

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **133 (2007)**

Heft 37: **Los Angeles**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Werbung für das Wachsfigurenkabinett in Los Angeles: Wandgemälde bei einem Parkplatz in Hollywood (Bild: KEYSTONE / Sylvain Grandadam)

LOS ANGELES

Die Stadt, in die ich vor kurzem gezogen bin, leidet unter ganz unterschiedlichen Bedrohungen. Zum einen sind dies Naturkatastrophen, vor allem Erdbeben, zum andern aber auch ganz eigene hausgemachte Mängel bei der Wasserversorgung, dem öffentlichen Verkehr und der Verslumung von Downtown Los Angeles. Jeden Tag ist in der Zeitung der Verkehrskollaps und seine Bewältigung Thema. Der Ausbau der Metro – von der nur eine unterirdische U-Bahn-Linie in der 18-Millionen-Stadt besteht – verschlingt bis 2030 über 30 Mrd. Dollar, von denen bisher 4 Mrd. privat aufgetrieben wurden. Längst werden jedoch auch andere Strategien diskutiert wie das Erhöhen der Benzinsteuer, das kostenpflichtige Benutzen bestimmter Freeways oder das schnellere Umstellen der Ampeln auf Grün.¹ Wie es überhaupt zur Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrs gekommen ist, zeigt der erste Beitrag auf. Denn das Transportsystem, das Tram, gehörte – heute kaum mehr vorstellbar – zu einem der fortschrittlichsten seiner Zeit – bis die Faszination für das Auto in den 1940er-Jahren zum Bau erster Autobahnen führte und auch das Kino und die Architektur erfasste.

Die Wiederbelebung von Downtown steht derzeit bei den Planern an erster Stelle, denn bis vor fünf Jahren konnte man nach Geschäftsschluss die Innenstadt nicht mehr betreten. Eine ganze Horde von Investoren hat diesen Stadtteil nun entdeckt und baut leer stehende Hochhäuser zu schicken Lofts aus. Dass das Loft, wie es einst in New York erfunden wurde, mittlerweile auch neu gebaut wird – mit dem Versuch, den Charme der Industrieromantik zu integrieren –, kann im zweiten Beitrag nachgelesen werden. Die jüngste Idee der Stadtverwaltung ist, die Bauzonengrenze zu erhöhen, sodass die Investoren höher und auch die Blöcke näher aneinander bauen können und so animiert werden sollen, einen Anteil an Wohnungen zu errichten. Ob dies tatsächlich zum Erfolg führt, wird bezweifelt. So wäre ein neuerlicher Verkehrsstau in Downtown zu erwarten, und um wirklich städtisches Leben zu ermöglichen, müsste gerade das Gegenteil passieren: nicht eine noch dichtere Bebauung, sondern das Freilassen von Grünflächen, um Parks, Alleen und Flaniermeilen zu errichten.²

Ein weiteres Riesenprojekt, das in den nächsten 50 Jahren realisiert werden soll, ist die Renaturierung des L.A. River, der auf 82 km Länge quer durch Los Angeles führt. In einer über 18-monatigen Planungsphase wurde der Masterplan, der seit Juni offiziell genehmigt und mit finanziellen Mitteln ausgestattet ist, ausgearbeitet. Der Fluss diente früher als einzige Wasserquelle, führte durch seine unstete Wassermenge zu Flutkatastrophen und wurde deswegen in den 1960er-Jahren fast vollständig in ein Betonbett verlegt. Heute soll er vielmehr als grüne Oase gegen die Luftverschmutzung wirken, als Anreiz für Bewohner und Firmen, sich hier niederzulassen, und für die Bevölkerung von L.A., sich in der Freizeit körperlich zu betätigen – sozusagen als Ausgleich für die täglich mehreren Stunden im Auto, die im Stau verbracht werden.

Lilian Pfaff, lpfaff@gmx.net

¹ Los Angeles Times, 17.8.2007

² Los Angeles Times, 9.8.2007

5 WETTBEWERBE

Prix Acier 2007

12 MAGAZIN

Umbau, Wandel, Identität im Osten Deutschlands

14 SIA

Beitritte zum SIA im 2. Quartal 2007 | Kurse: Langfristig wirksame Marktstrategie; Optimaler Versicherungsschutz

18 AUTOPIA

Nicholas Olsberg | Die Geschichte der Architektur von Los Angeles ist geprägt vom Kommerz und vom Auto – eine sozialhistorische Betrachtung.

24 DOWNTOWN LOFTS

Christopher Hawthorne | Drei Projekte im Geschäftsviertel Downtown L.A. zeigen Schwierigkeiten und Möglichkeiten, den Stadtteil abends wieder mit Leben zu füllen.

28 RENATURIERUNG L.A. RIVER

Lilian Pfaff | Heute wird der L.A. River als Betonwanne bezeichnet. In den nächsten 50 Jahren soll sein Ökosystem auf einer Länge von gut 50 km wiederhergestellt werden.

33 PRODUKTE

45 IMPRESSUM

46 VERANSTALTUNGEN