

Anna Lindner + Katharina Zerlauth

CITY CATALYST

punktueller Regenerationsprozess im urbanen Kontext Johannesburgs

Diplomarbeit

CITY CATALYST

punktueller Regenerationsprozesse
im urbanen Kontext Johannesburgs

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des
akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung von
Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.phil Andrea Rieger-Jandl

E251-1 Institut für Architektur- und Kunstgeschichte,
Bauforschung und Denkmalpflege

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

Anna Lindner
0125490

Gärtnergasse 3/24
1030 Wien, Österreich

Katharina Zerlauth
8871115

Negerlegasse 1/21
1020 Wien, Österreich

Wien, am

„The city is, rather, a state of mind, a body of customs and traditions, and of the organized attitudes and sentiments that inhere in these customs and are transmitted with this tradition. The city is not, in other words, merely a physical mechanism and an artificial construction. It is involved in the vital processes of the people who compose it; it is a product of nature, and particularly of human nature.“

(Park Robert E. & Burgess Ernest W. (1925). *The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*. London: The University of Chicago Press Ltd. Seite 1)

VORWORT

Die Stadt ist Spiegel einer Gesellschaft. Sie gibt nicht nur Rahmen für ein Zusammenleben sondern steuert Verbundenheit oder gleichgültiges Nebeneinander. Gelenkt durch Politik und Wirtschaft ist Stadtplanung ein Werkzeug um Zustand und Zukunft einer Gemeinschaft zu beeinflussen. Sie kann trennend oder verbindend wirken und nachhaltig soziale Entwicklungen erzeugen.

In Johannesburg haben die historisch politischen Faktoren der räumlichen Organisation eine Stadt gebildet, die nun die ausgrenzenden Muster seiner früheren Führer eingebrannt hat. Dazu kommt, dass sie, wie viele Metropolen des Südens, sehr stark durch ungleiche Verteilung gekennzeichnet ist. Auch wenn die europäische Stadt noch etwas anders funktioniert als solche emerging Cities, so zeigt sich, dass die globale Tendenz der Wirtschaft eine urbane Clusterbildung mit großen Einkommens- und Lebensstandardunterschieden fördert.

Johannesburg, die Stadt ohne Stadt, ist eine Aneinanderreihung von zusammenhanglosen Siedlungen. Man kann sie nicht begreifen und fassen in einem flüchtigen Besuch. Unserer Erwartungen von Stadtstruktur und -kultur würden nicht erfüllt werden. Die weitläufige Agglomeration setzt sich aus vielen völlig unterschiedlichen Welten zusammen.

Die Faszination setzt erst auf den zweiten Blick ein. Diese Stadt ist, so intensiv wie wenig andere, ständig in Veränderungen. Nicht nur physisch bekommt Johannesburg ein neues Gesicht. Seit dem Ende des Regimes durchmischen sich die StadtbewohnerInnen, eine kulturelle Heterogenität entsteht. Die einstmals für EuropäerInnen gebaute Metropole bricht auf und langsam schleicht sich das afrikanische Leben hinein. Die Parallelwelten beginnen sich aufzulösen. Doch neue Konflikte entstehen, Vorschrift kämpft gegen Informalität. Die alten StädterInnen und die neuen NutzerInnen zu einigen ist ein langer Prozess.

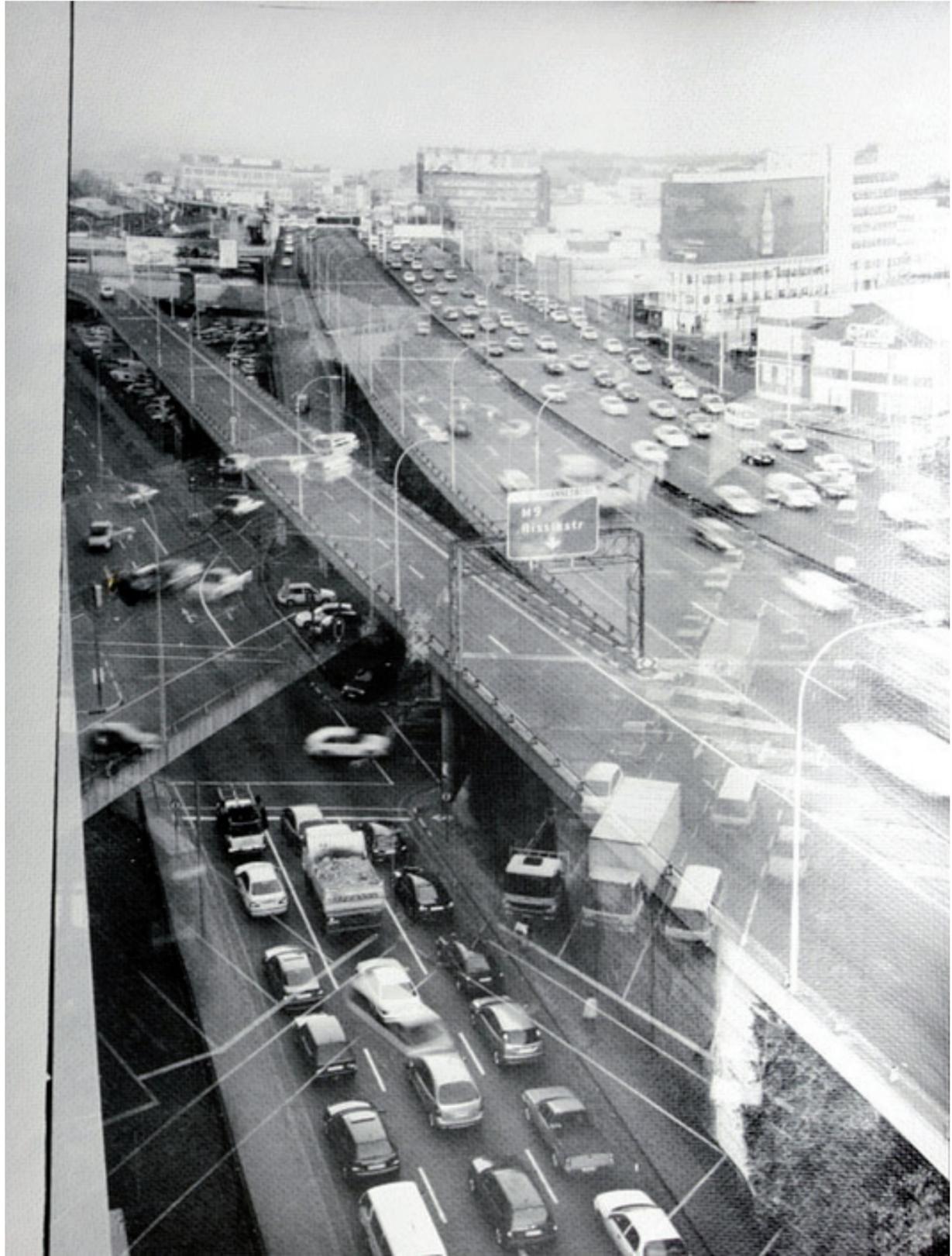
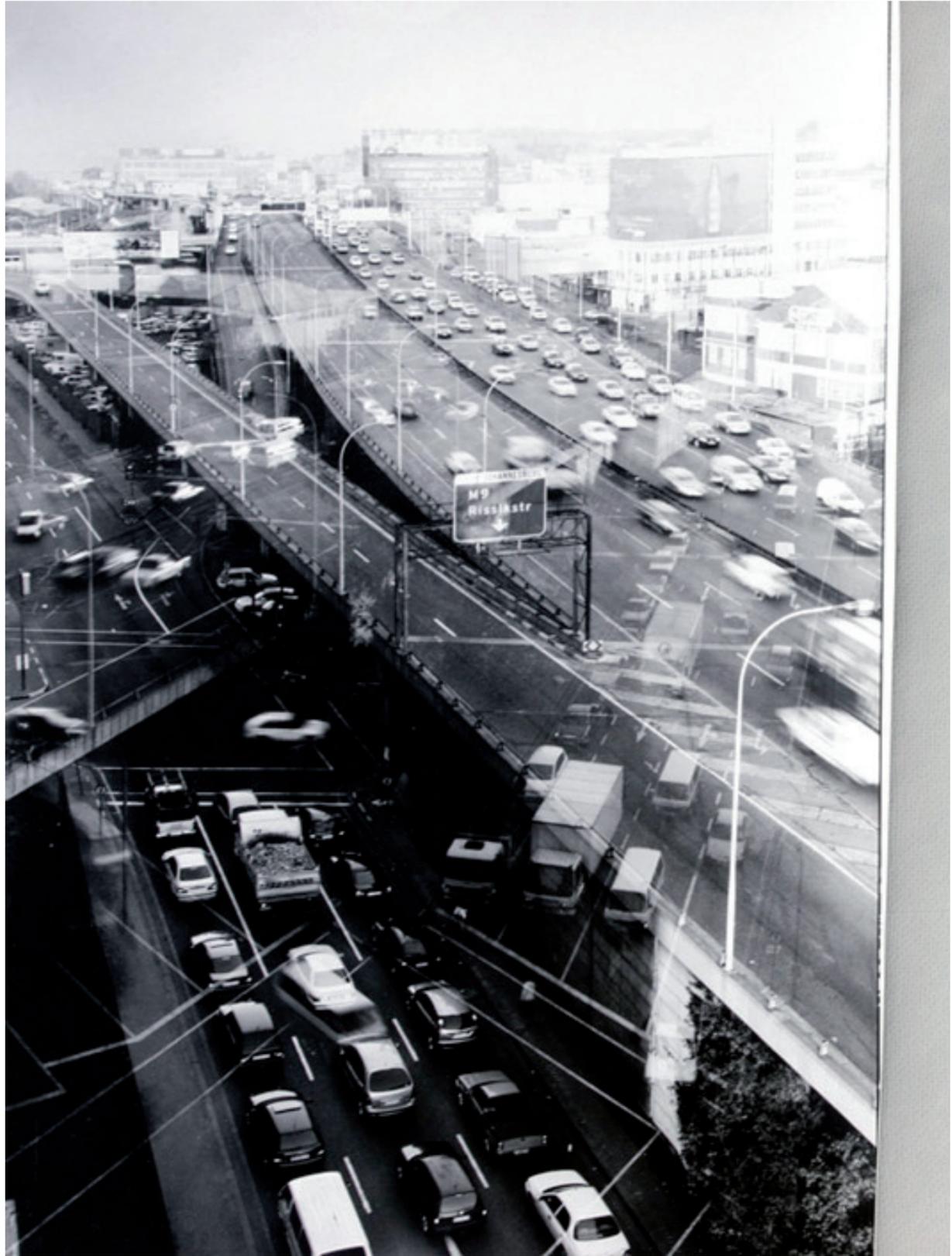
Die Geschichte Südafrikas hat Fronten gebildet, die schwer wieder abzubauen sind. Als Außenstehende beurteilt man diese Situation anders als sie von innen betrachtet werden. So kann man aus einem anderen

Blickwinkel beschreiben und Impulse vorschlagen die als Alternativlösungen gelten können.

Durch Aufenthalte in Südafrika im Rahmen der Orange-farmprojekte lernten wir diese Stadt kennen und schätzen. Mit den Projekten im Township erlebten wir die extremen Ungleichheiten im Leben der JohannesburgerInnen. Die bestehenden Gegensätze wurden einem täglich vor Augen geführt. Für uns stellte sich die Frage, wie man aus einer so zerstreuten Stadt, jemals eine demokratische Metropole schaffen kann.

Klar ist, dass die Entwicklung zu einer inklusiven Gesellschaft noch Jahre dauern wird. Planung kann Impulse setzen und Prozesse starten. Erst nächste Generationen werden die heute gesetzten Maßnahmen objektiv beurteilen können. Derzeit gilt es, auszuprobieren, wohin die Entwicklung gehen kann.

Denn die Urbanität Johannesburgs ist eine spannende Spielwiese der Kulturen geworden, in der es gilt zu verändern und zu experimentieren.



INHALT

VORWORT		3	GEBIETSANALYSE		48
ABSTRACT		8	Newtown		49
EINLEITUNG		9	Fordsburg		53
STRATEGIE		10	The Mills Precinct		53
GLOSSAR		14	Bebauungstypologie		55
STANDORTBESTIMMUNG	Südafrika	18	BESTANDSAUFNAHME	Methodik	64
	Daten Johannesburg	21	Stadtplanerischer Umgang mit Probleazonen		65
	Johannesburg - ein geschichtlicher Überblick	22	Fotodokumentation		66
	Stadtaufbau	26	Grafische Beschreibung des Bestandes		70
	Entwicklungspläne für die innere Stadt	29	NutzerInnen		74
STADTANALYSE	Globale Phänomene der Stadtentwicklung	34	Rundgang		76
	kompakte Stadt vs. fragmentierte Stadt	36	Zustand / Probleme		80
	Pufferzonen	38	CITY CATALYST		84
	öffentlicher Raum?	39	Faktoren		85
	Urban crime - Suburban fear	41	Konzept		86
	Inklusion oder Exclusion	43	Maßnahmen		88
			Fokus 1: das Remade Recycling Center		92
			Fokus 2: der Markt		96
			Fokus 3: der Wohnbau		102
			Fokus 4: der Network Store		108
			Fokus 5: die Hintergassen		116
			AUSBLICK		124
			SCHLUSSWORT		128
			QUELLEN		130

ABSTRACT

Johannesburg is among the biggest cities in Africa. The discovery of gold 120 years ago led to the foundation of the town on Witswatersrand. The rapid city-growth was characterised by economic prosperity. Within a few decades, the town developed into the cultural and financial capital of Southern Africa.

Today, Johannesburg is one of the most dangerous cities of the world. Murder, burglary, robbery and other crimes are sadly part of everyday life. Structural interventions have not improved the situation.

From the foundation onwards, the city-planning has always been affected by segregation. The European immigrants settled in the north of the gold-mines, whilst the poor black workers lived in unbearable conditions in the south. This system of special suppression reached its peak in the era of Apartheid after 1948.

Nowadays the city consists of fast urbanising clusters grouped around the historical center. So-called buffer zones planned for faster and easier control of the masses, add to this loose constellation of districts. These empty spots complicate the democratic process of the plot. The cityscape is characterized by recurrent translocations and conversions. The former city center of the white population is now occupied by black immigrants who adapt the old housing structures to their lifestyle. The Whites enclose themselves in the northern suburbs. Fear is omnipresent in Johannesburg; gated communities seem to be a logical consequence.

Private investigators, however, welcome this threatening situation. Fenced malls, office blocks and gated communities are supposed to give a feeling of security and are seen as the only way to a secure life in Johannesburg. Due to these inverted monofunctional clusters there is a loss of public space.

This thesis deals with alternative planning for challenging inner city areas. The first chapter analyses the city, its layout and its development. After the introductory paragraphs the significant phenomena in Johannesburg will be discussed. General problems like the city development or the loss of public space will be treated. But also specific problems as the buffer zones will be mentioned.

The next part is a description of the planning area based on a field survey in 2009. Interviews with the users, personal impressions and observations are taken into account for the following planning process.

Based on these investigations an alternative planning solution for the regeneration of the area will be developed. The main focus is the implementation of punctual interventions which in another sequence influence the whole area's regeneration process. These actions support the existing functions in the quarter and improve the diversity of them. The new interventions are structural and spatial suggestions, without the need for detailed planning to keep the conceptual intention.

This project is meant as alternative proposal for urban problems. It is meant to start bottom up processes and encourage community organizations to stabilize the democratic process.

EINLEITUNG

Johannesburg zählt zu den größten Städten Afrikas. Die Metropole ist weder am Meer, an einem Fluss oder an einem anderen Gewässer gelegen, einzig der Goldfund vor 120 Jahren führte zur Stadtgründung am Witswatersrand. Das schnelle Wachstum der Stadt war stets von ökonomischem Aufschwung geprägt und binnen kürzester Zeit entwickelte sich die Metropole zum kulturellen und finanziellen Zentrum des südlichen Afrikas.

Heute teilt sich Johannesburg mit Rio de Janeiro den Titel der gefährlichsten Stadt der Welt. Mord, Einbrüche, Raubüberfälle und alle anderen Arten der Kriminalität sind täglich traurige Realität. Die aktuellen planerischen und baulichen Eingriffe im Stadtbild tragen wenig dazu bei, diese Situation zu entschärfen.

Vom ersten Moment an war die Stadtplanung von räumlicher Segregation geprägt. Siedlungen europäischer Zuwanderer nördlich der Goldminenhügeln - Behelfssiedlungen schwarzer Minenarbeiter am südlichen Stadtrand. Dieses Prinzip der städtebaulichen Trennung der Ethnien erreichte unter dem Apartheidsregime nach 1948 seinen Höhepunkt.

Heute setzt sich die Stadt aus schnell urbanisierenden Clustern zusammen, welche sich um das historische Zentrum gruppieren. Diese lose Konstellation der Bezirke wird noch durch so genannte Pufferzonen verstärkt welche einer zusätzlichen Trennung und einfacheren Überwachung dienen sollen.

Genau diese Leerräume erschweren es aber eine demokratische Stadt aus dem Erbe der Apartheid entstehen zu lassen.

Das Stadtbild ist von immer wiederkehrenden Umsiedlungen und Umnutzungen geprägt. Das einstige Stadtzentrum der weißen Reichen ist nun von schwarzen Einwanderern bevölkert, die vorhandene bauliche Struktur wird zweckentfremdet und an die neuen Bedürfnisse angepasst. Die Weißen flüchten sich immer weiter in die nördlichen Vororte. Angst ist allgegenwärtig in Johannesburg, der Rückzug hinter hohe Mauern und eingeschlossene Communities sind die logische Konsequenz. Genau diese Unsicherheit machen sich private Investoren

zunutze, eingezäunte Malls, Büroblocks und Wohneinheiten sollen das Gefühl von Sicherheit vermitteln und werden als einzige Möglichkeit für ein sicheres Leben in Johannesburg dargestellt. Durch die Entstehung solcher mono funktionalen, introvertierten Cluster, die völlig ohne Zusammenhang oder Reaktion auf die Umgebung errichtet werden, kommt es zu einem Verlust öffentlichen Raums.

Diese Diplomarbeit beschäftigt sich mit einem alternativen Planungsansatz für eine innerstädtische Problemzone.

Der erste Analyseteil soll einen Überblick über die Entstehung und den Aufbau der Stadt geben. Nach einer Bestimmung des Standortes Johannesburgs wird auf verschiedene, für die Entwicklung der Stadt bedeutenden, Phänomene eingegangen. Generelle Problematiken der Stadtentwicklung, wie der Verlust des öffentlichen Raums oder Kriminalität werden ebenso beleuchtet, wie die speziellen, beispielweise der Umgang mit Pufferzonen.

Im nächsten Schritt wird auf das Planungsgebiet und dessen nähere Umgebung genauer eingegangen. Dabei kommen persönliche Erfahrungen, Interviews und Beobachtungen, die während eines Forschungsaufenthalts 2009 gemacht wurden, zu tragen. Nicht nur baulichen Faktoren werden herausgearbeitet, bestehende Nutzungen und Nutzende werden beachtet und bei der späteren Planung berücksichtigt.

Aufbauend auf den Untersuchungen wird ein alternativer Lösungsansatz für die Regeneration des behandelten Gebiets beschrieben. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Anwendung punktueller Maßnahmen, die in weiterer Folge positive Impulse setzen sollen und bereits bestehende und funktionierende Funktionen unterstützen beziehungsweise bestärken. Die gesetzten Interventionen verstehen sich als strukturelle und räumlich organisatorische Vorschläge, auf eine detaillierte gestalterische Ausarbeitung wird absichtlich verzichtet.

Dieses Projekt versteht sich als einen alternativen Umgang mit urbanen Problemen und soll Bottom up Prozesse sowie gemeinschaftsbildende Organisationen fördern und somit zu einer Demokratisierung der Stadt beitragen.

STRATEGIE

In dieser Arbeit wird ein Stadtbild von Johannesburg gezeichnet. Die gewählte Methode entspricht nicht einer klassischen Bestandsaufnahme anhand architektonischer Gesichtspunkte, sondern ist mehr eine Mischform zwischen dieser und einer kulturwissenschaftlichen Sicht auf die Stadt. Dieses Kapitel beabsichtigt eine Erklärung der Herangehensweise.

Zuerst muss abgesteckt werden, wie diese sehr unterschiedlichen Disziplinen eine Stadtanalyse anfertigen, da die Methoden von StadtplanerInnen und KulturanthropologInnen komplett gegensätzlich sind. Barbara Lang untersucht in ihrem Aufsatz zur Ethnografie der Stadtplanung die unterschiedlichen Perspektiven der Wissenschaften auf das Urbane.¹

Zunächst wird die Arbeitsweise der StadtplanerInnen erklärt. Diese beginnen ihre Untersuchung mit einer Sichtweise von oben. Der Blick in die Karte ist ein abstrahiertes Erkennen von Straßenzügen und Bebauung, welche diese menschenleer und aufgeräumt dargestellt.

Durch die Einführung von Fachvokabular werden Alltagsphänomene verfremdet und in eine wissenschaftliche Sphäre gerückt.² Damit werden städtebauliche Themen für Laien oft unverständlich beschrieben. Dann beginnt die eigentliche Bestandsaufnahme. Diese setzt sich aus statistischen Erhebungen im Vorfeld, Experteninterviews mit Fachleuten, die je nach Planungsaufgabe ausgesucht werden, einer BewohnerInnenbefragung anhand von Fragebögen und abschließend eine Kartierung zusammen, in die die ermittelten Daten eingetragen werden.³

Die Stadt wird systematisiert und kann somit leichter rational gestaltet werden. Der städtische Raum wird auf seine symbolisch darstellbaren Funktionen reduziert.⁴ Doch nur durch solch eine Abstrahierung kann man Stadtplanung mit der nötigen Distanz umsetzen.

KulturanthropologInnen erfahren Stadt aus einer ganz anderen Perspektive, nämlich auf Augenhöhe. Die Ana-

lyse wird in einer dichten Beschreibung zusammengefasst. Mithilfe von Reflexionen über die Atmosphäre des Gebietes und Interpretationen, welche Bedeutungen diesen inne wohnt, wird das Areal aufgenommen. Es werden auch BewohnerInneninterviews geführt, diesmal aber ohne Fragebögen und standardisierte Vorgaben. Anschließend werden diese Gespräche zitiert, möglichst in der verwendeten Sprache. Die Beschreibung der AnthropologInnen basiert, im Gegenteil zur städtebaulichen Bestandsaufnahme, auf subjektiven Wahrnehmungen, sie ist dadurch alltagsnah. Dagegen arbeiten StädtebauerInnen mit Abstraktion, Objektivität und Alltagsferne.

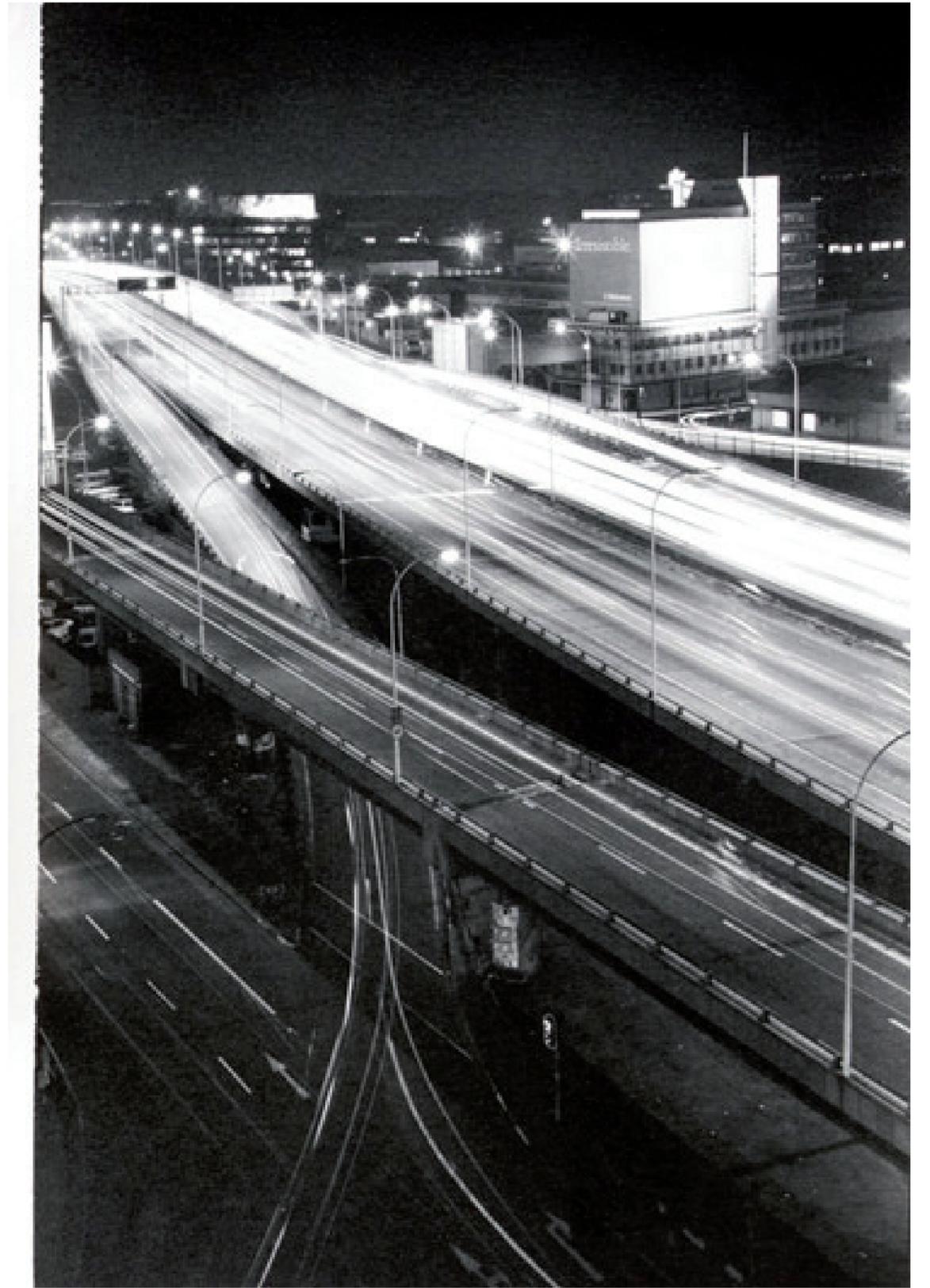
Man muss bei Stadtwahrnehmungen stets zwischen objektiven und subjektiven⁵ unterscheiden. Das heißt, man muss die eigenen Eindrücke kategorisieren lernen. So ist das Erlebte in anderen Kulturen anders zu deuten als in vertrauten Gebieten. Eine Interpretation von südafrikanischen Mustern muss anhand anderer Maßstäbe passieren als in Österreich.

Für diese Arbeit wurde eine Mischform aus den Methoden der Stadtplanung und der Anthropologie gewählt. Feldforschung, qualitative Interviews mit BewohnerInnen und eine atmosphärische Beschreibung der Stadt können dem Feld der Sozialwissenschaften zugeordnet werden. Die spätere Kartierung der erlebten Situation vor Ort bedient sich dann wieder stadtplanerischen Mitteln. Auch die in den Texten verwendeten Begriffe sind oftmals Fachvokabeln aus der Architektur. Doch wird versucht, die Stadt Johannesburg vielschichtig darzustellen, um dadurch einen sensiblen Lösungsansatz für ihre Probleme zu finden. Die Methode der Kombination aus beiden Wissenschaften entbehrt natürlich den Anspruch auf absolute Vollständigkeit.

Doch ist die Beleuchtung aus verschiedenen Gesichtspunkten in dieser Arbeit besonders wichtig, da es sich um das Planen in einer außereuropäischen Stadt handelt. Der gesuchte Planungsansatz soll sensibel auf die Situation vor Ort eingehen, mit rein städtebaulichen Analysepraktiken hätte man nie eine vollständige Dokumentation der Stadt und des Planungsgebietes anfertigen können.

Die hier verwendete Taktik, Stadt zu beschreiben und zu interpretieren gilt als beispielhafte Annäherung an ein Planen in anderen Kulturen, ohne die Sicht eines Außenstehenden zu behalten, um an den Ort angepasste Lösungen zu finden.

- 1 Lang Barbara (2000). *Zur Ethnographie der Stadtplanung. Die Planerische Perspektive auf die Stadt*. In Kokot Waltraud, Hengartner Thomas, Wildner Kathrin (Hrsg.). *Kulturwissenschaftliche Stadtforschung*. Berlin: Dietrich Reimer Verlag
- 2 ebd. Seite 57
- 3 ebd. Seite 60-61
- 4 ebd. Seite 58
- 5 Hassenpflug Dieter (2008). *Der urbane Code Chinas*. Basel: Birkhäuser Verlag AG. Seite 18a



GLOSSAR

Afrikaans	Eine der 11 Amtssprachen Südafrikas, aus dem Niederländischen entstanden
ANC	African National Congress, südafrikanische Partei, ging aus der Interessenvertretung der schwarzen Bevölkerung hervor, seit Ende der Apartheid regierende Partei
Apartheid	getrennt, Trennung auf afrikaans Bezeichnung für die Politik der Trennung nach Ethnien in der Republik Südafrika von 1948 bis 1994
Backyard Shacks	zur Nachverdichtung am Hof eines bestehenden Hauses entstandene Hütte
Buren	Bezeichnung für die afrikaans sprechende Volksgruppe in Südafrika, von holländischen Einwanderern abstammend
Buy-Back Zentrum	Ort an dem recycelbarer Müll gegen Geld abgegeben werden kann
CBD	Central Business District Wirtschaftliches und oft auch geografisches Zentrum einer Stadt

Enclosed Neighbourhood	einschließen von existierenden Nachbarschaften; durch Straßensperren oder Kontrollpunkte wird öffentlicher Raum, die Straße, abgeschlossen und überwacht
Gated Communities	abgeschlossene Wohnanlagen der Ober- und Mittelschicht Sie sind durch verschiedene Sicherheitsmaßnahmen (Zäune, Mauern, Alarmanlagen, Sicherheitspersonal) von der übrigen Gesellschaft getrennt
Grey Areas	Stadtgebiete, die von allen Ethnien gemeinsam bewohnt werden
Group Areas Act	1950 eingeführte Gesetze zur räumlichen Manifestierung der Trennung nach Ethnien
Hijacking	in Südafrika als Begriff für Autoentführungen verwendet
JDA	Johannesburg Development Agency Organisation, welche die städtische Entwicklung steuert und unterstützt
JHC	Johannesburg Housing Company 1995 gegründete Non-Profit Organisation, die auf Sozialwohnbau und Regenerationsprozesse in der inneren Stadt spezialisiert.
Minibus Taxi	Kleinbusse, die ohne geregelten Fahrplan auf bestimmten Routen verkehren. Es gibt kaum geregelte Haltestellen, das Fahrzeug kann durch bestimmte Handzeichen überall am Straßenrand angehalten werden. Minibus Taxis sind die billigste Variante, sich in Johannesburg fortzubewegen. Die Unternehmen sind privat organisiert aber nicht alle davon besitzen Lizenzen. Die Fahrzeuge sind häufig in schlechtem Zustand, hoffnungslos überfüllt und nicht jeder Fahrer besitzt einen Führerschein. Um solche Missstände zu beseitigen -besonders in Hinblick auf die Fußball WM 2010- wurde die Taxiindustrie in den letzten Jahren von der Stadt Johannesburg subventioniert.
Muti	Baum, Strauch auf Zulu Traditionelle Heilmethoden der Zulumedizin in Südafrika



Sandton ein Stadtteil im Norden Johannesburgs
Entwickelte sich nach 1970 zum neuen Finanzzentrum der Stadt und zählt heute zu den wohlhabendsten Vierteln

Shack kleine Wohnhütte, meist in improvisierter Selbstbauweise entstanden

Soweto kurz für South Western Townships
Entstand 1963 durch den Zusammenschluss mehrerer Townships im Süden Johannesburgs und war bis 2002 eine eigenständige Stadt; seit 2002 gehört Soweto offiziell zu Johannesburg.

Taxirank Bahnhof für Busse und Minibus Taxis.

Township nach Ethnien getrennte Wohngebiete, die während der Apartheid eingerichtet wurden.
Townships liegen meist am Stadtrand und durch Pufferzonen voneinander getrennt. Heute haben manche von ihnen, wie zum Beispiel Soweto, die Größe einer ganzen Stadt.

Urban Blight Prozess des Verfalls der Struktur einer vormals funktionierenden Stadt, Absiedlung der Bevölkerung, Deindustrialisierung, ökonomischer Abstieg, Verfall der Bausubstanz sind die Folgen.

Xenophobe Ausschreitungen Im Mai 2008 brach eine Welle der Gewalt gegen vermeintliche Nicht-Südafrikaner aus. Mord, Vergewaltigung und Plünderungen richteten sich gegen Einwanderer aus dem Rest Afrikas, vor allem aus Simbabwe. Das besondere an dieser Eskalation war, dass sich Schwarz gegen Schwarz richtete. Binnen kürzester Zeit breiteten sich die Unruhen, die größten seit dem Fall der Apartheid, über das ganze Stadtgebiet Johannesburgs aus. Unsicherheit, Misstrauen und Angst sind die langfristigen Folgen für die entwurzelten Flüchtlinge.

STANDORTBESTIMMUNG



6 - Lage Südafrikas

SÜDAFRIKA¹

Größe: 1.219.912 km²

Einwohner: 48.782.756 (Stand 2008)

57% wohnen in Städten

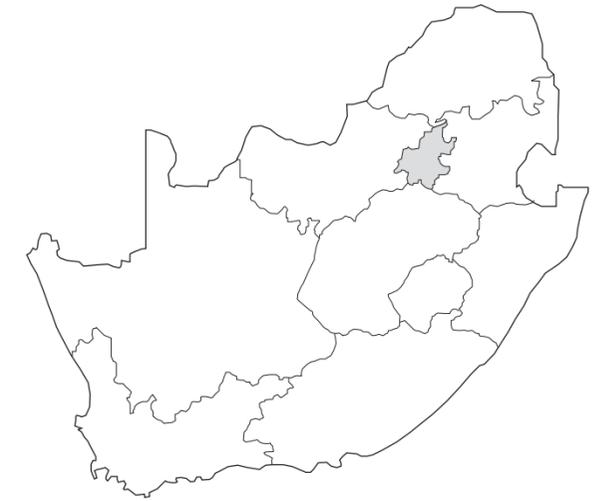
ethnische Zusammensetzung: Schwarze 79%, Weiße 9,6%, Farbige 8,9%, Asiaten/Indier 2,5%

Hauptstadt: Pretoria

Parlamentssitz: Kapstadt

Sitz des Obersten Gerichtshofs: Bloemfontein

grenzt im Osten und Südosten an den Indischen Ozean, im Westen an den Atlantischen Ozean
Namibia, Botswana, Simbabwe, Swasiland und Mosambik sind Nachbarstaaten, Lesotho wird von Südafrika eingeschlossen



7 - Provinzen Südafrikas

GAUTENG

Größe: 17.000 km² (1,4% der Landfläche Südafrikas)

es ist flächenmäßig die kleinste Provinz des Landes, erlebt aber den größten Bevölkerungszuwachs
Einwohner: 9.688.100 (Stand 2007)

finanzielles Zentrum Südafrikas: erwirtschaftet 9% des Bruttosozialprodukts von ganz Afrika
Gauteng = Ort des Goldes auf Süd-Sotho

JOHANNESBURG 26° 12' S, 28° 4' O

Größe: 1.644 km²

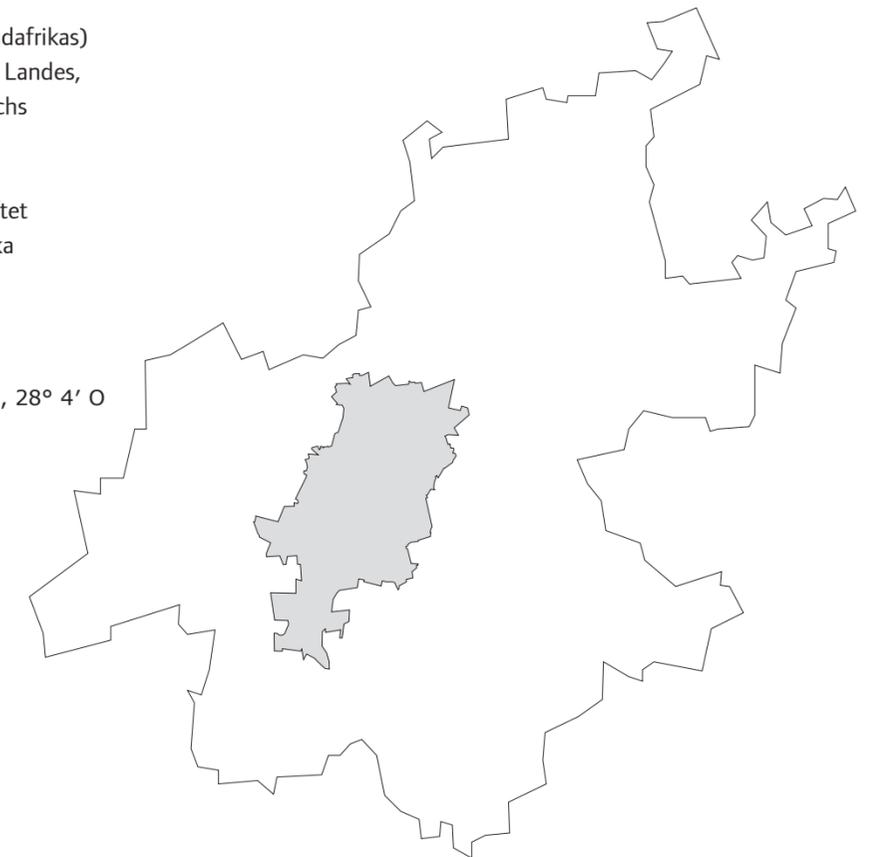
Einwohner: 3.225.608 (Stand 2001)

Johannesburg liegt in der Provinz Gauteng auf einer Höhe von 1753m

die Stadt war in 11 Verwaltungsbezirke unterteilt, seit Jänner 2001 sind diese verwaltungstechnisch in 7 Regionen zusammengefasst

die Arbeitslosenrate in der Stadt beträgt derzeit rund 37,3 %

91 % der Arbeitslosen gehören der schwarzen Bevölkerungsgruppe an



8 - Lage Johannesburgs in Gauteng



DATEN JOHANNESBURG²

Anstellungen nach Sektoren:

Dienstleistungssektor: **22%**

Produktion: **20%**

Handel: **19%**

Gemeinschafts- und Sozialwesen: **18%**

Baugewerbe: **8%**

Transport- und Kommunikationswesen: **6%**

Öffentliche Verwaltung: **5%**

Johannesburg besitzt den Spitznamen Egoli, was soviel wie Ort des Goldes bedeutet. **40%** des weltweiten Goldes wurde am Witwatersrand gefunden.

Es gibt **sechs Millionen** Bäume in Johannesburg (**1,2 Millionen** davon befinden sich in Parks und im Straßenraum, **4,8 Millionen** in privaten Gärten).

Es gibt **180 000** Straßenlaternen.

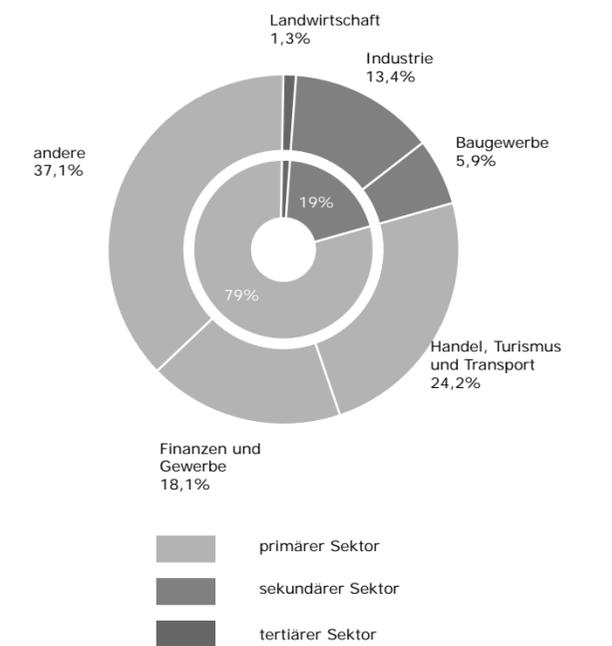
Es gibt **1780** Ampeln.

Es gibt **27** Friedhöfe, die **262ha** in der Stadt einnehmen. **7519km** Straßen laufen durch Johannesburg, **905km** davon sind unasphaltiert.

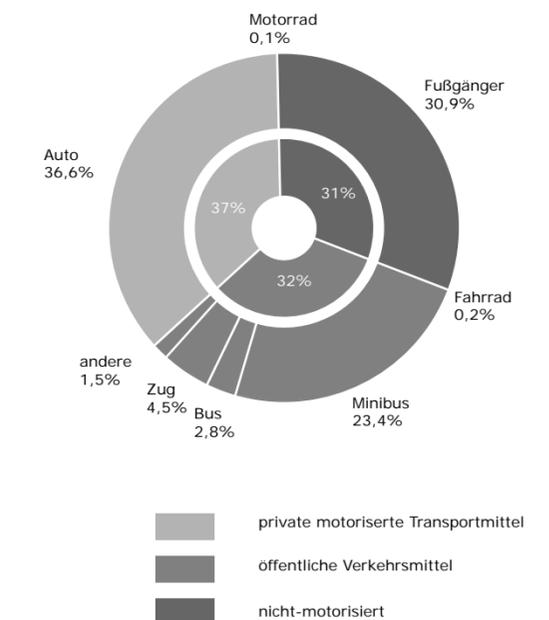
Die durchschnittliche Wegzeit für Pendler beträgt **72 Minuten**.

Die Stadt sammelt **1,8 Millionen Tonnen** Müll jedes Jahr. Davon werden **244 200 Tonnen** illegal abgeladen, **1779 Tonnen** sind Müll von den Straßen. Nur **13%** des Mülls wird recycelt.

90% der Stadtbewohner müssen bis zu **1km** zum nächsten öffentlichen Transportmittel laufen.



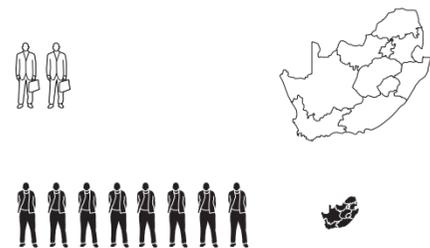
10 - Verteilung der Wirtschaftssektoren



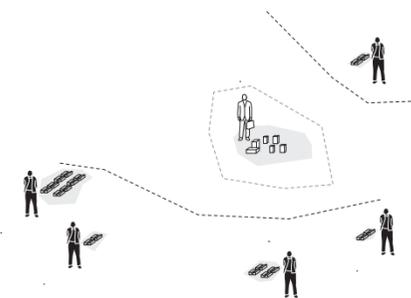
11 - Nutzung von Transportmitteln

JOHANNESBURG EIN GESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

“Johannesburg is a result of private enterprise.”
(Shiuan-Wen Chu, 2009)³

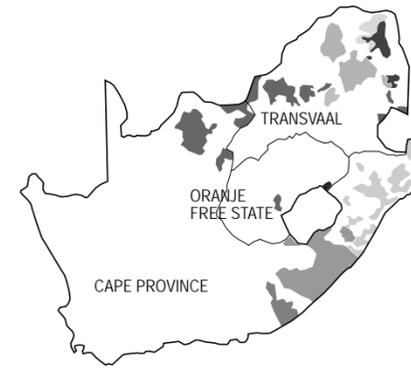


12 - Verteilung des Landbesitzes nach der Einführung des Native Land Act



13 - das Zentrum Johannesburgs darf ausschließlich von Weißen betreten werden; die Schwarze Bevölkerung wird in Townships angesiedelt

- 1886** Johannesburg wird nach ersten Goldfunden am Witwatersrand gegründet. Auf der Suche nach Arbeit zieht es vor allem Schwarze in die Stadt, sie werden in Behelfssiedlungen am Stadtrand untergebracht. Innerhalb der nächsten drei Jahre wächst Johannesburg zur größten Stadt Südafrikas an.⁴
- 1913** Die Landflucht wird durch den Native Land Act noch verstärkt; dieses Gesetz raubt der schwarzen Bevölkerung einen Großteil ihres Grundbesitzes. Mehr als 87% des Landes ist jetzt in der Hand der weißen Bevölkerung. Die AfrikanerInnen werden gezwungen in ihnen zugewiesenen Reservaten zu leben; da es dort aber kaum Arbeitsmöglichkeiten gibt, zieht es immer mehr Menschen in die Städte. Der Native Land Act ist damit das erste Gesetz, das territoriale Segregation aufgrund von Zugehörigkeit einer Kultur legalisiert.
- 1923** Der Native Urban Areas Act bewirkt eine vollständige Trennung der Wohngebiete. Ganze Stadtteile sind ausschließlich für Weiße zugänglich,⁵ Schwarze dürfen sich nur in der Stadt aufhalten, „wenn es für die Bedürfnisse des weißen Mannes von Nutzen ist“.⁶
- 1933** Die ganze Stadt Johannesburg wird zu einem weißen Gebiet erklärt.
- 1948** Die National Party gewinnt die Wahlen. Damit gilt das Jahr offiziell als Beginn der Apartheid.
- 1950** Der Group Areas Act teilt die Bevölkerung in vier Ethnien – Weiße, Afrikaner, Inder, Coloured – und weist ihnen Wohngebiete zu. Dabei wurden viele Slums niedergerissen, um Platz für neue, ausschließlich Weißen vorbehaltene, Wohnsiedlungen zu errichten; der Rest der Bevölkerung wird in neu errichteten Townships am Rande der Stadt untergebracht. Durch diese Einteilung der Bevölkerung wird Nicht-Weißen der Zugang zu gut entwickelten Teilen der Stadt verwehrt.⁷



14 - Verteilung der unterschiedlichen Homelands

- 1959** Der Black Self-Government Act unterteilt die schwarze Bevölkerung in acht verschiedene Gruppen und weist ihnen sogenannte Homelands zu. Obwohl diese Homelands als autonom gehandelt werden, bleiben sie wirtschaftlich und politisch von Südafrika abhängig; die Repräsentation der schwarzen Bevölkerung im Parlament wird damit aber aufgehoben.
- 1970** Durch den Bantu Homelands Citizen Act wird den BewohnerInnen der Homelands die Staatsbürgerschaft von Südafrika entzogen. Damit soll sichergestellt werden, dass die weiße Bevölkerung die Mehrheit im Land stellt.⁸
- 1976** Afrikaans, die damals von Schwarzen als Sprache der Unterdrückten angesehen wurde, soll als Unterrichtssprache in Schulen eingeführt werden. Es kommt zu großen Unruhen und blutigen Auseinandersetzungen bei denen mehr als 550 Menschen sterben, viele davon Schüler.⁹
- 1990** Die Rede de Klerks leitet den Anfang vom Ende des Apartheidregimes ein.
- 1991** Alle verbleibenden Apartheidgesetze werden aufgehoben.
- 1994** Mit den ersten demokratischen Wahlen in Südafrika und dem Sieg der ANC unter Nelson Mandela gilt die Apartheid offiziell als beendet.
- 1999** es kommt zu den ersten freien Wahlen nach der neuen, 1996 in Kraft getretenen Verfassung; Thabo Mbeki wird zum Nachfolger Mandelas gewählt.¹⁰
- 2009** Jacob Zuma wird neuer Präsident von Südafrika.



15 - Country club in Johannesburg, 1943



17 - Blick auf Moroka, ein Teil von Soweto, 1950



16 - Arbeiter auf dem Weg ins Township, 1960.



18 - Straßenleben in Soweto, 1950



19 (oben) - Luftaufnahme von Soweto, 1950
20 (unten) - Luftaufnahme des CBD, 1950

STADTAUFBAU

Um das Ziel des Group Area Acts zu erreichen, „waren umfangreiche Umsiedlungen notwendig, in deren Verlauf sich die „Segregation City“ (mit ungeplanter Segregation) allmählich zur „Apartheid City“ (mit geplanter Segregation) zu wandeln begann.“ (Bähr & Schröder-Patelay, 1985)¹¹

Ab 1950 wurde Johannesburg gezielt als Beispiel der idealen Apartheidstadt ausgebaut.

Der Aufbau ähnelt Strukturen europäischer und südamerikanischer Städte. Die Industriebezirke liegen nahe dem Central Business District entlang des Riffs, auf dem eine Transportachse entstand (Eisenbahn, Main Reef Road). Die Stadt wurde streng funktional getrennt, eine Erweiterung fand entlang der so genannten Entwicklungskorridore statt. Es herrschte eine ethnienbezogene Wohnsegregation die sich in Sektoren gliederte, die sogenannten „Group Areas“. Die Sektorenform begünstigt eine nach außen gerichtete, für andere Sektoren „ungestörte“ wohnräumliche Expansion. Die Verkehrsstruktur zwischen diesen Sektoren ist nur auf die minimalste Notwendigkeit ausgelegt, sie dient lediglich dem Erreichen des Arbeitsplatzes oder öffentlicher Einrichtungen. Diese Group Areas werden durch „buffer zones“ in Form von physischen Barrieren separiert.

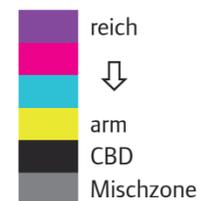
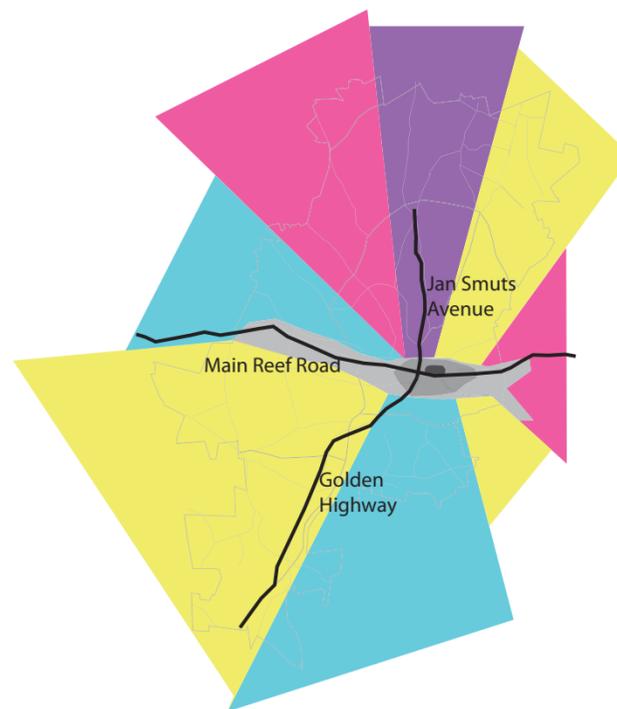
Das erste städtebauliche Element bildet der Stadtkern Johannesburgs (CBD). Angrenzend an den City-Bereich liegt ein Ring aus industriell-gewerblicher Mischzone mit teilweise noch vorhandener Wohnfunktion. Dieses Gebiet entstand während der damaligen Invasion der ärmeren weißen Bevölkerung. Der südliche Teil ist ein reines Industriegebiet das sich von Ost nach West über die ganze Stadt erstreckt und diese in Nord und Süd teilt. An diesen Kern schließen Wohngebiete der oftmals weißen Bevölkerung an. Dabei sind diese von innen nach außen in ältere und jüngere Stadtteile gegliedert. Die älteren, zentrumsnäheren Bezirke weisen eine ältere und ökonomisch schlechter situierte Bewohnerstruktur auf.

Die sektorenförmige Aufteilung ist durch zwei Orientierungsachsen bestimmt. Zum einen durch die Bergbau- und Industriezone entlang der Main Reef Road,

zum anderen durch die Entwicklungsrichtung des Ober-schichtviertels (Jan Smuts). Entlang des Golden Highway fädeln sich die Siedlungsgebiete des Südens.

Die südlichen und westlichen Sektoren sind traditionelle Wohngebiete der Unterschicht. Im äußersten Süden der Stadt, fernab von den Bergbau- und Industriearealen, entstanden aber auch Wohnviertel der gehobenen Bevölkerungsgruppen. Der Westen Johannesburgs ist durch seine dichte Lage zu der Industriezone zum Gebiet für Nicht-Weiße erklärt worden, der zentrumsnächste Bereich des Westens beherbergt die indische Community.

Die Sektoren sind nur durch lange Verbindungswege miteinander verwoben, um Kontakt zu minimieren. Die ringförmige Ordnung im Stadtzentrum und die sich daran anlagernde Sektorengliederung werden durch Subzentren modifiziert und erweitert.



21 - Sektorengliederung

Durch die Suburbanisierung entstehen immer mehr reiche Wohngebiete weit weg vom Zentrum (Dainfern, Fourways, Sandton). Dienstleistungsunternehmen siedeln sich in diesen Randgebieten der Stadt oder entlang großer Verkehrsachsen an, wodurch es zu einer Verdichtung an diesen Orten kommt.

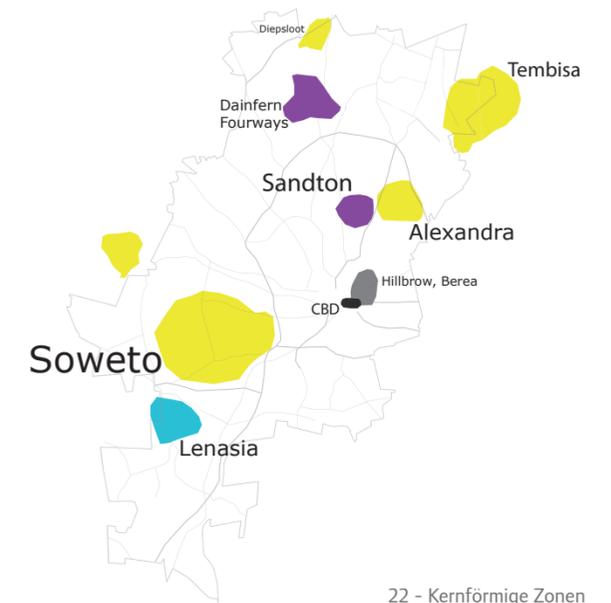
Weitere kernförmige Zonen sind die Townships der Schwarzen. Dieses Verteilungsmuster geht vor allem auf die geplante Segregation in Anwendung des „Group Area Act“ zurück.¹²

Schwarze wurden im äußeren Süden angesiedelt, der durch das Riff von der Stadt getrennt ist. Einzig Alexandra liegt im nördlichen Stadtgebiet, unweit der reichen Weißensiedlungen. Neben der Verdichtung der Townships durch Backyard-Shacks entstanden auch gänzlich informelle Hüttsiedlungen (Squatter Camps), meist ringförmig um bestehende Townships. Diesen Wohngebieten fehlt es völlig an Infrastruktur. Die Regierung versucht mit groß angelegten Siedlungsprojekten, diesem Problem gegenzusteuern. Es entstehen neue Satellitensiedlungen in Randgebieten, die den Townships der Apartheidzeit nicht unähnlich sind.¹³

Eine weitere Verdichtung findet im Nordosten der City statt. Die angrenzenden Wohngebiete Hillbrow und Berea sind zum Prototyp von Grey Areas geworden, hier zogen in den 1980er Jahren nach und nach Nicht-Weiße ein womit diese Viertel zu den ersten gemischten Wohngebieten Johannesburgs wurden. Die weißen Ansässigen verließen das Gebiet, Urban Blight war die Folge. Damit war eine erhebliche Verdichtung und Abwertung der Bausubstanz verbunden.

Diese wird in vielen Grey Areas in erster Linie durch die gängigen Vermietungspraktiken hervorgerufen. Durch die fehlende Instandsetzung der Bauten kam es zu einer rapiden Verschlechterung der Bausubstanz. Mit der Zeit avancierte das vormals noble Apartmentviertel zu einem urbanen Slum.¹⁴

Derzeit leben 20% der Bevölkerung in den nördlichen Vororten, welche den größten Teil des Stadtgebietes überspannen. Weit mehr als 50% leben hingegen im Süden.¹⁵

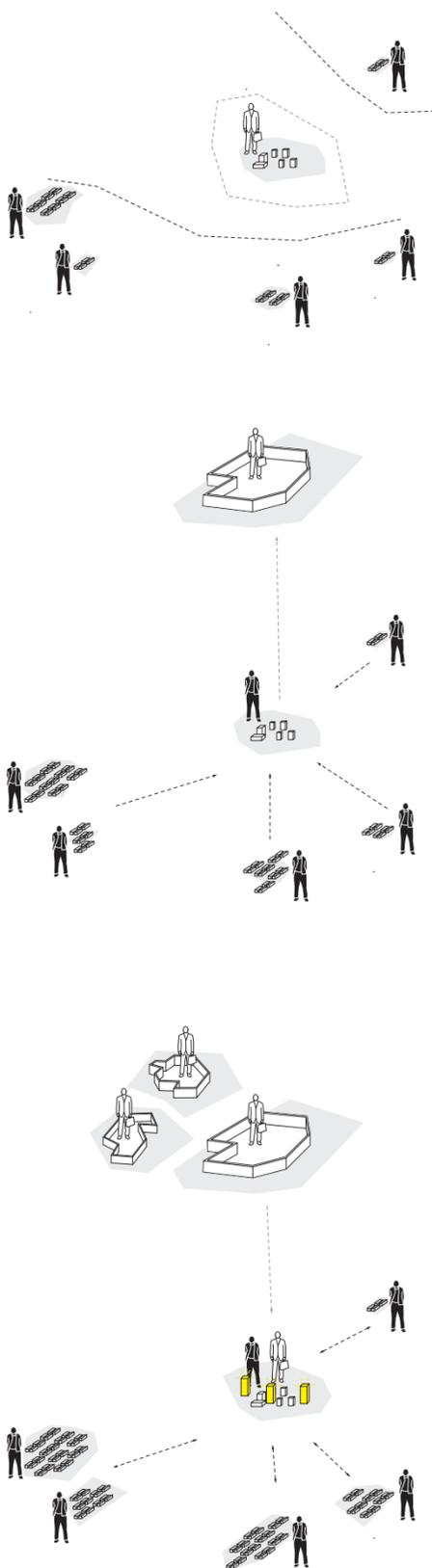


22 - Kernförmige Zonen

DIE ENSTEHUNG EINES NEUEN CBD

Noch lange vor dem Fall der Apartheid begann sich in Johannesburg ein langsamer Dezentralisierungsprozess abzuzeichnen. Bereits in den 70ern wanderten viele Firmen aus dem CBD Richtung Norden ab, verstärkt wurde diese Entwicklung eines neuen Zentrums, die ‚urbanisation of suburbia‘¹⁶, durch die Entstehung erster Shopping Malls. Dieses Phänomen kann durch den Vergleich der Entfernungen der Shopping Malls vom ursprünglichen Zentrum zu ihrem Erbauungsdatum verdeutlicht werden. So betrug die Distanz der ersten Mall Rosebank zum bestehenden CBD 7km, Hyde Park liegt 10km, Sandton City bereits 18km entfernt. Durch den Bau von Sandton City wurde der gesamte umliegende Bezirk stark aufgewertet, erstmals sprach man von der Entstehung eines neuen CBD, obwohl das eigentliche Stadtzentrum zu diesem Zeitpunkt noch funktionierte.

Barry Bristow, einer der führenden Stadtplaner, hatte eine eigene Theorie, warum es zu der Abwanderung in den Norden kam. Er führte den langsamen Verfall der inneren Stadt Johannesburgs auf die nicht vorhandenen Abstellmöglichkeiten für Autos zurück. Seit den 1960er Jahren nahm die Zahl an privaten Fahrzeugen



stetig zu, sodass es bald einfacher war, mit dem Auto zu einer Shopping Mall zu fahren als den Bus in die Stadt zu nehmen. Bereits in den 1980ern entwickelte sich so eine Generation, die noch nie ein öffentliches Transportmittel verwendet hat und der das historische Zentrum Johannesburgs gänzlich unbekannt ist.¹⁷ Dieses Phänomen ist bis heute unverändert, ein Fortbewegen in der Stadt ohne Auto kaum denkbar.

Dadurch entstand eine gewisse Rivalität zwischen den beiden Zentren: eines im Norden für fliehende Reiche, das bestehende für die zuziehenden Armen. Dabei blieb das alte Zentrum Johannesburgs, im Vergleich zu anderen Städten, in denen ähnliche Abwanderungsprozesse passieren, weiter belebt. Es kam lediglich zu einer Umschichtung der Bevölkerung, da sich aufgrund des Mangels an Wohnmöglichkeiten in den Townships viele Schwarze zuerst illegal, später auf Grund der Aufhebung des Group Areas Act legal in Gebieten, die früher als 'Whites only' ausgewiesen waren, niederließen, was wiederum die Weißen darin bestärkte, die innere Stadt zu verlassen und in einen der nördlich gelegenen Vororte zu ziehen. Heute sind zwei Drittel der BewohnerInnen im Zentrum schwarz, weniger als 20% weiß.

„Ironically, today, racial integration strategies would have to involve attracting White households back into the inner city from the suburbs.“ (Oelofse, 2003)¹⁸

Trotz dieser Entwicklung wurde auch im ursprünglichen Zentrum noch gebaut. 1972 konnte das Carlton Center eröffnet werden, die umliegenden Autobahnen wurden fertig gestellt und bis 1987 kamen unzählige neue Gebäude dazu, darunter viele Hochhäuser.

23 - Umwälzung der BewohnerInnen in der inneren Stadt
oben: räumliche Aufteilung während der Apartheid
mitte: Flucht der weißen Bevölkerung in nördlich gelegene Suburbs; vermehrter Zuzug der Schwarzen in das Zentrum
unten: langsam kommt es zu Revitalisierungsprozessen im historischen Zentrum

ENTWICKLUNGSPLÄNE FÜR DIE INNERE STADT

„The Johannesburg inner city has become a vast, fluid zone of constant motion, fleeting interaction, and chance encounters.“ (Murray, 2008)¹⁹

Die Veränderungen in der Stadtstruktur Johannesburgs und der langsame Verfall der inneren Stadt ging nicht gänzlich unbeobachtet vonstatten, wie Beall, Owen und Parnell (2002) feststellen²⁰. Für die nationale und lokale Politik schien aber ein Eingreifen entweder nicht von Interesse oder damals nicht möglich. Nach den politischen Neuordnungen war die Innere Stadt damit ein ideales Testfeld, um Kontrolle und Stärke zeigen zu können. Das erklärt auch das neuerdings rege Interesse an der Aufwertung des alten Zentrums.

Dabei liegt das Hauptaugenmerk vor allem auf dem Zuzug großer Firmen und InvestorenInnen und weniger bei der momentanen Stadtbevölkerung. Diese Tendenz wirtschaftlicher Aufwertung arbeitet gegen das Interesse der durchschnittlichen innerstädtischen BewohnerInnen und erzeugt den Eindruck, dass in der inneren Stadt keine funktionierende Gemeinschaft mehr existiert.²¹

Bei der Entwicklung der Programme zur Revitalisierung der inneren Stadt Johannesburgs wird gerne auf Konzepte anderer Länder zurückgegriffen. So wurde etwa die Idee des Newtown Cultural Precinct von einem der Hauptverantwortlichen als 'a strategy that has worked in many parts of the world and major cities in the US'²² beworben. Vieles musste aber auf den südafrikanischen Kontext angepasst werden. So wurden etwa neue Gesetze erlassen, die den informellen Verkauf von Waren auf der Straße unterbinden sollten. Nach und nach werden damit die Überlebensstrategien der Armen in der Stadt kriminalisiert.²³

Auch der Wohnungsmarkt gehört zu einem wichtigen Punkt in der Aufwertung der inneren Stadt. Allerdings scheint auch hier das Interesse eher an einer Erhöhung der Objektwerte zu liegen:

„However, capital is invariably self-interested, and the investment of time, energy and resources in improving residential accommodation is as much about keeping general property values up as about providing homes and shelter.“ (Beall, Owen und Parnell, 2002)²⁴

JDA / PRECINCTS

Die Johannesburg Development Agency (JDA) ist ein kommunales Unternehmen, das der Stadt Johannesburg gehört. Seit der Gründung 2001 sieht die JDA ihre Aufgabe in der Entwicklung und Unterstützung urbaner Regenerationsprozesse. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Anregung von Investitionen aus dem privaten Sektor, aber auch ortsbezogene Entwicklungsstrategien in heruntergekommenen Gebieten oder die Förderung wirtschaftlichen Wachstums gehören zu ihrer Aufgabe.²⁵

Um die Regeneration in der inneren Stadt gezielt umsetzen zu können, unterteilt die JDA den CBD in einzelne Entwicklungszonen, sogenannte „Precincts“. Diesen wird ein jeweiliger Themenschwerpunkt zugeordnet, der die Entwicklungsrichtung vorgeben soll. Beispiele dafür sind der Fashion District, der Hillbrow Health Precinct, die Jewel City oder der Aufbau eines Marktes im Faraday Precinct.

Einige Projekte in der inneren Stadt wurden bereits umgesetzt, viele weitere sollen noch folgen. So gilt zum Beispiel die Nelson Mandela Bridge, die die Zuggleise überspannt und den Stadtteil Braamfontain nördlich des CBD mit Newtown im Zentrum verbindet, als eines der bereits fertig gestellten Vorzeigeprojekte.

Ein bedeutendes und vor allem für die weitere Planung interessantes Entwicklungsziel der JDA ist der sogenannte Newtown Cultural Precinct.

Newtown gilt als eines der fünf touristischen Entwicklungsgebiete. Es soll ein sicherer, attraktiver Stadtteil geschaffen werden; der Schwerpunkt wurde hier auf kulturelle Einrichtungen gelegt. Viele, wie zum Beispiel das Museum Africa oder das bekannte Jazzlokal Kippies, waren bereits vorhanden, andere wie die Dance Factory, das Sci Bono Centre oder die Revitalisierung der historischen Turbine Hall, wurden Schritt für Schritt umgesetzt.



24 - Metro Mall

METRO MALL

Die Metro Mall wurde im Jänner 2003 eröffnet und befindet sich im Zentrum von Johannesburg. Sie ist einer der größten Verkehrsknotenpunkte der Stadt. Bis zu 2000 Minibus Taxis und 100 Busse können hier auf drei Stockwerken untergebracht werden. Im Erdgeschoß befindet sich eine Marktzone, in der ca. 450 informelle HändlerInnen Platz finden, um ihre Waren legal anzubieten. Geplant wurde dieser Taxirank von Urban Solutions, einer in Johannesburg ansässigen Bürogemeinschaft aus ArchitektenInnen und PlanerInnen im städtebaulichen Bereich.²⁶



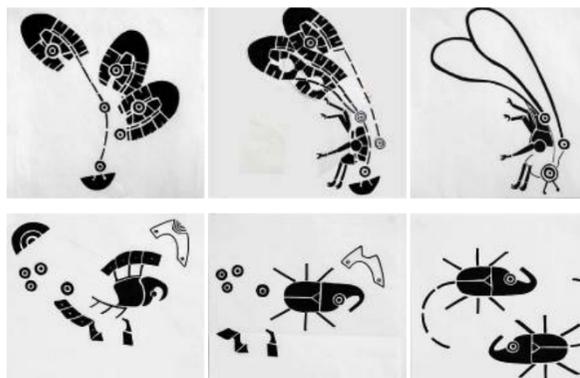
25 - Waren am Muti-Markt

FARRADAY MARKET

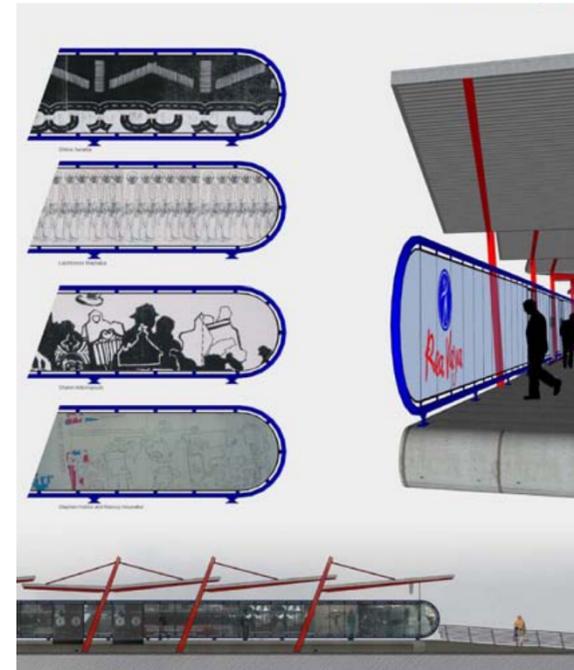
Am südöstlichen Rand des CBDs befindet sich der sogenannte Faraday Precinct, ein von der JDA ausgewiesenes Entwicklungsgebiet. 2003 konnte hier der von Albonica Sack Mzumara Architects & Urban Designers in Zusammenarbeit mit MMA Architects entworfene Faraday Market and Transport Interchange eröffnet werden. An der Stelle der früheren Faraday Railway Station, die Station an der MinenarbeiterInnen in die Stadt und zu den Goldminen gelangten, wurde neben einer neu organisierten Anlaufstelle für Minibus Taxis auch ein Muti-Markt geschaffen, an dem alle möglichen traditionellen Heilmittel ver- und gekauft werden können.²⁷ Das Projekt ist ein weiterer Schritt in die Richtung, das weitgehend illegale System an privaten Taxiunternehmen in den Griff zu bekommen, oder zumindest formale Orte zu schaffen, durch die PassagierInnen das Ein- und Umsteigen zwischen verschiedenen Taxirouten erleichtert werden kann.

TRINITY SESSION

Trinity Session wurde von den beiden Künstlern Stephen Hobbs und Marcus Neustetter ins Leben gerufen und befasst sich stark mit Kunst im öffentlichen Raum beziehungsweise mit kreativen Ansätzen zur Wiederbelebung öffentlichen Raums. Dabei definiert sich das Projekt stark über den kreativen Austausch und die Reaktion auf gegebene Situationen der Stadt Johannesburg. Der Entschluss, die Räumlichkeiten der Galerien zu verlassen und ihre Kunst direkt im öffentlichen Raum auszustellen, stellte einen wichtigen Entwicklungsschritt ihrer Arbeit dar. In den letzten Jahren entstanden so viele Projekte



26 - Entwürfe für eine Pflastergestaltung



27 - Gestaltung einer Busstation

in Zusammenarbeit mit lokalen KünstlerInnen und BewohnerInnen, die zum Ziel hatten, mit Hilfe kleinerer Interventionen zur Aufwertung des jeweilige Gebietes beizutragen und den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten.²⁸

Ein Beispiel solcher Arbeiten ist das Public Artworks Programme, das 2007/2008 von Trinity Session gemeinsam mit Joint Venture in den innerstädtischen Bezirken Hillbrow, Berea und Yeoville durchgeführt wurde. Diese sehr dicht besiedelten Stadtteile gelten als besonders heruntergekommen und gefährlich, viele der BewohnerInnen sind ImmigrantInnen anderer afrikanischer Länder. In Kooperation mit verschiedenen KünstlerInnen entstanden, wo es möglich war, unter Einbindung der lokalen Bevölkerung in Form von Workshops, kleinere und größere Interventionen, die sich in die Stadtlandschaft einbetten und so punktuelle Aufwertungen erzeugen. Es konnten unterschiedlichste Arbeiten umgesetzt werden, die Bandbreite reicht von geschnitzten Skulpturen aus alten Baumstümpfen über Sitzmöglichkeiten im Straßenraum bis zu Neugestaltungen von Kinderspielplätzen.²⁹



28 - Screen Shots aus einem Video, das im Rahmen des Projekts *Happy Hawker* entstand

WORKSHOPS von KATHARINA RHODE

Seit 2005 beschäftigt sich Katharina Rhode mit dem Leben auf den Straßen im Zentrum Johannesburgs. Zusammen mit Studierenden greift sie mit kleinen, temporären Aktionen in das Geschehen ein und beobachtet die Reaktionen der StadtbenutzerInnen. Unter dem Namen Urban & Fashion wurde etwa im Mai 2005 der Fashion District für einen Tag mit unterschiedlichen Projekten bespielt. Mit diesen sollte auf Potentiale in der Gegend aufmerksam gemacht werden und auf der anderen Seite den Studierenden die Möglichkeit geboten wurde, sich direkt mit den Problemen in der inneren Stadt zu befassen. Es entstanden beispielsweise mobile Sitzmöbel für informelle HändlerInnen oder eine Modeschau, auf der lokale Erzeugnisse präsentiert werden konnten.³⁰

Ein weiteres Projekt, *Happy Hawker*, das 2009 umgesetzt wurde, beschäftigt sich mit den unterschiedlichen Überlebensstrategien der Straßenhändler in Johannesburg. Dabei wurde auf die Regulierung von Räumen in Bezug auf öffentlichen Verkauf aufmerksam gemacht; ein Video zeigt mit welchen kreativen Mitteln die Händler ihr Hab und Gut in sekundenschnelle zusammenpacken können, um vor der Polizei zu fliehen.³¹



29 - Foto des Projektes „eine Frage des Platzes“, das im Rahmen des Happy Hawker Projekts entstand
 Gebrauchsanweisung: Nutze diese außerordentliche limitierte Auflage von FREIEM RAUM für jegliche Gelegenheit:
 Du brauchst Platz zum Handeln, bist hierin aber eingeschränkt worden? Dann nutze diesen TRAGBAREN RAUM, um von dort zu handeln! Hiermit blockierst Du keinen eingeschränkten Raum, denn Du hast Deinen eigenen mitgebracht!

- 1 <http://www.nationmaster.com/country/sf-south-africa> (Zugriff am 03.07.2009)
- 2 http://www.jda.co.za/info/fast_facts.stm. (Zugriff am 15.11.2009)
- 3 Shiu-an-Wen Chu (2001). *Paranoid Urbanism - Enclaves In Johannesburg, Version 1, 1886-2001*. <http://swchuarchitect.blogspot.com/search/label/observation>. (Zugriff am 21.10.2009)
- 4 <http://www.city-data.com/world-cities/Johannesburg-History.html> (Zugriff am 19.07.2009)
- 5 <http://www.sahistory.org.za/pages/chronology/special-chrono/governance/apartheid-legislation.html> (Zugriff am 23.07.2009)
- 6 Rasmuss Henning (1997). *Soweto, eGoli – die andere Stadt*. In *Bauwelt* (1997/12). Seite 617
- 7 <http://www.sahistory.org.za/pages/chronology/special-chrono/governance/apartheid-legislation.html> (Zugriff am 23.07.2009)
- 8 <http://africanhistory.about.com/od/apartheidlaws/g/No26of70.htm> (Zugriff am 19.07.2009)
- 9 <http://www.city-data.com/world-cities/Johannesburg-History.html> (Zugriff am 19.07.2009)
- 10 <http://www.sahistory.org.za/pages/chronology/general/1990s.html> (Zugriff am 23.07.09)
- 11 Wagner Sven Anders (2001). *Die südafrikanische Stadt und ihr Wandel nach der Apartheid am Beispiel Johannesburg*. Universität Trier: <http://www.hausarbeiten.de/faecher/vorschau/105892.html>. (Zugriff am 02.12.2009)
- 12 ebd.
- 13 Frescura Franco (2000). *Deconstructing the Apartheid City*. <http://www.sahistory.org.za/franco/urban-issues-apartheid-city.html>. (Zugriff am 02.12.2009)
- 14 Simone Abdoumalig (2008). *People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg*. In Nuttall Sarah, Mbembe Achille (Hrsg.). *Johannesburg. The Elusive Metropolis*. Johannesburg: Wits University Press. Seite 83
- 15 Scheuermaier Markus (2008). *Public Space in Post-Apartheid Johannesburg*. <http://www.hksafricapolicyjournal.com/issues/volIV/scheuermaier>. (Zugriff am 13.12.2009)
- 16 Murray Martin J. (2008). *Taming the Disorderly City. The Spatial Landscape of Johannesburg*. New York: Cornell University Press. Seite 127
- 17 Chipkin Clive M. (2008). *Johannesburg Transition*. Johannesburg: STE Publishers. Seite 261
- 18 Oelofse Mike (2003). *Social Justice, Social Integration and the Compact City: lessons from the Inner City of Johannesburg*. In Harrison P., Huchzermeyer M. & Mayekison M. (Hrsg.). *Confronting Fragmentation. Housing and Urban Development in a Democratising Society*. Lansdowne: University of Cape Town Press. Seite 93
- 19 Murray Martin J. (2008). *Taming the Disorderly City. The Spatial Landscape of Johannesburg after Apartheid*. New York: Cornell University Press. Seite 158
- 20 Bell Jo, Crankshaw Owen & Parnell Susan (2002). *Uniting a divided City. Governance and Social Exclusion in Johannesburg*. London: Earthscan Publication Ltd. Seite 109
- 21 ebd. Seite 110
- 22 ebd. Seite 115
- 23 Murray Martin J. (2008). *Taming the Disorderly City. The Spatial Landscape of Johannesburg after Apartheid*. New York: Cornell University Press. Seite 154-160
- 24 Bell Jo, Crankshaw Owen & Parnell Susan (2002). *Uniting a divided City. Governance and Social Exclusion in Johannesburg*. London: Earthscan Publication Ltd. Seite 116
- 25 http://www.jda.org.za/index.php?option=com_content&view=article&id=47&Itemid=74 (Zugriff am 17.09.2009)
- 26 <http://www.joburg.org.za/content/view/1713/188/> (Zugriff am 04.09.2009)
- 27 <http://www.joburg.org.za/content/view/121/58/> (Zugriff am 12.09.2009)
- 28 <http://www.onair.co.za/broadcast/> (Zugriff am 30.07.2009)
- 29 <http://www.onair.co.za/broadcast/?p=108> (Zugriff am 30.07.2009)
- 30 Le Roux Hanna, Rhode Katharina (2005). *Urban & Fabrics*. Johannesburg: University of the Witwatersrand
- 31 <http://www.katharina-rohde.com/lang/de/archives/48> (Zugriff am 07.08.2009)

STADTANALYSE

Im nachfolgenden Kapitel werden spezielle Faktoren durchleuchtet und untersucht, die den Planungsprozess in Gauteng der letzten Jahren stark beeinflusst haben. Im Falle der Pufferzonen wird eine territoriale Problematik Südafrikas beschrieben, welche vermutlich einzigartig in Metropolen ist. Diese Stadtphänomene sollen als Grundlage für eine kritische Planung dienen und können auch auf andere Metropolen „in Transition“ angewendet werden. Doch sollen all die anderen großen und kleinen spezifischen Johannesburger Charakteristika, auch wenn sie hier nicht speziell erwähnt werden, nicht außer Acht gelassen werden.

“This has put the city under the spotlight because, in looking for a positive rather than a negative scenario of a socially just, democratic and sustainable urban future, international analysts, policy makers and practitioners are closely monitoring the experience of post-apartheid Johannesburg as it tries to steer and manage complex political, social and economic change” (Alan Mabin, 1999)¹

Globale Phänomene der Stadtentwicklung

Bevor im Besonderen auf Johannesburg eingegangen wird, muss betont werden, dass viele der dort beschriebenen Faktoren nicht nur in dieser Stadt vorkommen. Generell können in vielen Städten ähnliche Entwicklungen beobachtet werden. Hohe Raten an Landflucht, Verelendung des historischen Zentrums oder eine zunehmende Verräumlichung von Segregation sind Punkte, mit denen viele Städte zu kämpfen haben.

Dies sind keine neuen Phänomene; sie werden schon seit geraumer Zeit erkannt. Allerdings konzentrieren sie sich eher auf Städte der südlichen Hemisphäre, wo theoretische Überlegungen noch sehr jung sind. Lange Zeit kamen Konzepte dazu aus westlichen Ländern und trafen nicht immer die Bedürfnisse der Bevölkerung vor Ort.

In den 1960ern wurde das Verständnis von Armut auf ökonomische Faktoren reduziert, soziale Aspekte wurden nicht miteinbezogen. Wirtschaftliches Wachstum und

Modernisierung erschienen damals als Lösung für diese Problematik und man war der Überzeugung, dass der Aufschwung schon irgendwann zu den unteren Schichten durchsickern würde. Weiters wurde die Armut nicht mit Städten in Verbindung gebracht, sondern galt als Phänomen ruraler Gebiete. Urbanisierung in Verbindung mit dem Transfer von Arbeitskraft in die Produktionsgebiete galt als Lösung.²

Besonders oft wird in Literatur zu Südafrika oder Johannesburg ein Vergleich mit Brasilien hergestellt. In beiden Ländern führte eine sehr gewinnorientierte Wirtschaft zu starken sozialen Ungleichheiten. In meist verarmter, ruraler oder semi-ruraler Umgebung liegen geballt privilegierte Regionen, „Markt-Enklaven“, von denen aus der Handel kontrolliert wird. In Südafrika ist Gold das wichtigste Exportgut, die Provinz Gauteng, in der auch Johannesburg liegt, ist hier der wichtigste Umschlagplatz. In Brasilien konzentriert sich der Handel im sogenannten Kaffee-Dreieck zwischen Sao Paulo, Belo Horizonte und Rio de Janeiro.³ Ein starker Zuzug der verarmten Landbevölkerung in der Hoffnung auf Arbeit in den Metropolen ist die Folge und führt zu einer hohen Konzentration armer Bevölkerung in den Städten.⁴

Aus Angst vor den BewohnerInnen ärmerer Gebiete und der zuziehenden Landbevölkerung verschanzt sich die wohlhabende Bevölkerung zunehmend hinter hohen Mauern, was eine Abnahme der sozialen Durchlässigkeit zur Folge hat. Ist es in Südafrika die Bevölkerung der Townships, so fürchten sich die BrasilianerInnen vor den Favela-BewohnerInnen.

Betrachtet man zum Beispiel die Stadtentwicklung Sao Paulos, so können einige Parallelen mit Johannesburg gezogen werden. Beide Städte gelten als wirtschaftliche Zentren, kämpfen aber mit starken sozialen Ungleichheiten. Ein großer Teil der Bevölkerung lebt in prekären Lebens- und Wohnverhältnissen, während sich die Wohlhabenden in ihre von hohen Mauern umgebenen, vermeintlich sicheren Inseln zurückziehen. Die Trennung der Wohnorte nach Schichten und Tätigkeit, bzw. nach Zugehörigkeit einer Kultur, ist in beiden Städten deutlich spürbar.

Die Stadtsoziologin Teresa Caldeira verwendet für Sao Paulo die metaphorische Beschreibung „Stadt der Mau-

ern“ und bezeichnet damit die soziale Segregation zwischen den Morros, den Favela-BewohnerInnen auf dem Hügel, und den Asphaltos, den Wohlhabenden, die in Gebieten mit asphaltierten Straßen leben.⁵ Bewegt man sich in Johannesburgs wohlhabenden Wohngegenden, kann die Bezeichnung der „Stadt der Mauern“ auch hier angewandt werden. Breite Straßen mit hohen Mauern auf beiden Seiten und praktisch kein Leben auf der Straße prägen das Bild.

Auch in der Entwicklung der historischen Zentren der beiden Städte können gewisse Parallelen gezogen werden. Das Zentrum war lange einer gewissen Elite beziehungsweise Ethnie vorbehalten und erlebte in beiden Fällen in Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs eine rege Bautätigkeit. Mit dem Wachstum der Städte schienen die Zentren flächenmäßig aber bald zu begrenzt und die Angst vor den ständig zuziehenden Armen wuchs an. Eine Flucht in neu gegründete Wirtschaftszentren am Rande der Stadt und ein Rückzug in vermeintlich sichere Enklaven waren die Folge. Die Innenstädte verkamen langsam, informelle Nutzungen stiegen stark an, infrastrukturelle Arbeiten wurden auf ein Minimum reduziert und viele der ehemals repräsentativen Gebäude stehen leer. Heute wird langsam versucht, durch verschiedene Revitalisierungsprozesse die Innere Stadt wieder attraktiv zu gestalten.⁶

Während die historischen Zentren immer weiter aus dem Interessenfokus der Elite verschwanden, entwickelten sich an den Stadträndern neue Siedlungsgebiete. Waren es früher die Siedlungen der Armen, die in möglichst großer Distanz zum Stadtkern errichtet wurden, so flüchten heute die Wohlhabenden in neu entstehende Suburbs, die von eingezäunten Wohngebieten über streng bewachte Shopping Malls bis hin zu kompletten Entertainment-Tempeln oder Sportkomplexen alles zu bieten haben.

Der großen Wohnungsnot der armen Bevölkerung begegnet man mit Massenwohnbauten an der äußeren Peripherie, die durch kaum vorhandene Infrastruktur und schlechte Anbindung an die eigentliche Stadt geprägt sind. So wird auch heute die territoriale Ausgrenzung durch staatlichen Wohnbau noch vorangetrieben.⁷ Das Phänomen des Rückzugs und der Abschottung wird durch die Angst vor Gewalt und Kriminalität noch ver-

stärkt. Johannesburg und Sao Paulo sind Städte, die sehr hohe Kriminalitätsraten aufweisen. Da die Gewalt häufig mit dem öffentlichen Raum in Verbindung gebracht wird, rechtfertigt die Elite das Zurückziehen hinter hohe Mauern mit solchen Statistiken. Dadurch wird aber eine Durchmischung sozialer Schichten völlig unterbunden.

Johannesburg, Sao Paulo und viele andere Städte kämpfen heute mit den geradeeben beschriebenen Phänomenen. Immer öfter treten diese Megastädte in den Fokus wissenschaftlicher Untersuchungen, neue Lösungsansätze werden gesucht und sind angesichts der rasanten Entwicklung dringend notwendig.

30 - Blick aus dem Süden über die Goldminenhügel Richtung CBD



KOMPAKTE STADT vs. FRAGMENTIERTE STADT

„Die Struktur und Vitalität von Städten gibt unmissverständlich Auskunft über die tatsächliche Entwicklung der Gesellschaft.“ (Wentz, 2000)⁸

Im internationalen Kontext wird die Globalisierung oft als Schlüsselmotiv für eine dezentrale urbane Entwicklung gesehen. Neue Netzwerke und Verbindungen ermöglichen Kommunikation ohne eine Bindung an einen Ort; durch das fortschreitende Wachstum der Städte in ihr Umland wird es immer schwieriger, klare Grenzen zu ziehen.

Aus ökonomischer Sicht ist es einfach, das Model der kompakten Stadt der Zersiedelung des Umlandes entgegen zu setzen, planerisch und gesellschaftlich gesehen gibt es aber viel mehr Aspekte, die berücksichtigt werden müssen. Dichte in einer Stadt kann nicht automatisch mit einem funktionierenden sozialen Stadtgefüge gleichges-

etzt werden, Kompaktheit schafft nicht gleich Urbanität. In Südafrika spielte die Politik des Apartheid-Regimes eine tragende Rolle in der fragmentierten Entwicklung der Städte. Strikte Trennungen nach Ethnie und sozialer Stellung führten zu einzelnen Stadtteilen, die untereinander nur schlecht oder gar nicht vernetzt waren. Hauptsächlich als reine Wohngebiete geplant, wurde auf Infrastruktur und öffentliche Einrichtungen kaum Rücksicht genommen.

Diese gezielte Einteilung in einzelne Stadtfragmente ist auch heute noch deutlich spürbar. Aktuelle städtebauliche Tendenzen scheinen das Problem aber nicht nur zu ignorieren, es zeichnet sich sogar eine neue Form der räumlichen Segregation ab. Viele Bevölkerungsgruppen werden aus bestimmten wirtschaftlichen und sozialen Bereichen ausgeschlossen, die neue Segregation ist aber nicht mehr ausschließlich auf die Ethnie beschränkt. Während die rasch wachsende schwarze Elite ebenfalls in die nördlichen Bezirke drängt, zeigt sich, dass die Trennung der Bevölkerung immer mehr auf dem wirtschaftlichen Status basiert. Es kam von einer Umschichtung der Segregation durch ethnische Zugehörigkeit zu einer Segregation durch Klassenzugehörigkeit, ein Wechsel von einer staatlichen zu einer wirtschaftlichen Form von Segregation.

Im Stadtbild wird dies durch die fortschreitende Entstehung von einzelnen Clustern deutlich, die verschiedene Funktionen im alltäglichen Leben erfüllen. Losgelöst von der Umgebung und ohne erkennbaren Zusammenhang findet man, meist hinter hohen Mauern versteckt, Shopping Malls, Entertainment Tempel oder Wohnsiedlungen, welche die Größe ganzer Dörfer haben. Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Stellung gibt an, wer Zutritt bekommen kann und wer von diesen eingeschlossenen Funktions-Inseln ausgeschlossen bleibt.

Dadurch ergeben sich immer längere Transportwege. Die Verbindung der einzelnen Stadtfragmente ist ein großes Problem in vielen Städten Südafrikas. Verglichen mit anderen Städten in Schwellenländern, weist Johannesburg eine sehr niedrige Bevölkerungsdichte auf, wobei diese je nach Stadtteil stark variiert. Die Distanzen in der Stadt sind groß, so muss man mit einer durchschnittlichen Wegzeit von über einer Stunde rechnen. Für Strecken in die

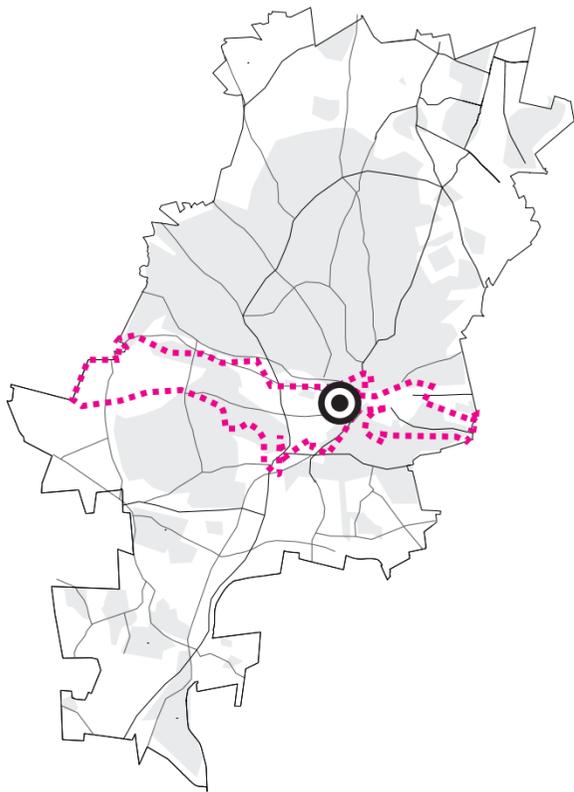
ärmeren südlichen Stadtteile steigt die Dauer beträchtlich an. Grundsätzlich ist der Transport in der Stadt auf den Autoverkehr ausgelegt, aber nur etwa 37% der Haushalte besitzen ein privates Fahrzeug, bis zu 30% legen die Strecke zu ihrer Arbeitsstätte zu Fuß zurück und bis zu 46% der Haushalte verwenden mehr als 10% ihres Einkommens für Transport.

Die Planung neuer, subventionierter Wohngebiete nimmt wenig Rücksicht auf Transportmöglichkeiten zu sozialen Einrichtungen oder Arbeitsstätten. Aber genau die Zielgruppe solcher Wohngebiete kann sich in 90-95% der Fälle kein eigenes Auto leisten und ist somit auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.⁹ (vgl. Grafik auf Seite 21)

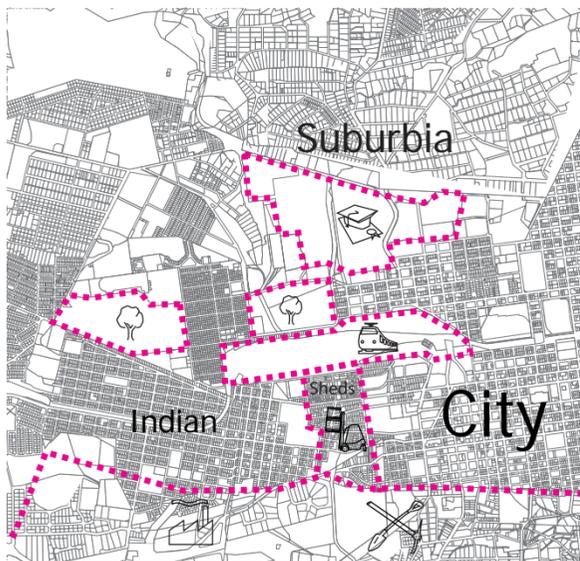
„The language of contemporary planning is the language of synoptic thinking, policy coherence, compact cities, and spatial integration. It is a language that is unfortunately prone to a level of abstraction in which the issues of everyday life are translated into plans and policies that often bear little resemblance to the real concerns of people.“ (Harrison, 2003)¹⁰

Die kompakte Stadt mag in vielen Bereichen als eine Lösung mancher Probleme erscheinen, allerdings kann dieses Konzept nicht über das ganze Stadtgefüge gelegt werden. Erzeugung einer höheren Dichte nur vom Zentrum der Stadt ausgehend zu betrachten, wäre zu einseitig. Stattdessen sollte auf die einzelnen Stadteile und deren Funktionen Rücksicht genommen werden. Unterschiedliche NutzerInnen haben unterschiedliche Anforderungen, die Verdichtung und Aufwertung sollte also in den einzelnen Gebieten erfolgen. Gerade in Südafrika sind die Überlebensstrategien vieler BewohnerInnen sub-urbaner Townships auf die semi-ruralen Verhältnisse dort angepasst.¹¹

„Kompaktheit sollte im eigentlichen Sinne des Wortes ein hohes Maß an Nutzungsmöglichkeit bei hinreichend hoher sozialer und kultureller Dichte bieten. Damit nähern wir uns der Bedeutung der kompakten Stadt im Städtebau: Kompaktheit als Überlagerung und Verflechtung der Nutzungen.“ (Wentz, 2000)¹²



31 - die Goldminenhügel sind die größte Pufferzone der Stadt und teilen sie in Norden und Süden



32 - Pufferzonen im Zentrum
Parks, Industriezonen und Gleisanlagen dienen als Puffer zwischen den unterschiedlichen Bezirken im Zentrum

PUFFERZONEN

Infolge des Group Area Acts von 1950 wurden zwischen den rassistisch (weiß, farblich, schwarz, asiatisch) getrennten Gebieten Flächen als Puffer eingesetzt. Bis heute sind diese Gebiete in Stadtentwicklungsplänen nicht gesondert berücksichtigt, obwohl sie aufgrund ihrer speziellen Lage großes Potenzial in sich bergen.

„The use of buffer zones and other devices to minimise interaction among races added to the spatial fragmentation of the apartheid city.“ (Smith, 2003)¹³

In der "idealen Apartheidstadt" wurden alle Ethnien durch buffer zones in Form von physischen Barrieren, Verkehrsanlagen, Industrieeinrichtungen oder unbebauten Landstücken getrennt. Diese Zwischenbereiche waren mindestens 100m breit, konnten aber bis zu 250m oder mehr sein. Manchmal wurden schwer überwindbare natürliche Hindernisse wie Berge oder Täler als trennende Gebiete verwendet.

Pufferzonen waren immer unter weißer Verwaltung und wurden oft als Industriezonen verwendet. Die ArbeiterInnen kamen aus dem angrenzenden Townships, ihre Steuern wurden aber an die weißen Gemeinden bezahlt, deren infrastruktureller Ausbau damit finanziert wurde.

Wohngebiete wurden für jede Gemeinschaft separat errichtet. In ihnen wurde nicht nur nach Ethnien sondern auch nach Stämmen getrennt. So durften beispielsweise Sotho nicht in Zulu-Gebieten wohnen. Ethnische Vermischung zwischen Weiß und Nicht-Weiß wurde oftmals mit brutaler Polizeigewalt verhindert. Zwischen den Nicht-Weißen Gruppen fand jedoch mehr Austausch statt.

“Usually, there was a substantial buffer zone between the townships and the nearest white neighbourhood. In order to enforce its obsession with territorial segregation, the apartheid state forcibly moved thousands of families not classified as white out of neighbourhoods that were too close to areas that had been designated white group areas or were racially diverse.“ (Morris, 1998)¹⁴

Aufgrund der Group Areas-Gesetze fanden großflächige Umsiedlungen statt. In den seltensten Fällen sind innerstädtische Gebiete schon seit der Gründung von

derselben sozialen Gruppe besiedelt worden. Schwarze Gemeinden wurden aus der Stadt geschoben, man legte neue Wohnsiedlungen hauptsächlich an der Südseite des Minengürtels an. Dieser war die größte Pufferzone der Stadt und wird noch lange ein schwer überbrückbares Hindernis bleiben. Die nördlichen und südlichen Gebiete wurden dann nochmals von territorialen Zäunen zerschnitten, da kleine städtische Einheiten besser kontrollierbar sind.¹⁵

Die buffer zones ließen viele Flächen in der Stadt leer. Diese Industriezonen, groß angelegte Grünräume und Transportzonen können durch gezielte Planung und Umstrukturierung zur Verdichtung der Stadt genutzt werden.

ÖFFENTLICHER RAUM?

Das Stadtzentrum der Metropole Johannesburg ist sehr dicht konzipiert worden. Es gibt, wie in den meisten europäischen Städten, sehr wenig privaten Freiraum, dafür aber einige Parks zur gemeinschaftlichen Nutzung. Das Regime unterband Versammlungen, folglich mangelte es an öffentlichen Plätzen. In den weißen Gebieten gab es, wenn, dann hauptsächlich Erholungsräume wie Parks und Grünflächen, in den anderen Gebieten wurde absichtlich die Planung von öffentlich nutzbarem Freiraum „vergessen“.

Nach dem Fall der Apartheid wurde öffentlicher Raum als Bühne zum Feiern und Darstellen der neuen *Rainbow-Nation* verwendet.

“Where public space becomes a free-for-all, its usefulness declines. For a while, we believed that freedom in itself was worthy of expression in the city. We celebrated the new structures, textures, vibrancy, visual chaos, and pure efficiency and inventiveness of the takeover of public space in the newfound freedom of our cities. But we forgot that successful public space depends on a social contract between city and individual.“ (Rassmuss, 2005)¹⁶

Der öffentliche Raum wurde buchstäblich erobert. Durch das Chaos während der Übergangsphase verfiel die Stadt zunehmend. Öffentlicher Raum wurde zwar endlich übernommen und bespielt, man vergaß aber, die Verantwortung zur Instandhaltung zu verteilen. Schnell

kam es, dass die wenigen öffentlichen Freiflächen in der Innenstadt als Taxiranks oder informelle Märkte genutzt wurden. Die Sicherheit auf den Straßen nahm ab und verschwand bald gänzlich.

Dadurch verschanzten sich die JohannesburgernInnen wieder hinter Mauern, diesmal selbst gewählt. Die Architektur wurde introvertiert.¹⁷

“We have bartered our communal obligation to be responsible for the safety of the public realm, for a private security contract with armed response guards.“ (Rassmuss, 2005)¹⁸

Heute ist öffentlicher Raum selten und die Mehrheit nutzt ihn noch zaghaft. Eine Vermischung der Kulturen findet auf der Straße kaum statt. Wer es sich leisten kann, fährt mit dem Auto. Auf seinen täglichen Wegen finden Begegnungen höchstens im Verkehr statt. Das Wechseln von flüchtigen Blicken an Kreuzungen, roten Ampeln oder im Stau, sind oft die einzigen Interaktionen mit Unbekannten. Die ärmeren Bevölkerungsschichten hingegen nutzen Plätze und Straßen, um Geschäfte zu machen. Sie sind die einzigen, die wirklich in der Stadt leben. Doch ihre Plätze sind transitorische Orte, ohne Identität und Geschichte.

Öffentlicher Raum ist etwas Abstraktes in der Begrifflichkeit der JohannesburgernInnen geworden.

“Say ‘Public Space and Urban Life’ in Johannesburg and people will probably view you with suspicion“ (Bremner, 2006)¹⁹

Anscheinend muss man öffentlichen Raum in Johannesburg ganz anders definieren. So stecken die Straßen der Townships voll von Leben. Auch die Innenstadt wird von informellen HändlerInnen belebt. An Straßenkreuzungen versuchen die Ärmsten Verschiedenes zu verkaufen. Joubert Park ist schon lange der Treffpunkt und Aufenthaltsort der Arbeitslosen in der City. Es gibt auch Orte, an denen die Middleclass aus den Autos aussteigt. So ist etwa der Zoo Lake ein beliebtes Ausflugsziel am Sonntag. Der Mary Fitzgerald Square unterlief einer Revitalisierung, es kreuzen ihn nun hin und wieder Geschäftsleute.

Die neuen Taxiranks bieten Orte des Treffens und Han-

Green Space

Green Space is planned during Apartheid for leisure. As a result of Have's retreating into the Enclaves, Green Space are derelict urban vacant land.

Enclaves of Have's

The private residences and business centres of Have's. Accesses are controlled; rules of inclusion and exclusion are enforced.



Buffer Zone

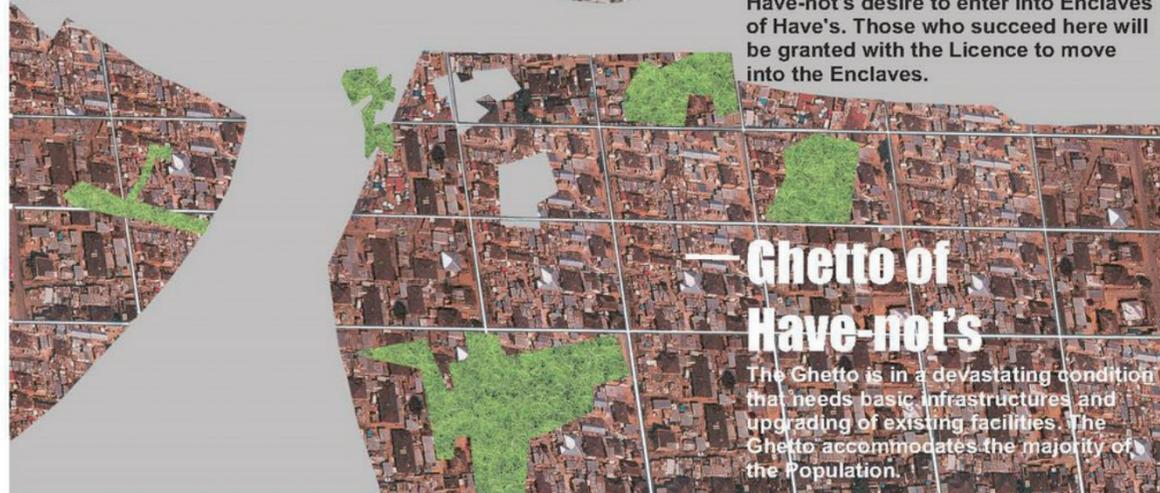
Geographical barrier to separate Have's and Have-not's. The purpose is to protect Have's and to cast psychological shadow on Have-nots.

Hotbed for Emulators

An essential process to conquer if Have-not's desire to enter into Enclaves of Have's. Those who succeed here will be granted with the Licence to move into the Enclaves.

Ghetto of Have-not's

The Ghetto is in a devastating condition that needs basic infrastructures and upgrading of existing facilities. The Ghetto accommodates the majority of the Population.



delns in geschützter Atmosphäre an. Auch der Farraday Market umschließt einige Plätze und Zonen, die nicht-kommerziell öffentlich genutzt werden und auch als Erholungsraum dienen können. In den meisten Shoppingkomplexen ist eine offene Plaza eingeplant, an der man Kaffee trinkt und sich ein bisschen wie in Italien fühlen darf. Dies sind hybride Orte, die nicht für den Konsum, sondern auch für das öffentliche Begegnen und Erholen geplant sind.²⁰ Sie erfüllen viele Funktionen der täglichen Bedürfnisse, sie sind jedoch alle umbaute Strukturen. Gebaute Räume sind von einer Gruppe symbolisch okkupiert, als das sie Freiräume für alle sein können. Eine Vermischung von Gruppen kann nicht stattfinden, da man zuerst ein Gebäude mit einer Absicht betreten muss. Eine neuerliche Segregation findet statt.

Auf dem Weg zu einer demokratischen Gesellschaft Südafrikas spielt öffentlicher Raum also eine wichtige Rolle. Durch Schaffung eines gemeinsamen öffentlichen Lebens können Annäherungen stattfinden. Ein/e aktiver/e StädterIn bildet neue politische und geografische Grenzen über traditionelle Konzessionen der Souveränität hinaus.²¹

Eine Visualisierung der städtischen Gesellschaft scheint notwendig, um Selbstbestimmtheit zu erzeugen. Denn Menschen sind in ihrer Rolle als BürgerIn am effektivsten, wenn sie als Teil einer Gruppe fungieren.²²

"The life of cities occurs in public space. People activate public space in order to live the choices city life offers, and to project their identity and their desires into and onto a landscape that is a given and a constant."
(Rasmuss, 2005)²³

Orte der Interaktion fördern Demokratie und aktive Teilnahme an der Gesellschaft. Johannesburg braucht innovative Lösungen in der Planung öffentlichen Raums, um das städtische Leben zu verbessern und der jungen Nation Berührungspunkte zu liefern.

33 - Grafik von Shiuwen-Wen Chu zum Stadtaufbau Johannesburgs

URBAN CRIME - SUBURBAN FEAR

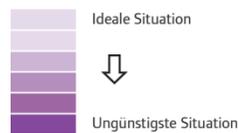
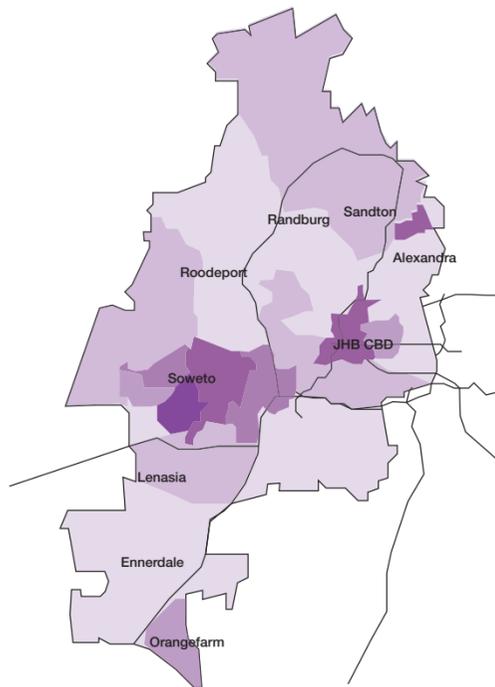
Seit Jahren gilt Johannesburg als eine der gefährlichsten Städte der Welt. Obwohl Südafrika „nur“ Platz 5 der weltweiten Kriminalitätsstatistik belegt, trägt die Metropole den Namen „Rape capital of the world“. Auch bei der Rate der jährlichen Morde liegt die Stadt an erster Stelle.²⁴ Hijacking und Raubüberfälle haben die meisten JohannesburgernInnen schon erlebt.

Während und nach dem Fall der Apartheid zogen wütende Menschenmengen durch den CBD. Fast täglich fanden Plünderungen statt. Zwischen 1994 und 1999 stieg die Kriminalität um 15 Prozent an.²⁵ Es wurde zu einer lebensgefährlichen Handlung, ins Zentrum der Stadt zu fahren. In den letzten Jahren waren xenophobe Ausschreitungen mehrmals zu beobachten und führten 2008 zu kriegsähnlichen Zuständen.

Auch wenn das Zentrum durch Kameras an jeder Straßenecke und einem hohem Polizeiaufgebot sicherer gemacht wurde, steckt die Angst, sich in der Innenstadt aufzuhalten, sehr tief in den Knochen der Mittel- und Oberschicht Johannesburgs.

Beall, Crankshaw and Parnell²⁶ begründen die hohe Kriminalitätsrate folgendermaßen: Wenn Politik Gewalt ausübt, hat dies oft häusliche Gewalt zur Folge. Die schnelle Urbanisierung Johannesburgs führte zu einem schlechten Bildungsniveau und hoher Arbeitslosigkeit. Die Jugend ist enttäuscht, dass sich nach dem Fall der Apartheid nicht genug verbessert hat. Alkoholmissbrauch und eine hohe Rate an Waffenbesitz, sowie Korruption der Polizei tragen ihren Teil dazu bei.

Hohe Gewaltbereitschaft in der Bevölkerung und daraus resultierende Angst und Vorsicht beeinflussen das Leben nachhaltig. So haben sich etwa die Tagesstunden der SüdafrikanerInnen verschoben. Man steht noch im Dunklen auf, verlässt das Haus bei Sonnenaufgang und bemüht sich vor Sonnenuntergang wieder zu Hause zu sein. Abends wird nur in speziell ausgewiesenen Gebieten ausgegangen. Stadtpaziergänge, Joggen in der Nachbarschaft und Radausflüge werden kaum gemacht. Zu Fuß bewegt man sich nur, wenn man es sich nicht anders



34 - Kriminalitätsrate in Johannesburg

leisten kann. Man wohnt ungerne allein, am liebsten im eingezäunten Gebiet. Um sich außerhalb des Heims mehr oder weniger gefahrlos zu bewegen, müssen viele Regeln beachtet werden.

Die steigende Furcht der Bevölkerung hat einen großen Einfluss auf den Lebensraum in Johannesburg. Angst und Kriminalität beeinflussen, wie und ob Menschen öffentliche Räume nutzen und wie sie wohnen. Der Rückzug in "Gated Communities" ist auf dem Vormarsch. Geschützte Firmenareale beherbergen den Arbeitsplatz und seine Freizeit verbringt man in Malls oder ähnlichen geschützten Zentren. Obwohl "Gated Communities" und Townhousekomplexe ein Gemeinschaftsgefühl fördern können, wirken sie meist einer integrativen Gesellschaft entgegen.

„Fear of crime is often used to justify spatially separate urban forms in ways that disguise other motivations.“ (Amin and Graham, 1999)²⁷

Die stark differenzierte Vermögensverteilung der verschiedenen Bevölkerungsgruppen ist nach wie vor enorm. Der bietet vor allem der reicheren, meist weißen Bevölkerung die Möglichkeit, sich durch den Kauf von Grund und Boden in exklusiven Wohngebieten die Apartheid zu erkaufen. *„...fear of crime is a code word for fear of race“* (Judd, 1994)²⁸

Johannesburg ist durch die spezielle, in der Apartheid entstandene Struktur prädestiniert, nicht nur den Reichen die Möglichkeit zu geben sich selbst einzusperren, sondern auch die ärmeren Schichten können sich in ihren Vierteln abschotten.²⁹ Doch meist sind die reichen JohannesburgerinInnen hinter Zäunen und Mauern geschützt, während die ärmeren weiterhin täglicher Gewalt und Bedrohung ausgesetzt sind.³⁰

Einbrüche und Raubüberfälle im eigenen Haus betrafen früher nur Weiße. Mittlerweile sind auch die Schwarzen der Mittelschicht und der gehobeneren Mittelklasse betroffen, denn Hautfarbe bringt nicht automatisch Solidarität mit sich. Es werden Opfer nach kapitalistischen Überlegungen ausgesucht. Immer noch sind die Hauptbetroffenen von Gewalt und Kriminalität die Armen. Frauen sind am häufigsten durch häusliche und sexuelle Gewalt bedroht.

„With these statistics in mind, it is both sad and ironic that the response to insecurity is so often a retreat into the home.“ (Beall, Crankshaw and Parnell, 2002)³¹

Rein ökonomisch überlegt spielt Kriminalität und Angst eine große Rolle in der urbanen Entwicklung. Studien belegen, dass hohe Kriminalität in Ballungszentren die wirtschaftliche Entwicklung, Produktivität und Effektivität beeinträchtigt. (Mc Illwaine 1999, Moser and Clarke 2001, Moser and Holland 1997)³²

Spezielles Augenmerk auf Sicherheit in der Planung zu legen ist daher unumgänglich. Die neusten Planungstendenzen neigen zu einem System der Überwachung und Kontrolle. Das könnte als Revitalisierung der Apartheidplanung verstanden werden und begünstigt keine demokratische Entwicklung. Lebensräume außerhalb der Mauern zu schaffen ist einfacher, wie ein Umdenken der Bevölkerung zu erreichen.

INKLUSION ODER EXKLUSION

Johannesburg ist schon seit seiner Gründung eine geteilte Stadt. Als Goldgräberstadt entstanden, gliederten sich die Siedlungen in welche für ArbeiterInnen und welche für Minenbesitzer. Doch mit dem Group Areas Act von 1950 wurde die segregierte Stadt offizielles Gesetz. Durch geplante bauliche Strukturen wurden südafrikanische Siedlungen nach Ethnien aufgeteilt.

“Under Apartheid, South Africa was a country exhibiting levels of inequality in wealth and access to services among the highest in the world“ (Wilson and Ramphela, 1989)³³

Nach dem Fall der Apartheid wurden die Gesetze zur Manifestierung der Ungleichheit zwar abgeschafft, eine demokratische Gesellschaft wächst aber erst langsam heran. Neoliberale Tendenzen der südafrikanischen Regierung und Wirtschaft begünstigen eher die Formierung einer kapitalistisch gesteuerten Klassengesellschaft, als dass sich eine breite Mittelschicht bilden kann.

Seit Anfang der 90er Jahre ist ein globales Stadtphänomen nach Johannesburg gekommen. Hinter Mauern rottet sich der ängstliche Mittelstand in den Suburbs zusammen, gesichert hinter Schranken und Mauern. "Gated Communities" und "Enclosed Neighbourhoods" sind die neue Form der gebauten Inklusion mancher Gruppen.

Von Arbeiten bis Freizeit wird alles in abgeschlossenen Arealen erledigt. So ist durch das Entstehen des zweiten CBDs in Sandton eine Welt von Malls und Firmenarealen entstanden, die einen Arbeitsalltag ohne Berührung des öffentlichen Raums erlaubt. Die Innenstadt, nach dem Auszug der großen Firmen, ist dagegen jahrelang ein Gebiet für ärmere Johannesburger und Immigranten gewesen. Der Rückzug von Investoren in den CBD hätte Potenzial mit sich bringen können, um eine demokratische Innenstadt für Arm und Reich entstehen zu lassen. Leider war das genaue Gegenteil der Fall. Die Straßen werden weiterhin von HändlerInnen und DienstleisterInnen der unteren Einkommensklasse benutzt. Daneben entstanden Firmenbunker, die es zulassen, einen Arbeitsplatz im Zentrum zu haben, ohne jemals die Innenstadt zu betreten. So entstand beispielsweise das ABSA Headquarter Mitte der 1990er Jahre. Von Supermarkt, Coffeeshops, Fitness-

studio bis zu einer Kunstgalerie bietet dieses Bankzentrum alles, was man im Alltag braucht.³⁴ Der Kontakt zur Umgebung bleibt völlig aus.

“the multi-million-rand, prestige precinct housing ABSA’s 4.500 head office employees might as well be anywhere for all it has to do with the gritty city that surrounds it.“ (Bremner, 2004)³⁵

Doch die SüdafrikanerInnen haben sich mittlerweile schon so lange hinter Mauern verbarrikadiert, dass es eine große Sehnsucht nach echtem europäischem Stadtgefühl herangewachsen ist. Melrose Arch, Monte Casino und andere Themenwelten sollen Nachbauten eines traditionellen Stadtgefüges³⁶ sein. Innerhalb Melrose Arch fährt sogar ein Linienbus, etwas, das man in der echten Stadt kaum findet.

Johannesburg bietet mit seiner großen Ausdehnung die Möglichkeit, sich immer nur in seinem eigenen Suburb-Universum zu bewegen, ohne Begegnung mit anderen Schichten, Kultur und Klassen. Die Verkehrsplanung der Apartheid begünstigte, dass benachbarte Viertel wenige Berührungspunkte hatten.

Man darf nicht außer Acht lassen, dass die Demokratie dieses Landes sehr jung ist. Viele Menschen sind bei den Entscheidungsfindungen komplett ausgeschlossen oder müssen sich erst an die Möglichkeiten eines demokratischen Systems gewöhnen. Die derzeitige Politik ist auch ein Grund für die fehlende Integration von ausgeschlossenen Bevölkerungsgruppen.

Zudem hat Johannesburg ein Problem mit der wachsenden Masse an illegalen, aber auch legalen Zuwanderern. Nach dem Ende der Apartheid öffnete man die Grenzen und Millionen AfrikanerInnen strömten ins vermeintlich gelobte Land. Doch es wurde verabsäumt, Integrationspläne und Asylheime bereitzustellen.

“The creation of a category of ‘citizens’, produces a category of ‘non-citizens’. Das heißt Einwanderer haben praktisch keine Chance auf Integration.“ (Kihato, 2007)³⁷

Die ImmigrantInnen siedelten sich hauptsächlich in den innerstädtischen Wohngebieten an. Sie bleiben in der



Gemeinschaft und pflegen kaum Kontakt zu anderen ausländischen Gruppen, schon gar nicht zu SüdafrikanerInnen. Dies führt zu Missverständnissen und Neid, xenophoben Unruhen waren schon mehrmals das Ventil dafür. Aber nicht nur der fehlende Kontakt zwischen SüdafrikanerInnen und EinwanderInnen birgt Konfliktpotenzial in sich. Fehlende Papiere machen es schwierig einen Job, ein Bankkonto oder eine Arbeitsgenehmigung zu bekommen. Der Ausweg sind kurzlebige, informelle ökonomische Aktivitäten. Diese regen keine langfristigen nachhaltigen Investitionen in Gemeinschaft oder Ort an. Stattdessen erzeugen sie kurzzeitige Kulturen mit wenig Verbindung zu Raum und Ort.³⁸ Eine Integration dieser Gruppen wird in den nächsten Jahren ein entscheidender Faktor in der Entwicklung der Stadt werden müssen.

Auch internationale InvestorInnen beeinflussen die Stadtentwicklung von Johannesburg immer mehr. Sie übernehmen Aufgaben der Stadtverwaltung, das Bürgerservice wird privatisiert. So sind zum Beispiel die meisten Büchereien in Malls untergebracht. Ohne Auto oder räumliche Nähe zu Shoppingkomplexen wird die persönliche Bildung zu einer schwierigen Aufgabe. Die innerstädtischen Prestigeobjekte werden ausverkauft und prominente Standorte werden aufgrund kapitalorientierter Faktoren vergeben.

“...Johannesburg is a city in which the public and private sectors are renegotiating their relationship and that is seeing a drift towards privatization, not just of infrastructure and services, but also affecting land development regulations, building codes and social services.”
(Beall, Crankshaw, Parnell, 2002)³⁹

Infrastruktur wird wieder, wie in der Apartheidzeit nur gewissen Schichten angeboten.

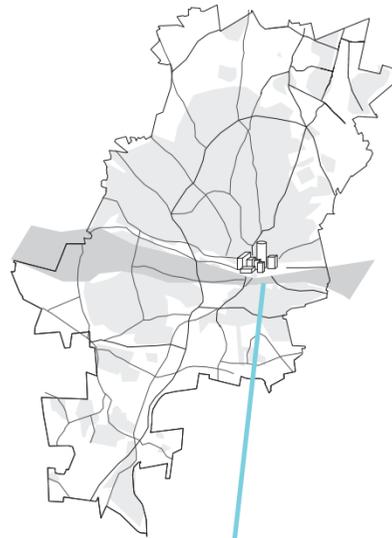
“Historically, the quantity and quality of the facilities provided in urban neighborhoods corresponded with the racial hierarchy.” (Morris, 1998)⁴⁰

Am Weg zu einer demokratischen Stadt muss sich Johannesburg all diesen Herausforderungen stellen, um eine nachhaltige Entwicklung der Stadt zu beginnen.

35 - Shack in Orangefarm, einer Township im Süden Johannesburgs

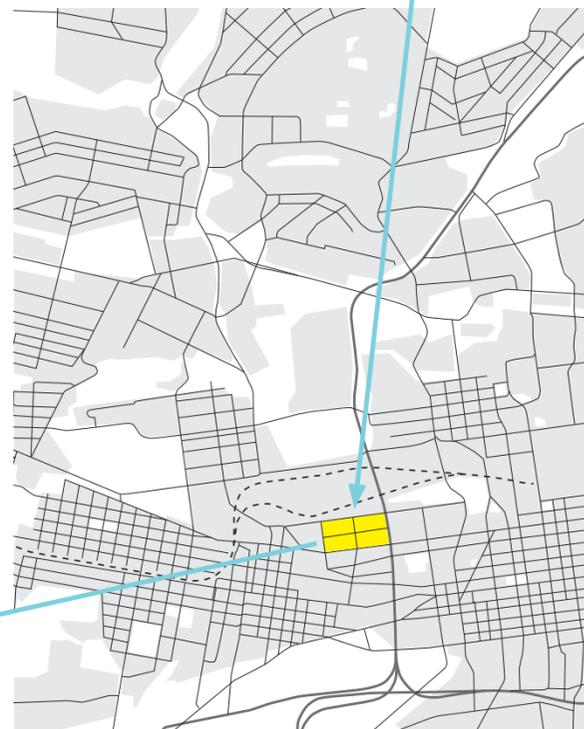
- 1 Mabin Alan in Bell Jo, Crankshaw Owen & Parnell Susan (2002). *Uniting a divided City. Governance and Social Exclusion in Johannesburg*. London: Earthscan Publication Ltd. Seite 5
- 2 Huchzermaeyer Marie (2004). *Unlawful Occupation. Informal Settlements and Urban Policy in South Africa and Brazil*. Asmara, Eritrea: African World Press. Seite 29
- 3 ebd. Seite 15
- 4 ebd. Seite 17
- 5 Kleist Caroline, Kockelkorn Anne, Kuhnert Nikolaus, Ngo Anh-Linh (2008). *Stadtarchitektur oder Stadt der Mauern?* In ARCH+ Nr. 190 (2008). *Stadtarchitektur Sao Paulo. Ausblick auf ein Soziales Raumkonzept*. Aachen: Arch+ Verlag GmbH. Seite 2
- 6 Rolnik Raquel (2008). *Sao Paulo. Eine chronologische Stadtgeschichte*. In ARCH+ Nr. 190 (2008). *Stadtarchitektur Sao Paulo. Ausblick auf ein Soziales Raumkonzept*. Aachen: Arch+ Verlag GmbH. Seite 14
- 7 ebd. Seite 14
- 8 Wentz Martin (2000). *Die Kompakte Stadt*. Frankfurt am Main: Campus Verlag GmbH. Seite 9
- 9 Cronin Jeremy (2006). *Transport as Justice*. http://www.urban-age.net/0_downloads/JohannesburgNewspaper.pdf (Zugriff am 15.12.2009)
- 10 Harrison Philip (2003). *Fragmentation and Globalisation as the New Meta-Narrative*. In Harrison P., Huchzermeyer M. & Mayekison M. (Hrsg.). *Confronting Fragmentation. Housing and Urban Development in a Democratising Society*. Lansdowne: University of Cape Town Press. Seite 22
- 11 Todes Allison (2003). *Housing, Integrated Urban Development and the Compact City Debate*. In Harrison P., Huchzermeyer M. & Mayekison M. (Hrsg.). *Confronting Fragmentation. Housing and Urban Development in a Democratising Society*. Lansdowne: University of Cape Town Press. Seite 109-119
- 12 Wentz Martin (2000). *Die Kompakte Stadt*. Frankfurt am Main: Campus Verlag GmbH. Seite 10
- 13 Smith David M. (2003). *Urban Fragmentation. Inequality and Social Justice: Ethical Perspectives*. In Harrison P., Huchzermeyer M. & Mayekison M. (Hrsg.). *Confronting Fragmentation. Housing and Urban Development in a Democratising Society*. Lansdowne: University of Cape Town Press. Seite 29
- 14 Morris Alan (1998). *Continuity or Rupture: The City, Post-Apartheid - South Africa*. Social Research http://findarticles.com/p/articles/mi_m2267/is_4_65/ai_54098118/pg_2/?tag=content;col1 (Zugriff am 30.10.2009)
- 15 Frescura Franco (2000). *Deconstructing the Apartheid City*. <http://www.sahistory.org.za/franco/urban-issues-apartheid-city.html> (Zugriff am 02.12.2009)
- 16 Rassmuss Henning (2005). *Public Space? In Johannesburg?* <http://www.sharpcity.co.za/mediaroom/index.html> (Zugriff am 09.01.2009)
- 17 ebd.
- 18 ebd.
- 19 Bremner Lindsay, (2006). *Making Public Life*. <http://www.urban-age.net/> (Zugriff am 17.11.2009)
- 20 ebd.
- 21 Aeshbacher Peter, Rios Michael (2008). *Claiming Public Space: The case for proactive democratic design*. In Bell Bryan, Wakeford Katie (Hrsg.) *Expanding Architecture. Design as Activism*. New York:Metropolis Books. Seite 84-91
- 22 ebd.
- 23 Rassmuss Henning (2005). *Public Space? In Johannesburg?* <http://www.sharpcity.co.za/mediaroom/index.html> (Zugriff am 09.01.09)
- 24 The Eighth United Nations Survey on Crime Trends and the Operations of Criminal Justice Systems, 2002 <http://www.nationmaster.com> (Zugriff am 12.01.09)
- 25 Bell Jo, Crankshaw Owen & Parnell Susan (2002). *Uniting a divided City. Governance and Social Exclusion in Johannesburg*. London: Earthscan Publication Ltd. Seite 177
- 26 ebd. Seite 178
- 27 ebd. Seite 183
- 28 ebd. Seite 183
- 29 ebd. Seite 175
- 30 ebd. Seite 184
- 31 ebd. Seite 179
- 32 ebd. Seite 176
- 33 ebd. Seite 14
- 34 Bremner Lindsay (2004). *Johannesburg - One City Colliding Worlds*. Johannesburg: STE Publishers. Seite 55
- 35 ebd. Seite 54
- 36 ebd. Seite 123
- 37 Kihato Caroline (2007). *Reconsidering citizenship in African cities. Inclusion and Exclusion in Inner-city Johannesburg*. Inclusive city workshop 2007, WITS
- 38 ebd.
- 39 Bell Jo, Crankshaw Owen & Parnell Susan (2002). *Uniting a divided City. Governance and Social Exclusion in Johannesburg*. London: Earthscan Publication Ltd. Seite 8
- 40 Morris Alan (1998). *Continuity or Rupture: The City, Post-Apartheid - South Africa*. Social Research http://findarticles.com/p/articles/mi_m2267/is_4_65/ai_54098118/pg_2/?tag=content;col1 (Zugriff am 30.10.2009)

GEBIETSANALYSE



Nach der Beschreibung der Stadt Johannesburg im Gesamten soll jetzt auf die Umgebung des Planungsgebietes näher eingegangen werden. Die Geschichte des Viertels wird kurz beschrieben, da sie entscheidend zu dem heutigen Erscheinungsbild der behandelten Straßenzüge beigetragen hat.

Weiters werden die angrenzenden Bezirke vorgestellt, auf ihre jeweiligen Besonderheiten untersucht und mit dem Planungsgebiet in Bezug gestellt. In relativ geringer Reichweite befinden sich unterschiedlichste Bebauungstypen und Charakteristika, die den jeweiligen Vierteln ein eigenes Gesicht geben. Diese werden beschrieben, um ein Verständnis für die Umgebung zu schaffen und den Kontext zu dem untersuchten Gebiet herzustellen.



36 - Zoom-In Grafik in das Planungsgebiet, den sogenannten Mills Precinct



37 - Blick von der M1 auf den Mary Fitzgerald Square in Newtown

NEWTOWN

Newtown liegt im Zentrum Johannesburgs. Der Bezirk wird im Norden über die Mandela Bridge mit Braamfontein, dem Universitätsviertel, verbunden. Im Westen grenzt das Gebiet an das indische Fordsburg, im Osten an den CBD. Südlich stößt Newtown an die von Osten nach Westen verlaufenden Goldminenhügel. Zentral gelegen, verfügt dieses Viertel über eine gute Verkehrsanbindung, leider führt die aufgeständerte Autobahn M1 durch den Bezirk und trennt ihn so in zwei Teile.

Heute schlägt das kulturelle Herz der Stadt in Newtown. Der östliche Part ist schon durch Museen und andere kulturelle Institutionen erschlossen, das Gebiet des alten Marktes wartet aber noch auf eine Restrukturierung.

GESCHICHTLICHER HINTERGRUND

Der Boden um das heutige Newtown war immer schon reich an Ton, der zur Herstellung von Ziegeln verwendet wurde, was dem Gebiet damals den Namen Brickfields gab. Wegen der vielen Ziegelfabriken, der zentralen Lage und dem Anschluss an die Eisenbahn siedelten sich Unternehmen, HändlerInnen und Banken an. Viele neue Geschäfte und Lokale wurden eröffnet und immer mehr ArbeiterInnen verschiedener Rassen begannen, sich in dem Gebiet niederzulassen. Bald entwickelte sich die dort neu entstandene Township Burghersdorp (= Citizens Town) zu einem dicht besiedelten Gebiet in dem bis zu 7000 Menschen unterschiedlichster Herkunft, Religion und Rasse miteinander lebten.

Aufgrund der eher armen BewohnerInnen galten Burghersdorp und die umliegenden bewohnten Gebiete von Beginn an als Slum und bekamen bald Namen wie „Poverty Point“, „The Dark Side of Johannesburg“ oder „The Fly in Johannesburg’s Honey Pot“.¹ Als die Briten 1900 die Kontrolle über Johannesburg übernahmen, erschien ihnen Burghersdorp aufgrund der zentralen Lage und der guten Anbindung an die Eisenbahn als zu wertvoll, um es als heruntergekommenes Wohngebiet für Arme zu belassen. Trotz teils heftiger Protesten der Bewohner wurden 1902 Pläne zur Sanierung des Gebiets beschlossen.

1904 zerstörte ein von der Feuerwehr gelegtes Feuer

das gesamte Gebiet, angeblich um die Ausbreitung einer Beulenpest zu verhindern. Spekulationen zufolge soll die Eindämmung der Krankheit nur eine Rechtfertigung gewesen sein, um die BewohnerInnen von Burgersdorp endgültig zu vertreiben und nach Rassen zu trennen. So kam es zur ersten erzwungenen Räumung in der Geschichte Johannesburgs, in der die schwarze Bevölkerung nach Klipspruit, einem Camp südlich der Stadt, das später einer der ersten Teile des heutigen Sowetos werden sollte, gebracht wurde. Dem indischen Teil der BewohnerInnen bot man neue Wohnmöglichkeiten in Pageview, westlich des ursprünglichen Wohngebiets.

Nachdem die ehemalige Bevölkerung umgesiedelt und die Slums beseitigt waren, beschloss die Stadtregierung, das Gebiet als Zentrum für den Verkauf und die Lagerung landwirtschaftlicher Erzeugnisse und als zentralen Energieversorger Johannesburgs zu nutzen. Als Name für den neu entstehenden Stadtteil wurde Newtown gewählt. Bald entstanden ein Markt für frisch produzierte Waren, ein Schlachthof und Getreidemöhlen. Eine Markthalle wurde errichtet, die lange als das größte Gebäude in Südafrika galt, gegenüber entstand ein Kraftwerk, dessen zwei, 1920 erbauten Kühltürme, schnell zu einem Wahrzeichen Newtowns wurden.

1970 kam es abermals zu entscheidenden Änderungen in Newtown: sowohl der Markt als auch das Kraftwerk wurden verlegt, die beiden Kühltürme 1985 implodiert. Im östlichen Teil des Marktes entstand das erste allen Rassen zugängliche Theater, das Market Theatre, die große Markthalle wurde in das Museum Africa umfunktioniert. Später folgten weitere kulturelle Einrichtungen, wie zum Beispiel das Workers Museum oder das South African Breweries Centenary Centre, kleine Bars und Cafes eröffneten. Somit waren die ersten Impulse gesetzt, in Newtown ein neues kulturelles Zentrum Johannesburgs entstehen zu lassen. Aktuelle Entwicklungspläne bauen auf diesem Konzept auf und versuchen durch die Errichtung immer neuer kultureller Einrichtungen den „Cultural Precinct“ noch weiter zu festigen.²

Der Newtown Precinct ist in verschiedene Entwicklungszonen unterteilt:
Newtown Cultral Precinct, Newtown North, Brickfields und The Mills Precinct

NEWTOWN CULTURAL PRECINCT

In den letzten Jahren lag der Fokus in der Entwicklung und Umsetzung des Newtown Cultural Precincts. Viele der Projekte konnten bereits realisiert werden:

Der **Mary Fitzgerald Square (1)** bildet das eigentliche Zentrum des Precincts. Der Platz ist nach der ersten Frau benannt, die in den Streiks der Minenarbeiter 1910 eine tragende Rolle spielte.³

Bis zu 50 000 Menschen können sich hier aufhalten, es werden regelmäßig Veranstaltungen wie Filmvorführungen, Märkte, Konzerte oder Ausstellungen abgehalten.

Das Museum Africa (2) liegt mitten im Herz des Newtown Cultural Precinct und ist in den Hallen des früheren Marktes untergebracht. Die Dauerausstellung informiert über die Geschichte der Stadt und die Geschichte des Landes, beginnend in der Steinzeit.

The Sci Bono Discovery Centre (3) ist ein interaktives wissenschaftliches Zentrum und wurde von Gautengs Bildungsministerium initiiert. Das Sci Bono nutzt die Räumlichkeiten des 1906 erbauten Electric Workshop, in dem früher die Turbinen für Johannesburgs Straßenbahn untergebracht waren.⁴

No.1 Central Place (4) wurde 2005 eröffnet und liegt direkt am Mary Fitzgerald Square. In dem Gebäude sind Büros, Wohnungen und verschiedene Geschäfte sowie Cafes untergebracht.

Die Dance Factory (5) dient als Zentrum für Tanzveranstaltungen aller Art. Es werden Workshops angeboten, Kurse gehalten und verschiedenste Veranstaltungen abgehalten.

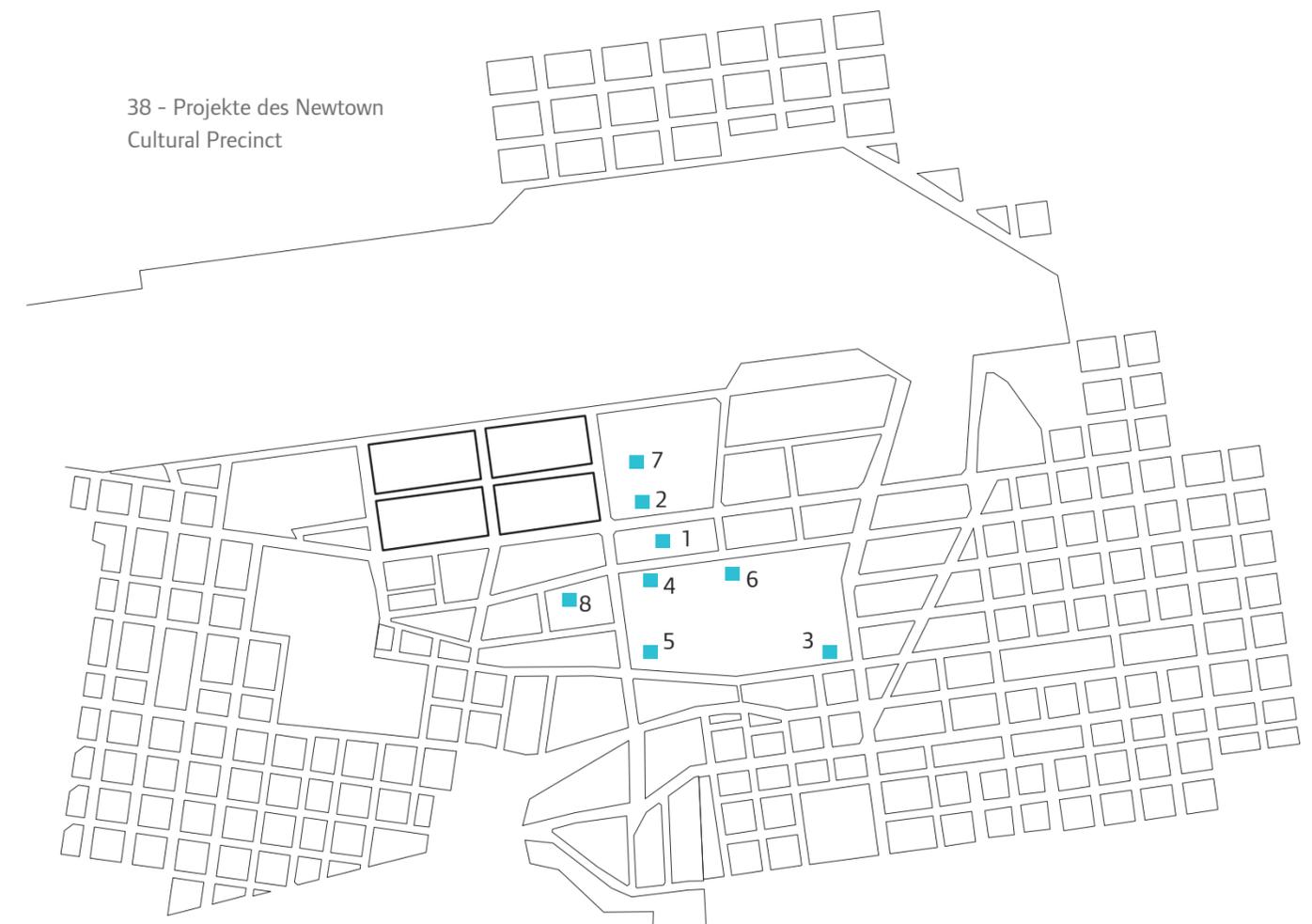
Workers Museum and Library (6) bietet Informationen über die Rolle, welche die Migranten in der Entwicklungsgeschichte von Johannesburg spielten.

Die Entwicklung des Gebiets ist aber noch lange nicht abgeschlossen. Es sind bereits zahlreiche weitere Projekte geplant, einige davon versuchen mit der noch vorhandenen historischen Bausubstanz umzugehen.

Ein Beispiel für so ein Projekt sind die Pläne für die sogenannten **Potato Sheds (7)**. Die 1912 erbauten Hallen

dienten früher der Lagerung von Gemüse und stehen bereits seit 30 Jahren leer. Die aktuellen Entwicklungspläne sehen einen Nutzungsmix aus Geschäften, einem Flohmarkt und Büroflächen vor, der Bereich zwischen Potato Sheds und Museum Afrika soll als attraktiver Außenraum eine Verbindung zwischen den beiden Gebäuden schaffen.

Ein Stück weiter südlich befindet sich das alte **Transport House (8)**, das früher als Busgarage diente und seit Jahren leer steht. Die Fassade soll hier erhalten bleiben, im Inneren sind ein Hotel, Büros, ein Fitnessstudio und exclusive Lofts geplant. Das Gebäude soll laut Sthembiso Mntungwa von der Johannesburg Property Company einen wichtigen Link zwischen Fordsbury und Newtown herstellen.⁵



NEWTOWN NORTH

Die südlich an die Gleisanlagen im CBD angrenzenden Grundstücke sind zum größten Teil im Besitz der Stadt Johannesburg und eines großen südafrikanischen Immobilienunternehmens, Propnet. Im Auftrag der JDA wurden von mehreren Planern Vorschläge zur Revitalisierung dieser Zone, dem sogenannten Newtown North Precinct, ausgearbeitet.

Die neu errichtete Nelson Mandela Bridge, die den CBD mit den nördlich gelegenen Stadtteilen verbindet, führt direkt in das Gebiet. Dieses kann als Eingang in das Zentrum gesehen werden. Hinzu kommt, dass ein Großteil der Fläche derzeit unbebaut ist. Diese Faktoren machen es nicht verwunderlich, dass die Stadt großes Interesse an einer Aufwertung des Gebiets hat.

BRICKFIELDS RESIDENTIAL PRECINCT

Das 2006 eröffnete Brickfield Projekt war das erste Hochhausprojekt in der Inneren Stadt von Johannesburg seit den 1970ern. Das soziale Wohnprojekt wird von der Johannesburg Housing Company verwaltet und bietet 650 Ein- bis Dreizimmer Wohneinheiten im Zentrum der Stadt. Neben den Wohnungen sind Einheiten für Geschäfte oder kleine Werkstätten sowie eine Kinderbetreuung und Gemeinschaftsräume vorhanden. Mit dem Projekt sollen Menschen aus unterschiedlichen Einkommensgruppen angesprochen werden und das Wohnen in der Inneren Stadt wieder attraktiver gemacht werden.⁶

FORDSBURG

Der Bezirk Fordsburg liegt westlich des Zentrums in Johannesburg und wird stark durch die dort ansässige indische Bevölkerung geprägt.

Wie in vielen anderen Stadtteilen Johannesburgs wurden nach in Kraft treten des Group Areas Acts große Teile der Bewohner mit Gewalt vertrieben. Der indischen Bevölkerung wurden Wohngebiete in dem 32km von Johannesburg entfernten Gebiet Lenasia zugeteilt.

Heute ist Fordsburg ein belebtes Viertel mit unzähligen Geschäften und Restaurants. Die BewohnerInnen setzten sich aus einem Mix verschiedener Rassen, Kulturen und Religionen zusammen, wobei die indische Bevölkerung am stärksten vertreten ist. Trotz dieser Mischung weist das Gebiet eine starke Community auf, die sich ständig um die Verbesserung der Infrastruktur bemüht.⁷

Ein großer Anziehungspunkt von Fordsburg ist das Oriental Plaza.

1970 kam es zu gewaltsamen Vertreibungen der HändlerInnen der bekannten 14ten Straße in Pageview. Um ihnen einen neuen Ort für ihre Geschäfte zu geben wurde das Oriental Plaza errichtet. Obwohl der Umzug erzwungen war, eigneten sich die

HändlerInnen ihren neuen Ort sehr schnell an und es entstand über die Jahre eine der außergewöhnlichsten Shopping Malls Johannesburgs. Eine Besonderheit der Mall ist es, dass jeder Handelnde sein Geschäft auch wirklich besitzt. Auch die Preise werden hier anders gehandhabt als normal, sie sind in den wenigsten Fällen festgelegt, Handeln ist somit Pflicht.⁸

THE MILLS PRECINCT

Das Gebiet um die 'Mills' ist das ehemalige Lager des Marktes. Westlich des M1 Freeway erstrecken sich Lagerhallen und Mühlen auf einer Fläche von rund 97 000 m². Das Areal ist sehr dicht bebaut. Circa ein Drittel der Gebäude werden nicht oder nur zum Teil genutzt. Es sind hauptsächlich kleinere Unternehmen, Lagerhäuser und Fabriken angesiedelt.

Die Bausubstanz stammt größtenteils aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, einige Ergänzungen fanden in den 1970ern statt.

Parkplätze sind sehr rar, daher werden die Hintergassen oft als Abstellfläche verwendet. Doch eigentlich wären diese öffentlicher Raum, welcher viel Potenzial zur Mehrfachnutzung hat.

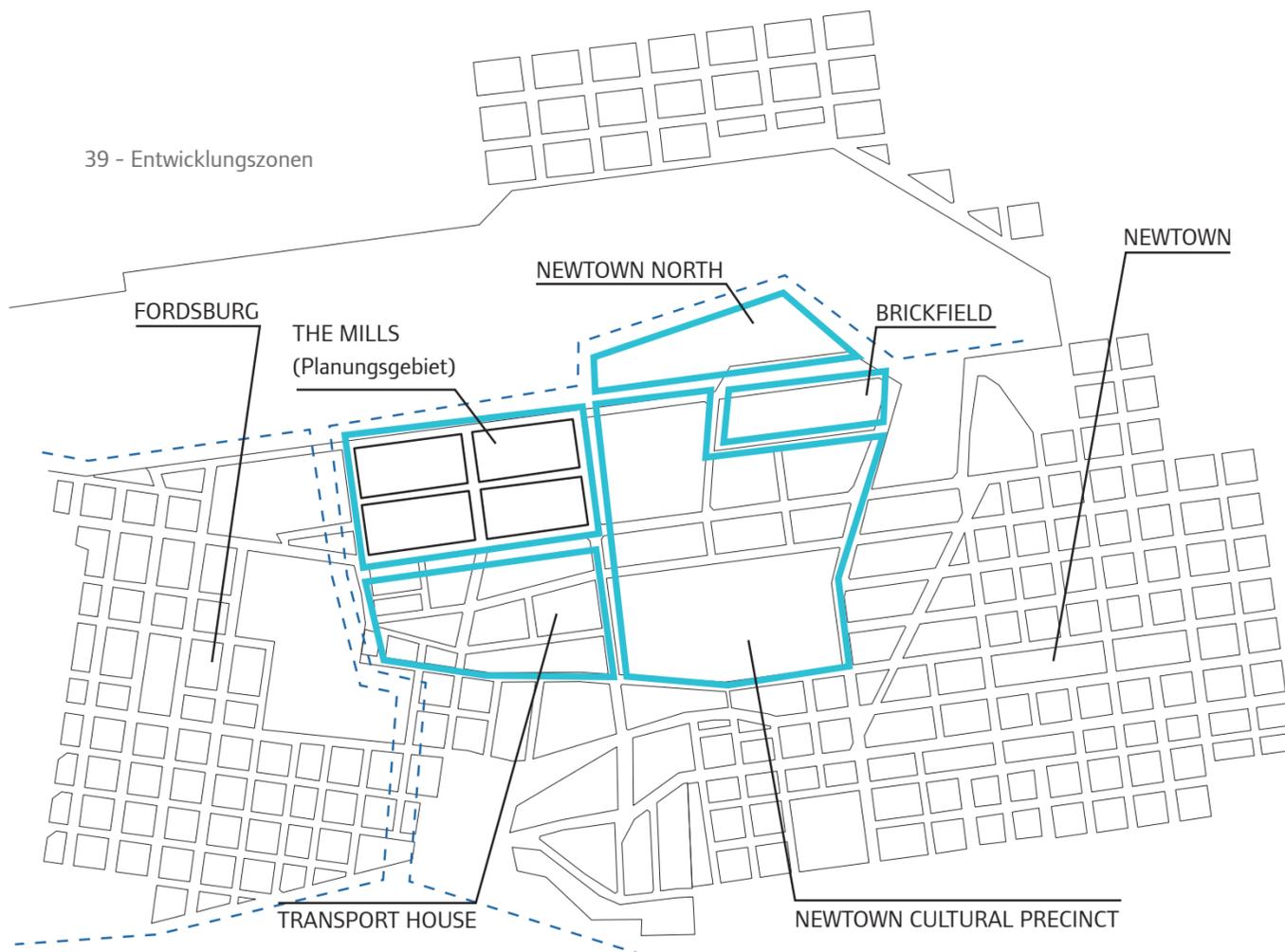
Das Signifikanteste des Gebietes sind zweifelsohne die Silos. Als Speicher für die Mühlen sind sie seit der Stilllegung des Marktes nichtmehr verwendet. Heute werden sie nur mehr als Träger für großformatige Plakatwände eingesetzt.

Trotz mehrerer Vorschläge seitens ArchitektInnen und StadtplanerInnen gibt es noch keine konkreten Entwicklungspläne für das Mills Precinct.

Doch gibt es schon einige adaptierte und renovierte Gebäude. Beispielsweise hat Urban Solutions, ein renommiertes Johannesburger Architekturbüro, eine der Mühlen gekauft und sie behutsam renoviert. Creative Industries versammeln sich dort. Gegenüber ist ein neuer Apartmentblock mit einer Galerie entstanden. Zwei stadtbekannt Clubs befinden sich ebenfalls in dieser Gegend, genauso wie die Schule für Medien. Diese neu belebten Gebäude sind abgeschlossen, introvertiert und beeinflussen dadurch die Entwicklung des Gebietes nur peripher, wie Ludwig Hansen von Urban Solutions in einem Interview erklärt.⁹

Hierbei handelt es sich um das Planungsgebiet, das ab Seite 64 genauer beschrieben wird.

39 - Entwicklungszonen





BEBAUUNGSTYOLOGIE

Johannesburg weist eine überaus vielseitige Bebauungsstruktur auf. Durch die Teilung in einzelne abgegrenzte Bereiche haben sich völlig andere Baustile, Dichten und Strukturen etabliert. Die Wohnviertel sind meist homogene Dörfer, die sich einem Stil verschrieben haben; beispielweise dienen klassizistische Villen als Vorbild für reichere Gebiete.

Die ältesten Wohngebiete befinden sich in einem künstlich angelegten Wald und durch englischen Villenstil geprägt. Daran anschließend gibt es einige Viertel, die in der Moderne entstanden. Die an die Innenstadt grenzenden Gebiete sind meist im Kolonialstil errichtet worden. Die größte Entwicklung des Gesichts der Stadt fand in den 1970ern statt. Die großen Investitionen in Hochhausprojekte und die ortsbildprägenden Shoppingkomplexe wurden damals initiiert. Hier zeichnet sich ab, dass durch die besondere top down Städteplanung ganze Viertel in einer Epoche entstanden sind, die später wenig ergänzt wurden.

Betrachtet man Johannesburg im Gesamten, so ist die häufigste Typologie das Einfamilienhaus. Geschoßwohnbau findet sich größtenteils im Stadtkern und in den Subzentren im Norden.

Ein weiteres Charakteristikum ist das abrupte Wechseln von Widmungen. So ist in einer Straße noch Einfamilienhausidyll vorherrschend, in der Nachbarstraße dagegen schon ein weitläufiges Industriegebiet angesiedelt.

Grundsätzlich wird die Stadt am ehesten als angelsächsisch wahrgenommen. Baustile und Moden erinnern an amerikanische und englische Städte. Durch die rasche Kolonialisierung des Gebietes gingen alte Traditionen verloren. Daher ist es kaum verwunderlich, dass sich Afrika nicht in Stadtstruktur und Bausubstanz widerspiegelt.

40 - Luftbild Johannesburg



41 - CBD



42 - Fordsburg



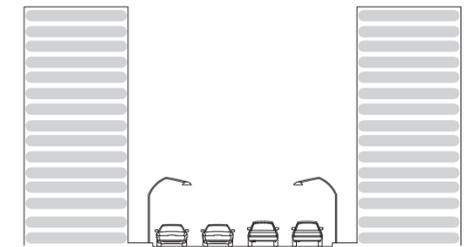
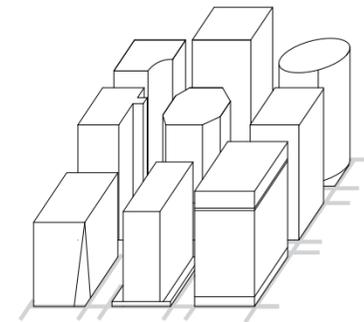
43 - The Mills



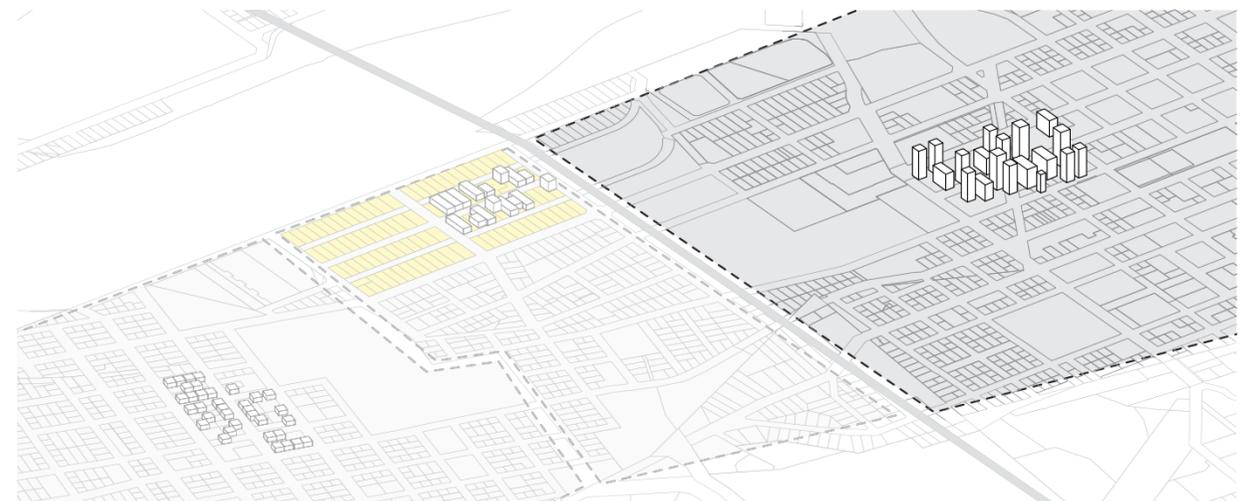
44 - Straßenansicht im CBD

CBD

Die innere Stadt ist einer der wenigen Stadtteile mit historischer Bausubstanz. Repräsentationsbauten aus dem frühen zwanzigsten Jahrhundert befinden sich neben Hochhausbauten im strengen Kolonialgrid aus den 1970ern. Hin und wieder wechseln sie sich mit Industriehallen ab, welche nun als Bürolofts nachgenutzt werden. Die durchschnittliche Geschößanzahl beträgt zehn und mehr. Bauten im Central Business District sind hauptsächlich Firmensitze und Verwaltungsbauten. Die Bebauung ist sehr dicht, die Straßen meist vierspurig und auf den Autoverkehr ausgelegt. Die Gehsteige sind schmal, kleine Verkaufsstände säumen die Randsteine. Grünräume sucht man vergebens.



45 - Bebauungstypologie im CBD

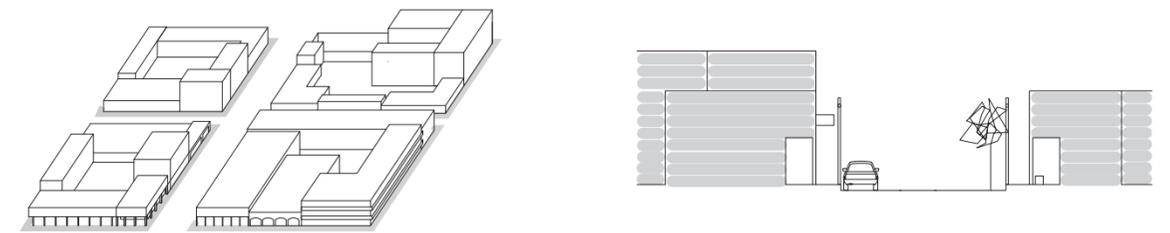




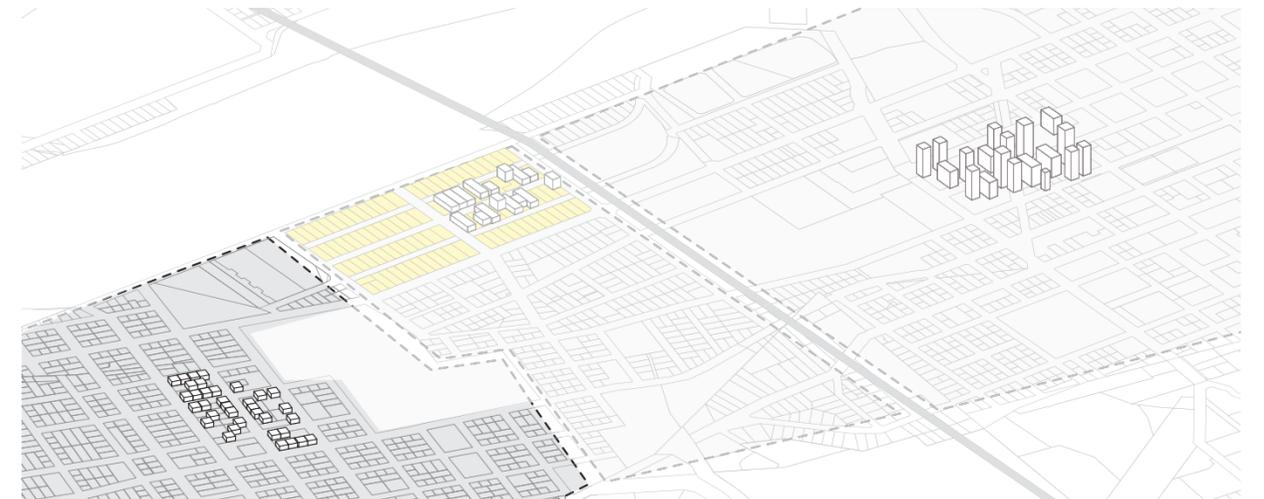
46 - Straßenansicht in Fordsburg

FORDSBURG

Das Wohn- und Geschäftsviertel der indischen Bevölkerung ist eines der wenigen, das noch alte Kolonialarchitektur vorweist. Zweigeschossige Blockrandbebauung mit Arkadengängen ist die vorherrschende Bautypologie. Die Innenhöfe dienen als semiprivater Lebensraum. Die Ergeschoßzonen sind mit kleinen Restaurants und Geschäften gefüllt. Das Tempo in Fordsburg ist geschäftig, aber nicht gehetzt. Ein kleine indische Enklave, die sich der entspannten Lebenshaltung der Afrikaner angepasst hat. Bäume lockern den unregelmäßigen Straßenraster zusätzlich auf. Die Gehsteige sind durch Laubengänge beschattet und breit genug, um ein Flanieren durch die Einkaufsstraßen zu ermöglichen.



47 - Bebauungstypologie in Fordsburg

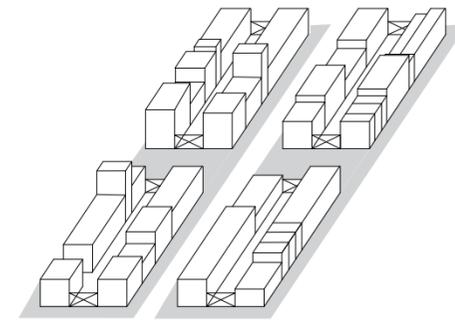




48 - Straßenansicht in den Mills

THE MILLS

Langgezogene Blöcke in Zeilenform belegen das Areal. Sie sind streng Nord-Süd orientiert. Anlieferungsstraßen wurden in der Mitte der Blöcke angelegt. Die Lagerhallen des Gebietes umschließen keine Platz- oder Hofsituationen. Auch wenn es ein paar Bürobauten gibt, ist die Hauptnutzung eine gewerbliche. Die Straßenbeleuchtung erfolgt meist durch Industriestrahler, die an den Häusermauern angebracht sind. Die Gehsteige sind in schlechtem Zustand, die Straßen eng und tagsüber mit LKWs verstellt.



49 - Bebauungstypologie in den Mills





- 1 <http://www.newtown.co.za/history.php>
(Zugriff am 10.02.2010)
- 2 ebd.
- 3 <http://www.jda.org.za/newtown/projects.stm#15> (Zugriff am 15.02.2010)
- 4 <http://www.joburg.org.za/content/view/253/51/> (Zugriff am 15.02.2010)
- 5 <http://www.jhbproperty.co.za/news.asp?upd=1&newsID=9&archive=yes>
(Zugriff am 19.02.2010)
- 6 http://shift.org.za/wp-content/uploads/2008/11/0506_shift.pdf
(Zugriff am 23.02.2010)
- 7 <http://www.fordsburg.com/historyjani.htm>
(Zugriff am 12.02.2010)
- 8 http://www.fordsburg.com/oriental_plaza.htm
(Zugriff 12.02.2010)
- 9 Gespräch mit Ludwig Hansen, Architekt von Urban Solution am 09.03.2009

50 - Blick auf den CBD; im Vordergrund trocknet die Wäsche informeller BewohnerInnen

BESTANDSAUFNAHME

Eine ausführliche Studie vor Ort im Jahr 2009 dient als Grundlage der Überlegungen. Die Feldstudie umfasste viele ausführliche Begehungen des Areals. Einer detaillierten Dokumentation der vier Blocks folgten Beobachtungen und Befragungen der AnrainerInnen und NutzerInnen. Weiters wurden Interviews mit Planenden geführt, welche verschiedenste Standpunkte ausleuchteten.

Der wichtigste Part der Analyse im Gelände war allerdings die direkte Teilnahme am Geschehen und das Miterleben der Stimmungen und Situationen.

METHODIK

Die Analyse des städtischen Kontextes und im speziellen des Gebietes wurde mit Hilfe der Verbindung verschiedener Forschungsmethoden erstellt. Qualitative und inhaltliche Methoden werden herangezogen um ein umfassenderes und detailreicheres Ergebnis zu erzielen.¹

Die inhaltliche Analyse anhand von Literatur wurde schon im Vorfeld in Wien durchgeführt.

Während eines Forschungsaufenthaltes in Johannesburg 2009 wurde diese mit vor Ort ergänzt und mit einer qualitativen Forschung ergänzt. Eine ausführliche Feldstudie im Planungsgebiet führte zu einer detaillierten Darstellung der Situation im untersuchten Areal.

Hierzu wurden vor allem Interviews mit ArchitektInnen, StadtplanerInnen aber auch NutzerInnen des Gebietes durchgeführt.² Diese wurden später ausgewertet und analysiert. Mit Hilfe der teilnehmenden Beobachtung wurde ein Feldprotokoll in vielzähligen Begehungen erstellt, eine genaue Fotodokumentation illustriert dieses. Dieses Protokoll wurde, wieder in Wien, aufbereitet und interpretiert. Diese Ergebnisse wurden nochmals durch eine inhaltliche Analyse untermauert und führten später zu einem Lösungsansatz der Problematik dieser innerstädtischen Zone.

STADTPLANERISCHER UMGANG MIT PROBLEMZONEN

Nach abgeschlossener Analyse stellt sich die Frage, wie man an städtebauliche Thematiken in Johannesburg herangehen soll. Komplexe Problematiken erfordern vielschichtige Antworten, doch werden nicht alle Faktoren auf allen Ebenen der Stadt als Planungskriterien herangezogen. Die gebräuchlichen Muster der Stadtplanung sind klar, eine Top Down Planung der Johannesburg Development Agency und privaten Investoren bestimmt die Entwicklung der Stadt.

Sogenannter Urban Blight wird mit Urban Renewal beantwortet. Besser gesagt wird innerstädtischer Verfall durch das Schleifen des Gebietes gestoppt. Das Quartier wird als Ganzes neu strukturiert und geplant. Meist sind diese Entwicklungen von politischen Gremien initiiert und organisiert.

Sucht man nach Alternativen für urbane Problemlösungen, so findet man im internationalen Städtebau einige Ansätze, wie mit urbanem Niedergang umgegangen werden kann.

Das Modell des Urban Upgrading beschäftigt sich mit der Verbesserung der Infrastruktur in einem Problemgebiet. Damit sind technische Leistungen wie Kanalschluss und Elektrizität gemeint, aber auch eine Grundversorgung an Gesundheits- und Bildungseinrichtungen. Diese Prozesse finden meist partizipativ statt. Sie werden in den strukturschwächsten Gebieten von Städten eingesetzt, vor allem in Slums.

In Europa entstand in den 1970ern die Bewegung der sanften Stadterneuerung. Um sich geplanten Großprojekten zu widersetzen, formierten sich ArchitektInnen, Massenmedien und Bürgerinitiativen zu einer gemeinschaftlichen Suche nach neuen Lösungen im Städtebau. Ziel war die Wiederbelebung der Stadtkultur und des Grätzellebens. Durch den Erhalt der alten Bausubstanz und einer behutsamen Renovierung derer sollten die ansässigen BewohnerInnen in dem Quartier verbleiben und die Infrastruktur vor Ort verbessert werden. Diese Bottom up Strategie führte aber oft zu einer zunehmenden Gentrification der Gebiete. Das bewirkte ein stärkere Nachfrage

nach dem Quartier, folglich eine Mietpreiserhöhung und somit eine Absiedlung der vormals ärmeren Ortsansässigen.

Eine weitere Methodik im Umgang mit städtebaulichen Entscheidungen ist die urbane Akupunktur. Unter Akupunktur im Stadtraum versteht man die gezielte Durchführung von kleinen Interventionen im Stadtraum, die eine Neukodierung implementieren. Der Agglomerationsraum wird als Netzwerk-Stadt betrachtet. Jede städtebauliche Aktion folgt einem Leitbild. Das physiologische Verständnis von städtischen Systemen, der Zusammenhang der Teile zueinander und zum Ganzen, ist zentral. Durch lokale Abhängigkeiten verstärken sich die Eingriffe gegenseitig, die gemeinsame Wirkung ist größer als die Summe aller Teile. Stadtakupunktur zielt auf die Initiierung von Prozessen ab und nimmt kein Endergebnis vorweg. Neuralgische Punkte dienen als Katalysatoren. Die Strategie entfaltet sich von unten nach oben und die Mitverantwortung der BürgerInnen wird gefördert. Die Interventionen werden rasch umgesetzt. Nur effektive Maßnahmen entfalten eine unmittelbare Wirkung und lassen frühzeitige Einschätzungen und Rückkopplungen zu. Synergien entstehen und werden gefördert. Der gezielte Einsatz von kleinen Maßnahmen kann am richtigen Punkt großen Einfluss haben. Netzwerke werden erkannt und gestärkt. Das Bottom up System wird eingesetzt, partizipative Prozesse fördern Verantwortungs- und Identifizierungsgefühl.

Auch für Johannesburg scheint es unumgänglich, andere städtebauliche Lösungen als Tabula Rasa Maßnahmen vorzuschlagen. Aus kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Gründen sind individuelle Maßnahmen für jeden Stadtteil einer standardisierten Planung vorzuziehen. Deswegen wird Stadtakupunktur als Methode zur Revitalisierung des Planungsgebietes angewandt. Mit punktuellen Eingriffen kann Johannesburg schneller und effektiver zu einer demokratischen Stadt verändert werden.

Dafür ist eine genaue Betrachtung der Gegebenheiten vor Ort genauso wichtig, wie eine Beleuchtung des Kontextes der Situation. Zusammenhänge müssen dokumentiert und analysiert werden um an den richtigen Punkten Impulse zu setzen, die in weiterer Folge Prozesse initiieren oder beschleunigen können.



51 - BLOCK 1: Gwigwi Mrewba Street

Antiquitätenhändler

Lager

Textilfirma



52 - BLOCK 1: Bree Street

Baumarkt

Cold Storage



53 - BLOCK 2 - Carr Street

Kerzenfirma

The Mills



54 - BLOCK 2 - Gwigwi Mrewba Street

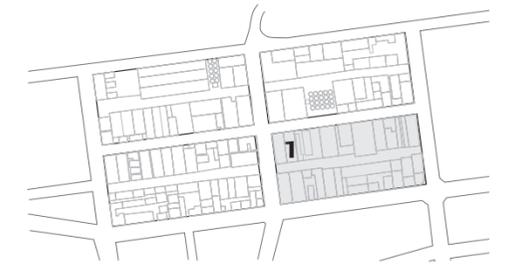
Carfax Medienschule

FOTODOKUMENTATION

BLOCK 1

Vom Mary Fitzgerald Square kommend stößt man als erstes auf diesen Block. Der südliche, an der Bree Street gelegene Teil, ist von großen Geschäften, beispielsweise einem Baumarkt geprägt. Einige der Gebäude sind ungenutzt und verfallen.

An dem zur Gwigwi Mrewbi Street gelegenen Straßenzug befinden sich eine große Textilfirma, einige Lagerhallen und ein kleines Antiquitätengeschäft. Eine große Fläche wird als Parkplatz genutzt, Bezüge zur Hintergasse werden nirgends hergestellt.



BLOCK 2

Die ungenutzten Silotürme sind die auffälligsten Gebäude in diesem Block. Auch findet man hier eine Medienschule und den Club Carfax. Der nördliche Straßenzug wird von einer großen Kerzenfirma eingenommen, die alte, heute als Bürogebäude genutzte Mühle, ist ein weiteres Landmark.

Auch in diesem Block gibt es von außen keinen Zugang zur Hintergasse, die im Moment nur als Parkplatz genutzt wird. Lediglich die Studierenden der Medienschule verbringen hier ihre Pausen, es werden aber keine Sitzmöglichkeiten oder ähnliches geboten.





55 - BLOCK 3: Gwigwi Mrewba Street

Lager

Gewürzhändler



56 - BLOCK 3: Bree Street

Geschäfte

Wohnbau

unfertiger Wohnbau



BLOCK 3

Der südliche Teil des Blocks ist von kleineren Geschäften in der Erdgeschoßzone mit darüber liegendem Wohnbau geprägt. Ein nie fertiggestelltes Wohnprojekt verfällt langsam.

In der Gwigwi Mrewbi Street befinden sich hauptsächlich Lager und Verwaltungsgebäude von diversen Firmen. Einen großen Abschnitt besetzt ein Gewürzhandel. In diesem Block sind die Hintergassen komplett abgesperrt. Hunde überwachen diese Barrieren.



57 - BLOCK 4: Carr Street

Remade



BLOCK 4

Die langgezogene Lagerhalle der Firma Remade dominiert hier den nördlichen Teil. Weiters befinden sich ein neu errichteter Apartmentblock und eine Firma für Karton in diesem Gebiet. Zur Gwigwi Mrewbi Street findet man hier Lager und kleinere Unternehmen, aber auch einige leerstehende, verfallene Gebäude.



58 - BLOCK 4: Gwigwi Mrewba Street

Fertilizer Firma

Appartments



GRAFISCHE BESCHREIBUNG DES BESTANDES



NUTZUNGEN

- Büro
- Kultur
- Wohnen
- Lager
- Grosshandel
- Einzelhandel
- Betriebe/Werkstätten



- funktioniert
- ↓
- funktioniert nicht



INFORMELLE NUTZUNGEN



PAUSENPLÄTZE





LEERSTÄNDE

- Leerstand
- Benutzte Gebäude



ZWISCHENRÄUME

- Hintergassen



VERKEHR

- Durchzugsstrassen
- Freeway
- Hintergassen

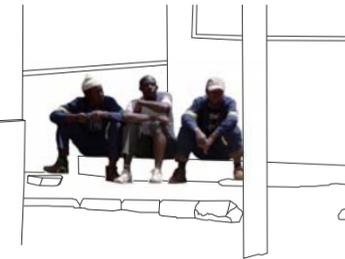
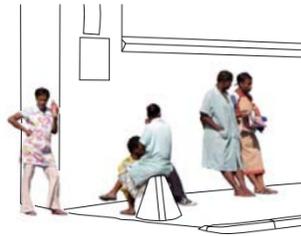


**HISTORISCHES
SCHIENENNETZ**



NUTZER/INNEN

Das Gebiet um den ehemaligen Markt wird heute von unterschiedlichen Personengruppen benutzt. Auf, im Vergleich zur sonstigen Stadt, relativ kleinem Raum findet man Wohnungen, Lagerhallen, Firmen, Büros, Shops, kleine Fabriken und eine Medienschule. Die verschiedenen Nutzergruppen existieren nur nebeneinander, eine Durchmischung findet kaum statt. Der öffentliche Raum bietet kaum Kontakt- oder Kommunikationsflächen.



BEWOHNER/INNEN

Die zentrale Lage in der Stadt wird von den meisten BewohnerInnen sehr geschätzt. Im Vergleich zu anderen Wohnanlagen in Johannesburg sind diese relativ wenig gesichert. Ein Eisengitter vor der Eingangstüre reicht den Menschen oft aus, um sich sicher zu fühlen. Obwohl die Gegend noch zum Bezirk Newtown gehört, fühlen sich viele AnrainerInnen eher Fordsburg zugehörig, der CBD ist für sie relativ uninteressant.

SECURITY

An den Eingängen mancher Bürogebäude oder vor den Absperrungen zu den Parkplätzen in den Hintergassen stehen Securitys. Sie wechseln sich in regelmäßigen Abständen ab, die Pause wird meist auf einem Sessel am Gehsteig verbracht.

INFORMELLE HÄNDLER/INNEN

An verschiedensten Orten im Gebiet verkaufen informelle HändlerInnen ihre Waren. Sowohl die Art und Größe der Verkaufsstände als auch die verkauften Gegenstände variieren stark. Manche haben nur einen Karton als Tisch, auf dem Süßigkeiten, Zigaretten und Knabberereien verkauft werden. Andere bauen sich aus Karton und Plastik einen richtigen Kiosk, oft wird auch in alten Tonnen frisches Essen, wie zum Beispiel geröstete Maiskolben, zubereitet.

Infrastruktur, wie Wasseranschluss oder sanitäre Anlagen stehen ihnen nicht zur Verfügung, immer wieder werden sie von der Polizei vertrieben.

STUDIERENDE

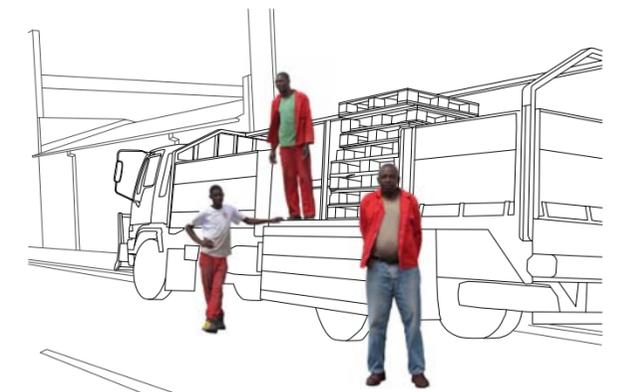
Die Studierenden besuchen die Schule für Medien und Creative Arts, die sich mitten im Gebiet befindet. Um auf den kleinen Campus zu gelangen, muss ein hoher Zaun passiert werden. Ihre Pausen verbringen sie in der Hintergasse, die in diesem Teil abgeschlossen ist und momentan als bewachter Parkplatz verwendet wird.

MÜLLSAMMELNDE

Der recycelbare Müll wird von den Sammelnden zusammengetragen und auf allen möglichen selbstgebauten Trolleys zu der Firma Remade gebracht. Hier kann der Müll gegen Geld eingetauscht werden. Ihre Arbeit ist informell, aufgrund der fehlenden geregelten Entsorgung des getrennten Mülls aber nicht unwichtig für die Stadt. Auf dem Gehsteig und der Straße vor der Firma wird der Müll sortiert und zum Teil gereinigt. Auch die Pausen werden hier verbracht; die SammlerInnen sitzen am Gehsteig oder dem dahinter liegenden kleinen Rasenstück, um sich auszuruhen oder zu essen.

ARBEITENDE

In dem Gebiet befinden sich zahlreiche Firmen und Fabriken, in denen Frauen und Männer arbeiten. Besonders im westlichen Teil der Pim Street herrscht tagsüber reges Treiben. LieferantenInnen bringen neue Waren, wie zum Beispiel Gewürze, Getreide oder Düngemittel, die von den ArbeiterInnen in die jeweiligen Lager gebracht werden. Um die Mittagszeit sitzen sowohl die LKW Fahrer, die LagerarbeiterInnen als auch die ArbeiterInnen aus den Fabriken am Gehsteig. An eine Hauswand gelehnt, verbringen sie ihre Pause; Sitzmöglichkeiten oder Rückzugsorte gibt es keine.





EIN RUNDGANG

Überquert man den neugestalteten Mary Fitzgerald Square erblickt man, unter der Autobahnbrücke durch, das alte Cold Storage des Marktes. Verfallen und ungenutzt markiert es den Eingang in das Gebiet der Mills. Dort, in der Hintergasse, arbeitet eine informelle Händlerin. Sie hat sich einen kleinen Stand aus Karton und Holzresten gebastelt, gegen Witterung schützt lediglich ein provisorisches Dach aus Plastikplanen. Sie verkauft hier kleine Snacks, Zigaretten und Süßigkeiten. Im Gespräch erzählt sie, dass ihre Tätigkeit eigentlich illegal ist. Der Verkauf auf der Straße ist verboten. Deswegen würde sie ihren Stand niemals ausbauen oder verbessern, er könnte täglich abgerissen werden und sie müsste Strafe bezahlen.

Auf der Südseite des Blocks bietet sich ein ganz anderes Bild. Der gutbesuchte Baumarkt wird hauptsächlich von Unternehmern der Gegend frequentiert, er ist ein Fixpunkt im Gebiet. Solche Spezialgeschäfte findet man in der inneren Stadt selten. Daneben befinden sich leere Ladenlokale. Ihr schlechter Zustand nimmt zu, je weiter westlich man sich bewegt. Am Eck Bree Street und Quinn Street sieht es dann ganz anders aus. Der Platz ist nur siebenhundert Meter von Johannesburgs Mitte entfernt und wirkt doch mehr wie Stadtrand als Zentrum. Das hier geplante Wohnbauprojekt wurde nie richtig begonnen, die Ruinen der alten Substanz verfallen bereits. Gegenüber sind Geschäftslokale die schon seit einigen Jahren nicht mehr genutzt wurden. Die Ecke wirkt wie eine Zahnücke in der Struktur und schafft eine fühlbare Trennung zwischen Fordsburg und Newtown.

Weiter im Westen des Gebietes beginnt der Einflussbereich des indischen Viertels. Die Häuser werden kleinteiliger und die Ladenlokale sind belebt. Die darüber liegenden Wohnungen werden hauptsächlich von InderInnen bewohnt. Mr. Gardee und seine zehnköpfige Familie wohnen in einer von diesen. Der ältere Herr lebte schon zu Zeiten Ghandis hier. Er erzählt von der strengen Trennung der Ethnien im Apartheidregime. Die Pufferzone der Mills wurde von den FordsburgerInnen kaum überquert. Es war nur mit Pässen möglich die weiß dominierte Innenstadt zu betreten. Durch die Introvertiertheit der verschiedenen Quartiere ergab sich an dieser Ecke eine Orientierung



Richtung Fordsburg. Obwohl die Wohnungen schon im Mills Precinct liegen, wird dieses Gebiet von den BewohnerInnen gar nicht als solches wahrgenommen.

Die Rückseite dieses Blocks ist von Lagerhäusern und Großhandel dominiert. Die Straße ist überfüllt mit Gabelstapler- und LKW-Verkehr. In den meisten Betrieben gibt es keine Pausenräume weshalb um die Mittagszeit der Gehsteig von ArbeiterInnen besetzt ist. Es gibt keine Bäume oder Bänke in der Gegend, um den Aufenthalt angenehmer zu gestalten. Viele von Ihnen haben eine Wegzeit von mehr als einer Stunde an den Arbeitsplatz. Für die Eltern unter ihnen ist diese Fahrzeit ein großes Problem, da sie wartende Kinder zuhause in den Townships haben.

Wieder mittig im Gebiet angekommen steht man vor einem glänzenden Apartmenthaus. Dieses und die neu renovierten Mills stehen sich gegenüber. Sie repräsentieren die beginnenden Gentrifizierung des Gebietes. Eine Galerie im Erdgeschoss des Apartmentblocks wirkt deplatziert in der sonst gewerblich genutzten Zone. In den Mills befinden sich Architekturbüros, Grafikerbüros und Cafés. Die ArchitektInnen machen sich Gedanken um die Zone und haben auch schon Umnutzungskonzepte vorgeschlagen. Eine durchgängige Aufwertung und der damit verbundene Zuzug einer Kreativszene ins Gebiet wäre ihnen am liebsten. In einem Gespräch mit Ludwig Hansen, einem dort arbeitenden Architekten, erfährt man, dass die Stadt Johannesburg die ambitionierten Planungen kennt, aber sich bis jetzt noch nicht um eine Aufwertung des Areals gekümmert hat. Die Mills und das Apartmenthaus sind 24 Stunden von Sicherheitspersonal bewacht. Der Einlass wird je nach Gesellschaftsstand selektiv entschieden.

Gleich ums Eck befindet sich die Cityvarsity Medienschule, die in Medienwissenschaften ausbildet. Von außen kaum erkennbar ist diese Privatuniversität eine Kreativinsel im Areal. Sie wirkt fast wie eine Festung. Die StudentInnen reisen in Autos zur Schule, um dort im abgesperrten Areal den ganzen Tag zu verbringen. Es gibt keinerlei Interaktion mit anderen NutzerInnen des Gebietes. Die Studierenden wissen nicht, was im Quartier passiert und haben sich noch nie Gedanken über Probleme vor Ort gemacht. Straßenseitig merkt man nicht einmal, dass hier eine Schule steht. Die Studierenden und LehrerInnen verbringen ihre Pausen abgeschnitten von allen anderen



in der abgesperrten Hintergasse. Allerdings ergibt sich diese Ausgrenzung weniger aus Angst oder Ablehnung, wie die Schüler betonen. Sie bemängeln besonders die fehlenden Freiflächen und Kommunikationsräume im Gebiet, in denen es möglich wäre, in Kontakt mit den anderen NutzInnen zu kommen.

Die Silos daneben dienen lediglich als Plakatwand. Sie repräsentieren das Gebiet Richtung Autobahn. Von dort sind sie die einzigen Landmarks des Quartiers. Seit Jahren ungenutzt zeichnen sie schon von weitem das Bild eines verfallenden Gewerbegebietes.

Fährt man von der Autobahn im Norden der Gegend ab, landet man auf der Carr Street. Sie ist von MüllsammelrInnen besetzt. Sie verbringen hier oft einen großen Teil des Tages. Da es keine Aufenthaltsmöglichkeiten gibt, werden alle möglichen Aktivitäten, wie zum Beispiel Kochen, Rasten, andere Sammelnden treffen usw. in den Straßenraum verlegt. Die Rasenfläche neben der Straße wird so intensiv genutzt, dass sie vor lauter Menschen und Müll kaum noch sichtbar ist. Die SammlerInnen gehören zu den ärmsten der Gesellschaft. Zu Fuß fühlt es sich unangenehm an, dort vorbei zu gehen, obwohl man nicht bedroht wird.

Aufgrund von solchen und anderen chaotischen oder menschenleeren Situationen wird das Gebiet selten fußläufig durchquert. Die mitten in der Stadt gelegene Zone ist immer noch ein trennender Puffer.

Weil sie abgesperrt und voll Müll sind, wirken die Hintergassen abschreckend. Auch ohne Zäune gäbe es keinen Grund sie zu betreten. Die Blocks sind so langgestreckt, dass die Wege durch das Gebiet nur linear verlaufen. Alle Möglichkeiten zum Queren sind versperrt oder sonst wie unzugänglich gemacht.

Leerstände und programmatisch dichte Zonen wechseln einander ab. Chaotische Situationen und geordnete Verhältnisse existieren in unmittelbarer Nähe. So wie die Bebauungsstruktur heterogen ist, sind die Nutzergruppen breit gefächert. Doch es gibt keine Vernetzung zwischen NutzerInnen, Funktionen und Strukturen.



ZUSTAND

Die Funktionen sind durchmischt und es befinden sich hauptsächlich Lagerhäuser auf dem Gebiet der Mills. Der Verkehr führt um das Gebiet herum und trennt es dadurch von den angrenzenden Vierteln. Die Bausubstanz ist in einem mäßigem bis schlechtem Zustand; etwa dreißig Prozent des Areals stehen leer.

Die Hintergassen, ursprünglich als Zulieferung für die Lagerhallen mit Schienen versehen, sind heute ungenutzt und abgesperrt.

Viele informelle Handlungen finden in dem Areal statt. Müllsammelnden über Arbeitenden bis hin zu StraßenverkäuferInnen prägen das Erscheinungsbild.



69 - Straßenansicht im Planungsgebiet

PROBLEME

Anhand der analytischen Grafiken (ab Seite 70) lassen sich konkrete Aufgaben im Areal ableiten. Die folgenden Problemstellungen sind Resultat der plangrafischen Bestandsaufnahme, und basieren auf einer ausführlichen Feldstudie vor Ort. Man kann zweifelsohne nicht alle Missstände beschreiben und bearbeiten, doch sind die signifikantesten hier aufgezeigt und zusammengefasst.

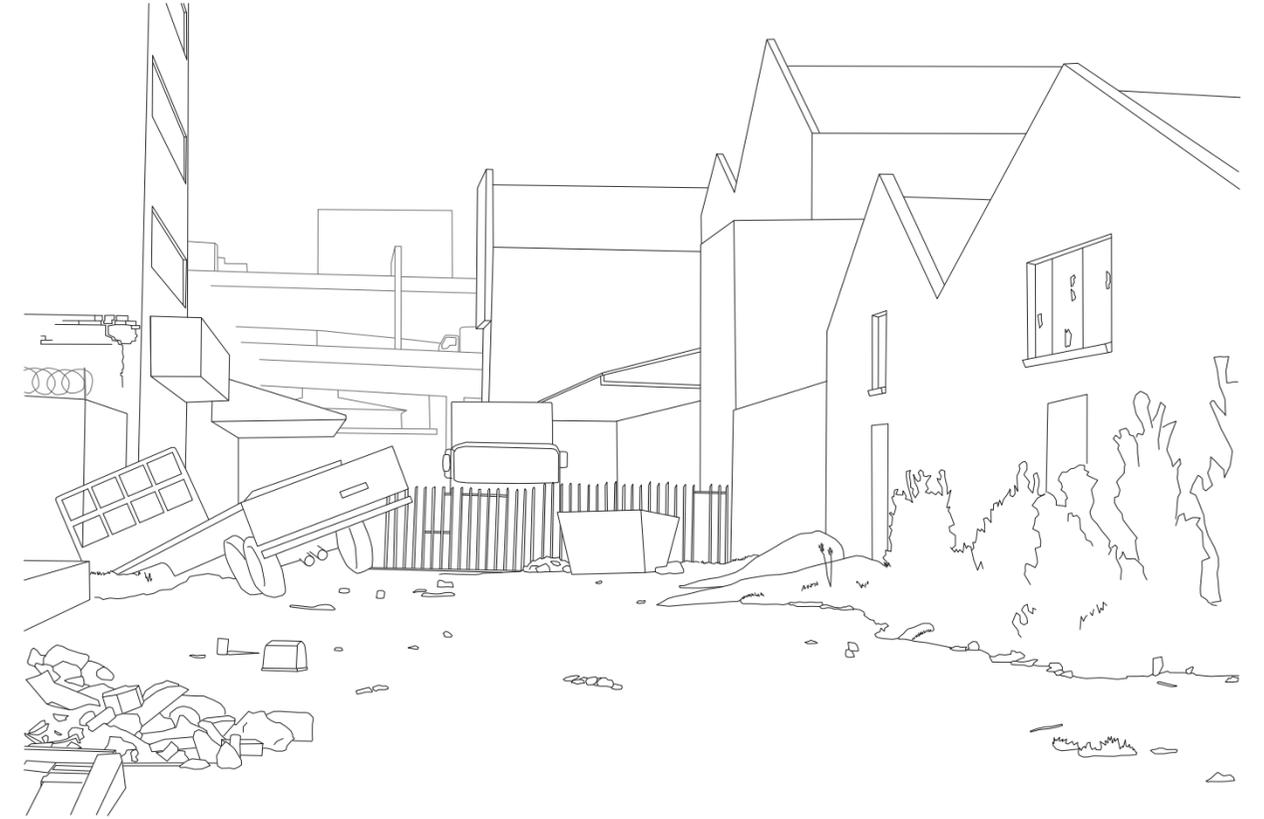
Strategisch gut zwischen zwei innerstädtischen attraktiven Bezirken gelegen, könnte das Gebiet als Brücke dienen. Stattdessen wirkt es im Moment wie eine Barriere und verhindert eine Vernetzung der benachbarten Bezirke.

Die einzelnen Nutzergruppen treffen sich nicht. Es gibt kaum Berührungspunkte, keine Räume für spontane Kontakte. Kommunikation zwischen den NutzerInnen findet selten statt, die dafür nötigen Räume werden nicht geboten.

Es gibt nicht genug nutzbaren öffentlichen Raum. Die Straßen sind zu eng für Anlieferung, Verkehr und FußgängerInnen. Der Potenzialraum der Hintergassen wird nicht genutzt, sie sind abgeschlossen und nicht an die Hauptstraßen angebunden. Platzsituationen oder Grünflächen sind im Areal nicht zu finden.

Die HändlerInnen und die Arbeitenden haben keine Aufenthaltsbereiche die Pausen verbringen sie am Gehsteig. Die Verkaufsstände sind in Hauseingänge gedrängt oder blockieren den schmalen Gehsteig.

Der einzigartige Charakter des Areals fällt den wenigen Passanten nicht auf. Die bauliche Struktur der alten Lagerhallen und Industriebrachen besitzen zwar Potenzial dem, Ort eine spezielle Identität zu verleihen, doch ist sie bisher noch nicht entrümpelt worden. Dadurch ist das Areal bis jetzt eines von vielen gesichtslosen Quartieren der inneren Stadt.



70 - Hintergasse im Planungsgebiet

- 1 Mag.a Sanda Ullen, Mag.a Kathrin Gradt (2010). *Proseminar Qualitative Forschungsmethoden*. Universität Wien
- 2 Schlehe, Judith(2008). *Qualitative ethnographische Interviewformen*. In Beer, Bettina (Hrsg). *Methoden und Techniken der Feldforschung 2*. Überarbeitete u. erweiterte Auflage. Berlin: Reimer. Seite 71-93
- 3 <http://web.mit.edu/urbanupgrading/upgrading/whatis/index.html> (Zugriff am 19.04.2010)
- 4 Feuerstein, Christiane (2009). *Anfänge der sanften Stadterneuerung*. In Feuerstein Christiane, Fitz Angelika (Hrsg.). *Wann begann temporär?*. Wien: Springer Verlag. Seite 26
- 5 http://www.bestpractices.at/main.php?page=vienna/best_practices/housing/urban_renewal&lang=de
- 6 <http://regulategentrification.wordpress.com/tag/aufwertungsprozess/>
- 7 http://bauzeitung.de/files/db_essays/essay.pdf
Urbane Akupunktur; Netzwerke der Stadtlandschaft. Elizabeth Sikiaridi, Frans Vogelaar
- 8 Stefan Gruber (2010). *Lernen von Curitiba – Erfolge und Misserfolge früher Stadt-Akupunktur*. In Arch+ Nr. 196/197. *Post Oil City. Die Stadt nach dem Öl. Die Geschichte der Zukunft der Stadt*. Aachen: Arch+ Verlag GmbH. Seite 96

CITY CATALYST

Die städtebaulichen Problematiken in Johannesburg und das analysierte Gebiete sind nun von vielen Seiten beleuchtet und beschrieben worden.

Schlussfolgernd aus der vorangegangenen Analyse lassen sich konkrete Problemstellungen ableiten. Sie werden schrittweise aufgezeigt, um in der Folge Strategien zur Lösung dieser zu entwickeln. Wichtige Faktoren in für mögliche Interventionen spielen die in der ganzen Stadt vorhandenen Probleme. Sie werden als regional bezeichnet. Die Analyse im Planungsgebiet ergab konkrete Thematiken, die hier als lokal beschrieben werden. Aus all diesen Einzelthemen lassen sich Planungsziele ablesen, die die gestellten Fragen beantworten sollen. Mithilfe verschiedener Maßnahmen werden diese Ziele im Areal implementiert. Durch die Bemühung zur Realisierung dieser Maßnahmen ergeben sich gegenständliche aber auch strukturelle Interventionen, die als Ideen im nachfolgenden Kapitel beschrieben werden.

FAKTOREN REGIONAL

Pufferzonen
fragmentierte Stadt
Sicherheit
Exklusion

FAKTOREN LOKAL

BAULICH

viele Brachflächen
Puffer zwischen zwei belebten Vierteln

keine Identität

öffentlicher Raum nur in Form von Verkehrsflächen vorhanden

SOZIAL

NutzerInnen nicht vernetzt

Straßenraum als Arbeitsplatz

keine Aufenthaltsbereiche

MASSNAHMEN

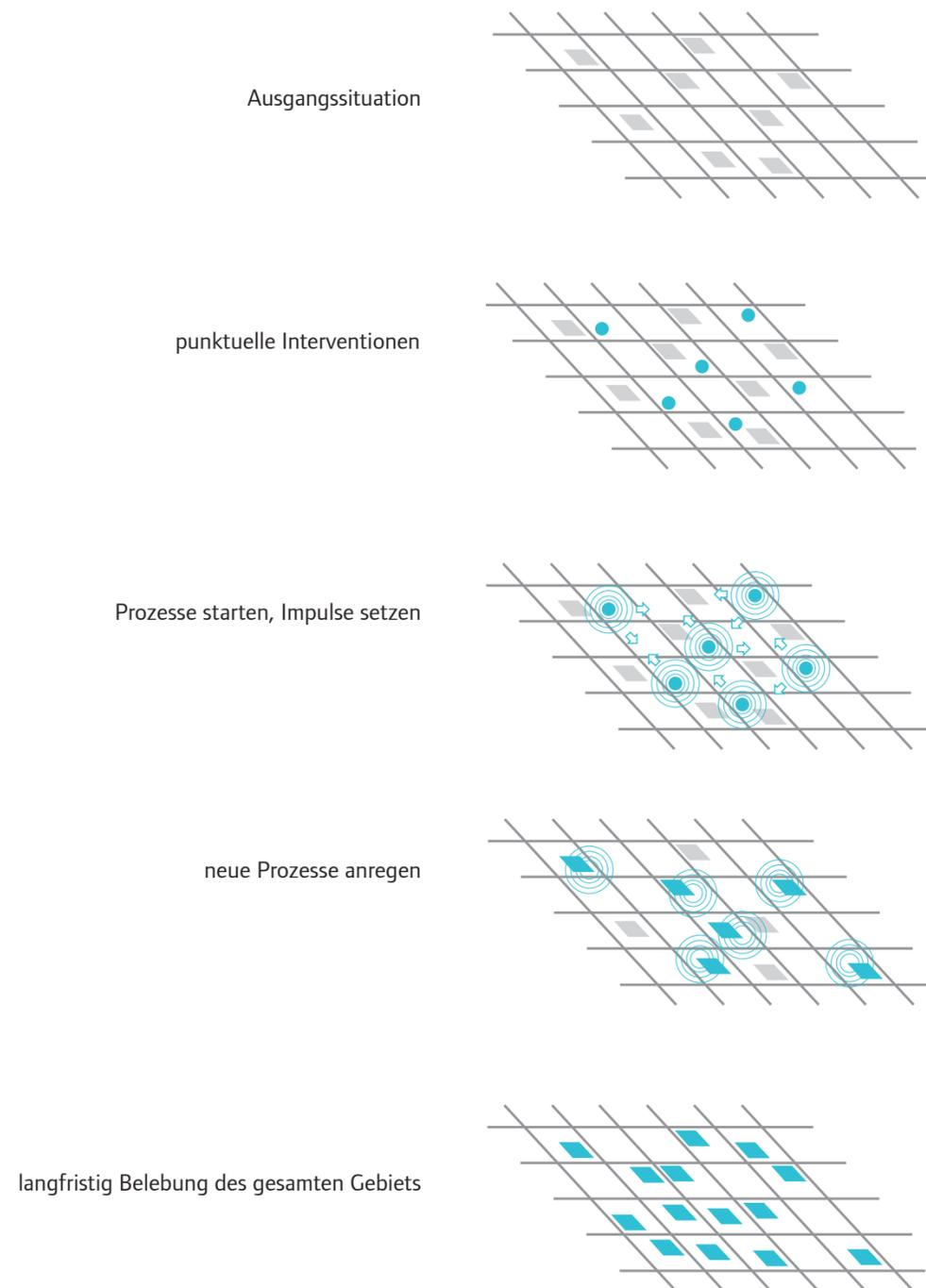
Nutzungsheterogenität schaffen
programmatisch und baulich verdichten

Kultivierung öffentlichen Raums

Kommunikationszonen anbieten

Identität erkennen und verstärken

KONZEPT



71 - Konzeptskizze

Anhand der Bestandsaufnahme leiten sich einige Brennpunkte im Quartier ab. An diesen wird nun ein Regenerationsprozess gestartet, welcher in Folge dem ganzen Block Impulse geben. Die Maßnahmen sollen konkret umsetzbar und kostengünstig sein. Die Organisationsstruktur ist hierbei genauso wichtig wie die räumliche Ordnung. Durch die Involvierung der NutzerInnen wird die Verwaltung der neuen Funktionen partizipativ reguliert und in Folge dessen rascher in die örtliche Sozialstruktur eingebunden. Die Neuinterpretation des städtebaulichen Gefüges soll Offenheit fördern und fordern. Eine Identität des Gebietes wird herausgearbeitet und verstärkt.

INTERVENTIONEN

Problemorte wurden lokalisiert. Um diese zu verbessern werden, einzelne Eingriffe an den Fokusorten vorgenommen. Nach einer Analyse der Bedürfnisse im Quartier werden den benötigten Funktionen baulich Plätze zugewiesen.

Anhand eines Vorschlags der räumlichen Organisation der Maßnahmen wird erklärt, wie eine Planung ausschauen könnte. Eine Identität des Areals wird bewusst aktiviert und durch gezieltes Branding akzentuiert. Die vorhandenen Funktionen werden beibehalten und mit neuen ergänzt. So entsteht ein funktionierendes Stadtgebiet, welches mehr als nur einen Transitbereich darstellt.

Zusätzliche Sozialräume und verbesserte Arbeits- und Lebenssituationen sind das wichtigste Ziel bei allen Interventionen. Ein größeres Zusammengehörigkeitsgefühl der Menschen im Gebiet wird durch neue Impulse und eine eigene Identität des Areals angeregt. Kommunikationszonen werden anhand von nichtkommerziellen Aufenthaltsbereichen angeboten. Individuelle Lösungen altbekannter Bautypologien wecken Interesse am Entwicklungsgebiet.

IDENTITÄT

Der öffentliche Raum soll kultiviert werden. Durch das Öffnen und Erkennen von Potenzialflächen wird ein Verweilen in dem Gebiet angeregt. Die Verbindung der beiden Viertel wird fußläufig erschlossen, wodurch der Verkehr langfristig beruhigt werden kann.

Jeder Block erhält eine Maßnahme, um die Gewichtung der Attraktivität gleichmäßig über dem Areal zu verteilen. Die Wiederbelebung erfolgt an allen Ecken zur gleichen Zeit und vermeidet das Bilden von toten Winkeln.

Die Viertel des Areals sind schon jetzt durch eine überdurchschnittlich häufig vertretene Funktion gezeichnet. Diese wird nun aufgenommen und verstärkt. So erhalten die Straßenzüge ein Überthema, nach dessen Anforderungen der Freiraum und die neuen Funktionen gestaltet werden. Durch die Anreicherung des Angebotes vor Ort werden zusätzlich zu den ursprünglichen NutzerInnen auch neue Gruppen an BesucherInnen angesprochen.



FOKUS 5: HINTERGASSEN

FOKUS 3: WOHNBAU

FOKUS 2: MARKT

FOKUS 4: NETWORK STORE

FOKUS 1: REMADE RECYCLING CENTER

MASSNAHMEN

Die einzelnen Interventionen werden als räumliche Ordnungsprogramme dargestellt. Die klar abgrenzbaren Projekte schließen sich zu einem Netzwerk an neuen Impulsen zusammen.

Die hier mit Kurztext beschriebenen Konzepte sind bauliche und strukturelle Vorschläge für eine sanfte Revitalisierung des Areals der Mills.

DIE HINTERGASSEN

Eigentlich sind die Gassen innerhalb der Blöcke als öffentlicher Raum gewidmet. Doch die AnrainerInnen haben sie durch Zäune und Mauern vom Zugang abgeschnitten. Oft werden sie als Lager- oder Parkplätze genutzt. Die Betriebe in der Gegend erzeugen starken LKW-Verkehr auf den Hauptstraßen. Die Gehsteige sind von den Arbeitenden blockiert. FußgängerInnen haben keine geeignete Möglichkeit, das Areal zu durchqueren.

Zäune, Absperrungen und abgelagerter Müll werden entfernt, die Gassen dadurch geöffnet und zugänglich gemacht. Durch Pflasterung und Stadtmobiliar wird der Raum nicht nur für BewohnerInnen attraktiver gestaltet. Eine fußläufige Verbindung zwischen Fordsburg und dem CBD wird verbessert, eine reine Fußgängerzone wird geschaffen.

DAS REMADE RECYCLING CENTER

Das Remade ist ein Ort für MüllsammlerInnen um gesammelte Recyclingmaterialien zu verkaufen. Die Sammelnden müssen vor dem Verkaufen die Materialien zusammentragen und sortieren. Dies wird derzeit auf dem gegenüberliegenden Rasenstreifen gemacht. Dort sitzen sie oft den ganzen Tag, ohne jegliche Infrastruktur. Der Rasen ist Arbeitsplatz, Ruheraum und Kochstelle.

Im Moment befindet sich auf dem Gelände der Firma eine große geschlossene Lagerhalle. Eine Organisationsstruktur ist nicht ersichtlich, der gesammelte Müll wird an verschiedenen Flecken gelagert, Räumlichkeiten für die Sammelnden werden nicht zur Verfügung gestellt.

Die alte Struktur ist nicht erhaltenswert; die Halle ist heruntergekommen und lässt Erweiterungen nur sehr schwer zu. Außer einem großen Tor gibt es keinerlei Öffnungen wodurch das Gebäude abweisend wirkt und soziale Kontrolle des Straßenraumes unmöglich macht.

Das Remade Recycling Center wird ausgeweitet. Anstelle der alten Lagerhalle entsteht ein modernes Müllsammelzentrum. Auch umliegende Brachflächen und leer stehende Gebäude sind in den neuen Komplex integriert. Den MüllsammlerInnen wird eine eigene Sortier- und Waschstelle geboten, sowie ein Aufenthalts- und Sanitärbereich. In Werkstätten können die Materialien weiterverarbeitet werden.

DER NETWORK STORE

Das alte Gebäude an der Ecke Bree/Henri Nxumalo Straße besetzt einen prominenten Ort. Es diente bis Auflassung des Marktes 1970 als Cold Storage. Heute sind im Erdgeschoss kleine Shops vorhanden, die informell organisiert sind. Die Silos überragen das Gebiet und prägen sein Gesicht schon von weitem. Sie werden seit Jahren nur als Werbeträger genutzt.

Das Cold Storage sowie die Silos werden mit einer neuen Nutzung revitalisiert. Bereits jetzt haben sie einen Landmark Charakter, sind schon von weitem sichtbar und gehören in das Erscheinungsbild der Mills. Dieser Faktor soll behalten werden, durch die Wiederbelebung bekommen die momentan ungenutzten Gebäude wieder eine Berechtigung. Eine Mischfunktion aus Erwachsenenbildung, Bibliothek und Beratungsstelle soll der Gemeinschaft hier bereitgestellt werden. Die Grundstruktur bleibt weitgehend erhalten, gezielte Öffnungen werden hinzugefügt.

DER WOHNBAU / DER KINDERGARTEN

Die alten Lagerhäuser an der Ecke Bree-/Quinn Street sind zur Hälfte zerstört. Vor Jahren hatten Investoren hier angefangen, die Struktur in einen Wohnbau umzugestalten. Doch die Bauarbeiten sind schon lange gestoppt, die begonnenen Gebäude verfallen. Da die momentan vorhandene Struktur nicht erhaltenswert erscheint, wird ein kompletter Neubau vorgeschlagen.

Wohnbau ist absolute Mangelware im innerstädtischen Johannesburg. Am Stadtrand entstehen in hohem Tempo neue Siedlungen, im Zentrum wird meist nur High Class Apartmentstruktur angeboten. Die Arbeitenden des Zentrums fahren oft stundenlang zu ihrem Arbeitsplatz.

Kinderbetreuungsplätze werden hauptsächlich in Wohngebieten angeboten. Durch die langen Fahrzeiten entsteht dadurch eine Verkürzung der möglichen Betreuungsstunden.

Ein neuer Wohnbau bietet gemischten Einkommensklassen erschwinglichen innerstädtischen Lebensraum. Fahrzeiten zum Arbeitsplatz werden damit effektiv verkürzt und das alte Prinzip der Schlafstadt versus Arbeitsstadt aufgebrochen.

Die Struktur umschließt Höfe und schafft somit semi-privaten Außenraum. Das erhöht die Interaktion und erzeugt eine überschaubare Situation. Der Wohnbau stellt sich gegen die gängigen Strategien die staatlichen Wohnungsprogramme und zeigt eine Alternativlösung auf. Die Kinderbetreuungsstelle im Erdgeschoß entlastet berufstätige Familien.

DER MARKT

Ein kleiner Supermarkt, zwei leerstehende Geschäfte und ein ehemaliger Großhandel umschließen einen verlassenen Ort in einer Hintergasse. Die vorhandenen Gebäude sind schon länger ungenutzt und verfallen, ein Einbinden in den neuen Vorschlag für diesen Standort ist nicht zielführend. Auch werden für die Maßnahme große Freiflächen benötigt, daher scheint ein Abbruch der momentanen Gebäude notwendig. Die Lage ist verkehrsgünstig an der Hauptachse Richtung CBD.

Viele informelle HändlerInnen haben sich um den Block platziert. Sie verkaufen fertige Mahlzeiten und Früchte. Niemand von ihnen hat Stauraum oder gar einen fixen Stand, um die Waren zu lagern und zu präsentieren. In der Gegend gibt es auch keine Wasserstellen oder öffentlich zugängliche sanitäre Einrichtungen.

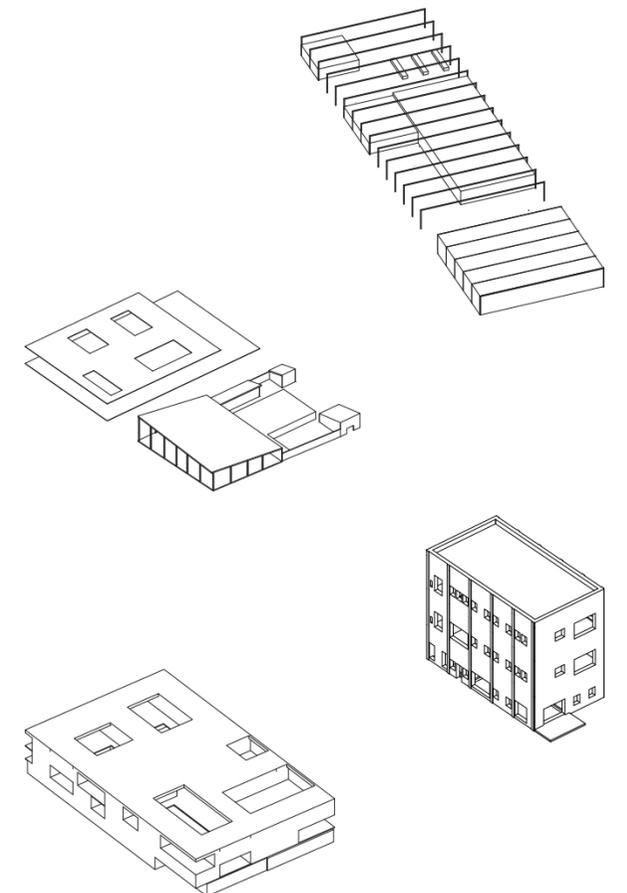
Durch das Arbeiten direkt im Straßenraum bewegen sich die HändlerInnen ständig in der Illegalität.

Die ArbeiterInnen der umliegenden Fabriken und Lagerhäuser verbringen ihre Mittagspausen auf dem Gehsteig. Ohne Schatten und richtigem Aufenthaltsraum verbringen sie ihre Pausen.

Anstelle der leer stehenden Geschäftslokale entsteht ein Markt. Die informellen HändlerInnen bekommen hier einen regulären Standplatz und infrastrukturelle Einrichtungen. Auch ein Lager wird angeboten. Die Gesellschaft organisiert sich selbst.

Der Standort ist geteilt in einen Markt mit Kücheneinrichtungen und einen Aufenthaltsbereich. Eigentlich eine klassische Aufteilung eines Foodcourts, nur dass der Sitzbereich für nichtkommerzielle Nutzungen offensteht und somit den ArbeiterInnen die Möglichkeit einer entspannten Mittagspause ebendort bietet.

Die Maßnahmen werden im nachfolgenden Fokuskapitel detaillierter dargestellt.



FOKUS 1: DAS REMADE RECYCLING CENTER

Remade wurde 1987 gegründet und ist eines der größten unabhängigen Recycling Unternehmen in Südafrika. Allein in Gauteng Unterhält die Firma 30 sogenannte Buy-Back Zentren. In diesen kann gesammelter recycelbarer Müll gegen Geld abgegeben werden.¹

Die Mülltrennung in Südafrika setzt auf die Selbständigkeit und das Verantwortungsbewusstsein jedes einzelnen Haushaltes. Diese sind dazu angehalten, den Müll eigenständig zu sortieren und in eines der zuständigen Recyclingunternehmen zu bringen.

Derzeit werden ca. 67,5% der Dosen, 50-52% des Papiers, 21-30% des Glases und 17% des Plastiks recycelt.² Das meiste Material wird von informellen MüllsammelInnen aus Deponien und Containern zusammengetragen und gegen Geld in einem Buy-Back Zentrum verkauft. Es wird geschätzt, dass in der Region Gauteng bis zu 3000 Menschen mit dieser Form der Arbeit ihr Geld verdienen.³

Die MüllsammelInnen schließen somit eine wichtige Lücke im Recyclingprozess. Ihnen wird aber kaum Aufmerksamkeit geschenkt, Orte, an denen sie ihre Arbeit verrichten oder Pause machen können, gibt es keine. Die meiste Zeit verbringen sie auf der Straße und sind in der Stadt unterwegs, auf der Suche nach verwertbarem Müll. Dieser wird mit selbstgebauten Trolleys zu einem Buy-Back Zentrum gebracht, wo er gegen Geld eingetauscht werden kann. Bevor die Firmen den Müll entgegennehmen, muss dieser aber sortiert, zum Teil auch gereinigt werden. Da es keine Einrichtungen gibt, in denen die SammlerInnen dieser Tätigkeit nachgehen können, wird der Straßenraum zum Arbeitsplatz umfunktioniert. Tagsüber herrscht vor dem Buy-Back Zentrum Remade reges Treiben, sowohl der Gehsteig als auch Teile der Straße sind von den SammlerInnen besetzt. Pausenräume oder sanitäre Einrichtungen werden von der Firma nicht zur Verfügung gestellt.



DIE MASSNAHME

- umliegende Brachflächen nutzen
- Erweiterung des Unternehmens
- bei Bedarf ausbaubare Struktur zu Verfügung stellen
- Sozial-, Aufenthalts- und Sanitärräume für die Sammelnden schaffen
- Räumlichkeiten für Arbeiten schaffen, die bisher auf der Straße stattfanden

Bei genauerer Untersuchung der Firma Remade und der näheren Umgebung fällt auf, dass viele der umliegenden Gebäude leer stehen. Brachflächen werden von den MüllsammelInnen als Pausenplatz verwendet, die meisten Flächen sind aber ungenutzt und verwahrlost. Durch eine Erweiterung der Firma Remade kann Raum für Handlungen geschaffen werden, die bisher auf der Straße stattfinden.

Die Prozesse, die der Müll durchgeht, bis er an ein weiterverarbeitendes Unternehmen weitergegeben wird, sollen alle unter einem Dach zusammengefasst werden. In einer großzügigen Hallenkonstruktion werden die benötigten Funktionen untergebracht, bei Bedarf können einzelne Bereiche mit Dachflächen geschlossen werden, um geschützte Außenbereiche zu bilden. Durch die

unterschiedlichen Bereiche, von ganz abgeschlossenen Räumlichkeiten hin zu überdachten Freiflächen, wird eine Übersichtlichkeit über das Gelände erreicht. Die Firma präsentiert sich nicht als abgeschlossenes Gebäude, in das nur Privilegierte Zutritt bekommen.

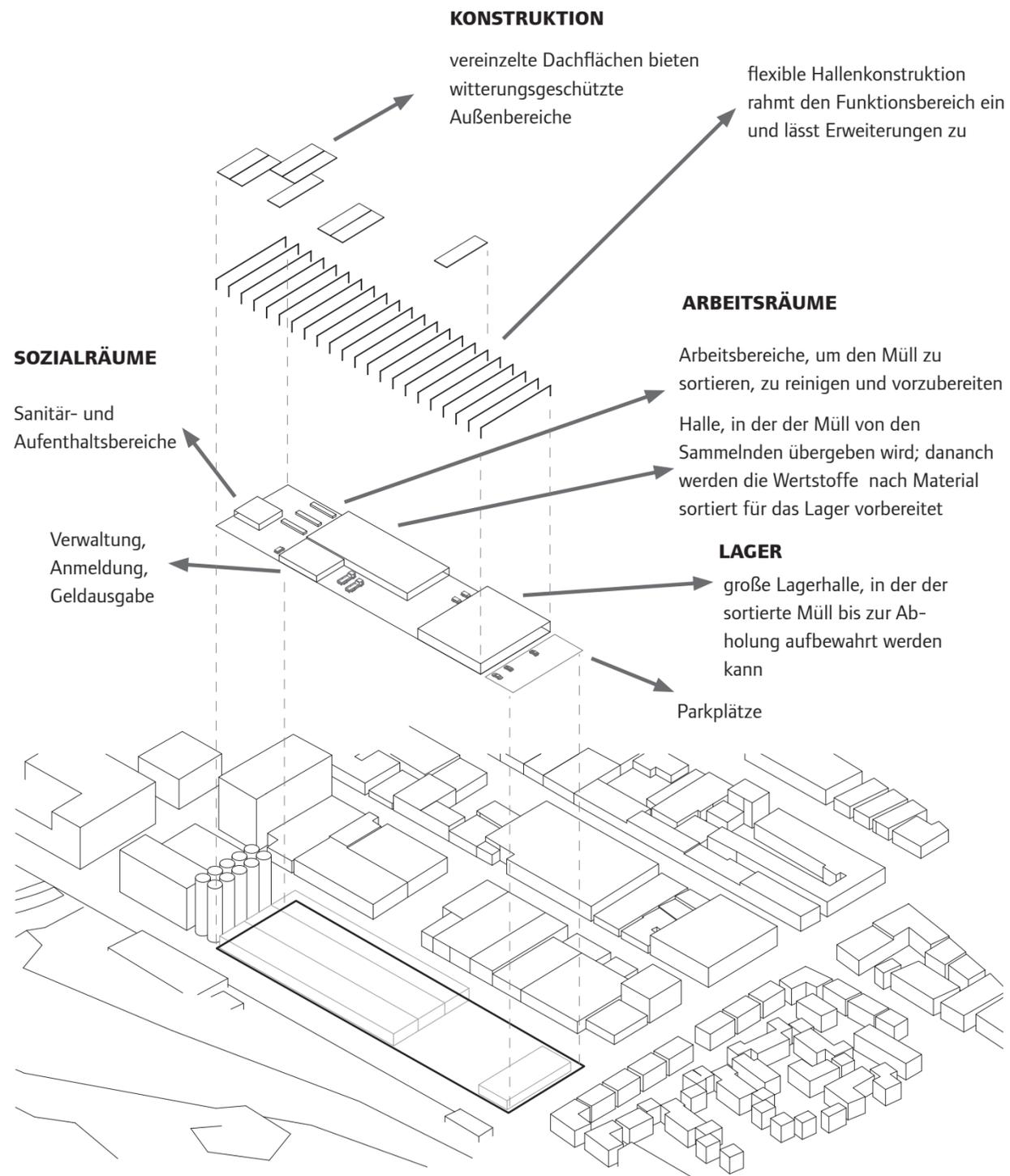
Die MüllsammelInnen sind ein wichtiger Bestandteil der Recycling-Kette Johannesburgs, es scheint durchaus legitim, ihnen einen angemessenen Arbeitsplatz zur Verfügung zu stellen.

Den Sammelnden werden neben Sanitärebenen und Rückzugsmöglichkeiten auch Räume geboten, in denen sie ihre Arbeit verrichten können. Eine großzügige Halle bietet genügend Raum, wo der gesammelte Müll sortiert und gereinigt werden kann. Daran anschließend werden die Wertstoffe gewogen und gegen Geld an die Firma Remade abgegeben. Nach einer genaueren Sortierung wird der Müll je nach Material gelagert, um später an spezialisierte Unternehmen ausgeliefert zu werden.

Durch diese Maßnahme sollen Arbeitsprozesse, die bisher auf der Straße stattgefunden haben, in den Firmenablauf eingegliedert werden. Das Straßenbild bekommt einen freundlicheren Charakter, bisher ungenutzten und verwahrlosten Flächen werden für neue Funktionen verwendet.



RÄUMLICHE ORGANISATION



FOKUS 2: DER MARKT

Alleine im Central Business District arbeiten täglich bis zu 15 000 StraßenverkäuferInnen. Auf improvisierten Ständen bieten sie alle möglichen Güter feil. So findet man von kleinen Snacks bis zu Hygieneartikeln und Schuhen alles auf Johannesburgs Straßen zum Kauf. Die Gewerbetreibenden haben keinerlei Sicherheiten. Ihre Standorte müssen sie jeden Tag neu erobern und im Eiltempo wieder räumen, wenn die Polizei kommt. Denn diese konfisziert alle Waren, wenn sie Handelnde auf der Straße aufgreift. Diese Güter sind jedoch Rücklage und Lebensgrundlage dieser Menschen. Dem Wetter und dem Straßenalltag schutzlos ausgesetzt, verdienen sie meist nicht mehr als acht Euro am Tag.

In Johannesburg wird das Problem der informellen HändlerInnen im Straßenraum seit einigen Jahren erkannt und behandelt. Die Stadtverwaltung strebt eine Ordnung der chaotischen Strukturen an. Das Erscheinungsbild der Innenstadt soll aufgeräumt werden. Zu diesem Zweck werden Märkte errichtet, die den HändlerInnen als Alternativquartier angeboten werden. Sie sollen von der Straße in einen formellen Rahmen geholt werden.

Derzeit gibt es 12 Märkte dieser Art in der ganzen Stadt, welche Raum für 5000 Gewerbetreibende bieten. Die Organisation dieser neuen Märkte hat eine Gesellschaft im Eigentum der Stadt übernommen. Die Metropolitan Trading Company ist verantwortlich für alle informellen Märkte und Taxi Ranks innerhalb der Stadtgrenzen. Sie erhält und betreibt nicht nur diese, sondern fungiert auch als Bauherr. Es wird versucht ein Gleichgewicht zwischen den Handelnden und den Taxiunternehmen zu finden und zu vermitteln. Auch bemüht man sich, ein einladendes Ambiente für KäuferInnen anzubieten.⁴

Die neugebauten Einrichtungen variieren stark. Von minimalen Ständen am Gehsteig bis zur dreistöckigen Shoppingmall bietet die Metro Trading Company unterschiedlichste Räume an. Anhand einer kurzen Analyse von bestehenden Einrichtungen kann man ablesen, welche Optimierungsbedürfnisse es innerhalb dieses Programmes gibt.

Der **Hillbrow Hawkers Market** ist das Pilotprojekt für diese Nutzung. Mittlerweile ist der Markt in einem sehr schlechten Zustand, eine Renovierung wäre nötig, doch die Organisationen schieben die Verantwortung hin und her. Die Hawkers Association (Vereinigung der informellen HändlerInnen vor Ort) und die Metro Trading Company haben an diesem Standort oft Konflikte. Die Handelnden argumentieren, dass der Markt durch die räumliche Eingrenzung eine zu hohe Schwelle hat, um genügend Kunden anzuziehen. Die Einnahmen sanken auf zehn Prozent des Wertes, als die Geschäfte noch auf der Straße gemacht wurden. Wasserstellen und Toiletten sind Mangelware. Grundsätzlich bietet der Markt viel zu wenig Platz für alle Verkaufstreibenden von der Straße.⁵

Das prominenteste Beispiel der informellen Märkte ist die **Metro Mall**. Es ist ein Taxirank mit großem Marktbereich in zentraler Lage. Der dreistöckige Marktbereich bietet Raum für circa 800 HändlerInnen. Dieser Komplex auf einem Grundstück der Stadt Johannesburg wurde geplant, um eine Bündelung der informellen Wirtschaft herbeizuführen. Das Problem ist, dass die StandbetreiberInnen Miete zahlen sollten, dies aber in den seltensten Fällen tun.⁶

Der **Bara Link** in Soweto ist der neueste informelle Markt Johannesburgs. Die Architektur ist absichtlich im „unfinished look“ um die Instandhaltung einfacher zu halten. Das schlicht in Beton ausgeführte Gebäude umfasst neben dem Taxirank und Platz für 500 StraßenhändlerInnen auch mehrere Sozialräume für die Arbeitenden vor Ort.

Das größte Problem des informellen Sektors ist zweifelsohne, dass alle HändlerInnen von den Straßen vertrieben werden, mit dem Versprechen, ihnen Ersatz in den neuen Märkten zu bieten. Aber dort gibt es meist nicht genügend Raum. Allein innerstädtisch würden 10 000 Plätze zusätzlich gebraucht werden.⁷

Auch fehlt in all den 12 Märkten ausreichender Stauraum für die Waren. Die Stände sind zudem nicht immer absperrbar.

Die räumliche Barriere, welche eine Einhausung der Marktstrukturen mit sich bringt, stellt ein Hindernis für

den reibungslosen Übergang vom Straßenverkauf zur Bündelung in Märkten dar. Potenzielle Kaufende müssen erst zur ungehemmten Überwindung der Schwelle animiert werden.

Organisatorisch ist die Mieteinhebung schwierig, da die Einnahmen der HändlerInnen vom Tagesgeschäft abhängig sind. Doch diese sind stark schwankend. Da die VerkäuferInnen sich am Existenzminimum bewegen, können sie nur die Miete zahlen, wenn sie selbst genug Geld zum Leben verdient haben.





DIE MASSNAHME

- legale Verkaufsorte für informelle HändlerInnen schaffen
- Sanitäre Einrichtungen, Wasserstellen und Lager zur Verfügung stellen
- leere Flächen nutzen
- attraktive öffentliche Aufenthaltsräume erzeugen
- einen neuen Anziehungspunkt geschaffen
- durchlässige Struktur fördert die Übersichtlichkeit

Die Gegend um die Mills war früher dem Marktgebiet zugehörig. Als Verbindungsraum zweier Bezirke gibt es an dem Ort eine starke Besucherfrequenz. An einer Durchzugsstraße gelegen, werden nicht nur KäuferInnen aus der Gegend angesprochen, sondern auch Laufkundschaft erwartet.

Ein kleiner Supermarkt, zwei leerstehende Geschäfte und ein ehemaliger Großhandel umschließen einen verlassenen Ort in einer Hintergasse. Der Standort Ecke Bree Street, Quinn Street und Gwigwi Mrewbi Street ist verkehrsgünstig gelegen und durch die Dreiseitigkeit gut begehbar. Die Schwellen sind dadurch möglichst gering gehalten, die Erreichbarkeit an diesem Standort maximal.

Viele informelle HändlerInnen haben sich um den Block platziert. Sie verkaufen fertige Mahlzeiten und Früchte. Niemand von ihnen hat einen Stauraum oder gar einen fixen Stand, um die Waren zu lagern und zu präsentieren. Es gibt in der Gegend auch keine Wasserstellen oder sanitären Einrichtungen, die öffentlich zugänglich sind.

Durch das Arbeiten direkt im Straßenraum bewegen sich die VerkäuferInnen ständig in der Illegalität. Ihre Stände müssen täglich neu aufgebaut werden.

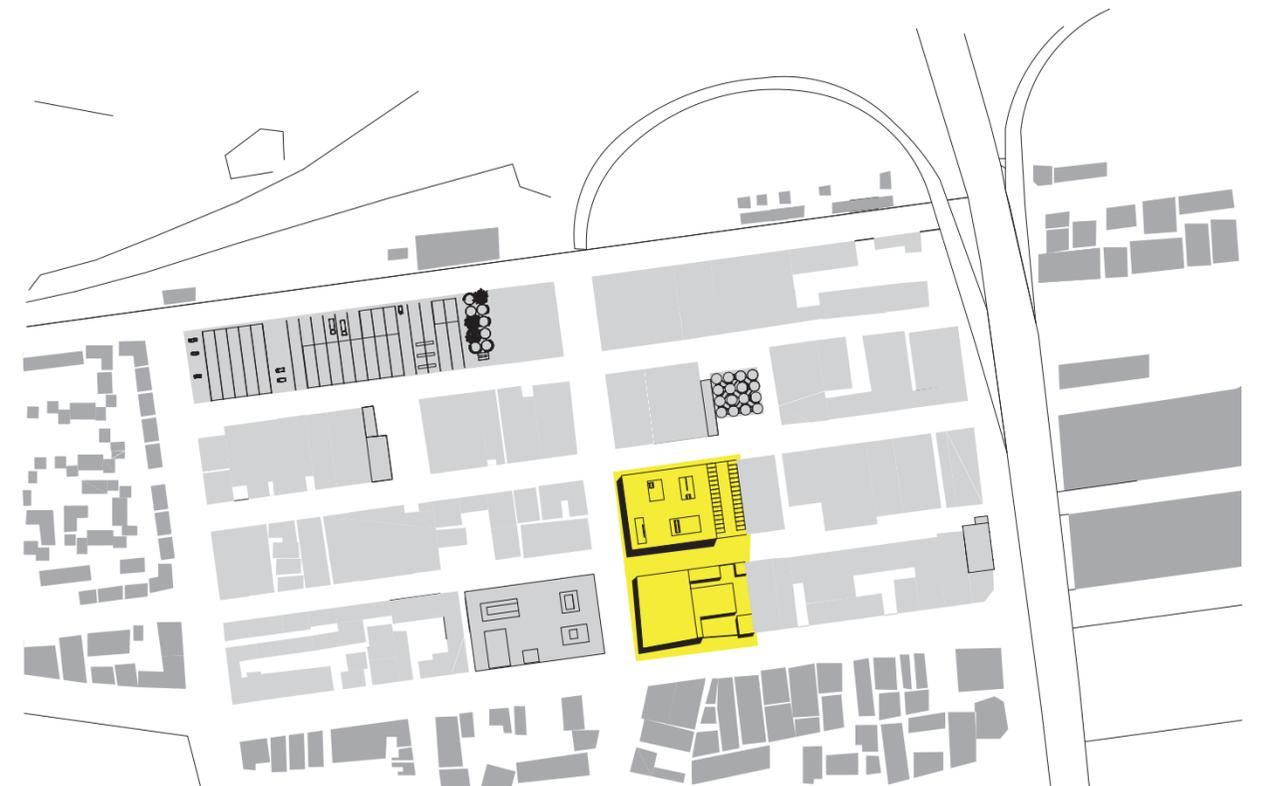
Die ArbeiterInnen der Gegend konsumieren die Snacks der Straßenstände, doch verzehren sie sie am Gehsteig sitzend. Auch kurze Pausen werden immer im Straßenraum verbracht, da Aufenthaltsmöglichkeit nirgends angeboten werden.

Ein neues Programm der Metropolitan Trade Company bietet Unterstützung bei der Selbstorganisation der Handelnden.⁹ Das hilft bei Gründungen und informiert über rechtliche Sachverhalte. Die HändlerInnen sollen mit

dieser Unterstützung den Markt selbstständig aufbauen und so eine Alternative zum üblichen Verwaltungssystem durch die Metro Trade Company liefern. Der Konflikt zwischen Betreibenden und Benutzenden fällt weg, da dieses ein und dieselben Personen sind.

Die Intention ist das Verbinden eines Raums, der den HändlerInnen einen ungestörten Verkauf ermöglicht und einen nichtkommerziellen Aufenthaltsbereich für die ArbeiterInnen aus dem Gebiet bietet. Auch für die Studierenden der Medienschule oder zufällige PassantInnen bietet sich hier die Möglichkeit für eine Pause. Ein Foodcourt, wie man ihn aus Malls kennt, dient als Beispiel für diesen Funktionsmix. Doch die räumliche Organisation zielt auf einen durchlässigen und, im Gegensatz zu Malls, schwellenlosen Gebäudekomplex ab.

Es sollen Sozialräume für die VerkäuferInnen angeboten werden, sowie ein großzügiges Lager mit absperrbaren Abteilen. Die Administration braucht ein ungestörtes Büro. Der Marktbereich soll nachts absperrbar sein, der Aufenthaltsbereich rund um die Uhr begehbar.



RÄUMLICHE ORGANISATION

AUFENTHALTSBEREICHE

überdachte Freiflächen für ArbeiterInnen aus der Gegend, PassantInnen, VerkäuferInnen, KundInnen,...

MARKTHALLE

die Stände sind teilweise mit Kochmöglichkeiten ausgestattet, absperrbar
die Halle ist auf 3 Seiten offen, nachts abschließbar

LAGER

zur sicheren und hygienischen Aufbewahrung der Waren

Durchlässiges Dach, um Außenraum und Innenraum zu verbinden und Abgeschlossenheit zu vermeiden

SOZIALRÄUME

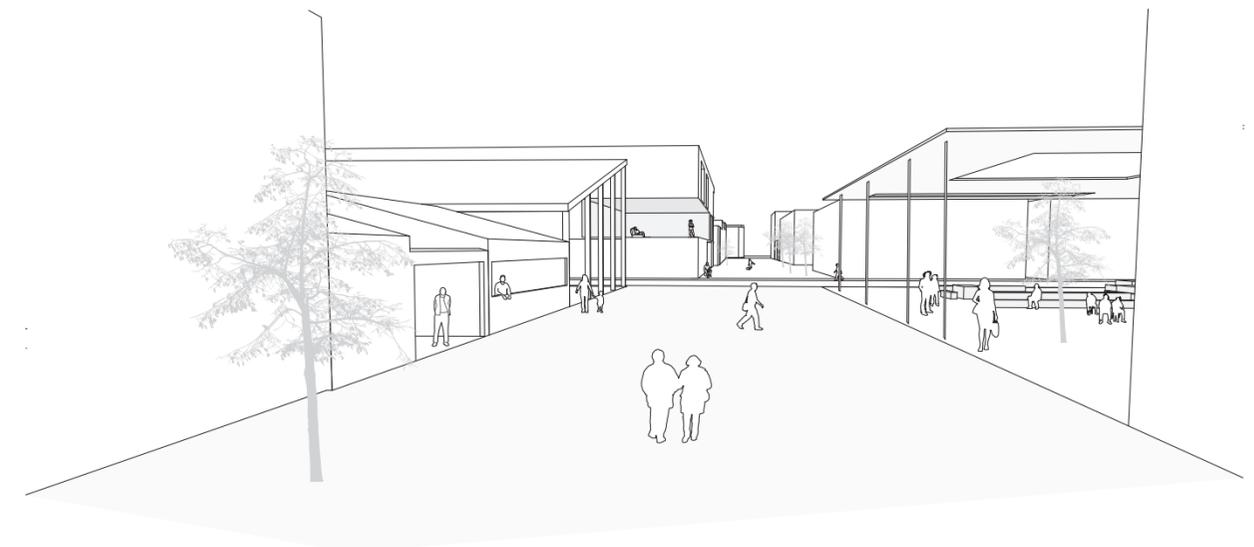
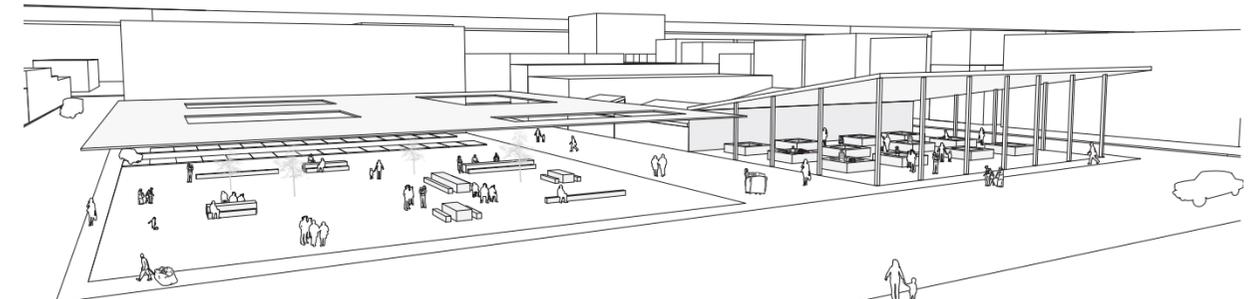
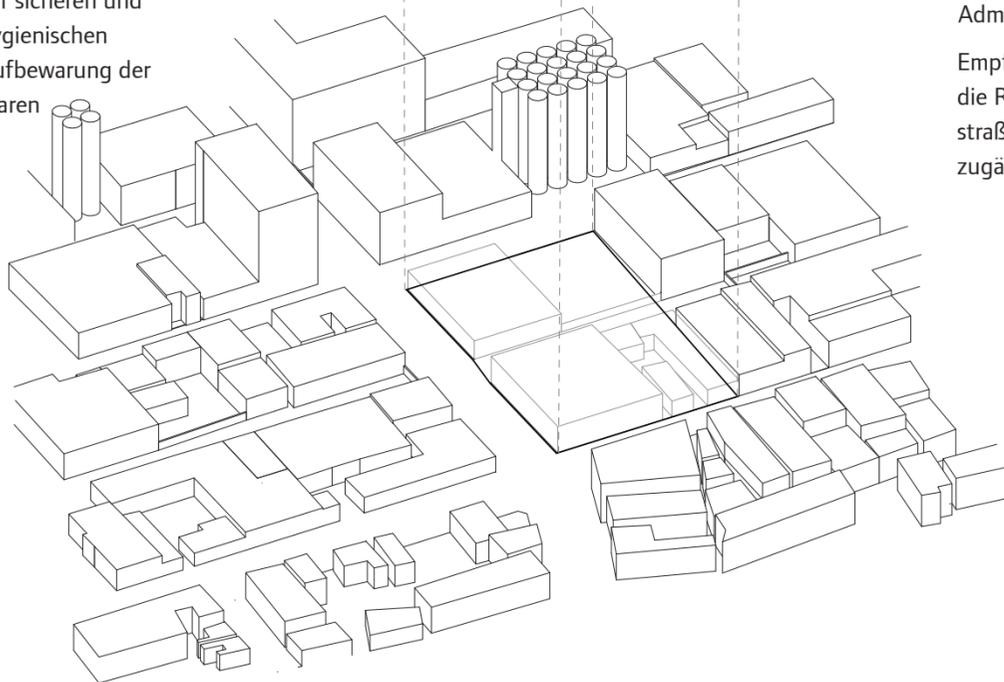
privater Rückzugsbereich für die HändlerInnen
großer Sanitärbereich

FREIBEREICHE

Parkplatz
Hintergasse
Privater Hof
Anlieferung

OFFICE

Büro für die Administration
Empfangsbereich für die Registrierung, straßenseitig zugänglich



FOKUS 3: DER WOHNBAU

Schon seit der Gründung der Stadt existieren in Johannesburg die unterschiedlichsten Wohnformen. Von luxuriösen Villen in den nördlichen Suburbs bis zu dichtverbauten Shacksiedlungen, die nur über unasphaltierte Wege erreicht werden können. Hochhäuser und Apartmentblocks in der inneren Stadt stehen der fortschreitenden Zersiedelung am Stadtrand entgegen.

Während die Reichen und Privilegierten immer mehr dazu tendieren, sich in von hohen Mauern umzäunte Cluster zurückzuziehen, ist der Großteil der Bevölkerung noch immer auf das staatliche Wohnungsprogramm angewiesen. Im Rahmen des sogenannten RDP (Reconstruction and Development Programme) Housing werden heute noch unzählige 27m² große Häuser an der Peripherie Johannesburgs errichtet. Die Nachfrage an neuen Wohnmöglichkeiten ist trotz der beeindruckenden Zahl von 1,7 Millionen neu errichteten Häusern seit 1994 sehr groß. Leider scheint der Fokus der Planer eher auf der Masse der gebotenen Wohnmöglichkeiten denn auf der Qualität zu liegen.⁹

Die Wohnsituation in der inneren Stadt ist nicht viel besser. Sehr viele der bewohnten Apartmentblocks sind in einem desolaten Zustand, die Wohnungen werden oft von mehreren Familien bewohnt, viele davon sind ImmigrantInnen. Einige dieser heruntergekommenen Gebäude wurden von privaten Firmen oder Social Housing Institutionen hergerichtet, die Wohnungen sind aber wegen der hohen Erhaltungs- und Managementkosten für viele Familien unleistbar. Auch neu errichtete Social Housing Projekte erreichen nur die besser gestellte Schicht der Armen. Lediglich 20-30% der Wohnungen sind subventioniert und damit für die unterste Einkommensschicht erschwinglich.¹⁰

BEISPIELE FÜR SOZIALEN WOHNBAU IN DER INNEREN STADT

JHC, Johannesburg Housing Company
1995 gegründet, ist die Non-Profit Organisation auf Sozialwohnbau und Regenerationsprozesse in der inne-

ren Stadt spezialisiert. Besonderes Augenmerk liegt auf Wohnmöglichkeiten für niedere und moderate Einkommensschichten. Die JHC bietet aber nicht nur Wohnmöglichkeiten, sondern sieht auch eine nachhaltige Entwicklung der Community als wichtiges Ziel. Jedem neuen Haus wird ein/e VermittlerIn zur Verfügung gestellt, die/der sich um die Organisation vor Ort kümmert.

40% der BewohnerInnen in Gebäuden der JHC arbeiten in der inneren Stadt und schätzen die Nähe zu ihrem Arbeitsplatz, bis zu 76% haben eine formale Anstellung.¹¹ Die Zielgruppe von Sozialwohnbau in der inneren Stadt verdient im Schnitt zwischen R1250 und R3500 pro Monat. Familien mit niedrigerem Einkommen haben wenig Aussicht auf eine der geförderten Wohnungen.¹²

Zwei Projekte der JHC liegen in unmittelbarer Nähe des Planungsgebietes, Bricksfield und Carr Gardens, welche im Folgenden genauer vorgestellt werden.

BRICKSFIELD

Bricksfields Housing Development wurde 2005 von der JHC neu errichtet. Es ist das erste große Wohnbauprojekt im Herzen Johannesburgs seit 30 Jahren. Das Gebiet liegt am Rande des Bezirks Newtown in der Nähe der Nelson Mandela Bridge.

In dem Gebäude finden sich verschiedene Wohnungstypen. In den vier- beziehungsweise fünfgeschossigen Häusern werden Ein-, Zwei-, und Dreizimmer Einheiten geboten, gesamt ergeben das 345 Wohnungen verschiedener Größe.

Die Mieten sprechen besonders BewohnerInnen an, die ein monatliches Einkommen von über R3500 nachweisen können. 35-40% der Wohnungen sind staatlich gefördert und werden an Menschen vergeben, die weniger als das verdienen.

Die einzelnen Gebäude sind um einen großzügigen Innenhof gruppiert, kleine Höfe erweitern den Freiraum. Dadurch werden unterschiedliche Stufen von Privatheit erzeugt, von öffentlichem Raum außerhalb des Geländes über semi-private Flächen in den Höfen bis hin zu den privaten Wohneinheiten. BewohnerInnen unterschiedlichster Einkommensschichten und verschiedener

Herkünften leben nebeneinander, soziale und räumliche Durchmischung soll so gefördert werden. Einige Einheiten, die neben dem Wohnraum auch Räume für selbständiges Arbeiten angeschlossen haben, ein Spielplatz, eine Kinderbetreuungsstelle und Gemeinschaftsräume runden das Angebot ab.

Die Wegführungen am Gelände und in den Gebäuden wurden absichtlich einfach und übersichtlich gestaltet, die Eingangsbereiche sind einfach zu überschauen. So soll durch soziale Kontrolle ein Gefühl der Sicherheit erzeugt werden. In einer Befragung der BewohnerInnen schien dies der wichtigste Punkt zu sein, die direkten Nachbarschaftsverhältnisse und die Leistbarkeit der Mieten kamen direkt danach.¹³

CARR GARDENS

Das Projekt wurde 1997 vom Department für Wohnbau in Gauteng initiiert. Zusammen mit einigen anderen Wohnprojekten verfolgten Carr Gardens die Ziele, die Innenstadt durch Wohnbau wieder 24 Stunde lang zu beleben und damit attraktiver zu machen und leistbare Wohnungen im Zentrum anzubieten.

Die 72 Wohneinheiten konnten 2002 eröffnet werden. Sie befinden sich in Fordsbury und schließen, gemeinsam mit dem Newtown Garden Village direkt an das Planungsgebiet an.

Die BewohnerInnen setzen sich zu 80% aus Schwarzen und 20% Asiaten zusammen, zwei Drittel davon sind männlich. 86% haben eine feste Anstellung, der Grad der Ausbildung ist recht hoch. Auch die Zahl der Menschen mit einem Einkommen von über R5000 ist mit 67% höher als vergleichsweise in Bricksfield, nur etwa 9% verdienen weniger als R1500. Aus diesem Grund erhalten nur 17% eine staatliche Förderung.¹⁴

Carr Gardens besteht aus einer Anzahl von unterschiedlich ausformulierten viergeschoßigen Gebäuden, die um kleinere Innenhöfe gruppiert sind. Um verschiedene Nutzergruppen anzusprechen, werden Wohneinheiten in drei Größen angeboten. Wie schon bei dem davor beschriebenen Projekt, wurde auch hier darauf geachtet, BewohnerInnen verschiedener sozialer Schichten zusammen zu bringen. Auch eine Kinderbetreuungsstätte befindet sich auf dem Gelände. Alle Eingänge und Wege auf dem Ge-

lände sind gut einsehbar, Fenster und Balkone ermöglichen es den Bewohnern, die Straße und die Innenhöfe zu überschauen.



DIE MASSNAHME

- 24h Stunden Nutzung
- Belebung des Viertels durch Zuzug neuer Anrainer
- innerstädtische Wohnmöglichkeiten zur Verfügung stellen
- Räume mit unterschiedlichen Privatheiten schaffen
- soziale Kontrolle durch Übersichtlichkeit
- Kinderbetreuungseinrichtung

Anhand des Studiums innerstädtischer Wohnprojekte in Johannesburg wird deutlich, dass erschwinglicher und gut verwalteter Wohnraum im Zentrum Mangelware ist. Während an der Peripherie der Stadt ständig neu gebaut wird, muss im Bereich des sozialen Wohnbaus in der Innenstadt noch einiges getan werden.

Die im vorherigen Kapitel beschriebenen Projekte zeigen Beispiele, wie ein solcher funktionieren kann. Die Nachfrage nach diesen Wohnungen ist groß, besonders die Nähe zu Arbeitsmöglichkeiten und die gute Infrastruktur sind entscheidende Faktoren.

Im Moment befinden sich im Planungsgebiet nur wenige Wohnhäuser, die zentrale Lage und gute Anbindung an die Stadt machen die Sheds aber zu einem idealen Standort.

Während der Untersuchungen vor Ort stellte sich heraus, dass in dem Viertel bereits ein Projekt für Wohnbau geplant war. Das dafür angedachte Grundstück befindet sich an der süd-östlichen Ecke des 3ten Blocks.

Momentan stehen hier ein paar verfallene Ziegelmauern, Zäune und Absperrungen verhindern das Betreten. Die ungenutzte Hintergasse bietet die Möglichkeit, an den Wohnbau eine öffentlich zugängliche Erholungsfläche anzuschließen, womit ein fließender Übergang von semi-privatem zu öffentlichem, aber noch geschütztem Raum bis hin zum Straßenraum hergestellt werden kann. Gerade in Block 3 finden sich einige andere Wohnbauten, kleine Geschäfte entlang der Bree Street stellen eine gute Infrastruktur bereit.

Aus der Analyse anderer innerstädtischen Wohnprojekte ging heraus, dass die Erdgeschoßzone als nicht sehr sicher erachtet wird. Aus diesem Grund sind in diesem

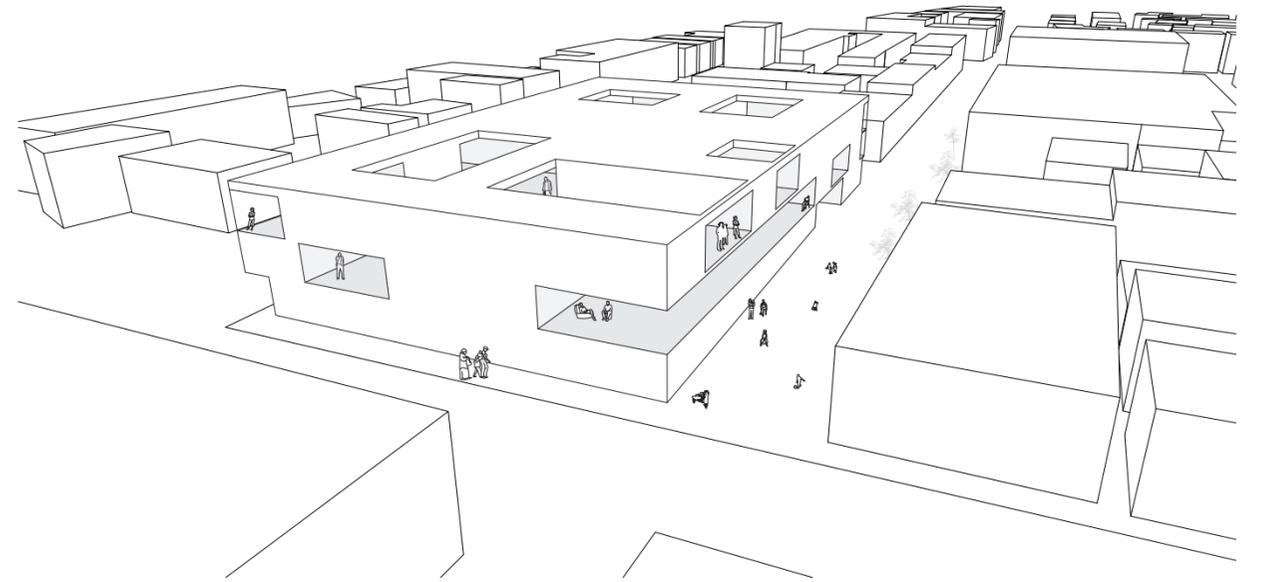
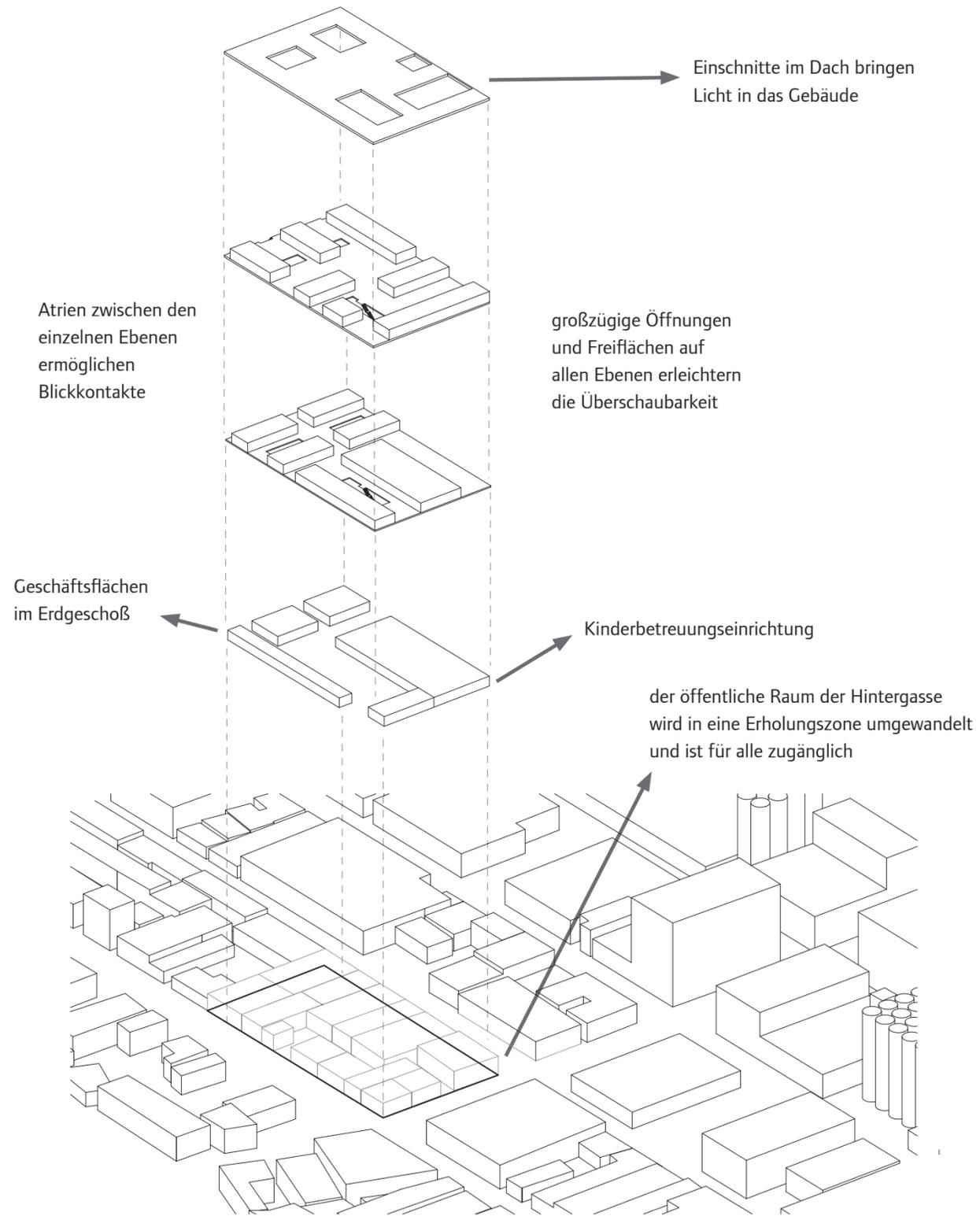
Bereich Geschäfte und kleine Workshops vorgesehen. So wird der Charakter der Straße aufgenommen, die Geschäftszeile fortgeführt und der Straßenraum belebt. Das Erdgeschoß ist nicht komplett abgeschlossen, über Höfe gelangen Besucher in die als Freiraum genutzte Hintergasse. Auch die Kinderbetreuungseinrichtung öffnet sich zu diesem Bereich und belebt so die Grünzone.

Durch großzügige Freiflächen auf jedem Geschöß wird die Kommunikation unter den Bewohnern gefördert, Öffnungen in der Fassade fördern Sichtbeziehungen und ermöglichen soziale Kontrolle. Über eingeschnittenen Atrien werden die Geschöße belichtet, auch sie tragen zur Übersichtlichkeit im Gebäude bei.

Ein positiver Faktor ist die 24h Nutzung der Gebäude. So kann ein Wohnbau wesentlich zur Sicherheit in dem Gebiet beitragen.



RÄUMLICHE ORGANISATION



FOKUS 4: DER NETWORK STORE

In einer Stadt, in der die Demokratie relativ jung ist, ist es nicht verwunderlich, dass Bildung noch immer nicht für alle zugänglich ist. Während der Apartheid wurden Gemeinschaftszentren und Bibliotheken größtenteils in den weißen Wohnvierteln errichtet. Die Stadtverwaltung bemüht sich, Infrastrukturen wie Schulen und Bibliotheken in allen Stadtteilen aufzubauen, doch kann der Bedarf noch nicht gedeckt werden.

Die Analphabetenrate in Johannesburg liegt bei 18% und ist damit immer noch relativ hoch. Bildungsprogramme zielen auf die Förderung von Kindern und Jugendlichen ab. Auch wenn dies sehr wichtig ist, so ist Erwachsenenbildung essentiell, denn in diesem Land ist die Mehrheit in Unterdrückung und ohne Aussicht auf Förderung der eigenen Fähigkeiten aufgewachsen.

Viele Büchereien sind in Shoppingkomplexen untergebracht und dadurch meist nur mit dem Auto erreichbar. Community Center finden sich verstärkt in besonders strukturschwachen Gebieten, vor allem in Townships. Innerstädtische Wohnbezirke sind mit solchen Einrichtungen kaum ausgestattet, da die Stadt lange funktionsgetrennt geplant wurde. Im Businessdistrict waren an das Wohnen gekoppelte Bedürfnisse nicht vorgesehen. Da derzeit die Innenstadt von der niedrigeren Einkommenschicht bewohnt wird, aber die Stadtverwaltung einen Austausch dieser anstrebt, wird die Förderung dieser Gruppen nicht forciert. Die städtische Bibliothek ist schon länger geschlossen. Wenn Kreativzentren und Veranstaltungsräume eröffnet werden, zielen sie auf ein gut situiertes Klientel ab.

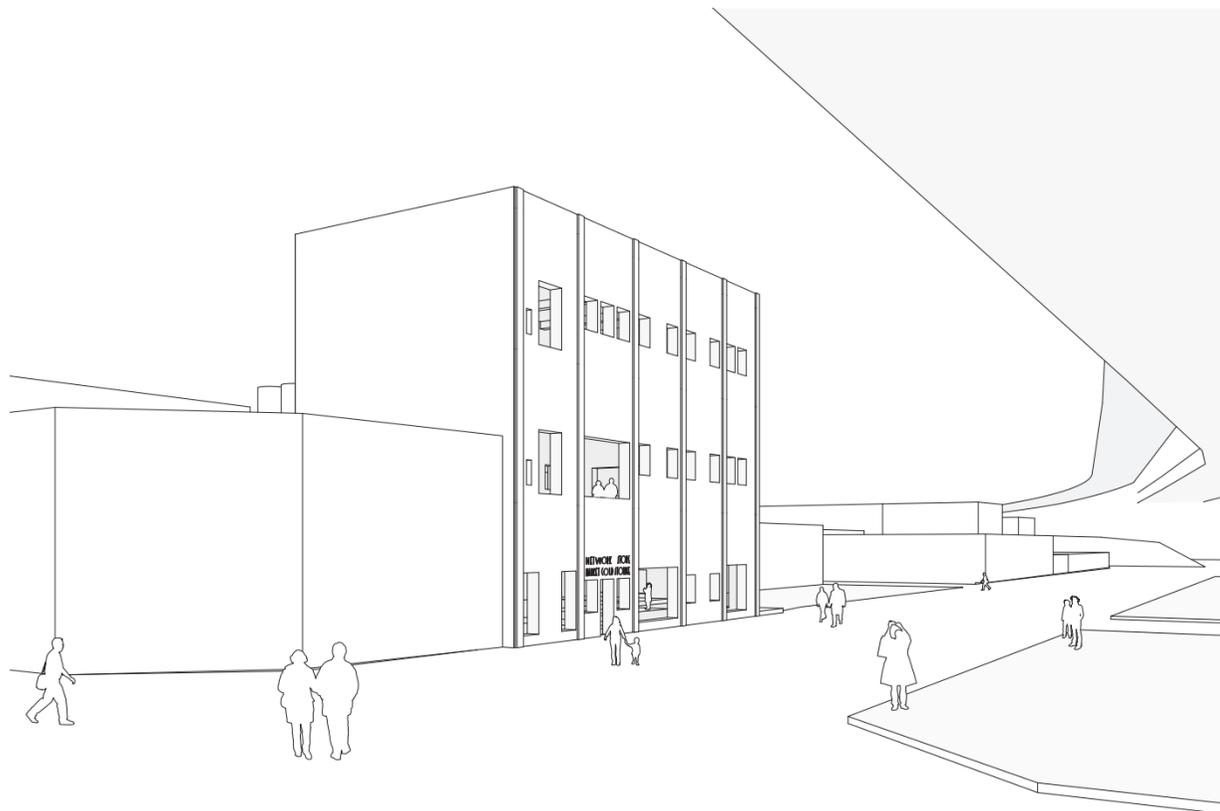
Bildung ist in Johannesburg von der Stadtverwaltung zentral organisiert. Doch effektiv funktionierende Einrichtungen sind in privater Hand und kostenpflichtig. Community Center werden meist von lokalen Gruppen organisiert.

Verbesserungswürdig an Johannesburgs Volksbildungseinrichtungen ist sicherlich der Mangel an ihnen. Außerdem stellen die Schwellen ein Problem dar. Wenn Bibliotheken nur mit dem Auto erreichbar sind, ist die



benötigte Überwindung dorthin zu gehen relativ groß und der Weg ohne Individualverkehr mühsam. Informationen darüber, wo man welche Möglichkeiten an Kursen oder Hilfe bekommt, sind undurchsichtig und schwer herauszufinden. Zentral verwaltete Einrichtungen bieten Generallösungen an. Es gibt wenig Spielraum für selbstständige Initiativen.





DIE MASSNAHME

- erhaltenswerte, aber verfallene Gebäude im Viertel revitalisieren und umnutzen
- öffentliche Bildungseinrichtungen zur Verfügung stellen
- Landmark-Charakter stärken und hervorheben
- attraktive Punkte schaffen
- Netzwerk im Quartier flechten

Dem überwiegenden Gewerbegebiet sollen neue Funktionen zugefügt werden, um die Nutzungsstruktur zu diversifizieren. Die neue Infrastruktur schafft ein Zentrum und stiftet Identität. Eine Eingangssituation soll geschaffen werden. Die Funktionsteilung der Stadt wird aufgelockert, Synergien können entstehen.

Das ehemalige Cold Storage liegt an einem verkehrsgünstigen Platz. Als erstes sichtbar, wenn man von Newtown kommt, hat es einen Eingangstorcharakter. Relativ hoch, ist es noch von der Autobahn aus sichtbar. Die Silos überragen das Gebiet und prägen sein Gesicht schon von weitem. Sie sind seit Jahren nur als Werbeträger genutzt. Es gibt Pläne, die Silos kostenaufwendig in Luxusapartments umzubauen, doch scheitert es am Verkauf der Wohnungen.

Die drei Standorte sind über das Areal verstreut, ein neuralgisches Netzwerk aus öffentlichen Einrichtungen, welches die Gegend zusammenschließt, kann gebildet werden und jedem Block neue Impulse geben.

Die Idee ist eine Kombination aus Bibliothek, Community Center und Erwachsenenbildung einzurichten.

Diese Typologie wurde schon in strukturschwachen Gebieten Londons erprobt und nennt sich dort Idea Store. Es wird versucht, in vernachlässigten Quartieren Infrastruktur zu schaffen und gegen die Langeweile anzugehen.¹⁵

Bei diesem Bautyp wird durch Anlehnung an die Erdgeschoßzonengestaltung von Shoppingmalls die Eingangsschwelle bewusst minimiert. Der Zugang ist einfach und für alle.¹⁶

Es wird Literatur für alle Bevölkerungsschichten in mög-

lichst vielen Sprachen angeboten. Das Ausleihen ist betont einfach. Ein öffentlicher Internetzugang ist genauso wichtig wie der Zugang zu Printmedien.

Das Informationszentrum betreut Probleme in der Nachbarschaft und gibt Auskunft zu verschiedenen Themen des Alltags.

Erwachsene werden hier gefördert und weitergebildet. Kurse stärken die Interessen und Begabungen und bieten Ausblick auf mögliche Berufsaussichten. Diese Programme entstehen in Kooperation mit lokalen Kreativen und Organisationen.

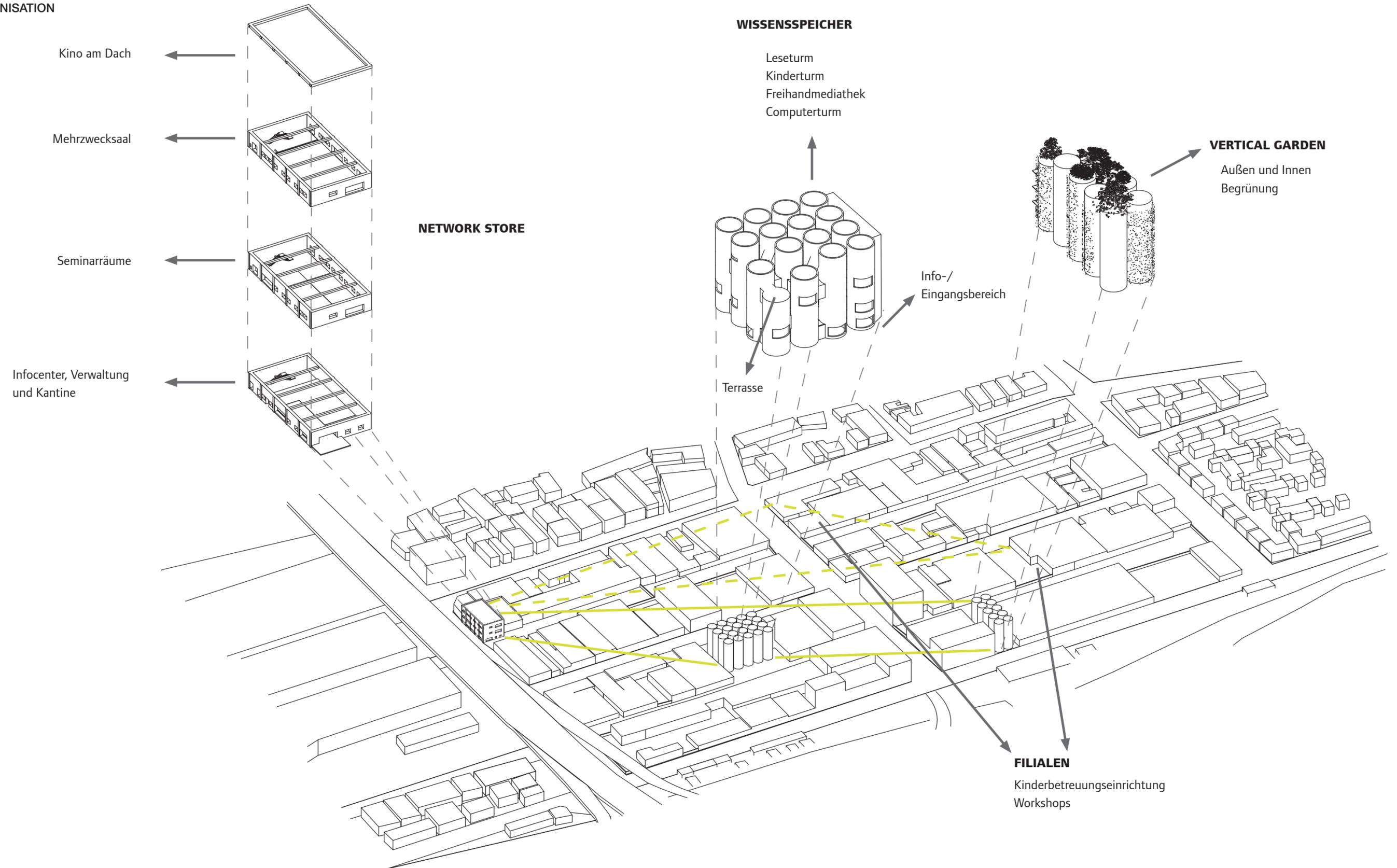
Die Intervention sieht vor, ein Netzwerk aus Wissensrichtungen über dem Areal zu errichten. Das ehemalige Cold Storage wird zentraler Ort und Eingangsgebäude. Es dient als Ort der Darstellung und Kommunikation des Viertels. Das Infocenter, Seminarräume, ein Veranstaltungssaal sowie ein Kino am Dach sind hier untergebracht.

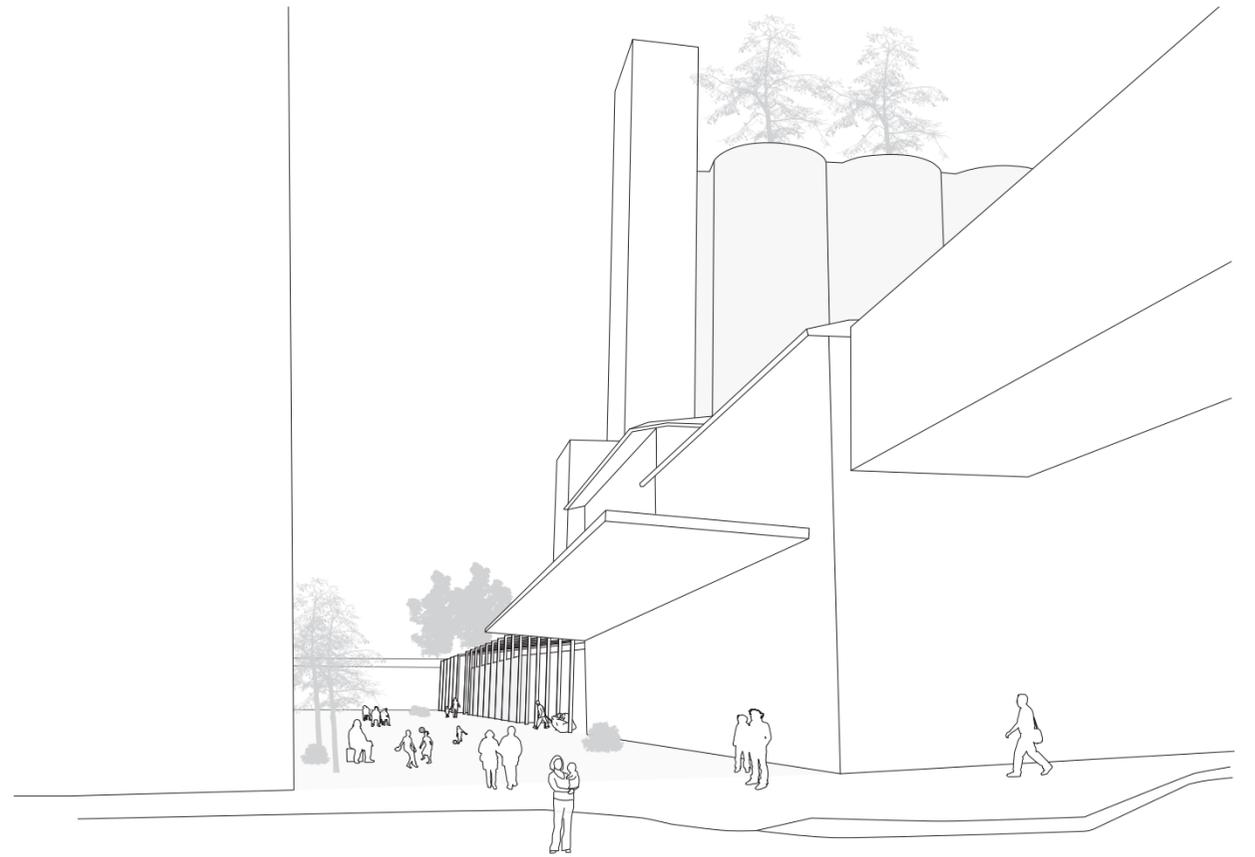
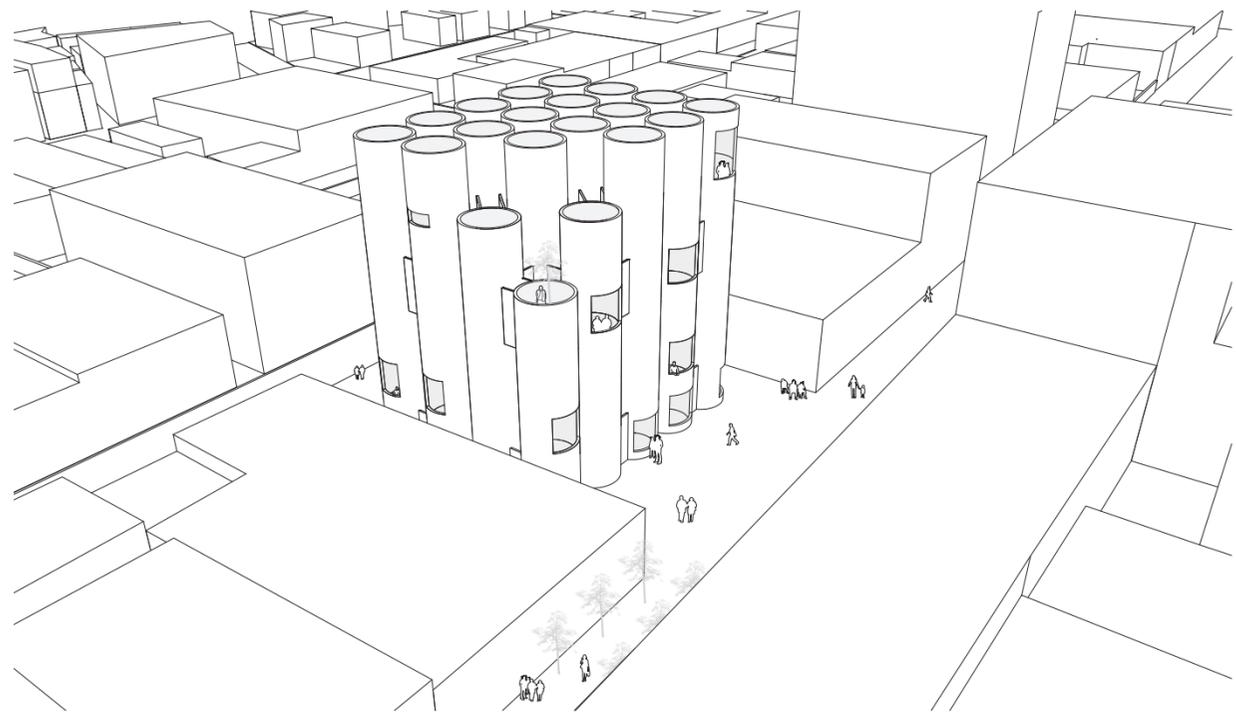
Der Network Store hat Filialen im Kindergarten und in der Remade Werkstatt. Dort werden Kreativprogramme angeboten und Kooperationen geknüpft.

Die alten Silos sind nicht mehr nur Landmark, sondern werden mit Nutzungen belebt. Als sogenannter Wissenspeicher werden die östlichen Silos mit einer Bibliothek gefüllt. Die westlichen bieten als Vertical Garden eine Alternative zu den Erholungsräumen in der Stadt und dienen als grüne Lunge des Quartiers.

Adaptierungs- und Erweiterungsmöglichkeiten sind bei diesem Netzwerksystem einfach und schnell zu implementieren.

RÄUMLICHE ORGANISATION





FOKUS 5: DIE HINTERGASSEN

Wie im Kapitel Stadtanalyse beschrieben, ist die Bespielung und Nutzung des öffentlichen Raums eine erst langsam erwachende Kultur in Johannesburg.

Die Straßenräume sind auf den Autoverkehr ausgelegt. Wer es sich leisten kann fährt alle Wege mit dem Auto, Kontakt mit MitbürgerInnen ist minimal. Gehsteige sind meist schmal und ohne schattenspendende Bäume. Plätze und Parks sind in der Clusterstruktur nicht ausreichend vorhanden.

Die wenigen Fußgängerzonen im Zentrum sind überfüllt mit informellen Händlern. Die großen Plätze werden nur an Wochenenden durch Märkte belebt. Fußläufige Verbindungen zwischen den Vierteln sind parktisch nicht vorhanden.

DIE MASSNAHME

- Absperrungen entfernen
- vorhandene Durchgänge nutzen und neue schaffen
- die Interventionen verbinden
- fußläufige Wege ermöglichen
- Freiflächen zur Verfügung stellen

Die vier Blöcke des Mills Precinct sind in der Längsachse geteilt. Diese Gassen waren mit Schienen bestückt für die Anlieferung der Waren konzipiert. Nach Stilllegung des Marktes schlossen die Anrainer die Gassen ab und nutzen sie heute als Lager- oder Parkplatz. Zäune und Mauern versperren den Zugang zu dem eigentlich öffentlich gewidmeten Raum.

Die Gassen sind weder beleuchtet noch gepflastert. Die Absperrungen und die gesichtslosen Fassaden der Lagerhallen sowie der herumliegende Müll, erwecken eher den Eindruck, dass dieser Raum ungenutzt beziehungsweise privat ist.

Durch die Anlieferung der Betriebe in der Gegend kommt es zu einem hohen Verkehrsaufkommen, besonders LKWs



blockieren die oft schmalen Straßen. Die Gehsteige werden oft als Arbeitsfläche genutzt und sind unpassierbar, Fußgängern bleiben so wenige geeignete Möglichkeiten das Areal zu durchqueren.

Die Beseitigung der Zäune und Mauern ermöglicht die Nutzung der an sich vorhandenen, aber brach liegenden Flächen. Pflasterung und Stadtmobiliar trägt dazu bei die Gassen zu beleben. Die bereits vorhandenen Öffnungen der angrenzenden Gebäude zu den Hintergassen werden wieder verstärkt verwendet. Die Gasse selbst wird als Fußgängerzone gewidmet. Dadurch ergeben sich neue fußläufige Verbindungen, die Blocks werden aufgelockert und das gesamte Gebiet erfährt durch neue Frei- und Grünräume eine Aufwertung. Die Wiederbelebung der Hintergassen flicht ein Netzwerk zwischen den neu entstandenen Interventionen.

Vom Mary Fitzgerald Square kommend wird der Weg über das neue Informationszentrum im Cold Storage Gebäude in die Fußgängerzone, die direkt zum Markt führt, geleitet. Die Gasse hinter den Silos wurde bereits in der Vergangenheit von den Studierenden der Medienschu-

le als Aufenthaltsbereich genutzt. Diese Funktion soll unterstützt und erweitert werden. Begrünung und das Angebot an Sitzmöglichkeiten steigern die Attraktivität des Raumes, über die in den Silos untergebrachte Bibliothek gelangen auch Passanten in diesen Bereich.

Die im Erdgeschoß des neuen Wohnbaus untergebrachte Kinderbetreuungsstätte nutzt die, für den Autoverkehr gesperrte Gasse als Außenanlage. Die Park- und Spielflagsituation steht allen Kindern frei zur Verfügung. Hinter dem neu gestalteten Remade Recycling Center entsteht ein Park, der in Kombination mit den begrünten Silos den Freiraumcharakter des Gebiets weiter unterstützen soll.

Durch die betonte Ausformulierung des öffentlichen Raums wird das Verweilen im Außenraum animiert und Kommunikationsmöglichkeiten können entstehen. Die einzelnen baulichen Interventionen werden so in Bezug gestellt, eine Verbindung durch das Gebiet ist geschaffen und der Freiraum erfährt eine attraktive Wiederbelebung.



RÄUMLICHE ORGANISATION

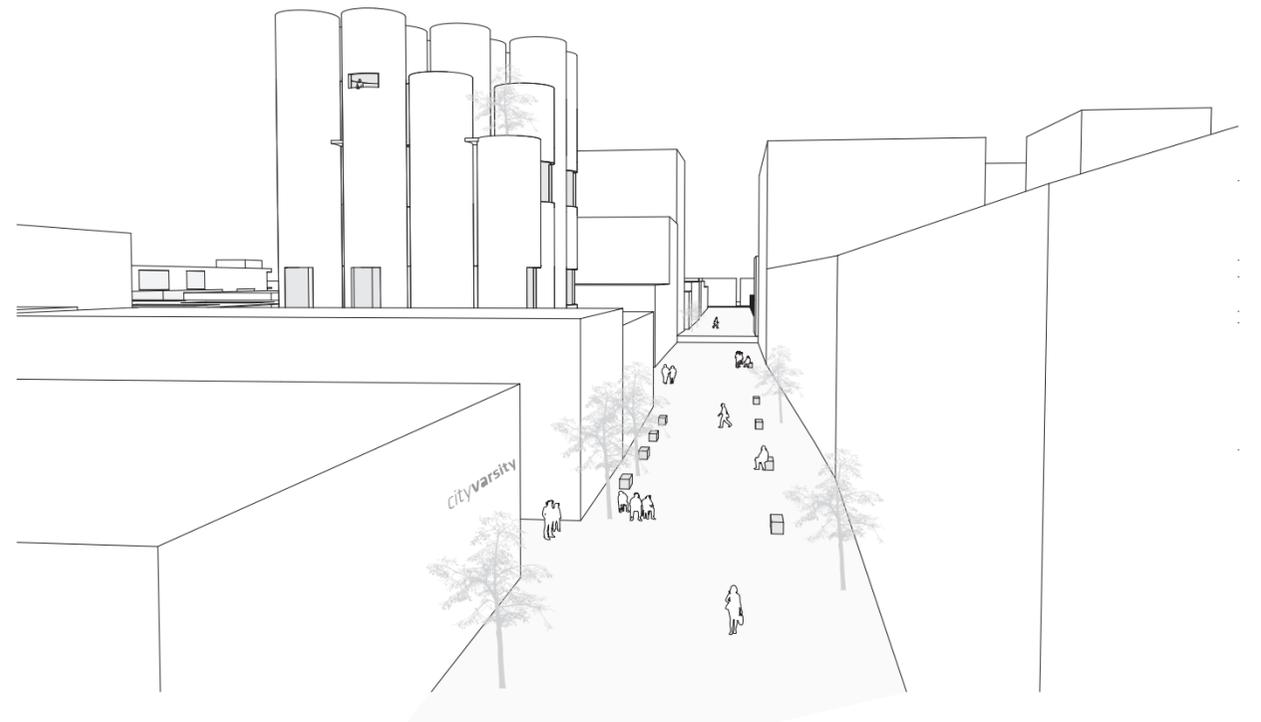
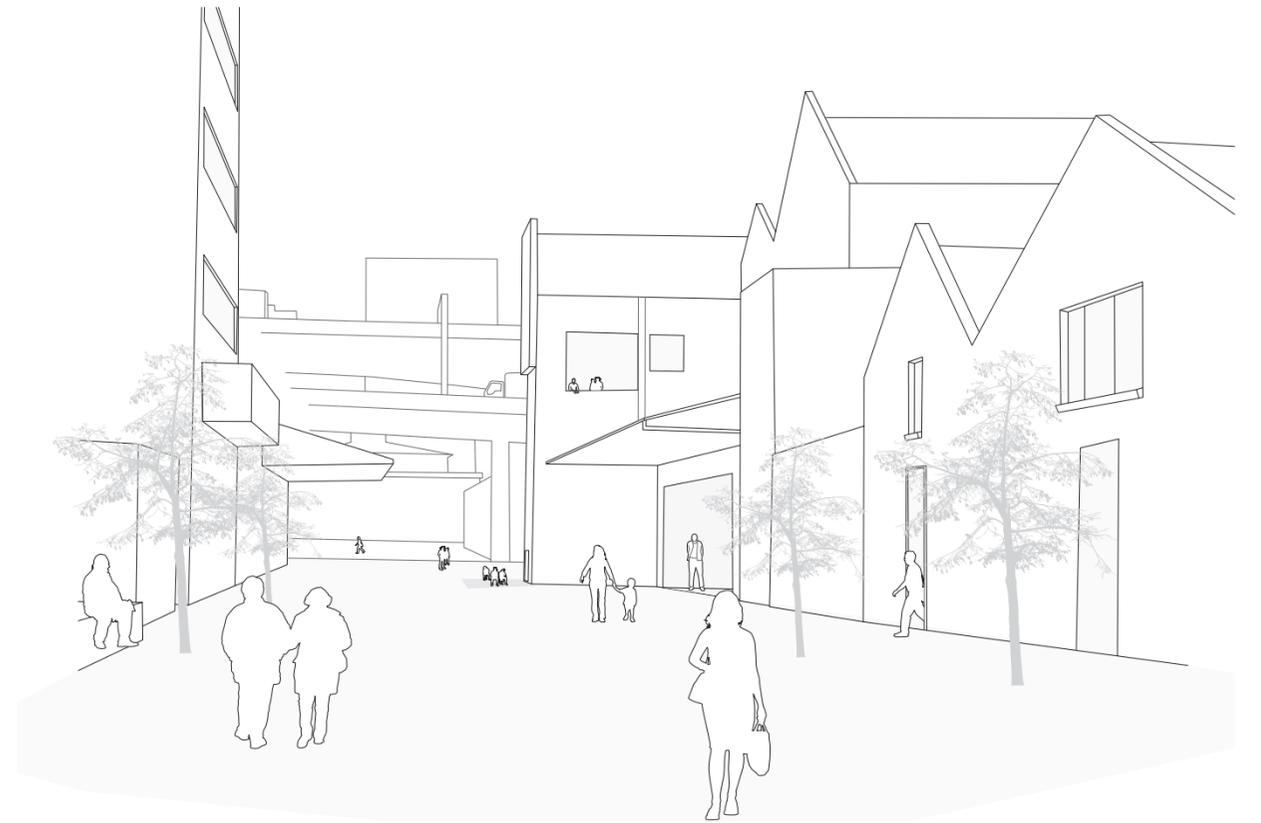
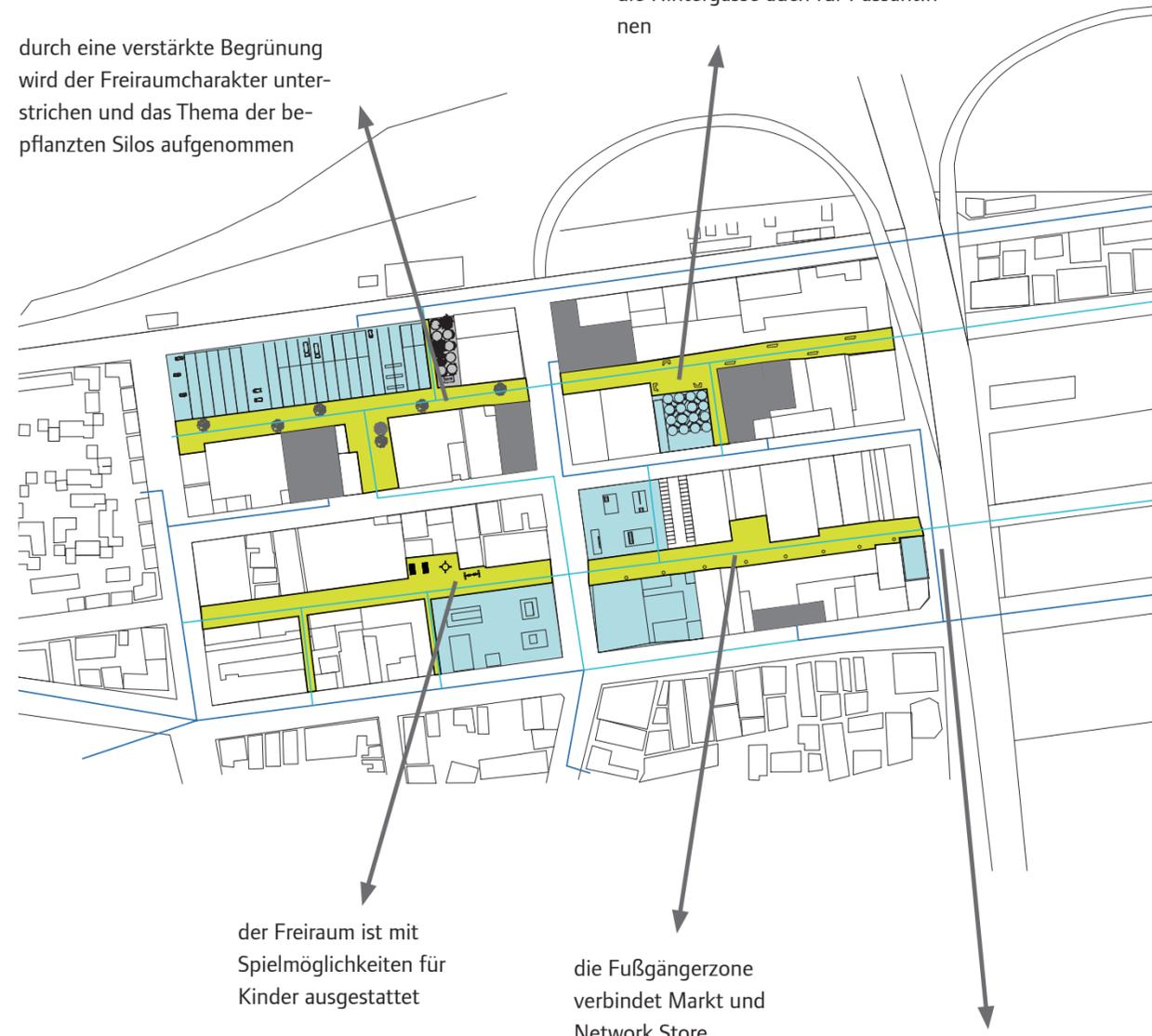
durch eine verstärkte Begrünung wird der Freiraumcharakter unterstrichen und das Thema der bepflanzten Silos aufgenommen

Stadtmöbel machen das Verweilen im Außenraum attraktiver; durch Verbindungen zur Straße öffnet sich die Hintergasse auch für PassantInnen

der Freiraum ist mit Spielmöglichkeiten für Kinder ausgestattet

die Fußgängerzone verbindet Markt und Network Store

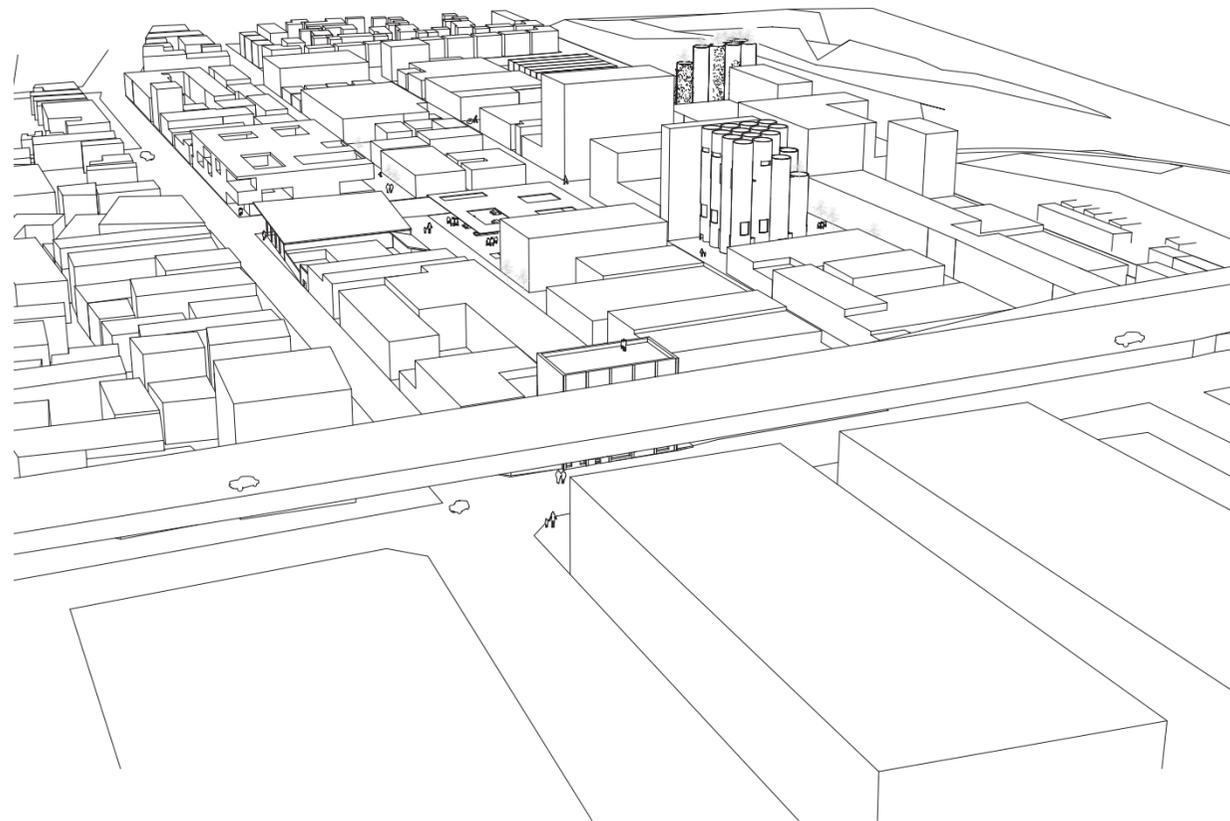
die BesucherInnen werden über das Informationszentrum in das Gebiet gelockt





- 1 <http://www.remade.co.za/index.php>.
(Zugriff am 20.03.2010)
- 2 http://www.treevolution.co.za/?page_id=1688.
(Zugriff am 20.03.2010)
- 3 <http://www.remade.co.za/default.php?ipkCat=5&sid=5> (Zugriff am 20.03.2010)
- 4 <http://www.metrotrading.co.za/>
(Zugriff am 14.04.2010)
- 5 <http://www.southafrica.info/about/arts/architecture-230805.htm> (Zugriff am 15.04.2010)
- 6 <http://www.joburg.org.za/content/view/1713/188/> (Zugriff am 14.04.2010)
- 7 <http://www.eprop.co.za/news/article.aspx?idArticle=396> (Zugriff am 15.04.2010)
- 8 <http://www.joburg.org.za/content/view/1291/75/1/2/> (Zugriff am 15.04.2010)
- 9 Poulsen Loune (2006). *Housing Johannesburg*.
http://www.urban-age.net/10_cities/04_johannesburg/johannesburg_H+N.html
(Zugriff am 21.02.2010)
- 10 ebd.
- 11 http://www.jhc.co.za/page.php?p_id=42
(Zugriff am 15.04.2010)
- 12 Landmann Karina, Mmonwa Maema & du Toit Jacques (2008). *Medium-Density Mixed Housing in South Africa: Two pilot case studies in Johannesburg*. Seite 2 http://www.jhc.co.za/article.php?a_id=213 (Zugriff am 27.04.2010)
- 13 ebd. Seite 12f
- 14 ebd. Seite 47f
- 15 <http://www.gat.st/pages/de/nachrichten/1826.htm> (Zugriff am 15.03.2010)
- 16 <http://www.handelsblatt.com/magazin/nachrichten/bibliothek-als-besserungsanstalt;1406453> (Zugriff am 15.03.2010)

AUSBLICK



Abschließend werden mögliche Entwicklungen angedacht und der Einfluss auf den Kontext analysiert.

Die im Fokus dargestellten räumlichen Anordnungen können ausgebaut werden. Dabei ist es von geringerem Stellenwert hochwertige Ausstattung oder Materialien zu verwenden. Wichtig ist allerdings, dass diese kostengünstige, dadurch günstig ersetzbar und pflegeleicht sind. Die Projekte sollen leicht zu adaptieren und erweitern sein und durch Verwendung von lokale Bauweisen architektonischen und technischen Vorbildcharakter zeigen.

Die Umsetzung kann durchaus schrittweise erfolgen. So ist die Finanzierung einfacher und zwischenzeitlich können Planungsentscheidungen überprüft und falls nötig nachjustiert werden.

Die umgesetzten Projekte setzen an Knotenpunkten neue Impulse, füllen Lücken und verbinden den Bestand. Ein Einfluss auf die umliegenden Struktur beginnt. Durch die Verbesserung des Standortes werden bestehende Nutzungen wiederbelebt oder neuinterpretiert, das Gebiet regeneriert sich flächendeckend. Es werden neue NutzerInnengruppen auf das Gebiet aufmerksam. Eine stärkere Durchmischung der BewohnerInnen entgegen den ansonsten exklusiven Wohngewohnheiten der JohannesburgerInnen.

Die Programmatische Verdichtung und Diversifizierung der Funktionen bringt eine 24 Stunden Bespielung des Areals, die Kontrolle ist dadurch gegeben, die Sicherheit wird erhöht.

Durch das Öffnen der Hintergassen vernetzen die neu entstandenen Wege das Gebiet. Man kann es nun leicht durchkreuzen, die Entfernungen werden kürzer. Die Gassen sind durch die Durchstoßungen auf die Hauptstraßen öfter frequentiert und dadurch belebter. Die anliegenden Häuser sind nun beidseitig orientiert. Die Verbindungen der Viertel intensivieren sich da die Bewegungen durch und zwischen ihnen nicht mehr nur linear am Gebiet vorbei sind, sondern abgelenkt werden.

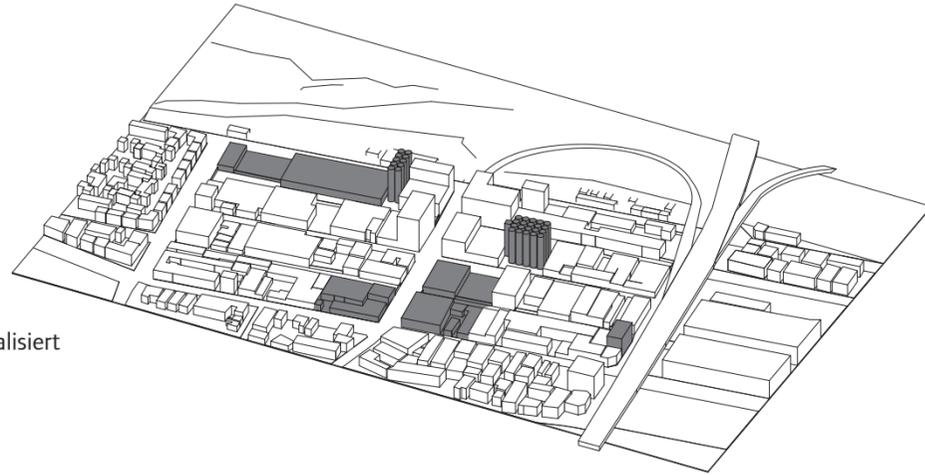
Bessere Kommunikation wird forciert, an den nun angebotenen Treffpunkten des Quartiers sieht man sich regelmäßig und kommt ins Gespräch. Das Gemeinschaftsgefühl wird bestärkt, es findet ein Austausch von

Informationen statt und möglicherweise werden dadurch neue Initiativen gestartet.

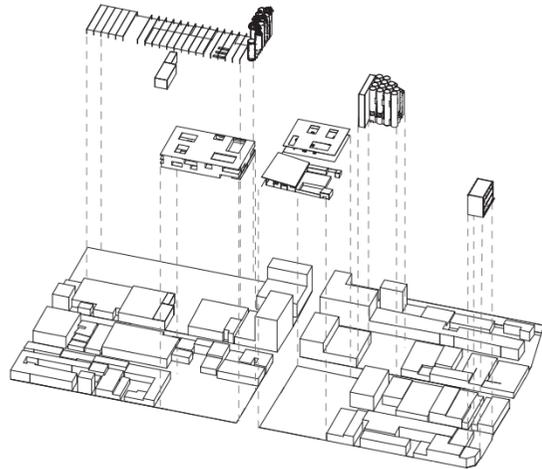
Betrachtet man jetzt das Gebiet im größeren Maßstab der Stadt, so erkennt man auch einen Mehrwert in der Gesamtsituation. Die Nachverdichtung der Stadt ist jetzt ein Zeichen gegen die Zersiedlung. Die Autostadt kann durch solche Maßnahmen zu einer Fußgängerstadt werden.

Die Lücke der Mills zwischen den gut funktionierenden Vierteln ist aufgefüllt. Die Spuren der einst so strikt getrennten Stadt werden verändert und mit positiven Dingen besetzt. Die früheren Pufferzonen sollen nicht verschwinden sondern thematisch neu positioniert werden und vielleicht mehr als Schmelztiegel denn als Puffer dienen.

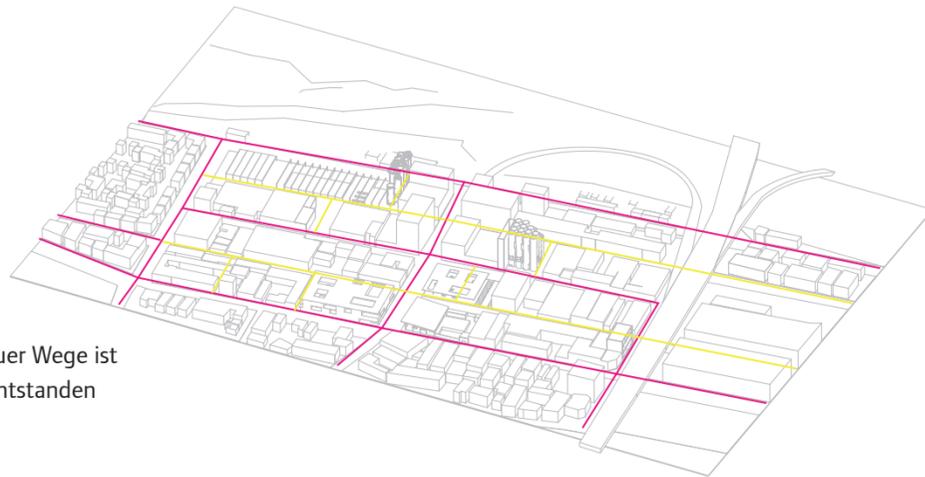
Problemzonen wurden lokalisiert



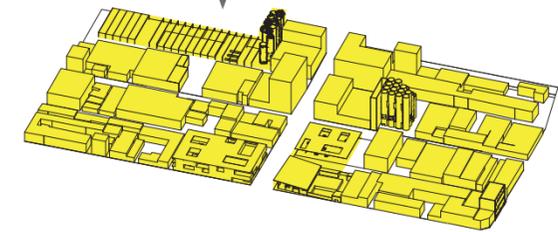
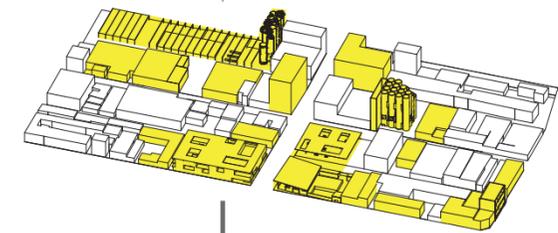
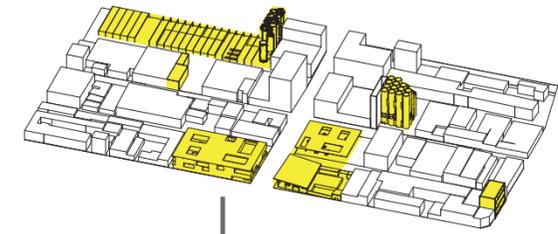
die Lücken sind aufgefüllt worden



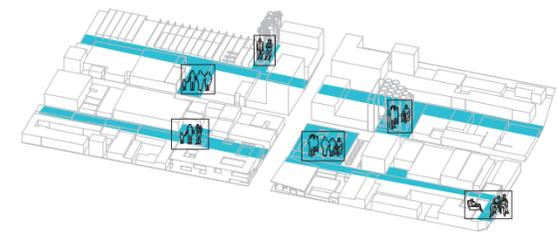
durch die Erschließung neuer Wege ist eine bessere Vernetzung entstanden



die Massnahmen setzen Impulse im ganzen Gebiet



Kommunikationszonen verbessern die Gemeinschaft



SCHLUSSWORT

Städte sind nicht nur Ausdruck einer Gesellschaft sondern bilden und beeinflussen diese. So sind strukturelle Schwierigkeiten in den Metropolen oft ein Ausdruck von sozialen Missständen. Durch architektonische Lösungen allein können diese nicht beseitigt werden. Doch kann mithilfe räumlicher Adaptierungen und Transformationen ein Anstoß zum Umdenken gegeben werden.

Die Motive von urbaner Unzufriedenheit ähneln sich allerorts, trotzdem haben sie spezifische Ausformulierungen. Die Globalisierungstendenzen verstärken die zunehmende Individualisierung der Umwelt, unterschiedliche Gruppen grenzen sich immer stärker voneinander ab. Schnellebigkeit und Standardisierungsmechanismen verleiten zu Allgemeinlösungen für soziale und in weiterer Folge städtebauliche Probleme.

Aber die oberflächlich betrachtete Gleichförmigkeit der Städte und ihrer Probleme verliert schnell an Gültigkeit, bei genauerer Betrachtung sind die Schwierigkeiten in Ballungszentren sehr individuell. Beschäftigt man sich mit schwierigen Gebieten in Großstädten, findet man schnell eine Verwurzelung in regionalen und lokalen Problemen, die die Austauschbarkeit und Allgemeingültigkeit obsolet machen.

Daher ist ein prinzipieller Ansatz zur Lösungsfindung für jede Stadt separat zu finden. In Johannesburg ist aufgrund der Geschichte und der besonders heterogenen Bevölkerungsstruktur ein viel sensiblerer Umgang mit den verschiedenen Milieus zu empfehlen.

Das hier vorgeschlagene Ergebnis soll nicht als allgemeingültige Lösung dienen, sondern vielmehr einen beispielhaften Umgang mit benachteiligten Zonen im urbanen Umfeld an sich zeigen. Die Arbeitsmethodik kann als Leitfaden verstanden werden. So ist die intensive Beschäftigung mit der Materie vor Ort unumgänglich, will man eine nachhaltige Antwort auf Probleme finden. Ein Wissen über den Kontext ist angebracht, strebt man eine rücksichtsvolle, inkludierende Planung an. Stadtgefüge, ihre Akteure und die Geschehnisse sind Ausdruck der Kultur und daher einzigartig zu behandeln.

Denkt man über urbane Situationen wie die in diesem Buch beschrieben nach, so ist es durchaus von Vorteil aus einen gewissen Abstand zu analysieren und zu handeln.

Zustände und Regeln in anderen Kulturen und Ländern hinterfragt man sorgfältig, hingegen man in seinem eigenen Umfeld vieles als gegeben akzeptieren würde. Wir können also davon lernen, ans andere Ende der Welt zu gehen um dort zu planen da man einen objektiveren Blick auf seine eigene Welt lernen kann und diesen hoffentlich auch nicht so schnell verliert.

QUELLEN

LITERATUR

- Aeshbacher Peter, Rios Michael** (2008). *Claiming Public Space: The case for proactive democratic design*. In Bell Bryan, Wakeford Katie (Hrsg.) *Expanding Architecture. Design as Activism* New York:Metropolis Books
- Altbeker Antony** (2007). *A country at war with itself, South Africa's Crisis of Crime*. Johannesburg: Jonathan Ball Publishers
- Architecture for Humanity** (2006). *Design Like You Give a Damn – Architectural Responses to Humanitarian Crises*. New York: Metropolis Books
- ARCH+** Nr. 190 (2008). *Stadtarchitektur Sao Paulo. Ausblick auf ein Soziales Raumkonzept*. Aachen: Arch+ Verlag GmbH
- ARCH+** Nr. 196/197 (2010). *Post Oil City. Die Stadt nach dem Öl. Die Geschichte der Zukunft der Stadt*. Aachen: Arch+ Verlag GmbH
- Bauwelt** (1997). Johannesburg. Berlin: Bauverlag BV GmbH
- Behrens Roger, Wilkinson Peter** (2003). *Housing and Urban Passenger Transport Policy and Planning in South African Cities: A Problematic Relationship?* In Harrison P., Huchzermeyer M. & Mayekison M. (Hrsg.). *Confronting Fragmentation. Housing and Urban Development in a Democratising Society*. Lansdowne: University of Cape Town Press
- Bell Jo, Crankshaw Owen & Parnell Susan** (2002). *Uniting a divided City. Governance and Social Exclusion in Johannesburg*. London: Earthscan Publication Ltd
- Bremner Lindsay** (2004). *Johannesburg - One City Colliding Worlds*. Johannesburg: STE Publishers
- (2007). *Recovering from Apartheid*. In Burdett R., Deyan S. (Hrsg.). *The Endless City*. New York: Phaidon Press
- Burdett Ricky, Deyan Sudjic** (2007). *The Endless City*. New York: Phaidon Press
- Chipkin Clive M.** (2008). *Johannesburg Transition*. Johannesburg: STE Publishers
- Digest of South African Architecture** (2008). *A Review of Work completed in 2008*. Cape Town: Picasso Headline (Pty) Ltd
- Dos Santos Anna Lucia Florisbela** (2001). *Der Informelle Sektor in der Abfallwirtschaft – das Beispiel Ilhabela, Brasilien*. Ilhabela, Brasilien / Atitapan de Z., Mexico: GTZ GmbH
- Feuerstein, Christiane** (2009). *Anfänge der sanften Stadterneuerung*. In Feuerstein Christiane, Fitz Angelika (Hrsg.). *Wann begann temporär?* Wien: Springer Verlag
- Gruber Stefan** (2010). *Lernen von Curitiba – Erfolge und Misserfolge früher Stadt-Akupunktur*. In Arch+ Nr. 196/197. *Post Oil City. Die Stadt nach dem Öl. Die Geschichte der Zukunft der Stadt*. Aachen: Arch+ Verlag GmbH
- Harrison Philip** (2003). *Fragmentation and Globalisation as the New Meta-Narrative*. In Harrison P., Huchzermeyer M. & Mayekison M. (Hrsg.). *Confronting Fragmentation. Housing and Urban Development in a Democratising Society*. Lansdowne: University of Cape Town Press
- Hassenpflug Dieter** (2008). *Der urbane Code Chinas*. Basel: Birkhäuser Verlag AG
- Hassim Shireen, Kupe Tawana, Worby Eric** (2008). *Go Home or Die Here – Violence, Xenophobia and the Reinvention of Difference in South Africa*. Johannesburg: Wits University Press
- Huchzermeyer Marie** (2004) *Unlawfull Occupation. Informal Settlements and Urban Policy in South Africa and Brazil*. Asmara, Eritrea: African World Press
- Judin Hilton, Vladislavic Ivan** (1998). *Blank - Architecture, apartheid and after*. Rotterdam: NAI Publisher
- Kees Christiaanse** (2000). *Auf der Suche nach der verlorenen Urbanität*. In Wentz Martin (Hrsg.). *Die Kompakte Stadt*. Frankfurt am Main: Campus Verlag GmbH
- Kleist Caroline, Kockelkorn Anne, Kuhnert Nikolaus, Ngo Anh-Linh** (2008). *Stadtarchitektur oder Stadt der Mauern?* In ARCH+ Nr. 190 (2008). *Stadtarchitektur Sao Paulo. Ausblick auf ein Soziales Raumkonzept*. Aachen: Arch+ Verlag GmbH
- Landmann Karina** (2002). *Gated Communities on Private Urban Governance*. International Conference on Private Urban Governance. Mainz, Germany. Juni 6-9 2002.

Lang Barbara (2000). *Zur Ethnographie der Stadtplanung. Die Planerische Perspektive auf die Stadt*. In Kokot Waltraud, Hengartner Thomas, Wildner Kathrin (Hrsg.). *Kulturwissenschaftliche Stadtforschung*. Berlin:

Dietrich Reimer Verlag

Le Roux Hanna, Rhode Katharina (2005). *Urban & Fabrics*. Johannesburg: University of the Witwatersrand

Le Roux Hanna (1998). *Undisciplined practices: Architectur in the context of freedom*. In Judin Hilton, Vladislavic Ivan (Hrsg.). *Blank — Architecture, apartheid and after*. Rotterdam: NAI Publishers

Mabin Alan (1998). *Reconstruction and the making of urban planning in 20th-century South Africa*. In Judin Hilton, Vladislavic Ivan (Hrsg.). *Blank — Architecture, apartheid and after*. Rotterdam: NAI Publishers

Misselwitz Philipp, Oswalt Philipp, Overmeyer Klaus, Brodowski Nina (2007). *Open Source Urbanismus. Vom Inselurbanismus zur Urbanität der Zwischenräume*. In ARCH+ Nr. 183 (2007). *Situativer Urbanismus. Zu einer beiläufigen Form des Sozialen*. Aachen: Arch+ Verlag GmbH

Murray Martin J. (2008). *Taming the Disorderly City. The Spatial Landscape of Johannesburg after Apartheid*. New York: Cornell University Press

Nuttall Sarah, Mbembe Achille (2008). *Johannesburg. The Elusive Metropolis*. Johannesburg: Wits University Press

Oelofse Mike (2003). *Social Justice, Social Integration and the Compact City: lessons from the Inner City of Johannesburg*. In Harrison P., Huchzermeyer M. & Mayekison M. (Hrsg.). *Confronting Fragmentation. Housing and Urban Development in a Democratising Society*. Lansdowne: University of Cape Town Press

Rassmuss Henning (1997). *Eine schizophrene Reise durch Retro City*. In Bauwelt (1997). *Johannesburg*. Berlin: Bauverlag BV GmbH

(1997). Soweto, eGoli - die andere Stadt. In Bauwelt (1997). *Johannesburg*. Berlin:

Bauverlag BV GmbH

Rawls John (1975). *Eine Theorie der Gerechtigkeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp

Rolnik Raquel (2008). *Sao Paulo. Eine chronologische Stadtgeschichte*. In ARCH+ Nr. 190 (2008). *Stadtarchitektur Sao Paulo. Ausblick auf ein Soziales Raumkonzept*. Aachen: Arch+ Verlag GmbH

Samson Melanie (2004). *Organizing in the Informal Economy: A Case Study of the Municipal Waste Management Industry in South Africa*. SEED Working Paper No.66. Geneva: International Labour Office

Schlehe Judith (2008). *Qualitative ethnographische Interviewformen*. In Beer, Bettina (Hrsg.). *Methoden und Techniken der Feldforschung*. 2. Überarbeitete u. erweiterte Auflage. Berlin: Reimer.

Simone Abdoumalig (2008). *People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg*. In Nuttall Sarah, Mbembe Achille (Hrsg.). *Johannesburg. The Elusive Metropolis*. Johannesburg: Wits University Press

Smith David M. (2003), *Urban Fragmentation. Inequality and Social Justice: Ethical Perspectives*. In Harrison P., Huchzermeyer M. & Mayekison M. (Hrsg.). *Confronting Fragmentation. Housing and Urban Development in a Democratising Society*. Lansdowne: University of Cape Town Press

Steffen Alex (2008). *World Changing – A user's guide to the 21st century*. New York: Harry N. Abrams, Inc.

Stone Jonathan (1997). *Mikrokosmos Hillbrow*. In Bauwelt (1997). *Johannesburg*. Berlin: Bauverlag BV GmbH

Todes Allison (2003). *Housing, Integrated Urban Development and the Compact City Debate*. In Harrison P., Huchzermeyer M. & Mayekison M. (Hrsg.). *Confronting Fragmentation. Housing and Urban Development in a Democratising Society*. Lansdowne: University of Cape Town Press

Ullen Sanda, Gradt Kathrin (2010). *Proseminar Qualitative Forschungsmethoden*. Universität Wien

Urban Solutions Architects and Urban Designers, Gapp Architects and Urban Designers (2005). *Newtown North Urban Design Framework*. Prepared for JDA and Propnet. Johannesburg

Weizmann Eyal (2006). *Principles of Frontier Geography*. In Misselwitz P. & Rieniets T. (Hrsg.). *City of Collision*. Basel: Birkhäuser

Wentz Martin (2000). *Die Kompakte Stadt*. Frankfurt am Main: Campus Verlag GmbH

INTERNETQUELLEN

Bremner Lindsay (2006). *Making Public Life*. http://www.urban-age.net/10_cities/04_johannesburg/johannesburg_PL+US.html. (Zugriff am 17.11.2009)

Chu Shiuan-Wen (2001). *Paranoid Urbanism-Enclaves In Johannesburg, Version 1, 1886-2001*. <http://swchuarchitect.blogspot.com/search/label/observation> (Zugriff am 02.10.2009)

Cronin Jeremy (2006). *Transport as Justice*. http://www.urban-age.net/0_downloads/JohannesburgNewspaper.pdf (Zugriff am 15.12.2009)

Deckler Thorsten, Graupner Anne & Rasmuss Henning (2009) <http://www.sharpcity.co.za/> (Zugriff am 29.07.2009)

Frescura Franco (2000). *Deconstructing the Apartheid City*. <http://www.sahistory.org.za/franco/urban-issues-apartheid-city.html> (Zugriff am 2.12.09)

Kihato Caroline (2007). *Reconsidering citizenship in African cities. Inclusion and exclusion in inner-city Johannesburg*. Inclusive city workshop 2007, WITS University Johannesburg www.wilsoncenter.org/news/docs/1.5_Caroline_Kihato.doc (Zugriff am 10.03.2010)

Landmann Karina, Mmonwa Maema & du Toit Jacques (2008). *Medium-Density Mixed Housing in South Africa: Two pilot case studies in Johannesburg*. http://www.jhc.co.za/article.php?a_id=213 (Zugriff am 27.04.2010)

Morris Alan (1998). *Continuity or Rupture: The City, Post-Apartheid - South Africa*.

Social Research http://findarticles.com/p/articles/mi_m2267/is_4_65/ai_54098118/pg_2/?tag=content;col1 (Zugriff am 30.10.2009)

Poulsen Loune (2006). *Housing Johannesburg*. http://www.urban-age.net/10_cities/04_johannesburg/johannesburg_H+N.html. (Zugriff am 21.02.2010)

Rassmuss Henning (2005). *Public Space? In Johannesburg?* <http://www.sharpcity.co.za/mediaroom/index.html>

Scheuermaier Markus (2008). *Public Space in Post-Apartheid Johannesburg*. <http://www.hksafricapolicyjournal.com/issues/vollV/scheuermaier>. (Zugriff am 13.12.2009)

Schjetnan Marion (2006). *The Breathing Spaces of the City*.

http://www.urban-age.net/0_downloads/MC-Newspaper.pdf (Zugriff am 17.02.2010)

Sassen Saskia (2007). *Cities and City Regions in today's Global Age*. In Ricky Burdett (Hrsg.). *Urban India: Understanding the Maximum City*. http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeIndiaNewspaper-web.pdf

(Zugriff am 15.02.2010)

Sikiaridi Elizabeth, Vogelaar Frans (2007) *Urbane Akupunktur. Netzwerke der Stadtlandschaft*.

http://bauzeitung.de/files/db_essays/essay.pdf (Zugriff am 13.04.2010)

Wagner Sven Anders (2001). *Die südafrikanische Stadt und ihr Wandel nach der Apartheid am Beispiel Johannesburg*. Universität Trier: <http://www.hausarbeiten.de/faecher/vorschau/105892.html>. (Zugriff am 2.12.2009)

<http://africanhistory.about.com/od/apartheidlaws/g/No26of70.htm> (Zugriff am 19.07.2009)

<http://assets.mediaglobal.org/images/20100304-132054.jpg> (Zugriff am 25.02.2010)

http://www.bestpractices.at/main.php?page=vienna/best_practices/housing/urban_renewal&lang=de (Zugriff am 04.04.2010)

<http://ceroi.net/reports/johannesburg/csoe/images/envissues/poverty/analysis/total%20crime.jpgbe> (Zugriff am 12.10.2009)

<http://www.city-data.com/world-cities/Johannesburg-History.html> (Zugriff am 19.07.2009)

<http://www.cottonmadeinafrica.com/Article/de/69/popup/481> (Zugriff am 07.09.2009)

<http://www.eprop.co.za/news/article.aspx?idArticle=396> (Zugriff am 15.04.2010)

<http://www.gat.st/pages/de/nachrichten/1826.htm> (Zugriff am 15.03.2010)

<http://www.handelsblatt.com/magazin/nachrichten/bibliothek-als-besserungsanstalt;1406453> (Zugriff am 15.03.2010)
<http://www.jda.org.za/> (Zugriff am 24.08.2009)
<http://www.jhbproperty.co.za/news.asp?upd=1&newsID=9&archive=yes> (Zugriff am 19.02.2010)
http://www.jhc.co.za/page.php?p_id=42 (Zugriff am 15.04.2010)
<http://www.joburg.org.za/> (Zugriff am 24.08.2009)
<http://www.fordsburg.com/historyjani.htm> (Zugriff am 12.02.2010)
<http://www.katharina-rohde.com/lang/de/> (Zugriff am 07.08.2009)
<http://www.life.com/> (Zugriff am 23.11.2009)
<http://www.metrotrading.co.za/> (Zugriff am 14.04.2010)
<http://www.nationmaster.com/country/sf-south-africa> (Zugriff am 03.07.2009)
<http://www.newtown.co.za/history.php> (23.02.2010)
<http://www.onair.co.za/broadcast/> (Zugriff am 30.07.2009)
<http://www.positivenation.co.uk/issue119/features/feature4/feature4.htm> (Zugriff am 14.12.2009)
<http://regulategentrification.wordpress.com/tag/aufwertungsprozess/> (Zugriff am 12.04.2010)
<http://www.remade.co.za/index.php> (Zugriff am 20.03.2010)
<http://www.sahistory.org.za/pages/chronology/special-chrono/governance/apartheid-legislation.html>
 (Zugriff am 23.07.2009)
<http://www.southafrica.info/about/arts/architecture-230805.htm> (Zugriff am 15.04.2010)
http://www.treevolution.co.za/?page_id=1688 (Zugriff am 20.03.2010)
http://www.urban-age.net/10_cities/04_johannesburg/johannesburg_H+N.html (Zugriff am 21.02.2010)
<http://www.urbansolutions.co.za/images/public/metro.html> (Zugriff am 14.12.2009)
<http://web.mit.edu/urbanupgrading/upgrading/whatis/index.html> (Zugriff am 19.04.2010)

INTERVIEWS

Colin Savage, Savage & Dodd Architects (27.2.2009)
Hannah Le Roux, WITS University (5.3.2009)
Ludwig Hansen, Urban Solutions (09.3.2009)
Paul Arnott-Job, Johannesburg Development Agency (20.2.2009)

im Zeitraum zwischen Februar und April 2009 wurden zahlreiche Interviews mit BewohnerInnen von Johannesburg durchgeführt. Besonderer Schwerpunkt lag dabei auf den NutzerInnen und AnrainerInnen im untersuchten Gebiet.

VORTRÄGE

Erky Wood, GAPP Architects (23.02.2009)
Lauren Alexandra Libera, City of Johannesburg (02.03.2009)
Ludwig Hansen, Urban Solutions (02.3.2009)
Marcus Neustetter, Trinity Sessions (23.02.2009)

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Coverfoto	Anna Lindner, Katharina Zerlauth	
1	Leon Krige	4
2	Leon Krige	5
3	Leon Krige	12
4	Leon Krige	13
5	Marianne Hink	16
6	Lage Südafrikas. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	18
7	Provinzen Südafrikas. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	19
8	Lage Johannesburgs in Gauteng. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	19
9	Marianne Hink	20
10	Verteilung der Wirtschaftssektoren. Anna Lindner, Katharina Zerlauth. Grafik bearbeitet nach Quelle: http://www.urban-age.net/10_cities/_data/data_UAC.html (Zugriff am 03.11.2009)	21
11	Nutzung von Transportmitteln. Anna Lindner, Katharina Zerlauth. Grafik bearbeitet nach Quelle: http://www.urban-age.net/10_cities/_data/data_UAC.html (Zugriff am 03.11.2009)	21
12	Verteilung des Landbesitzes nach der Einführung des Native Land Act. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	22
13	das Zentrum Johannesburgs darf ausschließlich von Weißen betreten werden. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	22
14	Verteilung der unterschiedlichen Homelands. Anna Lindner, Katharina Zerlauth. Grafik bearbeitet nach Quelle: http://www.sahistory.org.za/pages/hands-on-classroom/classroom/pages/projects/grade5/lesson2/graphics/homelands.gif (Zugriff am 11.09.2009)	23
15	Country club in Johannesburg, 1943. Hart Preston. http://www.life.com/image/50485253 (Zugriff am 23.11.2009)	24
16	Arbeiter auf dem Weg ins Township, 1960. Grey Villet. http://www.life.com/image/50564458 (Zugriff am 23.11.2009)	24
17	Blick auf Moroka, ein Teil von Soweto, 1950. Margaret Bourke-White. http://www.life.com/image/50878894 (Zugriff am 23.11.2009)	25
18	Straßenleben in Soweto, 1950. Margaret Bourke-White. http://www.life.com/image/50878879 (Zugriff am 23.11.2009)	25
19	Luftaufnahme von Soweto, 1950. Margaret Bourke-White. http://www.life.com/image/50878887 (Zugriff am 23.11.2009)	25
20	Luftaufnahme des CBD, 1950. Margaret Bourke-White. http://www.life.com/image/50878885 (Zugriff am 23.11.2009)	25
21	Sektorengliederung. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	26
22	Kernförmige Zonen. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	28
23	Umwälzung der BewohnerInnen in der inneren Stadt. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	28
24	Metro Mall. Urban Solutions, http://www.urbansolutions.co.za/images/public/metro.html (Zugriff am 14.12.2009)	30
25	Waren am Muti-Markt. http://www.positivenation.co.uk/issue119/features/feature4/feature4.htm (Zugriff am 14.12.2009)	30
26	Entwürfe für eine Pflastergestaltung. Trinity Session, http://www.onair.co.za/pdf/reavayaproject.pdf . (Zugriff am 15.12.2009)	30
27	Gestaltung einer Busstation. Trinity Session, http://www.onair.co.za/pdf/reavayaproject.pdf (Zugriff am 15.12.2009)	31

28	Screen Shots aus einem Video, das im Rahmen des Projekts Happy Hawker entstand. Katharina Rohde, http://www.katharina-rohde.com/lang/de/archives/665 (Zugriff am 15.12.2009)	31	63	Leerstände. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	72
29	Foto des Projektes eine Frage des Platzes. Katharina Rohde, http://www.katharina-rohde.com/lang/de/archives/723 (Zugriff am 15.12.2009)	31	64	Zwischenräume. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	72
30	Blick aus dem Süden über die Goldminenhügel Richtung CBD. Georg Steinmetz, http://www.cottonmadeinafrica.com/Article/de/69/popup/481 (Zugriff am 07.09.2009)	32	65	Verkehr. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	73
31	die Goldminenhügel sind die größte Pufferzone der Stadt und teilen sie in Norden und Süden. Anna Linder, Katharina Zerlauth	36	66	Historisches Schienennetz. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	73
32	Pufferzonen im Zentrum. Parks, Industriezonen und Gleisanlagen dienen als Puffer zwischen den unterschiedlichen Bezirken im Zentrum. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	38	67	NutzerInnen. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	74-75
33	Grafik von Shiuan-Wen Chu zum Stadtaufbau Johannesburgs. http://1.bp.blogspot.com/_0QwsBmU1iuU/RcMVEp3Rvxl/AAAAAAAAAEI/o_rpyFRzkMM/s1600-h/SW+thesis+all_Page_108.jpg (Zugriff am 11.10.2009)	38	68	Anna Lindner, Katharina Zerlauth	76-79
34	Kriminalitätsrate in Johannesburg. Anna Lindner, Katharina Zerlauth. Grafik bearbeitet nach Quelle: http://ceroi.net/reports/johannesburg/csoe/images/envissues/poverty/analysis/total%20crime.jpgbe (Zugriff am 12.10.2009)	40	69	Straßenansicht im Planungsgebiet. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	80
35	Shack in Orangefarm, einer Township im Süden Johannesburgs. Esther Bollinger	42	70	Hintergasse im Planungsgebiet. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	81
36	Zoom-In Grafik in das Planungsgebiet, den sogenannten Mills Precinct. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	45	71	Konzeptskizze. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	86
37	Blick von der M1 auf den Mary Fitzgerald Square in Newtown. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	48	72	Maßnahmen. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	88
38	Projekte des Newtown Cultural Precinct. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	49	73	Axonometrien Maßnahmen. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	91
39	Entwicklungszonen. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	51	74	Fotostrecke. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	92
40	Luftbild Johannesburg. Urban Solutions	52	75	Legende. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	93
41	CBD. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	54	76	Axonometrie. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	94
42	Fordsburg. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	55	77	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	95
43	The Mills. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	55	78	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	95
44	Straßenansicht im CBD. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	55	79	Fotostrecke	97
45	Bebauungstypologien im CBD. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	55		Bild1: http://www.katharina-rohde.com/wp-content/uploads/2009/05/sss_3.jp (Zugriff am 13.04.2010)	97
46	Straßenansicht in Fordsburg. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	56		Bild2: http://assets.mediaglobal.org/images/20100304-132054.jpg (Zugriff am 25.02.2010)	97
47	Bebauungstypologie in Fordsburg. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	57		Bild3: http://www.katharina-rohde.com/lang/de/archives/category/urbane-strategien-urban-strategies (Zugriff am 13.04.2010)	97
48	Straßenansicht in den Mills. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	58	80	Bild4: Anna Lindner, Katharina Zerlauth	97
49	Bebauungstypologie in den Mills. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	59		Legende. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	99
50	Blick auf den CBD; im Vordergrund trocknet die Wäsche informeller BewohnerInnen Anna Lindner, Katharina Zerlauth	60	81	Axonometrie. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	100
51	BLOCK 1: Gwigwi Mrewba Street. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	66	82	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	101
52	BLOCK 1: Bree Street. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	66	83	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	101
53	BLOCK 2 - Carr Street. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	66	84	Fotostrecke. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	104
54	BLOCK 2 - Gwigwi Mrewba Street. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	66	85	Legende. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	105
55	BLOCK 3: Gwigwi Mrewba Street. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	68	86	Axonometrie. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	106
56	BLOCK 3: Bree Street. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	68	87	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	107
57	BLOCK 4: Carr Street. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	68	88	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	107
58	BLOCK 4: Gwigwi Mrewba Street. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	68	89	Fotostrecke. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	108
59	Nutzungen. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	70	90	Legende. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	109
60	Funktionsgrad. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	70	91	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	110
61	informelle Nutzungen. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	71	92	Axonometrie. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	112-113
62	Pausenplätze. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	71	93	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	114
			94	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	115
			95	Fotostrecke. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	116
			96	Legende. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	117
			97	Plan. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	118
			98	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	119
			99	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	119
			100	Draufsicht. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	120-121
			101	Perspektive. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	124
			102	Ausblick. Anna Lindner, Katharina Zerlauth	126-127
			103	Elias Rubin	138



Andrea Rieger-Jandl / Angelika Wild / Ateliyeah / Barbara Zerlauth / Colin Savage / Elias Rubin / Esther Bollinger
Franziska Orso / Gehsteig Guerrilleros / Gerhard Lindner / Gerold Zerlauth / Hannah Le Roux / Heinz Lindner
Ilse Zerlauth / Jakob Lindner / Joana Mikocki / Josef Wiesner / Karl Lindner / Katharina Lindner / Lars Oberwinter
Leon Krige / Ludwig Hansen / Marlene Wagner / Markus Tomaselli / Marion Lindner-Gross / Martina Lindner
Michael Rieper / Michelle Riedmatten / Mr. Gardee / Nina Zurek / Pam Lindner / Paul Arnett Job / Peter Fattinger
Rainer Steurer / René Ziegler / Rent a Wreck / Resa Gröss / Robert Sabolovic / Shanna Danek / Simone Lindner
SWAP Architekten / Trainingsgruppe OST / Theresa Schütz / University of the Witwatersrand Johannesburg

DANKESCHÖN!