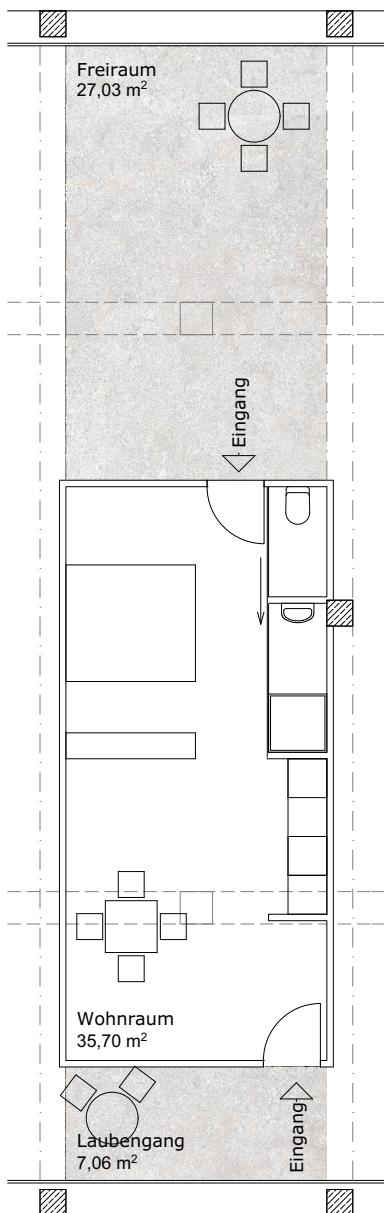
S.230  
Abb.105: links  
ein zusätzliches  
Zimmer

Abb.106: rechts  
mit Arbeitsraum

S.231  
Abb.107: links  
„privater“ Freibereich  
hinten

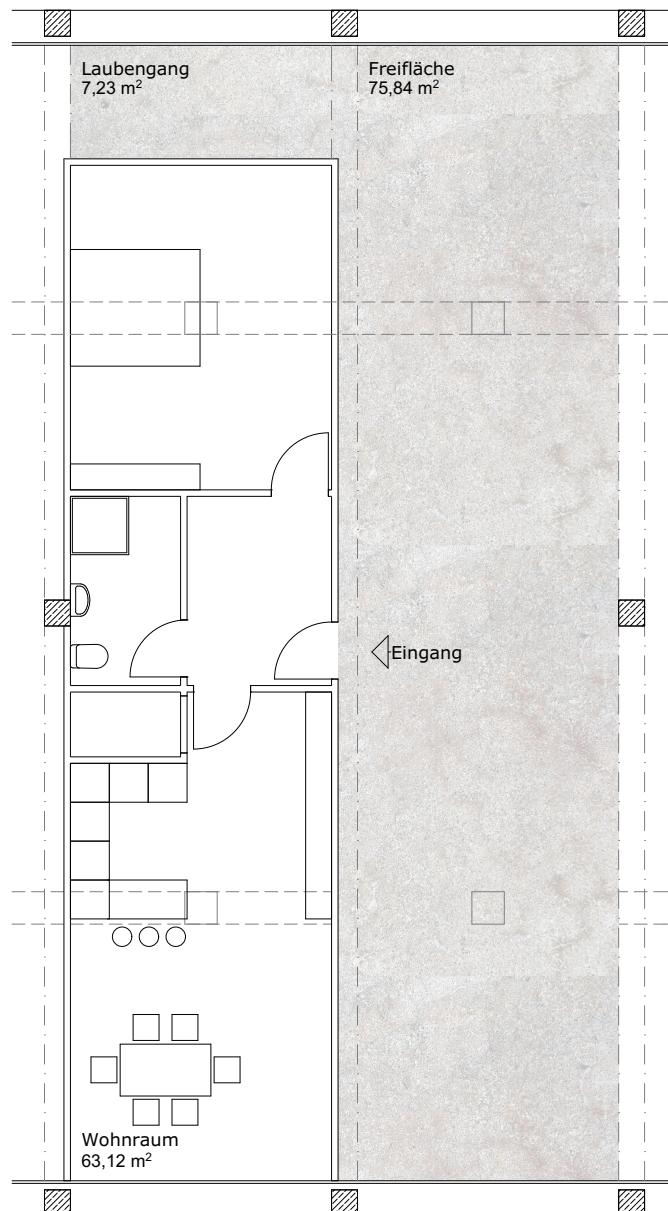
Abb.108: rechts  
Ausgebaut mit zusätzli-  
cher Wohnfläche

## Grundrissvariante mit südlicher Verkehrsfläche



## Grundrissvariante über zwei Achsen | Ausbaustufe 1

Seite 200/201

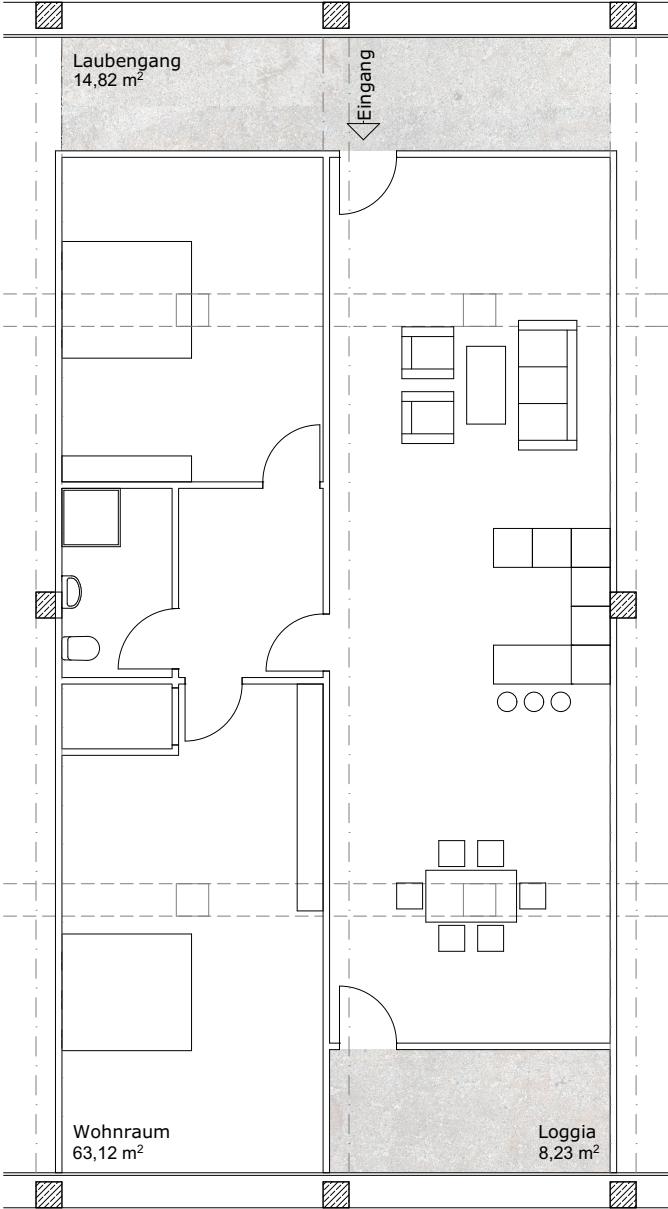


S.200  
Abb.109: zwei Parzellen; jedoch erst eine bebaut

S.201  
Abb.110: zweite Parzelle wird auch genutzt

0 — 10m

**Grundrissvariante über zwei Achsen | Ausbaustufe 2**



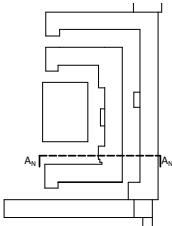
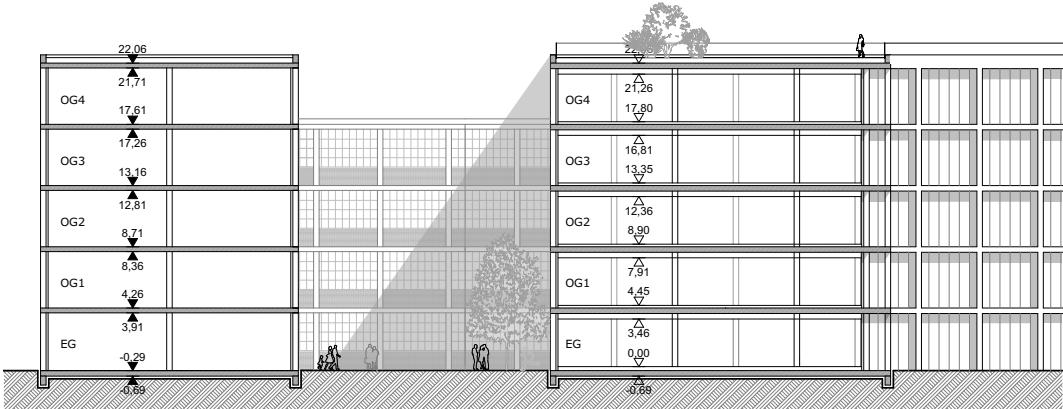
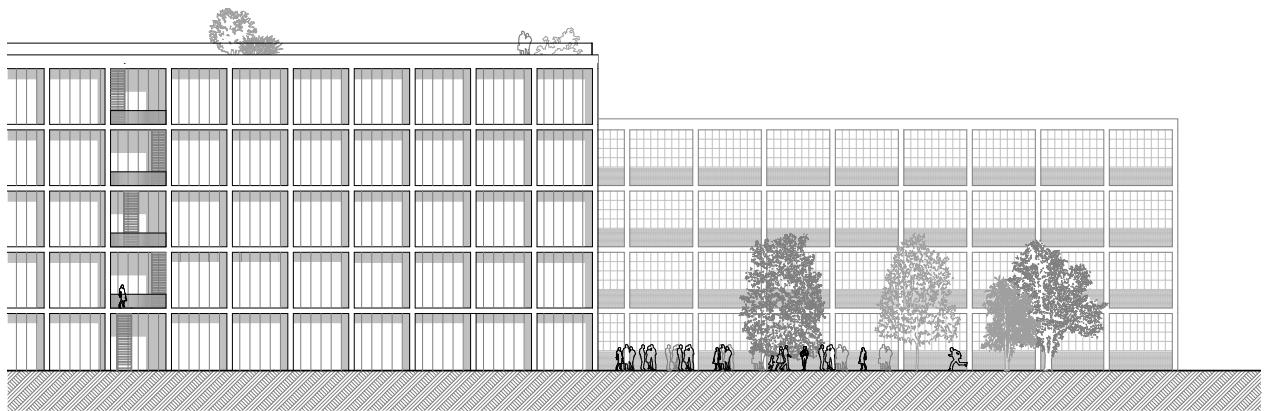


Abb.111: Ansicht NW

0 10m





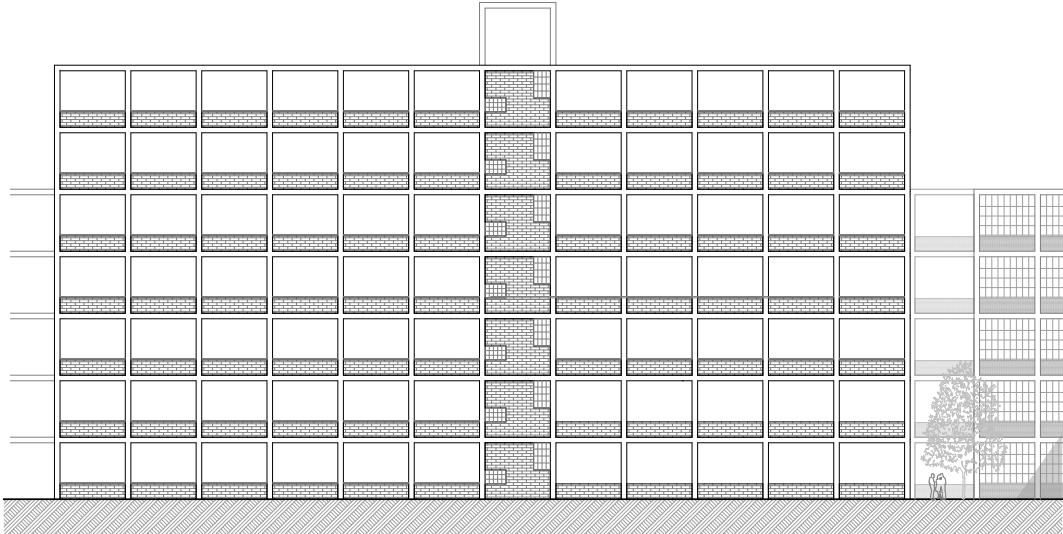
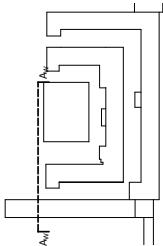
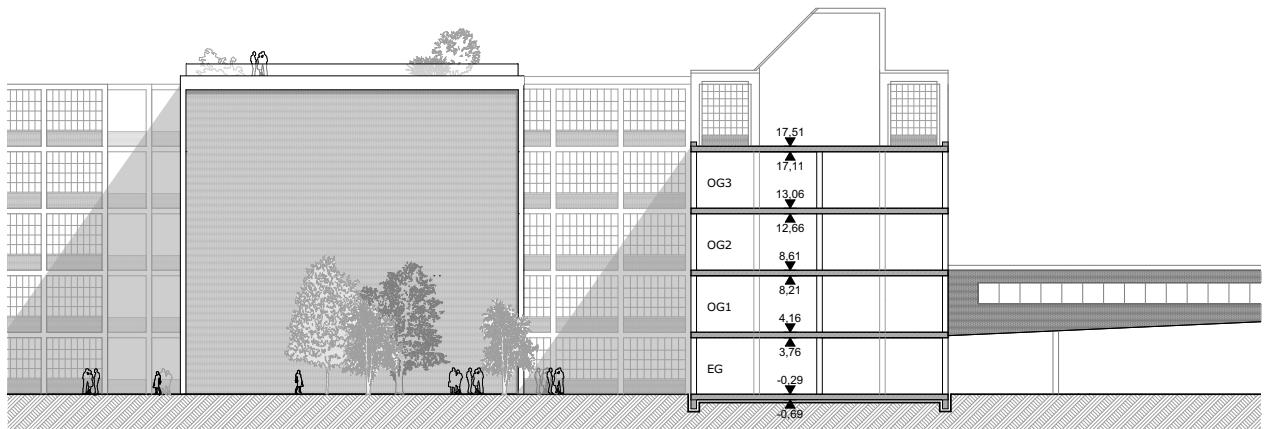


Abb.112: Ansicht SW

0 10m



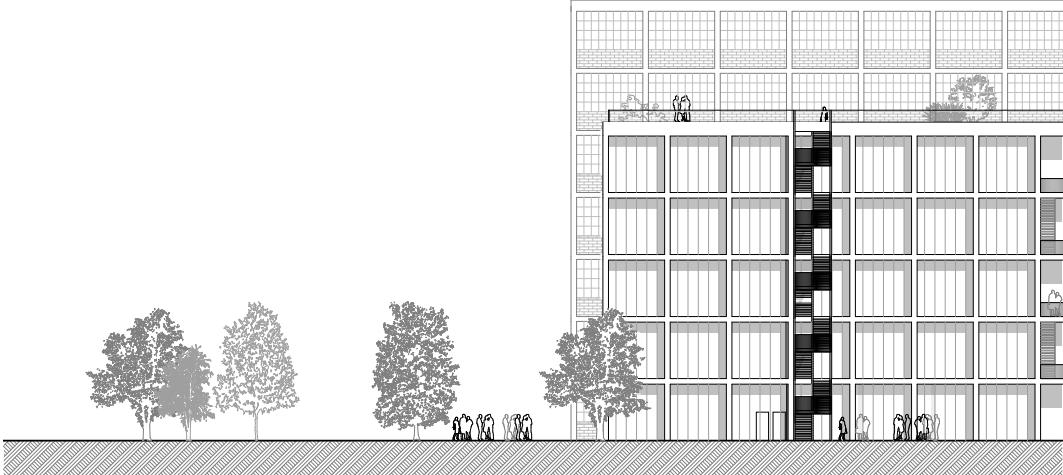
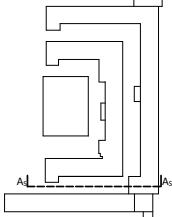
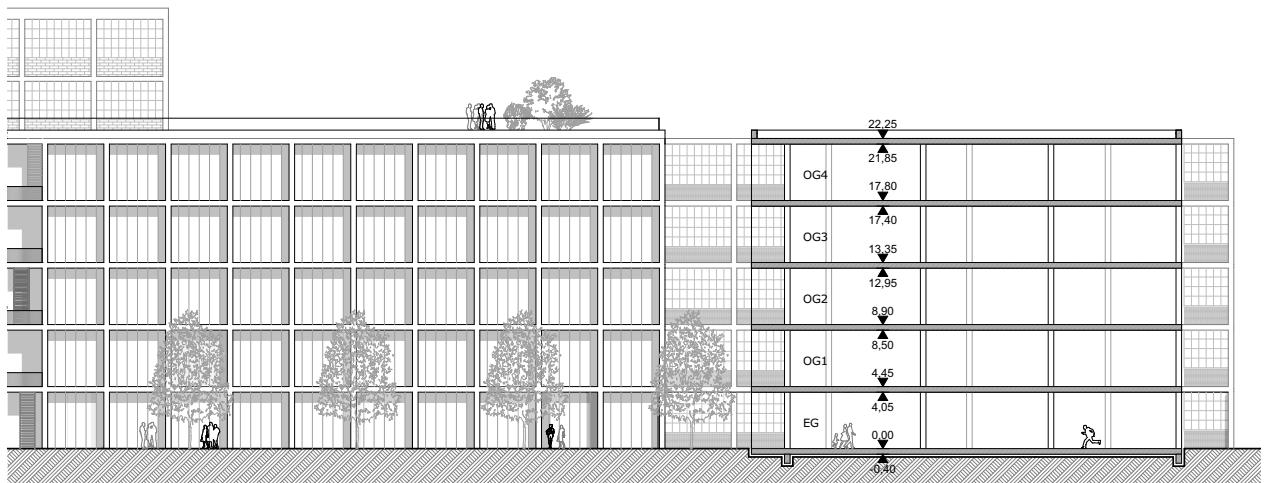


Abb.113: Ansicht SO

0 10m



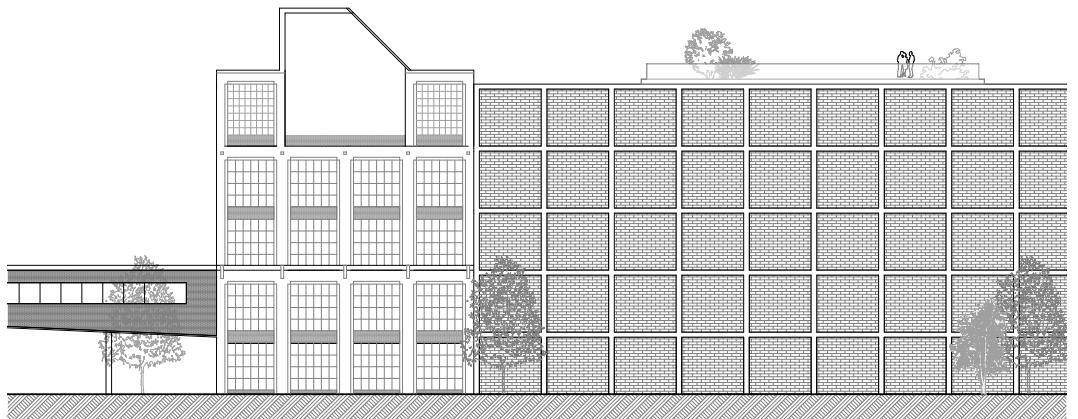
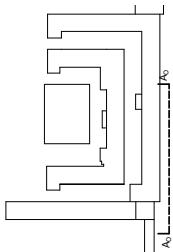
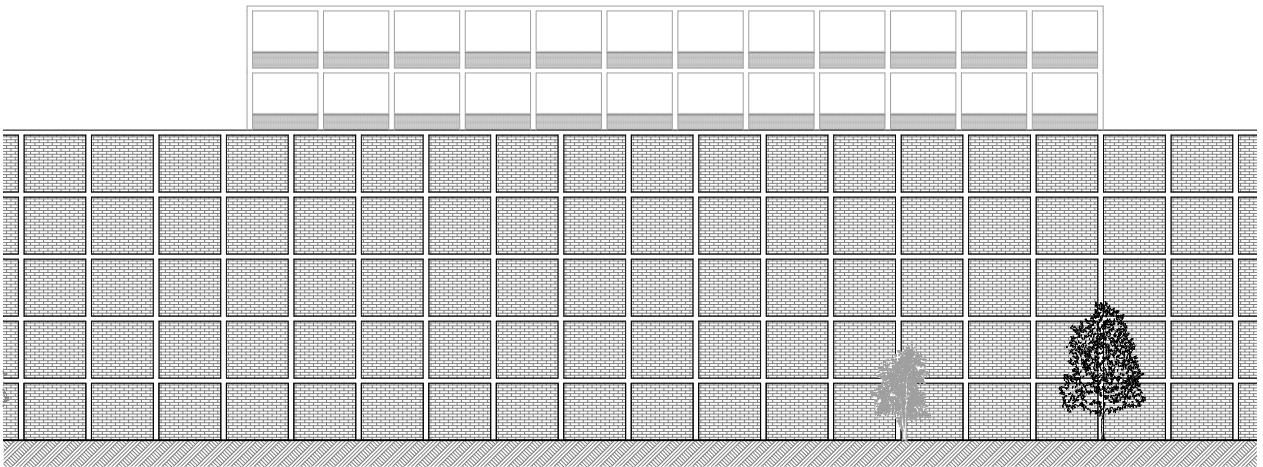


Abb.114: Ansicht NO

0 10m



Seite 210/211

Abb.115: Material-  
proben

## 4.3 | Materialität

**Beton Ziegele Polycarbonat**



## Ansichten|Fassadensystem

Seite 212/213

Die Stahlbetonstruktur ist ein charakteristisches Merkmal der Fabrik. Die Polycarbonatfassade die einen thermischen Abschluss erzeugt wird einige Zentimeter hinter die Stützenreihe der Fassade gesetzt. So bleibt die charakteristische Stahlbetonstruktur sichtbar. Die verwitterte Oberfläche des Betons erlaubt dem Besucher die Erinnerung an eine vergangene Zeit und das Zurückspringen der Fassade erzeugt eine spannende räumliche Tiefe, die zumindest ansatzweise an den Anblick der jetzigen ‚Ruine‘ erinnern soll, deren Qualität ohne Zweifel auch darin begründet ist, dass sie eben keine Hülle (mehr) hat. Auch der Innenraum gewinnt durch das Einrücken der Fassade. Er wird nicht mehr so stark durch den Rythmus der Stützen strukturiert. Wie der Beton ist auch der Ziegel als Material bereits viel verwendet. Er wird in den Bestandsgebäuden belassen und an diversen Stellen - wie der ostseitigen Fassade - ergänzt, wo er durch sein kleines Format, eine einheitliche Fassade bilden soll. Die Polycarbonat-Stegplatten bestechen nicht nur durch ihre Farbe und transluzents, auch das Format der Platten und ihre Bearbeitbarkeit machen

sie zum idealen Material, um die bestehenden zu ergänzen. Das opake Weiß bildet einen Kontrast zu den verwitterten Bestandsmaterialien und erschafft in Verbindung mit Licht, eine besondere Atmosphäre.

Diese neutralen Grundmaterialien sollen in Kombination mit den künftig verwendeten Baustoffen eine beeindruckende neue Ästhetik bilden, welche durch ihre Vielfältigkeit und Struktur, den ständigen Wandel der Fabrik und die Nutzung durch unterschiedlichste Persönlichkeiten, ablesbar macht. Das öffentlich zugängliche Dach wird teilweise bepflanzt und es werden Wege und Aufenthaltsbereiche angelegt. Horizontale Schächte die an der Unterseite der Decke geführt werden, ermöglichen den Anschluss jeder Parzelle an Strom, Wasser und Kanal. Über eine Klappe im Boden können die darunterliegenden Installationen ‚angezapft‘ werden.

Der niveaulose Übergang zwischen Erdgeschoß und Hofbereich unterstreicht den fließenden Übergang von öffentlichen zu halböffentlichen zu privaten Zonen.



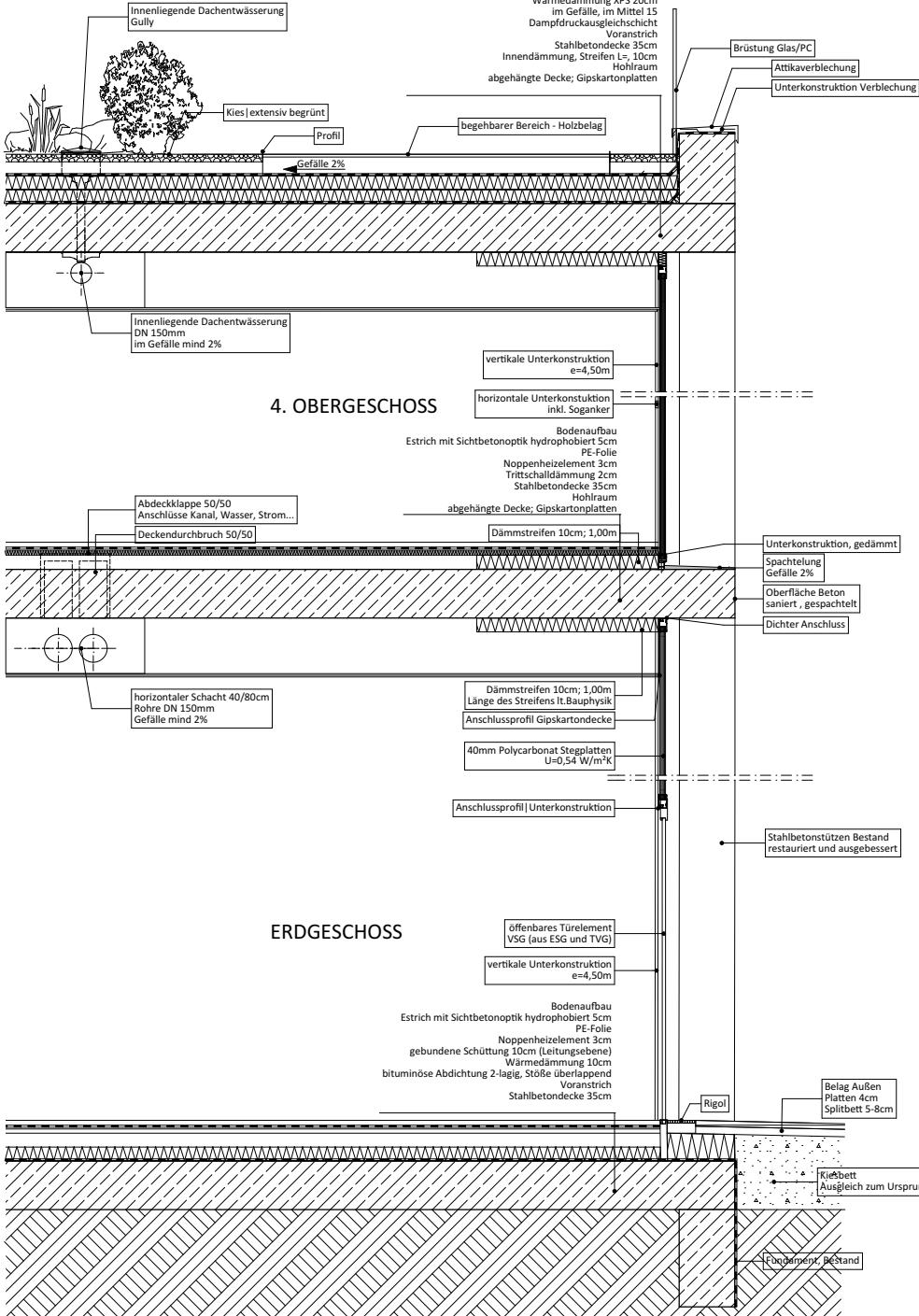
Seite 214/215

S.215  
Abb.117: Fassaden-  
detail

# BEGEHBARES DACH ÖFFENTLICH

DACHAUFBAU  
 Belag (Kies, extensiv begrünt, Platten/Holz)  
 Gründachaufbau/Humus 10cm  
 Vlies  
 Wurzelschutzbahn  
 Dachabdichtung, bituminös 2-lagig, Stöße überlappend  
 Wärmedämmung XPS 20cm  
 im Gefälle, im Mittel 15  
 Dampfdruckausgleichsschicht  
 Voranstrich  
 Stahlbetondecke 35cm  
 Innendämmung, Streifen L= 10cm  
 Hohlraum  
 abgehängte Decke; Gipskartonplatten

ARCHICAD STUDENTENVERSION  
 GRAPHISOFT.





## 4.4 | Ausblick

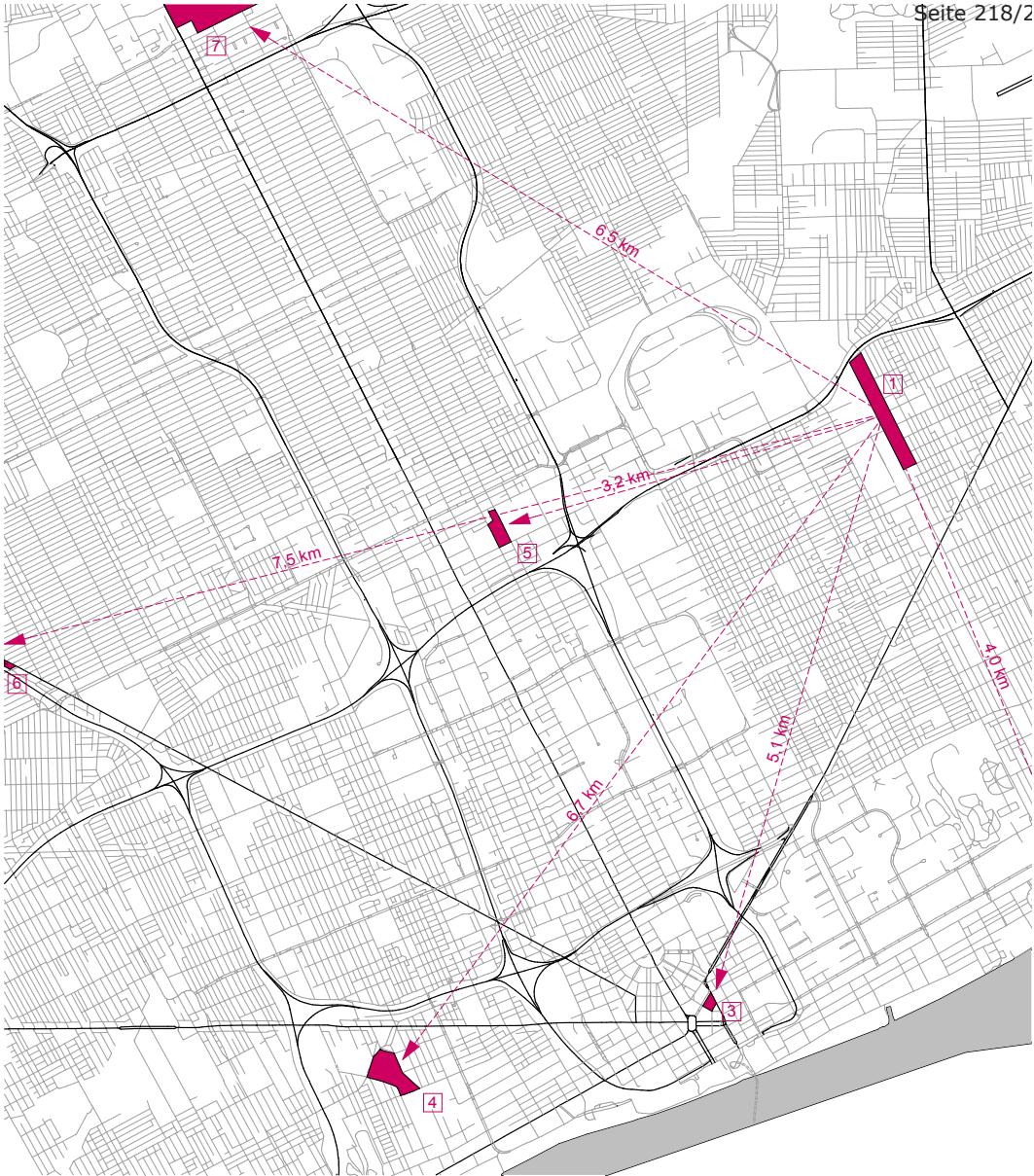
Das Packard Areal ist riesig. Eine Zukunft in der das gesamte Areal wieder voll genutzt und belebt ist, kann nur in den kühnsten Träumen erdacht werden. Dennoch, wenn es möglich ist, dann mit den hier dargestellten Strategien.

Die Bewohner der Stadt müssen aktiv in die Entwicklung eingebunden werden. Sie sollen nicht nur später hier wohnen. Sie sollen das Viertel mit aufbauen. Ihr Wissen in lokalen Belangen ist bereits für die Entwicklung des ersten Konzepts wichtig und später wird ihre Begeisterung für das Areal für den Erfolg (oder das Scheitern) des Projekts verantwortlich sein. Es muss gelingen sie zu begeistern und davon zu überzeugen, dass ihr Einsatz wichtig und gefragt ist, denn die Tätigkeit des Architektenteams wird nicht ewig dauern. Es muss also einen fließenden Übergang geben zwischen der ersten Phase, in der der Architekt als Initiator des Projekts auftritt, und der Phase ab der die Bewohner beginnen die Kontrolle über Entwicklungskonzepte die ihr Stadtviertel betreffen, zu übernehmen.

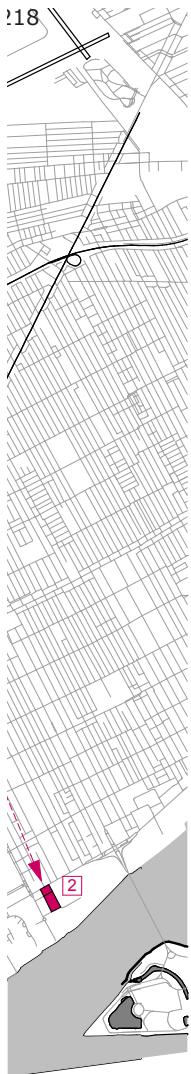
Das Projekt soll sich nicht nur auf dieses Fabriksgelände beschränken, sondern auch dazu inspirieren ähnliche Pro-

jekte zu starten. In der Zukunft, in der das Packard Areal durch Zwischennutzungen belebt worden ist und sich die anfänglich temporären Nutzungen stabilisiert haben, soll es dennoch fortwährend neue Projekte und Events geben. Die Menschen die im Packard Viertel leben, sind es gewohnt eigene Ideen, die sie zu öffentlichen Raum oder leerstehenden Gebäuden haben nicht einfach abzutun, sondern zu versuchen diese umzusetzen.

Es haben sich Netzwerke aus motivierten Stadtproduzenten gebildet, die nach ihren eigenen privaten Räumen, öffentliche Räume gestalten wollen und dafür Ideen entwickeln. Sie sind mittlerweile selbst aktiv und nicht mehr durch einen Architekten angeleitet. Sie entwickeln neue Geschäftsideen, befassen sich mit Raumgestaltung und Stadtmöblierung und wenn die Flächen in der Packard Motor Plant ausreichend aktiviert sind, beginnen sie Ausschau nach neuen Flächen und Gebäuden zu halten. Im Stadtgefüge von Detroit gibt es genug potentielle Flächen. Einige sind auf der folgenden Grafik dargestellt und können ab sofort für künftige Projekte in Erwägung gezogen werden.



## Vernetzung|Ausblick



### 1 Ford Highland Park

Fisher Body Plant 21  
nordwestlich von Detroit  
in Betrieb zwischen 1919-1974  
steht leer, von Wachmann bewacht

Ford Piquette Plant, erbaut 1904 ,  
400 by 56 feet, 3 geschossig  
heute: teilweise museale Nutzung

### 2 Packard Motor Car Company

Ford Highland Park Plant  
zuletzt genutzt 1970er zur Produktion  
von Ford Traktoren  
steht heute zum größten Teil leer

### 3 Ford Piquette Plant

Detroit Gray Iron  
direkt an der Riverfront  
2014 begannen Arbeiter Ausrüstung zu  
entfernen

### 4 Grande Ballroom

Grande Ballroom  
erbaut 1921; Grand River Street  
2-geschoßiges Musik-Zentrum

### 5 Gray Iron Foundry

National Theater  
Nutzung: Parkhaus -> früher 4036  
Sitzplätze, heute 160 Stellplätze  
Eröffnung: 1926

### 6 National Theater

Sanierung: 1977

### 7 Michigan Central Station

Michigan Central Station



# 5 | Abschließend

Top motiviert und voller Elan habe ich mich nach dem Verfassen des Rechercheteils auf die vermeintliche Entwurfsaufgabe gestürzt. Die Infrastruktur und den Bestand analysiert. Ein Modell gebaut. Doch schon bei den ersten Versuchen städtebaulicher Maßnahmen (um den Stadtraum zu fassen) wurde mir bewusst, dass ich mir hier etwas ganz besonderes vorgenommen hatte. Die riesengroßen Flächen der Fabrik und die umliegenden, brachliegenden Freiräume, würden andere Werkzeuge erfordern als bisher geahnt.

Die Folge aus diesen ersten gescheiterten Versuchen mit den mir vertrauten Herangehensweisen ein architektonisches Konzept zu entwickeln, waren weitere Recherchen und ein verlängerter Theorieteil. Schon beim Einlesen in die fachspezifische Literatur zur Stadtentwicklung mit Hilfe von Zwischennutzungen, sind Zweifel aufgetaucht ob denn so ein Projekt überhaupt planbar ist - beziehungsweise geplant sein soll. Wie plant man informelle Nutzung? Was wird im vorhinein festgelegt und was wird den Nutzern frei gestellt. Wo beginnt der Gestaltungsfreiraum der Bewohner und wo die Entwurfsarbeit des Architekten?

Schließlich (und am dringlichsten) stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit eines Architekten. Würde es in Wahr-

heit nicht reichen, wenn motivierte Bewohner eine Initiative starten und einem Gebäude oder Areal wieder Leben einhauchen? Ja, würde es! Einige Referenzprojekte sind klare Belege dafür. Dennoch glaube ich, dass es von großem Vorteil ist einen Architekten einzubeziehen. Im Fall der Packard Motor Plant halte ich es sogar für zwingend notwendig. Denn auch wenn die Grundstruktur des Raums schon vorhanden ist und er eigentlich nur erobert werden müsste, muss oft jemand den ersten Schritt wagen. Ideen und Konzepte entwickeln. Andere Inspirieren. Dafür sind Architekten wie geschaffen, immerhin leben wir davon Ideen zu entwickeln. Der Architekt wird nicht überflüssig, seine Rolle im Entwurfsprozess nur neu definiert. Er ist nicht mehr alleiniger Planer, sondern Koordinator in einem Netzwerk selbstständiger Raumproduzenten. Es gilt ein Grundkonzept, sei es thematischer oder baulicher Natur, zu definieren das Veränderung aushält, sie sogar fordert, und so durch Benutzen nicht an Wert verliert, sondern durch die vielen winzigen Adaptionen eine ganz besondere Ästhetik entwickelt. Eine Ästhetik die vom umtriebigen Leben im Viertel berichtet, von Veränderungen und Ereignissen. Die Ästhetik einer nicht nur bewohnten, sondern benutzten Stadt.



## Literaturverzeichnis

### Bücher

- Baum, Martina (Hg.): City as a Loft, adaptive reuse as a resource for sustainable urban development, Zürich 2012
- Bucci, Federico: Albert Kahn, Architect of Ford, Princeton, NJ 1993
- Buttenberg, Lisa (Hg.): Raumunternehmen, wie Nutzer Räume entwickeln, Berlin 2014
- Céline, Louis-Ferdinand: Reise ans Ende der Nacht, Paris 1968
- Kraft/Kuhnert/Uhlig (Hg.): ARCH+ 173: Shrinking Cities, Aachen 2005
- Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischen Städte, Berlin u.a. 1963
- LeDuff, Charlie: Detroit, An American Autopsy, New York 2013
- Marchand, Yves: The Ruins of Detroit, Göttingen 2010
- Oswalt, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte - shrinking cities, Aachen 2006
- Oswalt, Philipp/Obermeyer, Klaus/Misselwitz, Philipp: urban catalyst. Mit Zwischennutzungen Stadt entwickeln. Berlin 2013
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Urban pioneers. Berlin: Stadtentwicklung durch Zwischennutzung; temporary use and urban development in Berlin, Berlin 2007

### Aufsätze

- Armborst, Tobias u.a.: However Unspectacular - The New Suburbanism, in: ARCH+ 173: Shrinking Cities (2005), H.173, 48-51
- Bremer, Stefanie u.a.: Claiming Land, in: ARCH+ 173: Shrinking Cities (2005), H.173, 40-43
- Cotter, Paul u.a.: COW - the udder way, in: ARCH+ 173: Shrinking Cities (2005), H.173, 36-82
- Faix, Ursula u.a.: DE-tro-IT, in: ARCH+ 173: Shrinking Cities (2005), H. 173, 68-71
- Fiedler, Johannes u.a.: Exterritories, in: ARCH+ 173: Shrinking Cities (2005), H.173, 26-29
- Grubbauer, Eva/Grubbauer, Pia/Meuwissen, Joost: Resize, in ARCH+ 173: Shrinking Cities (2005), H. 173, 72-75
- Hebert, Saskia/Weber, Anja/Utech, Sanja: Subjektive Landschaften, in ARCH+ 173: Shrinking Cities (2005), H. 173, 64-67
- Jensen, Gesine u.a.: Sleeping Beauty - Dornröschen, in: ARCH+ 173: Shrinking Cities (2005), H.173, 24-25

## Weblinks

<http://www.detroitmi.gov/How-Do-I/Find-Detroit-Archives/Detroit-History> (05.09.2015)

[https://en.wikipedia.org/wiki/Decline\\_of\\_Detroit](https://en.wikipedia.org/wiki/Decline_of_Detroit)

[http://www.bls.gov/cps/cps\\_htgm.htm](http://www.bls.gov/cps/cps_htgm.htm) (05.02.2015)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Albert\\_Kahn\\_\(architect\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Albert_Kahn_(architect)) (01.10.2014)

<http://www.haushalten.org/> (20.09.2015)

<http://www.thedistillerydistrict.com/> (20.09.2015)

<http://www.ndsm.nl/> (20.09.15)

<http://www.landschaftspark.de/startseite> (20.09.2015)

<http://www.nba.com/pistons/> (25.11.2014)

<http://www.detroitlions.com/> (25.11.2014)

<http://redwings.nhl.com/> (25.11.2014)

[http://detroit.tigers.mlb.com/index.jsp?c\\_id=det](http://detroit.tigers.mlb.com/index.jsp?c_id=det) (25.11.2014)

<http://www.eklima.de/?d=klimadaten&s=Detroit,%20Michigan&o=&i=1403&z=USA#USA> (14.07.2014)

<http://unitedstateshistorylsa.wikispaces.com/Sunbelt+and+Rustbelt> (03.12.2014)

<http://www.ambassadorbridge.com/> (04.12.2014)

<http://www.dwtunnel.com/> (04.12.2014)

[https://en.wikipedia.org/wiki/Michigan\\_Central\\_Railway\\_Bridge](https://en.wikipedia.org/wiki/Michigan_Central_Railway_Bridge) (04.12.2014)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Augustus\\_B.\\_Woodward](http://en.wikipedia.org/wiki/Augustus_B._Woodward) (03.12.2014)

[http://en.wikipedia.org/wiki/City\\_Beautiful\\_movement](http://en.wikipedia.org/wiki/City_Beautiful_movement) (03.12.2014)

<http://www.detroitmi.gov/Visitors/AboutDetroit/DetroitbytheNumbers.aspx> (04.12.2014)

<http://detroitbythenumbers.org/poverty/> (04.12.2014)

<http://www.bls.gov/> (04.12.2014)

<http://detroithistorical.org/>(20.09.2015)

## Abbildungsverzeichnis

### 1 Detroit

- Abb.01|S.003 Campus Martius, Downtown Detroit 1922  
Marchand, Yves: The Ruins of Detroit, Göttingen 2010, S.9
- Abb.02|S.004 Geografische Lage Detroit  
Grundlage: <https://freevectormaps.com/>
- Abb.03|S.005 Satellitenfoto Metropolregion Detroit-Windsor  
[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/15/Detroit\\_mi\\_satellite\\_map.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/15/Detroit_mi_satellite_map.jpg) (04.09.2015)
- Abb.04|S.007 durchschnittliche Temperaturen und Niederschlagswerte  
Abb.05|S.007 monatliche Durchschnittswerte  
<http://worldweather.wmo.int/en/city.html?cityId=275> (23.06.2014)  
<http://www.eklima.de/?d=klimadaten&s=Detroit,%20Michigan&o=&i=1403&z=USA#USA> (23.06.2014)
- Abb.06|S.009 Great Lakes System  
<http://cfaes.osu.edu/news/articles/workshop-spotlight-whole-system-solutions-nutrient-runoff-water-issues>
- Abb.07|S.011 Rust Belt  
Grundlage: <https://freevectormaps.com/>
- Abb.08|S.014 Flughäfen und wichtige Verkehrsrouten rund um Detroit.  
Oswalt, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte - shrinking cities, Aachen 2006
- Abb.09|S.017 Woodward Avenue, Downtown Detroit 1934  
Marchand, Yves: The Ruins of Detroit, Göttingen 2010, S.11
- Abb.10|S.018 Lage Detroit in Nordamerika  
Grundlage: <https://freevectormaps.com/>
- Abb.11|S.019 Downtown Detroit; ©Alex Mac Lean  
<http://www.dailymail.co.uk/news/article-2875525/The-tiny-urban-island-downtown-Detroit-Aerial-pictures-city-s-skyscrapers-surrounded-abandoned-homes-housing-plots-mansions-sprawling-countryside.html> (05.09.2015)
- Abb.12|S.021 Augustus Woodward's Stadtplan nach dem Feuer von 1805  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Augustus\\_B.\\_Woodward](https://en.wikipedia.org/wiki/Augustus_B._Woodward) (05.09.2015)
- Abb.13|S.024 Die Stadtviertel Detroit; Grad des Leerstandes  
Grundlage: [www.datadrivendetroit.org](http://www.datadrivendetroit.org) (26.11.2014)
- Abb.14|S.026 ehemaliges Baseballstadion der Detroit Tigers  
Marchand, Yves: The Ruins of Detroit, Göttingen 2010, S.225
- Abb.15|S.026 Die Jane Cooper Elementary School  
Marchand, Yves: The Ruins of Detroit, Göttingen 2010, S.211
- Abb.16|S.027 obsolete Infrastrukturgebäude in Highland Park - Polizei, Feuerwehr, Rathaus  
Marchand, Yves: The Ruins of Detroit, Göttingen 2010, S.171
- Abb.17|S.027 National Theater  
Marchand, Yves: The Ruins of Detroit, Göttingen 2010, S.61
- Abb.18|S.029 Das Record Label Motown Records zieht zahlreiche Stars nach Detroit.  
[http://genius.com/Twiztid-blam-lyrics/\(05.09.2015\)](http://genius.com/Twiztid-blam-lyrics/(05.09.2015))
- Abb.19|S.029 1989 lässt Juan Atkins die Musikstadt Detroit wieder aufleben.  
<https://www.facebook.com/metropolxdetroit> (05.09.2015)
- Abb.20|S.031 Detroit Lions, Logo  
<http://www.detroitlions.com/> (05.09.2015)
- Abb.21|S.031 Detroit Pistons, Logo  
[http://www.nba.com/pistons/\(05.09.2015\)](http://www.nba.com/pistons/(05.09.2015))
- Abb.22|S.031 Detroit Tigers, Logo  
[http://detroit.tigers.mlb.com/index.jsp?c\\_id=det](http://detroit.tigers.mlb.com/index.jsp?c_id=det) (05.09.2015)
- Abb.23|S.031 Detroit Red Wings, Logo  
<http://redwings.nhl.com/> (05.09.2015)
- Abb.24|S.033 historisches Detroit Michigan Central Station, 1925  
Marchand, Yves: The Ruins of Detroit, Göttingen 2010, S.9
- Abb.25|S.042 zeitliche Abfolge geschichtlicher Ereignisse in Verbindung mit Bevölkerungsentwicklung  
Grundlage: <http://detroithistorical.org/learn/timeline-detroit/people-three-fires-1600-1699> (23.06.2014)  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Timeline\\_of\\_Michigan\\_history](https://en.wikipedia.org/wiki/Timeline_of_Michigan_history) (23.06.2014)
- Abb.26|S.054 Riesige Parkflächen und mehrspurige Straßen, die heute niemand mehr braucht, zerstören die Stadtstruktur und erhöhen die Weitläufigkeit; ©Alex Mac Lean
- Abb.27|S.054 Weite Teile der Stadt wurden in den letzten Jahren von der Natur zurückerobert; ©Alex Mac Lean
- Abb.28|S.055 Die Reste einer Wohnsiedlung, ©Alex Mac Lean  
<http://www.dailymail.co.uk/news/article-2875525/The-tiny-urban-island-downtown-Detroit-Aerial-pictures-city-s-skyscrapers-surrounded-abandoned-homes-housing-plots-mansions-sprawling-countryside.html> (05.09.2015)
- Abb.29|S.055 Schrumpfung Detroit  
<http://www.diercke.de/content/detroit-nutzung-und-ver%C3%A4nderung-einer-down-town-978-3-14-100700-8-201-3-0> (05.09.2015)

- Abb.30|S.061 Das Fisher Building (1928-1929) mit seiner aufwendigen, im Art-Deco Stil gestalteten Fassade ist eines der bekanntesten Beispiele für die Vielseitigkeit Kahns.
- Abb.31|S.068 Bucci, Federico: Albert Kahn, Architetto di Ford, Princeton, NJ, 1993, S.134  
Die Packard Motor Car Company, 1903-1910
- Abb.32|S.069 Bucci, Federico: Albert Kahn, Architetto di Ford, Princeton, NJ, 1993, S.34  
Kahns Büro- eine Fabriken Fabrik
- Abb.33|S.069 Bucci, Federico: Albert Kahn, Architetto di Ford, Princeton, NJ, 1993, S.100  
Das Kahn-Bewehrungssystem
- Abb.34|S.071 Bucci, Federico: Albert Kahn, Architetto di Ford, Princeton, NJ, 1993, S.32  
Packard Motor Plant  
Registration Package ‚Reanimate the Ruins‘
- Abb.35|S.000 Ausgabe Juni 1910 ‚The Packard‘
- Abb.36|S.074 Ansichten des Building Nr.10
- Abb.37|S.074 Carriage chassis drafting room; The Packard Vol.16
- Abb.38|S.075 Albert Kahns Pläne zum statischen System der Fabrikshalle
- Abb.39|S.075 Body Tailor, The Packard, Vol.1
- Abb.40|S.076 Frame erecting room; The Packard, Vol. 8
- Abb.41|S.076 New Machine Shops, The Packard Vol.8
- Abb.42|S.077 Steering wheel assembly, The Packard, Vol.3
- Abb.43|S.077 Waiting to get the Packard Magazin, The Packard Vol.9  
[http://abandonedonline.net/locations/industry/packard-automotive-plant/\(13.06.2014\)](http://abandonedonline.net/locations/industry/packard-automotive-plant/(13.06.2014))

## 2 Diskurs

- Abb.44|S.082 Weltkarte „Schrumpfender Städte“  
[http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pressebilder/1\\_World\\_Map.pdf](http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pressebilder/1_World_Map.pdf)  
(05.09.2015)
- Abb.45|S.088 Diagramme Szenarios Minus und Null
- Abb.46|S.089 Darstellung der Konservierungsstadien einer Stadt  
Jensen, Gesine u.a.: Sleeping Beauty - Dornröschen, in ARCH+ 173: Shrinking Cities (2005), H. 173, 24-25
- Abb.47|S.093 „Land for Sale“
- Abb.48|S.093 Neuvermessung der „Claims“  
<http://www.archplus.net/home/archiv/artikel/46,612,1,0.html> (12.12.2014)
- Abb.49|S.097 DE-tro-IT Schrumpfende Städte, Band 2
- Abb.50|S.102 Vergleich der vier Referenzbeispiele  
eigene Darstellung
- Abb.51|S.104 Logo vom Verein HausHalten
- Abb.52|S.105 Ein Wächterhaus
- Abb.53|S.107 System Gestattungsvereinbarung
- Abb.54|S.107 Stadthühner auf Tour  
<http://www.haushalten.org/> (15.09.2015)
- Abb.55|S.108 Landschaftspark Dusiburg-Nord
- Abb.56|S.109 Panoramafoto des Landschaftsparks
- Abb.57|S.112 Gieshalle 1, Foto: Thomas Berns
- Abb.58|S.112 Kissendach, Foto: planinghaus
- Abb.59|S.113 Lichtinstallation, Foto: Horst Zielske
- Abb.60|S.113 Gebläsehalle, Foto: Thomas Berns  
<http://www.landschaftspark.de/startseite> (14.12.2014)
- Abb.61|S.114 Logo NDSM
- Abb.62|S.115 NDSM Kunststaad
- Abb.63|S.116 Wertgelände
- Abb.64|S.117 Axonometrie  
<http://www.ndsm.nl/> (25.02.2015)
- Baum, Martina (Hg.): City as a Loft, adaptive reuse as a resource for sustainable urban development, Zürich 2012, S.135
- Abb.65|S.118 Logo Distillery District
- Abb.66|S.119 Gooderham & Worts
- Abb.67|S.120 Axonometrie des Destillery Districts

Abb.68|S.120 The Boiler House  
 Abb.69|S.121 Übersichtsplan der Unternehmen(auf der Homepage interaktiv)  
 Abb.70|S.121 Belegung eines ganzen Viertels  
[http://www.thedistillerydistrict.com/\(25.02.2015\)](http://www.thedistillerydistrict.com/(25.02.2015))  
 Baum, Martina (Hg.): City as a Loft, adaptive reuse as a resource for sustainable urban development, Zürich 2012, S.305

### 3 Strategie

Abb.71|S.139 Entfernung des Packard Areal zu Downtown Detroit  
 eigene Darstellung, Grundlage: GoogleEarth (07.2014)  
 Abb.72|S.140 Schwarzplan Downtown Detroit  
 eigene Darstellung, Grundlage: GoogleEarth (07.2014)  
 Abb.73|S.142 Schwarzplan Packard Areal und Umgebung  
 eigene Darstellung, Grundlage: GoogleEarth (07.2014)  
 Abb.74|S.144 öffentliche Parks und Gebäude sowie Grenzelemente in der Umgebung des Packard Areal  
 eigene Darstellung, Grundlage: Wettbewerbsunterlagen MI\_Detroit\_Site\_v\_dwg  
 Abb.75|S.146 Darstellung von öffentlichen Buslinien und bestehenden Stationen inkl. wichtiger Routen des Individualverkehrs  
 eigene Darstellung, Grundlage: Wettbewerbsunterlagen MI\_Detroit\_Site\_v\_dwg  
 Abb.76|S.148 Grundrissplan der Bestandsgebäude  
 eigene Darstellung  
 Abb.77-80|S.150-151 Analyse der zur Verfügung stehender Bautypologien auf dem Gelände  
 Quelle: Registration Package  
 Abb.81|S.152 Ansichten des Packard Areal  
 eigene Darstellung  
 Abb.82|S.152 ...diverse Schäden am Bestand. In einigen Gebäudetrakten haben die obersten Decken Einstürze erlitten.  
 Abb.83|S.153 Trotz der verwehrlosten Erscheinung, haben viele der Gebäude noch eine intakte Tragstruktur  
 Quelle: Registration Package  
 Abb.84|S.159 Leitbild und Vernetzung|zeitliche Abfolge  
 Abb.85|S.165 Axo Areal Packard inkl. Umgebung, Zugangsergänzungen und Phasen  
 Abb.86|S.170 Innenhöfe  
 Abb.87|S.173 Ausschnitt Grundriss Zone 1  
 Abb.88|S.175 Ausschnitt Grundriss Zone 2  
 Abb.89|S.176 Axonometrie des gewählten Bereichs  
 Abb.90|S.177 Ausschnitt Grundriss Zone 3

### 4 Projekt Packart (eigene Darstellungen)

Abb.91|S.178 Blick von Westen  
 Abb.92|S.182 Grundriss Erdgeschoss Umgebung  
 Abb.93|S.184 Schnitt 1-1, Querschnitt  
 Abb.94|S.184 Schnitt 2-2, Längsschnitt  
 Abb.95|S.186 Erdgeschoss, sanierter Bereich  
 Abb.96|S.187 Obergeschoss 01, Parzellenteilung  
 Abb.97|S.188 Obergeschoss 02, Bürogrundriss  
 Abb.98|S.189 Obergeschoss 03, Ausbaustufe 1  
 Abb.99|S.190 Obergeschoss 04, Ausbaustufe 2  
 Abb.100|S.191 Dachgarten  
 Abb.101|S.192 Schnitt 3-3  
 Abb.102|S.194 Blick in den Innenraum  
 Abb.103|S.197 Parzellen Rohling  
 Abb.104|S.197 Beispiel Grundriss Ausbaustufe 1  
 Abb.105-110|S.198-200 Beispielgrundrisse  
 Abb.111-114|S.202-208 Ansichten  
 Abb.115|S.211 Materialproben  
 Abb.116|S.213 Fassadenschnitt  
 Abb.117|S.215 Fassadendetail  
 Abb.118|S.219 Ausblick

