

# A topological journey through postmodern *Los Angeles*

Exkursionbericht des Graduiertenkollegs „Topologie der Technik“.  
Los Angeles: 21.09.2013 bis zum 01.10.2013



TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
DARMSTADT





---

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Erster Tag 22.09</b>	<b>1</b>
1.1	Referat: „Stadtentwicklung Los Angeles’ der letzten zwanzig Jahre“ (David Waldecker & Paul Haiduk) . . . . .	1
1.2	Vortrag und Führung: <i>Der L.A. River</i> (Shelly Backlar) . . . . .	2
1.3	Referat: „Venice“ (Kathrin Weigelt) mit anschließendem Rundgang . . . . .	3
<b>2</b>	<b>Zweiter Tag 23.09</b>	<b>5</b>
2.1	Vortrag und Diskussion in der City Hall: „Sustainable Urbanism in Los Angeles“ mit anschließender Führung durch Downtown Los Angeles (Donald R. Spivak) . . . . .	5
2.2	Vortrag und Diskussion im Metropolitan Water District of Southern California: „Water supply strategies of Los Angeles and Southern California“ (Grace Chen) . . . . .	6
2.3	Referat: „Union Station und Verkehrsentwicklung in Los Angeles“ (Christian Zumbrägel & Nicole Hesse) . . . . .	8
<b>3</b>	<b>Dritter Tag 24.09</b>	<b>9</b>
3.1	Vortrag und Diskussion bei <i>Port of Los Angeles</i> mit anschließender Hafenrundfahrt . . . . .	9
3.2	Referat: „Rand Corporation“ (Benjamin Seibel) mit anschließendem Vortrag und Diskussion bei der <i>RAND Corporation</i> (Iao Katagiri) . . . . .	10
<b>4</b>	<b>Vierter Tag 25.09</b>	<b>13</b>
4.1	Führung durch <i>Hollywood</i> . . . . .	13
4.2	Führung und Archivbesuch im <i>Autry National Center of the American West</i> (Stephen Aron) . . . . .	14
<b>5</b>	<b>Fünfter Tag 26.09</b>	<b>17</b>
5.1	Archivbesuch und Führung über den Campus der <i>University of California</i> . . . . .	17
5.2	Vortrag über die Geschichte des Internets im <i>Kleinrock Internet History Center</i> (Brad Fidler) . . . . .	18
<b>6</b>	<b>Sechster Tag 27.09</b>	<b>21</b>
6.1	Referat: „J. Paul Getty und das Getty Center“ (Sina Keesser & Andreas Brenneis) mit anschließendem Besuch des J. Paul Getty Museums . . . . .	21
<b>7</b>	<b>Siebter Tag 28.09</b>	<b>25</b>
7.1	Führung durch das moderne Downtown „Modern Skyline Tour“ . . . . .	25
7.2	Besichtigung des „Neutra VDL Research House II“ und Rundgang durch <i>Silver Lake</i> . . . . .	25
7.3	Besuch des „Glow Santa Monica“ . . . . .	26

---

## 8 Achter Tag 24.09

27

8.1 Führung durch „ <i>ethnische Viertel</i> “ (Prof. Jan Reiff (UCLA)) . . . . .	27
---	----

---

# Abbildungsverzeichnis

1.1	L.A River . . . . .	2
2.1	Die Los Angeles <i>City Hall</i> . . . . .	6
2.2	The <i>Metropolitan Water District of Southern California (MWD)</i> . . . . .	7
2.3	Union Station . . . . .	8
3.1	Das Containerschiff <i>faith</i> der <i>Hyundai Merchant Marine</i> . . . . .	9
3.2	Iao Katagiri, Leiterin der Öffentlichkeitsarbeit bei der RAND Corporation . . . . .	11
4.1	Autry National Center of the American West . . . . .	15
5.1	<i>University of California, Southern Branch's Vermont Campus, 1922</i> . . . . .	17
5.2	Führung über den Campus der University of California . . . . .	18
5.3	Kleinrock Internet History Center der UCLA . . . . .	19
6.1	Getty Center . . . . .	21
6.2	Gestaltung des Getty Centers . . . . .	22
6.3	Ausblick über den <i>San Diego Freeway</i> in südöstliche Richtung . . . . .	23



---

# Einleitung

Die Exkursion des Graduiertenkollegs „Topologie der Technik“ nach Los Angeles, 21.9.-1.10.2013, hatte zum Ziel, einige der wesentlichen Aspekte raumrelevanter und raumwirksamer Technologien am Beispiel der südkalifornischen Metropole Los Angeles vor Ort zu untersuchen.

Die Exkursion wurde durch ein Team vorbereitet, dem von Seiten der Professoren Jochen Monstadt und Dieter Schott, von den Postdocs Donna Drucker, von den Stipendiaten Christian Mettke, Robert Rehner und Kathrin Weigelt angehörten. In zahlreichen Sitzungen seit Oktober 2012 wurde die Exkursion sowohl inhaltlich geplant als auch logistisch vorbereitet.

Die inhaltliche Vorbereitung aller Stipendiaten fand dann konzentriert in vier Sitzungen des Oberseminars des GKs im Sommersemester 2013 statt und bildete einen der inhaltlichen Schwerpunkte (neben Theorien und Forschungsansätzen zur räumlichen Präsenz, zu Gender-Konzepten) des Sommersemester. Am 24.5. leitete Dieter Schott mit einem Vortrag zu „Going West: Kalifornien im Kontext der Geschichte der USA im 19. Jahrhundert“ die Beschäftigung mit Geschichte und Gegenwart von Los Angeles und Kalifornien ein. Unterstützt wurde dies durch die Lektüre eines Kapitels aus Sam B. Warners „History of the American City“ über Los Angeles im 20. Jahrhundert. Am 14.6. wurde die Auseinandersetzung mit der jüngeren Geschichte von Los Angeles intensiviert durch die Lektüre der sehr pointierten Thesen von Mike Davis, das Kapitel Power Lines aus „City of Quartz“. Am 12. Juli stand die Problematik der Wasserversorgung im Zentrum unserer Aufmerksamkeit. Mit drei Texten von Jared Orsi, („Hazardous Metropolis“), Robert Gottlieb („The present as history“) und Glen Macdonald („Los Angeles Water“) wurden Grundzüge der Hydrologie von LA und Südkalifornien erarbeitet und die historische Genese des aktuellen Wasserversorgungssystems beleuchtet. Am 19.7. referierte dann Jochen Monstadt über die raumspezifischen Eigenschaften und umweltorientierten Innovationsmuster der Energie- und Wasserversorgung in Los Angeles.

Im Laufe der Exkursion ergaben sich dann zahlreiche Gelegenheiten, die zuvor theoretisch und an der Literatur erarbeiteten Beobachtungen, etwa über die Problematik des LA Rivers, die räumlich disperse Struktur der Agglomeration im Zusammenhang mit öffentlichem Verkehr und der frühen Dominanz des privaten Verkehrs, die außerordentlich komplexe und machtverhaftete Struktur der Wasserversorgung und der Wasserrechte in Südkalifornien bei unserem Besuch im Metropolitan Water District oder die Probleme von Niedergang und Renaissance des Downtown-Distriktes vor Ort nachzuvollziehen und zu vertiefen.

Darmstadt, im November 2013

Prof. Dr. Dieter Schott



---

# 1 Erster Tag 22.09

---

## 1.1 Referat: „*Stadtentwicklung Los Angeles' der letzten zwanzig Jahre*“ (David Waldecker & Paul Haiduk)

---

Wie bei vielen Themen ist es auch im Fall von Los Angeles schwierig, Grenzen zu ziehen. Die Stadt Los Angeles mit mehr als drei Millionen Einwohnern bildet den Kern der Großregion, die je nach Zählweise zwischen zehn und 13 Millionen Einwohnern beherbergt. In dieser Region gibt es nicht nur andere Städte - wie Santa Monica oder West Hollywood - die teilweise komplett von Los Angeles umschlossen sind, sondern auch Gebiete, die keiner Stadt zugehörig sind, aber dafür dem County, vergleichbar mit dem deutschen Kreis, unterstehen. Ein solches Gebiet ist East Los Angeles mit mehr als 100.000 Einwohnern, das direkt neben Downtown Los Angeles liegt und in dem sich der Hauptbahnhof der Stadt befindet.

Diese internen Grenzziehungen spielen eine große Rolle bei der Stadtentwicklung: So wurden große Teile der Freeways und der zugehörigen Kreuzungen auf dem Gebiet von East Los Angeles gebaut, weil die dortige Bevölkerung auf Grund des Mangels kommunaler Verwaltung wenig Einfluss auf die Bebauungspläne hatte.

Diese Grenzziehungen sind umkämpft. Im letzten Jahrzehnt gab es Versuche, East L.A. zu einer eigenen Stadt zu machen. Diese scheiterten jedoch an politischen Rahmenvorgaben - denn die Neugründung einer Stadt darf nicht zum Schaden des County geschehen, dem so Steuereinnahmen entgehen. Ein ähnlich gelagerter Konflikt entstand im zur Stadt L.A. gehörigen San Fernando Valley. Die Mehrheit der Bewohner dieses Gebiets wollte sich aus L.A. ausgliedern, um eine eigene Stadt mit mehr als einer Million Einwohner zu gründen. Einer der Hauptgründe für die geplante Abspaltung war der Unwillen, mit den eigenen Steuern aus der wohlhabenden Vorstadt die ärmeren Teile der Stadt zu unterstützen. Dieser Plan scheiterte 1999 an einem Plebiszit, in dem die Mehrheit der Bewohner von L.A. gegen den Vorschlag stimmte.

Als Reaktion darauf wurden im selben Jahr so genannte Neighborhood Councils geschaffen. In diesen haben auch jene Bevölkerungsteile eine Stimme, die nicht in dem Viertel wohnen, dort aber arbeiten oder ein Geschäft betreiben.

Auch demographisch ist Los Angeles im Wandel. Vor allem durch das Anwachsen der mexikanischstämmigen Bevölkerung und der Einwanderung aus Asien ist Los Angeles zu einer Stadt geworden, in der die weiße, Englisch sprechende Bevölkerung nur noch eine Minderheit darstellt. Auch in den einzelnen Vierteln, die lange ethnisch segregiert waren, findet zunehmend eine Vermischung statt. So bedienen im Viertel Koreatown hispanische Kellner die mehrheitlich koreanischstämmigen Gäste auf Koreanisch, wobei letztere meist gar nicht mehr in Koreatown wohnen oder arbeiten.

---

## 1.2 Vortrag und Führung: Der L.A. River (Shelly Backlar)

---

Der LA River ist ein etwa 77 Kilometer langer, größtenteils einbetonierter Fluss der durch Los Angeles County fließt. Er entspringt in den Simi Hills und den Santa-Susana-Bergen und mündet bei Long Beach in den Pazifik. Der LA River galt vor der Fertigstellung des Aquäduktes 1913 als die wichtigste Trinkwasserressource der Stadt. Heutzutage dient der kanalisierte Verlauf der sicheren Abfuhr von Regenwasser aus Straßenkanälen sowie Grauwasser aus Aufbereitungsanlagen. Von einem natürlichen Flussverlauf sind nur noch wenige Anzeichen vorhanden.



**Abbildung 1.1:** L.A River

Vor der Ansiedelung spanischer Erkunder im Mündungsdelta, in dem sich nun Los Angeles befindet, bot der Fluss eine wertvolle Wasser- und Nahrungsquelle für die ansässigen Gabrielino-Indianer. Der nur geringe Wasserstand stieg in den Wintermonaten drastisch an und starke Fluten führten zu einer unvorhersehbaren Umformung des Flussbetts und Mündungsdeltas. Die schweren Überflutungen von 1938 veranlassten den damaligen Bürgermeister das U.S Army Corps of Engineers mit einer Befestigung und Kanalisierung zu beauftragen. Der Flussverlauf ist bis auf einen fünf Kilometer langen Abschnitt in der Nähe des Griffith Parks vollständig betoniert; 1930 wurde der Zugang für die Öffentlichkeit verboten. Tier und Pflanzenarten verschwanden vollständig.

Initiativen, darunter die Organisation *Friends of the LA River*, versuchen den Flussverlauf zu renaturieren und für rekreative Zwecke nutzbar zu machen. Da der Hochwasserschutz bestehen bleiben muss, kann die Struktur nur innerhalb der betonierten Seitenwände verändert werden. Kleine Erfolge, welche die Lebensqualität und den Freizeitwert der Stadt erhöhen, wurden bereits verbucht: Im Mai 2013 wurde ein Teilgebiet bei den Glendale Narrows als Naherholungsgebiet der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Neben dem Ausführen von Sportarten wie Angeln oder Fahrradfahren können selbst Kanutouren bei Niedrigwasser durchgeführt werden. Viele Pflanzen- und Tierarten konnten sich in dem Teilgebiet etablieren. Nicht nur heimische Spezies sondern auch eingeschleppte Tierarten scheinen in dem Lebensraum zu gedeihen. Der Amazon Sailfin Catfish wurde auf ungeklärte Art eingeschleppt. Für die weitere Renaturierung bleibt die Machbarkeitsstudie des U.S Army Corps und die politische Entscheidung abzuwarten.

---

### 1.3 Referat: „Venice“ (Kathrin Weigelt) mit anschließendem Rundgang

---

Die Idee des *Venedigs von Amerika* entstand ca. 1890 von einem Mann namens Abbott Kinney, einem Tabakmogul. Er dachte an Kanäle, Gondeln und Hotels wie in Venedig. Kinney kaufte zusammen mit Partnern das Land südlich von Ocean Park, westlich vom Zentrum von L.A. am Pazifikstrand gelegen. Das 1905 eröffnete Venedig Amerikas wurde als großer Erfolg gefeiert. Bald wurde roller skating berühmt und eine Rollschuhbahn wurde gebaut. Es kamen immer mehr Attraktionen dazu, wie z.B. ein Aquarium. Die Touristen kamen mit der Pacific Electric Railway an und nutzten dann die Gondeln und eine Miniatureisenbahn, um sich Venice anzuschauen. Mit der Einführung der Prohibition im Jahr 1920 fiel jedoch die wichtigste Einnahmequelle der jungen Stadt weg und in den Folgejahren begannen die Kanäle wegen mangelhafter Pflege schon wieder zu verfallen. 1925 wurde die vormals unabhängige Stadt Teil von Los Angeles. Um 1930 begann die Stadt LA nach und nach Venice aufzulösen. Z.B. wurde die Mehrheit der Kanäle mit Beton befüllt, um dem stärker werdendem Autoverkehr gerecht zu werden.

1970 wurde Venice wiedergeboren. Der Fokus lag darin, den ursprünglichen Charakter von Venice zu bewahren. Rund um die Kanäle befindet sich heute ein teures Wohnviertel mit wiederhergestellten Häusern, die die Kanäle zu einem Postkartenmotiv werden lassen. Dabei sind nur wenige Kanäle von damals vorzufinden. Seit diesem Zeitpunkt ziehen auch wieder wohlhabendere Menschen in das Viertel, das wegen der schlechten Infrastruktur zwischen 1930 und 1970 als *Slum by the Sea* bekannt war.

Text: David Waldecker, Paul Haiduk, Kathrin Weigelt



---

## 2 Zweiter Tag 23.09

---

### 2.1 Vortrag und Diskussion in der City Hall: „Sustainable Urbanism in Los Angeles“ mit anschließender Führung durch Downtown Los Angeles (Donald R. Spivak)

---

Den Exkursionstag eröffnete der Stadtplaner und frühere stellvertretende Leiter der *Community Redevelopment Agency of Los Angeles* (CRA/LA) Donald R. Spivak mit seinem Vortrag „Sustainable Urbanism in Los Angeles“ zu den Zielsetzungen der Stadt Los Angeles, Nachhaltigkeitsaspekte in der zukünftigen Stadt- und Raumplanung zu verankern. Einleitend zeichnete Spivak die markanten Zäsuren und Transformationsprozesse in der Stadtentwicklung L.A.'s seit ihrer Gründungszeit nach. Viele der heutigen Herausforderungen der Stadtplanung seien auf frühere Stadtentwicklungsprozesse im Spannungsfeld zwischen Verkehr, Wirtschaft & Bevölkerung zurückzuführen - z.B. die Schwierigkeit der Implementierung bzw. Etablierung des öffentlichen Nahverkehrs angesichts des charakteristischen *low density Lebensstils*. Als Wirtschaftsmotoren der Stadt seit der beginnenden Urbanisierung nannte Spivak die Automobilindustrie, die Filmbranche sowie, ab den 1940er Jahren, die Flugzeugindustrie. Großangelegte Infrastrukturprojekte des 20. Jahrhunderts, z.B. das *Colorado River Aqueduct* oder der Ausbau des Freeway-Systems, prägen das Stadtbild noch immer und bilden den Ausgangspunkt vieler gegenwärtiger Probleme und Hemmnisse hin zum *Sustainable Urbanism* (z.B. Smog; Präferenz des motorisierten Individualverkehrs; Abhängigkeit von Wasserimporten; Schwemmkanalisation).

In seinem zweiten Vortragsteil warf Spivak einen Rückblick auf die Planungskonzepte der Stadt Los Angeles seit der Nachkriegszeit, von denen er die stadtplanerischen Bestrebungen der *Community Redevelopment Agency* (CRA/LA; [http://http://www.crala.org](http://www.crala.org); abgerufen am 16.10.2013) ableitete. Die CRA verfolgt die Zielsetzung, durch strategische Investitionen, orientiert an dem Leitbild *Nachhaltigkeit*, um lokale Ökonomien zu stärken und damit die Lebensumstände der Bewohner strukturell unterschiedlicher Stadtviertel, insbesondere in Downtown-Los Angeles, aufzuwerten<sup>1</sup>. Derartige *strategic investments* reichen von der verbesserten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, über die Aufwertung verschiedener Stadtteile durch die Anlage von öffentlichen Plätzen und Parkanlagen (vgl. L.A. River Master Plan; Exkursionstag (1)) bis hin zur gezielten Förderung von nachhaltigen Wirtschaftskonzepten (*green manufacturing*).

Aus europäischer Sicht kritisch betrachtet, scheint die Stadtentwicklungspolitik hinsichtlich nachhaltiger Entwicklung und Umweltfreundlichkeit ein weitaus größeres, ungenutztes Potenzial zu bergen. Das gilt nicht zuletzt für die Implementierung erneuerbarer Energien, die sich unter der monopolistischen Struktur der städtischen Energieunternehmen nur sehr zögerlich vollzieht. Gleichzeitig darf ein eurozentrischer Blick auf die stadtplanerischen Aktivitäten der Stadt nicht die gewaltigen Gegenkräfte übergehen, mit denen sich die kalifornischen Stadtplaner konfrontiert sehen und die sich im Vergleich zur europäischen Stadtplanung als unweit

---

<sup>1</sup> Vgl. [http://www.crala.org/internet-site/About/what\\_we\\_do.cfm](http://www.crala.org/internet-site/About/what_we_do.cfm); abgerufen am 16.10.2013.

---

größer erweisen. Wie es Spivak im Rahmen des Vortrags betonte, könne sich ein Bewusstseinswandel hin zum *Sustainable Urbanism* in L.A. nur in kleinen Schritten und durch sensible Einbindung sämtlicher Stakeholder vollziehen.

Einen gelungenen Ausklang fand dieser Programmpunkt, der spannende Einsichten in aktuelle Stadtplanungskonzepte lieferte, mit einer Führung durch Downtown L.A., im Rahmen derer Spivak punktuell auf die Planungsvorhaben der CRA/LA zur Umstrukturierung Downtowns hinwies. In diesem Zusammenhang zu nennen, sind eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Fortbewegung, die Anpflanzung von Bäumen, der jedoch aufgrund der weitreichenden Untertunnelung (ein Erbe früherer, am Leitbild der „autogerechten Stadt“ ausgerichteter stadtplanerischen Konzepte) enge Grenzen gesetzt sind, und die Umnutzung von Büroräumen zu Wohnräumen (Lofts) - allesamt Maßnahmen, die auf eine Veränderung der Wohn- und Transportstruktur abzielen (soziale Durchmischung; vom *low-* zu einem *high density* Lebensstil; public transit; bicycle town).



**Abbildung 2.1:** Die Los Angeles City Hall

---

## **2.2 Vortrag und Diskussion im Metropolitan Water District of Southern California: „Water supply strategies of Los Angeles and Southern California“ (Grace Chen)**

---

Am Nachmittag führte es uns in die Räumlichkeiten des *Metropolitan Water District of Southern California* (MWD). Bei Kaffee, Cookies und saftigem Obstsalat erhielten wir, vorgetragen von Frau Grace Chen, detailreiche Einblicke in die Struktur der Wasserversorgung Los Angeles und nicht zuletzt auch in Politik und strategische Ausrichtung des Unternehmens selbst, das sich - marketingwirksam präsentiert - einer nachhaltigen Wasserversorgung für die Region verschrieben hat.

Die Metropolregion Los Angeles liegt in der subtropischen Klimazone und verfügt aufgrund der wenigen Niederschläge über geringe, natürliche Wasservorkommen - lediglich über 7 % der staatseigenen Wasservorräte. Gleichzeitig werden in der Region nahezu 50 % der kalifornischen Wasservorräte verbraucht. Das Wasser wird, zum Teil über weite Entfernungen, aus Gebieten

herbeigeführt, die eine geringe Bevölkerungsdichte und einen höheren Wasserspeicher aufweisen. Aufgabe des MWD ist es, den Bewohnern und der Industrie in der Region eine „adequate and reliable“ Wasserversorgung zu garantieren. Über die letzten 20 Jahre lässt sich ein Wandel in der Versorgungsstrategie des Unternehmens konstatieren: Wurde zu Beginn der 1990er Jahre noch der überwiegende Anteil des Wassers importiert, etwa 20 % über das bereits genannte *Colorado River Aqueduct*, so setzt das Unternehmen heute auf eine Diversifizierung der Bezugsquellen und insbesondere Konservierung des zugeführten Wassers. Das erklärte Ziel des Unternehmens ist es, bis 2035 den Anteil der lokalen Versorgung weiter zu fördern und damit die Abhängigkeit von Wasserimporten stetig zu verringern („Water Supply Strategy“). Diese Unternehmensstrategie lässt sich in drei Kernelemente aufgliedern:

1. *Local Resource Program* - Nutzung lokaler Ressourcen (Grundwasseraufbereitung)
2. Reduktion des Wasserverbrauches - Förderung von Forschung zu effizienten Wasserspartechniken im Rahmen des *Innovative Conservation Program* (2013: 450.000 \$)
3. Aufbau von Versorgungsreserven (*Foundational Actions Funding Program*)

Wenngleich die Bemühungen des Unternehmens um Wassereinsparung und -aufbereitung auf lokaler Ebene positiv hervorzuheben sind, blieben die Auswirkungen des nach wie vor umfassenden Wasserimportes aus entfernten Regionen im Hinterland der Metropolregion im Rahmen des Vortrages unberücksichtigt. Welche Folgewirkungen ergeben sich aus den *Wasserströmen* in Richtung Los Angeles für entfernte lokale Ökonomien sowie für naturnahe, sensible Ökosysteme? Auf die Nachfrage, ob die umfassenden Wasserentnahmen, z.B. am Colorado River, nicht zwangsläufig Konflikte zwischen verschiedenen Staaten hervorrufen müssten, berief sich Frau Grace Chen allein auf die seit Ewigkeiten bestehenden gesetzlich festgeschriebenen Verteilungsrechte, die Kalifornien im Vergleich zu anderen Staaten und Ländern, wie beispielsweise Mexiko, bevorzugen. Es stellt sich die Frage, ob ein Verweis auf die althergebrachten Verteilungsrechte als Legitimationsgrundlage des eigenen Wasserverbrauches angesichts der globalen Ressourcenknappheit, mit der wir uns in Zukunft immer stärker konfrontiert sehen, weiterhin Berechtigung besitzt.



**Abbildung 2.2:** The Metropolitan Water District of Southern California (MWD)

---

## 2.3 Referat: „Union Station und Verkehrsentwicklung in Los Angeles“ (Christian Zumbrägel & Nicole Hesse)

---

Abgerundet wurde dieser Tag, der vor allem im Zeichen der städtischen Infrastrukturplanung stand, von einem Referat zur L.A. Union Station im Kontext städtischer und nationaler Verkehrsentwicklung, sowie Verdrängung und Belebung des öffentlichen Nahverkehrs. Das dezentral ausgerichtete Streckennetz des öffentlichen Personennahverkehrs prägte früh die horizontale Siedlungsstruktur und beförderte den bereits erwähnten *low density* Lebensstil in der Metropolregion. Die Referenten konnten am Beispiel des jahrzehntelangen Konfliktes um den Bau der L.A. Union Station das Spannungsfeld zwischen Schienenverkehr als Massentransportmittel und dem Aufstieg des motorisierten Individualverkehrs ausbreiten sowie die Bemühungen früherer stadtplanerischer Aktivitäten um ethnische Homogenität aufzeigen. Als „Last of the Great Railway Stations“ (1939) wurde die L.A. Union Station zu einer Zeit errichtet, in der sich der schienengebundene Nahverkehr in Los Angeles bereits im Niedergang befand. Der Zentralbahnhof führte die Linien der drei dominierenden Bahngesellschaften (u.a. der *Union Pacific*; siehe Abb. 6) zusammen und fungierte über viele Jahrzehnte als „gateway“ zur Vermittlung zweier verschiedener Verkehrsräume: dem der Stadt und dem der Eisenbahn.

Die architektonische Planung der L.A. Union Station erfolgte durch die Architekten Donald B. und John Parkinson sowie jeweils einen Architekten der beteiligten Bahnunternehmen. In der Umsetzung wurde durch die Verwendung des spanischen Kolonialstils und maurischer Elemente der Bezug zu dem Spanisch-Mexikanischen Erbe der Stadt hergestellt und durch moderne Art Déco-Elemente mit dem neuen Selbstbewusstsein als heranwachsende Metropole verbunden.



(a) Blick auf die L.A Union Station



(b) Die Referenten vor einer Lokomotive der bis heute betriebenden *Union Pacific*

**Abbildung 2.3:** Union Station

Text: Nicole Hesse

---

## 3 Dritter Tag 24.09

---

### 3.1 Vortrag und Diskussion bei *Port of Los Angeles* mit anschließender Hafenrundfahrt

---

Der Tag begann mit einem Besuch beim Port of Los Angeles, etwa 30 Kilometer südlich von Downtown. Zusammen mit dem angrenzenden Hafen von Long Beach handelt es sich bei dem 1907 gegründeten Hafenkomples um den größten Containerhafen Nordamerikas und den fünftgrößten der Welt. Für den nordamerikanischen Güterverkehr, insbesondere für den Außenhandel mit asiatischen Ländern, nimmt der Hafen folglich eine Schlüsselposition ein.

Ein Vertreter der LA Port Authority gab der Gruppe einen Einblick in die Operationsweise und Organisationsstruktur der Hafenanlage. Auf den 27 Terminals wird jährlich ein Containervolumen von 8.1 Millionen TEU (Twenty-foot Equivalent Units) umgesetzt. Importiert werden in erster Linie Möbel, Kleidung, Autoteile, Elektronikzubehör und Schuhe. Exportiert werden hingegen Altpapier, Tierfutter, Almetall, Baumwolle und Kunstharz. Etwa die Hälfte der Container verlassen den Hafen von Los Angeles leer, fast immer in Richtung Asien: 75 Prozent des Handels wird mit Nordostasien durchgeführt, vor allem mit China/Hongkong (\$138 Mrd.) und Japan (\$46 Mrd.), weitere 15 Prozent mit Südostasien. Durch die wachsende Bedeutung des Außenhandels mit Asien konnte der Hafen von Los Angeles seine Führungsposition innerhalb der USA in den letzten Jahren festigen und ausbauen.



**Abbildung 3.1:** Das Containerschiff *faith* der *Hyundai Merchant Marine* im Hafen von Los Angeles

Innerhalb der Stadtregierung von Los Angeles bildet der Port District ein unabhängiges Department, dessen Vorstandsmitglieder vom Bürgermeister ernannt werden. Eine eigene Polizei- und Feuerwehrbehörde garantiert den reibungslosen Ablauf der Güterabwicklung. Das L.A. Harbor Department verfügt über 994 direkte Angestellte. Nach eigenen Angaben hängen jedoch über

---

die gesamte USA verteilt rund 3.6. Mio. Arbeitsplätze indirekt mit dem Hafen zusammen.

Das hohe Umschlagvolumen hat jedoch auch seinen Preis: Das von den Containerschiffen verbrannte Schweröl und die dieselbetriebenen Lokomotiven und LKWs im Hafen führen zwangsläufig zu einer hohen Umweltbelastung. Die Port Authority versucht diesem Problem durch das *Port of Los Angeles Clean Air Program*, sowie durch strengere Auflagen für die im Hafen lagernden Schiffe entgegenzuwirken. Hier werden jedoch zukünftig weitere Anstrengungen erforderlich sein, um die Umweltverschmutzung in einem erträglichen Rahmen zu halten.

Im Anschluss unternahm die Gruppe eine Hafenrundfahrt. Dabei konnte ein Teil der rund 69km langen Waterfront sowie die den Hafen überspannende Vincent Thomas Bridge besichtigt werden. Als besonders beeindruckend erwiesen sich die neuen Verladekräne, die für die neuen Super-Post-Panamax-Schiffe angefertigt wurden.

---

### **3.2 Referat: „Rand Corporation“ (Benjamin Seibel) mit anschließendem Vortrag und Diskussion bei der RAND Corporation (Iao Katagiri)**

---

Am Nachmittag stand ein Besuch bei der RAND (Research ANd Development) Corporation in Santa Monica auf dem Programm. Bei Gründung im Jahr 1946 galt RAND als erster *Think Tank*, der beanspruchte, Politikberatung auf ein wissenschaftliches Fundament zu stellen. Bekanntheit erlangte RAND vor allem durch seine Rolle im Kalten Krieg, als die Institution im Auftrage des Verteidigungsministeriums Waffensysteme und Strategien nuklearer Abschreckung entwickelte. Ausgestattet mit neuesten Technologien kam der Einrichtung eine Vorreiterrolle in der Anwendung quantitativer Techniken (Spieltheorie, Systemanalyse, Computersimulation) bei der Bearbeitung sozialer Probleme zu. Heute ist RAND nach wie vor beratend für die US-Regierung tätig, nimmt darüber hinaus aber auch Aufträge aus der Privatwirtschaft an und unterhält eine eigene Graduiertenschule, die Pardee RAND Graduate School.

Einblick in die Arbeit von RAND erhielt die Gruppe durch die Vorstellung von zwei Projekten aus der Verkehrsplanung, die mit den Mitarbeitern diskutiert werden konnten. Paul Sorensen, Associate Director des Transportation, Space, and Technology Programs stellte seinen Vorschlag vor, die geläufigen Benzinsteuern durch *Mileage-Based User Fees* zu ersetzen und diese zur Finanzierung von Highways zu nutzen. Der Vorteil sollte darin bestehen, dass solche Gebühren nicht von den Schwankungen des Benzinpreises tangiert werden und präzisere Messungen erlauben. Jedoch wäre es dazu erforderlich, Kraftfahrzeuge mit entsprechenden GPS-basierten Messgeräten auszustatten, die genau erfassen können, welche Distanzen zurückgelegt werden. An diesem Punkt wurden natürlich Fragen des Datenschutzes und der Privatsphäre thematisiert. Sorensen verwies darauf, dass der Schutz der Privatsphäre in seinen Überlegungen einen hohen Stellenwert einnimmt, räumte jedoch ein, dass diesbezügliche Bedenken ein gewichtiges Hindernis bei der Akzeptanz solcher Technologien darstellen könnte.

Anschließend stellte Martin Wachs, Professor an der Pardee RAND Graduate School, ein Pilotprojekt zur Einführung sogenannter *HOT Lanes* (High Occupancy & Tolled Lanes) auf Highways mit hoher Verkehrsbelastung vor. Dabei handelt es sich um den Versuch, die Nutzung einzelner Fahrspuren an eine variable Gebühr zu koppeln, um die Verkehrsbelastung zu reduzieren und



**Abbildung 3.2:** Iao Katagiri, Leiterin der Öffentlichkeitsarbeit bei der RAND Corporation

so - gegen Bezahlung - ein schnelleres Vorankommen zu ermöglichen. Wachs verwies darauf, dass erste Versuche trotz anfänglicher Skepsis erfolgreich verlaufen seien. Die naheliegende Kritik, dass es sich bei diesen Spuren um *Lexus Lanes* handele, also nur Besserverdienende von derartigen Angeboten profitieren würden, wies Wachs zurück. Vielmehr zeigten entsprechende Umfragen, dass die HOT Lanes von allen Bevölkerungsschichten genutzt würden und zwar abhängig von der Dringlichkeit des verfolgten Anliegens. Trotzdem blieben Zweifel, zum einen bezüglich der fortschreitenden Ökonomisierung und Privatisierung des Verkehrssystems, zum anderen wegen der anhaltenden strategischen Fokussierung auf Autoverkehr und die damit einhergehende Vernachlässigung alternativer Transportformen.

Abschließend erhielt die Gruppe von Iao Katagiri, Leiterin der Öffentlichkeitsarbeit, eine Führung durch das neue RAND-Hauptquartier in Santa Monica, das für seine Energieeffizienz mit einem goldenen LEED-Award des U.S. Green Building Council ausgezeichnet wurde.

Text: Benjamin Seibel



---

## 4 Vierter Tag 25.09

---

### 4.1 Führung durch *Hollywood*

---

Der Name Hollywood steht einerseits für die US-amerikanische Filmindustrie und bezeichnet gleichzeitig einen Stadtteil von Los Angeles. Mit seinen 210.824 Einwohnern ist Hollywood eines der größten und eines der sozial heterogensten Stadteile LAs.

Seit dem Anschluss der Red-Line Metro von Downton nach Nord Hollywood ist der Stadtteil für LA-Verhältnisse überdurchschnittlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, was aber nicht heißt, wie wir selbst bei einer Probefahrt überprüfen konnten, dass die Ströme der Touristen auf diesem Wege nach Hollywood kommen. Diese werden vielmehr durch zahlreiche Bus-Touren durch das Viertel bewegt oder bewegen sich tatsächlich ganz untypisch für die Stadt zu Fuß (vielleicht um den Namen „Walk of fame“ gerecht werden zu können).

Der im Jahr 1910, wohl vor allem wegen dem Zugang zur Wasserversorgung, eingemeindete Bezirk wurde durch Übersiedlung der Filmindustrie aus New York nach LA in der darauf folgenden Dekade und dann durch die Ansiedlung von Fernseh- und Radioindustrie in den 40er Jahren zu dem wirtschaftlichen Motor der Stadt und konkurriert wohl hierin noch heute mit dem LA-Port. Die Industrien zog es vielleicht aus denselben Gründen wie die heutigen vielen Obdachlosen der Vereinigten Staaten, die allerdings aus allen Bundestaaten nach LA kommen, an die Westküste: Hollywood steht auch für den immer blauen Himmel und beste Drehbedingungen.

Das wohl berühmteste Gebilde des Stadtteils, das *Hollywood Sign* in den Hollywood Hills ist vom Sunset Boulevard aus gut zu erkennen. Dennoch ist ein Anblick aus der Nähe des Schriftzeichens so beliebt, dass Anwohner der Hollywood Hills Touristen bereits mit falschen Verkehrsschildern (no access to Hollywood sign) in die Irre zu locken versuchten. Ursprünglich war der Schriftzug weder als Werbung für die Filmindustrie noch als quasi-religiöse Requisite gedacht, sondern diente der Anzeige von verkaufbarem Land. Dazu passt es, dass Hollywood seinen Namen bereits 1886, also lange vor dem Boom der Filmindustrie in den 20er Jahren, von einem Immobilienmakler erhielt (Whitley). Ursprünglich bestand das Schild auch aus zwölf Buchstaben (Hollywoodland) und verkürzte sich erst, als die Buchstaben wegen ihres materialen Zerfalls 1978 ausgetauscht werden mussten und der prominente Stifter eines neuen Schriftzugs diesen wohl verkürzte.

Im Rahmen unserer Exkursion hatten wir allerdings nicht nur die Möglichkeit, das *Hollywood Sign* von der Ferne aus bewundern zu dürfen, sondern kamen auch in den Genuss einer geführten Walking-Tour durch Hollywood. Diese sog. *Red Line Tour* versprach Einblicke hinter die Kulissen Hollywoods und wird bereits seit 15 Jahren angeboten.

---

Die Tour bietet Impressionen und Einblicke zu folgenden Punkten:

- History of Grauman's Egyptian Theatre
- How movies came to Hollywood
- How Hollywood got its name
- Story of the Hollywood Walk of Fame
- Filming Locations throughout Hollywood
- History of the El Capitan Theatre (Disney's premiere theatre)
- Story of Babylon Court
- History of the Hollywood Sign
- Awards Walk (red carpet venue for the Oscars)
- History of the TCL Chinese Theatre (hand and footprints of the stars) . . .

Die Tour begann und endete am Grauman's Egyptian Theatre, einem der ältesten Kinos LA's. Hier wurde uns erklärt, wie dieses Kino früher einmal ausgesehen hat und welcher Aufwand betrieben wurde, um Menschen erstmals ins Kino zu locken. Von dort aus ging es mit Headset los auf Erkundungstour durch Hollywood. Auf den Spuren des *Walk of Fame* erklärte uns unser Tourguide, dass tatsächlich jede Woche Entertainer für die folgenden Kategorien nominiert werden können: Motion Pictures, Television, Radio, Recording and Live Performance/Theater. Über den Erhalt der Auszeichnung entscheidet eine geheime Jury. Der erfolgreiche Entertainer kann dann mit Medienrummel seinen neuen Stern auf dem Walk of Fame einweihen, die Restaurierungskosten von über 10.000\$ muss der Entertainer allerdings selber zahlen.

Neben diesen Informationen erhielten wir auch Einlass in die angeblich letzte erhaltene *Speakeasy Bar*, in der Alkohol zu Zeiten der Prohibition ausgeschenkt wurde. Es war spannend mit anzuhören, welcher Aufwand betrieben wurde, um diese Bars geheim zu halten. So wurde zu der besuchten Bar in Hollywood etwa ein Tunnel gebaut, um den Alkohol ungeschoren zu transportieren. Doppelte Wände, die als Bücherregale getarnt zugänglich gemacht wurden, boten genug Raum für eine Leiter hinauf zum Dach und konnten damit als Fluchtweg bei etwaiger Entdeckung genutzt werden. Heute befindet sich diese Speakeasy Bar in einer Schauspielschule nahe des Chinese Theatres.

---

## **4.2 Führung und Archivbesuch im *Autry National Center of the American West* (Stephen Aron)**

---

Das Autry Museum wurde 1988 von Gene Autry gegründet (als „Gene Autry Western Heritage Museum“) um die Geschichte des amerikanischen Westens und die vielfältigen Kulturen, Perspektiven, Traditionen und Erfahrungen zu entdecken und greifbar zu machen. Die Sammlung umfasst 21.000 Gemälde, Skulpturen, Kostüme, Textilien, Waffen, Werkzeuge, Spielzeug, Musikinstrumente und andere Objekte.

Gene Autry, auch bekannt als „America's Favorite Singing Cowboy“, ist der einzige Entertainer, der alle fünf Sterne - also einen für jede Kategorie - auf Hollywood's Walk of Fame besitzt. Er repräsentiert das Image vom amerikanischen Westen.

Das besondere am Autry Museum ist sicherlich, dass Geschichten und Ereignisse um Menschen der Westküste Amerikas durch die Präsentation von *Vergangenem* und *Neuem* miteinander kombiniert werden, um die Besucher zu inspirieren. Neben Pistolen, Werkzeugen und Fortbewe-



(a) California Stagecoaches in der Ausstellung des Museums



(b) Archiv des Autry Institute

#### Abbildung 4.1: Autry National Center of the American West

gungsmitteln früher Pioniere konnten unter anderem auch alte Werbemittel, z.B. für Hosen bestaunt werden. Dies ließ Rückschlüsse auf die damalige Mode zu. Demgegenüber wurden zum Beispiel Kostüme von Filmhelden, die den amerikanischen Westen repräsentieren, ausgestellt. Es war sogar möglich, in einer Greenbox das Reiten eines Pferdes zu mimen - eine der Hauptbeschäftigungen von Cowboys - natürlich mit passendem Cowboy Outfit.

Das Archiv und die Bibliothek umfassen zahlreiche Quellen zu der Kultur und der Bevölkerung des Westens. Der Zugang zu den seltenen Primärquellen wird Wissenschaftlern ermöglicht. Zusätzlich werden jährlich Forschungsstipendien zur Förderung wissenschaftlicher Projekte vergeben. Im Gespräch mit den Archivaren wurden uns interessante Objekte gezeigt und diskutiert.

Text: Suzana Alpsancar, Kathrin Weigelt, Paul Haiduk



---

## 5 Fünfter Tag 26.09

---

### 5.1 Archivbesuch und Führung über den Campus der *University of California*

---

(Stephanie Koscak)

Die Ergebnisse unserer Erkundung der University of California, Los Angeles (UCLA) fügen sich ganz in das bisherige topologische Bild der *infrastructural city*.



**Abbildung 5.1:** *University of California, Southern Branch's Vermont Campus, 1922* (Los angeles Public Library's Photo Collection)

Hervorgegangen aus der Los Angeles State Normal School, die 1881 zur Ausbildung von Lehrern für die schnell wachsende Bevölkerung Südkaliforniens gegründet worden war, ist die Hochschule 1919 als Southern Branch of the University of California auf dem Vermont Campus in Los Angeles neu eröffnet worden. Der mit Berkeley nun zunehmend in Konkurrenz tretende Campus von etwa 100.000 m<sup>2</sup> hatte mit 3.000 eingeschriebenen Studentinnen bereits 1925 seine Kapazität erreicht. Mit dem Umzug auf den Westwood Campus erhielt die Universität 1927 dann ihren heutigen Namen. Im Archiv der Universitätsbibliothek wurden uns anhand historischer Luftaufnahmen die Entwicklungsgeschichte des Campus und der Universitätsarchitektur näher erläutert.

Westlich von Beverly Hills und südöstlich von Bel-Air gelegen, erlaubte der Standort wegen des hohen Lebenshaltungsniveaus der angrenzenden Bezirke kaum eine campusnahe Ansiedlung von Studierenden. Eine begrenzte Zahl von Wohnheimen wurde auf dem Campus errichtet. Die Stiftung einer *women's residence hall* durch Miss Mira Hershey läutete 1931 das *student housing program* der Universität 1931 ein, dem bis 1965 vier weitere universitäre Wohnheimgebäude folgten, in denen die zunehmende Zahl von Studierenden aber nicht untergebracht werden

---

konnte. So bildete die infrastrukturelle Anbindung des Campus an die städtischen Verkehrsnetze von vorn herein einen wesentlichen Fokus der architektonischen Planung, vor allem im Hinblick auf motorisierten Individualverkehr: Große Flächen des Areals wurden für Parkplätze vorgesehen. In diesem Sinne kann die UCLA als die Mutter aller Drive-In-Unis gelten.

Im Anschluss an die Archivbesichtigung wurden wir Zeuge eines kuriosen Umstands. Nachdem die Archivarin der Universität die von Anfang an bestehende Unabhängigkeit der universitären Lehre und Forschung von religiösen Interessensgruppen und Institutionen hervorgehoben hatte, gerieten wir im Zuge unserer architektonischen Führung in ein von christlichen Gruppierungen organisiertes Campusfest, auf dem offensiv Bibeln an die Studierenden verteilt wurden.



**Abbildung 5.2:** Führung über den Campus der University of California

Während der architektonischen Campusführung besichtigten wir die Gebäude, die um den rechteckigen courtyard des 1,6 km<sup>2</sup> großen Campus angeordnet sind, wie die Royce Hall, die Powell Library und das Humanities Building. Der leitende Architekt George W. Kelham (San Francisco) hatte diese zusammen mit David Allison (Los Angeles) im romanischen Stil der lombardischen Renaissance (9.-12. Jh.) errichten lassen. Vielen der ersten Gebäude standen Kirchen und Universitäten in Bologna, Milano, und Verona zum Vorbild. Die romanische Baukampagne wurde 1932 abgeschlossen. Infolge von Erdbebenschäden wurden seither viele der Gebäude seismisch renoviert und teilweise neu designed. Heute ist die UCLA als staatliche Elite-Uni („one of the Public Ivies“) mit ungefähr 28.000 *undergraduate* and 12.000 *graduate students* die Uni mit den meisten Immatrikulationen in Kalifornien und den weltweit meisten Bewerbungen (100.000 im Herbst 2013).

---

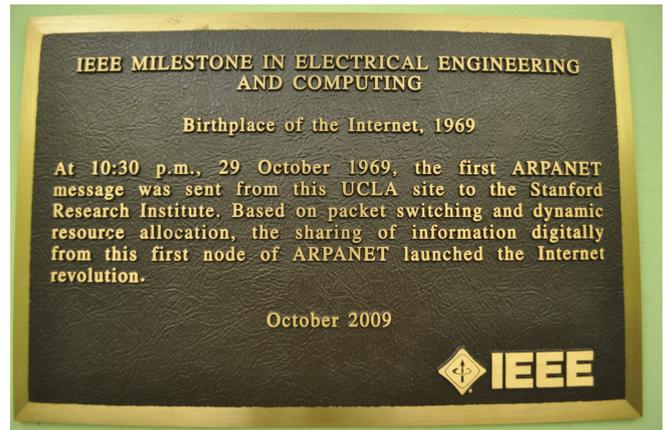
## 5.2 Vortrag über die Geschichte des Internets im *Kleinrock Internet History Center* (Brad Fidler)

---

Nach einem kurzen Besuch im nahegelegenen Hammer Museum bildete der Besuch des Kleinrock Internet History Centers einen besonderen Höhepunkt unseres UCLA Besuchs. Unter der Leitung von Leonard Kleinrock wurde in dem original rekonstruierten Computerlabor einer der ersten vier Arpanet-Knoten entwickelt, aus denen später das Internet hervorging. Am 29. Okto-



(a) Ausgestellte Apparatur



(b) Tafel der IEEE

**Abbildung 5.3:** Kleinrock Internet History Center der UCLA

ber 1969 wurde die erste Internetchricht erfolgreich zwischen der UCLA und dem Stanford Research Institute in Menlo Park bei San Francisco übermittlelt. Kleinrock und sein Student Charley Kline wollten das Wort *log* für *log in* übermittleln. Die Übertragung gelangte bis zum Buchstaben *o*, dann brach das System zusammen. Daher lautete die erste Internetchricht *lo*. Die erste permanente Internet-verbinding wurde am 21. November 1969 zwischen dem Interface Message Processor (IMP) der UCLA und dem IMP des Stanford Research Institute hergestellt. Noch im selben Jahr wurden die University of California, Santa Barbara und die University of Utah als zwei weitere Knoten an das Netz angeschlossen. Mitte 1971 waren bereits mehr als dreißig verschiedene Computerzentren miteinander vernetzt. Nach dem Arpanet wurden weitere Computernetze für verschiedene Zwecke entwickelt, die zunächst unabhängig voneinander arbeiten. Konsequenter Weise entstand daraus die Idee, die verschiedenen Netze zu einer gemeinsamen Infrastruktur zu verbinden. Aus dem Netz, das dann *zwischen* den Netzen eingerichtet wurde, ging schließlich 1983 das eigentliche Internet, das *Zwischen-Netz*, hervor.

Die am *Birthplace of the Internet* vom Institute of Electrical and Electronics Engineers aufgehängte Heldentafel wurde während der Führung auch kritisch reflektiert. Geschichte, schon gar nicht die einer so kollaborativen Erfindung wie die des Internet, lässt sich in solch heroischen Formen nicht angemessen fassen. Als vertrautes Narrativ aber eignet es sich für das Institut gut, um seinen Ort in der Geschichte besser darstellen und vermitteln zu können.

Text: Suzana Alpsancar



---

## 6 Sechster Tag 27.09

---

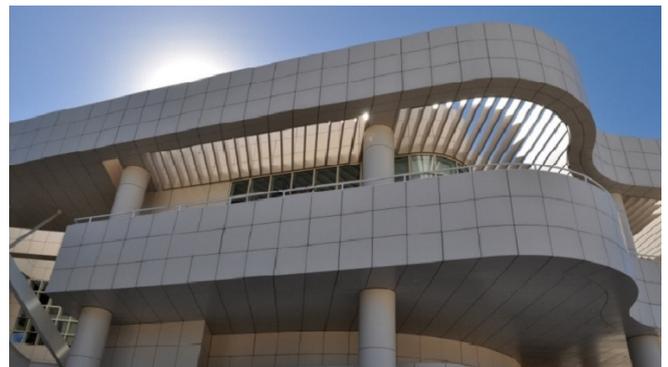
### 6.1 Referat: „J. Paul Getty und das Getty Center“ (Sina Keesser & Andreas Brenneis) mit anschließendem Besuch des J. Paul Getty Museums

---

Zu Beginn des Wochenendes stand ein Besuch im Getty-Center auf dem Programm. Zur Einstimmung haben Andreas und Sina einige Fakten zur Entstehung und Nutzung der Anlage präsentiert. Der Name des Museums geht auf Jean Paul Getty zurück, der in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch Ölbohrungen erst zum Milliardär und dann zum reichsten Mann der Welt wurde. Einen Großteil seines Vermögens vermachte er einer nach ihm benannten Stiftung, welche dann ab 1983 mit ersten Planungen des Getty-Center (‘The Getty’) begann.



(a) Referenten am Eingangsplatz



(b) Der Museumskomplex

**Abbildung 6.1:** Getty Center

Die Kunstwerke, denen es Raum bietet, stammen zum Teil noch aus der Sammlung von J. Paul Getty, der Kunst als „die schönste Kapitalanlage“ bezeichnete und ihr daneben einen emanzipatorischen Wert zugemessen hat. Deswegen hatte er 1953 zunächst neben seiner Villa in Malibu einen Pavillon mit antiken Kunstschätzen errichtet und der Öffentlichkeit frei zugänglich gemacht. Im selben Jahr gründete er den J. Paul Getty Museum Trust sowie das Getty Center for the History of Art and the Humanities. Nach seinem Tod 1976 beschloss die Stiftung, sein Andenken durch einen Neubau zu wahren, der als Ausstellungsfläche für die umfangreiche Kunstsammlung (Getty sammelte ab 1930 Möbel, Gemälde, Skulpturen und Tapissierwaren) und Neuanschaffungen sowie Leihgaben, aber auch als Arbeitsstätte für verschiedene Forschungsinstitute dient.

Das Getty zählt heute zu den renommiertesten Museen weltweit und der gesamte Komplex ist seit seiner Fertigstellung eines der neuen Aushängeschilder der Stadt Los Angeles. Die Bedeutung des Museums ist nur zum Teil durch seine Sammlung begründet. Ein weiterer Grund ist wohl die Tatsache, dass es mit einem geschätzten Gesamtvermögen von 8,7 Milliarden \$ (Stand

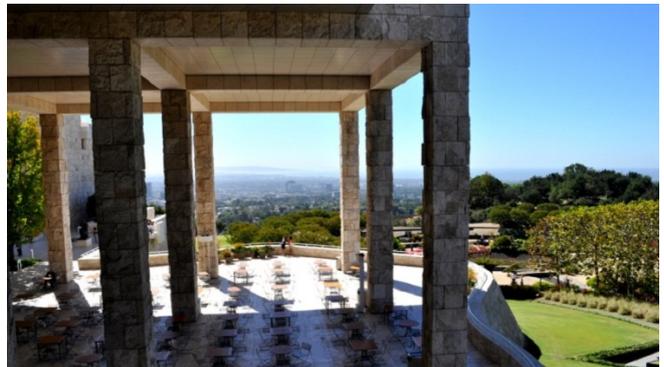
---

2012) zu den reichsten Museen der Welt gehört - und laut Satzung müssen davon 4,25% jährlich ausgegeben werden. Somit konnte das Museum beispielsweise auch das Spätwerk Irises (Schwertlilien) van Goghs erwerben, das 1987 das teuerste Gemälde war, das jemals gekauft wurde.

Auch das für die Entstehungszeit ungewöhnliche Nutzungskonzept, das weit mehr als die üblichen Funktionen eines Museums umfasst, trug zum Renommee des Getty bei. So befinden sich am Ort auch die Verwaltungsräume der Getty Foundation, das von Wissenschaftlern der ganzen Welt frequentierte Getty Research Institute und das Getty Conservation Institute, das sich der Erforschung und Weiterentwicklung von Konservierungspraktiken widmet. Durch die Konzeption als *Erlebnismuseum* reagierte das Getty-Center als eines der ersten Institutionen auf ein sich wandelndes Besucherinteresse. Waren Museen der 60/70er Jahre noch als Symbol gesellschaftlichen Stolzes auf die Kunst errichtet worden, wurden ebendiese in den 80er Jahren zunehmend als elitäre Einrichtungen kritisiert.



(a) Parkanlage

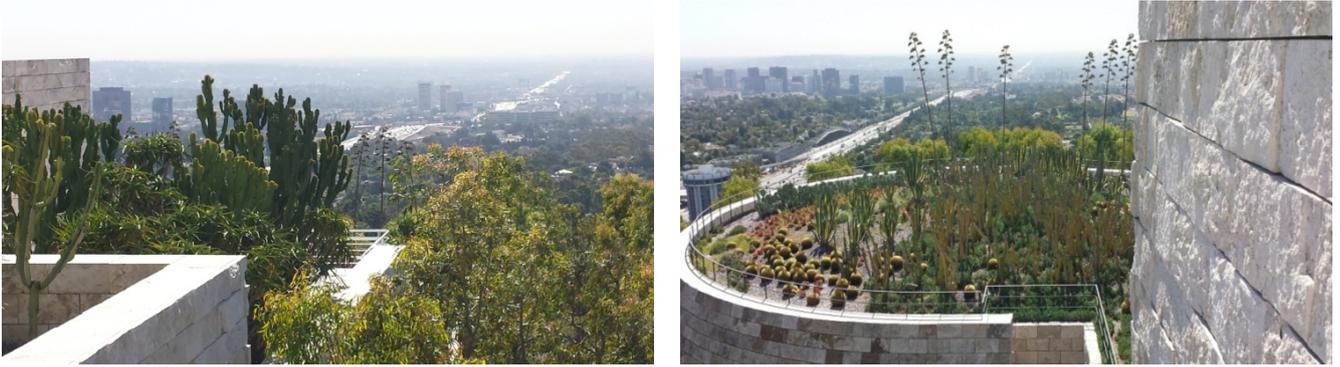


(b) Sitzmöglichkeiten

**Abbildung 6.2:** Gestaltung des Getty Centers

Konsequenterweise bietet das Getty-Center dem Besucher daher auch weit mehr Möglichkeiten zur Zerstreuung als lediglich die üblichen Ausstellungsräume. Ein Restaurant, ein Café und ein Gartencafé laden zum verweilen ein, zwei Shops befriedigen das Konsumbedürfnis, Spielplatz und Picknickterrasse richten sich an die Bedürfnisse von Familien und ein weitläufiges Parkgelände lädt zum Spazieren ein. Ein Teil des Gartens wurde vom Künstler Robert Irwin als *Skulptur in Form eines Gartens* gestaltet.

Von Beginn der Planung an verfolgte die Stiftung das Ziel, auch ein sinnstiftendes Monument mit Ausstrahlung auf ganz Los Angeles zu schaffen. Erreicht wurde dies auch dadurch, dass die Gebäude des Centers auf einem Hügel im Norden der Stadt liegen, so dass man einen traumhaften Blick auf Downtown, Hollywood, die Highways und bis nach Santa Monica und zum Pazifik haben kann. Dazu muss man das Museum und die angeschlossenen Institute allerdings erst einmal erreichen, was einem mittels einer elektrisch betriebenen Kabelbahn aber leicht gemacht wird. Laut dem Architekten Richard Meier soll diese Form des Eintretens dem Besucher das Gefühl „of being elevated out of their day-to day-experience“ verleihen.



**Abbildung 6.3:** Ausblick über den *San Diego Freeway* in südöstliche Richtung

Oben angekommen wird man bei schönem Wetter von den hellen Häuserfassaden geradezu geblendet. Die Architektur ermöglicht die Hektik der Stadt hinter sich zu lassen und sich der Kontemplation hinzugeben. Denn zu sehen gibt es viel, allein Führungen zu den Höhepunkten der Sammlungen, zu den Gärten, zur Architektur usw. werden im halbstündlichen Takt angeboten. Themen der Ausstellungen, die wir an diesem Freitag besuchen konnten waren *The Life of Art*, *The Poetry of Paper*, *Miracles and Martyrs: Saints in the Middle Ages*, eine Filminstallation von Werner Herzog und Fotografien von Ed Ruscha - und dies alles neben den eigentlich kunsthistorisch orientierten Schauen, zu deren Werken man sich auch auf den Internetseiten des Getty weitere Informationen holen kann.

Text: Sina Keesser



---

# 7 Siebter Tag 28.09

---

## 7.1 Führung durch das moderne Downtown „Modern Skyline Tour“

---

Die Architektur Tour wurde durch die LA Conservancy organisiert, einer Organisation, die sich für den Erhalt historischer Bauten Los Angeles' einsetzt.

Der Treffpunkt dieser „Wandertour“ durch Downtown LA war der berühmte *Pershing Square*, der in unterschiedlichen Nutzungsformen bereits seit den 1850er Jahren als öffentlicher Platz genutzt wird. Die Fläche des Parks umfasst genau einen Block (20.000 m<sup>2</sup>) und ist seit 1952 durch eine Tiefgarage unterbaut.

Los Angeles besitzt im Gegensatz zu anderen Metropolen der USA nicht eine von Wolkenkratzern geprägte Skyline. Wir lernten auf der Tour, dass dies der Bebauungspolitik LA's zu verdanken ist. Die Maximalhöhe der Gebäude hängt bis heute davon ab, an welcher Stelle des bebauten Blocks das Gebäude steht. Zum Teil wurde und wird die zu bebauende Luft einiger Gebäude, wie zum Beispiel der Los Angeles Central Library, an umliegende Gebäude oder Bebauungsflächen verkauft.

Höhepunkte der Tour waren unter anderem die Besichtigung der Eingangshalle des *Westin Bonaventure Hotels* mit seiner Glasfassade und gläsernen Außenaufzügen, sowie das *Wells Fargo Center*, das an einer Seite so spitz zuläuft, dass man mit der Nase an die Ecke gestellt in zwei unterschiedliche Richtungen schauen kann.

---

## 7.2 Besichtigung des „Neutra VDL Research House II“ und Rundgang durch Silver Lake

---

Nach dem Mittagessen in Downtown führen wir nach Silver Lake, einem mittlerweile hippen Stadtteil von LA. Silver Lake ist nach dem sich dort befindlichen Wasserreservoir benannt, das 600 000 Haushalte mit Trinkwasser versorgt. Auf einer Anhöhe gelegen, ist die Gegend hügelig mit zum Teil äußerst steilen, für amerikanische Verhältnisse eher schmalen, gewundenen Straßen.

Das direkt gegenüber dem Wasserreservoir gelegene Neutra VDL Research House II wurde ursprünglich 1932 von Richard Neutra als Familienhaus erbaut, das sich durch seine Klarheit von den Nachbarshäusern unterschied. VDL steht hierbei für den damaligen Darlehnsgeber und Freund Neutras Case H. Van der Leeuv.

1963 wurde das ursprüngliche Haus durch einen Brand zerstört und durch Neutras Sohn Dion unter der Aufsicht des Vaters wieder aufgebaut. Dennoch unterscheidet sich das VDL House II von seinem Vorgänger. Kritiker behaupten es hätte im Vergleich zum ersten Haus an Klarheit

---

verloren und an Komplexität gewonnen.

Das Haus wurde 1980 von der Witwe Neutras der Cal Poly Pomona zu universitären Zwecken gestiftet. Samstags kann das Haus von Besuchern besichtigt werden.

---

### **7.3 Besuch des „*Glow Santa Monica*“**

---

Zum Abschluss des Tages besuchten die Exkursionsteilnehmer gemeinsam das Lichterfest *Glow Santa Monica*. Das Fest findet alle zwei bis drei Jahre statt und bietet Künstlern die Möglichkeit ihre Leuchtkunstwerke direkt am Strand auszustellen. In diesem Jahr stellten 15 Künstler ihre Kunstwerke aus, die aktiv oder passiv bestaunt werden konnten.

Text: Alexandra Paschke

---

## 8 Achter Tag 29.09

---

### 8.1 Führung durch „ethnische Viertel“ (Prof. Jan Reiff (UCLA))

---

Die geführte Tour startete an der Kirche *Cathedral of Our Lady of the Angels*, einer zwischen 1999 und 2002 erbauten Bischofskirche des römisch-katholischen Erzbistums Los Angeles'. Die Pläne für den Bau stammten von dem Spanischen Architekten José Rafael Moneo. Gottesdienste werden sowohl in Englisch als auch in Spanisch gehalten.

Im Anschluss wurden Teile von *Chinatown*, *Filipinatown*, *Historic District* und *Little Tokio* durchquert. Die Stadtteile sind spürbar durch den unterschiedlichen ethnischen Hintergrund ihrer Bewohner geprägt worden. In *Chinatown* zieren chinesische Schriftzeichen Straßenschilder. Wenige Blocks weiter findet man sich auf einer spanischen Plaza wieder, dem ursprünglichen Gründungsort der Stadt. In *Little Tokio* ist das Stadtbild von artifiziellen Einkaufszentren und modernen Restaurants geprägt.

Text: Paul Haiduk