



FOTO LINKS: AUTOMOBILE CLUB OF SOUTHERN CALIFORNIA; RECHTS: LUCKMAN SALAS O'BRIEN

Links: Santa Monica Freeway und Harbor Freeway in einem Foto von 1962

Unten: Der futuristische Restaurantbau am Flughafen LAX. Der stadtnahe Flughafen galt 1958 als erster Airport des Jet-Zeitalters.



LA – Labor der Moderne ?

In Sachen künstlicher Urbanität kann Los Angeles kaum ein urbaner Raum etwas vormachen. Die Stadt wirkt teils wie am Reißbrett entworfen, dann wieder wie eine abstrakte Vision von Filmindustrie oder Autolobby. Was lässt sich heute noch von dem Moloch an der Westküste lernen? Offenbar einiges, finden Theoretiker – und arbeiten an einer Neuerfindung des urbanen Mythos LA.

TEXT

Alexander Gutzmer

Das Department of Water and Power Building (A.C. Martin Architekten) in einer Aufnahme von Julius Shulman. Mit diesem Gebäude begann der Umbau von Bunker Hill.



FOTO UNTEN: J. PAUL GETTY TRUST

D

ie Entdeckung von Los Angeles als Forschungsgegenstand für Stadttheoretiker beginnt in Deutschland. Der Geograf Anton Wagner schrieb im Jahr 1935 ein Buch mit dem einfachen Titel „Los Angeles“. Das Buch stellt die erste Untersuchung jener spezifischen LA-Art dar, Räume zu entwickeln und urbane Strukturen zu schaffen.

Wagner zeigt, auf welche Weise Los Angeles schon damals eine eigentümliche „Kulturlandschaft“ war: Ihre räumliche Struktur resultierte direkt und ohne Vermittlung aus ihrer sozialen (und natürlich vor allem auch ökonomischen) Entwicklung. Structure follows economy, sozusagen. Mit den Ursachen der Stadtentwicklung von Los Angeles befasste sich jetzt eine Konferenz im Getty-Center. Nur folgerichtig, dass der New Yorker Architekturtheoretiker Anthony Vidler seinen Vortrag mit Anton Wagner begann. „Wagner hat das Thema Los Angeles für uns entdeckt“, so Vidler.

Raum prägt Geschichte

Und die urbane Ursache-Wirkungs-Kette, die man an LA ablesen kann, endet mit „Ökonomie führt zu Raum“ nicht. Vielmehr hat, so Vidler, die Geografie oder die räumliche Situation einer Stadt Einfluss auf ihre Darstellung in der Geschichtsschreibung. „Geschichte hängt immer von der geografischen Lage einer Stadt ab. Historiker lesen die Stadt und ihre Sozialstruktur über die Räume, die sie ausgebildet hat.“

Gerade die Lesbarkeit von Räumen macht Los Angeles zu einem besonders interessanten Fall. In bestimmter Weise ist die Stadt sehr gut lesbar: Wirtschaftliche Ambitionen von Politikern und Investoren zeigen sich direkt im Stadtraum. Die vielen Innenstadtautobahnen zeugen vom Glauben an die Omnipotenz des Autos. Wer aber vom Flughafen nicht den Freeway wählt, sieht eine ganz andere Stadtökonomie: die des Öls. Los Angeles ist eine Ölstadt – davon zeugen die in Zeiten des Fracking so gestrig wirkenden, aber immer noch arbeitenden Pumpen.

Der Status der Ölstadt war auch ein Treiber für eine der legendärsten und brutalsten Neuerfindungen der Stadt: Der Zerstörung der gewachsenen Sozialstruktur im Stadtteil „Bunker Hill“. Schon ab den 1940er Jahren hatten nicht zuletzt Ölfirmen hier in Immobilien investiert. Aber erst in den 1960er Jahren gewann die soziale Transformation so richtig an Fahrt. Eines ihrer architektonischen Symbole sind die Arco-Towers (fertig gestellt im Jahr 1971). Der damalige Vorstandschef der Ölgesellschaft Arco nannte seinerzeit die enge Verbindung von Los Angeles und Öl als Grund, überhaupt in Bunker Hill zu investieren – und den Firmensitz von New York an die Westküste zu verlegen. Von ihm ist das Zitat überliefert, Ölleute seien eben „keine New Yorker. Meine Leute wollen lieber in den Südwesten“. Also ließ man das örtliche Architekturbüro A.C. Martin die Arco-Türme entwickeln. Der Entwurf kann als sinnbildlich für den modernistischen amerikanischen Bürobau der 1960er und 1970er Jahre gelten: Zwillingstürme, dunkle Fassade, komplett reduzierte Formen. Dazwischen ein Platz mit niedrigem Service-Gebäude. Und davor ein Kunstwerk von Herbert Bayer.

Bauhaus im Westen

Die Bedeutung des gebürtigen Österreicher Bayer auf die Arbeit von A.C. Martin, die sich neben Skidmore Owings Merrill und Welton Becket für die meisten Bürogebäude in Downtown verantwortlich

zeichneten, kann man gar nicht hoch genug einschätzen. David C. Martin (Enkel des Bürogründers und Sohn von Albert C. Martin Junior, der in den 60er und 70er Jahren die Geschicke des Büros bestimmte), berichtet: „Mein Vater vertraute Bayer. Er fühlte sich dessen Bauhaus-Philosophie verpflichtet. Bayer musste jeden Entwurf der Firma genehmigen.“

Martin, seinerseits heute 70 Jahre alt, lieferte sich auf der Konferenz einen amüsanten Schlagabtausch mit einem anderen Veteranen des Bunker Hill-Umbaus: mit Martin Brower, in den 60ern PR-Chef des Büros Welton Becket und in dieser Rolle offenbar ausgesprochen einflussreich. Beide tauschten Anekdoten über eine Zeit aus, in der alles möglich schien und keine vermeintlich kleinemütigen Einwände die Visionen von grundlegenden architektonischen Neuerungen störten. „Wenn wir etwas anpackten, dann richtig“, so Brower im oft arg positivistischen Ton der Diskussion. Man wollte damals die komplette Moderne, ohne störende Integration sozialer Randgruppen.

Natürlich wirkt diese Vision heute befremdlich. Und natürlich stößt sie auf Unverständnis gerade auf einer Konferenz, die sich mit den verschwiegene sozialen Folgen des Hardcore-Fortschritts befasst. Das wurde auch deutlich, als Brower und Martin vehement für die Umbaupläne des Areals rund um den Capitol Records-Tower (in Hollywood) plädierten (wir berichteten über die Vorhaben in Baumeister 11/2012). Das Publikum sah das Vorhaben längst nicht so positiv wie Martin und Brower. Und Kritik ist angebracht, wird doch der (ausgerechnet von Welton Becket gebaute) ikonische Capitol Records-Tower in den heute vorliegenden Hochhaus-Plänen komplett überschattet. Dennoch faszinierend an dem Auftritt von Brower und Martin war es, den Fortschrittsoptimismus der 60er Jahre von architektonischen Hauptprotagonisten jener Zeit verbalisiert zu bekommen.

Was bringt Garcetti?

Wenn etwas den spezifischen architektonischen Geist von Los Angeles verkörpert, dann genau dieser Glaube an die Umsetzbarkeit großer Visionen. Los Angeles ist strukturell immer etwas zu positiv gestimmt. Dies zeigt sich auch an der Erwartungshaltung, die die Stadt momentan dem gerade gewählten neuen Bürgermeister Eric Garcetti entgegen zu bringen scheint. „Es stimmt, wir glauben, dass Garcetti unsere Stadt substanziell verbessern kann“, sagt der Architekturkritiker der Los Angeles Times, Christopher Hawthorne. Ein Grund für den Optimismus: Garcetti war bis 2012 Chef des City Council von LA und gilt als Experte für Stadtplanung. Architektur scheint für ihn mehr zu sein als die Möglichkeit zum schnellen Showeffekt. Garcetti wird als jemand gesehen, der langfristig denkt. Und Stadtentwicklung braucht genau diese langfristige Perspektive.

Sie kollidiert damit zwangsläufig mit dem kurzfristigen Denken der Politik. Interessant ist die Forderung, die Hawthorne hieraus ableitet: „Für die Baukultur unserer Städte wäre es gut, wenn wir längere Wahlperioden hätten und Politiker mehr als einmal wiedergewählt werden dürften. Sonst packt keiner die drängenden Probleme einer Stadt wirklich an.“ Ein Gedanke, den man in Deutschland so noch nicht gehört hat. Allerdings zeigt das Beispiel Berlin hier ja gerade, dass eine lange Verweildauer von Politikern auf Chefsesseln noch keine solide Bauplanung sichert.

Dennoch: In Los Angeles glaubt man, mit Garcetti ein gutes Stück weiter zu kommen. Und zu tun gibt es genug. Die Entwicklung um den Capitol Records-Tower ist ungewiss. Der Los Angeles River soll

”
Ich kann
mir vorstellen,
dass wir
irgendwann einen
Freeway-Ab-
schnitt zum
Fußweg
oder einer
Parkanlage
weiter-
entwickeln.
“

„Das ist doch meine Stadt“

Kaum ein Filmemacher hat das Verhältnis von Architektur und Film so präzise beleuchtet wie Thom Andersen. Mit seinem Dokumentarfilm „Los Angeles plays itself“ wies er nach, wie LA in Hollywood immer neue Rollen spielt, aber kaum einmal adäquat dargestellt wird. Wir trafen ihn am Rande der Getty-Konferenz.

B: Herr Andersen, zehn Jahre nach „Los Angeles plays itself“ – würden Sie den Film heute anders machen?

T A: Ich arbeite gerade an einer neuen Version. Die humorigen Passagen sollen etwas deutlicher herauskommen. Aber die Kernaussage bleibt bestehen.

B: Diese war, dass Hollywood die Stadt zwar immer wieder als Kulisse benutzt, ihr aber nie gerecht wird. Hat der Film daran was geändert?

T A: Das sicher nicht. Aber er hat etwas anderes verändert: Der grandiose Dokumentarfilm „The Exiles“ von Kent Mackenzie, der in meinem Film eine große Rolle spielt, kam wieder raus. Mackenzie zeigt in dem Film aus dem Jahr 1961, wie die Menschen im Stadtteil Bunker Hill vor der großen Vertreibung gelebt haben. Die Filmfirma brachte ihn als DVD neu heraus und in die Kinos. Es ist gut, dass dieses Stück Stadtgeschichte jetzt wieder gesehen wird.

B: Eine Stärke von „Los Angeles plays itself“ ist die echte Wut, der in ihm mitschwingt – Ihre Wut. Der Film beginnt mit den Worten „People make movies here. I live here.“

T A: Genau das war mein Anliegen. Das hier ist doch meine Stadt und nicht nur eine Filmkulisse.

B: Aber gegen Hollywood hat das andere, das echte Los Angeles wohl keine Chance?

T A: Sicher machen Filme diese Stadt auf eine bestimmte Art „schwach“. Hollywood hat Los Angeles einen Minderwertigkeitskomplex eingebrockt, von dem es sich nie erholt hat. Aber vielleicht ist das auch nicht nur schlecht. Nehmen wir Städte wie San Francisco. Die fühlen sich unglaublich attraktiv. Das macht sie aber auch träge.

B: Als Münchner kann ich das auch für München bestätigen. Die Stadt ist attraktiv und neigt gerade deshalb ein wenig zur Trägheit.

T A: Deshalb gibt es auch nur wenige Filme, in denen sie als Charakter eine Rolle spielt. Auch bei Fassbinder bleibt München blass.

B: Können Sie einen Film über eine andere Stadt machen?

T A: Sicher keinen Film wie „Los Angeles plays itself“. In meinem Film über den Architekten Eduardo Souto de Moura spielt natürlich auch dessen Heimatstadt Porto eine Rolle. Aber der Film stellt mehr Fragen, als dass er architektonische Lösungen anbietet.

B: Architektonische Statements macht Ihr LA-Film auch nicht. Gibt es überhaupt eine LA-typische Architektur? Vielleicht mit Ausnahme der Case Study Houses?

T A: Ach, selbst die sind doch nicht wirklich typisch. Viele von ihnen sind übrigens auch gar nicht so mein Fall.

B: Welchen LA-Architekten mögen Sie?

T A: Rudolph Schindler. Und aus der Gegenwartsarchitektur Michael Maltzahn – aber der ist mein Freund, zählt also nicht. Und Gehry.

B: Wirklich? Auch die Los Angeles Concert Hall?

T A: Ja, die ist nicht schlecht. Besser jedenfalls als das Museum in Bilbao. Das mag skulptural interessant sein, funktioniert aber als Museum nicht besonders gut. Die Concert Hall erfüllt ihren Zweck besser.

B: Was ist Ihr nächstes Projekt?

T A: Ich werde „Los Angeles plays itself“ zu einem Buch entwickeln. Und ich möchte einen Film über die beiden Österreicher in Los Angeles machen, Schindler und Neutra.

Ausstellung

Overdrive. L.A. Constructs the Future
1949 – 1990
Bis 21. Juli
Getty Center, LA

LA, das ist die Filmindustrie? Nicht nur. Einen (sehr) optimistischen Blick auf die Sozial- und Baugeschichte der Stadt liefert diese Ausstellung im Getty Center. Teilweise wirkt der Blick auf die Stadt zwar etwas unkritisch. Doch die Grundthese, dass Los Angeles sich schon immer als Zukunftslabor verstand, ist schlüssig und wird in der Ausstellung auch gut belegt.

Peter Alexander, „PA and PE“, Acryl und Öl auf Leinwand. Alexander zeigt die enge Beziehung zwischen LA und dem Licht.



einen Entwicklungsschub erfahren, nach einer unsäglichen Begräbigung und Einbetonierung, die man dem Fluss in den 1930er Jahren verpasste. Den historischen Bahnhof „Union Station“ will man umbauen. Und dann soll ja noch Peter Zumthor einen Neubau des Los Angeles County Museums of Modern Art (LACMA) realisieren. Ein Plan, der in der Stadt auf zwiespältige Reaktionen stößt. Zumthor selber wird bei einem seiner seltenen öffentlichen Auftritte dazu demnächst in Los Angeles sprechen.

Immer wieder die Freeways

Dennoch waren sich die Konferenzteilnehmer einig: Die Umnutzung von früheren Verkehrsadern ist ein Modell für die Zukunft – auch in Los Angeles. Dabei geht es natürlich um die Freeways. Hawthorne: „Ich kann mir vorstellen, dass wir irgendwann den einen Freeway-Abschnitt zum Fußweg oder einer Parkanlage weiterentwickeln.“ Was natürlich ein Umdenken bedeuten würde, das man kaum einer Stadt so wenig zutraut wie der Autostadt Los Angeles. Aber die hat sich schon oft neu erfunden. Sie ist eben nicht zuletzt die Filmstadt – und als solche in der Lage, Orte und Gebäude immer wieder neu zu denken. Dass damit ein Gefühl von Authentizität verloren geht, nimmt man in Kauf – auch wenn Thom Andersen darauf hinweist, dass man damit der Architektur nicht gerecht wird. Und zwar besonders der modernen Architektur eines Richard Neutra oder Pierre Koenig und deren Case Study Houses nicht. Diese spielen in Filmen immer wieder als Behausungen von Ganoven eine Rolle. Aber sie fahren damit nicht nur schlecht. Andersen: „Auch die Filmindustrie sieht in den offenen Glasarchitekturen eine Art ‚Erhabenes‘. Und die Bevölkerung hasst sie zwar, aber man liebt es auch, sie zu hassen.“ Auch das ein Stück ambivalente Los Angeles-Logik.

D

ie Diskussion um einen LACMA-Neubau rückt die Architekturvergessenheit der öffentlichen Hand in den Fokus, in LA besonders evident. Parallel dazu diskutiert die Stadt aber auch den Einfluss privater Investoren. Als warnendes Beispiel dient hier New York. Gerade hoch gelobte Projekte wie die neue Highline lassen viele Angelegenheiten nicht als Vorbild für ihre Stadt gelten. Der New Yorker Vidler pflichtet ihnen bei: „Die Highline ist zwar nett, aber auch ein Symbol für die Gentrifizierung Manhattans.“ Denn zwar ist die Highline ein öffentlicher Bereich, aber sie steht auch sinnbildlich für einen Lifestyle der Mittelklasse. Hier trinken Banker ihren Latte Macchiato. Vidler: „Der Fall Manhattan zeigt: Man kann die Privatisierung zu weit treiben.“

