

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der  
Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt  
(<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the  
main library of the Vienna University of Technology  
(<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

DIPLOMARBEIT

**ROBERT MOSES**

**Aspekte eines Lebenswerkes und ihre Ideale**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin  
unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Caroline Jäger-Klein  
E251 Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege

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

Katarina Gál  
Matrikelnummer: 0225335  
Neulerchenfelderstraße 57/7  
1160 Wien

Wien, am 08.05.2012



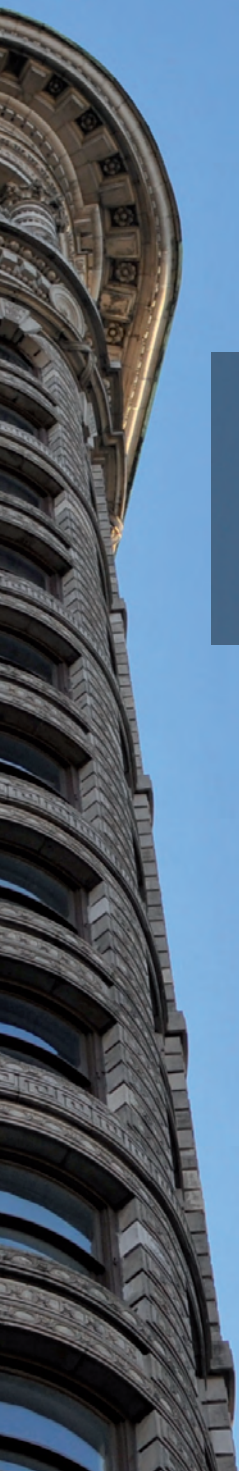
# INHALTSVERZEICHNIS

<b>EINLEITUNG</b>	<b>7</b>
Methodik und Aufbau der Arbeit	10
Stand der Forschung	13
Begriffsdefinitionen und Erläuterungen	15
<b>NEW YORK</b>	<b>27</b>
Einzug der Moderne, eine Zeit vor Robert Moses	28
<b>ROBERT MOSES</b>	<b>35</b>
Kurzbiographie einer komplexen Persönlichkeit	36
<b>PROJEKTE: ERHOLUNGSGEBIETE</b>	<b>43</b>
Ein Lebenswerk im Überblick	44
Neue Spielplätze für New York City	50
Case Study	60
<b>PROJEKTE: STRASSEN UND BRÜCKEN</b>	<b>71</b>
Ein Lebenswerk im Überblick	72
New York Arterial System	74
Case Study	82

<b>PROJEKTE: URBAN RENEWAL</b>	<b>101</b>
Ein Lebenswerk im Überblick	102
New York Tenements	104
Slum Clearance und Title I als neue Zauberformel	106
Case Study	112
<b>ROBERT MOSES' ROLLENBILD</b>	<b>127</b>
Master Builder oder Master of Bill Drafting? Visionär oder Vollstrecker?	128
<b>MANHATTAN UTOPIA</b>	<b>139</b>
Zwischen Wunschvorstellung und Wirklichkeit	140
Robert Moses und Le Corbusier im Vergleich	145
Utopie Nr. 1: Die grüne Stadt	152
Utopie Nr. 2: Die schnelle Stadt	157
Utopie Nr. 3: Die slumfreie Stadt	164
Die Gefährlichkeit realer Utopien	172
<b>AKTUELLE TENDENZEN IM UMGANG MIT ROBERT MOSES'</b>	
<b>ARCHITEKTONISCHEM ERBE</b>	<b>175</b>
Erholungsgebiete	176
Highways	177
Title I Projekte	180

<b>SCHLUSS</b>	<b>183</b>
<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>193</b>
<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>203</b>





# **EINLEITUNG**

**Methodik und Aufbau der Arbeit  
Stand der Forschung  
Begriffsdefinitionen und Erläuterungen**

## EINLEITUNG

New York hat eine bemerkenswerte städtebauliche Geschichte hinter sich, geprägt durch visionäre Planungsmaßnahmen, welche die Struktur und das Erscheinungsbild der heutigen Metropole zu dem gemacht haben, was sie ist: Eine Weltstadt. Der *Commissioners' Plan* von 1811, welchem Manhattan sein streng orthogonales Straßennetz verdankt, gilt als eine der wohl berühmtesten Umsetzungen eines Rasterplans. Das *Croton Water Supply System*, zwischen 1837 und 1842 errichtet, diente als Prototyp für Wasserversorgungssysteme nicht nur in New York, sondern weltweit. Die *Brooklyn Bridge* war zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung im Jahr 1883 die längste Hängebrücke der Welt und gilt heute noch als Wahrzeichen New Yorks. Der *Central Park* von Frederick Law Olmsted und Calvert Vaux ist der Inbegriff einer städtischen Grünanlage, und der sich noch immer im Bau befindende *Water Tunnel No. 3* stellt eine weitere technische Meisterleistung im Bereich der New Yorker Großprojekte dar. Sie alle demonstrieren den Spielraum sowie auch mögliche Ressourcen städtischer Planungsinstrumente, die dazu beigetragen haben diesen faszinierenden Transformationsprozess zu vollziehen, um New Yorks Modernisierung fortwährend zu gewährleisten. Doch selbst im Kontext dieser richtungsweisenden Entwicklungen: Robert Moses (1888 – 1981) war einer der einflussreichsten Stadtplaner in der Geschichte New Yorks und bleibt mit seinem Lebenswerk einzigartig. Die Summe seiner fertiggestellten öffentlichen Arbeiten beläuft sich auf etwa 27 Milliarden Dollar und umfasst Strände, Schwimmbäder, Parkanlagen, Spielplätze, Golfplätze, Tiergärten, Brücken, Parkways, Expressways, Wohnbauprojekte, Kultureinrichtungen und zwei Weltausstellungen. Sie alle beeindruckten nicht nur durch ihre Anzahl, sondern auch durch ihre Qualität, ihre nachhaltige Bedeutung für New York und die kontroversen Methoden, die ihrer Errichtung zugrunde liegen. Während der 44 Jahre (1924 – 1968), in denen Robert Moses das städtebauliche Geschehen regierte, modernisierte er so nicht nur die städtische Infrastruktur, er erweiterte auch den öffentlichen Raum um zahlreiche Freizeiteinrichtungen und schuf Meilensteine der Ingenieurstechnik. *Jones Beach* war mit seiner Eröffnung im Jahr 1929 eines der visionärsten Erholungsprojekte seiner Zeit, die *Verrazano Narrows Bridge* war bei ihrer Fertigstellung die längste Hängebrücke der Welt und ist heute immer noch die längste



in den USA, um nur zwei Beispiele zu nennen. All diese Projekte sind für die heutige Weltmetropole unverzichtbar. Doch über dem so oft bejubelten Lebenswerk liegt ein Schleier negativ behafteter Entstehungsgeschichte. Robert Moses war ein städtebaulicher Diktator ohne gleichen. Seine Straßenprojekte forderten Zwangsumsiedlungen von 250.000 Menschen und die vielen weiteren Bauvorhaben noch Zehntausende mehr. Über die Gesamtsumme entwurzelter und enteigneter Personen gibt es nur wage Vermutungen, welche sich auf etwa eine halbe Million belaufen. Er stellte seine Vision über bestehende Nachbarschaften, über persönliche Schicksale, über die Bevölkerung. Seine Autobahnen fraßen sich wie Parasiten durch bestehende Stadtstrukturen und zerstörten nicht nur Nachbarschaften, sie veränderten ganze Bezirke. Die durch ihn initiierten Wohnbauprojekte sollten Slums bereinigen, doch stattdessen verschlechterten sie die Wohnsituation der Betroffenen umso mehr. Wenn er entscheiden durfte, ob ein Teil eines Parks oder ein bewohntes Haus für einen Teil seiner Autobahnen weichen musste, wählte er das Haus. Zudem hatte er keine Skrupel zu manipulieren und die Regeln demokratischer Politik zu missachten, sofern er dadurch seine Ziele erreichte. Dies ist wohl eines der größten Paradoxon, welche Robert Moses umgeben: Sollte er als ein großer Erbauer und Visionär gefeiert oder für seine rücksichtslosen Methoden verurteilt werden? Als 1974 Robert A. Caro's umfangreiche Biographie über Robert Moses erschien, hatte seine Reputation wohl den Tiefpunkt erreicht. Beschrieben als eine Art bösesartiges Genie, ein elitärer Snob und Rassist, wurde er für den Niedergang New Yorks verantwortlich gemacht.<sup>1</sup> Zahlreiche Vergleiche mit Baron Haussmann folgten, mit dem einzigen Unterschied, dass es in den demokratischen USA des 20. Jahrhunderts keinen autoritären Herrscher gab, welcher dem Master Builder den Rücken stärkte. Er entwickelte seine eigenen Strategien, um öffentliche Großprojekte vor demokratischem Widerstand zu schützen.

Ausgehend von der dreiteiligen Ausstellung „Robert Moses and the Modern City“ fand in den letzten Jahren aber vermehrt ein Umdenken statt. So mancher Architekt und Stadtplaner hätte sich Moses wieder im Amt gewünscht, um die komplexen und vielschichtigen New Yorker Bewilligungsverfahren für öffentliche Bauvorhaben umgehen zu können. Zudem erkennt man immer mehr die Bedeutung und Schönheit seiner Projekte. Viele von ihnen sind bereits über 50 Jahre alt und beeindrucken nach wie vor durch Detailreichtum in der architektonischen Ausgestaltung, ihre Funktionalität und nachhaltige Bedeutung im Leben der Stadtbevölkerung. Wer war Robert Moses nun also, ein Held oder ein Bösewicht? Er war definitiv nicht bloß eine amerikanische Kopie von Baron Haussmann und soll hier auch nicht mit ihm verglichen werden. Das Ziel dieser Arbeit ist es, beim New Yorker Umdenken anzusetzen und die Person Robert Moses sowie Aspekte seines Lebenswerkes und ihre Ideale zu beleuchten, vor allem auch, da sie im deutschsprachigen Raum weitgehend unbekannt sind. Die nachfolgenden Fragen sollen beantwortet werden: Wer war Robert Moses? Was hat er gebaut? Welche Methoden wandte er an und werden seine realisierten Projekte ihren zugrunde liegenden Idealen gerecht?

<sup>1</sup> New York war zum Zeitpunkt der erschienenen Biographie nahe am Bankrott.

## **Methodik und Aufbau der Arbeit**

### **Wichtiger Hinweis**

Zwecks besserer Lesbarkeit wird in dieser Arbeit auf Gendering verzichtet und die männliche Form verwendet, wobei stets beide Geschlechter angesprochen sind.

### **Methodik**

Dieser Arbeit liegt eine Kombination unterschiedlicher Methoden zugrunde.

Da sie sich sowohl mit Robert Moses als auch seinem Wirken und Schaffen beschäftigt, bildet den ersten Teil eine historische und sozialwissenschaftliche Untersuchung seines Lebenswerkes. Da dieses sehr umfangreich ist und die Erwähnung und Analyse jedes Bauvorhabens den Rahmen dieser Arbeit übersteigen würde, musste eine Einteilung in drei Projektgruppen (Erholungsgebiete, Straßen und Wohnbau) erfolgen. Es erschien sinnvoll, von jeder dieser Gruppen eine Fallstudie auszuwählen und anhand dieser die Aspekte des Lebenswerkes zu beleuchten. Neben der Recherche in Bibliotheken, Archiven und der Arbeit mit gedruckten Quellen waren hier auch die Analyse von Planmaterial und die Begehung der Projekte wichtig. Vor allem das Beobachten bildete einen wichtigen Teil der empirischen Untersuchung. Da es hier jedoch nicht nur um die einzelnen Projekte, sondern um die Entwicklung eines ganzen Lebenswerkes ging, wurde im Aufbau der Arbeit, trotz Überschneidungen, eine chronologische Reihenfolge der Projektgruppen gewählt.

Als weitere Methode diente der Vergleich, welcher anhand von recherchierter Literatur geschah. Um Robert Moses' Charakterisierung und sein Rollenbild in der New Yorker Stadtplanung zu untermauern, bot sich der Vergleich mit dem europäischen Architekten und Visionär Le Corbusier an. Beide verfolgten ähnliche, wenn nicht die gleichen Ideale, doch hatten sie in der Realisierung ihrer Visionen unterschiedlich großen Erfolg. Es sollen hier nicht nur kurz die beiden Persönlichkeiten verglichen, sondern viel mehr die realisierten Projekte in den Vergleich mit ihren Idealbildern gesetzt werden, welche zwar beide vertraten, doch nur einer von ihnen verwirklichen konnte.

## **Aufbau der Arbeit**

Die Diplomarbeit ist in vier große Teile gegliedert.

### **Kapitel 1 -2**

Zunächst wird nach der Einleitung ein kurzer historischer Überblick über den Einzug der Moderne in New York City gegeben, welcher die Phase vor Moses' Wirken darstellt, um so die Ausgangslage für sein stadtplanerisches Schaffen zu definieren. Darauf folgt eine kurze einleitende Biographie, um sich mit seiner Person vertraut zu machen und einen ersten Eindruck zu gewinnen.

### **Kapitel 3 -5**

Der zweite Teil setzt sich mit Robert Moses' Projekten auseinander. Für jede Projektkategorie erfolgt zunächst ein historischer Überblick, der von einer Fallstudie gefolgt wird. Diese Case Studies beschäftigen sich vor allem mit den Fragen, woher das Land für diese Projekte stammte, wie es finanziert wurde, welche Leitbilder ihnen zugrunde lagen und was für Qualitäten, ob positiver oder negativer Art, sie aufweisen.

### **Kapitel 6**

Als überleitendes Kapitel folgt nach den Projekten eine Definition von Robert Moses' Rolle innerhalb der New Yorker Stadtplanung. Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln Aspekte seines Lebenswerkes und die ihnen zugrunde liegende Methodik erläutert wurden, findet auf ihrer Grundlage eine Charakterisierung seiner Person statt. Seine Bezeichnungen als Master Builder, Visionär und exzellenter Jurist werden begründet.

### **Kapitel 7**

In diesem Teilbereich werden Robert Moses und Le Corbusier in einen Vergleich gesetzt. Vor allem deswegen, weil Moses' verwirklichte Projekte eine starke Anlehnung an Le Corbusiers Utopien finden. Es wird erörtert, inwieweit sie den utopischen Idealen gerecht werden, welche Voraussetzungen dafür notwendig sind und was für Gefahren solche tatsächlich realisierten Idealvorstellungen mit sich bringen.

## **Auswahlkriterien der Fallstudien**

Die Auswahl der Fallstudien fand unter Berücksichtigung mehrerer Kriterien statt. Zuerst wurde eine rein örtliche Einschränkung getroffen. Die Projekte befinden sich alle in Manhattan, da dieser Stadtbezirk das dichtverbaute Zentrum New Yorks darstellt. Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die Insel bis an ihre Nordspitze verbaut<sup>2</sup> und bietet deswegen eine gute Grundlage, um Baumaßnahmen im dichten Bestand zu untersuchen.

<sup>2</sup> Siehe Kartenmaterial in BLACK DOG PUBLISHING LIMITED, *Mapping New York*

Das zweite Kriterium bestand darin, realisierte Projekte auszuwählen. Im Rahmen dieser Arbeit gibt es zwar Diskussionen über Utopien, und obwohl es eine Vielzahl an nicht realisierten, utopisch anmutenden Projekten von Robert Moses gibt, die weitaus ignoranter mit bestehender Stadtstruktur umgegangen wären, soll das Augenmerk auf tatsächlich errichtete Projekte, auf reale Utopien, gelegt werden.

Die Auswahl der Fallstudien innerhalb ihrer Projektgruppen (Erholungsgebiete, Straßenbau, Wohnbau) wurde wiederum anhand eines möglichst repräsentativen Beispiels getroffen. Es wurde einerseits auf das Errichtungsjahr geachtet, so dass die gewählten Projekte möglichst früh im Bezug auf korrespondierende städtebauliche Tendenzen errichtet wurden. Andererseits wurde nach größtmöglicher Übereinstimmung mit Robert Moses' Leitbildern geachtet, um stellvertretende Beispiele seiner gebauten Vorstellung zu definieren.

### **Erstellung von Plänen**

Alle Planunterlagen in dieser Arbeit sind von der Autorin selbst erstellt. Dies hat einerseits, wegen des zum Teil schlechten Zustandes der historischen Karten, einen rein ästhetischen Grund. Andererseits wurde versucht, vor allem bei Planunterlagen betreffend Robert Moses' Lebenswerk, eine eigene Bestandsaufnahme durchzuführen. Das Kartenmaterial ist oft sehr abweichend und die genauen Lagen sowie auch Anzahl vor allem der Spielplätze und Parks schwer zu eruieren. Als Quellen dienten hier:

- BALLON Hillary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, Schriftliche Angaben aus den jeweiligen Kapiteln
- CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, Landscape By Moses
- MOSES Robert, New York City Department Of Parks, *Construction Schedule*, 10.12.1947, S. 4 - 5
- URL: <http://www.learn.columbia.edu/moses/> – Link vom 20.10.2011
- Kartenmaterial des Park West Neighborhood History Archivs der Bloomingdale Library
- Luftaufnahmen und Kartenmaterial von 1924 bis heute: URL: [www.nyc.gov/citymap](http://www.nyc.gov/citymap) – Link vom 16.02.2012

Die erstellten Pläne sind, falls nicht anders angegeben, alle genordet und maßstäblich an das Seitenformat angepasst.

## Stand der Forschung

### Arbeiten über Robert Moses

Im deutschsprachigen Raum gibt es lediglich eine nennenswerte Publikation, die sich mit Robert Moses und seiner Vision von New York City auseinandersetzt. Katja Krause beschreibt in ihrem Buch „Robert Moses urbane Vision von New York City: Erfolge und Misserfolge seiner Stadtplanungskonzeptionen“ (publiziert im Jahr 2008) das Leben und Wirken des New Yorker Master Builders. Sie fasst seine Projekte in zwei Kategorien zusammen: Jene, die gut für die Stadt waren, und jene, die ihr schaden. Anhand von ausgewählten Projekten untermauert sie die positiven wie auch negativen Aspekte, beleuchtet seine Planungsmethodik und schlussfolgert daraus seine Vision von New York City.

Im englischsprachigen Raum ist zu aller erst die von Robert A. Caro verfasste und sehr umfangreiche Biographie über Robert Moses zu nennen. In „The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York“ (publiziert im Jahr 1975) wird ausführlich nicht nur Moses' Herkunft, seine Visionen, Ziele und Leitbilder, sondern auch sein Umgang mit städtischen und politischen Institutionen erläutert. Robert A. Caro beschreibt, wie Moses zu Macht gelangte, zeigt äußerst detailliert die Beziehungen zu politischen Freunden sowie auch Feinden auf und widmet einen großen Teil seines Werkes der Beschreibung einiger Projekte und der Methodik, die hinter ihrer Errichtung steckte. Er setzt sich ebenso mit der anfänglich sehr großen Popularität des Master Builders auseinander und schildert, wie diese durch voranschreitende Projekte nachließ und sein öffentliches Image ins Negative beeinflusste.

Eine weitere wichtige Publikation stellt „Robert Moses and The Modern City“ dar. Sie wurde von Hilary Ballon und Kenneth T. Jackson in Verbindung mit der 2007 in New York stattfindenden gleichnamigen Ausstellung herausgegeben. Das Buch beinhaltet acht Essays von namenswerten Lehrenden aus dem Bereich der Stadtgeschichte und ebenso einen umfassenden Katalog seiner Bauwerke.

### Arbeiten über Robert Moses und seine Kritiker

Anthony Flints „Wrestling With Moses, How Jane Jacobs Took On New York's Master Builder And

Transformed the American City“ (publiziert im Jahr 2011) bietet einen Einblick in die wachsenden Proteste gegenüber Moses' Projekten und der einhergehenden Planungsmethodik ab den 1950er Jahren. Jane Jacobs gilt hier als eine seiner größten Kritiker. Die öffentlichen Streitigkeiten und politischen Hintergründe vom Washington Square Park, Greenwich Village und dem nicht ausgeführten Lower Manhattan Expressway werden hier beschrieben. Roberta Brandes Gratz beschäftigt sich in ihrem Buch „The Battle for Gotham, New York in the Shadow of Robert Moses and Jane Jacobs“ (publiziert im Jahr 2010) ebenso mit den konträren Stadterneuerungsstrategien von Robert Moses und Jane Jacobs. Sie sieht Moses' Niedergang in den 1960er Jahren ausschlaggebend für die wirtschaftliche Erholung der damals angeschlagenen Metropole, da sich die Stadt endlich nach den durch Jacobs entickelten Strategien der sanften Stadterneuerung sanieren und weiterentwickeln konnte.

Da Robert Moses durch seine Vielzahl an städtischen Positionen eng mit der Stadtentwicklung New Yorks verwoben war, soll nachfolgend die wichtigste Arbeit, welche mit einem der Teilbereiche seines Schaffens korrespondiert angeführt werden:

#### **Arbeit zu Urban Renewal**

Als eine der jüngsten Arbeiten über New Yorks Urban Renewal Strategien ist Samuel Zipp's 2010 erschienene „Manhattan Projects: The Rise And Fall Of Urban Renewal In Cold War New York“ zu nennen. Sie beschäftigt sich mit der Geschichte und Entstehung von vier Slum Clearance Projekten (United Nations, Stuyvesant Town, Lincoln Square und East Harlem), beleuchtet die begleitende politische Problematik und die Konsequenzen dieser Planungsmechanismen.

#### **Bibliotheken und Archive**

Als Anlaufstelle für die Literaturrecherche war vor allem die *Avery Architectural & Fine Arts Library* der Columbia University in New York City von Bedeutung. Ihre Kollektion beinhaltet neben Büchern zur New Yorker Stadt- und Freiraumplanung auch die von Robert Moses erstellten Slum Clearance Plans, sowie einige der periodischen, an den Bürgermeister und das Board Of Estimate adressierten Berichte über Fortschritte in den Bereichen Wohnbau, Verkehrs- und Freiraumplanung. Weiters ist die *Bloomingdale Library*, eine Zweigstelle der *New York Public Library*, zu nennen. Sie befindet sich am Gelände des Manhattantown Slum Clearance Projektes und beheimatet ein Archiv zur Geschichte der Nachbarschaft. Diese Sammlung war zum Zeitpunkt der Recherche zwar völlig ungeordnet, doch beinhaltet sie von Politik und Stadtplanung unabhängige Studien über Projektschritte des Slum Clearance Projektes sowie Zeitungsartikel, welche über Manhattantown berichteten. Es finden sich hier auch zahlreiche Studien der Bewohner. Diese wurden von der *Park West Village Tenant Association* und *Park West Neighborhood History Group* initiiert und obwohl sie qualitativ für diese Arbeit nicht he-

rangezogen werden können, geben sie einen kurzen Einblick in die sowohl vergangene als auch gegenwärtige Wertigkeit des Projektes durch ihre Bewohner.

Als weiterführende Quelle sollte an dieser Stelle das *MTA Bridges and Tunnels Special Archive* genannt werden. Dies ist eine umfangreiche Kollektion von etwa 100.000 Fotos, 40.000 Zeichnungen, 50 Architekturmodellen und 40.000 Fuß an Filmmaterial, welche seit der Gründung der *Triborough Bridge and Tunnel Authority* gesammelt wurden.<sup>3</sup> Robert Moses leitete diese Behörde seit ihrer Gründung über mehr als 30 Jahre und sein planerisches Schaffen wird in dieser umfangreichen Sammlung festgehalten. Leider ist dieses Archiv für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Trotz mit dem Zweck einer wissenschaftlichen Arbeit begründeter Anfrage um Zugang wurde dieser von Verantwortlichen der *MTA Bridge and Tunnel Authority* in New York City abgelehnt. Obwohl die Kollektion für diese Arbeit nicht herangezogen werden konnte, soll das Archiv hier trotzdem als weiterführende Recherchemöglichkeit angeführt werden.

## Begriffsdefinitionen und Erläuterungen

Robert Moses agierte während seiner Jahrzehnte langen Karriere als ein Jurist der Extraklasse. Obwohl er nie in ein politisches Amt gewählt wurde, schaffte er es, die demokratischen Prinzipien der Stadtpolitik auszudehnen und zu umgehen, sofern es ihn seinen Zielen näher brachte. Um die Methodik hinter seinen öffentlichen Bauvorhaben besser zu verstehen, ist es sinnvoll, nicht nur die stadtpolitische, sondern auch die landesweite Regierungsstruktur zu definieren.

### **Government of New York City**

Die Organisation der Stadtverwaltung New Yorks ist in der *City Charter* definiert und bildet ein sogenanntes **Mayor-Council System**.

Der **Bürgermeister** (Mayor) wird alle vier Jahre gewählt und stellt den Chief Executive Officer (Vorsitzender) der Stadt New York dar. Er ernennt die meisten Vorsitzenden der städtischen Behörden, Gremien und Ausschüsse, zeitweise auch nach Vorschlägen des City Council, und ist für die Effektivität und Integrität der Handlungen der Stadtverwaltung verantwortlich. Desweiteren veranschlagt er das städtische Budget und hat die Macht, Richtlinien, Rechts-

<sup>3</sup> <http://www.mta.info/mta/news/releases/?agency=bandt&en=080821-BT> - Link vom 08.02.2012

Government of New York City - Tabellarische Darstellung der städtischen Regierungsstruktur.

Officials	Elected	Mayor	City Council Member	Borough President	City Comptroller	Public Advocate	District Attorney
	Appointed	Department Commissioners		School Cancellor	Board Of Education	Medical Examiner	Sheriff
Independent Organs	Board Of Elections	City Courts	Budget Office	Police Investigation and Audit Board			
Departments	Fire	Emergency Management	Education	Parks and Recreation	Health and Mental Hygiene	Social Services	
	Homeless Services	Correction	Buildings	Juvenile Justice	Youth and Community Development	Sanitation	
	Investigation	Citywide Administrative Services		Information Technology and Telecommunications		Finance	Law
	Design and Construction		Small Business Services	Environmental Protection	Housing Preservation and Development		
	Consumer Affairs	the Aging	Cultural Affairs	Transportation	Records and Information Services	Employment	
Other Agencies	New York City Sports Commission		Administration for Children's Services		Equal Employment Practices Commission		
	Art Commission	Financial Information Services Agency		New York City Human Rights Commission			
	Business Integrity Commission		New York City Taxi and Limousine Commission		Landmarks Preservation Commission		
The five Boroughs	Government of Manhattan		Government of Brooklyn	Government of The Bronx	Government of Queens		
	Government of Staten Island						

■ Exekutive      ■ Legislative      ■ Judikative

vorschriften und lokale Gesetze zu genehmigen oder gegen diese Einspruch zu erheben. Der **New York City Council** ist ein Einkammer-Kollegium, bestehend aus 51 Mitgliedern, alle aus unterschiedlichen geographischen Bezirken, für die Dauer von vier Jahren gewählt. Der Council bildet die Legislative der Stadt New York. Er hat die Befugnis, neue Richtlinien, Rechtsvorschriften und lokale Gesetze vorzuschlagen oder bestehende zu adaptieren, sowie das städtische Budget zu genehmigen.

Die **Bezirkspräsidenten** haben die Macht, mit dem Bürgermeister und anderen städtischen Beamten im Interesse der Bezirkseinwohner zu arbeiten. Generell ernennen die Bezirkspräsidenten die Mitglieder von Community Boards und leisten Arbeit zum nachhaltigen Wohl ihres Bezirkes. Sie werden alle vier Jahre im Rahmen der Bürgermeisterwahl gewählt.

Der **City Comptroller** ist der Finanzvorsitzende der Stadt New York. Er prüft städtische Behörden, berät den Bürgermeister und den City Council in Finanzangelegenheiten und kann Empfehlungen, Anmerkungen und Kritik bezüglich finanzieller Transaktionen und der laufenden Finanzpolitik ausstellen. Er wird ebenso wie die Bezirkspräsidenten, im Rahmen der Bürgermeisterwahl, alle vier Jahre gewählt.

Der **Public Advocate** überwacht den Betrieb der öffentlichen Informations- und Beschwerdeeinrichtungen der städtischen Behörden. Er empfängt stadtweite Kritik und kann auch öffentliche Anhörungen im Rahmen seines Zuständigkeitsbereiches austragen. Er beteiligt sich an den Diskussionen des City Council, ist jedoch kein stimmberechtigtes Mitglied und wird ebenfalls im Rahmen der Bürgermeisterwahl alle vier Jahre gewählt.

Die fünf **District Attorneys** (Bezirksstaatsanwälte) schützen die Öffentlichkeit durch Ermitt-



lung und Verfolgung von strafbaren Handlungen in den Bezirken, in denen sie ihr Amt halten.

Ein **Department Commissioner** ist der Vorstand des jeweiligen Departments und wird vom Bürgermeister ins Amt ernannt. Seine Verantwortung entspricht dem Tätigkeitsfeld des jeweiligen Departments und wird in der City Charter näher definiert.

Als dritte Staatsgewalt fungieren die **New York City Courts** als regierungsunabhängiges Organ. Das Gericht ist in Gerichtsbezirke unterteilt und die obersten Richter werden gewählt.<sup>4</sup>

### **Government of New York (State)**

Wie bereits die Stadtverwaltung setzt sich auch die Regierung New Yorks aus drei Gewalten zusammen und ist in der *Constitution of the State of New York* definiert.

Der **Gouverneur** ist der höchste Beamte des Staates New York und Vorsitzende der Exekutive. Er kann Gesetze genehmigen oder gegen diese Einspruch erheben, bei außerordentlichen Gelegenheiten die Legislative einberufen, Gnadenfristen genehmigen, Strafen reduzieren und im begründeten Fall Begnadigungen aussprechen. Er wird alle vier Jahre gewählt.

Die Legislative setzt sich aus dem Senat und der Assembly zusammen.

Der **Senat** besteht aus Mitgliedern, die alle zwei Jahre gewählt werden. Ihre Zahl kann variieren und die Anzahl ihrer Amtsperioden ist nicht beschränkt. Er verabschiedet Gesetze, welche, sofern sie ebenfalls von der Assembly genehmigt, zur Freigabe an den Gouverneur übermittelt werden.

Die **Assembly** setzt Gesetze auf und verabschiedet diese auch, welche, sofern ebenfalls vom Senat genehmigt, dem Gouverneur zur Freigabe vorgelegt werden. Sie besteht aus 150 Mitgliedern, welche mit der Anzahl der politischen Bezirke korrespondieren. Die Amtsperioden der Mitglieder dauern zwei Jahre und sind in der Anzahl ebenfalls wie beim Senat nicht beschränkt.

Die Judikative bildet das komplexe **New York State Unified Court System**. Es ist ein einheitliches, staatliches Gerichtssystem, welches unter dem Chief Judge of the New York Court of Appeals arbeitet.<sup>5</sup>

### **Die wichtigsten politischen und wirtschaftlichen Hintergründe zur Zeit von Robert Moses' Karriere**

In den **1920er Jahren** erlebten die USA eine wirtschaftliche Blütezeit, die Roaring Twenties, geprägt durch eine Laissez-Faire-Wirtschaftspolitik und ungezügelter Kapitalismus. Sowohl die landwirtschaftliche als auch die Konsumgüterproduktion wurden ausgeweitet, obwohl die ungleiche Vermögensverteilung der Bevölkerung einen nicht ausreichenden Absatzmarkt bildete. Viele US-Amerikaner finanzierten ihren Konsum über Kredite, da sie nicht über genügend Eigenkapital verfügten.

<sup>4</sup> Alle Angaben der städtischen Regierungspositionen aus: NYC VOTERS ASSISTANCE COMMISSION, *Guide To Your Elected Officials*, S. 4

<sup>5</sup> Alle Angaben der staatlichen Regierungspositionen aus: NYC VOTERS ASSISTANCE COMMISSION, *Guide To Your Elected Officials*, S. 4 - 5

Die **Great Depression** war eine darauffolgende, aus den USA stammende, jedoch weltweit verbreitete Wirtschaftskrise, deren Beginn Historiker am 29. Oktober 1929, dem sogenannten „Schwarzen Dienstag“, sehen.<sup>6</sup> Sie hatte schwerwiegende Auswirkungen für sämtliche Bevölkerungsschichten in praktisch allen Ländern. Der internationale Handel brach um die Hälfte, wenn nicht sogar um zwei Drittel ein, die von der Schwerindustrie abhängigen Städte erlitten fast einen Produktionsstillstand, da der Bau in vielen Ländern zum Erliegen kam, Gehälter wurden um die Hälfte gekürzt, Personal entlassen und eine Massenarbeitslosigkeit war die Folge. Die Landwirtschaftsproduktion litt unter einem enormen Preissturz von bis zu 60% für ihre Erzeugnisse.<sup>7</sup> Generell waren es Gebiete, die stark vom Primärsektor der Industrie abhängig waren, die am meisten litten. Die genauen Ursachen der Great Depression sind unter Ökonomen bis zum heutigen Tag umstritten. In der Wirtschaftstheorie gibt es mehrere Ansätze, welche sich mit ihren Gründen auseinandersetzen. Diese sind der *Keynesianismus*, der *Monetarismus*, die *neoklassische Theorie* und die *österreichische Schule*, es soll hier jedoch nicht weiter auf ihre Inhalte eingegangen werden.<sup>8</sup>

Das Ende der Great Depression war weltweit zu unterschiedlichen Zeitpunkten. In den USA kann es auf das Jahr 1941 datiert werden, als die Vereinigten Staaten in den Zweiten Weltkrieg eintraten.

Als Antwort auf die schwere Wirtschaftskrise setzte Präsident Franklin Delano Roosevelt 1933 den **New Deal** durch. Dies war ein Bündel an Wirtschaftsprogrammen und sozialen Strategien, welches den unmittelbaren und dringenden Problemen der Wirtschaft, des Bankwesens, der Landwirtschaft und der gravierenden Arbeitslosigkeit Linderung verschaffen sollte. Vor allem letzteres sollte durch Relief-Programme herbeigeführt werden. Eines von diesen war die **Civil Works Administration (CWA)**. Sie war eine temporäre Einrichtung, welche die Aufgabe hatte, ebenso temporäre Arbeitsplätze für den harten Winter 1933/34 zu schaffen. Diese waren hauptsächlich im Baugewerbe und umfassten die Konstruktion von Straßen, Brücken und Gebäuden. Es war ein durch den Staat finanziertes Projekt, welches nicht nur Arbeitslosigkeit lindern, sondern ebenso einen Anstoß zur Wiederbelebung der Wirtschaft setzen sollte. Ein weiteres durch den New Deal geschaffenes Amt war die **Works Progress Administration (WPA)**. Es ersetzte 1935 bei der Gründung die Federal Emergency Relief Administration und bestand bis in das Jahr 1943. Die WPA war ein nationales Programm, welches in Zusammenarbeit mit lokalen und staatlichen Regierungen arbeitete, die eine Kostenübernahme von 10 – 30% für öffentliche Bauprojekte vornehmen konnten. Insgesamt wurden so bis 1941 an die \$11.4 Billionen ausgegeben, ein großer Teil davon für den Bau von Straßen und Brücken.<sup>9</sup> Für über acht Jahre konnten so Millionen Arbeitsplätze für die krisengeschüttelte Bevölkerung geschaffen werden.

1943 wurde die WPA aufgrund sinkender Arbeitslosigkeit abgeschafft. Dies war weniger dem alleinigen Verdienst des Programms als vielmehr dem Eintritt der USA in den Zweiten Weltkrieg und dem dadurch bewirkten wirtschaftlichen Aufschwung des Landes zu verdanken.

<sup>6</sup> Mc BREWSTER John/MILLER Frederic P./VANDOME Agnes F., *Robert Moses*, S. 33

<sup>7</sup> Mc BREWSTER John/MILLER Frederic P./VANDOME Agnes F., *Robert Moses*, S. 33

<sup>8</sup> Mc BREWSTER John/MILLER Frederic P./VANDOME Agnes F., *Robert Moses*, S. 34 - 37

<sup>9</sup> Mc BREWSTER John/MILLER Frederic P./VANDOME Agnes F., *Robert Moses*, S. 21

Mit dem Ende des New Deal, dem Ende der Wirtschaftskrise und dem darauffolgenden Ende des Krieges setzte in den 1940er Jahren die sogenannte **Great Compression** ein. Die Arbeitslosigkeit war gering und die Einkommensstruktur egalitärer als zuvor. Bis in die 1970er Jahre liefen die Einkommensunterschiede in den USA nur mehr geringfügig auseinander.<sup>10</sup>

In den 1950er Jahren begann der Staat auch Reformen durchzusetzen, die die Rassentrennung verboten. Das Ende der 1950er Jahre beginnende **Civil Rights Movement** konnte schlussendlich in den darauffolgenden 10 Jahren die letzten formalen Ungleichbehandlungen beseitigen. Mit dem **Civil Rights Act von 1968** wurde die Diskriminierung jeglicher Art auch gesetzlich verboten.

### **Robert Moses' städtische und landesweite Positionen**

Robert Moses war im Laufe seiner Karriere in einer Vielzahl von städtischen und landesweiten Positionen tätig, welche ihm erlaubten, in fast allen Teilbereichen der Stadtplanung New Yorks tätig zu sein. Um den Einstieg in diese Arbeit zu erleichtern, soll zuerst die Liste seiner offiziellen Positionen und die Daten seiner Amtszeiten<sup>11</sup> aufgeführt und nachfolgend jene Tätigkeitsbereiche, die für diese Arbeit relevant sind, näher definiert werden:

#### **New York State**

Secretary of State for New York, 1927 – 1928

New York State Council of Parks, president, 1924 - 1963

#### **Long Island**

Long Island State Park Commission, chairman, 1924 – 1963

Jones Beach State Park Authority, chairman, 1933 - 1963

#### **New York City**

New York City Department of Parks, Commissioner, 1934 – 1960

Triborough Bridge And Tunnel Authority, member, 1934 -; chairman, 1936 – 1968

Henry Hudson Parkway Authority and Marine Parkway Authority, merged into New York City Parkway Authority, sole member, 1934

City Planning Commission, member, 1942 – 1960

Mayor's Emergency Committee on Housing, chairman, 1946

New York City Construction Coordinator, 1946 – 1960

Mayor's Committee for Permanent World Capitol, chairman, 1946

Mayor's Committee on Slum Clearance, chairman, 1946 – 1960

Coordinator of Arterial Projects, City of New York, 1960 – 1966

New Yorks World Fair 1964 – 1965 Corporation, president, 1960 - 1967

**10** Auf eine Vermögenskonzentration zurückzuführen, sollte sich dieser Umstand in den 1980er Jahren wieder ändern und zu einer größeren Ungleichheit des Einkommens führen.

**11** Landesweite Positionen: SKOLNIK Richard, *Robert Moses*, URL: [http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/judaica/ejud\\_0002\\_0014\\_0\\_14253.html](http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/judaica/ejud_0002_0014_0_14253.html) - Link vom 13.02.2012

Städtische Positionen: BALLON Hillary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses And The Modern City*, S. 134

## Long Island State Park Commission

(Robert Moses: Chairman 1924 – 1963)

Die *Long Island State Park Commission* wurde 1924 von der Legislative des Staates New York gegründet. Der damals amtierende Gouverneur Al Smith ernannte Robert Moses als ihren ersten Präsidenten, welcher bis 1963 in seiner Position verblieb.<sup>12</sup> Die Aufgaben der Kommission umfassten die Errichtung und Pflege von Parks, sowie Parkways auf Long Island. Bevor Robert Moses zum Vorstand ernannt wurde, gab es auf Long Island einen einzigen State Park.<sup>13</sup> Nach dem Ende seiner Amtszeit konnte er diese Zahl auf 15 erhöhen. Die Finanzierung dieser öffentlichen Einrichtungen war, wie bei allen Bauvorhaben von Robert Moses, komplex. Die Kommission verfügte einerseits über ein jährliches Bau-Budget, welches auf Schuldenfinanzierung zurückzuführen ist, andererseits konnten Kosten für Konstruktion und Arbeiter vom *New York State Department of Public Works* übernommen werden. State Parks wurden aber auch durch Spendengelder finanziert<sup>14</sup> oder durch die von Robert Moses gegründeten *Authorities*. Diese wurden wie private Unternehmen geführt, mit einem hohen Maß an Autonomie von der lokalen Regierung, der Möglichkeit, neues Kapital durch Anleihen und Benutzergebühren zu lukrieren, sowie der unmittelbaren Kontrolle über die errichteten Projekte.<sup>15</sup> Im Kapitel sechs wird näher auf diese Thematik eingegangen. 1963, nach andauernden Auseinandersetzungen mit dem amtierenden Gouverneur Nelson Rockefeller, trat Robert Moses von seinem Vorsitz zurück.<sup>16</sup> Die Kommission wurde 1977 schlussendlich vollständig aufgelöst und ihre Zuständigkeit, sowohl auf die *New York State Office of Parks, Recreation and Historic Preservation*, als auch das *New York State Department of Transportation* übertragen.

<sup>12</sup> PARSON WOLFE Alexandra, *Jones Beach State Park*

<sup>13</sup> Eine ca. 91 Hektar große, isolierte Einrichtung auf Fire Island. Quelle: PARSON WOLFE Alexandra, *Jones Beach State Park*, S. 1

<sup>14</sup> Heckscher State Park. Quelle: <http://www.longislandexchange.com/parks/heckscher-state-park.html> – Link vom 12.02.2012

<sup>15</sup> PARSON WOLFE Alexandra, *Jones Beach State Park*, S. 10

<sup>16</sup> PARSON WOLFE Alexandra, *Jones Beach State Park*, S. 10

<sup>17</sup> *New York City Charter 2004*, S. 151

## Park Commissioner

(Robert Moses: 1934 – 1960)

Der *Park Commissioner* ist der Vorstand des *New York City Department of Parks and Recreation* und wird vom amtierenden Bürgermeister ins Amt ernannt. Seine Aufgaben, sowie auch seine Verantwortung, werden in der *New York City Charter* definiert. Sie umfassen unter anderem die Verwaltung und Pflege sämtlicher Parkanlagen, Plätze und öffentlicher Bereiche, ihre Möblierung, die Instandhaltung sämtlicher in ihnen enthaltener Strukturen, ob künstlerischer, oder architektonischer Art, und Pflanzung neuer Vegetation. Er ist zudem befugt, Regeln für die Benutzung und/oder den Schutz von Parkanlagen zu erlassen sowie die Erhaltung des Parksystems zu überwachen und neue Projekte zu planen, zu koordinieren, durchzuführen und zu überwachen.<sup>17</sup>

- Heutige Finanzierung der Projekte:

Das Department verfügt über zwei Arten von Budgets: Das *Expense Budget* deckt alle Aufwendungen des Departments, inklusive der Gehälter der Mitarbeiter, ab, das *Capital Budget* ist ausschließlich für neue Bauprojekte oder größere Reparaturen reserviert. Während das *Expense Budget* durch Steuereinnahmen sowie Beihilfen auf staatlicher und

Bundesebene finanziert wird, wird das *Capital Budget* hauptsächlich durch Verkauf von Anleihen gedeckt.<sup>18</sup> Diese langfristige Schuldenfinanzierung der Projekte wird damit begründet, dass die *Capital Projects* erheblich in Größe und Kostenaufwendung variieren, was eine jährliche Änderung der Steuersätze zur Folge hätte. Dies wäre eine kontinuierliche Belastung und ungerechtfertigter Aufwand für den Steuerzahler.<sup>19</sup> Option der stadtunabhängigen Finanzierung: Es ist durchaus möglich, öffentliche Projekte auch privat zu finanzieren. Jeder Eigentümer einer Liegenschaft, oder jeder andere Interessent, kann beim *City Council* um Genehmigung eines Projektes anfragen, sofern dieses nicht im Widerspruch mit der Definition eines *Capital Projects* steht.<sup>20</sup> Wird diesem Antrag stattgegeben, gehen die Stadt und der Antragsteller eine vertragliche Bindung ein. Die Kosten für Errichtung und Gewährleistung gehen in voller Höhe zu Lasten des Antragstellers.

- Finanzierung zu Robert Moses' Amtszeit:  
Zeitgleich mit dem Beginn von Robert Moses' Tätigkeit als Park Commissioner wurde durch Präsident Franklin Delano Roosevelt in den USA der *New Deal* und seine einhergehenden wirtschaftlichen Maßnahmen durchgesetzt. Das Department of Parks konnte bei Bauvorhaben auf die von der WPA geförderten Arbeitskräfte zurückgreifen und sein eigenes Budget in diesem Bereich teilweise einbehalten.  
Ebenso war es mit der *Civil Works Administration*. Auch auf diese staatlich finanzierten Arbeitskräfte konnte das *Department of Parks* zurückgreifen.

### **Mayor's Committee On Slum Clearance (Robert Moses: Chairman 1946 – 1960)**

Das *Committee On Slum Clearance* war eine durch den Bürgermeister zusammengestellte Gruppe an Planern, Experten und Regierungsmitarbeitern, welche die Erstellung von Bebauungsstudien potentieller *Slum Clearance* Projekte zur Aufgabe hatte. Das Komitee suchte geeignete Grundstücke, beziehungsweise ihrer Definition nach verfallene Nachbarschaften (Slums), analysierte ihren Zustand, erarbeitete Bebauungsvorschläge, erstellte vorläufige Finanzierungspläne und präsentierte diese Broschüren an interessierte Immobilienentwickler. Der genaue Ablauf wird in Kapitel fünf erläutert. Robert Moses war 14 Jahre lang Vorstand dieses Komitees und wurde nach anhaltenden öffentlichen Protesten gegen die menschenunwürdigen Methoden des *Slum Clearance* 1960 gezwungen, von seinem Posten zurückzutreten. Bürgermeister Robert F. Wagner löste das Komitee daraufhin auf und ersetzte es durch ein neues Planungssystem, welches die zerstörerischen Methoden ablösen sollte. Ab Mitte der 1960er Jahre wurden nicht nur Gesetze verabschiedet, welche die Rassensegregation in Wohnprojekten verboten, sondern auch zunehmend *Community Development* Projekte ins Leben gerufen, die das Augenmerk auf die Sanierung bestehender Nachbarschaften anstelle ihres Abbruchs legten.

**18** NEW YORK CITY INDEPENDENT BUDGET OFFICE, *A Guide to The Capital Budget*, S. 4

**19** NEW YORK CITY INDEPENDENT BUDGET OFFICE, *A Guide to The Capital Budget*, S. 12

**20** „Capital Project“ ist in der *New York City Charter* unter Kapitel 9, §210, Absatz (a) – (f) definiert und beschreibt grob zusammengefasst jegliche Art von öffentlichem Bauprojekt, welches zur physikalischen, öffentlichen Verbesserung führt.

## Projektbezogene Begriffsdefinitionen

### Park

Der Begriff „Park“ (von altfranzös. Parc, das wiederum aus mittellat. Parricus übernommen wurde und soviel wie Gehege oder umzäuntes Gelände bedeutet) bezeichnet eine „größere (einer natürlichen Landschaft ähnliche) Anlage mit (alten) Bäumen, Sträuchern, Rasenflächen, Wegen (u. Blumenrabatten).“<sup>21</sup>

Ursprünglich als ein für die Öffentlichkeit unzugängliches, lediglich dem Adel vorbehaltenes Gelände angelegt, entwickelten sich Parks im Laufe der Geschichte nach unterschiedlichen Kriterien weiter. Während die barocken Gärten die Macht und den Wohlstand ihrer Herrscher zum Ausdruck bringen sollten, hatten englische Gärten das Widerspiegeln natürlicher Landschaft zum Ziel. Im 18. Jahrhundert, durch die Einführung des Landschaftsparks, konnte schlussendlich auch die Bevölkerung in urbanen Regionen Zugang zur Natur und einem Ort der Erholung erhalten. Heutzutage sind Parks Erholungszwecken gewidmete, in der Regel öffentliche Freiflächen.<sup>22</sup> Während wir aber im deutschsprachigen Raum den städtischen Park als einen Ort für eher passive Erholung sehen, findet in Nordamerika die aktive Erholung mehr Verbreitung. Die Parkgestaltung setzt hier vermehrt auf versiegelte Sport- und Spielflächen. Stadions oder große Spielareale werden im amerikanischen Raum ebenso als Parks bezeichnet, wie eine durch Blumenrabatte gestaltete Verkehrsinsel. Ebenso gelten in Nordamerika öffentliche Erholungsräume wie Golfplätze, Freibäder, Tiergärten, Freiluftmuseen oder Hundeauslaufplätze als Parks. Während wir in Österreich eine größere Differenzierung vornehmen, den Park als eine der natürlichen Landschaft ähnliche Grünanlage betrachten und zum Beispiel Sportflächen in ihrer Definition davon trennen,<sup>23</sup> kann in Nordamerika so ziemlich jede öffentliche Freifläche, egal, ob versiegelt oder nicht, ob mit ausreichender Vegetation oder gar keiner, als Park bezeichnet werden, sofern sie der Freizeitnutzung und somit der Erholung dient.

### Parkway

Der Begriff „Parkway“ steht für einen speziellen amerikanischen Straßentyp. Diese autobahnähnliche Verkehrsader ist dadurch definiert, dass sie entweder durch einen Park führt oder Parks verbindet und ihre Benützung für LKW und andere Schwerfahrzeuge verboten ist. Der Terminus „autobahnähnlich“ definiert wiederum die Kreuzungsfreiheit, die meist getrennten Richtungsfahrbahnen und eine der Autobahn ähnelnde Beschilderung.

Der weltweit erste Parkway wurde von den Landschaftsarchitekten Frederick Law Olmsted und Calvert Vaux im Jahr 1866 konzipiert.<sup>24</sup> Der Eastern Parkway sollte so einen landschaftlich schönen Zugang zu dem in Brooklyn gelegenen Prospect Park ermöglichen. Vor allem das „pleasure-riding“ - das Reiten in der Freizeit, der Vorläufer des genussvollen Autofahrens - sollte hier praktiziert werden.<sup>25</sup> Mit dem Beginn des 20. Jahrhunderts, als die Autoproduktion

<sup>21</sup> Definition Park lt. Duden-Wörterbuch (deutschsprachiger Raum)

<sup>22</sup> URL: [http://www.uni-protokolle.de/Lexikon/Park\\_%28Begriffskl%E4rung%29.html](http://www.uni-protokolle.de/Lexikon/Park_%28Begriffskl%E4rung%29.html) – Link vom 19.02.2012

<sup>23</sup> Obwohl ein Park selbstverständlich Sportflächen enthalten kann.

<sup>24</sup> URL: <http://www.nycgovparks.org/about/history/historical-signs/listings?id=196> – Link vom 19.02.2012

<sup>25</sup> URL: <http://www.nycgovparks.org/about/history/historical-signs/listings?id=196> – Link vom 19.02.2012

zu boomen begann, stellten Parkways die Verkehrsverbindungen zu Ausflugszielen sicher. Sie wurden aber nicht nur in ländlichen Regionen gebaut, sondern auch innerhalb städtischer Areale. Diese, hauptsächlich für den Durchgangsverkehr konzipierten Straßen wurden später üblicherweise als Freeways eingestuft.

Ein **Freeway** oder **Motorway** bezeichnet eine Autobahn. Diese ist ausschließlich dem Schnellverkehr sowie dem Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen gewidmet. Ein **Expressway** ist in einigen Ländern zwar mit der Definition eines Free- oder Motorway identisch, kann aber in der Regel in Amerika als eine autobahnähnliche Schnellstraße gesehen werden. Die genaue Definition und Differenzierung all dieser Straßentypen variiert aber je nach Gerichtsstand. Im täglichen amerikanischen Sprachgebrauch sind diese Bezeichnungen zudem auch verschmolzen und mit einem Freeway könnte schon mal ein Parkway gemeint sein oder umgekehrt, da alle diese Straßen ein autobahnähnliches Erscheinungsbild haben. Essentiell für diese Arbeit ist, dass Parkways gesetzlich ein paar mehr Restriktionen unterliegen, wie zum Beispiel dem Verbot von Schwerfahrzeugen oder einer niedrigeren Geschwindigkeitsgrenze im Vergleich zu Autobahnen. Ebenso sind, oder sollten, sie in landschaftlich gestaltete Grünflächen eingebettet sein oder diese verbinden. Reguläre Free- oder Expressways verfolgen diesen Anspruch nicht.

### **Urban Renewal**

Der Begriff „Urban Renewal“ bedeutet übersetzt „Stadterneuerung“. Obwohl hiermit im Allgemeinen ein zielgerichteter Prozess verstanden wird, der die Erhaltung, Sanierung, den Umbau, die Verbesserung oder die Weiterentwicklung städtischer Strukturen zum Ziel hat, steht Urban Renewal in Amerika für ganz konkrete Maßnahmen innerhalb der Wohnbaupolitik, welche mit einer Periode ab der 1940er bis Anfang der 1970er Jahre fest verbunden sind. In der Nachkriegszeit stieg die problematische Wohnsituation amerikanischer Großstädte, gekennzeichnet durch unzureichende hygienische Verhältnisse und extrem hohe Wohndichte, an die Spitze der innenpolitischen Agenda, und die Beseitigung dieser „Slums“ oder „Blighted Areas“ wurde zum stadtpolitischen Ziel Nummer eins erhoben.<sup>26</sup> Mit einem im Jahr 1949 erlassenen Gesetz wurde es darauffolgend privaten Projektentwicklern durch staatliche Zuschüsse möglich, großräumige Flächensanierungen durchzuführen. Diese Stadterneuerungsmaßnahmen waren aber durch profitorientiertes Vorgehen von Seiten der Entwickler gekennzeichnet und wurden nicht nur dafür, sondern auch für die großflächige Zerstörung bestehender Stadtteile, menschenunwürdige Umsiedlungen und zahlreiche negative Folgeerscheinungen kritisiert. Im Kapitel vier wird näher auf dieses Thema eingegangen. Zusammenfassend kann man Urban Renewal wie folgt kennzeichnen:

- Sanierung verfallener Bausubstanz durch Abriss und Neubau
- Zerstörung bestehender sozialer Gefüge und gewachsener Nachbarschaften
- Unzureichende und menschenunwürdige Umsiedlungsstrategien

**26** COLLINS William J./ SHESTER Katharine L., *Slum Clearance and Urban Renewal in the United States, 1949-1974*, S. 3

- Ausbeutung der ansässigen Wohnbevölkerung durch profitorientierte Immobilienentwickler aufgrund des Rückzuges der Stadt aus der Verantwortung über die Projektphasen wie Umsiedlung und Bereitstellung eines adäquaten Wohnersatzes
- Planungsgrundlagen für den Neubau folgen den Prinzipien der Charta von Athen

Amerika war mit solchen Stadterneuerungsstrategien aber nicht allein. In Europa sind großflächige Assanierungs- beziehungsweise Flächensanierungsprogramme durchaus mit dem Urban Renewal vergleichbar. 1974 wurde in Wien nach internationalem Vorbild das Stadterneuerungsgesetz beschlossen, welches die städtische Sanierung durch Abbruch und Neubau favorisierte.<sup>27</sup> Der wesentliche Unterschied in den Ausgangssituationen des amerikanischen und des österreichischen Programmes war jedoch, dass in Wien zur Zeit des Gesetzesbeschlusses kein Wohnungsmangel bestand und mit der *Novelle zum Mietengesetz 1974* ersatzlose Kündigungen und Abbruchspekulationen unterbunden werden konnten.<sup>28</sup> Das New Yorker Urban Renewal unterschieden hier die menschenunwürdigen Umsiedlungen, eine schon bestehende, extreme Wohnungsknappheit, welche durch die radikalen Sanierungsstrategien noch weitere Slumbildung forcierte, sowie die Ablehnung städtischer Verantwortung über Projektschritte. Während in Wien das Stadterneuerungsgesetz in keinem einzigen Fall bis zu einer Phase durchgezogen wurde, wo grundrechtliche Konsequenzen auftraten,<sup>29</sup> war es in Amerika durch die differenzierte Ausgangsbasis Standard. Für einen detaillierteren Einblick in die Stadterneuerung Wiens siehe Heinz Dolanskis „35 Jahre Gebietsbetreuungen, Ein Beitrag zur sanften Stadterneuerung in Wien“.

Wegen der zerstörerischen Wirkung wurden sowohl die Assanierung, die Flächensanierung und Urban Renewal in dieser Definition ab ca. der 1970er Jahre weltweit schrittweise aufgegeben.

### Die reale Utopie

Die von Robert Moses' verwirklichten Projekte werden in dieser Arbeit als reale Utopien oder als Teile davon betrachtet. Da dieser Begriff aber im wissenschaftlichen Sprachgebrauch häufig als Synonym zu einer urbanen Ideologie verwendet wird, soll nachfolgend ihre Differenzierung erläutert werden.

Sowohl bei der Utopie als auch bei der Ideologie spielt die Zukunft eine wesentliche Rolle. Die Utopie, von griechisch „der Nicht-Ort“, stellt den Entwurf einer fiktiven, zukünftigen Gesellschaftsordnung dar, welcher sich in der Architektur in einem neuartigen Konzept der gebauten Umwelt widerspiegelt. Während die Utopie jedoch durch ihre Unrealisierbarkeit gekennzeichnet ist, stellt die reale Utopie einen durch Abstraktion erreichten, gebauten städtischen Raum dar. Sie repräsentiert das gebaute Abbild ihrer zugrunde liegenden Ideale und wird meistens durch sehr radikale und kompromisslose Planungsmaßnahmen umgesetzt. In Kapitel sieben wird dies noch detaillierter erläutert. Als reale Utopie kann zum Beispiel die Stadt Brasilia gesehen werden.

<sup>27</sup> DOLANSKI Heinz, 35 Jahre Gebietsbetreuungen, Ein Beitrag zur sanften Stadterneuerung in Wien, S. 132

<sup>28</sup> DOLANSKI Heinz, 35 Jahre Gebietsbetreuungen, Ein Beitrag zur sanften Stadterneuerung in Wien, S. 133

<sup>29</sup> DOLANSKI Heinz, 35 Jahre Gebietsbetreuungen, Ein Beitrag zur sanften Stadterneuerung in Wien, S. 134



Die Ideologie, von griech „Lehre von der Idee“ oder „Lehre von der Vorstellung“, bezeichnet ein System von Ideen, Vorstellungen, Werturteilen und Begriffen und kann mit der Weltanschauung gleichgesetzt werden. Karl Mannheim, ein Soziologe und Philosoph, definierte den Ideologiebegriff zudem dadurch, dass er ein Denken darstellt, welches die Interessen einer Klasse oder Gruppe, im Zusammenhang mit einer etablierten sozialen Ordnung, voranzutreiben versucht.<sup>30</sup> Die urbanen Ideologien können in diesem Kontext als städtische Großflächensanierungen betrachtet werden, welche versuchen, eine bereits mächtige Klasse oder Gruppe zu bewahren oder zu verherrlichen. Sie finden eine Anlehnung an totalitäre Regime und ihre Entwürfe von Idealstädten, wie zum Beispiel Stadtplanungsstrategien zur Zeit des Stalinismus.<sup>31</sup>

Nichtsdestotrotz ist es schwierig, eine strenge Differenzierung zwischen einer urbanen Ideologie und einer realen Utopie zu ziehen. Eine urbane Ideologie legt ihren Fokus, ihre Vorstellung sowie ihre sozialen Ideale in Pläne, welche umgesetzt werden können, ohne dass sie eine grundlegende Umstrukturierung der Gesellschaftsordnung oder des sozialen Gefüges anstreben. Der Glaube, dass eine Ideologie nicht trotzdem unbeabsichtigt Wandel hervorrufen kann, ist aber irreführend. Eine reale Utopie ist hingegen ein Teil der Sozialtechnik und bestrebt mit ihrer Umsetzung sehr wohl gesellschaftliche Veränderungen. Aus diesem Grund erschien es passender, den Begriff der realen Utopie zu verwenden.

**30** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century*, S. xii

**31** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century*, S. xiii

TIGI  
ACADEMY

TIGI  
ACADEMY





# NEW YORK

Einzug der Moderne, eine Zeit vor Robert Moses

ONE WAY

## EINZUG DER MODERNE, EINE ZEIT VOR ROBERT MOSES

Das New York vor der Zeit, als Robert Moses an die Macht kam, war noch ein anderes. Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelte sich die Stadt zu einer faszinierenden und unvergleichlichen Weltmetropole. Um 1900 zählte sie bereits knapp 3,5 Millionen Einwohner, und diese Zahl würde sich in den darauffolgenden 30 Jahren verdoppeln. Hunderttausende wanderten jährlich über Ellis Island in die USA ein, viele von ihnen ließen sich in der heranwachsenden Weltstadt nieder. 1910 zählte New York ungefähr zwei Millionen Immigranten der ersten Generation, diese beeindruckend hohe Zahl, wie auch die Mannigfaltigkeit der Nationalitäten, machte es unvergleichbar in den gesamten USA.<sup>1</sup> Die Wirtschaft profitierte nicht nur vom europäischen Zustrom, sondern war auch darauf angewiesen, um den Bedarf an Arbeitskräften zu decken. Nichtsdestotrotz reisten viele Familien aus ärmlichen Verhältnissen ein, die in ihrer Heimat alles verloren hatten, oft Analphabeten, die in New York keine Beschäftigung fanden und in desolaten Quartieren hausen mussten.

Doch nicht die Einwanderungsquoten allein machten die Einzigartigkeit dieser Stadt aus, politisch, kulturell und auch wirtschaftlich gelang es New York bereits am Beginn des 20. Jahrhunderts, eine Art Vorreiterstellung einzunehmen. Vor allem das kulturelle Angebot und die wachsende Zahl von Künstlern und Intellektuellen, welche sich hier niederließen, prägte New Yorks Way of Life. Zudem entwickelten sich neue Formen des urbanen Lebens im Bereich des Wohnens, des Einkaufens, der Kommunikation, der Freizeitgestaltung wie auch des öffentlichen Personenverkehrs, welche dieses Phänomen ergänzen sollten.<sup>2</sup>

### Das Wohnen

Anfang 1900 war die Wohnsituation für mehr als die Hälfte der New Yorker Stadtbevölkerung sehr dürrtig. Üblich waren die sogenannten Mietskasernen, wo sich auf etwa sechs Stockwerken zum Teil mehr als 150 Personen in beengten Räumen drängten. Tageslicht fiel kaum ein, die Zimmer waren oft stickig und ungelüftet, das ganze Haus verfügte, wenn überhaupt, über zwei Toiletten je Etage, welche sich alle Bewohner teilen mussten.<sup>3</sup> Die größten Elendsquartiere fanden sich am südlichen Ende Manhattans, und hier resultierte diese desolante

<sup>1</sup> LAHUSEN Caroline, „Das Vorzimmer Amerikas“ in: GeoEpoche Nr. 33, New York 1625-1945, Die Metropole der Moderne, S. 101

<sup>2</sup> BURNS Ric/SANDERS James, New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute, S. 301 - 307

<sup>3</sup> BURNS Ric/SANDERS James, New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute, S. 300

Wohnsituation in einer bis dahin noch nie gemessenen Dichte: Im Schnitt waren das 100.000 Menschen pro km<sup>2</sup>. Würde man dies auf die Gesamtfläche der Stadt umlegen, hätte New York damals 78 Millionen Einwohner gehabt! <sup>4</sup>

Wien, zu Beginn des 20. Jahrhunderts die viertgrößte Stadt der Welt, welche ebenfalls durch desolate Wohnverhältnisse in Zinshäusern und „Bassena-Wohnungen“ Europaweit für Aufsehen sorgte, konnte im Vergleich zu New York „nur“ eine Bevölkerungsdichte von 7.495 Menschen pro km<sup>2</sup> aufweisen.<sup>5</sup> 80% der Bevölkerung lebten hier in schlechten bis fast leidvollen Lebensverhältnissen, doch die Dichte war mit jener der New Yorker Lower East Side noch nicht einmal annähernd vergleichbar.

Um wirksam gegen diese überfüllten Stadtquartiere vorzugehen, verabschiedete der Staat den sogenannten Tenement House Act, ein Gesetz, welches bei Neubauten Vorschriften wie auch Qualitätskontrollen vorsah, da diese bis dahin noch nicht existierten. Man versuchte durch diesen Eingriff in die Stadtentwicklung, von nun an auch für ärmere Bevölkerungsschichten einen adäquaten Wohnraum sicherzustellen.<sup>6</sup> Es war der erste Anstoß für eine Neuorientierung und die ersehnte Verbesserung im Wohnbausektor.

### **Die neuen Bürotürme**

Den Inbegriff der amerikanischen Moderne stellte wohl der Anfang des 20. Jahrhunderts beginnende Hochhausboom dar. Die kurz davor entwickelte Stahlskelettbauweise veranlasste vor allem Großunternehmen und namhafte Firmen, nicht nur neuen Büroraum, sondern auch ihre eigenen Statussymbole zu errichten. Manhattan ist eine Insel, welche schon zu dieser Zeit bis an ihre Nordspitze verbaut war. Nicht nur die Wohndichte war hoch, sondern auch die Unternehmenskonzentration in Lower Manhattan hatte eine kritische Grenze erreicht.<sup>7</sup> Der Raumbedarf der wachsenden Firmen schien durch die neuen technischen Möglichkeiten gelöst zu werden. Die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts veränderte sich so die New Yorker Skyline. Nicht nur die Unternehmen innerhalb New Yorks, sondern auch die konkurrierenden Städte New York und Chicago versuchten, sich in dieser Zeit gegenseitig im Hochhausbau zu überbieten, und errichteten nicht nur Statussymbole, sondern auch Meisterwerke der Architektur.

### **Die beginnende öffentliche Mobilität**

Die Mittelklasse erfreute sich währenddessen einer neuen Definition im Bereich der Mobilität. Mit der Eröffnung der New Yorker Subway, den vergleichbar niedrigen Fahrpreisen und stetigem Ausbau des Schienennetzes war es plötzlich möglich, innerhalb kurzer Zeit aus dem idyllischen Umland in die City zu pendeln. Augenblicklich war es nicht mehr notwendig, in einem geographischen Nahbereich zum Arbeitsplatz zu wohnen, und dies erlaubte dem wachsenden und teils sehr überfüllten Manhattan zu entfliehen. Unzählige Vororte mit Reihenhäusern entstanden, wo sich Mittelklasse-Familien die Miet- bzw. Kaufpreise leisten

<sup>4</sup> BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 300

<sup>5</sup> Bevölkerung um 1910: Statistik Austria, Fläche Wien um 1910: URL: <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.w/w558139.htm> – Link vom 21.02.2012

<sup>6</sup> LAVINE Amy, *From Slum Clearance To Economic Development: A Retrospective Of Redevelopment Policies In New York State*, S. 216 - 217

<sup>7</sup> 96 der 200 größten Unternehmen des Landes waren in New York City angesiedelt. Siehe: BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 231

konnten. Es war das Streben nach einem Eigenheim, später gar nach einem freistehenden Einfamilienhaus, welches diese erste Welle einer Suburbanisierung auslöste. In Manhattan hätte man diese Möglichkeit nicht gehabt, es war nach wie vor eine Insel voller Superblocks, wachsender Bürohochhäuser und einer beginnenden Form von Wohnen in Apartmenttürmen.<sup>8</sup>

### Das Auto

Das Automobil ist eines der unabdingbaren Statussymbole des amerikanischen Lebens, welches die Gesellschaft vor allem in den ersten vier Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts nachhaltig veränderte. Zu seinen Anfängen den wenigen Reichen als Luxusgut vorbehalten, war es zur damaligen Zeit nicht mal annähernd so bedeutend wie der stattfindende Ausbau der Eisenbahnverbindungen ins Umland. Es war kaum vorstellbar, dass dieses motorbetriebene Transportmittel jemals ernsthaft konkurrenzfähig werden würde. Doch Henry Ford und Alfred P. Sloan, die Gründerfiguren der amerikanischen Autoindustrie, verhalfen schlussendlich der ganzen Nation, verglichen mit Europa bereits eine Generation früher, zu individueller Mobilität.<sup>9</sup> Dieser Inbegriff der Freiheit wurde möglich, als mit der Einführung der Fließbandproduktion die Preise zu sinken begannen. 1928 waren bereits 80% der weltweit gezählten Autos in den USA registriert und nur zwei Jahre später verfügten 87% aller US-amerikanischen Haushalte über ein registriertes Kraftfahrzeug.<sup>10</sup> Diese Massenmotorisierung hatte aber auch eine über die nachfolgenden Jahre entstandene, extreme Abhängigkeit vom Automobil zur Folge.

Die Unterschiede zwischen der amerikanischen und europäischen Mobilität finden ihren Ursprung in der durch Henry Ford entwickelten Serienproduktion. Während Ford das Model T, den Archetyp des leichten, preiswerten, aber leistungsstarken, amerikanischen Autos entwickelte, welches für jedermann attraktiv und erschwinglich sein sollte, produzierten europäische Hersteller hauptsächlich für die wohlhabende Oberschicht, und das mit mehreren Modellen, zu unterschiedlichen Preisen, alle davon wesentlich teurer als das amerikanische Musterauto.<sup>11</sup> In Europa war man der Überzeugung, dass die Kaufkraft für ein billiges Modell nicht ausreichen würde, was die Arbeitsproduktivität in diesem Sektor Jahrzehnte niedrig hielt. Dies sollte sich in den 1930er Jahren als eine Fehleinschätzung erweisen, als die enorme europäische Nachfrage nach Billigautos und Traktoren lediglich durch die amerikanische Produktion abgedeckt werden konnte.<sup>12</sup> Der schon anfangs weitaus geringere Absatz an Kraftfahrzeugen in Europa hatte aber auch andere Gründe. Hier gab es einerseits eine Kraftfahrzeugsteuer und andererseits Zollbeschränkungen zwischen den einzelnen Ländern, was den Import von ausländischen Modellen erneut teurer werden ließ. Die USA schufen sich innerstaatlich zudem ein Monopol in ihrer eigenen Autoindustrie, indem sie zwischen den einzelnen Bundesstaaten zollfreien Handel betrieben und die europäische Konkurrenz durch 30%ige Einfuhrgebühren ausschlossen.<sup>13</sup> Die Vertreter der amerikanischen Automobil-, Rei-

**8** BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 301-307

**9** KÖTH Anke/MINTA Anna/SCHWARTNIG Andreas, *Building America, Die Erschaffung einer neuen Welt*, S. 247

**10** KÖTH Anke/MINTA Anna/SCHWARTNIG Andreas, *Building America, Die Erschaffung einer neuen Welt*, S. 248

**11** KÖTH Anke/MINTA Anna/SCHWARTNIG Andreas, *Building America, Die Erschaffung einer neuen Welt*, S. 248

**12** KÖTH Anke/MINTA Anna/SCHWARTNIG Andreas, *Building America, Die Erschaffung einer neuen Welt*, S. 249

**13** KÖTH Anke/MINTA Anna/SCHWARTNIG Andreas, *Building America, Die Erschaffung einer neuen Welt*, S. 249

fen- und Ölindustrie, all jene, die sich am Boom des Kraftfahrzeugs bereicherten, dämmten zudem die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs ein. General Motors kaufte zum Beispiel systematisch Straßenbahnlinien auf, um sie durch Busse zu ersetzen. Einige US-Städte, unter ihnen Los Angeles, erlebten so einen kompletten Rückbau des öffentlichen Bahnnetzes. Die neugewonnene individuelle Mobilität und kürzere Reisezeit bedeuteten für viele Menschen aber eine Lebensverbesserung und erleichterten ihren Arbeitsalltag. Bewohner ländlicher oder abgeschiedener Regionen hatten plötzlich Zugang zu Bildung, Gesundheit und Kultur. Das soziale Leben hatte sich gewandelt. Die vielen Vorteile brachten aber eine schwerwiegende Abhängigkeit vom Automobil. Eine neue Konsumkultur entwickelte sich, welche ohne das Kraftfahrzeug in Amerika schwer überlebensfähig wäre. Hierzu zählen große Shopping Malls, Autokinos, Drive-In Restaurants, Motels, später Fast Food Ketten und sogar Drive-In Kirchen.<sup>14</sup>

### Der Stadtraum im Wandel

Die Konsequenzen der privaten Mobilität ließen jedoch nicht lange auf sich warten: Die Nutzung der Straßen beziehungsweise des öffentlichen Raumes veränderte sich. Bis zur Erfindung des Automobils galt der Straßenraum als Erweiterung des Bürgersteiges und wurde so von den Anrainern auch genutzt. Kinder spielten vor ihren Häusern, es fand öffentliches Leben statt, unterschiedliche Arten sozialer Interaktion. Das Auto nahm diesen Raum innerhalb kürzester Zeit in Besitz. Es raste mit einer bis dahin noch nie da gewesenen Geschwindigkeit durch die Straßen und verursachte zahlreiche tödliche Zusammenstöße mit Bürgern, die meisten davon Kinder, welche dort ihre Freizeit verbrachten. Das Auto war ein Objekt, welches sich innerhalb seiner ersten Jahrzehnte zu einer Art Statussymbol für sozialen Wohlstand entwickelte. Es stellte ein unumgängliches Puzzlestück des sozialen Aufstieges, mit den ebenfalls zugehörigen Komponenten Eigenheim und Freizeit, dar und war aus dem New Yorker Leben nicht mehr wegzudenken. Doch diese Entwicklung wurde begleitet von einer gewissen Ironie: Die Freizeit, nach der man strebte und die man plötzlich vermehrt auch hatte,<sup>15</sup> konnte man nirgendwo verbringen - trotz des Automobils. Anfang der 1930er Jahre waren lediglich 7.28% der Stadtfläche<sup>16</sup> als Erholungsgebiet gewidmet. Dies ist im Vergleich eine sehr niedrige Zahl und selbst diese ist trügerisch, denn das meiste war lediglich brach liegendes, ungenutztes Land. Und die vorhandenen Parks waren in einem sehr schlechten Zustand. Central Park, die heute wohl schönste und berühmteste Erholungsinsel New Yorks, war 1932 verfallen. Robert A. Caro beschreibt den Park als ungesätes Stück nackter Erde, dekoriert mit Inseln zottigen Unkrauts, welche sich bei Regen in ein Schlammloch verwandelten. Die Parkeinrichtung verfallen, die Spazierwege beschädigt, die Reitwege voller Mist. Die Menagerie mit ihren Tieren war so verfallen, dass die Angestellten im Falle eines Feuers den Ausbruch eines Löwen oder Tigers fürchten mussten. Renoviert wurde jedoch nicht, man bezahlte hingegen bewaffnete Wachposten, die im Brandfall Erlaubnis hatten, die wilden Tiere

**14** KÖTH Anke/MINTA Anna/SCHWARTNIG Andreas, *Building America, Die Erschaffung einer neuen Welt*, S. 255

**15** Die Wochenarbeitszeit betrug vor dem ersten Weltkrieg üblicherweise 70 Stunden und wurde vor Ende der 1920er Jahre auf 45 reduziert.

**16** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 336

zu erschießen. Um dieses „Traumbild“ eines Erholungsgebietes zu vervollständigen, ist die durch Inzucht degenerierte Schafherde zu erwähnen, welche auf Höhe Central Park West graste. So hatte sich Olmsted „seinen“ Park wohl nicht vorgestellt.<sup>17</sup> Um die anderen wenigen Grünanlagen war es auch nicht besser bestellt. Laut einem Gutachten der Park Association gab es zu dieser Zeit keine einzige Struktur jeglicher Art in irgendeinem Park, welche nicht einer sofortigen Reparatur oder Renovierung bedurfte. Sollte es irgendwo eine unbeschädigte Statue gegeben haben, konnte man sie nicht finden.<sup>18</sup> Die Leidtragenden waren aber nicht nur die nach Erholung, Licht, Luft und Sonne ringenden Erwachsenen, sondern auch Kinder. Diese hatten ihren Spielraum auf der Straße zugunsten des Automobils verloren und fanden kaum Ersatz. Spielplätze waren Mangelware. Für die ca. 1.700.000 Kinder unter zwölf Jahren, die schätzungsweise 1932 in New York lebten, gab es genau 119 Spielplätze in der gesamten Stadt.<sup>19</sup> Das bedeutet ein Spielplatz für 14.000 Kinder - und selbst diese waren in einem schlechten Zustand. Noch schlimmer sah es nur mehr mit Schwimmbädern aus - es gab genau zwei.<sup>20</sup> Wien verfügte im Vergleich dazu bereits 1924 über sieben Kinderfreibäder innerhalb öffentlicher Parkanlagen.<sup>21</sup>

Was also tun? In das Auto steigen, über die Grenzen der Stadt, hinaus ins Grüne fahren? Dies stellte sich schnell als Illusion heraus. Nachdem sich durch eine geschickte Marktstrategie, die es erlaubte, Fahrzeuge auf Kredit zu kaufen, nun unzählige Mittelklasse-Bürger eines Automobils erfreuten, wurde klar, dass New Yorks Straßen bei weitem nicht für dieses Verkehrsaufkommen konzipiert waren. Denn selbst wenn es Erholungsgebiete außerhalb der dichtverbauten Stadt gab, führten keine Wege dorthin. Die großen Boulevards verengten sich am Stadtrand zu zweispurigen Landstraßen, welche lediglich dem Anrainerverkehr gewidmet waren. Die Massen an Erholung suchenden New Yorker Familien verwandelten sie in lange Staukolonnen und anstelle von Entspannung gab es Frust.<sup>22</sup> Es war auch ein schwieriges Unterfangen, sich aus dieser Sackgasse zu befreien. So innovativ die Erfindung und Einführung des Automobils zu sein mochte, keiner hatte wohl mit der explosionsartigen Zunahme an Fahrzeugen innerhalb der Stadt gerechnet und schon gar nicht in so kurzer Zeit. Hatte man es jedoch irgendwie einmal aus New York City heraus geschafft, auf der Suche nach einem Picknickplatz oder einem Badevergnügen auf einem der schönsten Strände Long Islands, wartete schon die nächste Ernüchterung: Das meiste Land war in Privatbesitz. Entweder waren es einheimische Fischer, die gegenüber der plötzlich zuströmenden Stadtbevölkerung misstrauisch waren, oder die reichsten Familien Amerikas - beide hatten die Grundstücke entlang der Küsten für sich reserviert. Dies wurde durch drohende Schilder „Betreten verboten - Privatbesitz“ oder gar Wachposten demonstriert. Für Familien aus der Stadt konnte die Suche nach einem Stück grüner Erde Stunden dauern und oft sogar erfolglos enden.<sup>23</sup>

## Zusammenfassung

Die Moderne war in New York City mit all ihren innovativen Erfindungen und Entwicklungen

**17** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 334 - 335

**18** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 332

**19** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 337

**20** GUTMAN Marta, „Equipping The Public Realm“ in: BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 75

**21** KOSZTECZKY Gertraud, *Die Geschichte der Wiener Grünflächen im Zusammenhang mit dem sozialen Wandel ihrer BenützerInnen*, S. 78

**22** BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 402

**23** BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 402



voll angekommen, doch schien es, nochmals zusammengefasst, drei grundlegende Probleme zu geben:

- Der Ausbau der öffentlichen Infrastruktur steigerte einerseits die wirtschaftliche Attraktivität der Stadt, andererseits aber auch die vorhandene Dichte der fünf Bezirke. Als Konsequenz des wachsenden Wohlstands, beziehungsweise der Möglichkeit, ein Auto auf Raten zu erwerben, fuhren schon bereits 1924 ca. 800.000 PKW durch New Yorks Straßen.<sup>24</sup> Der städtische Raum war jedoch nicht für diese Art von Individualverkehr konzipiert und maßlos überlastet.
- Der Besitz eines Automobils war für viele gleichbedeutend mit der Möglichkeit einer vielfältigen Freizeitnutzung. Da die Stadt kaum Möglichkeiten für Erholung, Spielen, Baden oder Sport anbot, suchten dies viele Bewohner auswärts. Doch die Kilometer langen Strände von Long Island, die satten Grünflächen oder Wälder waren fest in Privat- oder Gemeindebesitz und der Zugang für Stadtbewohner wurde strikt verwehrt. Die Nachfrage an Rekreation war enorm, das Angebot kaum vorhanden.
- Die desolate Wohnsituation in bestimmten Stadtquartieren war trotz des neu verabschiedeten Gesetzes nur langsam am Abklingen. Vor allem im innerstädtischen Bereich fanden sich nach wie vor Nachbarschaften mit enormer Dichte, welche von der Stadtpolitik oder den Verantwortlichen der Stadtplanungsmechanismen als Slums bezeichnet wurden.

Robert Moses sollte in den folgenden Jahrzehnten die komplexe Herausforderung annehmen und für Greater New York ein einzigartiges System von neuen Verkehrsadern und Erholungsanlagen verwirklichen, sowie sich auch maßstäblich am New Yorker Slum Clearance Program beteiligen. Ein sowohl im Ausmaß wie auch der Methodik unvergleichbares Lebenswerk, bei dem auch Robert A. Caro feststellen musste:

„Wäre New York ein besserer Ort zum Leben, wenn Robert Moses nie etwas gebaut hätte? ... Das lässt sich unmöglich sagen ... Man kann nur mit Bestimmtheit sagen, dass es eine andere Stadt wäre.“<sup>25</sup>

**24** BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 401

**25** Robert A. CARO - BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 405





# **ROBERT MOSES**

**Kurzbiographie einer komplexen Persönlichkeit**

## KURZBIOGRAPHIE EINER KOMPLEXEN PERSÖNLICHKEIT

Um Robert Moses' Lebenswerk in seiner gesamten Dimension erfassen zu können, ist es wichtig, sich mit ihm als komplexe Persönlichkeit, mit seinem Werdegang und den Ursprüngen seiner Ansichten zu beschäftigen. Seine Lebensgeschichte erleichtert einem den Zugang zum besseren Verständnis seiner Ideale und Methoden ihrer Umsetzung. Er war kein Architekt, kein gelernter Stadtplaner, kein Mann, der je ein politisches Amt inne hatte, und trotzdem, Robert Moses war eine der einflussreichsten Persönlichkeiten in New Yorks städtebaulicher Geschichte.

Er kam am 18. Dezember 1888 als zweiter Sohn der deutsch-jüdischen Einwanderer Emanuel Moses und Isabella (Bella) Silverman Cohen zur Welt. Sie wohnten zu dieser Zeit in New Haven, wo der Vater einen erfolgreichen Kaufladen führte, doch zogen auf Bellas Drängen 1897 nach New York.<sup>1</sup> Sie galt schon damals als eine sehr willensstarke Persönlichkeit, war vielseitig sozial engagiert und verfolgte ihre Ideale mit unermüdlicher Ausdauer - Eigenschaften, welche sie ihrem Sohn unverkennlich vererbte.

Seine Kindheit verbrachte Robert Moses im Wohlstand. Er wohnte in einem schönen Haus, es gab einen Koch, Bedienstete, die Familie konnte sich im Sommer teure Ausflüge leisten und die Kinder wurden überall hin mit einem Auto gefahren. Hierfür gab es einen eigenen Chauffeur und dies war ein Zustand, der sich in Robert Moses' Leben nicht ändern sollte: Selbst als er älter wurde, lernte er nie Auto zu fahren.<sup>2</sup>

Seine schulische Laufbahn meisterte er mit Bravour. Er war fleißig, ein hervorragender Schüler, exzellenter Sportler und genoss ein gutes Ansehen unter den Lehrern. Und bereits 1905, in einem Alter von 16 Jahren, wurde er an der Yale University angenommen.<sup>3</sup>

Die Universität jedoch war, obwohl nach Außen anders proklamiert, eine geschlossene Gesellschaft. Es machte für Robert Moses' Klassenkameraden keinen Unterschied, ob er in den Staaten geboren war, ob gläubig oder nicht, für sie war er ein Jude. Diese Tatsache erschwerte ihm die Mitgliedschaft in den angesehenen Verbindungen und machte ihn schon im Vorhinein zu einem Außenseiter.<sup>4</sup> Der Fakt, dass er bei seinem Universitätsantritt um

**1** FLINT Anthony, *Wrestling With Moses, How Jane Jacobs Took On New York's Master Builder and Transformed the American City*, S. 36

**2** FLINT Anthony, *Wrestling With Moses, How Jane Jacobs Took On New York's Master Builder and Transformed the American City*, S. 36

**3** FLINT Anthony, *Wrestling With Moses, How Jane Jacobs Took On New York's Master Builder and Transformed the American City*, S. 37

**4** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 38 -39



Robert Moses in seinem Büro

gute zwei Jahre jünger war als die meisten seiner Kollegen, bestärkte diese Tendenz nur. Während die anderen Studenten ihren universitären gesellschaftlichen Verpflichtungen nachgingen oder am Abend feierten, schloss sich Robert Moses in seinem Zimmer ein, las Bücher und schrieb Gedichte.<sup>5</sup> Ironischerweise war es genau das, dass seine Klassenkameraden in den folgenden Jahren auf ihn aufmerksam werden ließ. Sie begannen ihn zu bewundern, für seinen Intellekt und seine Strebsamkeit. Er fand Freunde, begann seine Lyrik im *Yale Courant* zu publizieren und trat dem Schwimmteam bei.<sup>6</sup> Hier begann die Zeit, in der seine unermüdliche Willensstärke, für seine Ideale einzutreten und zu kämpfen, Gestalt annahm. Als Teil des Redaktionsteams vom *Yale Courant* schrieb er unter anderem Artikel über den Missstand der mangelnden sozialen Weiterentwicklung in Yale, die, seiner Meinung nach, daran läge, dass der Mitgliedschaft in einer bedeutenden Verbindung mehr Wert beigemessen würde als der erbrachten (vor-)universitären Leistung. Er setzte sich weiters aktiv für die Etablierung der sogenannten „minor sports“<sup>7</sup> ein und erreichte sogar zugunsten dieser eine Abzweigung eines Teils der für Football genehmigten Fördermittel. In der Selbstsicherheit, die er durch aktive Nutzung der Studentenpresse gewann, schien er sich aber bald zu überschätzen. Durch einen kontroversen Vorschlag zur Gewinnung neuer Geldmittel für das Schwimmteam katapultierte er sich selbst ins Out. Der Captain des Teams war nicht einverstanden, Moses übte Druck aus und drohte mit seinem Austritt in der Annahme, unentbehrlich zu sein - doch zu seiner Überraschung ließ man ihn eher gehen als seinen Forderungen nachzukommen.<sup>8</sup> Er trat dem Schwimmteam nie wieder bei. Dies bedeutete eine wichtige Lektion in seinem Werdegang, die aber auch das beginnende kompromisslose Streben zum Erreichen seiner persönlichen Ziele einleitete. 1909 feierte er seinen Abschluss in Yale, ganz anders als zu seinen Anfängen, mit Freunden, Bewunderern und dem Verlangen nach einer Arbeit im Staatsdienst.<sup>9</sup>

Bevor er in das Berufsleben einsteigen sollte, ermöglichte es ihm seine Familie mit einer großzügigen finanziellen Unterstützung, nach Oxford, England, zu gehen, um einen Stu-

**5** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 39

**6** FLINT Anthony, *Wrestling With Moses, How Jane Jacobs Took On New York's Master Builder and Transformed the American City*, S. 37

**7** Als „minor sports“ galten Anfang des 20. Jahrhunderts in Yale unter anderem Schwimmen, Tennis, Golf, Schießen, Wrestling,... Sie waren nur bedingt verbreitet, die Universitätsteams meist noch sehr jung, im Aufbaustadium und dementsprechend gab es geringes Interesse seitens der Studierenden. Dies natürlich in Vergleich gesetzt mit populären Sportarten wie Baseball und Football. Angaben aus: CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 42

**8** FLINT Anthony, *Wrestling With Moses, How Jane Jacobs Took On New York's Master Builder and Transformed the American City*, S. 38

**9** FLINT Anthony, *Wrestling With Moses, How Jane Jacobs Took On New York's Master Builder and Transformed the American City*, S. 38

dienlehrgang in Jura und politischer Wissenschaft zu absolvieren. Hier lernte er zu debattieren und schrieb nebenbei weiterhin für eine Yale Zeitung Artikel. Doch das wohl Bemerkenswerteste war seine Doktorarbeit mit dem Titel: „The Civil Service of Great Britain“<sup>10</sup>

Moses bewunderte die Organisation der britischen Staatsbediensteten in vielerlei Hinsicht, aber wohl am meisten aufgrund der Differenzierung zweier Klassen: Jene kleinere Division mit administrativen Tätigkeiten, befugt zu richtungsweisenden und politischen Entscheidungen, reserviert für die studierten Männer, und die viel größere, bestehend aus einfachen Büroangestellten mit niedrigerem Bildungsstand, zur Ausführung der operativen Arbeit. Durch das strikte Korsett an Regeln und Vorgaben war es jedoch für eine Person aus der unteren Klasse praktisch unmöglich, ungefragt des Intellekts oder Engagements, in die oberen Ränge aufzusteigen. Moses war begeistert.<sup>11</sup>

Aber wo blieb da die Demokratie in solch einem System, fragte sich auch Robert A. Caro, konnte ein Mann ‚niederer‘ Herkunft, mit genug Fleiß, Zielstrebigkeit und nötigem Intellekt eine Beförderung erlangen? Robert Moses beantwortete diese Frage in einem Interview etwa folgendermaßen:

*...In gewissem Sinne ist es eine grausame Sache, Klassenunterschiede zu definieren - selbst wenn sie nur intellektueller Natur sind. Aber wohin führt uns unsere Sympathie? Kann der Staat Defekte einer frühen Prägung oder mangelnden Bildung reparieren? Kann er einem durchschnittlichen Individuum den nötigen Intellekt, Scharfsinn und kultivierte Umgangsformen verleihen, die ihm aufgrund der in ihr lebenden ökonomischen Zwangslage verwehrt wurden? ... Es sollte keine soziale Barriere für die Beförderung von der unteren zur oberen Division geben - aber machen wir uns doch selbst nichts vor. ... Jene, die bereit sind, um über die Ränge zu steigen, werden wenige und dünn gesät sein.*<sup>12</sup>

Diese Art von divisionaler Organisation war zu Beginn des 20. Jahrhunderts in den USA noch völlig unbekannt. Moses sah jedoch nicht die vollendete Perfektion in der britischen Strukturierung und arbeitete einen adaptierten Entwurf für den Staat New York aus. Durch diesen Vorschlag sollten Regierungsmitarbeiter nach ihren Qualifikationen und der erbrachten Leistung beurteilt, eingestellt, gefördert und bezahlt werden, gegengleich der vorhandenen Vetternwirtschaft. Die Posten der höheren Division wären jedoch nach wie vor für Männer reserviert, die eine elitäre Ausbildung abschließen durften.<sup>13</sup>

Nach seiner universitären Ausbildung war Robert Moses bereit für den Einstieg in das Berufsleben. Er fand einen unbezahlten Posten im *Bureau of Municipal Research* in New York. Wie so oft in seiner späteren beruflichen Laufbahn war ihm Geld oder ein Gehalt nebensächlich, eine Einstellung, die er sich durch die Unterstützung seiner wohlhabenden Familie leisten konnte.<sup>14</sup>

Das *Bureau of Municipal Research* arbeitete zu dieser Zeit an einer Restrukturierung des städtischen Regierungssystems. New York City war durch eine korrupte Parteipolitik der sogenannten *Tammany Hall Machine* heruntergewirtschaftet und durch zahlreiche Skanda-

**10** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 52

**11** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 53

**12** Zwecks besserem Verständnis wurde dieses Zitat von der Verfasserin übersetzt. Original in CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 54

**13** FLINT Anthony, *Wrestling With Moses, How Jane Jacobs Took On New York's Master Builder and Transformed the American City*, S. 38

**14** FLINT Anthony, *Wrestling With Moses, How Jane Jacobs Took On New York's Master Builder and Transformed the American City*, S. 39

le, missbräuchliche Verwendung von Ressourcen und politischen Klientelismus geprägt.<sup>15</sup> Durch die gezielt geschaffenen Abhängigkeitsverhältnisse gab es keine klare Organisationsstruktur mit variierenden Gehältern für dieselben Arbeitsposten.

Moses erarbeitete einen für damalige Verhältnisse revolutionären Entwurf, leistungsabhängig, mit einem zugehörigen Plan für die Erfassung, Evaluierung und Anpassung der bestehenden Arbeitsplätze. Aufgrund politischer Führungswechsel sollte sein Vorschlag jedoch nicht zur Umsetzung kommen.<sup>16</sup>

Während das *Bureau of Municipal Research* lediglich eine beratende Tätigkeit hatte, bekam Robert Moses 1918 eine Anstellung bei Mrs. Belle Moskowitz<sup>17</sup> zur Leitung einer neugegründeten Kommission, die einen Entwurf für die Neuorganisation der Landesregierung zur Aufgabe hatte. Und Mrs. Moskowitz machte keine Empfehlungen, sie schrieb Gesetze. Bereits vorhandene Studien belegten, dass landesweit 169 unterschiedlichen Departments, Büros, Komitees und Kommissionen, viele mit überlappenden Zuständigkeitsbereichen, existierten - Steuern wurden zum Beispiel durch sieben verschiedene Geschäftsstellen eingetrieben. Die Machtstruktur war ebenso kaum ablesbar: Einige Führungskräfte der verschiedenen Abteilungen unterstanden dem Gouverneur, andere wiederum der Legislative, und einige weitere Selbstgewählte weder dem einen noch dem anderen.<sup>18</sup>

In diesen Jahren lehrte ihn Mrs. Moskowitz, die erarbeiteten Empfehlungen auch tatsächlich umzusetzen. Trotz seiner Sturheit in der Annahme, dass Restrukturierung nur dann funktioniert, wenn man den in der Theorie perfekten Plan auch kompromisslos anwendet, musste er lernen, auf politische Gegebenheiten und vorhandene Machtstrukturen Rücksicht zu nehmen. Abstriche und Abweichungen von seinen idealisierten Konzepten mussten vorgenommen werden, um sich die Unterstützung der Wählerschaft oder der Legislative zu sichern.

Der Restrukturierungsentwurf wurde, wie auch schon der für die Stadt, zurückgewiesen. Doch Moses profitierte in einer anderen Art und Weise: In Al Smith, dem amtierenden Gouverneur der damaligen Zeit, fand er einen Freund und loyalen Unterstützer seiner Projekte, ein Fakt, der sich während dessen gesamter Amtszeit nicht ändern sollte.

Zu Beginn der 1920er Jahre, während einer Zeit von Arbeitslosigkeit, begann Moses' unermüdlicher Geist, den Traum von *State Parks* auf Long Island, aber auch im Großraum New York, bis in das kleinste Detail auszuformulieren. Diese ideale Vorstellung von einer Parklandschaft in enormen Ausmaßen wurde von einer bemerkenswerten Hingabe und einem faszinierenden Glauben daran, diese auch tatsächlich irgendwann verwirklichen zu können, begleitet. Es ist beeindruckend, wie jemand, der in seiner bisherigen beruflichen Laufbahn keine Durchsetzung der eigenen Projekte erreichte, mit einer Sturheit und Zuversicht Visionen von Großprojekten konkretisiert, um sie dann zu einem späteren, geeigneten Zeitpunkt auch tatsächlich auszuführen.

1922, nach Al Smiths Wiederwahl, wurde Robert Moses ein Teil seines engsten Beratersta-

**15** Politischer Klientelismus bezeichnet den Tausch von Gefälligkeiten, Gütern und Dienstleistungen von Seiten parteipolitischer Führungspersönlichkeiten gegen politische Unterstützung oder Loyalität, etwa in Form von Wahlstimmen, von Seiten der Klienten.

**16** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 73 - 75

**17** Belle Moskowitz war als politische Beraterin für Gouverneur und Präsidentschaftskandidat Al Smith tätig.

**18** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 96



Robert Moses, Oktober  
1952, Fotograf: Alfred  
Eisenstadt



bes in Albany.<sup>19</sup> Seine Zuständigkeit umfasste unter anderem die Aufsetzung von Gesetzestexten und er erarbeitete sich die Stellung als der effizienteste und treueste Helfer des Gouverneurs. Die Mühen sollten nicht ungelohnt bleiben, Moses' 1923 verfasster *State Park Plan for New York* wurde auf Drängen des Gouverneurs ein Jahr später von der Legislative verabschiedet, und als Al Smith ihm schlussendlich 1924 den Vorsitz der *Long Island State Park Commission* anbot, nahm Moses' Vision von einem miteinander verknüpften System an Erholungsgebieten in ganz New York endlich Gestalt an.<sup>20</sup>

Die Zeit war gekommen, aus Träumen Realität werden zu lassen. Die beruflichen Erfahrungen unter Mrs. Moskowitz und die Arbeit in Albany ließen ihn zu einem exzellenten Gesetzesschreiber werden. Er studierte die Texte nicht nur, er korrigierte und formulierte sie neu. Im Einsatz einer präzisen und bewussten Formulierung, wie auch im Spiel mit der Satzbedeutung und seiner (Fehl-)Interpretation, wurde er Meister. Die nötigen gesellschaftlichen Kontakte und das Know-How über politische Machtverhältnisse und ihre Wechselbeziehungen rundeten das Wissen des angehenden Master Builders ab.

Dies waren die besten Voraussetzungen, um endlich seine eigenen Projekte umzusetzen.

**19** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 136 - 142

**20** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 171





# PROJEKTE: ERHOLUNGSGEBIETE

Ein Lebenswerk im Überblick  
Neue Spielplätze für New York City  
Case Study

## EIN LEBENSWERK IM ÜBERBLICK

*„Our watchword should be that we found our city a wilderness of stone and steel, crowded and inaccessible, and that we opened it to light and air, planted with the green of parks and the laughter of playgrounds and carved out wide spokes of rims for parkways and expressways to make the city and country one.“<sup>1</sup>*

So fasste Robert Moses seine eigene urbane Vision zusammen. Seine Arbeit in den 1930er Jahren, aber auch bis an das Ende seiner Zeit als *Park Commissioner* 1960, wurde landesweit wie auch international bewundert. Sein Verdienst ist ein bemerkenswert schneller, wenn nicht der schnellste und größte, Ausbau an öffentlichem Erholungsraum in der Geschichte Amerikas. In hauptsächlich nur einem Jahrzehnt sanierte er New Yorks vernachlässigte Strände, errichtete State Parks, baute hunderte Spielplätze und machte diese neuen Freizeiteinrichtungen durch seine neuen Straßen und Brücken erreichbar. Die nachfolgenden Darstellungen sollen den Umfang seiner Arbeit<sup>2</sup> verdeutlichen, bevor im nächsten Kapitel auf einen Teilbereich näher eingegangen wird.

### **Long Island State Parks**

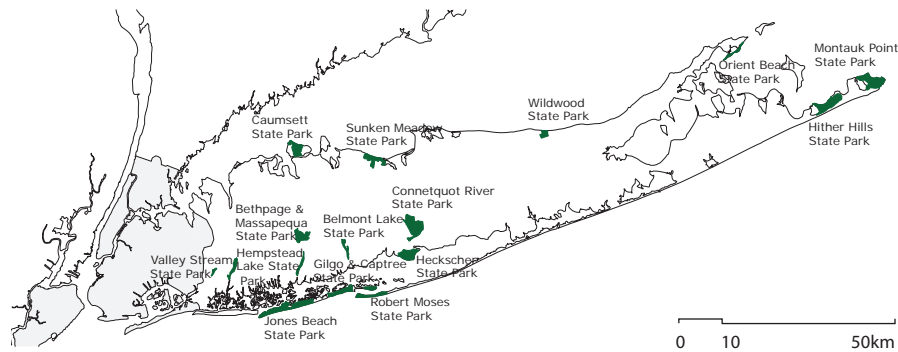
Durch den Vorsitz in der *Long Island State Park Commission* baute Robert Moses eine Reihe von Parks, alle durch landschaftlich ansprechend gestaltete Parkways verbunden, die von der Stadtgrenze New Yorks bis nach Montauk Point reichen. Sie entsprachen dem höchsten Standard an architektonischer Gestaltung, die besten Materialien wurden verbaut, und die Liebe zum Detail war überdurchschnittlich hoch.

### **New York City Parks und Spielplätze**

Da die Definition von einem Park in Amerika auch ein Spiel- oder Sportfeld miteinschließt, ist eine klare Einteilung bzw. Unterscheidung dieser Rekreationsflächen schwierig. Fakt ist, dass der Umfang der von Robert Moses umgesetzten Projekten beeindruckend ist. Seine Vision von einem modernen New York City bestand aus allgegenwärtigen Parks und Spielplätzen, er versuchte, das aktive Spielen und Sport als einen grundlegenden Bestandteil des städtischen Lebens zu etablieren und den dafür nötigen Raum auch in ebenso reich-

<sup>1</sup> MOSES Robert, URL: <http://www.learn.columbia.edu/moses/> – Link vom 20.10.2011

<sup>2</sup> Seine Projekte außerhalb von New York City und Long Island werden hier nicht angeführt



Long Island State Parks

haltigem Ausmaß bereitzustellen.

### Swimming Pools

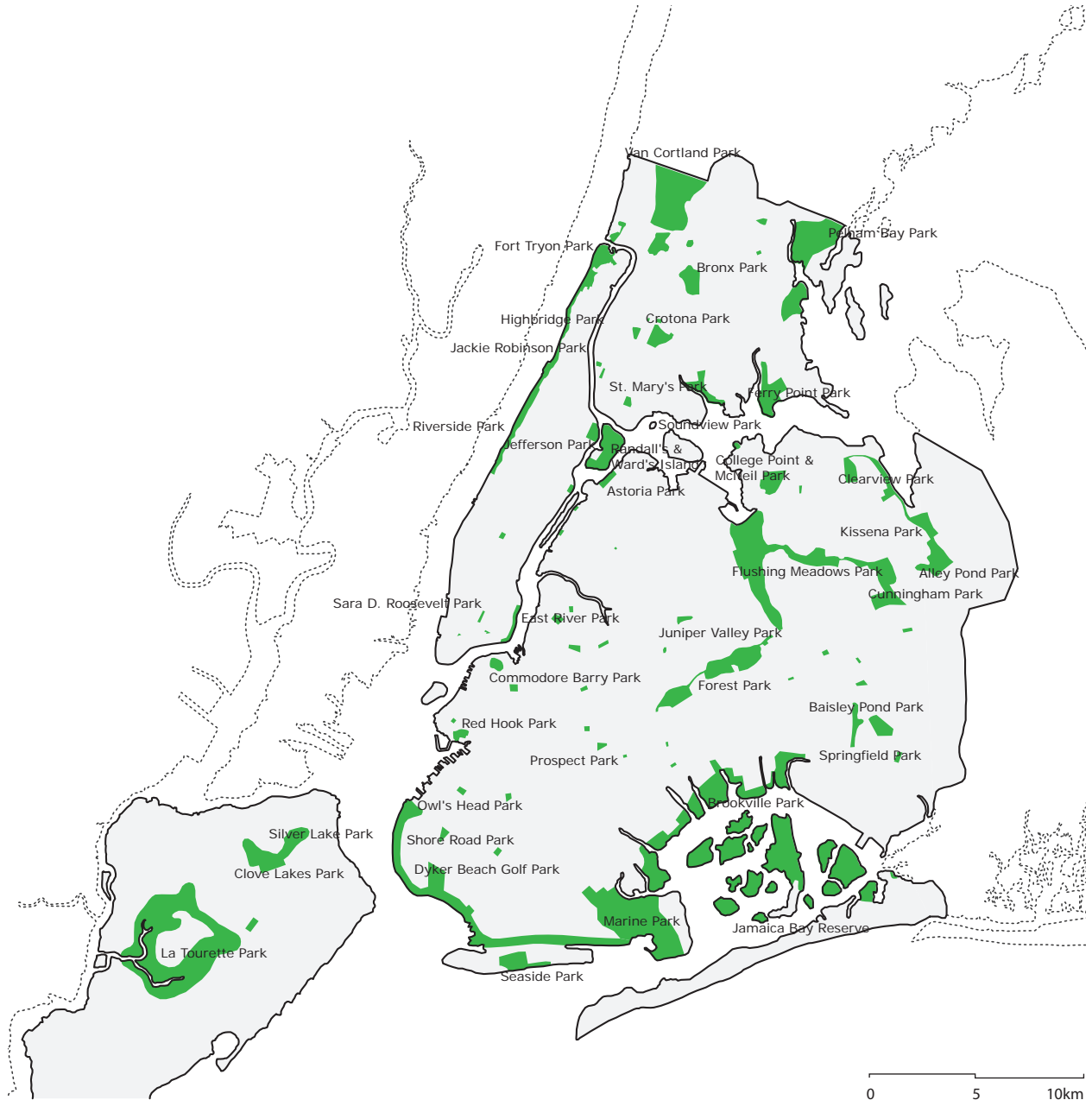
Im Sommer 1936 eröffnete Moses elf neue Swimming Pools<sup>3</sup> - Einrichtungen, die bis zu diesem Tag in New York City praktisch nicht existent waren. Die Begeisterung und enorme Nachfrage nach Schwimmen sowohl als Sport wie auch als Freizeitaktivität resultierte aus einer neuen Auffassung von Hygiene einerseits und einem neuen idealisierten Bild des menschlichen Körpers als Indikator einer modernen, gesunden Gesellschaft andererseits. Und auch bei diesen Projekten gab es einen herausragenden architektonischen Anspruch: Imposante Badehäuser aus bestem Ziegel, mit viel Glas, eingebettet zwischen Schwimmbecken, landschaftlich gestalteten Wegen, Spielplätzen - und das alles auch noch mit wunderschönen Panorama-Aussichten. Die Architekten dieser Anlagen waren kaum bekannt, aber unter Moses' Anweisungen entstanden hier Neuinterpretationen historischer Architektur, welche an den modernen wie auch hygienischen Standard mit Bravour angepasst wurden. Unterwasserbeleuchtung als letzter Stand der Technik garantierte auch den Abendbetrieb und sprach dadurch alle Altersgruppen an.

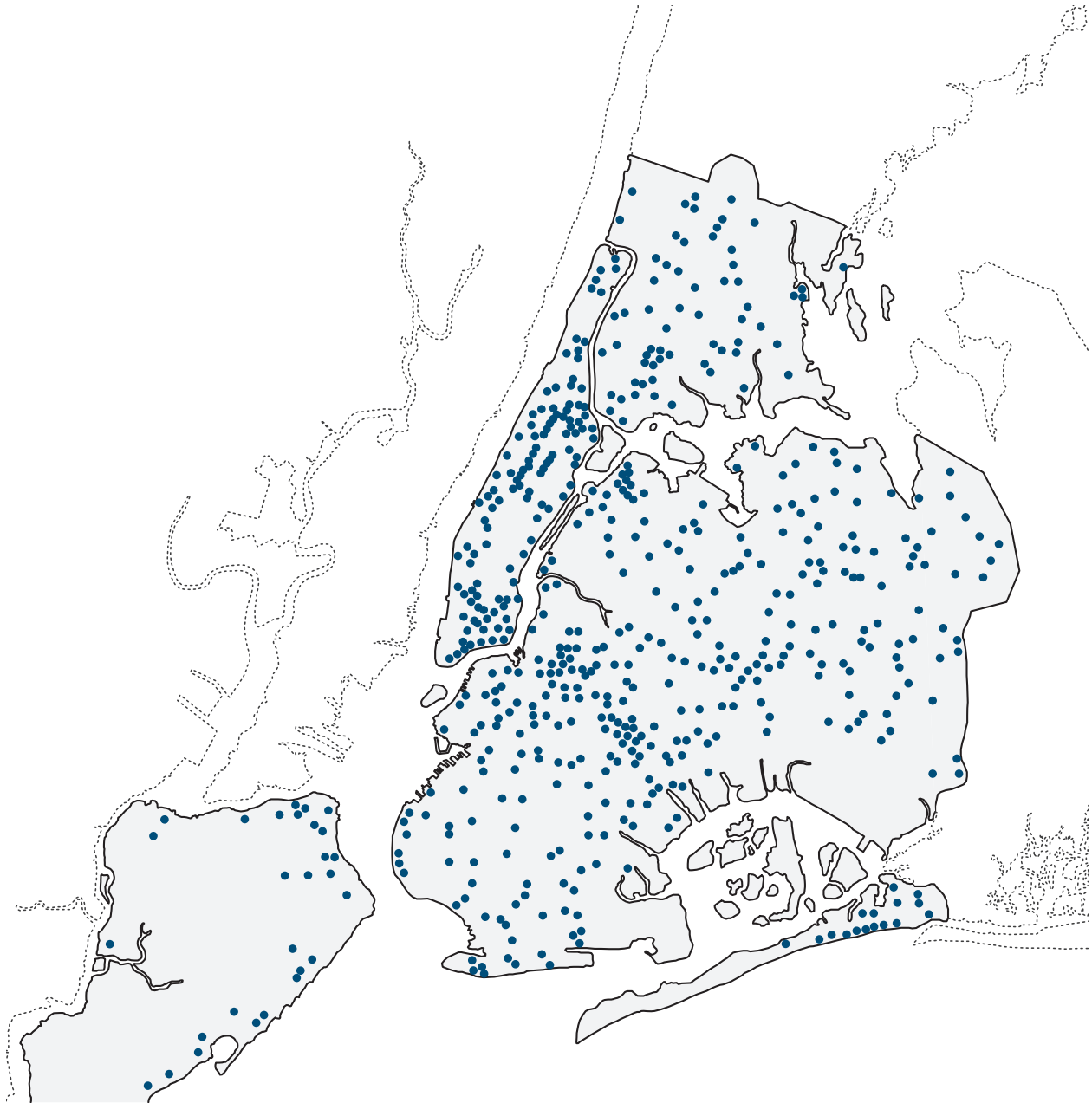
### Strände

New York City ist eine Inselstadt, doch trotz der kilometerlangen Küsten gab es in den 1920er Jahren kaum Strände, die zur privaten Rekreation zu nutzen wären. Jones Beach war nicht nur der erste State Park und Badestrand des Moses Imperiums, sondern auch ein Prototyp für eine ganze nachfolgende Ära an Strandkonzeptionen. Bei seiner Errichtung stellte Moses den Bedarf der öffentlichen Bevölkerung an solchen Flächen weit über die privaten Interessen reicher Politiker und Grundbesitzer. Mit Orchard Beach gelang ihm dann schlussendlich auch ein Meilenstein in der innerstädtischen Planung: Eine monumentale Architektur vereint mit einem klassischen Landschaftsdesign bot Platz für tausende Menschen. Rekreation im Moses'schen Sprachgebrauch erreichte eine neue Dimension!

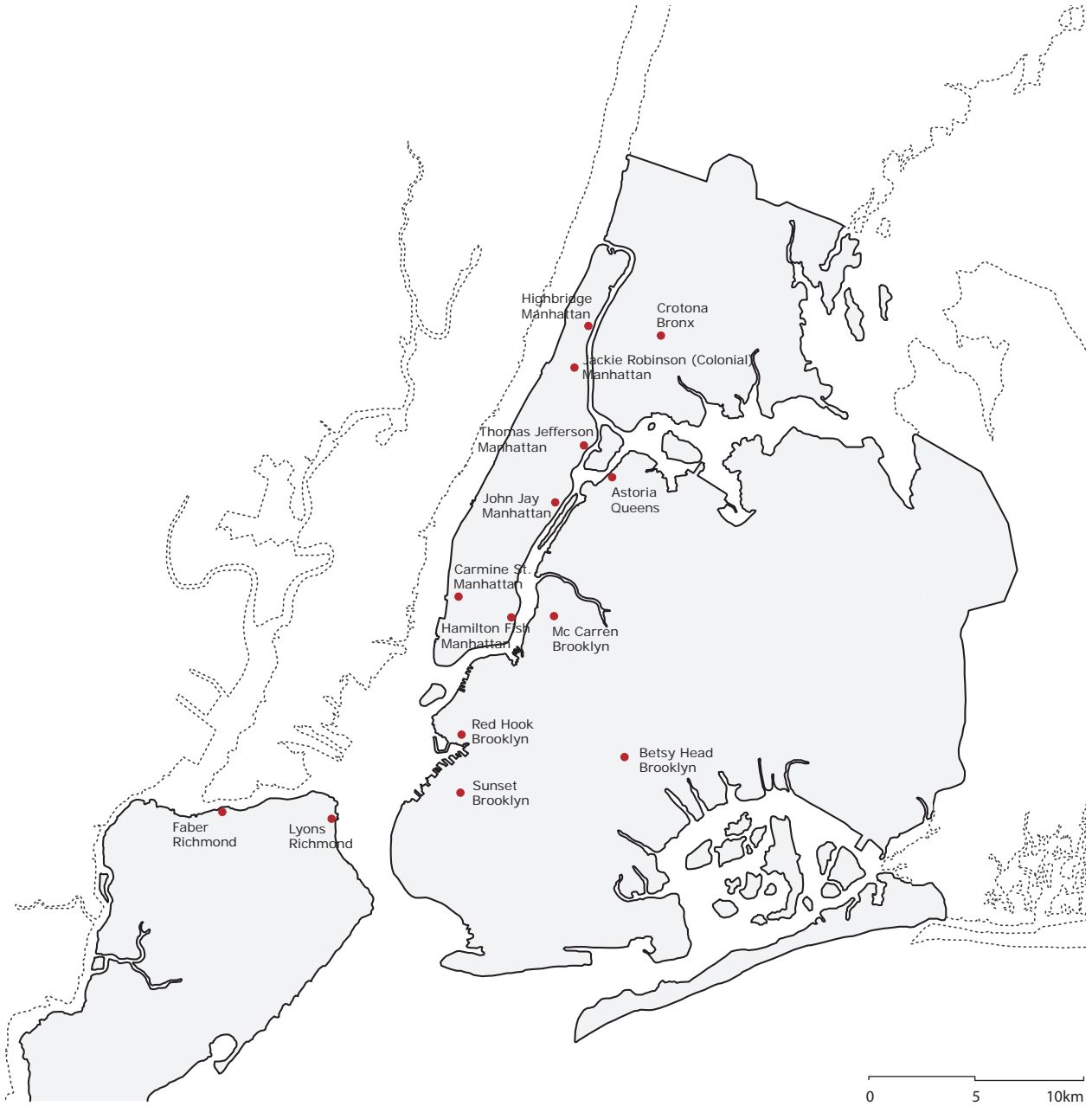
<sup>3</sup> BALLON Hillary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 135

# New York City Parks





# Pools







## Neue Spielplätze für New York City

„As long as you're fighting for parks, you can be sure of having public opinion on your side.  
And as long as you have public opinion on your side, you're safe.  
As long as you're on the side of parks, you're on the side of angels. You can't lose.“<sup>1</sup>

Die 1924 gegründete *Long Island State Park Commission* legte mit Jones Beach den Grundstein für eine von da an rapide wachsende Ausstattung New Yorks mit neuen Erholungsmöglichkeiten. Die Verwandlung von ca. 31km<sup>2</sup> Sumpflandschaft an der Küste Long Islands in eines der visionärsten Freizeitprojekte der damaligen Zeit verhalf Robert Moses zu einer ungemein positiven Reputation, und seine Vorgehensweise machte ihn zum Helden der Bevölkerung, welche sich so sehr nach Parks sehnte. Er hatte keine Skrupel zu manipulieren oder gar die Konventionen der demokratischen Politik zu missachten, um sein Programm an öffentlichen Arbeiten umzusetzen.<sup>2</sup> „If the end doesn't justify the means, what does?“<sup>3</sup> war sein Motto, als er mit politischen Spitzfindigkeiten und geschickten Änderungen der Gesetzestexte die Landakquisition (zum Teil durch Enteignung) vornahm und die Finanzierung des Mega-Projektes sicherstellte. Visionäre Bauvorhaben erfordern wohl ungewöhnliche Methoden, und mit visionär ist hier nicht nur die Größe oder Flächenausdehnung gemeint, sondern auch die Anzahl.

1934 wurde Robert Moses zum *Commissioner* des *New York City Department of Parks* ernannt. Es war die Zeit der *Great Depression*, fast ein Drittel der Bevölkerung war arbeitslos, viele mussten Hunger leiden. Dem erst kürzlich gewählten Präsidenten Franklin D. Roosevelt gelang es jedoch durch ein Bündel an Maßnahmen im Wirtschafts- und Sozialsektor und damit einhergehenden Investitionen, einige arbeitserleichternde Programme ins Leben zu rufen. Das wohl bedeutendste unter ihnen war die *Works Progress Administration (WPA)*. Vom Präsidenten selbst bevollmächtigt, hatte die WPA die Aufgabe, kleine, sinnvolle Projekte zu entwickeln, um eine maximale Beschäftigung in allen Orten zu gewährleisten. Robert Moses gelang es in den nachfolgenden zwei Jahren, über 1/7 der gesamten Ausga-

<sup>1</sup> MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 218

<sup>2</sup> GUTMAN Marta, „Equipping The Public Realm“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 72

<sup>3</sup> CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 218

ben der Organisation zu verfügen, das meiste davon zu den Budgets des *Park Departments* zu transferieren und bis 1936 allein in etwa 113 Millionen Dollar lediglich für Freizeit- und Erholungseinrichtungen auszugeben. Sofern man alle Projekte erfassen kann, entstanden praktisch über Nacht 225 Spielplätze, 17 Schwimmbäder, elf Badehäuser, 73 Wasserbecken, die Restaurierung von zwei Zoos, drei Strände und ein neuer Strandpavillon.<sup>4</sup> Diese Zahlen demonstrieren lediglich seine ersten Jahre als *Park Commissioner* und sollten in seiner fortlaufenden Amtszeit noch übertroffen werden. Natürlich hatte die Bundesregierung andere Gründe für diese Finanzausschüsse als die alleinige Sicherung der Orte für Freizeitaktivitäten: Linderung der Arbeitslosigkeit, Ankurbeln des Konsums innerhalb dieser organisierten Erholung – all das sollte die nationalen ökonomischen Probleme minimieren und die Wirtschaft in Schwung bringen. Doch Robert Moses beschäftigte sich weniger mit diesen Hintergründen als mit seiner Vision, er hatte einen Plan für New York und war sehr geschickt in der Finanzsicherung für seine Projekte. Egal aus welchen Fonds diese Gelder stammten und für welchen Zweck sie ursprünglich eigentlich veranschlagt waren, er fand immer ein Argument, um sie dem *Park Department* zuzuschlagen. Im Zuge seiner Arbeit brachte er neue, nie dagewesene Sichtweisen in die Landschaftsplanung ein: Marta Gutman beschreibt ihn in ihrem Artikel<sup>5</sup> als jemanden, der daran glaubte, dass Erholung dem Wohl der Allgemeinheit dient, insbesondere aber dem der Kinder, obwohl er sich gleichzeitig über die sich verändernden Bedürfnisse im Hinblick auf Freizeitgestaltung wie auch die durchmischten Zielgruppen bewusst war. Es mussten nicht nur neue Erholungsplätze geschaffen, sondern auch die bestehenden an die neuen Ansprüche angepasst werden, um sie gleichermaßen für Kinder wie auch Erwachsene nutzbar zu machen. Diese Veränderungen resultierten einerseits aus einem vorangegangenen „Sport-Boom“ wie auch wachsender Besorgnis um den gesundheitlichen Zustand der Bevölkerung. Doch wie stättet man die Öffentlichkeit innerhalb kürzester Zeit mit den neuen Einrichtungen aus? Moses' Verdienst war die Beantwortung dieser Frage und ihre Umsetzung.

Ein Spielplatz war keine neue Erfindung. Bereits 1903 wurde der erste, permanente und kommunal errichtete Spielplatz in den Vereinigten Staaten eröffnet.<sup>6</sup> Das durch die *Outdoor Recreation League*<sup>7</sup> initiierte Projekt wurde zum Modell der Spielplatzgestaltung der nachfolgenden Jahre. Es stellte einen öffentlichen Raum zur Erholung und Freizeitgestaltung bereit, welcher als eine Möglichkeit zur Erziehung, Sozialisierung und Assimilierung von Immigranten gesehen wurde.<sup>8</sup> Das Spielen auf der Straße wurde als Problem betrachtet, als eines der armen Bevölkerung, deren wild gewordene Kinder unkontrolliert durch die Nachbarschaft liefen, so sahen es jedenfalls die Reformer.<sup>9</sup> Spielplätze würden die Straßen säubern, diese Bevölkerungsgruppen assimilieren und einen positiven Beitrag zur sozialgesellschaftlichen Entwicklung und Sicherheit beitragen. Moses nahm sich den 1903 errichteten Prototyp 30 Jahre später in seiner Gestaltung und Anordnung der Spielbereiche als Vor-

**4** GUTMAN Marta, „Equipping The Public Realm“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 73

**5** GUTMAN Marta, „Equipping The Public Realm“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 73

**6** Seward Park, New York City Department of Parks & Recreation, URL: <http://www.nycgov-parks.org/parks/M082/> - Link vom 11.10.2011

**7** Eine durch Lillian D. Wald und Charles B. Stover gegründete Organisation, welche dazu diente, Spiele auf öffentlichen Spielplätzen als Alternative zu Straßen, zu fördern. Zwischen 1898 und 1902 eröffneten sie neun privat finanzierte Spielplätze auf kommunalem Grund als Vorläufer des Seward Park

**8** BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 174

**9** KELLIS George A., BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 175

bild. Er entwickelte ein universelles Layout, welches meist mit nur geringen Anpassungen an lokale Gegebenheiten an jedem Ort errichtet werden konnte. Es sah eine Zonierung in drei verschiedene Spielbereiche vor. Einerseits für Kleinkinder, mit seichten Planschbecken, Sandkisten, diversen altersgerechten Spielgeräten und genügend Sitzmöglichkeiten für Eltern und andere Aufsichtspersonen. Dieser Bereich war deutlich vom restlichen Areal abgegrenzt und leicht kontrollierbar. Für die zweite Altersgruppe der Jugendlichen und jungen Erwachsenen wurden unterschiedliche Spielfelder vorgesehen, auf denen Softball, Basketball oder Handball gespielt werden konnten. Als dritte Zone galten die Einrichtungen für Senioren und ältere Menschen, ausgestattet mit Sitzmöglichkeiten und Spieltischen. Diese drei Zonen wurden durch ein strategisch zentral gelegenes Servicegebäude ergänzt.<sup>10</sup> 1934 entstanden ähnlich dieser Vorlage die ersten fünf Muster-Spielplätze, jeweils in den fünf Stadtbezirken, die als gebaute Prototypen fungierten. Sie demonstrierten die Nutzung kleiner Landparzellen zu Erholungszwecken und ermöglichten dem Personal durch richtige Anordnung der Bereiche, eine breite Palette von Aktivitäten mit einem Minimum an Aufsicht zu überwachen.<sup>11</sup>

**10** BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 177

**11** Recreation in Parks, URL: [http://www.nycgovparks.org/sub\\_about/parks\\_history/recreationcenters.html](http://www.nycgovparks.org/sub_about/parks_history/recreationcenters.html) - Link vom 12.10.2011

**12** *Playgrounds in Parks*, URL: <http://www.nycgovparks.org/about/history/playgrounds> - Link vom 20.01.2012

**13** THE NEW YORK TIMES, „Police War Fund To Buy Play Sites“, 02.03.1934

**14** Recreation in Parks, URL: [http://www.nycgovparks.org/sub\\_about/parks\\_history/recreationcenters.html](http://www.nycgovparks.org/sub_about/parks_history/recreationcenters.html) - Link vom 12.10.2011

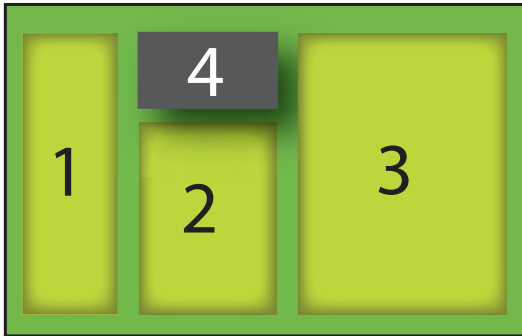
**15** THE NEW YORK TIMES, „Large Police Fund May Go Charity“, 09.02.1934

**16** Recreation in Parks, URL: [http://www.nycgovparks.org/sub\\_about/parks\\_history/recreationcenters.html](http://www.nycgovparks.org/sub_about/parks_history/recreationcenters.html) - Link vom 12.10.2011

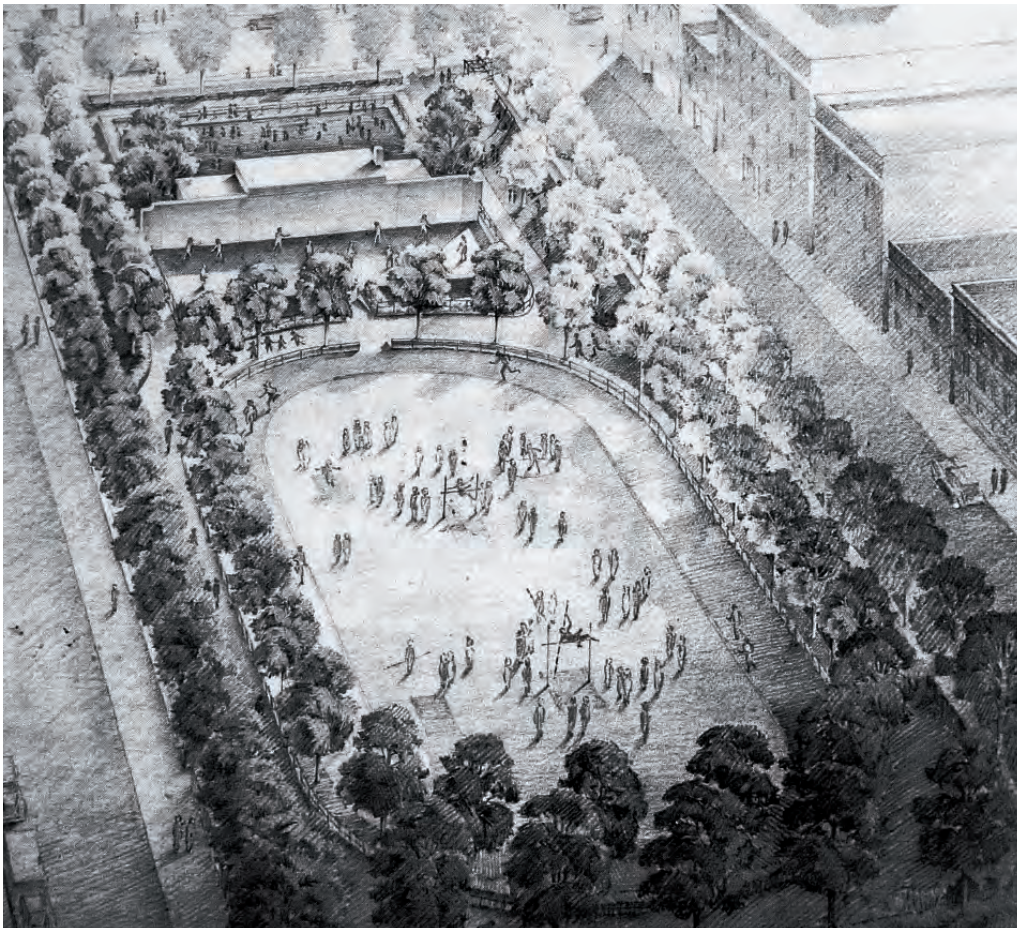
**17** BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 177

**18** Das Ende seiner Tätigkeit als Park Commissioner

Die Bevölkerung New Yorks war begeistert und gleichzeitig erkannten Reformen immer mehr die soziologischen Funktionen, die das Spiel mit sich brachte. Theodore Roosevelt bezeichnete das Spielen sogar als Grundbedürfnis, welches, sollte es verwehrt bleiben, gar zu einem Leben in Kriminalität führen könnte.<sup>12</sup> Robert Moses schreckte folglich auch nicht vor unorthodoxen, obgleich kreativen Methoden zur Bereitstellung dieser Areale zurück. Die ersten neun Spielplätze von hunderten, die noch während seiner Amtszeit entstanden, wurden durch den *War Memorial Fund* finanziert. Dies war ein in Vergessenheit geratener Fonds, welcher 1918 mit gesammelten Spendengeldern des *Police Department* angelegt worden war, um damit einen Gedenkbogen für die im ersten Weltkrieg gefallenen Soldaten zu errichten.<sup>13</sup> Die \$250.000 angelegten Dollar wurden nie ausgegeben und wuchsen bis 1934 zu einem Kapital von \$350.000 an.<sup>14</sup> Da es sich um Spendengelder handelte, gab es eine verbindliche Bestimmung, dass sie für keinen anderen Zweck außer ein Kriegsdenkmal verwendet werden durften.<sup>15</sup> Moses überzeugte jedoch die zuständigen Verwalter, den Fonds für den Erwerb von Land für Spielflächen in dichtverbauten Wohngebieten zu nutzen. Dies funktionierte lediglich durch eine juristische Spitzfindigkeit, die Spielplätze als *War Memorial Playgrounds* zu titulieren und in jedem eine Bronze-Gedenktafel anzubringen, um sie den verstorbenen Soldaten zu widmen.<sup>16</sup> Juristisch gesehen galten sie somit als Kriegsdenkmäler und die Finanzierung aus dem *War Memorial Fund* war legal und zulässig. Die Arbeiter und das Material bezog Moses aus der *Civil Works Administration* (CWA), was dazu führte, dass die anfallenden Kosten zur Errichtung der Spielstätten für das *New York City Park Department* auf fast Null zurückgingen.<sup>17</sup> Von da an entstanden neue Spielplätze wie auf dem Laufband produziert. Bis in das Jahr 1960<sup>18</sup> wurden laut Moses'



1. Kleinkinderbereich: Mit weichem Planschbecken, Sandkasten, Spielgeräten für Kleinkinder und genügend Bänke bzw. Sitzmöglichkeiten für Erwachsene. Dieser Bereich ist deutlich vom restlichen Areal abgegrenzt und kontrollierbar.
2. Bereich für ältere Menschen/Senioren: Ausgestattet mit Sitzmöglichkeiten und Spieltischen
3. Bereich für Jugendliche und junge Erwachsene: Spielfelder, hauptsächlich Softball, Basketball und Handball. Sofern die Grundstücksgröße ausreicht, werden noch weitere hinzugefügt.
4. Gebäude: In zentraler Lage, erreichbar von allen Bereichen, beinhaltet es Sanitäreinrichtungen und Wartungsräume. Meist wird es nicht seitlich, sondern mittig zwischen die Spielfelder geschaltet.



**Oben:** Schematische Darstellung des standardisierten Spielplatzlayouts

**Unten:** Model Playground, zwischen 25th und 30th Avenues, Jackson Heights, 1934 - Rendering von Walter W. W. Jones

Aufzeichnungen<sup>19</sup> 658 neue Einrichtungen errichtet, das bedeutete einen Anstieg von im Jahr 1934 gezählten 119 auf 777.<sup>20</sup> Um diese hohe Zahl zu erreichen, war jedoch nicht nur ein standardisiertes und universell anwendbares Layout die Voraussetzung, sondern es war auch eine möglichst schnelle, effiziente und nicht allzu kostspielige Akquisition von Land für diese öffentlichen Erholungsflächen notwendig. Der *War Memorial Fund* war erschöpft, und in einer heranwachsenden Metropole mit enormer Dichte ungenutzte und unverbaute Parzellen zu lukrieren, stellte eine wahre Herausforderung dar. Moses wendete laut seinen eigenen Angaben<sup>21</sup> folgende **Methoden der Akquisition** an:

### 1. Umwidmung

Hier wurde auf Land zurückgegriffen, welches sich eigentlich bereits im Besitz der Stadt befand, jedoch brach lag oder unzureichend oder unsachgemäß genutzt wurde. Als Beispiele können hier einerseits der in der Lower East Side gelegene Sara Delano Roosevelt Park, auf den im nächsten Kapitel detaillierter eingegangen wird, und die Great Lawn im Central Park genannt werden. Zweiteres war ursprünglich ein Wasserreservoir, welches sich mit Ende des 19. Jahrhunderts in einem desolaten Zustand befand. Moses gelang es, das Land vom *Department of Water*, welches ohnehin dankbar für eine Sanierung oder alternative Nutzung des Reservoirs war, zum *Department of Parks* zu transferieren und es in eine Spielwiese mit unterschiedlich gestalteten Bereichen zu transformieren.<sup>22</sup> Das Land blieb weiterhin im Besitz der Stadt (keine anfallenden Kosten für Akquisition), lediglich die Zuständigkeit und Nutzung änderte sich.

### 2. Sanierung

Bereits bestehende Spielplätze wurden saniert beziehungsweise dem neuen, universellen Layout angepasst.

### 3. Landgewinnung durch Aufschüttung

Aufschüttung ist ein Prozess, bei dem Bauschutt oder Aushubmaterial hauptsächlich zur Auffüllung von Gewässern im Küstenbereich verwendet wird, um so künstlich neue, nutzbare Flächen zu gewinnen. In einer Inselstadt wie New York war dies eine ernst zu nehmende Alternative. Moses gab an, dass das *Department of Parks* insgesamt an die 10km<sup>2</sup> nutzbares Land durch diesen Prozess gewinnen konnte.<sup>23</sup>

### 4. Beschlagnahmung bzw. Enteignung

In der Zeit, als sich Moses 1919 intensiv mit der Strukturierung des Staatsapparates auseinandersetzte, lernte er den Begriff „unappropriated state lands“ kennen. Der Ursprung dieses Terminus liegt über ein Jahrhundert zurück, als die Bundesregierung Kredite an einzelne Staaten vergab, welche sie wiederum an Privatpersonen vergaben, wo sie diese

<sup>19</sup> MOSES Robert, *26 Years Of Progress*, 01.01.1960

<sup>20</sup> BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 183

<sup>21</sup> MOSES Robert, *8 Years Of Progress, 1941*, BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 175

<sup>22</sup> BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 191

<sup>23</sup> Dies schließt auch die Auffüllung von im Landesinneren liegenden Wasserreservoirs wie z. B. Williamsbridge Oval oder die bereits erwähnte Great Lawn im Central Park mit ein. - BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 179

mit ihren Farmen oder kleinen Landparzellen innerhalb der Stadt verbürgten. Einige der Kredite konnten nicht zurückgezahlt werden, woraufhin die Legislative Gesetze erließ, um den Gemeinden beziehungsweise der Stadtverwaltung zu erlauben, sich die verbürgten Grundstücke anzueignen. Aber dies geschah nicht in jedem Fall. Einige der Parzellen waren schlichtweg zu klein oder zu unbedeutend, um diesen Aufwand zu betreiben, und gerieten in Vergessenheit. Diese Grundstücke bezeichnete man als ‚unangeeignetes‘ staatliches Land (=unappropriated state lands). Doch jetzt, 1934, fand Moses diese Grundstücke wieder, und setzte Gesetzesvorlagen auf, welche es erlaubten, diese Flächen in den Besitz der Stadt zu übertragen. Die Legislative verabschiedete dies und machte es rechtskräftig.<sup>24</sup>

## 5. Geschenk

Robert Moses verbrachte viel Zeit damit, sich von seinem Chauffeur durch die Stadt fahren zu lassen, und entdeckte dabei unzählige Möglichkeiten, neue Areale für Spielplätze zu lukrieren, er musste nur die Augen offen halten. Oft bemerkte er Parzellen, welche unsachgemäß oder ungenügend genutzt wurden, sprach daraufhin mit den Eigentümern (Kirche, Schulen, Privatfirmen oder -personen,...) und überzeugte sie, den Grund meist kostenlos an die Stadt abzutreten oder zu verpachten, um auf diesem einen Spielplatz zu errichten. Es waren Parzellen, die entweder auf Grund ihrer Lage, ihres Zustandes oder ihrer Größe keinen großen Gewinn beim Verkauf versprachen und für welche die Eigentümer keinerlei Verwendung oder ungenügend Kapital für Revitalisierung hatten.<sup>25</sup>

Diese fünf Methoden stellten verfügbares Land sicher, welches Robert Moses wiederum in fünf **Kategorien hinsichtlich seiner Bespielbarkeit**<sup>26</sup> und schnellstmöglichen Umsetzung einteilte:

### 1. Nachbarschaftsspielplätze

Die sogenannten *Neighborhood Parks* sind in der Regel um die zwölf Hektar groß und gelten als Anlaufpunkte für Erholung und soziale Interaktion. Die meisten von ihnen beinhalten auch einen oder mehrere Spielplätze. Das Einzugsgebiet ihrer Benutzer befindet sich in der unmittelbaren Nachbarschaft - innerhalb eines Radius von einer Viertel Meile -, so dass sie weitgehend zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können. Bei der Ausstattung der Spielplätze wurde (soweit es durch das strenge Korsett des vorgegebenen Layouts möglich war) auf die demographische und ethnische Zusammensetzung der Nachbarschaft wie auch ihre Bedürfnisse hinsichtlich der Spielstätten Rücksicht genommen.

### 2. Spielplätze auf Schulhöfen

Moses bestand darauf, Spielplätze in Verbindung mit so ziemlich allen öffentlichen Bauten zu errichten, selbst auf Schulgeländen, welche eigentlich außerhalb seines Zuständigkeits-

<sup>24</sup> CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 376

<sup>25</sup> CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 377

<sup>26</sup> Einteilung vgl. BAL-LON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 174 - 189

Mädchen spielen Softball im Sara Delano Roosevelt Park, Mai 1935



bereiches lagen. Er pflegte eine enge Zusammenarbeit mit dem *Department of Education*, in dem er leerstehende und ungenutzte Schulareale abtrug und zu Spielplätzen umfunktionierte. Er tat dies unter der Bedingung, dass diese Flächen nach Schulschluss unter Aufsicht des *Department of Parks* für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht und außerdem seinem Universallayout entsprechend gestaltet und ausgestattet wurden.<sup>27</sup>

### 3. Spielplätze als Teile landschaftlicher Gestaltung im Rahmen von Wohnprojekten

Nicht nur Moses, sondern auch der damals amtierende Bürgermeister Fiorello LaGuardia waren der Ansicht, dass man die Sozialwohnbauprojekte dringend dafür nutzen sollte, aus ihren Bewohnern bessere und gesündere Menschen zu machen, indem man ihren Kindern eine angemessene Umgebung zur Freizeitnutzung bereitstellt.<sup>28</sup> Vor allem auch deswegen, weil die neuen Wohnprojekte eben genau den Freibereich okkupierten, den man meist bis dahin als Spielbereich (sofern unbebaute, leerstehende Parzellen so bezeichnet werden können) nutzte. Zwei Beispiele für diese Art von Spielplätzen, eröffnet in den 1930er Jahren, finden sich in Harlem, alle weiteren wurden in Verbindung mit den Title I Projekten (auf diese Bauvorhaben wird in einem eigenen Kapitel eingegangen) errichtet.

### 4. Marginale Spielplätze

Marginal bedeutet bildungssprachlich am Rande liegend, nicht unmittelbar wichtig oder geringfügig,<sup>29</sup> womit unter anderem die insgesamt 20 am Rande des Central Park situierten Spielplätze gemeint sind. Ausgestattet mit Rutschen, Schaukeln, Klettergerüsten, Sandkisten und Sitzmöglichkeiten für Aufsichtspersonen, waren sie für die Altersgruppe der Kleinkinder reserviert. Hillary Ballon und Kenneth T. Jackson wollen in der Wahl der Termini „marginal“ oder auch nachfolgend „arteriell“ den Beweis gefunden haben, dass Spielplätze einen niedrigen Status in Moses' Hierarchie von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen hatten.<sup>30</sup> Sie schlussfolgern, dass diese Projekte nur eine Art Beiwerk oder Nebenprodukt von etwas Größerem oder Wichtigerem gewesen sind und somit nebensächlich. Die Tatsa-

<sup>27</sup> BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 180

<sup>28</sup> THE NEW YORK TIMES, „New Standard In Harlem Housing Is Set By Clinic And Amphitheatre“, 14.06.1936

<sup>29</sup> Definition laut Duden Wörterbuch

<sup>30</sup> BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 317





„Arterial Playground“ -  
Spielplatz entlang des  
Shore Parkway an der  
17th Avenue, 13. De-  
zember 1941

che einer extrem positiven Resonanz der Presse sehen sie nur als eine geschickte Beherrschung von manipulativen Strategien im Umgang mit den Medien, anders gesagt die Gabe der Selbstvermarktung, welche er benutzte um seine Reputation in der Öffentlichkeit zu steigern, ohne aber ein wahres Abbild der Realität zu publizieren.

### 5. „Arterielle“ Spielplätze

Die Bezeichnung „arteriell“ gründet auf der Tatsache, dass diese Parks und Spielplätze in Verbindung von Infrastruktur-Bauvorhaben errichtet wurden und sich somit wie schmale, langgestreckte Arterien entlang von Express- oder Parkways durch die Stadt ziehen.<sup>31</sup>

Diese Kategorisierung erlaubte Robert Moses, eine äußerst effiziente und umfassende Strategie zur Errichtung von Spielplätzen zu entwickeln, und die Zahlen der fertiggestellten Projekte aus dem jährlichen Report bestätigen seine Vorgehensweise. Doch während die Presse jubelte und Fotos von glücklichen Kindern auf Klettergerüsten oder Sandkisten publiziert wurden, schien es auch erste weniger positive Rückmeldungen zu geben. Während Robert Moses nämlich Parks und Spielplätze in einer ungeheuren Geschwindigkeit errichten ließ, wurden die ersten Rufe über eine ungerechte Verteilung dieser Rekreationsflächen laut. In der Tat ist es so, dass man bei näherer Betrachtung feststellt, dass Spielplätze und Parks vor allem in dichtverbauten, ärmeren, innerstädtischen Quartieren eher eine Seltenheit waren, wenn überhaupt vorhanden. Von den in Summe 255 Spielplätzen, die in den 1930er Jahren eröffnet wurden, war genau einer in Harlem,<sup>32</sup> einer in Stuyvesant Heights und kein einziger in South Jamaica.<sup>33</sup>

Die Frage, die sich stellt, ist, warum Nachbarschaften, welche durch ihre Überpopulation und enorme Dichte gekennzeichnet waren, entweder keinen Anspruch auf diese Erholungs- beziehungsweise Spielflächen hatten, bzw. ob und warum es nicht möglich war ihnen diese städtischen Bereiche bereitzustellen. Die Antwort, wenn es denn eine gibt, ist

**31** BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 182

**32** Diese Zahl wurde bis 1956 auf lediglich zwei angehoben, siehe: BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 182

**33** Sowohl Stuyvesant Heights als auch South Jamaica waren zwei der größten Slums, welche hauptsächlich afro-amerikanische Einwohner beheimateten. Vgl. CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 510

vielschichtig.

Zum einen galt Robert Moses als Rassist, der während seiner langjährigen Bautätigkeit mehr als nur einmal die farbige Bevölkerung gezielt diskriminierte. Das bedeutet nicht, dass er in den Stadtbezirken, wo diese Personengruppen (Afro-Amerikaner, Puerto-Ricaner, ...) beheimatet waren, keinerlei Rekreatiionsprojekte initiierte, er versuchte vielmehr, diese Menschen durch subtile Methoden von den Bauwerken fernzuhalten. Er wollte vermeiden, dass sich Menschen unterschiedlicher Hautfarbe oder unterschiedlicher sozialer Schichten mischen. Ein schönes Beispiel ist der Swimming Pool im Thomas Jefferson Park. Unweit von Harlem und in einem Einzugsgebiet, welches in den 1930er Jahren vor allem Puerto Ricaner anfangen zu besiedeln, sollte man annehmen, dass auch eben diese farbige, wenn auch ärmere, Bevölkerungsgruppe die Möglichkeiten der städtischen Freizeitnutzung in Anspruch nahm. Aber dem war nicht so. Einerseits stellte Moses lediglich weißes Personal ein<sup>34</sup> und so wurde unausgesprochen, jedoch durch offensichtliche, unübersehbare Hinweise ein Signal gesetzt, um ein Areal für eine bestimmte Gruppe zu reservieren. Andererseits war er der Überzeugung, dass Afro-Amerikaner kein kaltes Wasser mögen,<sup>35</sup> und so war der Thomas Jefferson Pool der einzige in der Stadt, welcher nicht beheizt wurde. Welcher der beiden Gründe, und ob überhaupt einer dieser beiden, ausschlaggebend für die Abwesenheit der farbigen Bevölkerung in diesem Schwimmbad gewesen sein mag, ist fraglich, Fakt ist nur, dass sie es mieden.

Die zweite Annäherung an die Beantwortung der Frage nach mangelnder Umsetzung von Erholungsgebieten in ärmeren Stadtteilen stellt das Problem der Landakquisition dar. Die Manhattan Tenements waren nach wie vor Wohngebiete mit sehr hoher Dichte und Moses' Definition von einem Park war eine Fläche von mindestens 3 acre<sup>36</sup> – schwer umzusetzen in dichtverbauten Siedlungsgebieten. Den aktuellen Preis pro m<sup>2</sup> einberechnet und den mit der Umsetzung verbundenen Abbruch von Wohnsiedlungen, plus die Umsiedlung ihrer Bewohner, ergab das einen Kostenpunkt, der durch das Endprodukt wirklich nicht gerechtfertigt war.<sup>37</sup> Die Frage ist bloß, gab es eine offiziell definierte Mindestgröße für eine Grünzone beziehungsweise einen Spielbereich? Nein. Viele Reformer waren in dieser Hinsicht mit Moses uneinig und plädierten für die Umgestaltung selbst kleinster Parzellen im innerstädtischen Gefüge. Die typischen Baulücken hatten Abmessungen von ca. 30x6m, und wären für landschaftliche Gestaltungen vollkommen ausreichend gewesen. Doch Moses' fast schon serielle Produktion von Parks und Spielplätzen enthielt keinerlei Optionen für die Gestaltung kleiner Grundstücke, obwohl es in anderen Städten sehr schöne Beispiele von kleinen, sogenannten Vest-Pocket Parks<sup>38</sup> gab.

Das dritte Argument, welches für Moses gegen vermehrte Situierung von Landschaftsprojekten innerhalb von Slums sprach, war Vandalismus. In solchen Gebieten war es finanziell nicht möglich, eine Vollzeit-Aufsicht zu bezahlen, was die Parks in kürzester Zeit in verwahrloste, verdreckte Müllhalden verwandelte, die irgendwann lediglich als Hundewiese oder

**34** Diese Methode nennt sich „flagging“.

**35** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 514

**36** Das sind ca. 12.000m<sup>2</sup>.

**37** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 492 - 493

**38** Vest-Pocket Parks, auch als Miniparks bekannt, sind öffentliche Bereiche einer sehr kleinen Größe zum Zweck der gärtnerischen Gestaltung oder Erholung. Sie sind durch ihre Situierung im dichtverbauten städtischen Gefüge gekennzeichnet und vorwiegend an vorher ungenutzten, brach liegenden Flächen errichtet. Durch die unmittelbare Eingliederung in eine dichte Nachbarschaft kommt es abgesehen von einer gestalterischen Aufwertung auch zum positiven Nebeneffekt der Gemeinschaftsbildung, da diese Parks meist privat initiiert oder zumindest privat erhalten und betrieben werden.

Schlafplatz für Obdachlose fungierten. Gelangweilte Jugendbanden zerstörten zudem das komplette Mobiliar und machten den Park oder Spielplatz schlussendlich vollkommen unbenutzbar. Es erscheint wie ein Paradoxon, wenn man bedenkt, dass unwesentlich später eine in Auftrag gegebene Studie den unwiderlegbaren Nachweis für den Zusammenhang zwischen mangelnden Freizeiteinrichtungen und erhöhter Kriminalitätsrate lieferte.<sup>39</sup> Wie hätte man also diesen Kreislauf durchbrechen sollen? Denn gibt man den sozial Benachteiligten Parks und Spielplätze, so werden sie zerstört. Für das erhöhte Aggressionspotential wird aber wiederum ein Mangel an Freizeitmöglichkeiten beziehungsweise Einrichtungen als einer der entscheidenden Gründe angeführt. Diese Problematik ist nachweislich nicht unlösbar, doch bedarf sie einer genauen Analyse der jeweiligen Nachbarschaften, einer durchdachten und gezielten Auswahl der Bauplätze und vor allem der Einbindung ihrer Bewohner in den Planungsprozess, um einen identitätsstiftenden Ort zu schaffen, den eine private Gemeinschaft freiwillig erhalten muss, wenn es finanziell nicht möglich ist, für Parkaufsicht und Pflege aufzukommen. Dies sind komplexe Anforderungen für Bauprojekte in einem relativ kleinen Maßstab, welche, richtig ausgeführt, jedoch Nachbarschaften nachhaltig aufwerten können. Man kann nur mutmaßen, dass für Robert Moses dieser Aufwand nicht gerechtfertigt war. Seine laufenden Bauprojekte bewegten sich in ganz anderen Dimensionen, entweder in ihrer Flächenausdehnung oder in ihrer Anzahl (oder beides), und da ist es sehr schwierig, behutsam auf lokale Gegebenheiten und Probleme zu reagieren. Und erkennt man, dass die fast standardisierten Layouts, welche in gesunden Wohnbezirken Fläche finden, gut funktionieren und angenommen werden, in Slums nicht anwendbar sind, ergeben sich zwei Möglichkeiten: Die komplexe Auseinandersetzung mit dem Gebiet und seinen Bewohnern, um eine adäquate Lösung zu erarbeiten, oder solche Projekte für zu aufwendig und kostspielig zu deklarieren und somit abzuweisen. Robert Moses entschied sich für Zweiteres.

**39** „United Parents Associated Study“ in CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 512

## Case Study: Sara Delano Roosevelt Park

Daten und Fakten

<b>Ort:</b>	E. Houston St. To Canal St. between Chrystie St. and Forsyth St., Manhattan
<b>Errichtungsjahr:</b>	1934
<b>Größe:</b>	3,2 Hektar



In der Case Study wird näher auf den Sara Delano Roosevelt Park eingegangen, der in die Kategorien Umwidmung und Nachbarschaftspark beziehungsweise Spielplatz fällt. Es soll die Methodik zu seiner Errichtung und seine positiven wie auch negativen Aspekte als stellvertretendes Beispiel einer seriellen Spielplatzproduktion der Moses-Ära erörtert werden.

## Entstehung

Die Lower East Side, in welcher der Park situiert ist, war einst eine blühende und hoffnungstragende Nachbarschaft, verkam in den 1920er Jahren jedoch zusehend. Die Population war rückläufig, die Gebäude zum Teil schon an die 50 Jahre alt, in einem schlechten baulichen Zustand und von großer Dichte.<sup>40</sup> 1929 beschloss die Stadt das sieben Block große Areal mitsamt der knapp 200 sogenannten *Old-Law Tenements*<sup>41</sup> aufzukaufen, um es einer umfangreichen Sanierung zu unterziehen. Dies bedeutete den Abriss aller Gebäude, Verbreiterung der umlaufenden Straßen und Verwendung der Grundstücke für Muster-Wohnbauten, entworfen nach dem neuesten Standard, als reale Prototypen für zukunftsweisenden Architekturstandard im Wohnbau.<sup>42</sup> 1930 wurden die Abbrucharbeiten zwar beendet, doch die Liegenschaft blieb aufgrund von wiederkehrend abgewiesenen Plänen für die neuen Gebäude unbebaut. Soziale Reformen wie Lillian D. Wald waren ohnehin der Meinung, dass diese Parzellen in keiner adäquaten Nachbarschaft für innovative Wohnbauprojekte situiert waren.<sup>43</sup> Also veranlasste der 1934 amtierende Bürgermeister Fiorello LaGuardia nach Moses' Schema der Landakquisition die Transferierung der Liegenschaft in den Zuständigkeitsbereich des *Department of Parks*. Mit Hilfe von CWA Arbeitern und Material konnten bereits ein halbes Jahr später fünf der sieben Spielplätze eröffnet werden. Durch die Umwidmung des Areals und die Verfügbarkeit über CWA Einsätze konnte das *Department Of Parks* sein eigenes Budget weitgehend einbehalten, und auf Staatskosten<sup>44</sup> insgesamt acht Acre neue Spiellandschaft errichten.<sup>45</sup> Betrieben wurde die Anlage weiterführend nicht nur vom *Department Of Parks* allein, sondern in Zusammenarbeit mit drei benachbarten Schulen.

Das 3,2 Hektar große Areal bestand ursprünglich aus sieben Blocks, doch Robert Moses beharrte auf der Schließung von vier Straßen für den Autoverkehr, um die Parzellen zu insgesamt drei zu vereinen. Shanton, Rivington, Broome und Hester Street wurden jeweils zwischen Chrystie und Forsyth Street lediglich als Fußgängerquerungen belassen.<sup>46</sup> Wie auch bei den Prototypen entstanden hier Spielplätze, welche differenzierte Bereiche für beide Geschlechter und unterschiedliche Altersgruppen aufwiesen. Am nördlichen Ende, zwischen Houston und Stanton Street, befand sich eine 68 x 29m große Spielfläche für Mädchen. Direkt angrenzend war, und ist heute noch, eines der vier Gebäude situiert, welchem auch gleich das erste 63 x 23m große Plansch- oder Schreitbecken folgte. Dieses konnte abgelassen und als Basketballfeld im Sommer oder als Eislaufplatz im Winter umfunktioniert werden. Südlich der Rivington Street lagen das nächste Gebäude und gleich anschließend,

**40** THE NEW YORK TIMES, „City Clears Site For Model Housing“, 12.10.1930

**41** *Old-Law Tenements* sind Wohngebäude, oder Mietskasernen, welche nach dem Tenement House Act von 1879 aber vor 1901 errichtet wurden. Stilistisch sind sie ganz klar durch ihre 25 Fuß (7,62 Meter) schmale Fassadenseite, welche oft durch Sandsteinfiguren verziert war, erkennbar.

**42** THE NEW YORK TIMES, „City Clears Site For Model Housing“, 12.10.1930

**43** BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 178

**44** Staatskosten, welche zwar auf ca. \$530.000 geschätzt, aber nie genau eruiert wurden.

**45** THE NEW YORK TIMES, „Roosevelt Park Will Open Friday“, 09.09.1934

**46** THE NEW YORK TIMES, „Roosevelt Park Will Open Friday“, 09.09.1934

ein gleich großer Spielbereich für Buben wie der für Mädchen. Von der breiten Delancey Street gab es auf beiden Seiten offizielle Eingänge, der südliche öffnete sich zu einem gemischtgeschlechtlichen Bereich, etwas kürzer als die getrenntgeschlechtlichen zwei im Norden, danach das dritte Gebäude und ein weiteres Wasserbecken. Zwischen Grand und Canal Street befand sich wieder ein Universallayout mit der charakteristischen Zonierung in drei Bereiche, zuerst ein Mädchen-Spielplatz, dann ein Gebäude und schließlich ein Buben-Spielplatz.<sup>47</sup> Ein wichtiges Merkmal aller Spielbereiche war ihr abweichendes Niveau zum Umfeld. Alle Parzellen, bis auf den südlichsten Bubenspielfeld, waren unter Straßenniveau versenkt, der besagte angehoben. Diese Methode hatte das Ziel, wie auch den Effekt, den gesamten Park von den flankierenden Straßen abzugrenzen.

**47** THE NEW YORK TIMES, „Roosevelt Park Will Open Friday“, 09.09.1934



**Links:** Luftaufnahme aus dem Jahr 1924 - Das Areal des Sara Delano Roosevelt Parks besteht noch aus dem dichten Gefüge der New Yorker Tenements

**Rechts:** Luftaufnahme aus dem Jahr 1951 - Sieben Blocks wurden „bereinigt“ und der Sara Delano Roosevelt Park bereits errichtet.





**Links:** Sara Delano Roosevelt Park vor seiner Errichtung, 1931 - Ursprünglich sollten hier innovative Wohnbauprojekte verwirklicht werden, doch die Nachbarschaft wurde hierfür als inadäquat eingestuft. Robert Moses veranlasste eine Umwidmung und schuf in den nachfolgenden Jahren den 3,2 Hektar großen Park, mit zahlreichen Spielplätzen.

**Unten:** Sara Delano Roosevelt Park nach seiner Fertigstellung, 24. August 1936 - Vier Querstraßen wurden geschlossen und der Park zu 3 Blocks zusammengefasst. Die sich wiederholende Anordnung der Spielbereiche und dazwischenliegender Servicegebäude ist gut erkennbar.



- ① Ursprüngliche Parzellierung vor der Umwidmung
- ② Stanton, Rivington, Broome und Hester Street wurden für den Autoverkehr geschlossen

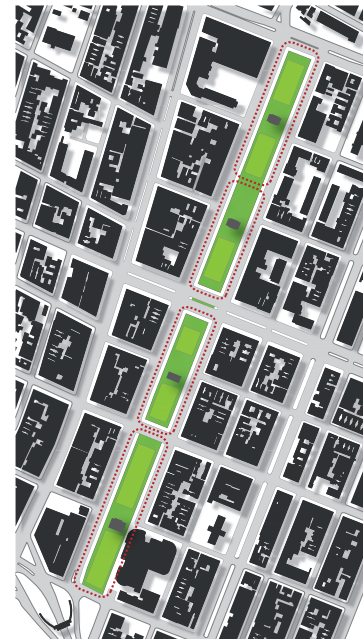
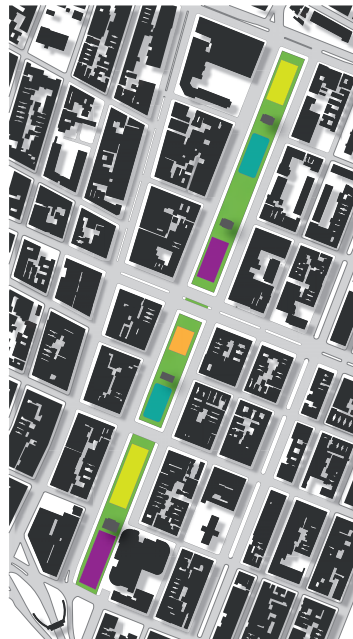


- ③ Sara Delano Roosevelt Park in seinem Originallayout um 1934

- Mädchen-Spielplatz
- Wasser-/Planschbecken
- Gebäude
- Buben-Spielplatz
- Allgemeines Spielfeld

- ④ Vier Spielplatz-Prototypen über die gesamte Länge repetiert

Spielplatz-Einheit, die auch isoliert funktioniert







**Sara Delano Roosevelt  
Park 2011**

Houston Street  
Playground

Stanton Street Courts

Rivington Street  
Playground

Golden Age Center

Hua Mei  
Bird Garden

The Lion's  
Playground

Hester Street  
Playground

## Beurteilung des Projektes

Als „Mecca of the East Side“<sup>48</sup> wurde der Park knapp elf Monate nach seiner Eröffnung bezeichnet. Die New York Times möchte einen täglichen Durchschnitt von 5.000 Kindern ermittelt haben, welche sie in ihren Beiträgen glücklich, spielend, schaukelnd, badend in diversen Bereichen des Areals abbildete.<sup>49</sup> Natürlich waren die Planschbecken am beliebtesten, aber sämtliche Spielflächen erfreuten sich offensichtlich eines größeren Besucherandrangs, als sie verkrafteten – so die Presse. Um der Flut an Benutzern standzuhalten, wurde sogar eine Flutlichtanlage errichtet, um den Park bis 22:30 Uhr betreiben zu können. Von Seiten der Verantwortlichen gab es laut den Medien auch nur positive Rückmeldungen. Der Sara Delano Roosevelt Park soll nicht nur mehr, sondern auch eine viel besser konzentrierte Nutzung des verfügbaren Raumes geboten haben, verglichen mit jedem anderen Spielplatz des Landes. Er war wider Erwarten einfach in Stand zu halten, es gab kaum Probleme mit übermäßiger Verschmutzung oder gar Vandalismus.<sup>50</sup> Diese überaus positive Resonanz der Presse lässt sich ohne Zeitzeugen natürlich schwer verifizieren. Man kann lediglich gegenteilige Meinungen von Seiten der Reformer und Architekturkritiker anführen, welche jedoch erst 30 Jahre später schriftlich festgehalten wurden. Jane Jacobs betrachtet diesen Park als ein Beispiel landschaftlicher wie auch städtebaulicher Fehlplanung. „Man bemüht sich sehr darum einem Park Mittel- oder Höhepunkte zu verschaffen. Manchmal ist es unmöglich. Langgestreckte Parks, wie der in kläglich Weise versagende Sara Delano Roosevelt Park in New York und viele Anlagen an Flüssen, sind häufig entworfen, als seien sie von einem Würfelstempel geprägt worden. Der Sara Delano Roosevelt Park hat vier ganz gleiche ‚Erfrischungshallen‘, die in gleichen Zwischenräumen voneinander aufgebaut sind. Man kommt sich vor wie in einer Tretmühle.“<sup>51</sup> Sie spielt hier auf die Monotonie der sich wiederholenden Spielflächen, die gleichen Abstände, gleichen Proportionen und ein identes Angebot, welches sich wiederkehrend auf sieben Blocks in einer Reihe präsentiert, an. Es ist zudem eine überaus scharfe Kritik an Moses' vordefiniertem Spielplatz-Layout, welches dahingehend als mangelhaft betrachtet wird, als dass die einzige Möglichkeit, es an ein Grundstück anzupassen, darin besteht, es so oft zu repetieren, bis die Fläche aufgebraucht ist – in diesem Fall viermal. Aber beliebte Parks haben immer einen Höhepunkt und sind auf den ersten Blick unüberschaubar abwechslungsreich gestaltet, so Jacobs.<sup>52</sup> Hier herrscht jedoch eine monotone Abwechslung, diese bedeutet deswegen nichts, weil sie zu oft wiederholt wird.<sup>53</sup> Und auch an der Gestaltung der einzelnen Spielfelder gibt es Kritik: Die versenkten Bereiche seien Anziehungspunkte für Obdachlose und Drogensüchtige,<sup>54</sup> da sie von der Straße schwer einsehbar waren.<sup>55</sup>

Was einst als „Mecca of the East Side“ begann, wandelte sich in den darauffolgenden 30 Jahren tatsächlich. Der Park blieb zwar in seiner Flächenausdehnung wie auch Zonierung gleich, doch vor allem der nördliche Teil zwischen Houston und Delancey Street war seit ca. 1958 für öffentliche Nutzung ungeeignet. Die *Transit Authority* begann zuerst mit den Bau-

48 THE NEW YORK TIMES, „7-Block Play Area Nearly Finished“, 28.07.1935

49 THE NEW YORK TIMES, „7-Block Play Area Nearly Finished“, 28.07.1935

50 THE NEW YORK TIMES, „7-Block Play Area Nearly Finished“, 28.07.1935

51 JACOBS Jane, *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, S. 74

52 JACOBS Jane, *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, S. 74

53 JACOBS Jane, *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, S. 74

54 Jacobs bezeichnet sie als „arbeitsscheue Elemente.“

55 JACOBS Jane, *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, S. 71

arbeiten für eine U-Bahn unterhalb der Chrystie Street und dann wurde ein gesamter Block des Parks vom *Sanitation Department* als Deponie für Steinsalz verwendet, was jegliche Vegetation sterben ließ. Für eine ganze Weile wurde dieser Teil zum Ort für Vandalismus, bis 1964 ein Budget für eine nachhaltige Sanierung dieses Bereiches freigegeben wurde.<sup>56</sup> 1996 wurde schlussendlich auch der versenkte Teil auf Straßenniveau angehoben.<sup>57</sup>

### **Hester Street Playground als Beispiel von Moses' Universallayout**

Bevor die bereits Jahre zuvor von Jane Jacobs kritisierte Wiederholung des Spielplatzlayouts besprochen wird, soll zuerst auf eine Spielplatz-Einheit im Detail und erst später auf ihre wiederkehrende Anordnung eingegangen werden.

Der Hester Street Playground stellt einen dieser Funktionsbereiche dar. Obwohl dieser im Süden gelegene Spielplatz erst 2010 saniert wurde, enthält er nach wie vor die typische Moses-Zonierung in drei altersgerechte und durch Ausstattung differenzierte Bereiche und ein Service-Gebäude mit sanitären Einrichtungen. Der Spielplatz wird von allen Altersschichten extrem gut angenommen: Die Spielfelder sind immer besetzt, die Anhebung der umlaufenden Wege ermöglicht vielen Menschen einfach im Schatten der Bäume zu sitzen und zuzuschauen – wie eine Art Galerie oder Amphitheater, dies lädt unweigerlich zum Verweilen und Beobachten ein. Zwischen diesem Bereich und dem Gebäude sind der Kleinkinderspielplatz und direkt anschließend ein offener Platz mit Spieltischen für Erwachsene. Alle Bereiche werden von den jeweiligen Nutzergruppen sehr gut angenommen. Die Bezeichnung „Mecca of the East Side“ lässt sich wahrlich nachvollziehen.

Vor allem die unterschiedlichen Niveaus ergeben äußerst positive Synergieeffekte: Die Spielbereiche sind einerseits leicht überschaubar und somit kontrollierbar, andererseits bieten sie ihren Nutzern eine Art Arena, in der vor allem Jugendliche ihr Können (sportlicher Natur) förmlich zur Schau stellen können, und zusätzlich profitieren davon selbst anfangs unbeteiligte Passanten, die zum Schauen und Beobachten eingeladen werden. Das Gebäude ist strategisch richtig, im Nahbereich zum Kleinkinderspielplatz situiert, und schafft eine sanfte Abgrenzung zum dahinterliegenden Sportfeld.

Diese isolierte Einheit ist als sehr positiv und gut funktionierend zu werten. Die Schwierigkeit ergibt sich, wie schon Jane Jacobs richtig beobachtet hat, wenn man mehrere solcher Einheiten aufgrund der vorhandenen Grundstücksgröße aneinander reiht. Die Nutzer sind überfordert mit dem identen Angebot, sehen keinen Höhepunkt, oder wenn doch, dann lediglich in ihrer subjektiven Wahl des besseren oder sympathischeren Basketball-Platzes – was zur Belegung des einen und zum Leerstand des anderen führt.

Man kann daraus schlussfolgern, dass ein gut durchdachtes und in sich funktionierendes Spielplatz-Layout solange universell anwendbar ist, als es eine isolierte Einheit mit einer Maximalgröße bleibt. Die Umsetzung auf Grundstücken, die darüber hinausgehen, würde ein individuelles Layout erfordern, nicht zwangsläufig von der Grundeinheit, sondern mehr

<sup>56</sup> THE NEW YORK TIMES, „Park On East Side Will Be Restored“, 03.05.1964

<sup>57</sup> URL: <http://www.nycgovparks.org/parks/sarad Roosevelt/highlights/6524> – Link vom 18.10.2011

durch die Vermeidung der Aneinanderreihung derselben Gestaltungsprinzipien, die längerfristig eher zu negativen Synergieeffekten führen.

Man kann nur mutmaßen, dass die enorme Geschwindigkeit wie auch hohe Anzahl nicht nur an Spielplätzen, sondern auch an anderen Projekten, die Moses parallel hierzu errichten ließ, eine spezifischere Auseinandersetzung mit den jeweiligen Grundstücken und lokalen Gegebenheiten nicht zuließ. Wäre dem anders, wären vielleicht nicht 658 Spielplätze entstanden, sondern wesentlich weniger, und es ist wahrlich schwer zu beurteilen, ob die Quantität an Projekten Einbußen in der Qualität einiger rechtfertigt – diese Frage kann objektiv betrachtet kaum richtig oder falsch beantwortet werden, die Antwort bleibt jedem selbst überlassen.



**Oben:** Versenkte Basketballfelder des Hester Street Playgrounds. Während Jugendliche spielen, können Zuschauer auf den erhöhten, angrenzenden Spazierwegen, wie von einer Art Galerie, das Treiben beobachten.

**Unten:** Spieltische beim Hester Street Playground finden vor allem unter Erwachsenen großen Anklang. Frauen aus Chinatown spielen hier regelmäßig Karten.



Gegenüberliegende Seite:

**Oben:** Hester Street Playground erfreut sich großer Beliebtheit

**Unten:** The Houston Street Playground bleibt währenddessen weitgehend leer.



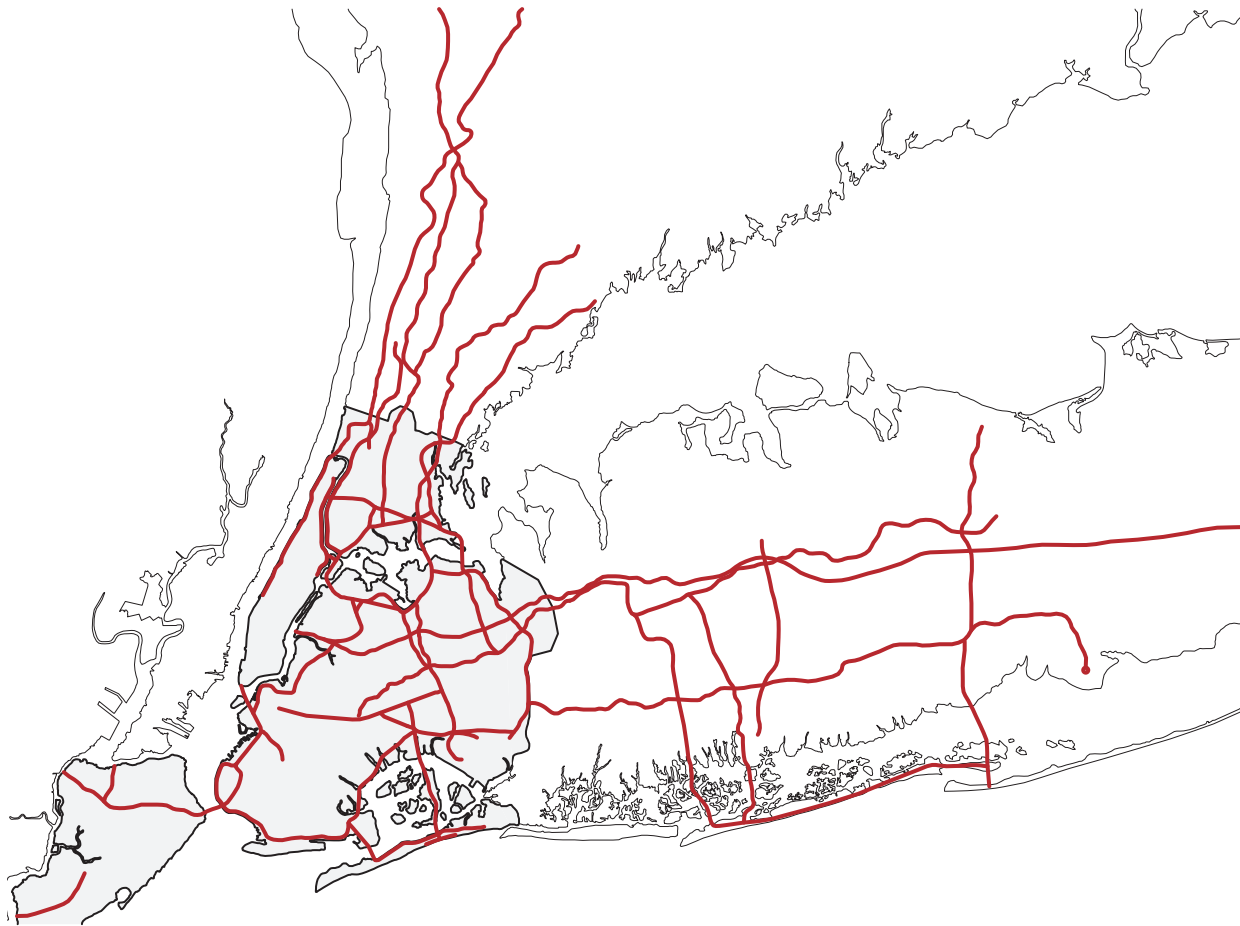




# PROJEKTE: STRASSEN UND BRÜCKEN

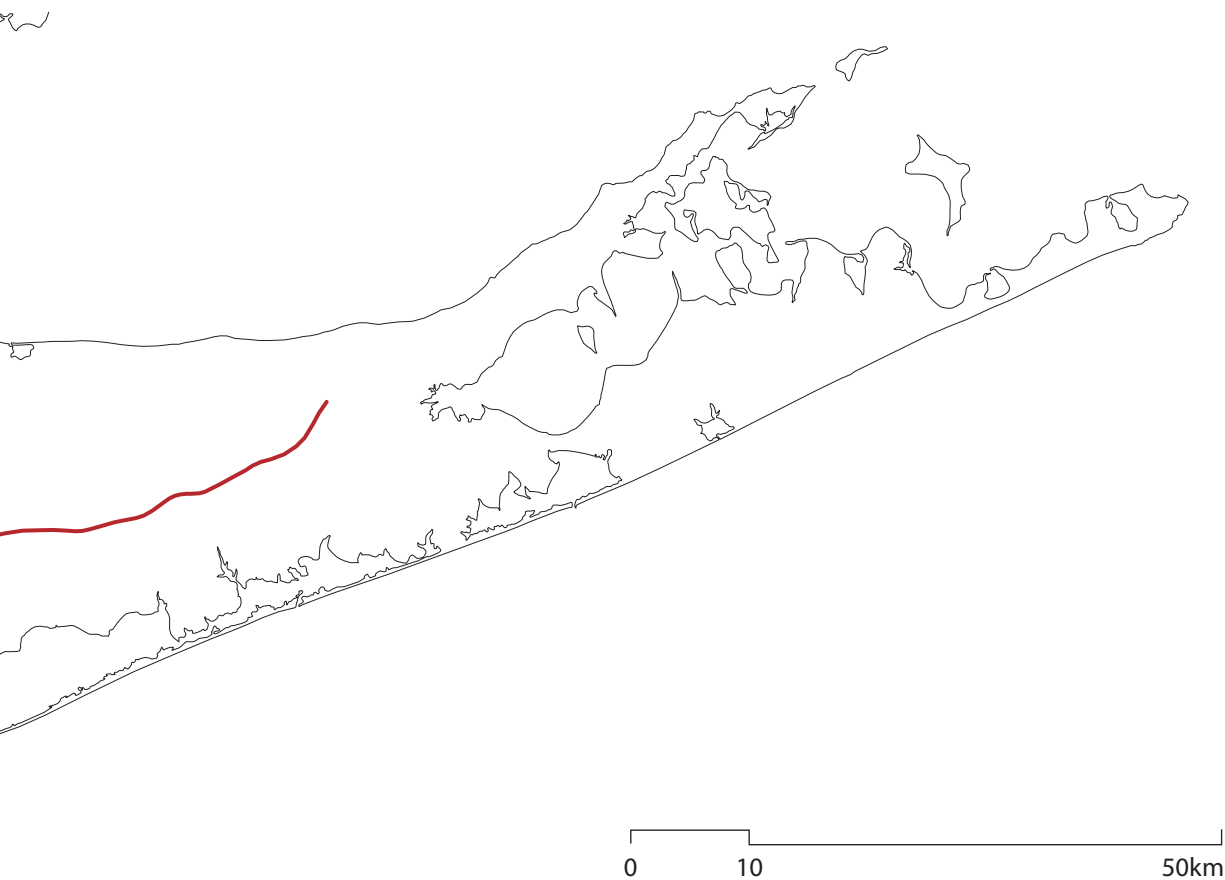
Ein Lebenswerk im Überblick  
New York Arterial System  
Case Study

## Ein Lebenswerk im Überblick





Robert Moses errichtete während seiner vier Jahrzehnte langen Karriere 670 km Parkways<sup>1</sup>, 339 km Highways und 13 Brücken.<sup>2</sup> Sie alle zeugen von einer Zeit, als der Ausbau von mehrspurigen Autobahnen in Stadtgebieten Fortschritt und nicht Verschmutzung bedeutete. Die Parkways verbinden Parks oder sind in ihnen eingebettet und sollten die Menschen schneller ins Grüne bringen. Die Expressways passten die Weltmetropole an das Automobilzeitalter an und sollten aus ihr eine schnelle Stadt machen. Die Brücken sind Meisterleistungen der Ingenieurstechnik und sind durch ihre Spannweite (z.B. Verrazano-Narrows Bridge) und durch ihre Komplexität (z.B. Robert F. Kennedy Bridge, ehemals Triborough Bridge) zum Teil immer noch ungeschlagen.



Durch Robert Moses errichtete Straßen im Großraum New York

<sup>1</sup> New York Preservation Archive Project, URL: [http://www.nypap.org/content/robert-moses#footnote3\\_chrcawo](http://www.nypap.org/content/robert-moses#footnote3_chrcawo) - Link vom 02.03.2012

<sup>2</sup> BURGER Danielle, „A Community Plan for Moses' 'Highway to Nowhere““, URL: <http://www.gotham-gazette.com/article/fea/20030818/202/495> - Link vom 02.03.2012

## New York Arterial System

Robert Moses begann Straßen zu bauen, als er 1924 den Vorsitz der *Long Island State Park Commission* übernahm und seine State Parks erschließen wollte. New York litt damals unter einer fast explosionsartigen Zunahme an Fahrzeugen, welche die für Kutschen gebauten Straßen förmlich geflutet hatten. Die Stadt war für dieses Verkehrsaufkommen nicht konzipiert worden und maßlos überlastet. In den nachfolgenden 44 Jahren, in denen Moses über genügend Macht verfügte, konnte er dutzende Parkways, Expressways und Brücken errichten<sup>3</sup> - ein „arterielles“ Verkehrssystem für New York, bemerkenswert sowohl in seinem Maßstab als auch seiner Wertigkeit für die Stadt. Seine Straßen und Brücken vernetzten alle fünf Stadtbezirke, erstreckten sich weit in die Vororte und bildeten ein zusammenhängendes Verkehrsnetz.

Der Grundstein für dieses homogene System wurde mit den Long Island Parkways gesetzt. Im Zuge der Errichtung von Jones Beach bildete Moses ein Straßennetz aus, welches in weiterer Zukunft die gesamte Long Island Region erschließen sollte. Dem Southern State Parkway, als erster eröffnet im Jahr 1927, folgten nur zwei Jahre später der Wantagh State Parkway, sowie bis einschließlich 1934 der Ocean Parkway, die ersten Abschnitte des Northern State und schlussendlich der Meadowbrook State Parkway.<sup>4</sup>

Parkways waren zu Beginn der 1920er Jahre Pionierprojekte. Das Auto hatte sich noch lange nicht als Gebrauchsgegenstand und alltägliches Transportmittel etabliert und wurde vorwiegend in der Freizeit benutzt. Es war ein Inbegriff der Freiheit: Man konnte der überfüllten Stadt entfliehen, hinaus in die Natur fahren und die Fahrt an sich als Genuss zelebrieren – sofern es die geeigneten Straßen dafür gab. Das Konzept der Parkways, wie der Begriff nahelegt, beruht auf der landschaftlichen Gestaltung von bandförmig angelegten Parks, durch welche in meist geschwungener Straßenführung die Parkways errichtet wurden. Die Fahrt sollte so zum Genuss werden. Dies war nicht etwas, das Robert Moses neu erfinden musste. Es gab bereits geplante und fertiggestellte Projekte, die ihm lediglich als Vorbild dienen sollten. Der Eastern Parkway in Brooklyn, von Frederick Law Olsted und Calvert Vaux entworfen, war 1874 der erste seiner Art.<sup>5</sup> Er sollte dem genussvollen Reiten und

**3** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 86

**4** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 86

**5** NEW YORK CITY DEPARTMENT OF PARKS AND RECREATION, „Eastern Parkway“, URL: <http://www.nyc.gov/parks/about/history/historical-signs/listings?id=196> - Link vom 03.03.2012

später Autofahren dienen. Doch Parkways unterlagen schon früh einigen Restriktionen: Sie waren dem Privatverkehr vorbehalten und durften weder von öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen oder von Schwerfahrzeugen wie LKWs benutzt werden. Diese Regelung sollte viele Jahre später noch Grundlage für einige Diskussionen werden, da vor allem die farbige Bevölkerung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts aufgrund von Armut auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen war. Die Busse durften die Parkways entweder nicht benutzen oder die Straßen, ihre Auffahrten und Brückenhöhen waren gar nicht erst für diese Verkehrsteilnehmer konzipiert worden. Es wurde, bewusst oder unbewusst, eine bestimmte Bevölkerungsschicht diskriminiert, da ihr der Zugang zu den neu gestalteten und neu erschlossenen Erholungsgebieten verwehrt blieb.<sup>6</sup> Die Tatsache aber, dass Moses seine ersten Long Island Straßen als Parkways anlegte, lag in diesem Fall bewiesenermaßen weniger an seinen rassistischen Tendenzen oder womöglich einem gezielten Anspruch, Teile der Gesellschaft zu diskriminieren, sondern viel mehr an seiner Faszination für das Automobil sowie einer fehlenden Befugnis Highways zu errichten. Seine Vorsitze in der *Long Island State Park Commission* und dem *State Council of Parks* gestatteten ihm lediglich den Bau von Erschließungsstraßen innerhalb der Parks, beziehungsweise sogenannte „recreational routes“. Highways unterstanden den Ingenieuren im *State Highway Department* und dem *Federal Bureau of Public Roads*.<sup>7</sup> Robert Moses war also im beginnenden Automobilzeitalter nicht der einzige, der sich mit dem Ausbau des Infrastruktur-Netzwerks auseinandersetzte. 1929 wurde der *Regional Plan of New York and its Environs* veröffentlicht. Von Nelson Lewis, einem Ingenieur, ausgearbeitet, zeigt er viele der von Robert Moses später verwirklichten Routen oder jene, die er gerne umgesetzt hätte und an welchen er gescheitert ist.<sup>8</sup> Dieses Konzept wurde zum Masterplan des Master Builders.

Der fortwährende Ausbau der Long Island Routen brachte ihm spätestens Mitte der 1930er Jahre eine gute Reputation und der *New Deal* eine noch nie da gewesene staatliche Finanzierung von öffentlichen Projekten. Bis zum Ende der 1940er Jahre wurde aus dem Master Builder ein Highwayman<sup>9</sup> – er konnte eine Vielzahl von weiteren, unterschiedlichen Parkways, Expressways, Highways und zugehörige Brücken, die Manhattan mit dem Festland oder den anderen Inseln verbinden, errichten, und das sowohl innerhalb der Stadtgrenzen als auch darüber hinaus. Unter ihnen befand sich der 1936 fertiggestellte Triborough Bridge Komplex, eine Anlage aus insgesamt vier Brücken, welche drei Stadtbezirke miteinander verbinden.

Um jedoch die zunehmende Zahl an Projekten finanzieren zu können, wollte Robert Moses neue, über die New Deal-Zuschüsse hinausgehende Finanzierungsmöglichkeiten erarbeiten. Nach dem Vorbild der *Port Authority* würde er neue, flexible und beständige Behörden kreieren, um sie als proprietäre Finanzierungsquellen für seine weiteren Projekte zu nutzen.<sup>10</sup> Wie dies genau funktionierte, wird in einem späteren Kapitel erläutert. Er sicherte sich mit den Authorities den stetigen Ausbau seines Imperiums, und jedes Projekt schien

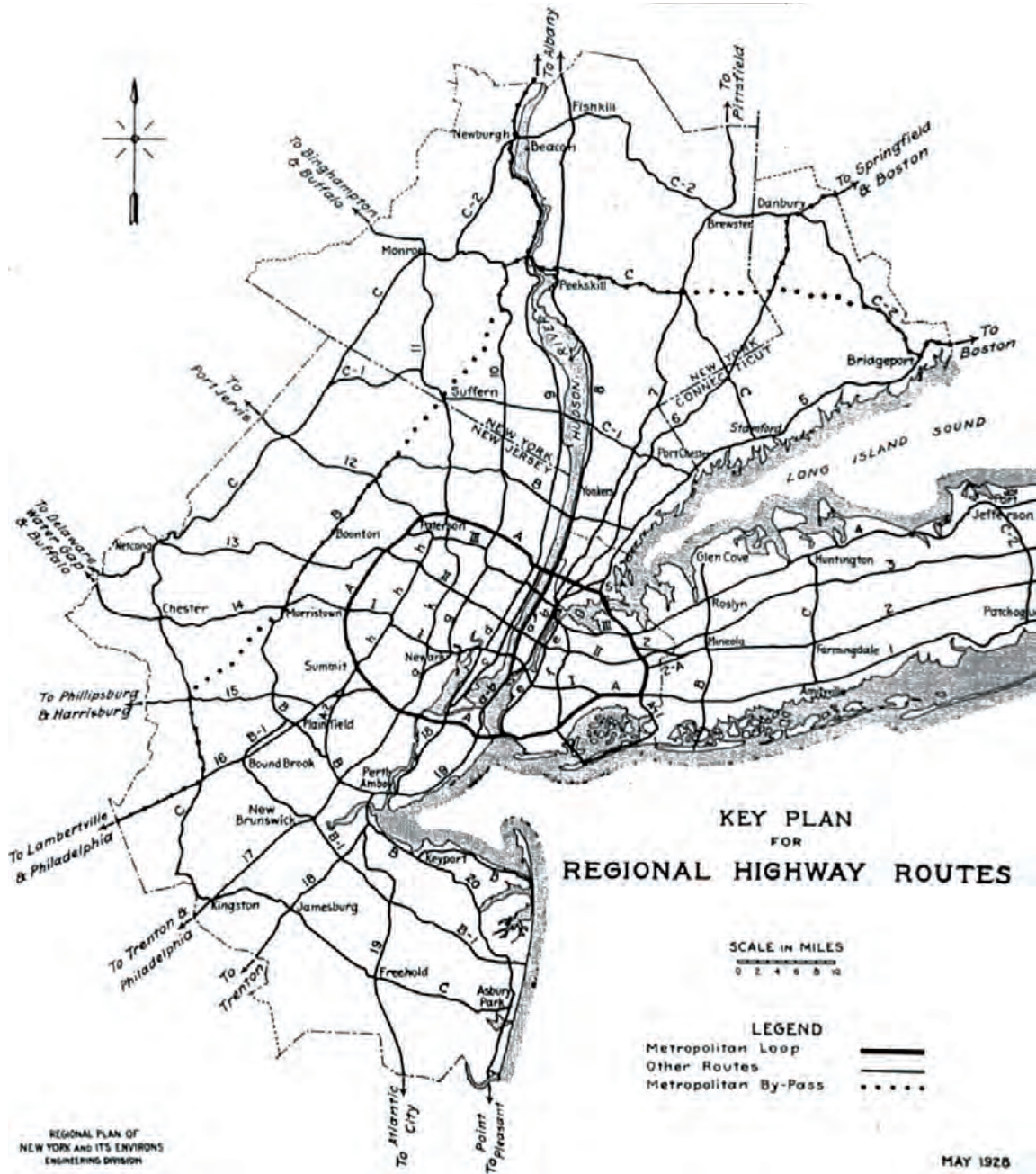
**6** Für weiterführende Literatur zu diesem soziologischen Diskurs siehe ‚die Brücken des Robert Moses‘. Als Leitartikel dient hier: WINNER Langdon, „Do Artifacts Have Politics?“

**7** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 86

**8** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 87

**9** Eine von Owen D. Gutfreund stammende Bezeichnung.

**10** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 89



damals noch von der Öffentlichkeit als wichtiger Schritt in die Zukunft des Automobilzeitalters gewertet zu werden. Doch mit den Jahren änderte sich nicht nur das Design, sondern auch der gesamte Zugang zu anstehenden Bauprojekten. Die Straßen auf Long Island waren noch einfach zu planen, sie führten nicht durch dichtverbaute städtische Wohngebiete, sondern durch Parks. Die Detailausführung wurde an Landschaftsarchitekten vergeben, die Straßen behutsam in die vorherrschende Topographie eingebettet und mit architektonisch schön ausgestalteten Brücken überspannt. Bis in die 1950er Jahre verloren die Straßenprojekte diese ästhetischen Ansprüche fast gänzlich. Hierfür kann es unterschiedliche Gründe gegeben haben.<sup>11</sup> Zum einen, da Moses durch die Authorities neue Budgets für seine Projekte lukrieren konnte, war er nicht mehr auf die Fonds des *Park Department* angewiesen, da er seine Straßenprojekte nicht mehr als Parks tarnen musste. Zum anderen verlagerte sich seine Bautätigkeit in den städtischen Bereich, wo Transitrouten auch für den öffentlichen Verkehr benötigt wurden und somit landschaftlich gestaltete, aber restriktive Parkways nicht in Frage kamen.<sup>12</sup> Vielleicht aber auch, weil aus dem Luxusgut Automobil ein Gebrauchsgegenstand wurde. Dies ist jedoch eine Tatsache, die, aufgezeigt durch einige Historiker und Schriftsteller, Robert Moses sein Leben lang schwer anerkennen wollte. New York City dehnte sich unaufhaltsam aus, die Suburbanisierung ließ viele Menschen zu Pendlern werden, welche oft durch mangelnden Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel auf das Auto angewiesen waren. Die Straßen waren nach wie vor überlastet, es gab Stau ohne Ende, Voraussetzungen, unter welchen man selbst den schönst gestalteten Parkway nicht wirklich honorieren konnte. Dies veranlasste Robert Moses aber nicht dazu, den öffentlichen Nahverkehr in seine Planungen zu integrieren, es ließ lediglich seine Straßenprojekte im Design praktischer werden, um schneller, mehr und günstiger zu bauen.

Doch dies war ein Teufelskreis. Jeder neue Highway, jede neue Brücke, die den Sinn hatte, vorhandene Verkehrsadern zu entlasten, führte lediglich zum Gegenteil: Mehr Verkehr, mehr Stau.

Viele Reformer<sup>13</sup> kritisierten schon damals eine mangelnde Integration von öffentlichem Nahverkehr in seinen Projekten und sahen den Hauptfokus auf das Auto zunehmend als Problem. Während die rechtzeitige Verlängerung und Erweiterung der Bahn- und Buslinien in das Umland eine größere Dichte entlang der Routen zur Folge hätte, produzierte die Förderung des privaten Nahverkehrs genau das Gegenteil: flächige Wohnsiedlungen mit geringer Dichte. Der Verdienner pendelte dann täglich über die Hauptverkehrsadern in die Stadt. Dieses Phänomen war nachträglich jedoch schwer zu ändern. Eine später stattgefundene Verlängerung der Bahnlinien rentierte sich zu dieser Zeit sehr schlecht, die Wohndichte war zu gering, um ausreichende Passagierzahlen zu erreichen. Und dann gab es noch das Problem des Parkens: All die Autos mussten irgendwo untergebracht werden, was in Manhattan eine wirkliche Herausforderung darstellte.

Lewis Mumford schrieb damals: „...the private motorcar [is] a method that happens to be,

**11** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 90

**12** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 90 - 91

**13** Unter ihnen der U.S. amerikanische Architekturkritiker Lewis Mumford - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 916 - 917

on the basis of the number of people it transports, by far the most wasteful of urban space. Because we have apparently decided that the private motorcar has a sacred right to go anywhere, halt anywhere, and remain anywhere as long as its owner chooses, we have neglected other means of transportation. ... The major corrective for this crippling overspecialization is to redevelop now despised modes of circulation – public vehicles and private feet. ... An effective modern city plan would use each kind in its proper place and to its proper extent.”<sup>14</sup> Doch Moses ließ sich nicht beirren, Opponenten gab es immer, nicht umsonst sagte er einmal: „Those who can, build. Those who can’t, criticize.“<sup>15</sup> Seine Authorities erlaubten ihm, Projekte fast gänzlich unabhängig von Beihilfen sowohl auf staatlicher als auch Bundesebene umzusetzen. Erst 1956, als die Kostenübernahme für die Konstruktion von (Interstate-)Highways durch den Bund auf 90% angehoben wurde, begann sich Moses auch auf entsprechende Projekte zu konzentrieren.<sup>16</sup> In den nachfolgenden zehn Jahren wurden wohl die bislang größten Straßenprojekte fertiggestellt: 1958 ein Teil des New England Thruways, 1961 der Major Deegan Expressway, der Cross-Bronx und Whitestone Expressway 1963, ein Jahr darauf der Staten Island Expressway und die letzten Abschnitte des Brooklyn-Queens und Gowanus Expressway. Parallel dazu wurden weitere gebührenpflichtige Brücken errichtet, unter ihnen die Verrazano Narrows Bridge.<sup>17</sup> Eröffnet im Jahr 1964, war sie mit ihrer Spannweite von 1.298m zwischen den beiden Pfeilern die längste Hängebrücke der Welt und konnte diesen Status 17 Jahre lang halten. Obwohl die Abwicklung seiner Projekte immer sehr kompromisslos von statten ging, war er in seiner einzementierten Machtposition nicht unbesiegbar. Nicht immer konnte er seine geplante Route auch ausführen und nicht immer eine geplante Brücke bauen - anstelle der entworfenen Battery Bridge gibt es heute den Battery Tunnel. Doch während seine ersten Gegner aus Politik- und Ingenieurkreisen kamen und meistens am Master Builder scheiterten, wurde es später die Bevölkerung New Yorks. Vor allem ab 1950 wurden seine Vorhaben immer kontroversieller. Es war nicht mehr Long Island mit seinen Wäldern und Wiesen, sondern New York City, eine dicht verbaute Metropole. Durch die Errichtung von mehrspurigen Straßen, quer durch bestehende Wohngebiete, wuchs die Zahl der Opponenten rapide. Praktisch jedes neue Projekt musste Teile bestehender Bausubstanz vollständig abrechen und hatte die Umsiedlung von tausenden Bewohnern zur Folge.<sup>18</sup> Für einige Jahre konnte Moses den wachsenden Protesten standhalten, doch seine mangelnde Bereitschaft, auf lokale Bedürfnisse einzugehen, kratzte sehr an seinem öffentlichen Image. Das Bild eines selbstlosen Staatsbeamten, der so viel Gutes in den vergangenen Jahrzehnten für New York verwirklichen konnte, änderte sich. Gesunde Nachbarschaften wurden durch mehrspurige Autobahnen in zwei Stücke zerschlagen, die Bewohner im Stich gelassen, ohne adäquate Bereitstellung neuer Wohnungen. Ein Eingriff wie dieser bedeutete nur mehr den sozialen Verfall. Der Cross Bronx Expressway war eines der kontroversiellsten Bauvorhaben in dieser Richtung, welches auch tatsächlich ausgeführt wurde. Die

**14** MUMFORD Lewis - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 915

**15** MOSES Robert - GOLDBERGER Paul, „Robert Moses, Master Builder, is Dead at 92“, 30.07.1981, The New York Times

**16** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 91

**17** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 91 - 92

**18** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 92

sieben Meilen lange Schnellstraße hat keinen Anspruch einer Genusstraße, lediglich einer funktionalen Transitroute.<sup>19</sup> Ohne jegliche ästhetischen Ambitionen schneidet sie quer durch dichtverbaute urbane Areale der Bronx und ignorierte bei ihrer Errichtung die Existenz dieser fast gänzlich. Robert Caro beschreibt die Proteste, die in East Tremont<sup>20</sup> durch den Cross Bronx Expressway ausgelöst wurden:

Eine der insgesamt sieben Meilen hatte die Umsiedlung von 1.530 Haushalten zur Folge.<sup>21</sup> Dies allein wäre Grund genug zum Protestieren, doch was die Menschen unermüdlich werden ließ, war die Tatsache, dass es eine alternative Route gab, eine bloß drei Blocks südlicher gelegen, welche nur 19 Haushalte umzusiedeln hätte.<sup>22</sup> „For Moses, however, the protests raised issues of ‚principle‘ – first, that every time a project was delayed by hearings and re-routings, funding was also delayed and costs increased; and second, that damaging a park may be worse than reducing the density of a residential neighborhood lacking adequate green space.“<sup>23</sup> 1954, nach langen Protesten, entschied das *Board Of Estimate* mit folgender Begründung zu Moses' Gunsten: „...facilitating regional traffic flows, protecting parks, and reducing residential densities in low-income neighborhoods.“<sup>24</sup> Die Gesamtsumme der Haushalte, welche durch den Cross Bronx Expressway nachfolgend umzusiedeln waren, belief sich auf 3.866 – und dies ist lediglich die Zahl jener, welche direkt an der Route lagen.<sup>25</sup> Es gibt keine Statistiken über jene, die angrenzend wohnten und bedingt durch Bauarbei-

**19** BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 217

**20** Eine Nachbarschaft in der westlichen Bronx.

**21** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 877

**22** BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 218

**23** BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 218

**24** BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 218

**25** BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 218



**■** Cross Bronx Expressway in East Tremont, Bronx - ausgeführte Route

**⋯** Alternative Route

**26** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 93

**27** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York in the Auto Age“ in BALLON Hillary, JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 93

**28** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 849

ten, Lärm und Verschmutzung ihr gewohntes Wohnumfeld ebenfalls aufgeben mussten. Dies ist geschichtlich gesehen ein erschreckendes Beispiel, welches jedoch das Bewusstsein für einen sensibleren Umgang mit bestehenden Baustrukturen wachsen ließ. Und als Moses seine Pläne für den Mid-Manhattan und Lower-Manhattan Expressway vorlegte, konnte er sich nach massiven und anhaltenden Protesten nicht durchsetzen. Diese Routen wurden das erste Mal schon 1920 vorgeschlagen, und obwohl sie sinnvoll erschienen, führten sie quer durch das dichtverbaute Manhattan. Die Folgen wären ebenfalls ein massiver Abbruch an Bausubstanz, zwingende Umsiedlung tausender Bewohner und ansässiger Firmen, städtebauliche Barrieren und ein praktisch in Stücke gehacktes Zentrum der Weltmetropole.<sup>26</sup> Die Ära des Highwayman war damit zu Ende. Durch die wachsenden politischen Probleme, betreffend auch seine anderen Bautätigkeiten, zwangen ihn in den 1960er Jahren, einige der Vorseite seiner Behörden aufzugeben, 1968 schlussendlich auch den der *Triborough Bridge and Tunnel Authority*.<sup>27</sup>

Was bleibt, ist ein Vermächtnis in unwahrscheinlicher Größe. New York hat sich dank Robert Moses umfangreich und schnell an das Automobilzeitalter angepasst. Und trotz dieser rapiden Adaptierung ist es bemerkenswert, dass gerade New York City heutzutage die am wenigsten vom privaten Nahverkehr abhängige Stadt in ganz Amerika geworden ist. Letztlich war es doch auch das Bewusstsein für die Notwendigkeit des stetigen Ausbaus der öffentlichen Verkehrsmittel.

*„You can draw any kind of picture you like on a clean slate and indulge your every whim in the wilderness in laying out a New Delhi, Canberra or Brasília, but when you operate in an overbuilt metropolis, you have to hack your way with a meat ax.“<sup>28</sup>*

Robert Moses







Gegenüberliegende Seite:

**Links und Rechts:** Cross Bronx Expressway

**Oben:** Shore Parkway - Er stellt einen Teil des Belt Parkway Systems dar, welches in den 1930er Jahren von Robert Moses begonnen und 1960 fertiggestellt wurde

**Unten:** Robert F. Kennedy Bridge (ehemals Triborough Bridge) - Ein Komplex aus insgesamt drei Brücken. Auf dem Foto ist die East River Suspension zwischen Queens und Wards Island zu sehen.



## Case Study: West Side Improvement

Daten und Fakten

<b>Ort:</b>	72nd Street To Henry Hudson Bridge, Manhattan West Shore	
<b>Bauzeit:</b>	1934 - 1937	
<b>Umfang:</b>	Riverside Park:	90 Hektar
	Henry Hudson Parkway:	10,9km (Manhattan) 7,0km (Bronx)



Von den hunderten Meilen an Straßen, die Robert Moses in den 1930er Jahren für New York City errichten ließ, waren der Henry Hudson Parkway und das ihn begleitende West Side Improvement Projekt jene Bauvorhaben, in denen seine außergewöhnlichen Fähigkeiten, einen lang gehegten Traum zu verwirklichen, manifestiert wurden. Bereits 1914 schwärmte er Francis Perkins<sup>30</sup> vor, wie schön dieser Küstenstreifen doch sein könnte, die Details waren bereits damals in seinem Kopf ausformuliert, eine klare Vorstellung von einem Highway, der entlang des Flusses führt, durch einen langgestreckten Park. „Couldn't this waterfront be the most beautiful thing in the world?“<sup>31</sup> fragte er damals, als er von einer Fähre die schlammige Küste sah. Für Moses war das Auto ein Inbegriff der Freiheit, eine moderne Art der Freizeitkultur, und die zugehörigen, landschaftlich ansprechend gestalteten Straßen wollte er auch dem dichtverbauten Manhattan nicht vorenthalten. Diese Ideologie, ihre visionäre Herangehensweise, die tatsächliche Umsetzung wie auch eine Finanzierung, wie die eines scharfsinnigen Bankers, machen dieses Projekt zum besten Beispiel seines Ideenreichtums und seiner Willenskraft.

Das gesamte West Side Improvement Projekt umfasste nicht nur die Fertigstellung eines fünf Meilen langen Highways von der Südspitze Manhattans bis zur 72nd Street, sondern auch das Design und die Konstruktion von weiteren sechs Meilen bis zum nördlichen Ende Manhattans, die begleitende Umgestaltung der verwahrlosten und verdreckten Küste in einen Park, den Bau der Henry Hudson Bridge, welche die Verbindung zur Bronx darstellt, und eine weiterführende Verlängerung der Straße bis an die Stadtgrenze.<sup>32</sup> Der Parkway in seiner gesamten Länge sollte so ein wichtiges Bindeglied im Highway System New Yorks darstellen und einen nahtlosen Verkehrsfluss von der Stadtgrenze entlang der Westküste Manhattans bis in den Süden ermöglichen. Die Schwierigkeiten zu dieser Umsetzung waren jedoch beispiellos. Moses verfügte jetzt zwar über die nötige Weisungsgewalt, jedoch nicht über die finanziellen Mittel, und die Summe die nötig war, belief sich auf etwa \$109.000.000.<sup>33</sup>

Wie baut man also ein grünes Auto-Utopia, eine „Genussstraße“ in einer dichtverbauten Stadt? Woher kommt das Land und woher das Geld? Und schlussendlich: Wird das Endprodukt der Vision gerecht?

## Landgewinnung

Die Fläche, über welche sich der heutige Henry Hudson Parkway und Riverside Park erstrecken, wurde von 1872 an von der Stadt entweder aufgekauft oder durch Enteignung sichergestellt.<sup>34</sup> Schon damals bestand die Absicht auf diesem Küstenbereich einen Park zu errichten. Doch sämtliche Interventionen in diese Richtung betrafen den Teil östlich der parallel zum Fluss verlaufenden Schienen.<sup>35</sup> Die Eingriffe waren jedoch nur marginal und bestanden aus der Pflanzung von Bäumen und Sträuchern entlang des Riverside Drive, wie auch Anlegung von Fuß- und Radwegen. Die wenigsten Menschen erkannten das Potential

*„In 1875 Frederick Law Olmstead designed Riverside Park, and then in 1935, a highway ran through it.“<sup>29</sup>*

Chris Keenan

**29** KEENAN Chris, „Riverside Park Gets a Face Lift From Green Design“, 27.02.2012, URL: <http://greenbuildingelements.com/2012/02/27/riverside-park-gets-a-face-lift-from-green-design/> - Link vom 03.03.2012

**30** US-amerikanische Politikerin; sie wurde von Franklin D. Roosevelt zur ersten weiblichen Ministerin der Vereinigten Staaten ernannt.

**31** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 525

**32** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 526

**33** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 527

**34** MOSES Robert, New York City Department Of Parks, *West Side Improvement*, S. 17

**35** Diese erstrecken sich über die gesamte Westküste Manhattans.

des Landes westlich der Schienen. Es schien ein übergebliebenes, ungenutztes und verdrecktes Stück Land zu sein. Die einzige Verwendung, die die Stadt für diese Küste fand, war die einer Mülldeponie. Und um sie noch unattraktiver zu machen, wurde hier ab Beginn des 20. Jahrhunderts Bauschutt gelagert, das *Department of Street Cleaning* ergänzte diesen noch mit weiteren Abfällen, und das *Department of Docks* fand hier nützliche Lagerfläche für Holz.<sup>36</sup> Bis in die 1930er Jahre wurde dieses malerische Bild um Obdachlose und ihre sogenannten Shanty Towns<sup>37</sup> erweitert. Bevor Robert Moses 1934 mit den Arbeiten beginnen konnte, musste er nicht nur den Küstenstreifen bereinigen, sondern auch unglaubliche 2.293.665m<sup>3</sup> an Land aufschütten, um zusätzliche 4.047m<sup>2</sup> nutzbarer Fläche zu erzielen.<sup>38</sup> Es war somit nicht nötig, Land zu akquirieren, da es bereits im Besitz der Stadt war, der Clou bestand darin, es nutzbar zu machen. Und die parallel zum Wasser verlaufenden Schienen stellten ebenso ein Problem dar wie die Müllberge. Bereits 1891 wurden die ersten Pläne für einen Eisenbahn-Tunnel vorgestellt, in den 1920er Jahren folgten mindestens vier weitere Vorschläge, diese städtebauliche Barriere zu überdecken und eine landschaftlich ansprechende Straße mit begleitendem Park zu bauen, doch alle scheiterten an einem Finanzierungsplan.<sup>39</sup>

**36** MOSES Robert, New York City Department Of Parks, *West Side Improvement*, S. 17

**37** Auch als squatter settlement bezeichnet, ist eine informelle Art der Behausung, bei der kein legaler Grundbesitz besteht und das Wohnen in einer provisorisch errichteten Struktur stattfindet.

**38** MOSES Robert, New York City Department Of Parks, *West Side Improvement*, S. 20

**39** BALLON Hillary/JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 206

**40** MADIGAN Jack - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 536

**41** Ein Fond zur Beseitigung von Bahnübergängen im Sinne von Kreuzungspunkten. Die Beseitigung definiert hier die Errichtung einer Brücke über die Schienen, so dass der Verkehr ungehindert fließen kann.

**42** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 528

**43** 2% im Vergleich zu den 6% welche die New York Central Railroad der Stadt zahlte

## Finanzierung

„Money means all: unless you get it, you’re going nowhere.“<sup>40</sup>

\$109.000.000 waren für die damalige Zeit eine ungeheure Summe. Es war nicht nur unwahrscheinlich, sondern auch unmöglich, diesen Betrag von einer einzigen Quelle zu beziehen, zudem die *New York Central Railroad* praktisch bankrott war, also war Kreativität gefragt.

## Grade-Crossing Elimination Fund

Seit 1926 gab es staatliches Geld in der Höhe von etwa \$300.000.000 in einem *Grade-Crossing Elimination Fund*.<sup>41</sup> Niemand hatte bislang auch nur daran gedacht, dieses Geld für den Ausbau des West Side Improvement Projektes zu verwenden, anfänglich nicht einmal Moses selbst. Zumal eine Grade-Crossing Elimination ein punktueller Eingriff entlang der Eisenbahnstrecke ist und lediglich die Überbrückung der Schienen in diesem Bereich definiert, um einen direkten Kreuzungspunkt auf selber Ebene zu vermeiden. Und das West Side Improvement Projekt war ein Park, gleichermaßen wie eine Straße, welche nicht vorhatte, die Schienen punktuell zu kreuzen, sondern eine parallele Linienführung vorsah.<sup>42</sup> Doch beide Elemente waren vorhanden, und da die verschuldete *New York Central Railroad* den Eisenbahn Tunnel nicht bezahlen konnte, kam Moses auf die Idee, das staatliche Geld aus dem Fonds, welches einen wesentlich geringeren Zinssatz<sup>43</sup> bei einem Darlehen versprach, an die Eisenbahngesellschaft zu verleihen. Diese konnte so einerseits ihre hoch verzinsten Schulden bei der Stadt bezahlen, durch den besseren Zinssatz Geld sparen und einen Teil des Geldes für den Bau des Tunnels bereitstellen. Insgesamt war dies eine Summe



### Landgewinnungsprozess - 1934

— Definierte Grenze bis zu welcher aufgeschüttet wurde

Die Schienen der New York Central Railroad sind klar zu erkennen und bilden eine Barriere zur Küste. Moses sah vor, sie in einem Eisenbahntunnel verschwinden zu lassen.



### Fertiggestellte Aufschüttung

Die Schienen sind überplattet. An ihrer Stelle schwingt sich mit leichten Kurven nun der Henry Hudson Parkway durch die Landschaft.

von \$13.500.000, welche die Stadt für das Bauvorhaben gewinnen konnte.<sup>44</sup>

**44** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 530

**45** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 530

**46** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 531

**47** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 531

**48** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 531

**49** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 531

**50** Public Works Administration (PWA): Als Teil der wirtschaftlichen Maßnahmen des New Deal gegründet, war das Ziel dieser Agentur, durch Finanzierung von Baumaßnahmen Beschäftigungsplätze zu schaffen, die Kaufkraft zu stabilisieren und grundlegend die angeschlagene Wirtschaftslage nach der Great Depression zu beleben.

**51** Innenminister der Vereinigten Staaten und Leiter der PWA.

**52** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 531

**53** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 532

### **Landgewinn durch Aufschüttung fast geschenkt**

Aufschüttung ist ein Prozess, der sehr kostspielig ist, doch für die Gestaltung des Projektes, so wie Moses es erträumte, zwingend notwendig. Nachdem nun aber die *New York Central Railroad* im Stande war, die Bauarbeiten am Tunnel unterhalb der 72nd Street durchzuführen und große Mengen an Aushubmaterial auf Kosten der Gesellschaft irgendwo nach Long Island hätte abtransportieren müssen, leitete sie Moses kurzerhand nur ein kleines Stück weiter in den Norden um, wo er den Schutt als Hinterfüllung für neues Land verwenden konnte. Er sparte sich so \$4.000.000.<sup>45</sup>

### **Yachthafen mit Wasserspeier und dekorativem Fries**

Der Hafen auf Höhe 79th Street war eine Struktur, welche sich Moses schon Jahre zuvor als Kombination einer Marina, eines Restaurants und einer Promenade erträumt hatte. „Have you ever heard of a boat basin with gargoyles? Well, I hadn't either.“<sup>46</sup> fragte er Sid Shapiro, als er sich an ein obskures Bundesgesetz erinnerte, welches Planer ermutigen sollte, Kunstelemente in die Architektur zu integrieren. „If we put on gargoyles, not only would the boat basin be beautified, but the money from the fund could be used to build it.“<sup>47</sup> Und dann fügte er noch hinzu: „What happened to some fund I remember that was set up so that it could only be used to decorate a public project with ornamental friezes?“<sup>48</sup> Und da war tatsächlich Geld, in jedem Fonds etwa \$100.000. „Well, then, let's have a frieze“<sup>49</sup> erwiderte Moses.

### **„Seventy-ninth Street Grade Elimination Structure“**

Das 79th Street Boat Basin war ein prachtvoller Entwurf, das Herzstück des Projektes, mit einem großen Kreisverkehr, welcher es erlauben würde, aus der Stadtmitte kommende Autos auf den Henry Hudson Parkway auffahren zu lassen. Doch so sehr man sich bemühte, konnte man keine Ähnlichkeit mit einer Grade-Crossing Elimination feststellen. Wie der Zufall oft so spielt, war die PWA<sup>50</sup> zur Zeit der Planung beunruhigt, dass ihre Ausgaben nicht genügend unmittelbare Beschäftigung erzeugten, also versprach Harold Ickes<sup>51</sup> eine schnelle Genehmigung von Projekten, deren Pläne schon auflagen.<sup>52</sup> Und das einzige, was ihm auf die Schnelle einfiel und sofort in Auftrag gegeben werden konnte, war die Beseitigung von Bahnübergängen. Auf Höhe 79th Street war dies zwar nicht der Fall, aber es gab Gleise, welche überdacht werden mussten, und Straßen zu bauen. Es ist nicht überraschend, dass PWA-Mitarbeiter kurze Zeit später einen zu genehmigenden Plan mit dem Titel „Seventy-ninth Street Grade Elimination Structure“ am Tisch liegen hatten.<sup>53</sup> „If the officials noticed that it didn't resemble any other grade-crossing elimination structure ever built, they didn't mention the fact, the only demurrer coming from one narrow-minded

bureaucrat who commented that ‚the brass turtles and comfort stations were a little too much to be tacked on to a grade crossing‘ and slashed off the \$154.000 cost of those items, and Madigan returned with a promise that the PWA would chip in the \$1.766.000 that the materials for the rest of the structure would cost.“<sup>54</sup> Das Material war somit gedeckt, die Arbeiter wurden von der CWA gestellt, womit eine Gesamtsumme von \$5.000.000 für das Projekt lukriert werden konnte.<sup>55</sup>

### **Federal Funds**

Über \$12.000.000 kamen aus staatlichen Fonds. Durch die Verbindung<sup>56</sup> des West Side Highway und der George Washington Bridge und die Tatsache, dass diese nach New Jersey führt und die Straße somit zu einem Interstate Highway macht, konnte über Bundesgelder aus entsprechenden Fonds verfügt werden.<sup>57</sup>

### **Einsparungen**

Trotz fünf bereits bestehender Finanzierungsquellen blieb noch eine horrende Summe von \$74.000.000 übrig, hauptsächlich, um die Materialkosten zu decken.<sup>58</sup> Es mussten Einsparungen gemacht werden, doch wo? „He continued to develop the park lavishly for the first two of ist 6.7 miles, the two miles bordered by a neighborhood inhabited by the upper and ‚comfortable middle‘ classes he liked to develop parks for. But for the rest of ist length – from about 110th Street, where the neighborhood was becoming perceptibly poorer – he scrimped, putting in few improvements and doing those in a cheap, slapdash style. ... One Hundred and Twenty-fifth Street was the southern border of Negro Harlem. ... From 125th street north, Robert Moses put almost no improvements into Riverside Park, designing its northern 3.3 miles with one aim in mind: to do them as cheaply as possible.“<sup>59</sup>

### **„Park Access Road“**

Robert Moses profitierte bei vielen seiner Projekte von den wirtschaftlichen Reformen des New Deal und bezog die Arbeitskräfte auf Staatskosten über die CWA, wie auch in diesem Fall. Um diesem Antrag jedoch stattzugeben, war es notwendig, den Henry Hudson Parkway als „park access road“ zu titulieren, da die CWA nicht befugt war High- oder Parkways zu errichten.<sup>60</sup> Und wer sagte schon, wo diese Zufahrtsstraße aufhören soll, sie kann ja zum Park führen, in ihn hinein und vielleicht sogar durch ihn hindurch?<sup>61</sup>

Dies sind die wichtigsten sieben Geldquellen, die für die Realisierung des West Side Improvement Projektes verantwortlich waren. Bedenkt man jedoch den Ausbau des Henry Hudson Parkway durch die Bronx bis zur Stadtgrenze, den Bau der Henry Hudson Bridge zwischen Manhattan und der Bronx und ihre Aufstockung einige Jahre später, kommt man insgesamt auf 22 unterschiedliche Quellen, die für die komplette Finanzierung verant-

**54** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 532

**55** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 532

**56** Die Verbindung stellt der Henry Hudson Parkway (Teil des West Side Improvement Projektes) dar.

**57** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 532

**58** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 532

**59** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 533

**60** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 533

**61** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 535

wortlich waren.<sup>62</sup> Eine unglaubliche Aufschlüsselung, bei welcher man nur erahnen kann, welche politischen und juristischen Spitzfindigkeiten noch angewendet wurden, um die Geldgeber zu überzeugen.

### Beurteilung des Projektes

„It didn't require much brains to see that running the highway in Riverside Park along the water would have the effect of making sure the waterfront itself could never be used for a park.“<sup>63</sup> „I remember realizing that he [Moses] was thinking in terms of the view of the river, the view that the motorist would have – he was thinking in terms of the motoring public, of automobiles, ... Well, a motorist spends a few seconds at a spot and maybe he can't even look at it; maybe he has to be looking at the car ahead of him.“<sup>64</sup>

Dies war eine Feststellung von Robert C. Weinberg und Bill Exton Jr., zwei jungen Reformern, die mit ganz anderen Werten aufwuchsen als Robert Moses. Er war das Kind einer älteren Generation, seine Prägungen fanden in einer Zeit statt, die mehr als 20 Jahre zurück lag, und um seinen Zugang zu diesem Projekt zu verstehen, ist es wichtig, das Zeitalter, in dem sein Traum vom West Side Improvement entstand, zu begreifen. Damals waren Parks für die obere oder besser situierte Mittelklasse reserviert, und sie dienten dem Zweck, ihr neu entdecktes „Spielzeug“, das Auto, durch eben diese Parks zu fahren. Das Autofahren, ein Hobby für Privilegierte, fand in gemächlichem Tempo statt, es wurde förmlich zelebriert und man hatte somit auch Zeit, die Landschaft und die Ausblicke zu bewundern. In diesem Zeitalter, aus dem Gesichtspunkt heraus, ergab es Sinn eine Straße mitten durch einen Park zu führen, entlang des Wassers, in der schönsten Lage und dem wertvollsten Teil des Freiraums.<sup>65</sup> Doch die Dinge änderten sich, die Zahl der Autos erhöhte sich rapide und der starke Verkehr machte nicht nur aus einem Luxusgut einen Gebrauchsgegenstand, sondern auch den „Genuss“ des Fahrens mehr und mehr zur Qual. Und in einer dichtverbauten Stadt wurden Stimmen der Opponenten laut, nämlich jene, die keinerlei persönliche Vorteile aus der Abänderung der Pläne zogen, sondern die hingebungsvoll die Interessen und Bedürfnisse der angrenzenden Nachbarschaften und Stadtbezirke vertraten, da sie die Konsequenzen mit der kompromisslosen Ausführung von Moses' Plänen vor Augen hatten. Die Straßenführung des Henry Hudson Parkways war eine der Hauptkontroversen. Für Weinberg, wie auch Exton, war die Situierung der Schnellstraße genau entlang des Ufers gleichbedeutend mit einer städtebaulichen Barriere, mit welcher man die Erholung suchende Bevölkerung, in diesem Fall Fußgänger, vom schönsten Teil des Parks abschneidet.<sup>66</sup> Sie plädierten für genauere Studien bezüglich der Auswirkungen des West Side Improvement auf angrenzende Nachbarschaften, schließlich sollte die Schnellstraße zu einem unweigerlichen Bestandteil ihres Wohnumfeldes werden und reale Konsequenzen mit sich bringen.<sup>67</sup>

**62** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 557

**63** WEINBERG Robert C., *Park Department Architekt - CARO Robert A., The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 544

**64** EXTON Bill Jr., - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 543

**65** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 545

**66** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 545

**67** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 544 - 545

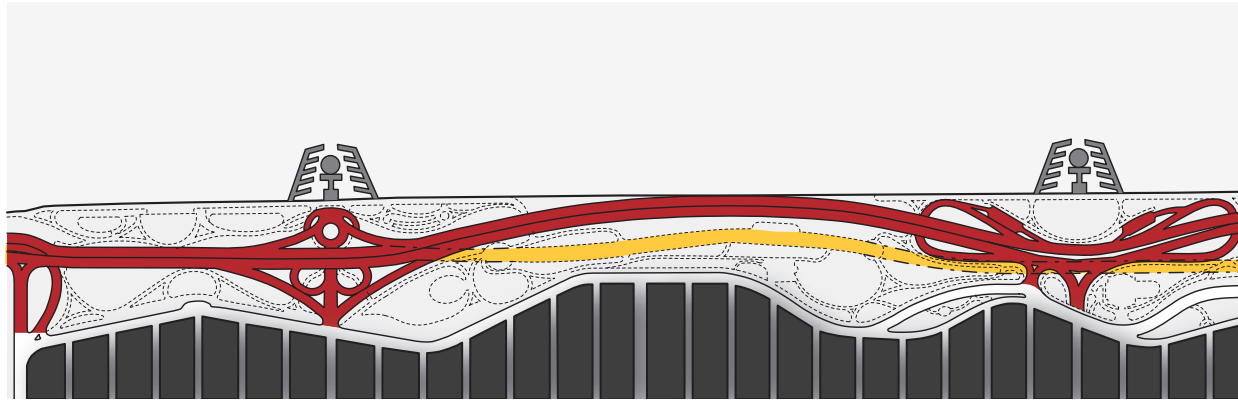




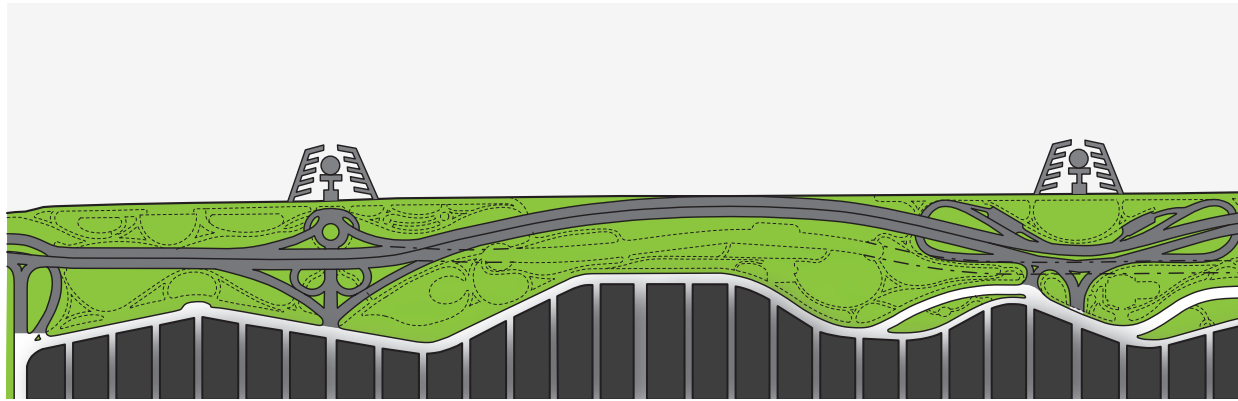
Blick nach Süden entlang des West Side Improvement:  
Der Henry Hudson Parkway schwingt mit leichten Kurven an der prominentesten Stelle des Riverside Park, direkt am Wasser, in Richtung Manhattans Südspitze.

**West Side Improvement zwischen 72nd und 125th Street - 1937**

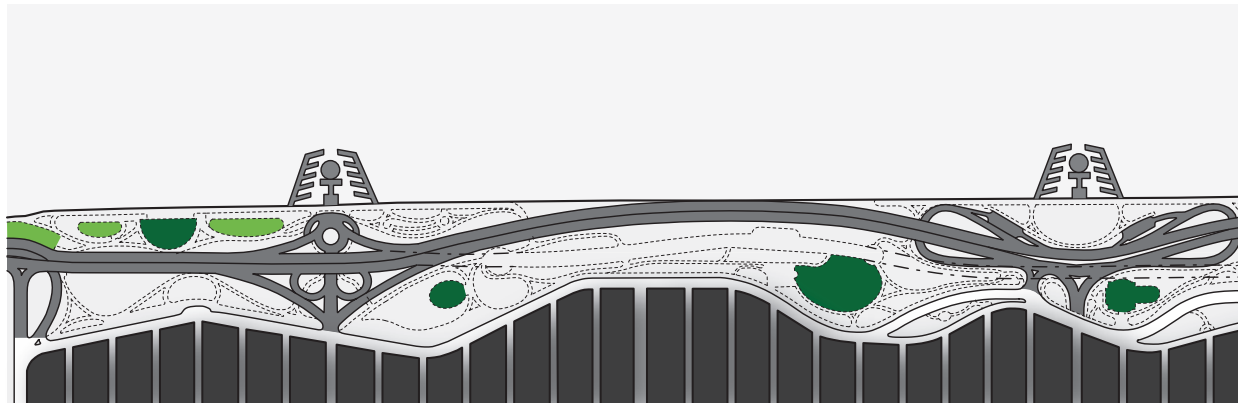
- Henry Hudson Parkway
- Überplattete Schienen der New York Central Railroad

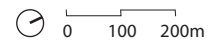
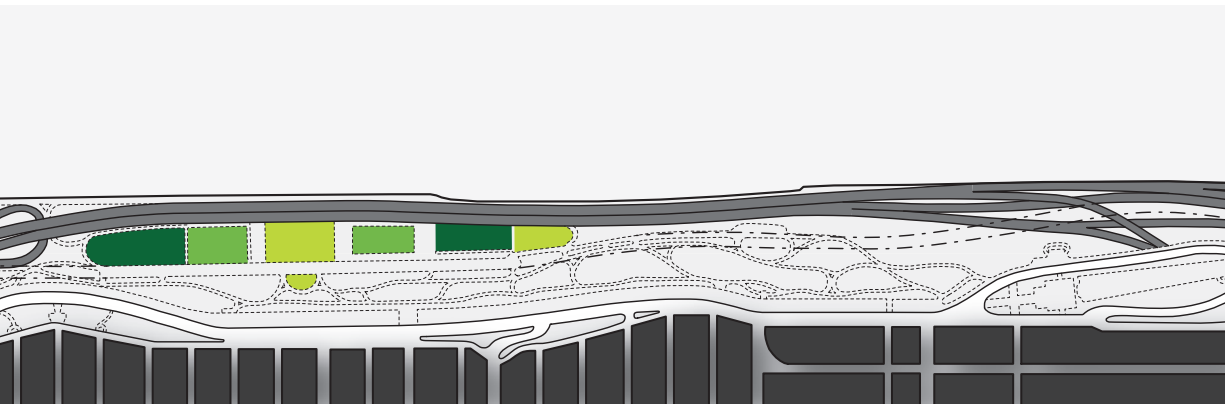
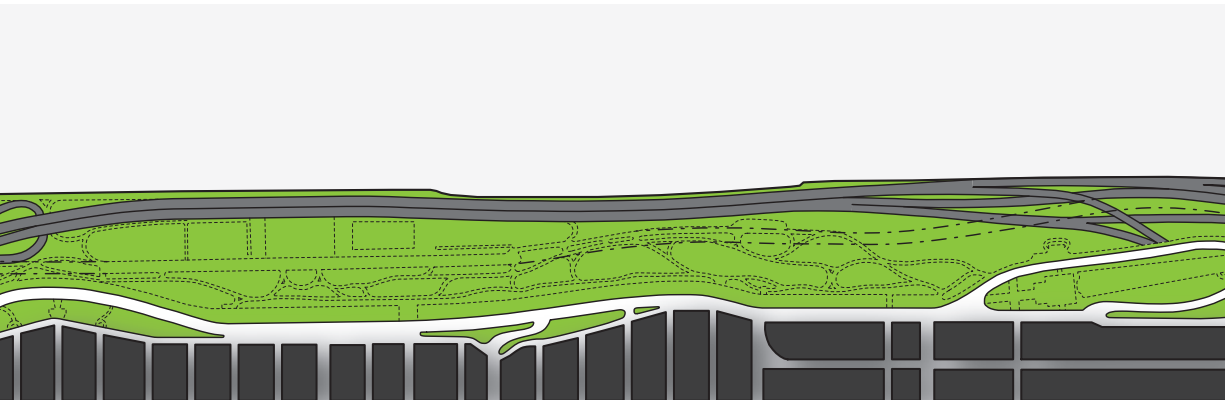
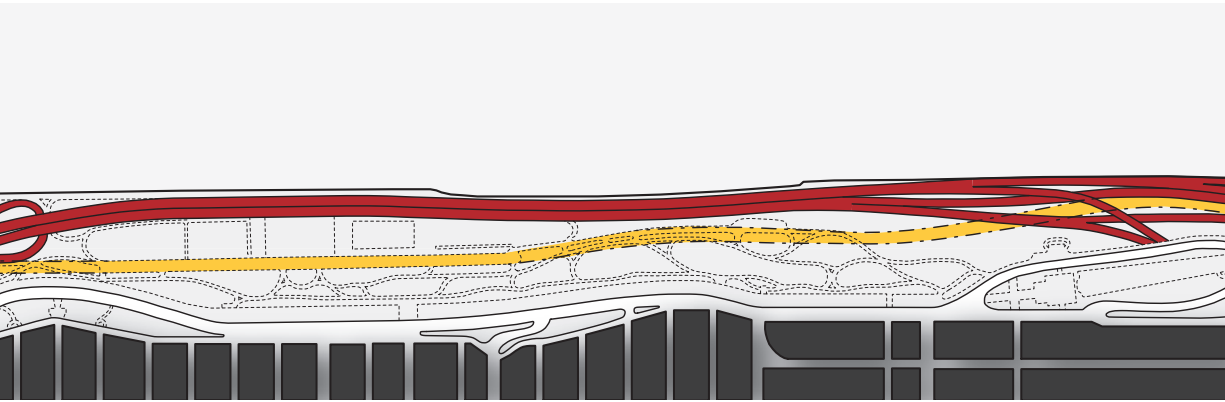


- Riverside Park





- Basketball, Handball und sonstige Aktivitäten
- Kinderspielplatz
- Baseball und Football

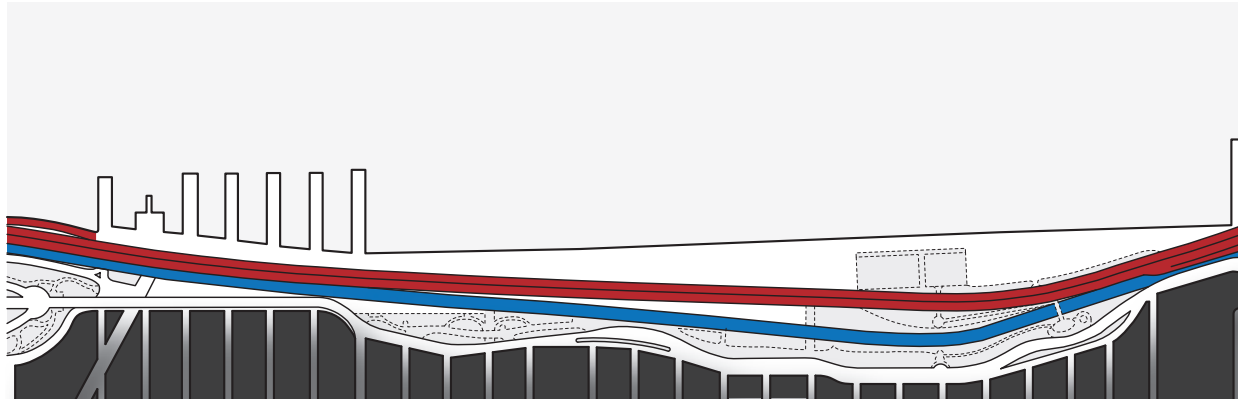




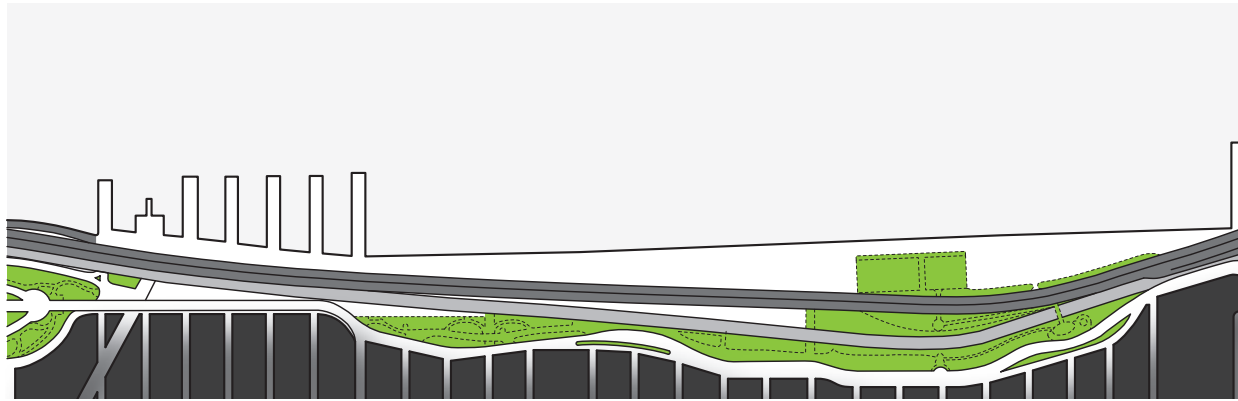
**West Side Improvement  
zwischen 125th  
und 183th Street -  
1937**


 Henry Hudson  
Parkway


 Oberirdisch  
geführte Schie-  
nen der New  
York Central  
Railroad




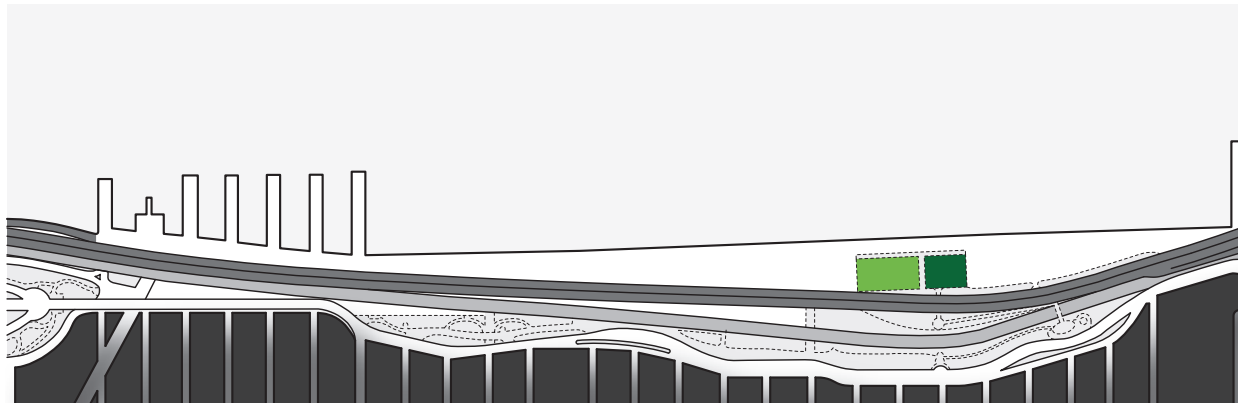
 Riverside Park

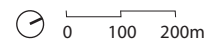
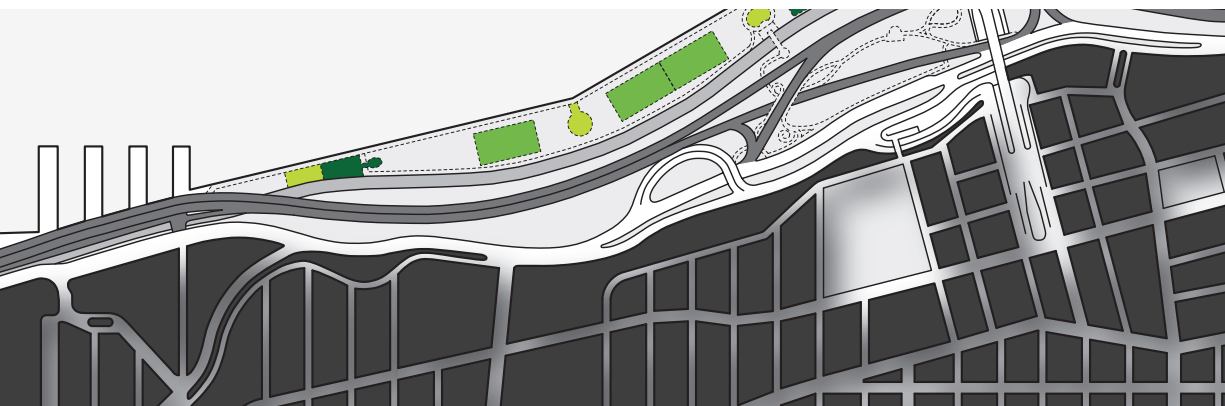
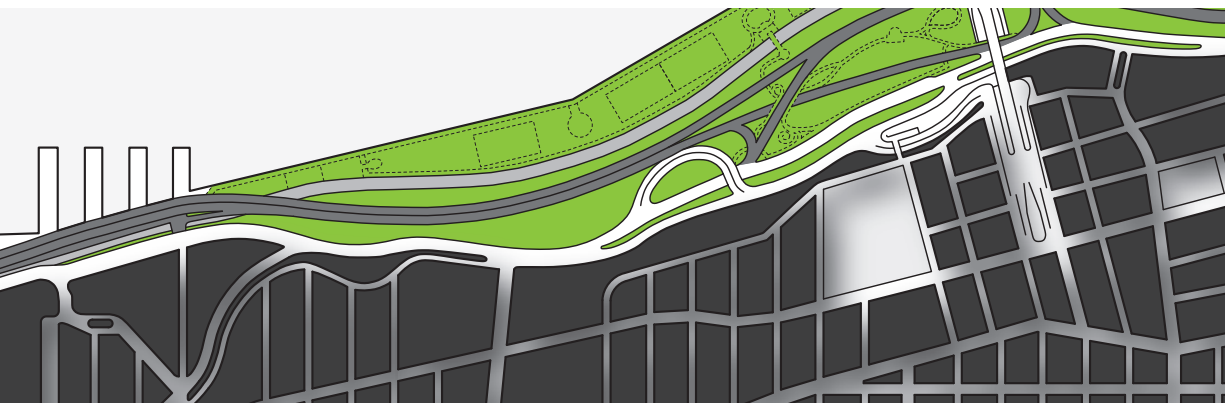
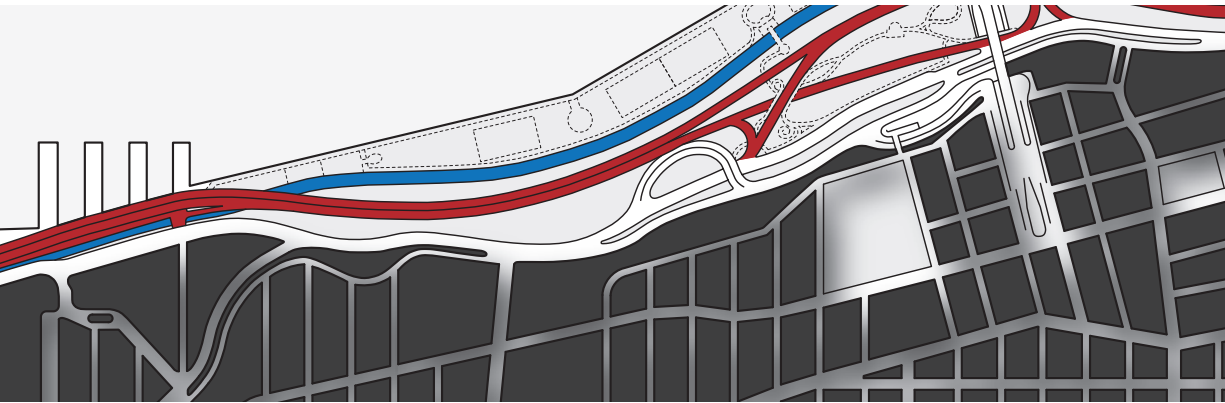


 Basketball,  
Handball und  
sonstige Aktivi-  
täten

 Kinderspiel-  
platz

 Baseball und  
Football





Riverside Park - Aussicht vom terrassierten Mittelteil über die Sportfelder



Doch Moses wollte nicht hören und verlegte die Straße um kein Stück. Die Konsequenz ist, wie schon vor 70 Jahren von Weinberg und Exton richtig prognostiziert, eine unvorteilhafte Zonierung des Parks.

Es gibt einen verhältnismäßig breiten Mittelteil, welcher sich zwischen dem Riverside Drive und dem Henry Hudson Parkway erstreckt. In diesem befinden sich auch die überdeckten Schienen, welche als eine Art Allee inmitten dieser Landschaft erkennbar sind. Man stellt jedoch fest, dass trotz vorhandener Sport- und Spielflächen diese Mittelzone wenig belebt ist. Sie wirkt wie ein toter Pufferbereich, welcher lediglich von Hundebesitzern in Anspruch genommen wird, da sich hier die Auslaufflächen für ihre Haustiere befinden. Alle Freizeitaktivitäten, die man beobachten kann, finden entlang der zum Teil sehr schmalen Uferzone statt. Das Wasser scheint die Menschen magisch anzuziehen, und obwohl die Promenade direkt neben einer stark befahrenen Straße liegt, nehmen die Nutzer die Abgase und den Lärm in Kauf. Als Besucher erkennt man auch sehr stark die Wirkung des Parkway als Barriere, weniger im optischen Sinne, da der Park terrassiert ist und der Ausblick immer gewährleistet, doch in städtebaulicher Hinsicht. Es gibt wenige Unterführungen, um zum Küsten-Fuß-/Radweg zu gelangen, zum Teil spaziert man eine gefühlte Ewigkeit, um unter der Schnellstraße hindurch zu tauchen, und das selbe, wenn man wieder zurück will. Der einzige zu nennende positive Effekt der Linienführung des Parkways ist die Absorbierung des Schalls bis zu den angrenzenden Wohnhäusern. Die Anrainer profitieren dahingehend von der Ufernähe der Schnellstraße, als dass durch den ‚Parkpuffer‘ eine geringere Lärmbelästigung besteht, da der Riverside Drive ohnehin keine stark befahrene Strecke ist.

Die zweite Kontroverse bestand bei den Einsparungen im nördlichen Teil auf Höhe Harlem. Von den Vorzügen der Bewohner des Riverside Drive konnten die Anrainer des Riverside Park zwischen 125th und 155th Street nämlich nur träumen.<sup>68</sup> Die ökonomische Sparmaßnahme im Finanzierungsplan sah vor, die Schienen in diesem Bereich weiterhin ungedeckt zu lassen, was aus unterschiedlichen Gründen eine komplette Fehlplanung darstellt. Zum

<sup>68</sup> CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 557



Die schmale Küstenpromenade entlang des Henry Hudson Parkway

einen bedeutet die Eisenbahnstrecke und ihr Verkehr eine enorme Lärmbelästigung. Zum anderen existiert die bereits beschriebene Mittelzone des Parks praktisch gar nicht, und wenn man diesen Bereich zu Fuß erkundet, fragt man sich, wo da überhaupt ein Park sein soll. In bestimmten Abschnitten wird selbst die Bezeichnung der Straße als Parkway ihrem Titel nicht gerecht, weil man jegliche landschaftliche Gestaltung vermisst, und da sieht man bereits über nicht vorhandene Vegetation hinweg. Es stellt sich die Frage, warum solche finanziellen Kürzungen nicht gleichermaßen über die gesamte Länge des Projektes verteilt wurden, sondern lediglich in Teilgebieten, die bestimmten ethnischen Gruppen zugeordnet sind. Handelsunternehmen und Lagerflächen, die aus den südlichen Teilen des Riverside Parks verbannt wurden, existieren nach wie vor, heute auch noch, im nördlichen Abschnitt entlang des Stadtbezirks Harlem. Es ist, als ob man aus der grünen Oase des Parks praktisch in eine „andere Welt“ eintaucht. Es gibt kaum, bis gar keinen, Baumbestand, die Gleise kommen zum Vorschein, der Parkway wird auf einem Viadukt fortgeführt, das ganze Areal wirkt zweitklassig, ausrangiert und schäbig, die Küste im Vergleich zum Süden zweckentfremdet. Dies sind die realen Konsequenzen des Moses'schen Auto-Utopia, das gestalterische Endprodukt von kompromissloser Brillanz, gepaart mit rassistisch anmutenden Tendenzen, und sie gehen weit tiefer, als dass sie nur bei mangelhafter Ausgestaltung bleiben würden. Wenn man von dem Nord-Süd-Gefälle absieht und sich dem Projekt zwischen 72nd und 125th Street zuwendet, da es jenen Teil repräsentiert, der Moses' Vision entspricht, entdeckt man die Auswirkungen des Parkway sowohl auf Nutzergruppen des Parks als auch ihr Verhalten darin. Eine im Jahr 1991 durchgeführte Umfrage<sup>69</sup> ergab eine unter anderem große Unzufriedenheit über mangelnden Zugang zur Küstenpromenade und die zunehmende Verwahrlosung der Mittelzone. Drogendealer und Kriminelle haben sich diesen Bereich angeeignet, da er durch die Terrassierung und den über Jahre gewachsenen Baumbestand von der Stadtseite schwer einsehbar ist, von der anderen durch den Parkway mit wenigen Querungsmöglichkeiten begrenzt. Der *Riverside Park Fund*, eine freiwillige Organisation, die sich mit der Sanierung und Erhaltung des Parks beschäftigt, musste Sicherheitspersonal

<sup>69</sup> Vom Riverside Park Fund in Auftrag gegeben - [http://www.nycgovparks.org/sub\\_your\\_park/vt\\_riverside\\_park/vt\\_riverside\\_history.html](http://www.nycgovparks.org/sub_your_park/vt_riverside_park/vt_riverside_history.html) – Link vom 02.12.2011





einstellen. Das Problem des mangelnden Zugangs zur Küstenpromenade ist da schwieriger zu lösen, da Unterführungen aufgrund des Eisenbahntunnels unterhalb der Schnellstraße nicht nur technisch aufwendig, sondern auch teuer wären. Wie hier deutlich erkennbar ist, beeinflusst eine städtebauliche Barriere, wie in diesem Fall eine Straße, und auch ihre Lage, unser soziales Verhalten und lässt uns Entscheidungen treffen, ob wir zum Beispiel trotz unseres Verlangens nach einem Spaziergang die Küstenpromenade benutzen, wenn wir sie im Durchschnitt nur alle zehn Blocks erreichen oder verlassen können, oder ob wir den Verkehrslärm und die Abgase in Kauf nehmen, wenn wir doch nur eine Runde joggen gehen wollen. Durch die straßenbedingte Zonierung wird den zwei Bereichen automatisch auch unterschiedliche Wertigkeit zugesprochen, sie definiert einen schwer erreichbaren Teil, der jedoch attraktiv wirkt, und einen zweiten, der folglich minder bewertet wird – trotz seiner landschaftlich schönen Gestaltung. Jede Zone assimiliert entsprechend unterschiedliche Nutzergruppen und fördert unterschiedliches Verhalten.

Dies sind die Auswirkungen der Schnellstraße auf Anrainer und Parkbesucher, doch wie sieht es mit seinen Benutzern, den Autofahrern, aus?

### **Henry Hudson Parkway und die Inszenierung der Landschaft**

Moses' frühe Vision vom Henry Hudson Parkway ist mit etwas gleich zu setzen, das man heute als Erlebnis- oder Panoramastraße bezeichnen würde. Die Intention liegt heute, so wie auch damals, weniger im funktionalen Aspekt einer Verkehrsrouten, sondern darin, den Stadtbewohnern die umliegende Landschaft durch aussichtsreiche Straßenführungen zu erschließen. Hier werden auch die zahlreichen Restriktionen, wie maximale Geschwindigkeit oder Verbot von Schwerfahrzeugen, auf diesen amerikanischen Parkways verständlich. Langsame Fahrt und kurvenreiche Streckenführung entschleunigen den Verkehr und sorgen für ein genussvolles Erlebnis. Ein weiteres, nicht unwesentliches Merkmal dieser Straßen ist jedoch, dass sie nicht als Haupttransitrouden angelegt und hauptsächlich der Freizeitnutzung vorbehalten sind. In der Regel liegen sie deshalb außerhalb der Stadt oder höchstens am Stadtrand. Moses versuchte jedoch mit seinem Plan vom West Side Improvement, sowohl eine für New York bedeutende Transitroute zu errichten, die den Autofahrern ermöglicht, ohne unnötige Ampeln auf einer Schnellstraße ganz Manhattan vom Norden bis in den Süden zu umfahren, als auch eine Panoramastraße im heutigen Sinne, die die nötigen Ausblicke und die landschaftliche Schönheit für den Fahrtgenuss bereitstellt. Doch die explosionsartige Zunahme an Fahrzeugen zu Beginn des 20. Jahrhunderts ließ Moses' Anliegen schwer vereinbaren. Eine Autofahrt kann man heutzutage in dieser Art meistens nur dann genießen, wenn sie zum Selbstzweck wird. Als Voraussetzung dient nicht nur die begleitende Schönheit der Natur, sondern auch wenig Verkehr, um das angestrebte Freiheitsgefühl zu erreichen. Straßenführungen, welche diesen Kriterien entsprechen, liegen nie in dichtverbauten städtischen Gebieten, schon allein aus dem Grund des großen Ver-

Gegenüberliegende Seite:

**Links:** Henry Hudson Parkway zwischen 72nd und 125th Street.

**Rechts:** Henry Hudson Parkway auf Höhe Harlem.



kehrsaufkommens. Der Henry Hudson Parkway mag zwar auf seinem Großteil den landschaftlichen Ansprüchen gerecht werden, doch ist er in erster Linie eine wichtige Transitroute, welche entweder vom Norden oder aus New Jersey kommende Autos Manhattan bis zur Südspitze umfahren lässt. In der Regel wird keiner der Fahrer die Route wegen ihrer Schönheit, sondern der kreuzungsfreien und schnellen Streckenführung wählen. Hier findet kein genussvolles Autofahren statt, hier ist es eine Notwendigkeit. Man darf annehmen, dass kein Sonntagsfahrer in seiner Freizeit ein paar Runden am Parkway auf und ab fahren würde, denn in einer Stadt wie New York ist der Verkehr schnelllebig und stressig, eine „Genussstraße“ in diesem komplexen Gefüge zu errichten, ist praktisch unmöglich und die Teilnehmer des Berufsverkehrs werden die Ausblicke über den Hudson River weder wertschätzen noch bewusst wahrnehmen. Es ist wie mit dem Mythos der Reichsautobahn. Errichtet mit dem romantischen Gedanken, Fahrvergnügen und Erholung zu generieren, steht sie heute für Monotonie, Lärm und Luftverschmutzung. Während Steigungen und Kurven bei der Streckenführung in den 1930er Jahren auch in Deutschland bewusst geplant wurden, erscheinen sie heute mancherorts für den Verkehrsfluss höchst hinderlich. Die inszenierte Landschaft verschwindet zudem zunehmend hinter Lärmschutzwänden, und die Ausblicke werden verwehrt. Nichtsdestotrotz bleibt es fraglich, in welchem Maß ein Autofahrer der heutigen Zeit die noch erkennbare landschaftliche Gestaltung entlang urbaner Schnellstraßen tatsächlich genießen kann. Bewusst wohl nur mehr als Tourist.

Gegenüberliegende Seite:  
Henry Hudson Parkway auf Höhe 72nd Street. Zwischen seinen Auf- und Zufahrten erstreckt sich der Riverside Park. Luftaufnahme aus dem Jahr 1937





# PROJEKTE: URBAN RENEWAL

Ein Lebenswerk im Überblick  
New York Tenements

Slum Clearance und Title I als neue Zauberformel  
Case Study

## Ein Lebenswerk im Überblick

Robert Moses verwirklichte im Laufe seiner Karriere 19 Title I Projekte mit einer Gesamtfläche von 157 Hektar und 3 Mitchell-Lama Wohnprojekte mit 215 Hektar.<sup>1</sup> Die Großfeldsiedlung in Wien, welche mit fast 6.000 Wohnungen schon eine eigene Wohnstadt darstellt, hat vergleichsweise nur 40 Hektar Grundfläche.<sup>2</sup>

### Mitchell-Lama Housing

Das *Mitchell-Lama Housing Program*, benannt nach seinen zwei Sponsoren MacNeil Mitchell und Alfred Lama, war eine Form der Wohnbauförderung in den 1950er - 1970er Jahren. Staatliche oder kommunale Regierungen vergaben hier Darlehen bis zu einer Höhe von 90% der geschätzten Baukosten, sofern die Bauherren ihre Gewinne aus dem Projekt auf maximal 6% beschränkten. Als Ausgleich wurden ihnen Steuernachlässe von bis zu 40% über die nachfolgenden 30 Jahre auf die Immobilienentwicklungen gewährt.<sup>3</sup> Robert Moses machte wenig Gebrauch von dieser Förderung, da es Wohnprojekte waren, welche meist am Stadtrand, auf noch unbebautem Areal errichtet wurden und nicht die Herausforderung der innerstädtischen Transformation darstellten. Nichtsdestotrotz, eines der drei Projekte, Co-op City in der Bronx, ist eines der größten Wohnbauvorhaben New Yorks. Mit 15.373 Wohneinheiten und ca. 50.000 Bewohnern ist es so groß wie die niederösterreichische Hauptstadt St. Pölten.<sup>4</sup>

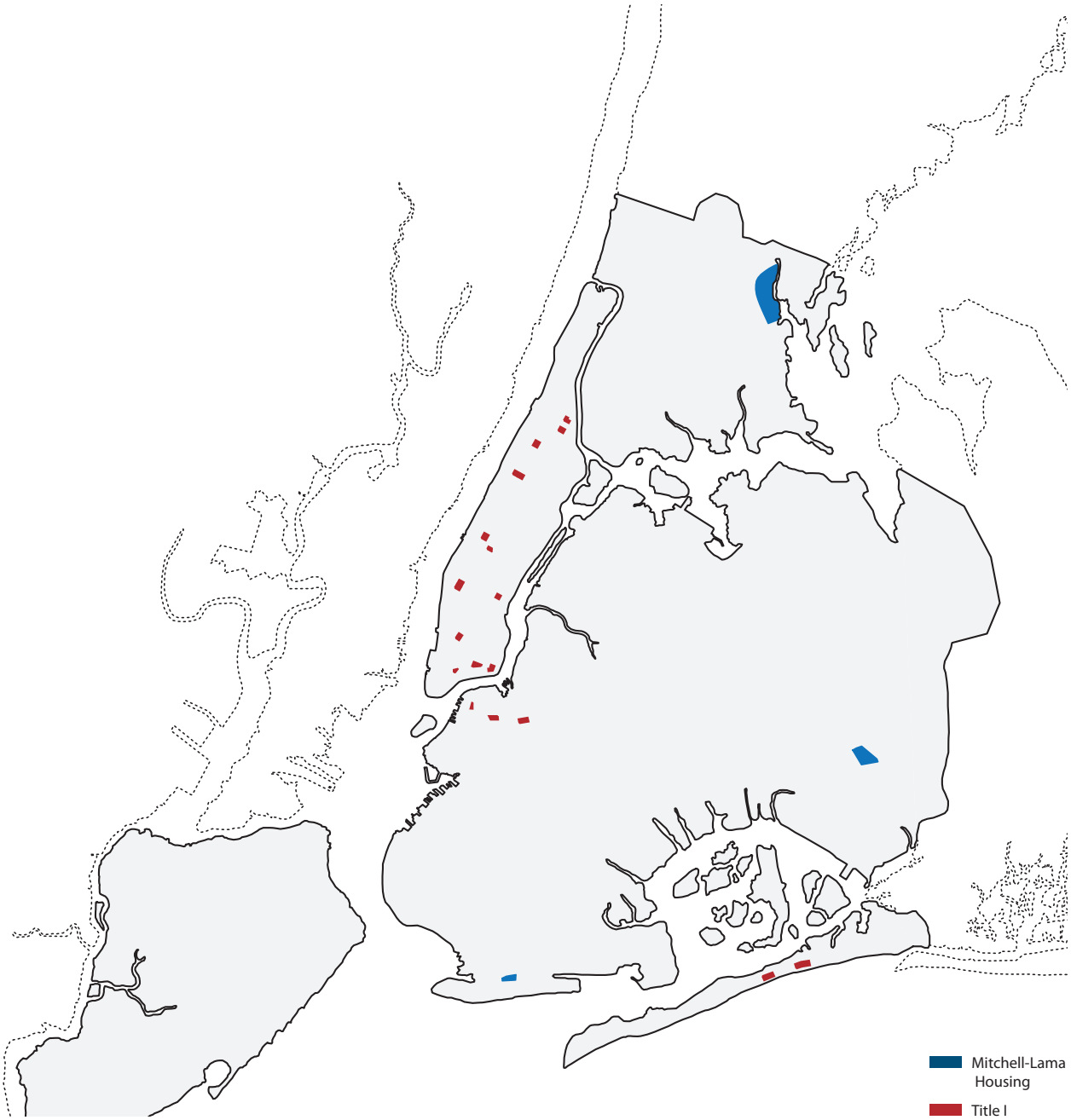
<sup>1</sup> BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 244 - 307  
<sup>2</sup> ROTTENBERG Thomas, „Die Größe der Großfeldsiedlung“ in *Der Standard*, 27.01.2003

<sup>3</sup> BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 305

<sup>4</sup> St. Pölten hat im Vergleich 51.956 Einwohner (Stand 1. Jänner 2011)

### Title I

Title I Projekte waren Assanierungen. Ihr Ziel war die Verbesserung der innerstädtischen Wohnsituation, mit der favorisierten Methode Abbruch und Neubau. Das dichte Gefüge der New Yorker Tenements wurde vielerorts als verfallen und unsanierbar beurteilt. Durch ein 1949 verabschiedetes Gesetz konnte die Stadt die Grundstücke enteignen und an Immobilienentwickler weiterverkaufen. Die Vorgehensweise war durch Vetternwirtschaft, Spekulationen, profitorientiertes Handeln und unmenschliche Begleitumstände gekennzeichnet. Obwohl Title I die Wohnsituation der ansässigen Bevölkerung verbessern sollte, führte es mancherorts genau zum Gegenteil.



## New York Tenements

Tenant Houses, später als Tenements bezeichnet, definieren jede Art von Gebäude oder Teile davon, die von mehr als drei voneinander unabhängigen Familien gemietet und bewohnt wurden. Die im 19. Jahrhundert ursprünglich als Einfamilienhäuser errichteten, drei- bis sechsstöckigen Baustrukturen wurden durch die extreme Wohnknappheit, entstanden als Konsequenz einer Massen-Immigration, zu Mietskasernen umfunktioniert. Es war üblich, dass sich zwei Familien einen Stock inklusive der sanitären Einrichtungen (falls vorhanden) und Gemeinschaftsbereiche teilten. Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts erreichte selbst diese Auslastung der Gebäude ihre Grenzen, worauf in den Hinterhöfen der Blocks meist zusätzliche Gebäude, aus Holz in billiger Arbeitsweise, errichtet wurden. Das Resultat war eine extreme Dichte unter zum Teil katastrophalen Wohnverhältnissen. Die Tenements waren charakteristisch durch ihren schmalen, langen Grundriss, der meist nur über die Fenster auf der Schmalseite belichtet und belüftet werden konnte. Die Räume waren dunkel, manchmal sogar gänzlich ohne Tageslicht, fortwährend stickig oder sogar feucht und durch die mangelnden sanitären Einrichtungen Brutstätten für Seuchen. Profitorientierte Vermieter nahmen lediglich Eingriffe in der Baustruktur vor, um noch mehr Menschen auf möglichst wenig Platz unterzubringen. Obwohl sich die Stadt dieser massiven Problematik bewusst war, konnten die frühen Gesetze wenig verbessern. Der *Tenement House Act* von 1867 besagte lediglich, dass jedes Gebäude eine Feuerleiter braucht, wenn auch nicht notwendigerweise einen Ausstieg aus jeder Wohnung, ein Fenster in jedem Raum, obwohl dies nicht zwingend eine Fensteröffnung in den Außenraum sein musste, und eine Latrine oder ausgelagertes Klo für je zwanzig Bewohner.<sup>5</sup> Die zunehmend desolaten Wohnverhältnisse führten erst 1901 zu einer ersten bedeutenden Änderung des Gesetzes, obwohl diese im Vergleich immer noch weit hinter den modernen Standards lagen. Das Gesetz stellte striktere Anforderungen an den Brandschutz und definierte Bebauungsvorschriften für neue Gebäude, wie Abstände zu anderen Bauten und Höhen. Jeder Raum musste nun ein Fenster besitzen, welches zur Straße oder zum Innenhof (kein Luftschacht) zu öffnen war, mindestens ein Badezimmer je drei Räume, Ausstattung mit fließendem Wasser und bestehende

<sup>5</sup> LAVINE Amy, *From Slum Clearance To Economic Development: A Retrospective Of Redevelopment Policies In New York State*, S. 217



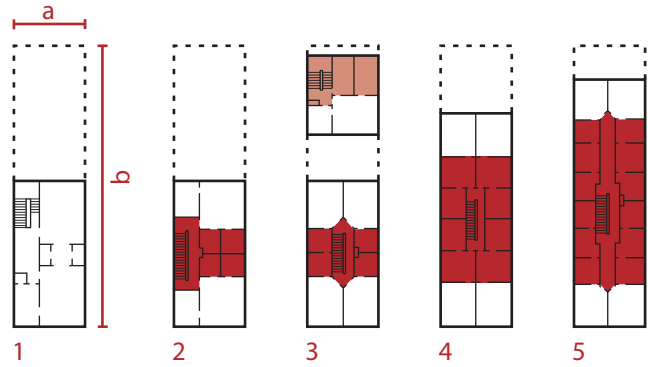
**1**  
One Family Dwelling Unit  
Pre-1850  
a = 7,62m b = 30,48m

**3**  
Addition of Rear Tenement  
~1850

**5**  
Railroad Type Tenement  
Extreme Example  
After 1850

**2**  
One Family Dwelling Unit  
Converted to Tenement  
Pre-1850

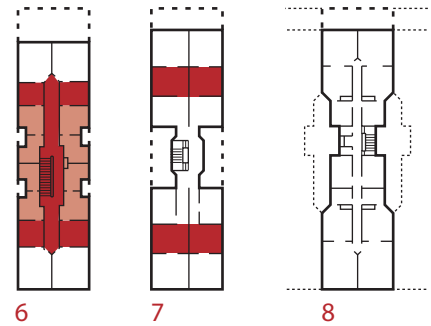
**4**  
Railroad Type Tenement  
After 1850



**6**  
Invention of the Airshaft  
Prior to 1864

**8**  
Prevalent Old Law Tenement  
Type  
Based on „Dumbbell“ 1887

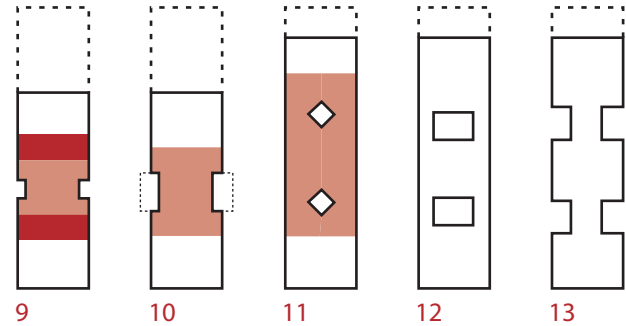
**7**  
„Dumbbell“ or „Double-decker“ Tenement  
~1879



## New York Housing Types 1800 - 1901

**9 - 13**  
Attempted Improvements for Light and Air in Old Law Tenements

### Legend:



Latrinen mussten mit einer Mehrzahl an modernen WCs inkl. Anschluss an den Kanal ersetzt werden (mindestens 1 WC pro Stockwerk).<sup>6</sup> Das *Tenement House Department*, welches dazu geschaffen wurde, dieses Gesetz durchzusetzen, hatte aber ungenügend Fördermittel, um seiner Kontrollfunktion in vollem Ausmaß nachzugehen. Viele Vermieter waren gezwungen, bauliche Änderungen an den bestehenden Gebäuden vorzunehmen, wollten dem freiwillig aber nicht nachkommen. Die finanzielle Zwangslage ließ das *Tenement House Department* lediglich sicherstellen, dass größte Fälle von inhumanen Wohnsituationen nicht mehr reproduziert wurden, aber es linderte kaum die im Bestand vorherrschende Notlage.<sup>7</sup> Der über die nachfolgenden Jahrzehnte fortlaufend erweiterte *Tenement House Act* trug zwar langsam dazu bei, die Wohnverhältnisse vieler Menschen stark zu verbessern, doch er reichte nicht aus, um Slums zu beseitigen. Es wuchs die Erkenntnis, dass selbst höhere Bau-standards nicht ausreichen würden, um dieses Problem zu lösen, sondern dass man in einer ausreichenden Errichtung von *Low-Income-Housing* Projekten ansetzen müsste.<sup>8</sup> Da jedoch private Projektentwickler profitorientiert waren, musste der Staat genügend Anreize wie Steuerbefreiungen im Ausgleich für festgesetzte Maximal-Mieten oder die Grundstücke in Form von vorangehender Enteignung, bereitstellen.<sup>9</sup> In den darauffolgenden Jahren wurden nach diesem Schema dutzende Projekte in New York City in Auftrag gegeben, doch die Ernüchterung über nachwievor unzureichende Finanzierungsmechanismen oder viel zu hohe Mieten für arme Bevölkerungsschichten blieb. Erst mit dem Title I des *U.S. Housing Act* von 1949 wurden erhöhte Bundeszuschüsse für die Bereinigung von Slums bereitgestellt.<sup>10</sup> Sie sollten die Rekonstruktion dieser durch private Immobilienentwickler stimulieren.

**6** LAVINE Amy, *From Slum Clearance To Economic Development: A Retrospective Of Redevelopment Policies In New York State*, S. 218

**7** LAVINE Amy, *From Slum Clearance To Economic Development: A Retrospective Of Redevelopment Policies In New York State*, S. 219

**8** LAVINE Amy, *From Slum Clearance To Economic Development: A Retrospective Of Redevelopment Policies In New York State*, S. 221

**9** LAVINE Amy, *From Slum Clearance To Economic Development: A Retrospective Of Redevelopment Policies In New York State*, S. 223

**10** BALLON Hilary, „Robert Moses And Urban Renewal“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 94

**11** Reformer wie z.B.: Jacob Riis, Lawrence Veiller, Edith Elmer Wood und Mary Simkhovitch. Quelle: ZIPP Samuel, *Manhattan Projects, The Rise And Fall Of Urban Renewal In Cold War New York*, S. 12

## Slum Clearance und Title I als neue Zauberformel

Die Wurzeln der sich stetig verschlechternden städtischen Umwelt in Form von Armut, familiärer Instabilität, Kriminalität und jeglicher anderen Art von sozialer Problematik schieben Reformer<sup>11</sup> also in den New Yorker Tenements zu erkennen. Sie inspirierten eine Gruppe von Stadtpolitikern, Stadtplanern und Geschäftsleuten, obgleich sie divergierende Ziele verfolgten, eine Allianz im Kampf gegen diesen städtischen Verfall anzutreten. Die Reformer verlangten nach einer Verbesserung der Wohnbedingungen für die Arbeiterklasse, sie wollten die durch Slums verursachten sozialen Probleme lindern und die arme Bevölkerung

ermutigen, zu besseren Bewohnern zu werden. Die Politiker wollten Slums grundlegend eliminieren, mit welchen notwendigen Mitteln auch immer. Die Planer hofften ausgewogene Programme der umfassenden Landnutzung zu starten, ausgeführt sowohl durch private als auch öffentliche Akteure, und die Geschäftsleute betrachteten diese Gebiete als wirtschaftliche Pestgruben, welche man nur durch ihren Abriss und eingehende Raumgewinnung für neue profitable Immobilienentwicklungen sanieren konnte. Aber sie waren sich in groben Zügen alle einig, dass Slum Clearance eine sinnvolle Möglichkeit bot, mit den innerstädtischen Problemen umzugehen.<sup>12</sup>

Title I des *U.S. Housing Act* von 1949 diente ihnen als Werkzeug. Es war ein bundesweites Programm, welches ausreichende Finanzzuschüsse für Stadtentwicklungsmaßnahmen versprach, indem es örtlichen Organen durch entsprechende Gesetze erlaubte, Land zu enteignen<sup>13</sup>, es zu ‚bereinigen‘ und es schlussendlich an den höchsten Bieter (Immobilienentwickler) zu versteigern.<sup>14</sup> Die Zuschüsse von Seiten des Bundes deckten hier die Spanne zwischen den höheren Kosten für Akquisition (oder Enteignung) und Bereinigung der Grundstücke und ihrem im Vergleich dazu geringen Marktwert ab.<sup>15</sup> Zwischen 1949 und 1961, als Moses sowohl *City Construction Coordinator* als auch Vorsitzender des *Committee on Slum Clearance* war, konnte New York City 19 Title I Projekte verwirklichen.<sup>16</sup> Er agierte hier nicht nur wie ein exzellenter Geschäftsmann, sondern auch als Stadtplaner und Visionär. Während des New Deal brachte die *New York City Housing Authority* eine entscheidende Innovation auf dem Planungsgebiet in Umlauf, der sich auch Moses bei seinen Projekten bediente: Die Superblock Solution. Man glaubte nach dem Vorbild europäischer Architekten und Visionäre, dass städtebauliche Eingriffe in bestehenden Baustrukturen erst ab einer bestimmten Größe wirkungsvoll wären und sich so gegen den Bestand durchsetzen könnten. Urbane Interventionen in einer Größe, die eine eigenständige „Neighborhood-Unit“ bilden, welche alleine lebensfähig wäre, aber nicht zu groß, um auch Gemeinschaft zu fördern und entstehen zu lassen.<sup>17</sup> Als Vorbilder der architektonischen Ausgestaltung galten hier Le Corbusier, Walter Gropius oder Ernst May. Das Ziel waren hohe Apartmenttürme, mit genügend Abstand zueinander, um das Verlangen nach Licht und Luft zu befriedigen. Es erschien sinnvoll, das Stadtbild zu verändern, weg von Baustrukturen, welche New Yorks Bezirke in ein überfülltes, mit Seuchen infiziertes Slum werden ließen. Das neue Design sah hohe Türme oder Platten vor, um das dazwischen liegende freie Land für das Grün der Wiesen, den Schatten der Bäume und das Lachen von spielenden Kindern zu reservieren. Die neuen Wohnungen sollten gut belüftet und lichtdurchflutet sein. Das benötigte Bauland wurde durch das Title I Rahmenwerk bereitgestellt, die Straßen zwischen den meist mehreren Blocks großen Parzellen geschlossen und die modernen Wohnbauprojekte errichtet.<sup>18</sup> Das typische New Yorker Raster wurde so in den nachfolgenden Jahrzehnten durch utopisch anmutende Konzeptionen überlagert.

Die Konzentration der Entscheidungsgewalt über diese Projekte in einer Einzelperson wie

**12** ZIPP Samuel, *Manhattan Projects, The Rise And Fall Of Urban Renewal In Cold War New York*, S. 13

**13** „acquire land through eminent domain“ bedeutet im amerikanischen Sprachgebrauch unter juristisch genauer Betrachtung eine rechtlich legale Enteignung, jedoch mit Entschädigungszahlung an die Betroffenen.

**14** ZIPP Samuel, *Manhattan Projects, The Rise And Fall Of Urban Renewal In Cold War New York*, S. 162

**15** BALLON Hilary, „Robert Moses And Urban Renewal“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 97

**16** BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 244 - 307

**17** ZIPP Samuel, *Manhattan Projects, The Rise And Fall Of Urban Renewal In Cold War New York*, S. 15

**18** ZIPP Samuel, *Manhattan Projects, The Rise And Fall Of Urban Renewal In Cold War New York*, S. 15

19 Was Robert Moses für New York war, waren Louis Danzig für Newark, Edward Logue für New Haven und Boston sowie Edmund Bacon für Philadelphia. Siehe: BALLON Hilary, „Robert Moses And Urban Renewal“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 98

20 BALLON Hilary, „Robert Moses And Urban Renewal“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 98

21 BALLON Hilary, „Robert Moses And Urban Renewal“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 98

22 Die Definition eines Slums war nicht rein von Moses' subjektiver Ansicht geprägt, sondern geht aus dem U.S. Housing Act von 1937 hervor.

23 BALLON Hilary, „Robert Moses And Urban Renewal“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 99

24 BALLON Hilary, „Robert Moses And Urban Renewal“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 97

Moses war nicht unüblich<sup>19</sup>, doch seine Gabe, effizient und erfolgsversprechend mit bürokratischen Hindernissen der Stadtverwaltung umzugehen, war vergleichsweise einzigartig. Hillary Ballon teilt sein **strategisches Vorgehen** in drei Schritte ein, die nachfolgend erörtert werden:<sup>20</sup>

### 1. Vorverhandelte Absprachen

Die Standardprozedur im Title I Programm sah vor, dass die Stadt zuerst ein geeignetes Grundstück aussucht, es kauft (oder auf Entschädigung enteignet), die Bewohner umsiedelt, die bestehenden Gebäude abreißt und erst dann die bereinigten Parzellen zum Verkauf an Immobilienentwickler anbietet. Moses' Argument bestand darin, dass es für die Stadt nicht profitabel sei, Land aufzukaufen und zu bereinigen, um dann festzustellen, dass es eigentlich keiner kaufen will. Stadt und Investoren müssten schon vor dem Verkauf interagieren und idealer Weise gemeinsam nach geeignetem Bauland suchen, sich gegebenenfalls auf einen Preis einigen, und die Auktion für den Verkauf wäre dann lediglich ein zeremonieller Akt für den offiziellen Zuschlag - ein abgekartetes Spiel.<sup>21</sup> Für Moses als Vermittler zwischen diesen beiden Parteien war es besonders wichtig, Machbarkeitsstudien über potentielle Grundstücke in Auftrag zu geben. Er suchte geeignete Slums, bestimmte den Marktwert der Parzellen, entwarf potentielle zukünftige Bebauungsstrukturen, handelte etwaig mögliche Steuererleichterungen für den Investor aus, stellte einen Kostenplan auf und präsentierte all das in graphisch ansprechenden Broschüren erst dann einem interessierten Immobilienentwickler. Dieser konnte aus den Darstellungen den vorhandenen Zustand des Areals entnehmen, welches selbstverständlich unter ausreichender Begründung als Slum definiert wurde.<sup>22</sup> Des Weiteren gab es einen fertig ausgearbeiteten Bebauungsplan mit konkretem Vorschlag der städtebaulichen und architektonischen Ausgestaltung, inklusive dem Layout der Freibereiche und Anhänge in Form von Begleitmaßnahmen wie Umsiedlungen, zu erwartende Kosten und einem Finanzierungsplan. Bis zu dem Zeitpunkt, als das Projekt der Öffentlichkeit präsentiert wurde, war es ein fertig ausgehandelter Deal.<sup>23</sup>

### 2. Wertermittlung nach zukünftiger Nutzung und nicht nach aktuellem Marktwert

Der Grundstein des ganzen Title I Programms beruhte auf den bundesstaatlichen Subventionen. Die Höhe dieser richtete sich nach der Differenz zwischen dem Preis für die Akquisition des Landes und der Schätzung des zukünftigen Verkaufswertes. Die staatliche Beihilfe deckte hier zwei Drittel der Abschreibung, die Stadt das verbleibende Drittel.<sup>24</sup> Um diese Summe für die Stadt wieder einzuholen, entwickelte Moses ein (heute mittlerweile gängiges) Konzept der Wertermittlung, bei dem einerseits zwischen dem aktuellen Marktpreis und seiner Wertsteigerung in Anbetracht zukünftiger Nutzung unterschieden wird und andererseits die Differenzierung bei Verkaufspreisen zwischen öffentlichen und privaten Interessenten als zukünftigen Nutzern.<sup>25</sup> Öffentliche Einrichtungen wie Universitäten oder

## LAND USE

Deterioration of property characteristic of "blighted areas" can be seen throughout the site.

The area is predominantly residential with only a few buildings used for commercial and other purposes. Almost all the structures are 4- and 5-story walkup buildings. There are many rooming houses, a few single dwellings and converted dwellings on the site.

Dwelling accommodations in virtually all of the residential structures are sub-standard tenement type with severe overcrowding.

The coverage of buildings on the lots is very dense and tends toward many interior rooms. The stairwells are narrow and basically of wood construction, all creating fire traps.

There are many stores at the grade floors of buildings fronting on Columbus Avenue, Amsterdam Avenue as well as spotted within the project proper.



Auszug aus dem Manhattantown Slum Clearance Plan: Aufwendig gestaltete Broschüre zum Anwerben der Immobilienentwickler. Für jedes der 19 Title I Projekte wurde so eine Studie in Auftrag gegeben, die aus vier Hauptkapiteln bestand:

- Redevelopment Plan
- Effect Of Redevelopment Plan On Area
- Demonstration Of Slum Conditions
- Appendices

Kulturstätten konnten das Land vergleichsweise billig ersteigern und beeinflussten durch ihre Standortwahl indirekt die Wertsteigerung des verbleibenden Areals für private Immobilienentwickler, welche folglich bereit waren ein Vielfaches zu zahlen. Moses entwickelte hier eine Art Spekulationsgeschäft, um einerseits die Gewinnspanne für die Stadt zu erhöhen und andererseits die Parzellen durch gezielte Eigentümerwahl attraktiver zu machen.

**25** BALLON Hilary, „Robert Moses And Urban Renewal“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 100

**26** BALLON Hilary, „Robert Moses And Urban Renewal“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 101

**27** BALLON Hilary, „Robert Moses And Urban Renewal“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 101

**28** BALLON Hilary, „Robert Moses And Urban Renewal“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 101

**29** Im amerikanischen Sprachgebrauch ist Slumlord eine abwertende Bezeichnung eines Landlords, also eines Vermieters, der versucht, seinen Gewinn durch geringe bis vollkommen vernachlässigte Instandhaltung seiner Gebäude zu maximieren. Durch die vorherrschende Wohnknappheit konnten sie zudem selbst in verwahten Nachbarschaften Mieterhöhungen vornehmen, da die Menschen auf keinen adäquaten und finanzierbaren Wohnersatz zurückgreifen konnten.

### 3. Umsiedlung und Abriss alter Baustruktur

Die Umsiedlung von Slum-Bewohnern war laut Bundesrichtlinien in der kommunalen Verantwortung.<sup>26</sup> Die Stadt hatte selbst dafür Sorge zu tragen, den Menschen adäquaten Wohnersatz zu organisieren, und das alles, bevor das Land an Investoren verkauft wurde. Moses betrachtete diese Abfolge als ineffizient, da städtische Interventionen dieser Art immer politischem Druck ausgesetzt waren und unerwartet lange Verzögerungen produzieren konnten. Also drehte er die Reihenfolge um und verkaufte die Grundstücke bereits vor Umsiedlung der Bewohner und dem Abriss der Gebäude. Damit übergab er die Verantwortung für diese Operationen in die Hände der Immobilienentwickler.<sup>27</sup> Seine Auffassung von Umsiedlung war nämlich eher die eines logistischen und nicht eines sozialen Problems. Die neuen Eigentümer konnten dann beliebig sowohl über Ablauf wie auch Zeitplan dieser Maßnahmen bestimmen und die Bewohner zum Beispiel nicht bis zu einem festgesetzten Termin umsiedeln, sondern es schrittweise mit dem Baufortschritt umsetzen. Dies hatte nicht unbedingt Vorteile für die ansässige Bevölkerung, es unterwarf sie eher einem massiven, profitorientierten Missbrauch von Seiten der Investoren, und die Ablehnung der städtischen Verantwortung für diese Mechanismen schützte sie nicht einmal davor. Wenn wir als Beispiel das Manhattantown Title I Projekt betrachten: 1951 wurde das Areal von Projektentwicklern aufgekauft, doch drei Jahre später, als sich eine Untersuchung des Senats mit der Abwicklung und dem Baufortschritt beschäftigte, war klar, dass es weder eine neue Wohnbebauung gab, noch waren die bestehenden Strukturen vollständig abgerissen.<sup>28</sup> Im Gegenteil, die Investoren fungierten als Slumlords<sup>29</sup>, welche die Bewohner in den zunehmend verfallenden Häusern ausbeuteten. Selbst während der Abbrucharbeiten auf den Parzellen wurden hier Mieten eingetrieben. Und nicht nur das, die neu ernannten Slum-lords haben sogar nachverdichtet und Menschen, die eigentlich adäquat umgesiedelt werden sollten, lediglich von einem abzubrechenden Slum in das nächste verschoben. Dieser Mechanismus ließ soziale Probleme in einem damals wohl noch ungeahnten Ausmaß entstehen. Die Schwierigkeit lag auch darin, dass sämtliche Akteure dieses Prozesses, wie auch die Öffentlichkeit, im Grunde eine schnelle Verbesserung der Wohnverhältnisse anstrebten und auch erwarteten. Title I sollte endlich den langersehten Erfolg bringen. Doch Zwangsumsiedlung ist ein Prozess, der die Menschen entwurzelt, und genau deswegen sollte er zumindest behutsam mit ihren Bedürfnissen umgehen. Behutsam und schnell sind in diesem Fall jedoch leider nicht koexistent.



Manhattantown: Das sechs Block große Areal wurde für die damals als sinnvoll und fortschrittlich angesehenen Baumaßnahmen vollkommen ausradiert.

## Case Study: Manhattantown Title I

Daten und Fakten

<b>Ort:</b>	West 97th to West 100th Street, Central Park West to Amsterdam Avenue, Manhattan
<b>Bauzeit:</b>	1957 - 1961
<b>Umfang:</b>	9,3 Hektar





## Entstehung

„Approximately 6 blocks of old, overcrowded and deteriorating tenements and commercial structures will be replaced by modern apartments, off street parking spaces, garage areas, new stores, play areas for children, and grass and trees in the open spaces between the buildings allowing plenty of light and air,<sup>30</sup> so der bewerbende Text des *Manhattantown Slum Clearance Plan* von 1951. Zu der Zeit, als diese Studie veröffentlicht wurde, war das ca. 9,3 Hektar große Areal ein Wohngebiet mit hoher Dichte.<sup>31</sup> 228 Personen je 1.000m<sup>2</sup> bewohnten hier vier- bis fünfgeschoßige *Walk-up Tenements*<sup>32</sup>, von denen einige als *Rooming Houses*<sup>33</sup> genutzt wurden.<sup>34</sup> Doch war dies wirklich ein Slum?

„The term ‚slum‘ means any area where dwellings predominate which, by reason of dilapidation, overcrowding, faulty arrangement or design, lack of ventilation, light or sanitation facilities, or any combination of these factors, are determined to safety, health or morals.“<sup>35</sup> Der Housing Act von 1937 gibt diese Definition, anhand der Robert Moses seine Analysen durchführte. Die sechs Blocks zwischen 97th und 100th Street West deklarierte er aufgrund folgender Punkte als ein Slum:<sup>36</sup>

- Die bestehenden Strukturen sind Substandard-Tenements in einem sehr schlechten Zustand. Die Mehrheit aller Gebäude verfügt zwar über Zentralheizung, warmes Wasser und angemessene sanitäre Einrichtungen, doch Moses zieht hier das Alter wie auch den Zustand der Gebäude als Indikatoren für ihren unzeitgemäßen Standard heran.
- 338 Wohngebäude sind auf diesem Areal situiert und okkupieren eine Fläche von insgesamt 82%. Die Belichtung und Belüftung ist mangelhaft. Zudem wohnen meist mehr Familien in diesen Häusern als für diese Strukturen ausgelegt.
- Es ergibt sich eine Wohndichte von etwa 228 Personen pro 1.000m<sup>2</sup> Nutzfläche

Der *Womans City Club*, welcher 1954 eine unabhängige Studie zur Bestandsaufnahme des Manhattantown Projektes und der Umsiedlung seiner Bewohner durchführte, kam interessanter Weise zu sehr abweichenden Ergebnissen. Es war zwar eine alte Baustruktur, die Häuser sichtlich abgenutzt, doch zu einem großen Teil in gutem Zustand und gut gepflegt.<sup>37</sup> Es war zudem eine integrierte Nachbarschaft mit einem hohen Grad an ethnischer Durchmischung.<sup>38</sup> Die Menschen lebten hier zum Teil seit mehr als 35 Jahren, schätzten die Vorzüge dieses Stadtteils und fühlten sich auch innerhalb dieser Gemeinschaft heimisch. Obwohl es aus heutiger Sicht untragbar erscheint, ein mangelhaft fundiertes Urteil wie das von Moses zu treffen, war es in den 1950er Jahren in seiner Machtposition nicht unüblich. Die gesammelten Fakten über Manhattantown waren überraschender Weise bei beiden Studien nicht allzu abweichend, lediglich ihre Interpretation zeugte von großer Diskrepanz.

**30** COMMITTEE ON SLUM CLEARANCE PLANS, *Manhattantown Slum Clearance Plan under Title I of the Housing Act of 1949*, S. 6

**31** BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 262

**32** Der Hauseingang befindet sich bei diesen nicht auf Straßenniveau, man muss über eine im Außenbereich liegende Treppe meist einen Halbstock hinaufgehen.

**33** Ein Haus, in welchem einzelne Räume vermietet wurden. Entweder nur für einzelne Nächte oder oft auch für längerfristige Perioden, bis hin zu Jahren.

**34** BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 262

**35** U.S. Housing Act of 1937, Section 2.3 in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 100

**36** COMMITTEE ON SLUM CLEARANCE PLANS, *Manhattantown Slum Clearance Plan under Title I of the Housing Act of 1949*, S. 33 - 47

**37** WOMANS CITY CLUB OF NEW YORK, *Tenant Relocation At West Park, A Report Based On Field Interviews*, S. 6

**38** 56% der Bewohner gehörten ethnischen Minderheiten wie Afroamerikanern oder Puer Ricanern an.

Gegenüberliegende Seite:

**Oben:** Diese Tenements wurden als Slum betrachtet und zugunsten des Manhattantown Title I Projektes abgerissen.

**Unten:** Ausgearbeiteter Vorschlag der zukünftigen Bebauung - aus der *Manhattantown Slum Clearance Plan* Broschüre.

**39** U.S. Housing Act of 1937, Section 2.3 in BAL-LON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 100

**40** \$1.000.000 anstelle von \$15.000.000 - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 980

**41** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 980

**42** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 981

**43** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 980

**44** Geschäftsführer von Manhattantown Inc. - Immobilienentwickler des Manhattantown Title I

**45** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 981

**46** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 981

Die Tatsache von älteren Gebäuden und erhöhter Dichte reicht im Grunde nicht aus, um eine Nachbarschaft als dem Verfall gewidmet abzustempeln. Es sagt nichts über die tatsächliche Lebensqualität aus und auch nichts darüber, ob es ein funktionierender Stadtteil ist oder nicht. Ein altes Heizsystem muss nicht unbedingt schlecht sein, solange es funktioniert, und ein altes Haus kann vielleicht sogar mehr Charme besitzen als ein neues, solange es gut gepflegt ist.

Das Problem in diesem Kontext stellte lediglich die vage Auslegung der Slum Definition des *U.S. Housing Act* von 1937 dar. „...any combination of these factors...“<sup>39</sup> war vollkommen ausreichend, um eine integrierte und funktionierende Nachbarschaft in das *Slum Clearance Programm* nach Moses' Auswahl aufzunehmen.

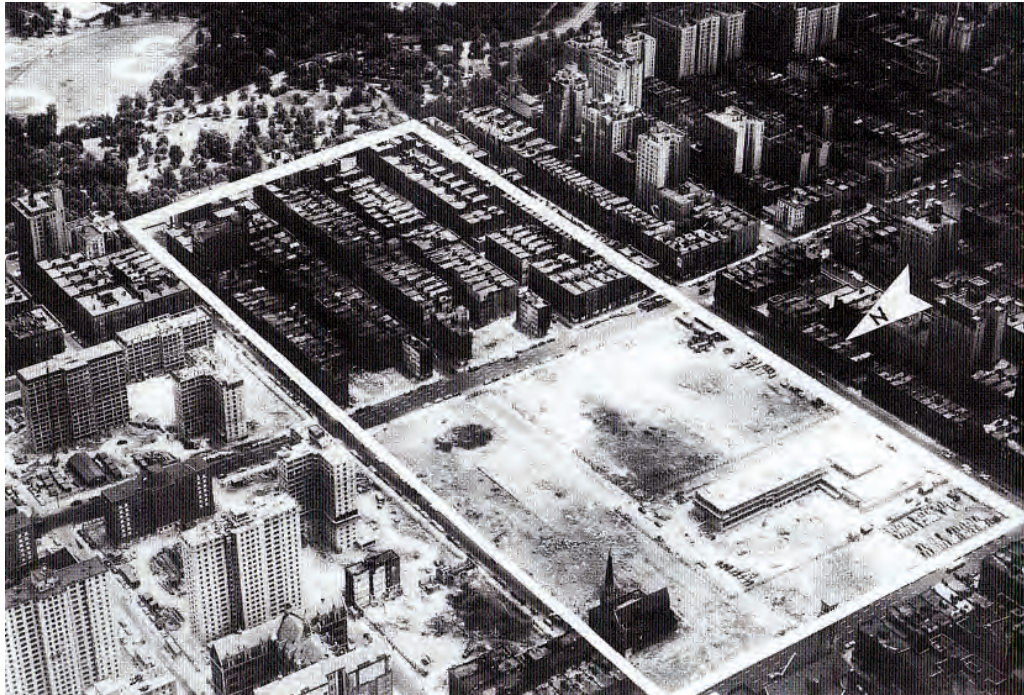
1952 wurden die sechs Blocks also an Caspert and Company zu einem Preis verkauft, der nicht einmal ein Zehntel des tatsächlichen Marktwertes<sup>40</sup> ausmachte, und obwohl der neue Besitzer vertraglich dazu verpflichtet war, die 338 Gebäude bis 1954 abzureißen, standen zum besagten Termin 280 von ihnen immer noch.<sup>41</sup> „... it was a matter of public record not only that in more than two years the slum clearance project had cleared hardly any slums, not only that no progress was being made in providing the new housing that the project was designed to provide – but that everyone involved in the project was getting rich.“<sup>42</sup> Nicht nur der Investor selbst, sondern auch Partnerfirmen und Aktionäre hatten sich bereits über drei Jahre an Manhattantown bereichert. Scheinfirmen wurden gegründet und für Leistungen bezahlt, die niemals ausgeführt wurden, Gebühren entrichtet, wo keine sein sollten, und das alles unter Familienangehörigen, Freunden, Geschäftspartnern, so wie es sich in einer richtigen Vetternwirtschaft gehört. „... the developers of the slum clearance project were trying to clear those slums as slowly as possible so as to continue making money from them as long as possible ...“<sup>43</sup> Um ein Beispiel anzuführen, wie solche Transaktionen funktioniert haben:

Samuel Caspert<sup>44</sup> gründete eine Gesellschaft und übertrug sie seinem Schwiegersohn. Dieses Unternehmen kaufte Manhattantown sämtliche in den Tenements angeschlossenen Gas- und Elektrogeräte für \$33.000 ab, und vermietete sie für einen unerschämten hohen Betrag gleich wieder zurück an Manhattantown.<sup>45</sup> Diese Beträge wurden wiederum von den Bewohnern eingetrieben, die im Grunde gezwungen waren, ein Entgelt für die Benutzung ihrer Haushaltsgeräte zu entrichten, für etwas, das eigentlich Eigentum des Vermieters und im regulären Mietpreis hätte inkludiert sein sollen. Sie wurden ausgebeutet, wo es nur ging. Ein Jahr später, als sich der Schwiegersohn um etwa \$115.326,37 bereicherte, wurden die Geräte um den ursprünglichen Einkaufspreis an Caspert wieder zurückverkauft.<sup>46</sup> Dieser hatte somit kein Verlustgeschäft, und seine Familie vervielfachte ihr Vermögen.

Dies war ein Skandal. Nicht nur, dass sich sämtliche Projektbeteiligte missbräuchlich bereicherten, sie ließen die Nachbarschaft und ihre Gebäude zusehend verfallen. Die Häuser wur-



Grundstück des Manhattantown Title I mit Blick Richtung Osten, 1958. Die Tenements sollten bis 1954 zwar abgerissen werden, doch selbst vier Jahre später stand die Hälfte immer noch.



den nicht mehr instand gehalten, zum Teil abgebrochen, und für diese Ruinen wurden die Mieten immer noch erhöht. Schlussendlich hatte die Gesellschaft 1957 nicht nur \$600.000 Steuerrückstände, welche nicht einmal in weiter Zukunft hätten beglichen werden können, noch konnte sie die Hypothek von \$2.000.000 an die Stadt zurückzahlen, geschweige denn Geld aufbringen für den eigentlichen Zweck: Der Errichtung von Manhattantown.<sup>47</sup> Sämtliche finanziellen Mittel wurden erfolgreich an Partner und Scheinfirmer verteilt. Der Druck auf Moses war groß, sowohl von Seiten der Politik wie auch der Öffentlichkeit. Caspert zog sich daraufhin vom Projekt zurück, und die Mehrheit der Anteile wurde 1957 an Webb & Knapp verkauft, um endlich Fortschritte im Planungs- und Bauprozess zu erzielen.<sup>48</sup> Die Bewohner der sechs Blocks auf der Upper West Side mussten nun endgültig umgesiedelt werden.

<sup>47</sup> CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 1010

<sup>48</sup> BALLON Hilary/JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 262

„Title I of the Housing Act of 1949 fixes the conditions and responsibilities regarding relocation by a local public agency under Section 105 (C) as follows: ‚Contracts for financial aid ... which require that ... there be a feasible method for the temporary relocation of families displaced from the project area, and that there are or are being provided in the project area or in other areas not generally less desirable in regard to public utilities and public and commercial facilities and at rents or prices within the financial means of the families

displaced from the area, decent, safe and sanitary dwellings equal in number to the number of and available to such displaced families and reasonably accessible to their places of employment."<sup>49</sup> Moses teilte daraufhin die Bewohner der Manhattantown Tenements in zwei Gruppen ein: Jene mit einem niedrigen Einkommen, welche die gesetzlichen Grenzen für sozialen Wohnbau nicht überschritt, und andere, die darüber lagen. Eine eigens dafür eingerichtete Agentur sollte sich darum kümmern, beiden Gruppen entsprechend ihren finanziellen Möglichkeiten Wohnungen anzubieten.

Die Realität war aber eine andere. „Moses' ,reliable' developer had moved some of these families not once but several times, shoved them from one building that was about to be torn down into another whose demolition was still a while off, and then, when it came time for that building to be demolished, moved them again – hitting them with a rent increase each time."<sup>50</sup> Nicht nur, dass sie gezwungen wurden, höhere Mieten zu zahlen, die neuen Unterkünfte waren oft schlimmer als diejenigen, die die Menschen verlassen mussten.<sup>51</sup> Und das waren noch jene, denen von Seiten des Projektentwicklers „geholfen“ wurde. Der *Womans City Club* veranlasste zwei Jahre nach seiner ersten Studie eine weitere, zur Erfassung der Daten dieses Umsiedlungsprozesses.<sup>52</sup> Die Ergebnisse waren eine Katastrophe. Zum einen war nur ein Drittel der ursprünglich interviewten Familien auffindbar. Viele waren aus Angst vor weiteren Mieterhöhungen und neu veranlassten Gebühren unbekannt verzogen.<sup>53</sup> Man kann mit Sicherheit annehmen, dass ihre neuen Quartiere bei der vorherrschenden Wohnungsknappheit kaum einem menschenwürdigen Standard entsprachen, sofern die Mieten ein gewisses Maß nicht übersteigen durften. 17% der Familien zogen in private Wohnbauten, doch nur für 0,7% von ihnen wurde ein Apartment durch die Agentur organisiert, welche eigentlich für die Umsiedlung aller Bewohner Sorge zu tragen hatte.<sup>54</sup> 12,5% hatten Glück und konnten die gesetzlichen Kriterien für staatlich finanzierten Sozialwohnbau erfüllen und sich zudem die Mieten leisten und 5,5% wurden offiziell durch das *Site Office*<sup>55</sup> am Grundstück umgesiedelt.<sup>56</sup> Dies war natürlich weder eine endgültige Lösung noch eine adäquate und schindete, wie bereits beschrieben, nur Zeit auf Profit des Investors. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Umsiedlungsprozess nicht nur menschenunwürdig, sondern auch nicht gesetzeskonform war. Nur für 14% der ursprünglichen Bewohner wurde tatsächlich neuer Wohnraum durch den Projektentwickler bereitgestellt, welcher den gesetzlichen Anforderungen entsprach. Nur die Hälfte dieser Menschen bekam finanzielle Unterstützung, um ihre Umzugskosten zu decken – auch hierfür war die Agentur des Investors zuständig. Und wiederum von dieser Hälfte bekam nur ein Fünftel der Menschen eine ausreichend hohe Beihilfe, um tatsächlich den Umzug finanzieren zu können.<sup>57</sup> Die Bewohner waren hilflos. Jene, die geblieben waren, konnten aus unterschiedlichen Gründen keine neuen Wohnungen finden, kaum einer half ihnen. Bleiben und in das neu errichtete Title I Projekt einziehen war jedoch keine Option. Die Mieten der zukünftigen Wohnbebauung waren so hoch veranschlagt, dass sie für die meisten hier Lebenden

**49** COMMITTEE ON SLUM CLEARANCE PLANS, *Manhattantown Slum Clearance Plan under Title I of the Housing Act of 1949*, S. 16

**50** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 976

**51** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 975

**52** WOMANS CITY CLUB OF NEW YORK, *Manhattantown Two Years Later, A Second Look At Tenant Relocation, 1956*

**53** WOMANS CITY CLUB OF NEW YORK, *Manhattantown Two Years Later, A Second Look At Tenant Relocation*, S. 3

**54** WOMANS CITY CLUB OF NEW YORK, *Manhattantown Two Years Later, A Second Look At Tenant Relocation*, S. 3

**55** Ein vom Investor gegründetes Büro, welches sowohl für Mietentnahmen wie auch den Umsiedlungsprozess verantwortlich ist.

**56** WOMANS CITY CLUB OF NEW YORK, *Manhattantown Two Years Later, A Second Look At Tenant Relocation*, S. 3

**57** WOMANS CITY CLUB OF NEW YORK, *Manhattantown Two Years Later, A Second Look At Tenant Relocation*, S. 3

unbezahlbar waren. Dies war wohl eines der größten Paradoxa an Title I: Diese Stadterneuerungsstrategie hatte die Verbesserung der Wohnverhältnisse zum Zweck, doch die Menschen, welche auf diesen Grundstücken beheimatet waren, konnten in keinsten Weise davon profitieren, denn die zukünftigen Mieten konnten sie sich nicht leisten. Es wäre dasselbe, in Wien die Bewohner eines Gemeindebaus zwangsumzusiedeln, an selber Stelle privat finanzierte Wohnungen zu errichten, um sie dann den umgesiedelten Bewohnern anzubieten. Wohl nur ein geringer Prozentsatz dieser Menschen würde die Kosten für die neuen Wohnungen aufbringen können. Wenn man im Falle von New Yorks Bewohnern zudem keine Alternative zum Umzug hat, resultiert dies in einer hilflosen Auslieferung der eigenen Situation an den Investor, der eine Lösung für dieses Problem zu finden hatte. 1958, knappe sieben Jahre, nachdem die Stadt die Blocks an private Entwickler verkauft hatte, mussten die Menschen immer noch zusehen, wie ihre Nachbarn und Freunde wie Tiere von einem Gebäude in das nächste getrieben wurden. Die leeren Häuser wurden schnell zu Brutstätten für Vandalismus und Kriminalität, da die zuständige Firma nicht rechtzeitig mit den Abbrucharbeiten begonnen hatte. Obdachlose zogen in diese Ruinen ein und die Dichte in den übrigen Tenements stieg kontinuierlich aufgrund der Umsiedlung ihrer Bewohner am Grundstück. Manhattantown verfiel in diesen Jahren nicht nur physisch, sondern auch sozial. Sollte bis Anfang der 1950er Jahre noch angezweifelt werden können, ob diese Nachbarschaft tatsächlich ein Slum war, hatten Moses und seine Title I Politik es in den darauffolgenden sieben Jahre definitiv zu einem gemacht.

Zwischen 1957 und 1961 wurde Manhattantown, in der Zeit zu Park West Village umbenannt, unter Webb & Knapp fertiggestellt. Der Architekt S.J. Kessler & Sons blieb der gleiche, doch das Design änderte sich im Vergleich zum ursprünglichen Entwurf. Die Broschüre des Manhattantown Slum Clearance Plan zeigte 1951 noch 17 streng angeordnete, leicht versetzte Apartmenttürme. Die bebaute Fläche reduzierte sich so von 82% auf unter 50%, die Bevölkerungsdichte sollte gleich hoch beibehalten und durch entsprechende Geschoßanzahl erreicht werden. Nach den jahrelangen Verzögerungen wurde dieser Entwurf jedoch 1956 abgeändert, die 17 Gebäude auf neun reduziert und ihr Volumen vergrößert. Nach der Neuübernahme von Manhattantown im Jahr 1957 ließ William Zeckendorf<sup>58</sup> diesen Plan von I.M. Pei erneut überarbeiten, obwohl S.J. Kessler weiterhin als Architekt beibehalten wurde.<sup>59</sup> Die strenge Reihung der Gebäude am Grundstück wurde aufgebrochen. Vier Apartmenthäuser, jedes von ihnen 20 Stockwerke hoch, wurden am östlichen der zwei Superblocks errichtet. Durch ihre Anordnung ergibt sich ein großer, zwischen ihnen aufgespannter Freibereich, welcher sich zum zweiten Superblock quer über die Columbus Avenue erstreckt. Hier wird die grüne Oase von drei 16-stöckigen Gebäuden eingefasst. Insgesamt bieten die ca. 2.500 Studios und Ein- und Zweizimmerapartments Wohnraum für etwa 5.000 Menschen.<sup>60</sup> Der Freibereich, welcher sich durch die Mittelzone erstreckt, wurde

<sup>58</sup> Eigentümer von Webb & Knapp

<sup>59</sup> BALLON Hilary/JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 263

<sup>60</sup> Park West Neighbourhood History Group

mit Tennis- und Parkplätzen ausgestattet, ebenso wie mit einem Kinderspielplatz. Entlang der Columbus Avenue wurde zudem eine Geschäftszone errichtet, etwas, das neu war an diesem Title I Projekt: Durchmischte Nutzungen. Die Westhälfte des zweiten Superblocks entlang der Amsterdam Avenue enthielt eine öffentliche Schule, eine Bibliothek und ein Gesundheitszentrum.

1963, nach der Fertigstellung Manhattantowns durch Webb & Knapp, wurde das Projekt an Alcoa Properties verkauft und 1972 weiter an Helmsley Organization.<sup>61</sup> 1987 begannen sich die Besitzverhältnisse schlussendlich aufzuspalten. Nach langen Protesten der Mietervereinigung wurden zuerst zwei, 1991 dann auch die übrigen Gebäude zu Condominiums<sup>62</sup> konvertiert. Die Opponenten fürchteten einen Verlust ihrer Gemeinschaft. Heute heißt das einstige Manhattantown Title I Projekt „Park West Village,“ und die sieben Gebäude haben fünf unterschiedliche Eigentümer.

## Beurteilung des Projektes

### Der Superblock

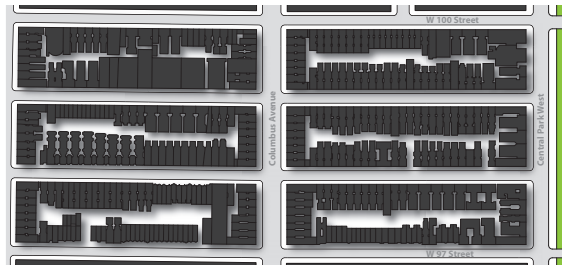
Das New Yorker Straßenraster ist ein sehr dominantes Element, welches automatisch das strenge Schema der Bebauung, wie auch der öffentlichen und privaten Freibereiche definiert. Dort, wo diese Strenge nicht existiert, findet man entweder ganz frühe städtebauliche Entwicklungen oder jene, wie die des Manhattantown Projektes, welche man als die Superblock Solution bezeichnet. Während die typische Straße in Manhattan linear verläuft, gesäumt mit Bebauung, die Erdgeschoßzone voller Hauseingänge und Geschäfte, ist Manhattantown konträr. Die Gebäude sind zurückversetzt, zwischen Gehsteig und Fassade ein Grünstreifen angeordnet, die Hauseingänge meist vom Inneren des Superblocks zu erreichen. Jene Dichte und Linearität, welche man mit Manhattan verbindet, ist hier nicht vorhanden. Jane Jacobs kritisierte in ihrem Buch „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ diese Konzeptionen. Sie entfremden die Straße und machen sie zu einem unsicheren Ort. Die Blockrandbebauung hat viele wichtige Aspekte: Nicht nur visuelle Anreize für Fußgänger, sondern die überwachende Funktion durch die Anrainer. Sie fördert zudem Interaktion und öffentliches Leben. Superblocks wie Manhattantown sind introvertiert und zurückversetzt, sie wenden sich von der Straße ab. Weder diese noch der große innenliegende Freibereich kann durch die Bewohner allein überwacht werden, wofür eigenes Personal eingestellt wurde.

### Die Gebäude

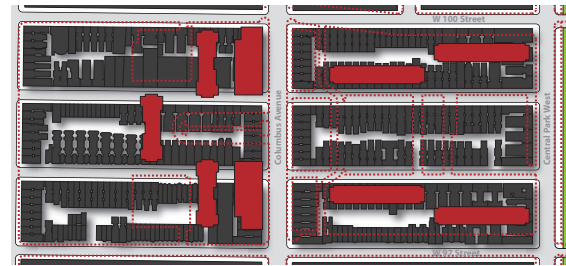
Die sieben, ursprünglich unter Title I errichteten Gebäude sind reine Wohnhäuser mit 16 bis 20 Stockwerken. Ihre Ziegelfassade ist typisch für die Ära, in der sie errichtet wurden. Die

<sup>61</sup> Park West Neighbourhood History Group

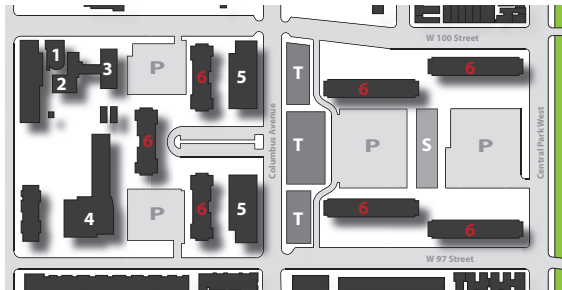
<sup>62</sup> Der Unterschied zwischen üblichen Apartmenthäusern und sogenannten Condominiums ist rein rechtlich: Zweiteres definiert sich durch eine unterschiedliche Form des Eigentumsverhältnisses. Eine Privatperson kann hier einen Teil der Immobilie (Apartment) besitzen, während die Verwendung von halböffentlichen Bereichen wie Gängen, Aufzügen und unterschiedlichen Gemeinschaftsbereichen unter gesetzlichen Rechten, welche sich an das einzelne Eigentum knüpfen, durch die Eigentümervereinigung überwacht werden. Diese stellt üblicherweise eine Reihe von Regeln auf, wie diese Bereiche ordnungsgemäß zu nutzen sind, und kann darüber hinaus auch Auswahlverfahren für Wohnungsinteressenten durchführen. Sie kontrolliert damit die Zusammensetzung der Nachbarschaft.



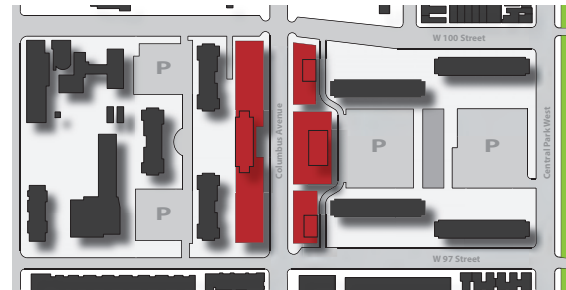
① Tenements ~1951



② Überlagerung des Bestandes mit der Superblock Solution



③ Manhattantown Title I, 1961



④ Nachverdichtung, 2006

#### Legende

##### Bebauung

- 1. Bestehende Kirche erhalten
- 2. Gesundheitszentrum
- 3. Bibliothek
- 4. Schule
- 5. Niedrige Bebauung mit Geschäften
- 6. Apartmenttürme

- Central Park
- T. Tennisplätze
- P. Parkplätze
- S. Spielplätze

- Neubau

<sup>63</sup> 288 je 16-stöckiges und ca. 400 je 20-stöckiges Gebäude. - Park West Village Tenant Association

großen Fenster und Balkone stellen den Bezug zum Außenraum sicher und galten schon damals als Zeichen eines gesunden und höheren Lebensstandards. Insgesamt gibt es hier knapp 2.500 Wohnungen<sup>63</sup>, in Größen von einem Studio bis hin zu Dreizimmerwohnungen. 2006 wurde der Geschäftstreifen entlang Columbus Avenue ausgesiedelt, um Platz für ein neues Wohngebäude zu schaffen. Analog hierzu wurden auf gegenüberliegender Straßenseite die Tennisplätze abgerissen und ebenso nachverdichtet. Aus Interviews mit Bewohnern geht hervor, dass sich die Eigentümervereinigung stark gegen diese Maßnahmen wehrte, aus Angst, den großen Freiraum zu verlieren. Doch aus städtebaulicher Sicht ist sie eine sinnvolle Entwicklung. Der Straßenraum entlang der Columbus Avenue wird nicht nur klar definiert, sondern durch kommerzielle Nutzung in der Erdgeschoßzone belebt. Die weitläufigen Freiräume bleiben Manhattantown weiterhin erhalten, jedoch ist das Projekt endgültig in zwei Superblocks aufgespalten. Da die Avenue aber von Anbeginn eine Trennung darstellte, wird dies nicht als nachteilig empfunden.





**Vorher:** Fassade eines typischen New Yorker Tenement. Die vier Fensterachsen stellen die einzige Belichtungs- oder Belüftungsmöglichkeit dar. Dahinter liegen einige dunkle und stickige Räume.



**Nachher:** Große Fenster in jedem Raum sorgen für gute Belichtung und Belüftung. Der Balkon ist ein Zeichen für höheren Wohnstandard.

**Fassade im Vergleich - Public Housing vs. Title I:** Obwohl Title I Projekte die Wohnsituation ansässiger Bevölkerung verbessern sollten, wurden sie für eine ganz andere soziale Schicht errichtet: Die wohlhabende Mittelklasse. Im Gegensatz zum Sozialwohnbau, hier die Frederick Douglass Houses links im Bild, verfügt Manhattantown über größere Fenster, Balkone, hochwertigere Fassadenziegel und bereits bei der Errichtung eingebaute Klimageräte.



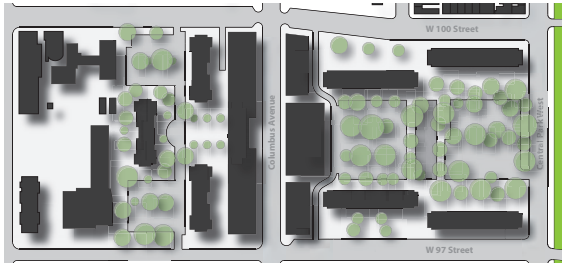


**Vorher:** Die Blocks waren so dicht bebaut, dass kaum Freiflächen übrig blieben. Die durch verspannte Wäscheleinen gekennzeichneten Hinterhöfe waren ebenso wie der Belüftungsschacht für Freizeitaktivitäten unbenutzbar.

### Die Freibereiche

Nicht nur die Situierung, sondern auch die Gebäudeform hat große Auswirkungen auf umliegende Freibereiche. Durch die hohen Apartmenttürme reduzierte sich hier die bebaute Fläche um mehr als die Hälfte im Vergleich zu den ursprünglichen Tenements und ließ weitläufige Freiräume entstehen. Im Vergleich zu Manhattans typischer Stadtstruktur finden sich hier Bewohner und Besucher in Le Corbusiers Utopia wieder. Hinaus aus dem Lärm und der Dichte der Stadt, hinein in eine grüne Oase. Interviews<sup>64</sup> mit Bewohnern ergaben, dass diese weitläufige Grünzone als ausschlaggebendes Argument für ihren Einzug galt. Trotz dieser positiven Bewertung werden die weitläufigen Freiräume aus heutiger Sicht unter Planern kritisch betrachtet. Ihre Anonymität und Öffentlichkeit verwandelt so manche von ihnen in Orte für Kriminalität und Vandalismus. Um dem vorzubeugen, beschäftigt Manhattantown Sicherheitspersonal, welches in den Freibereichen patrouilliert. Entgegen der heute geläufigen Annahme, dass überdimensionierte Grünräume in Wohnsiedlungen wenig bis kaum genutzt werden, demonstriert Manhattantown aber das Gegenteil. Bewohner gaben an, vor allem den Spielplatz mit ihren Kindern aufzusuchen. Am Nachmittag konnte man Einzelpersonen auf den Bänken verweilen sehen sowie auf den Rasenflächen Eltern

<sup>64</sup> Im September 2011 wurden vor Ort von der Autorin Interviews mit einigen Bewohnern geführt.



**Nachher:** Die grüne Mall - Heute durch die Nachverdichtung unterbrochen, zog sie sich ursprünglich vom Centralpark bis zum hintersten der Apartmenttürme. Wo nach der Fertigstellung weitläufige, ungeschützte Freiflächen waren, sind heute die Bäume ausgewachsen und bilden eine grüne Oase.



Die Verherrlichung des Automobils: Von oben eine grüne Oase, mittendrin ein Relikt der 1950er Jahre - große Parkplätze dominieren die Freiflächengestaltung.

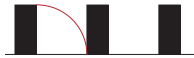
beim Football-Spiel mit ihren Kindern beobachten. Warum aber viele dieser Freiflächen der Towers In The Park Konzeptionen versagen und Manhattantown nicht, wird in Kapitel 7 erläutert. Anzumerken ist jedoch noch, dass sich die von oben betrachtete „grüne Mall“ in Bodennähe in eine Asphaltwüste für Autos verwandelt. Die Towers In The Park schrumpfen hier sehr schnell zu Towers innerhalb einer Parkplatzwüste zusammen. Sie zeugen von einer Zeit, in der das Automobil verherrlicht wurde. Aus heutiger Sicht erscheint es ungerechtfertigt, so einen Aufwand betrieben zu haben, um großzügige Freibereiche zu generieren, welche danach dem PKW gewidmet wurden.

### **Wohnqualität und Aspekte des Mikroklimas**

Interviews mit Bewohnern ergaben eine große Zufriedenheit über die Wohnsituation. Einer der meistgenannten Gründe ist das angenehme Klima innerhalb des Superblocks. Die durchschnittliche Temperatur liegt im Sommer gefühlte 3-4 °C unter den Werten der sonst so dichtverbauten Stadt. Der Grund ist einerseits das Verhältnis zwischen Gebäudehöhe und dem Abstand zum Nachbarhaus, eine optimale Luftzirkulation, sowie auch Ausmaß

### Höhe = Abstand

Heißer Sommer und kalter Winter



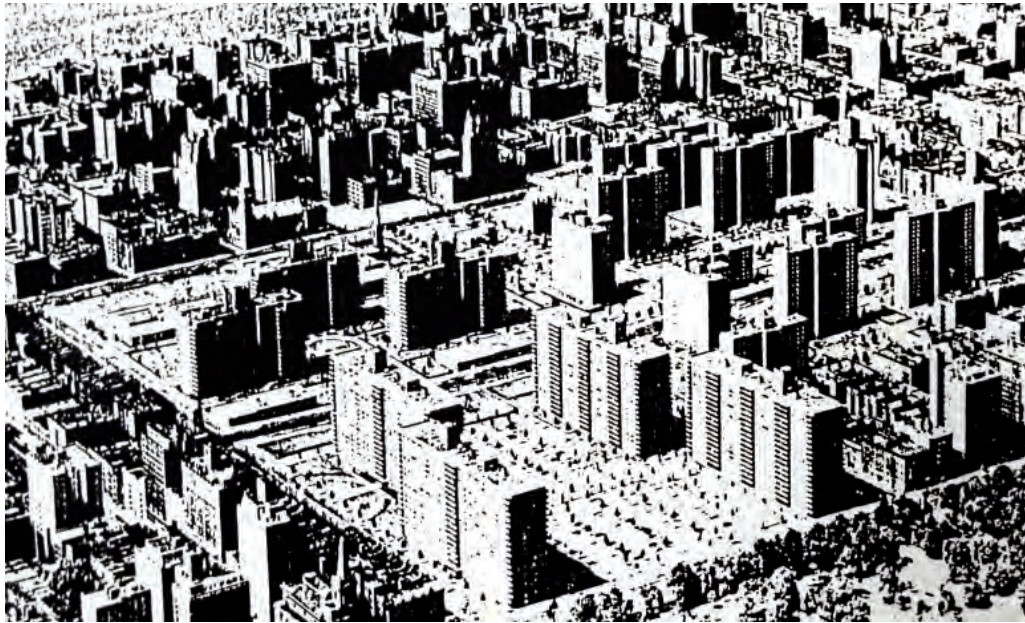
### Höhe > Abstand

Kühlerer Sommer und wärmerer Winter



### Höhe < Abstand

Kühlerer Sommer und normaler Winter



**Oben links:** Auswirkung von Gebäudehöhe und Abstand auf klimatische Verhältnisse

**Oben rechts:** Luftaufnahme - Aus der Broschüre von Alcoa Properties, welche die Mieter bei ihrem Einzug erhielten. Ca. 1960

### Gegenüberliegende Seite:

Manhattantown (heute Park West Village) im Jahr 2011

der unversiegelten Flächen und Höhe der Bepflanzung. Das typische New Yorker Raster, mit den breiten Avenues, schmalen Querstraßen und geschlossenen Innenhöfen der Tenements, bietet nicht die idealsten Voraussetzungen für beste klimatische Ergebnisse. Vor allem im Winter können sich die Ost-West Straßen zu Windkanälen für Sturmböen aus West entwickeln, während im Sommer aufgrund der ungünstigen Relation zwischen Höhe der Tenements und Straßenbreite Hitzestau droht.<sup>65</sup> Zusammen mit den geringen Grünflächen innerhalb des dichten Stadtgefüges entsteht in jedem Fall eine Wärmeinsel. Manhattantown war nach Fertigstellung ebenfalls der sommerlichen Hitze und den Winterstürmen ungeschützt ausgesetzt. Hochhäuser ab zehn Stockwerken sorgen in der Regel für Windfeldveränderungen. Sie verstärken die bodennahen Winde, sorgen für eine Windumlenkung und erhöhen gegebenenfalls die Strömungsturbulenz. Die großflächig versiegelten Parkplätze leisteten ebenfalls keinen klimatischen Beitrag, eher im Gegenteil. Doch die Bäume erreichten mittlerweile eine Höhe, welche sich äußerst positiv auf das Mikroklima auswirkt. Sie spenden Schatten im Sommer und bieten Windschutz, ohne die Luftzirkulation gänzlich zu behindern. Die Bewohner bezeichnen ihren Block mit Vorliebe als Oase in der Stadt.

<sup>65</sup> HALPRIN Lawrence & Associates, *New York New York*, S. 88





The background is a textured, grey surface, possibly concrete or stone, with a mottled appearance. In the foreground, there are several branches with autumn leaves in shades of yellow, orange, and brown, some still green. The leaves are slightly out of focus, creating a sense of depth.

# **ROBERT MOSES' ROLLENBILD**

**Master Builder oder Master of Bill Drafting? Visionär oder Vollstrecker?**

## Master Builder oder Master of Bill Drafting? Visionär oder Vollstrecker?

Robert Moses wurde vom Stadtrat Newbold Morris 1939 erstmals als Master Builder bezeichnet.<sup>1</sup> Er lobte seinen außergewöhnlichen Verdienst bei der Umgestaltung von Long Islands Küste mit den Worten: „the master builder, the indefatigable, not-to-be-denied, inspired, expert Park Commissioner and planner extraordinary. People who stand in his way may be called a few names, but when temporary disputes are overcome and the tides have been mastered, the magic of his touch leaves the scene dotted with new parks, playgrounds, beaches and broadwalks, sometimes even before the money has been appropriated.“<sup>2</sup> Dieser Titel überdauerte von da an seine Jahrzehnte lange Karriere und selbst darüber hinaus. Es ist die gebräuchlichste und gängigste Beschreibung seiner Position, und er verbleibt mit ihr in New York einzigartig. Von vielen anderen Autoren, unter ihnen Katja Krause, wurde er zudem als Visionär gesehen. Als ein Mann, der eine Vorstellung von einem besseren, neuen New York City hatte, jemand, der diesen persönlichen idealen Ort und seine Umgestaltung dazu in seinem Kopf schon Jahre voraus formuliert hatte. Kenneth T. Jackson, Historiker an der Columbia University, ist da abweichender Meinung, er sieht Moses als konkurrenzlosen Erbauer, doch zweitklassigen Visionär. Robert A. Caro, sein Biograph, beschreibt ihn wiederum ganz anders: Er soll eine Art skrupelloses Genie gewesen sein, ein Mann herausragenden Intellekts, ungeschlagen im Umgang mit städtischen Institutionen und Politikern, ein Mann, der das Gesetz immer zu seinen Gunsten interpretieren oder gar umschreiben konnte - ein Master of Bill Drafting.<sup>3</sup>

Was war Robert Moses nun also? Ein Master Builder? Master of Bill Drafting? Visionär? Oder einfach nur Vollstrecker der visionären Ansätze anderer? Schließen sich diese Definitionen zwingend gegenseitig aus oder kann er ein Teil von allem gewesen sein?

### Robert Moses als Master Builder

Master Builder ist ein Begriff, der auf jene Person zutrifft, welche sowohl für das Design wie aber auch den Bau eines Projekts verantwortlich ist.<sup>4</sup> Der Terminus ist im amerikanischen Sprachgebrauch mit dem sogenannten *design-build approach* vergleichbar. Dies ist eine

<sup>1</sup> THE NEW YORK TIMES, „Moses Wins Praise As Master Builder“, 12.09.1939

<sup>2</sup> MORRIS Newbold - THE NEW YORK TIMES, „Moses Wins Praise As Master Builder“, 12.09.1939

<sup>3</sup> Dies ist eine von der Autorin und nicht von Robert A. Caro stammende Bezeichnung.

<sup>4</sup> Definition laut der University of Colorado, 1997



der ältesten Formen der Projektentwicklung, bei welcher die Verantwortung über sämtliche Schritte im Design- und Bauverfahren entweder in einem Individuum oder einer Firma gebündelt werden. Der gängige Ansatz besteht im Vergleich dazu aus der Bestellung eines Designers auf der einen und einem für die Konstruktion und Ausführung verantwortlichen Vertragspartner auf der anderen Seite. Durch den *design-build approach* und seine gebündelte Verantwortung werden nicht nur die Risiken, wie mögliche Verspätungen und Verzögerungen durch aufeinander angewiesene Vertragspartner, sondern auch Kosten für den Bauherren gesenkt und die Kommunikation durch Reduktion von verantwortlichen Parteien erleichtert.<sup>5</sup>

Dieser Definition nach war Robert Moses auf jeden Fall ein Master Builder. Während seiner Karriere beschäftigte er 1.900 Architekten, welche wiederum 70.000 Arbeiter beaufsichtigten. Zu diesen kamen noch massenhaft Künstler, Designer und Ingenieure, um an den laufenden Projekten mitzuarbeiten.<sup>6</sup> In gestalterischen Fragen hatte Moses jedoch immer das letzte Wort, führte seine Mitarbeiter mit eiserner Strenge und konnte seine Bauwerke so meist schon vor dem geplanten Fertigstellungstermin übergeben. Bis zu den 1950er Jahren waren auch die Ansprüche an das Design und die Detailausführungen sehr hoch. Jones Beach erstrahlte mit Badehäusern aus hochwertigem Back- und Sandstein und fesselte die Besucher mit fantasievollen Kleinigkeiten: reich verzierte Wegweiser, die an Scherenschnitte erinnerten, Abfalleimer, die wie Schiffsschornsteine geformt waren, und Aschentonnen in Form von Schwimmwesten. Verzierte Mosaikböden mit eingearbeiteten Karten, Kompassen und Seepferdchen, all das aus Moses' Vorstellung entsprungen.<sup>7</sup> Für die Verwirklichung seiner hunderter Spielplätze erarbeitete er ein Universallayout, korrigierte Designvorschläge seiner Angestellten und arbeitete bei der Gestaltung seiner Parkways mit zahlreichen Landschaftsplanern zusammen, um die Projekte seiner eigenen Vision gerecht werden zu lassen. Als jedoch Ende der 1940er Jahre Urban Renewal in New York City Einzug hielt, distanzierte sich Moses weitgehend vom Designprozess – zumindest gibt es keinerlei Nachweise über Gegenteiliges. Für die Wohnbauprojekte wurden durch ihn lediglich Studien zur vorgeschlagenen Bebauung und Darstellung der damals vorherrschenden Verhältnisse erarbeitet, welche aber hauptsächlich den Zweck verfolgten, potentielle Investoren anzulocken. Durch den Verkauf der Grundstücke und Abtretung der Verantwortung über weiterführende Projektschritte konnte er vermutlich auch nicht aktiv in den Entwurfsprozess eingreifen. Nichtsdestotrotz, die gebündelte Entscheidungsgewalt in ihm als Einzelperson über sämtliche Projektschritte und zugehörigen Entscheidungen ist charakteristisch für seine gesamte Laufbahn, und selbst als er die Verantwortung abtrat, war es ein bewusster Zug. Seine Karriere entspricht ohne Zweifel der Definition eines Master Builders.

### **Robert Moses als Master of Bill Drafting**

„Of all the remarkable qualities of Robert Moses' matchless mind, one of the most striking

<sup>5</sup> CUSHMAN Robert Frank & LOULAKIS Michael C., *Design-Build Contracting Handbook*

<sup>6</sup> KRUPA Frederique, „Hamilton Fish Park“, 04.05.1992, URL: <http://www.translucency.com/frede/hamfish.html> – Link vom 09.12.2011

<sup>7</sup> BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 412

was its ability to take an institution with little or no power, and, seemingly, with little or no potential for more power (at Yale an unprestigious literary magazine; in state government, the Long Island State Park Commission) and to transform it into an institution with immense power, power insulated and hence on a par with the power of the forces that had originally created it.”<sup>8</sup>

Robert Moses übernahm 1924 nicht nur den Vorsitz der *Long Island State Park Commission (LISPC)*, er erarbeitete auch den Gesetzesentwurf, welcher die rechtlichen Rahmenbedingungen, die Grundstruktur, Amtsperioden und Weisungsgewalten dieser Behörde definierten.<sup>9</sup> Und obwohl ihn eine tiefe Freundschaft zum damals amtierenden Gouverneur Al Smith verband, wusste er, dass dieser nicht immer im Amt bleiben würde und er deshalb alternative Möglichkeiten zur Sicherung seines Aktionsspielraums mit dieser Behörde suchen musste.

**Schritt 1. – In einer Machtposition einzementieren:** So sah der von Moses verfasste Gesetzesentwurf für die LISPC die Amtsperiode ihres Vorsitzenden (Robert Moses) drei Mal so lang vor, wie die des Gouverneurs. Dieser konnte den Vorsitzenden zudem nicht aus seinem Amt abbestellen, nur weil er dessen Anweisungen mißachtete.<sup>10</sup>

**Schritt 2. – Überdurchschnittliche Weisungsgewalt der Behörde sichern:** Nachdem Robert Moses seinen Vorsitz gesichert hatte, war es wichtig, die nötigen Rechte zur Verwirklichung seiner visionären Pläne im Gesetz zu verankern. Da die Legislative überdurchschnittlichen oder unangemessenen Weisungsgewalten nie zustimmen würde, waren dies alles versteckte Klauseln oder doppeldeutige Formulierungen. In einem Kapitel des Gesetzes von 1924 wurde die LISPC bevollmächtigt, „... to acquire land by condemnation and appropriation in the manner provided by section fifty-nine of the conservation law.“<sup>11</sup> Zu dieser Zeit hatte „appropriation“ für die Legislative lediglich eine Bedeutung: Finanzmittelzuweisung durch den Gesetzgeber. Keiner wäre auf die Idee gekommen, dass das Wort eventuell noch eine andere Bedeutung haben könnte. Doch ein aus dem Jahr 1884 stammendes Gesetz – *section fifty-nine of the conservation law* – definierte den Terminus „appropriation“ als einen Prozess, „... in which a state official could take possession of the land by simply walking on it and telling the owner he no longer owned it – and that if he wanted compensation, he would have to apply to the condemnation commission himself.“<sup>12</sup> Der Gesetzesentwurf war voll von versteckten Bedeutungen wie diesen. Abschnitt acht des Entwurfes sprach der LISPC das Recht zu, Parks zu betreiben. Doch Abschnitt neun definierte den Begriff Park als Parkanlagen, sowie auch Parkways, Boulevards, Ein- und Zufahrten, Docks, Piers, Brücken, und alle zugehörigen Einrichtungen.<sup>13</sup> Als der Gesetzesentwurf fertiggestellt war, hatte die LISPC sogar das Recht, ihre eigenen Gesetze zu verfassen und Staatsbedienstete einzustellen, um diese zu vollstrecken.<sup>14</sup>

Das Ganze wurde im Frühjahr 1924 nichtsahnend von Beamten in Albany verabschiedet.<sup>15</sup> Selbstverständlich kamen die zuständigen Bediensteten in nicht allzu langer Zeit drauf,

**8** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 614

**9** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 173

**10** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 173

**11** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 174

**12** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 174

**13** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 175

**14** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 175

**15** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 177

dass sie getäuscht wurden, doch da war es zu spät. Robert Moses machte zu der Zeit einen Spaziergang über Long Islands Grundstücke, welche er bis dahin nicht geschafft hatte für seinen umfassenden Plan zu akquirieren, um sie mit seinem neu verfassten Gesetz legal und unentgeltlich zu enteignen – bloß dadurch, dass er sie betrat.

Dieser Gesetzesteil wurde nach darauffolgenden Protesten und Gerichtsverfahren schlussendlich für verfassungswidrig und ungültig erklärt. Es ist auch zu sagen, dass Moses' skrupelloses Vorgehen genügend Kritiker und Gegner hervorgebracht hatte, es wird hier jedoch nicht näher auf die Thematik der juristischen und politischen Feinde und der einhergehenden Streitigkeiten eingegangen. Warum er sich jedoch stets gegen diese Opposition hat durchsetzen können, lässt sich folgendermaßen erklären: Im Umgang mit der Presse machte Moses den Kampf um die Parks zu einem Kampf der Bevölkerung gegen die reichen Politiker, gegen die reichen Golfer, gegen die reichen Grundbesitzer. Parks waren etwas Erstrebenswertes und Gutes, jeder, der sich in den Weg stellte, kämpfte gegen das gesundheitliche Wohl der Bürger, gegen ihr Grundrecht auf Erholung, gegen alles, was gut war. Moses polarisierte und hatte hier nicht nur die Bevölkerung auf seiner Seite, die Presse gab ihm Rückendeckung, und der amtierende Gouverneur Alfred A. Smith profitierte politisch von den umfassenden Park Programmen, die er genehmigte, da sie seine Popularität steigerten und eine politische Wiederwahl sicherstellten.

Er hatte nach dieser Erfahrung begriffen, dass es nicht notwendig war, in eine Machtposition gewählt oder bestellt zu werden, seine juristischen Fähigkeiten erlaubten ihm, jeglichem Posten, den er gerade innehatte, die notwendigen Rechte zuzusprechen. Aber nicht nur das, sein Fachwissen und die exzellente Beherrschung der juristischen Fachsprache machten die Verwendung von finanziellen Ressourcen möglich, die eigentlich gar nicht für seine aktuellen Projekte veranschlagt waren. Man erinnere sich an die War Memorial Playgrounds oder das West Side Improvement Projekt.

Ende der 1930er Jahre kam er sogar dahinter, wie er eine Art unerschöpfliche Finanzierung seiner Projekte sicherstellen konnte – er begann sich mit *Public Authorities* zu beschäftigen. Eine *Public Authority*, oder öffentliche Behörde, „ähnelte im Aufbau einer privaten Körperschaft, die jedoch normalerweise Regierungseinrichtungen vorbehalten Rechte und Machtkomponenten hatte, z.B. staatliche Bauten vornehmen zu dürfen. Für die Finanzierung dieser Bauten konnte sie Anleihen ausgeben und zu deren Abbezahlung von der Öffentlichkeit Benutzergebühren<sup>16</sup> verlangen.“<sup>17</sup> Jede dieser Behörden<sup>18</sup> verfolgte bis in die 1930er Jahre in Amerika das gleiche Ziel: Sie wurden zum Zweck der Errichtung und Finanzierung eines *einzigsten* öffentlichen Projektes geschaffen. Hierfür waren sie berechtigt, so viele Anleihen auszugeben wie nötig, welche bis spätestens einem festgesetzten Datum abbezahlt werden mussten (oder auch früher, sofern die Einnahmen aus den Benutzergebühren hoch genug waren). Danach hatte die Authority die Verpflichtung, die Gebühren einzustellen, das Bauprojekt an die Stadt zu übergeben und ihren Behördenbetrieb zu schließen, denn ihr Zweck, die Errichtung und Finanzierung des Projektes war beendet.<sup>19</sup> Zusätzlich zur Zeitbegrenzung der Anleihen gab es auch eine auf die Lebensdauer der eigentlichen Behörde.

**16** Es konnten zum Beispiel für das Passieren einer neu errichteten Brücke Mautgebühren eingehoben werden.

**17** KRAUSE Katja, *Robert Moses urbane Vision von New York City, Erfolge und Misserfolge seiner Stadtplanungskonzeptionen*, S. 75

**18** Mit Ausnahme der Port Authority

**19** KRAUSE Katja, *Robert Moses urbane Vision von New York City, Erfolge und Misserfolge seiner Stadtplanungskonzeptionen*, S. 76

Zu dieser Zeit erwies sich die Finanzierung von Großprojekten generell als schwierig und eine wirkliche Herausforderung. Für die Realisierung des bereits besprochenen West Side Improvement Projektes allein wurden die Kosten durch 22 unterschiedliche städtische, staatliche und Bundesbehörden gedeckt. Dies war ein enormer Aufwand zur Bereitstellung und Sicherung eines Budgets. Moses wollte unabhängig von städtischen Zuschüssen und den Regelungen, welchen sie unterlagen, werden und kam auf die Idee, die überschüssigen Einnahmen aus den Benutzergebühren der Authorities für neue Projekte zu nutzen. Die Zahlen der bereits in Betrieb genommenen mautpflichtigen Brücken prognostizierten ihm Gewinne in großer Höhe, doch das Gesetz sah die langfristige Verfügung und Verwendung dieser überschüssigen Einnahmen nicht vor. Ein Glück, dass sich Gesetze neu verfassen oder ergänzen ließen.<sup>20</sup>

Um also über die durch den Betrieb der Verkehrsprojekte erwirtschafteten Mittel dauerhaft verfügen zu können sowie die Macht zu haben, frei von Weisungen und Auflagen für ihre Verwendung zu sein, nahm Robert Moses einige versteckte Änderungen im Gesetzestext vor:

Die Lebensdauer einer *Public Authority* war durch die zeitliche Beschränkung auf ihre Anleihen geregelt, es wäre zu offensichtlich gewesen, diese Regelung einfach aufzuheben, da er die Zustimmung der Legislative benötigte, und diese wäre niemals mit derartigen Änderungen einverstanden. In einer versteckten Klausel machte er die Rechtsvorschrift einfach bedeutungslos. Sie erlaubte ihm die Emission von Anleihen für eine Dauer von 40 Jahren, jedoch die Möglichkeit zu haben, sie nach 39 Jahren zu kündigen, um wiederum neue Anleihen für weitere 40 Jahre auszugeben. Und da der Betrieb einer Authority so lange aufrecht bleibt, bis ihre Anleihen voll abbezahlt sind, verspricht dieser Kreislauf einer bis dahin temporären Einrichtung die Unsterblichkeit. Sollte also eine Behörde genug Überschüsse eingenommen haben, welche ausreichen würden, um die Anleihen abzubezahlen, war sie laut dem neuen Gesetzeszusatz nicht mehr dazu verpflichtet, dies in voller Höhe zu tun. Sie konnte stattdessen dieses Geld für neue Projekte heranziehen. Eine Konsequenz aus dieser Änderung ist natürlich, dass, solange die Authority als solche ihren Betrieb aufrecht erhält, sie die fertiggestellten Bauwerke auch nicht der Stadt übergibt<sup>21</sup> und die Benutzergebühren müssen auch nicht aufgehoben werden.<sup>22</sup>

Das zweite Problem war, dass diese Behörden ursprünglich nur für die Abwicklung eines Projektes oder im Fall der *Triborough Authority*, für die Errichtung und Finanzierung zweier Brücken und ihrer Zufahrtsrampen, geschaffen wurden.<sup>23</sup> Doch dass die Definition einer Zufahrtsrampe sehr dehnbar ist, kann man sich bei Moses' bereits standardisierten Verschleierungen und Doppeldeutigkeiten vorstellen. Der neue *Triborough Act* erweiterte diese Rechtsbestimmung um die Tatsache, dass neue Straßen, Parkways oder Avenues errichtet werden können, sofern sie an die Brückenzufahrten angeschlossen sind.<sup>24</sup> Wenn man bedenkt, dass schon diese „approach roads“ viele Kilometer lang sein können, da niemand

**20** KRAUSE Katja, *Robert Moses urbane Vision von New York City, Erfolge und Misserfolge seiner Stadtplanungskonzeptionen*, S. 77

**21** Die fertiggestellten Bauwerke mussten nach der Gesetzesänderung also so lange nicht der Stadt übergeben werden, solange die Authority das nicht wünschte, da sie durch neue Anleihenmissionen über ihre Lebensdauer frei bestimmen konnte.

**22** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 626

**23** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 626

**24** KRAUSE Katja, *Robert Moses urbane Vision von New York City, Erfolge und Misserfolge seiner Stadtplanungskonzeptionen*, S. 81

eine maximale Länge definierte, und die Tatsache hinzunimmt, dass New York ein vernetztes System an Verkehrsadern besitzt, wie weit entfernt müssen dann neue Straßenprojekte geographisch gesehen liegen, um nicht mehr als angeschlossen zu gelten?<sup>25</sup> Das ist wohl reine Auslegungssache.

Und weil das Ganze nicht auf Verkehrsbauwerke beschränkt bleiben sollte, schrieb Robert Moses einen Zusatz, der ihm erlaubte, erworbenes Land in Verbindung mit seinen Straßenprojekten für Parks zu nutzen. Und da er ja bereits befugt war, endlose Kilometer an Highways, Parkways und sonstigen Zufahrtsstraßen zu errichten, war die folgerichtige Konsequenz auch überall Parks errichten zu dürfen.<sup>26</sup>

Und er ging tatsächlich noch weiter: Eine Klausel gab der Behörde das Recht, jegliche Art von Einrichtung zu errichten und zu betreiben, sofern sie nicht im direkten Widerspruch zur eigentlichen Nutzung des Projektes, also entweder Brücken, Straßen oder Parks, stand. Im Grunde war er nun gesetzlich dazu befugt, alles zu bauen, was er wollte.<sup>27</sup>

Diese Eingriffe sicherten ihm die Finanzierung und somit Weisungsfreiheit von städtischen oder staatlichen Organen. Die weitere Notwendigkeit bestand nun darin, die Verfügungsgewalt darüber auf ihn als Einzelperson zu konzentrieren. Der *City Comptroller* war sowohl der Finanzverwalter der Stadt als auch der *Public Authority*, da sie der Stadtverwaltung unterstand. Dies sollte sich nach wie vor nicht ändern, bloß dass der *City Comptroller* über das Geld nur so verfügen konnte, wie Robert Moses es ihm als Vorsitzender der Behörde zuvor vorgeschrieben hatte.<sup>28</sup>

„Als er seine Zusätze fertiggestellt hatte, besaßen seine Behörden alle Macht wirtschaftlicher und politischer Institutionen: sie konnten klagen, um neue Verträge machen zu dürfen; sie konnten Immobilien kaufen und diese benutzen; sie konnten Anleihen ausgeben; sie durften öffentliche Einrichtungen besitzen; sie konnten den Benutzern dieser Einrichtungen Benutzungsgebühren abnehmen; und sie konnten den Bau konkurrierender Einrichtungen untersagen, so dass der Öffentlichkeit keine alternativen Benutzungsmöglichkeiten blieben. Darüber hinaus konnten sie ihre eigenen Gesetze zum Schutz ihres Besitzes herausgeben, ... Sie konnten Verträge ohne vorangegangene Ausschreibungen machen ... und sie mussten sich nicht nach den Wünschen des Gouverneurs richten.“<sup>29</sup> Und um desweiteren „sicherzustellen, dass der Behörde niemand all diese Machtstrukturen entreißen konnte, schrieb er sie als Teil des Vertrages zwischen Anleihenkäufer und –Verkäufer fest. Sie konnten danach nur noch von einer dieser beiden Parteien widerrufen werden.“<sup>30</sup>

Die Erweiterung des *Triborough Act* zementierte sich Robert Moses förmlich in einer Machtposition ein. Für die darauffolgenden 25 Jahre konnte er unter diesen Voraussetzungen Bauprojekte verwirklichen, und das ohne eine Möglichkeit der Überwachung ihrer Methodik durch die Öffentlichkeit. Die *Triborough Bridge Authority*, deren Vorsitz er von 1934 – 1968 innehatte,<sup>31</sup> besaß den Status einer Körperschaft und musste ihre Unterlagen somit nicht der Öffentlichkeit zugänglich machen.<sup>32</sup>

**25** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 627

**26** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 627

**27** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 627 - 628

**28** KRAUSE Katja, *Robert Moses urbane Vision von New York City, Erfolge und Misserfolge seiner Stadtplanungskonzeptionen*, S. 81

**29** KRAUSE Katja, *Robert Moses urbane Vision von New York City, Erfolge und Misserfolge seiner Stadtplanungskonzeptionen*, S. 82

**30** KRAUSE Katja, *Robert Moses urbane Vision von New York City, Erfolge und Misserfolge seiner Stadtplanungskonzeptionen*, S. 82

**31** BALLON Hillary/JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 134

**32** KRAUSE Katja, *Robert Moses urbane Vision von New York City, Erfolge und Misserfolge seiner Stadtplanungskonzeptionen*, S. 83



Die Frage, die bleibt, ist, wie konnte die Legislative so eine Gesetzesänderung verabschieden? Wie ist es möglich, dass die Sachbearbeiter sich entweder nicht genügend Zeit nahmen, um die Texte zu studieren, oder verstanden sie sie einfach nicht? Vor allem fällt auf, dass Moses' Verschleierungen, Doppeldeutigkeiten und versteckte Zusätze nichts Neues waren, die Beamten in Albany hätten also eigentlich vorbereitet sein müssen.

Gegenüberliegende Seite:  
Robert Moses mit dem Model der vorgeschlagenen Battery Bridge, welche niemals ausgeführt wurde.

Auch bei den Title I Projekten bediente er sich dieser Mechanismen. All das begann schon 1946, als der frisch gewählte Bürgermeister O'Dwyer Moses in den Posten des *Coordinator of Construction* bestellt hatte, gekoppelt mit einer umfassenden Verantwortung für die Errichtung von Parks, Parkways, Brücken und Tunnel, aber auch öffentlicher Wohnbauten.<sup>33</sup> Die genaue Stellenbeschreibung eines *City Construction Coordinator* war im Stadtrecht jedoch nirgendwo verankert, was für Moses nur einen Vorteil darstellte, da er sie selbst verfassen konnte.<sup>34</sup> Wie O'Dwyer bei Verabschiedung des Gesetzes der Presse versicherte, hatte der Coordinator lediglich eine administrative Aufgabe und keine, die die Richtlinien der städtischen Politik mitbestimmt. Er sollte den Zeitplan aller städtischen Behörden koordinieren und ihre (Zusammen-)Arbeit beschleunigen.<sup>35</sup> Doch Moses wäre kein Master of Bill Drafting, hätte er nicht auch hier eine versteckte Klausel untergebracht, welche besagte: „allowing the Coordinator to represent the city in its relations with cooperating state and federal agencies.“<sup>36</sup> Auf den ersten Blick schien diese Phrase kaum so weitreichende Konsequenzen zu haben als jene, die sie aber in Realität tatsächlich besaß. Robert Moses als Einzelperson machte sich mit diesem Gesetzeszusatz zum einzigen, der die Stadt in ihren Interessen und Projektvorschlägen gegenüber den (Bundes-)staatlichen Behörden vertreten würde, welche diese Projekte aber finanzieren würden. Während der nachfolgenden Jahrzehnte würden Beamte der Stadt New York nur Moses' Version davon hören, was die Bundesregierung als sinnvolle Maßnahmen in der Stadtentwicklung New Yorks sieht und bereit ist zu finanzieren. Umgekehrt würden die bundesstaatlichen Behörden nur Moses' Version davon hören, was die Stadt als sinnvolle Entwicklungen beschließt, erarbeitet und präsentiert. Ein konkretes Beispiel hierzu ist der nicht ausgeführte Lower Manhattan Expressway, ein kontroverses Projekt, welches vom *Federal Bureau Of Public Roads* als Tunnel hätte geplant werden können und so dem Wunsch der Stadtpolitiker entsprach, doch Moses berichtete über 20 Jahre lang fälschlicher Weise den amtierenden Bürgermeistern, dass die Behörde nicht in der Lage war, den Expressway als Tunnel auszuführen, da er [Moses] eine oberirdisch verlaufende Straßenführung als sinnvollere Variante sah.<sup>37</sup> Bei den Title I Projekten hatte es ähnliche Auswirkungen. Als Vorsitzender des *Slum Clearance Committees* kontrollierte Moses das städtische Programm für ein Jahrzehnt fast ausnahmslos. Weder der Bürgermeister noch das *Board of Estimate* wussten wirklich, was in diesem Komitee vor sich ging, bis Moses ihnen ein Projekt zur Bewilligung vorlegte.<sup>38</sup> Die Beamten, welche mit ihren Genehmigungen für das Schicksal der Stadt mitverantwortlich waren, hatten so je-

**33** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 700

**34** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 700

**35** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 705

**36** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 705

**37** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 705

**38** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 707

doch nur zwei Möglichkeiten: Die Projekte, so wie sie von Moses vorgelegt wurden, zu akzeptieren oder sie abzulehnen, mit ihnen aber auch das bereits in Planung investierte Geld zu verschleudern.<sup>39</sup>

### Robert Moses als Visionär

Robert A. Caro beschrieb Robert Moses einmal in einem Interview als Träumer und Visionär.<sup>40</sup> In seinem Büro hatte er einen riesigen Stadtplan von New York hängen und sah diesen wie eine große Leinwand, um sie mit seinen Ideen zu bemalen. „Er würde seine Straßen darüber bauen. [...] Hier sollten Parks entstehen, und dort ebenfalls. Und weil hier eine Wohnsiedlung gebaut wird, bekommt der Park diese Form, und wir lassen die Straßen dort verlaufen. [...] Man konnte richtig zuschauen, wie er eines zum anderen fügte, und das Ganze besaß eine Geschlossenheit, die Geschlossenheit einer zusammenhängenden Vision. [...] Und dieser Vision entsprechend wurden New York und seine Vorstädte gestaltet.“<sup>41</sup> Caro beschreibt, dass diese Vision die eines Stadtreformers war, sie hatte eine Größe, die New York ebenbürtig war, denn er betrachtete Stadtteile oder Nachbarschaften niemals isoliert, er sah die Stadt immer als ein Ganzes. Und er hatte stets eine Vorstellung davon, wie sie aussehen sollte, was eine bessere Stadt aus ihr machen würde.<sup>42</sup> Auch Katja Krause sieht Moses als Visionär, einen, der sich für New York das grüne Auto-Utopia erträumt hatte, jedoch ein klein wenig über das Ziel hinausgeschossen sei.

Fakt ist aber, dass viele seiner Projekte ursprünglich nicht seinem Ideenreichtum entsprungen sind. Pläne für das West Side Improvement Projekt und die damit verbundene Überplattung der Eisenbahnschienen wurden schon 1891 erstmals vorgelegt, mehr als 30 Jahre bevor Moses überhaupt zu bauen begann.<sup>43</sup> Viele seiner Park- und Expressways folgen Straßenführungen, die bereits 1929 im *Regional Plan of New York and its Environs* von Nelson Lewis vorgeschlagen wurden<sup>44</sup>, und die Title I Projekte finden eine starke Anlehnung an europäischen Architekten wie Le Corbusier. Kenneth T. Jackson betrachtet ihn deshalb als einen zweitklassigen Visionär und in erster Linie Erbauer,<sup>45</sup> was ihn folglich zu einem Vollstrecker der Träume anderer machen würde. Diese Annahme sollte jedoch tatsächlich hinterfragt werden. Würde man Moses' Projekte isoliert betrachten, ist Kenneth T. Jacksons Ansicht wohl korrekt. Doch Robert Moses verfolgte eine Vision von übergeordneter Bedeutung. Seine Parks, Parkways, Brücken, Strände und sonstige Einrichtungen waren Teil eines Ganzen, sie standen immer in Bezug zueinander und wurden von Moses niemals als eigenständige, unabhängige Einheiten betrachtet. Sie gehörten alle zu einem Plan für New York, zu seinem Plan, zu seiner Vision von der optimalen Lösung des städtischen Verkehrsproblems und des Grünraumdefizites. Mit dieser Vision für eine ganze Stadt verbrachte er sein gesamtes Leben, mit nachhaltigem Erfolg, wie sich gezeigt hat.<sup>46</sup> In diesem Kontext ist es absolut legitim, bei Bestandteilen dieser Gesamtvision den aktuellen architektonischen Tendenzen zu folgen oder bereits von der Stadt ins Auge gefasste städtebauliche Planun-

**39** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 706

**40** BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 459

**41** CARO Robert A. - BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 459

**42** BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 458

**43** BALLON Hillary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 206

**44** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York In The Auto Age“ in BALLON Hillary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 87

**45** GUTFREUND Owen D., „Rebuilding New York In The Auto Age“ in BALLON Hillary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, S. 87

**46** CALLAHAN Gene, IKEDA Sanford, *The Career of Robert Moses, City Planning as a Microcosm of Socialism*, S. 255



gen zu integrieren, sofern sie dem Endprodukt dienlich sind. Zudem beeinflussen sich viele visionäre oder utopische Entwürfe gegenseitig oder sind die Folge anderer, dies ist ein gängiges Muster und nicht verwunderlich. Frei Otto entwarf 1959 eine mit einer Glaskuppel überdachte Stadt in der Arktis, woraufhin 1962 Buckminster Fuller einen sehr ähnlichen Entwurf für Manhattan präsentierte.<sup>47</sup> Auch das Konzept einer Bandstadt wurde zum ersten Mal vom Spanier Arturo Soria y Mata Ende des 19. Jahrhunderts entwickelt, Anfang des 20. Jahrhunderts vom russischen Stadtplaner Miljutin aufgegriffen und beeinflusste schlussendlich Le Corbusiers La Ville Radieuse.<sup>48</sup> Würde man Kenneth T. Jacksons Systematik im Definieren eines Visionärs Folge leisten, müsste man Le Corbusier ebenso als zweitklassig oder erst in zweiter Instanz visionär ansehen, da er in seinem Entwurf ideologische Ansätze aufgreift, die bereits jemand vor ihm, wenn auch in anderer Art, in Entwürfen präsentiert hat. Doch so wie Le Corbusier ein Visionär war, war es Moses auch, der entscheidende Unterschied lag lediglich in einer außerordentlichen Gabe, seine Vorstellungen auch tatsächlich Realität werden zu lassen.

### **Robert Moses über sich selbst**

„The City Builder must have an odd mixture of qualities. He must have a basic affection for his community, he must hate what is ugly, barren and useless. He must have an instinctive dislike of things which are built or run wrong. He must have a healthy contempt for the parasite, the grafter, the carpetbagger, the itinerant expert, the ivory tower planner, the academic reformer and the revolutionary. He must have the barge captain's knowledge of the waterfront, the engineer's itch to build, the architect's flair for design, the merchant's knowledge of the market, the local acquaintance of a political district leader. The ancient truth that it is not knowledge but action which is the great end and objective in life, and that for every dozen men with bright ideas there is at most one who can execute them.“<sup>49</sup>

### **Robert Moses: Visionary Master Builder with extraordinary juridical skills for creating real utopias**

Das ist wohl die Definition, die auf Robert Moses am besten zutreffen würde, denn „kein Gesetz, keine Bestimmung, kein Budget hält Bob Moses bei seiner Aufgabe auf“.<sup>50</sup> Seine Träume wurden Realität, und ungewöhnliche oder gar utopische Entwürfe erfordern ebenso ungewöhnliche Methoden zur Durchsetzung. Jemand ist nicht weniger visionär, nur weil er real baut und nicht zwangsläufig ein Exekutor der Ideen anderer, nur weil er aktuelle Vorschläge der Infrastrukturentwicklung in seinen Gesamtplan integriert oder architektonischen Tendenzen folgt. Vielleicht ist ein Visionär, der auch reale Utopien schaffen kann, weit herausragender als einer, dem es nie gelingen wird, aber dieser Umstand lässt sich wohl lediglich an der Qualität der verwirklichten Konzeptionen messen.

**47** WERNER Peter, Neuer Berliner Kunstverein, *Stadt und Utopie, Modelle idealer Gemeinschaften*, S. 108

**48** CURTIS William, *Modern Architecture since 1900*, S. 207

**49** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 832

**50** LA GUARDIA Fiorello - BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 439





# **MANHATTAN UTOPIA**

**Zwischen Wunschvorstellung und Wirklichkeit**

**Robert Moses und Le Corbusier im Vergleich**

**Utopie Nr. 1: Die grüne Stadt**

**Utopie Nr. 2: Die schnelle Stadt**

**Utopie Nr. 3: Die slumfreie Stadt**

**Die Gefährlichkeit realer Utopien**

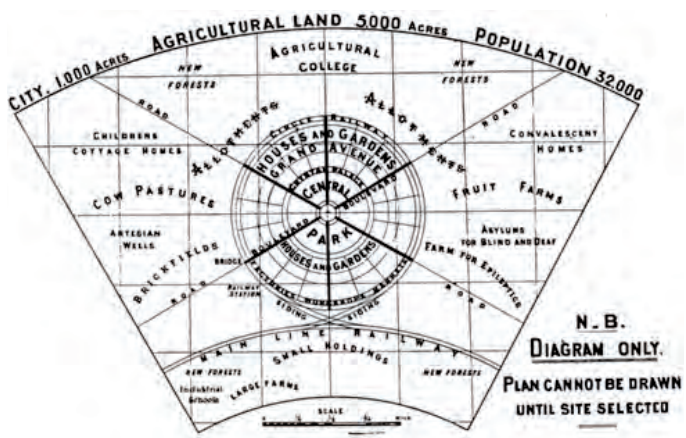
## Zwischen Wunschvorstellung und Wirklichkeit

Utopia ist in der Regel eine Definition von einem idealen Ort, an welchem wir am liebsten leben würden, welcher jedoch vorwiegend als unausführbar angesehen wird.<sup>1</sup> Er verbleibt ein ideales Konzept, eine Vision. Diese kann in unterschiedlicher Form präsentiert werden: In literarischen Entwürfen aus Soziologie, Philosophie, Politik oder Religion, sowie auch einfachen Erzählungen, Kunstwerken und architektonischen Entwürfen. Besonders letzteres macht die Vorstellung eines Utopia gut erfahrbar, da sich die idealen Gesellschaftskonzepte am besten durch gebauten Raum veranschaulichen lassen.<sup>2</sup> Bereits einige Planer und Architekten haben sich in der Geschichte daran versucht, solche urbanen Projekte zu entwerfen, doch die bekanntesten unter ihnen blieben alle imaginär, sei es die *Garden City* von Ebenezer Howard, *Broadacre City* von Frank Lloyd Wright oder Le Corbusier's *La Ville Radieuse*. Alle drei Utopien wurden zwischen 1890 und 1930 konzipiert, und obwohl jede von ihnen unterschiedliche Ideale verfolgt, waren sie alle in ihrer eigenen Logik visionär. Howard glaubte, durch neue, dezentrale Garten(wohn-)städte, welche sich wie Satelliten um eine bestehende Stadt anordnen, das städtische Wachstum kontrollieren zu können. Wright träumte von einer Anti-Stadt, einer Art suburbaner Landschaft, in welcher das Auto als autonomes Fortbewegungsmittel herrscht und die Bewohner autark auf einem ihnen zugeteilten Stück Land leben würden. Le Corbusier sah die Stadt als ein Geflecht von Autobahnen zwischen überdimensionalen Hochhäusern, dazwischen weitläufige Parks und das Zentrum ein mehrstufiger Verkehrsknotenpunkt. Obwohl nie realisiert, prägten alle drei nachhaltig die Stadtplanung des 20. Jahrhunderts. Sie entstanden, sowie auch die sämtliche Bandbreite anderer Utopien, als Reaktionen auf vorherrschende Missstände, Krisenzeiten oder grundlegende technologische und gesellschaftliche Veränderungen.<sup>3</sup> Sie waren Gegenentwürfe zu miserablen Wohnverhältnissen oder gar gänzlich versagenden Städten, die es verpasst haben, sich an den technischen und gesellschaftlichen Fortschritt anzupassen. Die Utopisten erarbeiteten mit ihren Vorschlägen allumfassende Lösungen der vorherrschenden Probleme und trauten ihren visionären Bauwerken, wenn nicht gar Städten, zu, die Lebensweise der Menschen nachhaltig zu beeinflussen beziehungsweise zu verbesser-

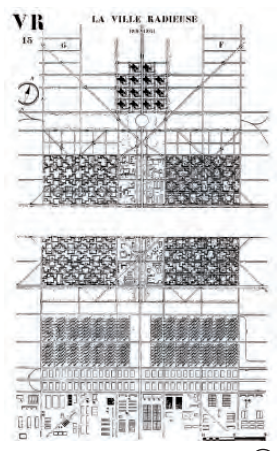
<sup>1</sup> BARNECUT J.R. Stephen N., *Planning Architecture*, S. 5

<sup>2</sup> ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst, Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in *der architekt*, 01/2011, S. 23

<sup>3</sup> FRIELINGHAUS Michael, „Architectura et Utopia“ in *der architekt*, 01/2011, S. 21

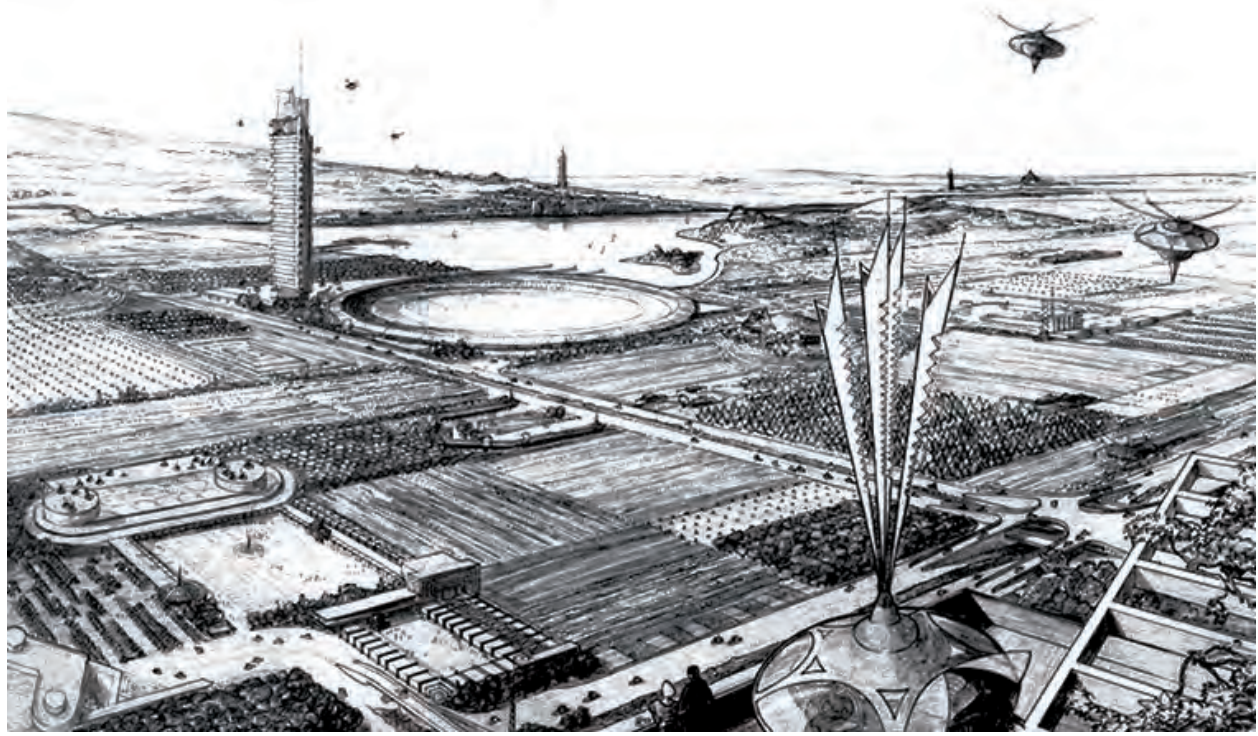


① Garden City



La Ville Radieuse ②

③ Broadacre City



sern. Die utopische Architektur hat so ihren Platz in der Sozialtechnik gefunden und wollte die Gesellschaft durch gezielte Bauweisen reformieren.<sup>4</sup> Diese gesellschaftliche Neuorientierung, bedingt durch neuartig konzipiertes städtisches Umfeld, bot eine Möglichkeit für ein besseres Morgen, einen schöneren Ort und seine gesünderen Menschen. Die Flut an visionären Entwürfen vor allem zu Beginn des 20. Jahrhunderts zeugt lediglich davon, wie groß die Verunsicherung vor der Zukunft und die Unzufriedenheit mit der damals vorherrschenden Situation gewesen sein muss. Es entstanden unzählige utopische Entwürfe von Architekten, Philosophen, Künstlern und anderen, alle gekennzeichnet durch Reichtum an Fantasie und Kreativität, um das scheinbar Unmögliche anzudenken, um Anstöße zu realen Lösungen der komplexen Aufgabenstellungen der jeweiligen Zeit zu eröffnen.<sup>5</sup> Und selbst wenn es ein Stück weit absurd erscheint, urbane Konzepte basierend auf solch utopischen Entwürfen umzusetzen, begann Amerika mit dem Einzug der Moderne tatsächlich daran zu glauben, diese ideale Welt aus dem Nichts erschaffen zu können.<sup>6</sup> Amerikanische Stadtplaner packten die Ideen der visionären Entwürfe einfach in eine anwendbare Utopie: „The Garden City was reinterpreted as the garden suburb, Broadacre City was abstracted into provisions for mobility and low density, and Radiant City loaned its high rise aesthetic and its demand for authority. This composite utopia is a simplification, and often a simulation, of the original ideal cities--one that reduced the original visions to standards and minimum requirements. By using this rationalized version of utopia and allowing real cities to be abstracted into zoning districts and transportation networks, both utopia and reality were compromised in order to coexist. The effect was a practical, predominantly suburban, utopia that became the blueprint for the modern rational and decentralized city.“<sup>7</sup> Und um diesen Transformationsprozess von imaginären zu anwendbaren Utopien zu vollstrecken, mussten einer oder mehrere Experten zur Überwachung der Ausführung ernannt werden.<sup>8</sup> Eine neue Tendenz in der Stadtplanung war am Entstehen, bei der die Ansicht dominierte, nachhaltige Planung durch Wissen von Fachkräften und staatlichen Regulierungsmechanismen erreichen zu können.<sup>9</sup> Diese könnten aus visionären Entwürfen idealer Orte durch sinnvolle Abstraktion pragmatische Umsetzungen schaffen. Das Problem mit diesen utopischen Modellen in der Planung und Architektur jedoch war, und ist immer noch, die Frage des Maßstabs. Die großen unwirklichen Städte konnten unmöglich in Koexistenz mit bestehenden Strukturen stehen, und so entwickelte sich eine Form der Abstraktion aus der Reduktion eines ganzen idealen Ortes auf die sogenannte „Neighborhood Unit“. Sie hatte eine Flächenausdehnung, welche immer noch groß genug war, um als Planungsinstrument wirkungsvoll zu sein, und konnte beliebig oft repetiert werden. Clarence Perrys<sup>10</sup> Konzeption etablierte sich schnell als umfassendes Planungsinstrument der neu gestellten Experten und Behörden im Kampf gegen die wachsende Hässlichkeit einer industrialisierten Stadt des 20. Jahrhunderts wie New York. Ideale Stadtteile konnten so entworfen und von den Verantwortlichen anstelle von versagenden Nachbarschaften implantiert werden. Das Pro-

**4** ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst, Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in der *architekt*, 01/2011, S. 23

**5** FRIELINGHAUS Michael, „Architectura et Utopia“ in der *architekt*, 01/2011, S. 21

**6** BAUDRILLARD Jean - BARNECUT J.R. Stephen N., *Planning Architecture*, S. 7

**7** BARNECUT J.R. Stephen N., *Planning Architecture*, S. 7

**8** BARNECUT J.R. Stephen N., *Planning Architecture*, S. 8

**9** BARNECUT J.R. Stephen N., *Planning Architecture*, S. 8

**10** Clarence Perry war ein amerikanischer Planer, Autor, Soziologe und Pädagoge. Er arbeitete unter anderem im *New York City Planning Department*, wo er als starker Befürworter seines Planungskonzeptes galt.

blem war nur, dass ideale Orte bloß unter idealen Voraussetzungen funktionieren können, und der Begriff ‚ideal‘ zudem einer subjektiven Überzeugung des Verfassers entspringt. Entwürfe von utopischen Orten spiegeln immer eine rein persönliche Ansicht darüber, wie ein perfektes städtisches Umfeld zu sein und zu funktionieren hat. Zudem rechnet man nur mit konstanten Einflussfaktoren, denn lediglich diese Konstanten garantieren eine einwandfreie Funktionalität. Doch die Anwendung von Utopien in einem kleineren Maßstab sollte eine sich ständig verändernde bereits bestehende Stadt mitberücksichtigen. Diese bestehende Struktur ist wie ein lebendiger, sich stetig verändernder Organismus. Jane Jacobs kritisierte dieses mangelnde Verständnis von Planern und anderen Experten für die Mannigfaltigkeit der Stadt. Es schien, als versuchte man gar nicht Faktoren eines gesunden städtischen Wachstums zu analysieren, sondern seine [die des Autors] utopischen Ideale möglichst kompromisslos (sonst ohne Wirkung) zur Umsetzung zu zwingen, um so die Stadtentwicklung zu bestimmen. Das Resultat waren oft zum Teil komplexe Regelwerke für Endnutzer, welche so unerwünschte externe Einflussfaktoren ausschalten sollten. Doch was hat ein idealer Ort mit einem zu tun, in dem bewusste Steuerungsmechanismen eingesetzt werden, um diesen unwirklich idealen Schein zu wahren? Ist dies dann ein echter Ort oder verbleibt die Utopie nach wie vor eine Wunschvorstellung? Und darüber hinaus, kann ein Utopia eines einzigen Experten überhaupt ident mit den Wünschen und Bedürfnissen von unterschiedlichen Individuen, Nutzergruppen und den Überzeugungen anderer Planer und Architekten sein?

Versuchen wir nochmals auf Moses' visionäre Vorstellungen, ihre Herkunft und die besprochenen Beispiele aus seinem Lebenswerk zurückzukommen, um anhand ihrer diese Fragen zu erörtern.

Noch zu Beginn der 1930er Jahre, als Moses bereits begonnen hatte, seine Projekte auf Long Island voranzutreiben, war New York komplett heruntergewirtschaftet. Politische Seilschaften der demokratischen Parteimaschine „Tammany Hall“ hatten die Stadtverwaltung fest in der Hand und regierten mit Bestechung, Vetternwirtschaft und sogar noch weit unorthodoxeren Methoden, falls nötig.<sup>11</sup> Es gab nicht nur eine korrupte Behördenlandschaft, veraltete Infrastruktur, steigende Kriminalitätsrate, welche durch käufliche Polizisten zudem stetig begünstigt wurde, sondern die Stadt war auch gänzlich zahlungsunfähig.<sup>12</sup> Die Wirtschaftskrise war dann nur mehr das Resultat dieser politischen Betrügereien, falschgeleiteten Börsenspekulationen und eines ungezügelter Kapitalismus der Bevölkerung. Das soziale Elend hatte ungeahnte Ausmaße angenommen. Armensiedlungen mit enormer Dichte beherrschten das Stadtbild, die Bevölkerung versuchte, sich in prekären Arbeitsverhältnissen über Wasser zu halten, viele litten Hunger und fanden sich in aussichtslosen Situationen wieder. Krisenzeiten wie diese waren immer jene für Visionäre, Reformer und Revolutionäre. Bedingt durch die vorherrschenden Missstände fanden nicht nur Massen-

<sup>11</sup> GOTTSCHALK Gesa, „Der König der Korruption“ in *GeoEpoche*, Nr. 33, S. 76

<sup>12</sup> PAETSCH Martin, „Die Kleine Blume und der Neuanfang“ in *GeoEpoche*, Nr. 33, S. 164

bewegungen, sondern auch alternative Gesellschaftsideale und fragwürdige politische Tendenzen hohen Zuspruch. Die Bevölkerung versuchte sich so neu zu orientieren, in der Hoffnung, neue Möglichkeiten für einen Ausweg aus der Krise zu finden. Das Vertrauen in den politischen Regierungsapparat sowie auch die gesamte Wirtschaft war geschwunden, schließlich waren es jene, die den Fortschritt einer ganzen Metropole gelähmt haben, Visionen hingegen ließen Hoffnung erblühen. Robert Moses, ein Mann mit starken Idealen schon seit seinen frühen Jahren, zudem noch völlig unpolitisch und bereit, seine Träume für ein besseres New York umzusetzen, mit welchen Mitteln auch nötig, wirkte wie ein Retter in der Not auf die leidende Bevölkerung. In der Umgestaltung der korrupten Behördenlandschaft ist er gescheitert, aber wie so viele Utopisten sah er den Weg, die Gesellschaft New Yorks durch ihr städtisches Umfeld zu reformieren. Neue Straßen würden New York nicht nur an das Automobilzeitalter anpassen, sie würden die ganze Schönheit der umliegenden Landschaft für die Menschen erfahrbar machen. Die weitläufigen Wiesen, dichten Wälder, atemberaubende Küsten, die Natur in all ihrer Pracht, gepaart mit dem Freiheitsgefühl während einer Autofahrt durch diese Landschaften, all das wollte Moses der Stadtbevölkerung nicht vorenthalten. Das Naturerlebnis war für ihn eines der größten, es bot den Ausgleich zum hektischen Stadtleben mit seinem Lärm, seiner Dichte, der Aussichtslosigkeit und Tristesse. Er träumte von einem grünen New York, einer Stadt voller Parks, Spielplätze und Orte der Erholung, ganz konträr zu dem vorherrschenden Bild der 1920er Jahre. Die dichten Armensiedlungen empfand er als Infektionsherde einer ganzen Metropole, welche sich lediglich durch ihre völlige Entfernung heilen ließe. Gestützt wurden diese Ansichten durch utopische Entwürfe europäischer Architekten. Vor allem die Ähnlichkeit mit Le Corbusiers Darstellungen von Idealstädten ist frappierend. Der 1925 publizierte Plan Voisin schlägt vor, das Pariser Zentrum vollständig abzureißen und an seiner Stelle 18 Wolkenkratzer mit genügend Abstand zueinander errichten zu lassen und mitten durch den Stadtteil eine Autobahn.<sup>13</sup> Hat sich Moses so etwas auch für Manhattan vorgestellt? Um diese Frage besser beantworten zu können, ist ein kleiner Exkurs über Le Corbusier notwendig.

**13** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 206



## Robert Moses und Le Corbusier im Vergleich

Le Corbusier wurde als Charles-Édouard Jeanneret im Jahr 1887 in La Chaux-de-Fonds, einem kleinen Ort in der Schweiz, geboren.<sup>14</sup> Obwohl er nicht in einem überdurchschnittlichen Wohlstand wie Robert Moses aufwuchs, war seine Kindheit behütet. Seine Mutter war Musikerin, sein Vater Graveur von Uhrengehäusen und er besaß auch eine eigene Werkstatt. La Chaux-de-Fonds war zur damaligen Zeit nicht nur das Zentrum der Schweizer Uhrenindustrie, der Beruf des Graveurs gehörte auch zur künstlerischen Elite unter den Handwerksberufen. Als Le Corbusiers zeichnerische Begabung im jugendlichen Alter ersichtlich wurde, bestärkten ihn seine Eltern, den Beruf seines Vaters zu erlernen und seine Ausbildung an der École d'Art zu beginnen. Hier kam er mit Charles L'Eplattenier, seinem späteren Zeichenlehrer, in Kontakt. Dieser beeinflusste nicht nur seine künstlerischen, sondern auch seine gesellschaftlichen Ideale nachhaltig. Er lehrte alle Studenten die damals modischen (Bau)Formen zu ignorieren und ihre Inspiration in der Natur zu suchen. Die Industrialisierung sah er als Bedrohung. Doch seine wohl für Le Corbusier prägendste Proklamation war, dass alle wahre Kunst die Regeneration der Gesellschaft zum Ziel haben sollte.<sup>15</sup> Nachdem Le Corbusier noch während seiner Ausbildungszeit die ersten architektonischen Werke realisieren konnte, begab er sich auf eine längere Studienreise durch ganz Europa. Seine Sichtweise über Architektur begann sich nach zahlreichen Begegnungen mit Architekten und Stadtplanern zu ändern. Und obwohl die voranschreitende Industrialisierung das künstlerische Handwerk der Graveure in La Chaux-de-Fonds langsam sterben ließ, stellte er entgegen L'Eplatteniers Ansichten fest, dass die zukünftige Kunst eine des Maschinenzeitalters sein müsste, um überhaupt existieren zu können.<sup>16</sup>

Als ersten Entwurf, welcher seine künstlerischen Ideale in Einlang mit dem Maschinenzeitalter brachte, war das „Dom-ino“ Haus. Aus vorgefertigten Stahlbetonteilen war ab nun eine industrielle Serienproduktion von Häusern möglich. Le Corbusier glaubte, dass die Architektur des Maschinenzeitalters notwendigerweise auch eine kollektive Architektur sei und dass sie die Bedürfnisse der breiten Masse zu befriedigen hat.<sup>17</sup> Der Architekt arbeitet hier nicht mehr alleine, sondern ist Teil eines Unternehmens, um alle Projektschritte vom

**14** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 164

**15** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 168

**16** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 175

**17** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 180

Entwurf angefangen, über Produktion, bis hin zur Montage vor Ort bewerkstelligen zu können. Doch um dieses Ziel zu erreichen, müsste eine Behörde kreiert werden, welche fähig wäre, alle Projektphasen zu koordinieren, so glaubte Le Corbusier.<sup>18</sup> Doch während er sein Leben lang auf diese Behörde warten sollte, begann Moses sie sich selbst zu erschaffen.

Der Werdegang der zwei Visionäre war unterschiedlich. Der eine war Künstler und Architekt, der andere Jurist und Politikwissenschaftler, doch beide fingen an, dieselben Ideale zu entwickeln. Le Corbusier begann ähnlich wie Robert Moses, seine Zukunftsvisionen, seine Utopien, in einem Stadium zu entwerfen, als ihm die Öffentlichkeit noch kaum Beachtung schenkte und er mit Sicherheit über keine Macht oder Einfluss verfügte.<sup>19</sup> Die Methoden beider waren jedoch unterschiedlich. Während Robert Moses seine frühen Konzepte bei ihrer Ausformulierung nach Themengebieten<sup>20</sup> trennte, manifestierten sich Le Corbusiers gesellschaftliche Zukunftsvisionen in ganzheitlichen städtebaulichen Entwürfen von gleich ganzen Idealstädten. Dies bedeutete nicht, dass Moses keine ganzheitliche Vision besaß, es verdeutlicht lediglich, dass er die demokratischen Hürden der städtebaulichen Planungs- politik verstand und mit themenbezogenen Gesamtplänen eine wahrscheinlichere und schnellere Realisierung anstrebte, als Le Corbusier mit einer ganzen Idealstadt.

**La Ville Contemporaine** war 1922 Le Corbusiers erste entworfene Utopie. Eine Stadt für drei Millionen Einwohner, ausgelegt auf einer vollkommen flachen Ebene, auf einem unbefleckten Tabula Rasa.<sup>21</sup> Mit diesem symmetrischen Entwurf kehrte er der organisch gewachsenen Stadt den Rücken. Strenge geometrische Formen dominieren das Straßennetz, denn diese Klarheit symbolisierte für ihn den Sieg der sozialen Ordnung. Zwei Superhighways durchschneiden die Idealstadt und bilden ihren Kreuzungspunkt genau im Zentrum aus. Le Corbusier begann hier zu realisieren, dass die Grundessenz einer gesunden Stadt im Maschinenzeitalter in ihrer Schnelligkeit lag.<sup>22</sup> „The city that achieves speed, achieves success“<sup>23</sup>, sagte er einmal. Es ist also nicht verwunderlich, dass das Zentrum der Ville Contemporaine keinerlei Monumente oder Wahrzeichen erhalten hatte, es besteht aus einem komplexen Verkehrsknotenpunkt wo, Autobahnen, U-Bahn-Schienen, Rad- und Fußwege aufeinander treffen. Alles hier ist in Bewegung und repräsentiert den Inbegriff einer schnellen und effizienten Stadt. Dieses Zentrum ist wiederum umgeben von 24 Hochhäusern, jedes von ihnen 60 Stockwerke hoch.<sup>24</sup> Die Definition der „Towers in the Park“ fand hier ihren Ursprung, eine Idee, die heute noch allgegenwärtig ist und im Laufe der Jahre weltweite Umsetzung fand. Dieses Konzept kombinierte die damals noch unbekanntere Vorstellung von Dichte und gleichzeitiger Existenz offener Freiflächen. Die Wolkenkratzer im Park sollten laut Le Corbusier das administrative Zentrum seiner Idealstadt bilden, denn „any industrial society must be hierarchically organized, administered from above, with the best qualified people in the most responsible positions“<sup>25</sup>, so glaubte er. Eine Ansicht, welche eklatante Ähnlichkeit mit Robert Moses' Bewunderung hierarchisch strukturierter Regierungsapparate aufzeigt, welche er zu Beginn seiner Karriere versuchte umzusetzen.

18 FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century*: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, S. 180

19 FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century*: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, S. 189

20 Kategorie 1: Parks: „State Park Plan for New York“, 1923

Kategorie 2: „Infrastruktur: Gesamtplan für ein zukünftiges Straßensystem der Region“, 1930

21 FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century*: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, S. 190

22 FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century*: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, S. 191

23 LE CORBUSIER - FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century*: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, S. 191

24 FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century*: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, S. 191

25 FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century*: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, S. 193

Weit hinter dem Zentrum, das für die Elite reserviert war, liegen Satellitenstädte für Industrie und ihre Arbeiter. Diese Gartenstädte, so nannte sie Le Corbusier, sind aber auch Städte der Freizeit, wo die harte Arbeit durch Komfort und Erholung belohnt werden würde.<sup>26</sup> Sie halten genügend Angebot für Freizeitaktivitäten bereit und stellen für die hart arbeitende Bevölkerung Königreiche der persönlichen Freiheit dar. „The problems of work are thus solved in the realm of leisure.“<sup>27</sup> La Ville Contemporaine war also nicht nur eine schnelle Stadt, sie war auch eine grüne Stadt, eine Stadt der Freizeit und großer Erholungsräume.

Schon diese erste Utopie transportierte viele Ansichten, die Robert Moses während seiner gesamten Karriere versuchte umzusetzen. Doch obwohl die ähnlichen Ideale hier erkennbar werden, kann sie unmöglich in einen Vergleich mit New York City gesetzt werden, da sie einen Entwurf ohne jegliche äußere Einflüsse, auf einem unberührten, fiktiven Baugrund darstellt. Hier könnte höchstens ein Vergleich zu Brasilia gezogen werden, aber nicht zu einer bereits bestehenden Weltmetropole. Denn so wie Moses einmal sagte: „You can draw any kind of picture you like on a clean slate and indulge your every whim in the wilderness in laying out a New Delhi, Canberra or Brasília, but when you operate in an overbuilt metropolis, you have to hack your way with a meat ax.“<sup>28</sup>

1925 publizierte Le Corbusier den bereits angesprochenen **Plan Voisin**. Er schlägt vor, das Pariser Zentrum vollständig abzureißen und an seiner Stelle 18 Wolkenkratzer mit genügend Abstand zueinander errichten zu lassen. Le Corbusiers utopischer und niemals ausgeführter Entwurf hat heftige Kritik unter Architekten, Stadtplanern und Sozialreformern ausgelöst. Zum einen, da sich dieser drastische Vorschlag auf das dichtverbaute, historisch gewachsene Zentrum konzentriert, wo nicht nur die höchsten Grundstückspreise herrschen, sondern die Umsiedlung ansässiger Firmen, Institutionen und der Wohnbevölkerung wohl am schwierigsten wäre; zum anderen für die Radikalität des Entwurfes, die damit gekoppelte Auslöschung von architektonischem Erbe und Zerstörung eines historisch gewachsenen Straßenraster und seines Lebens.<sup>29</sup> Viele Kritiker kamen zu dem Schluss, dass Le Corbusier ein offensichtlich fehlgeleiteter Formalist gewesen sein muss, welcher nichts von den Ursachen urbaner Vitalität und der Wichtigkeit öffentlicher Interaktion und ihrem Platz auf der historisch gewachsenen Straße verstand.<sup>30</sup> Doch so einfach ist das nicht. Paris kämpfte zu der Zeit ebenfalls wie New York mit einer ähnlichen Problematik. „In the age of the automobile and the skyscraper, the corridor street had become a „dead organ“ incapable of fulfilling its function.“<sup>31</sup> Natürlich hatte die Straße, abgesehen von ihrem Zweck, eine Transitroute zu sein, eine wichtige soziale Funktion zu erfüllen, dies verstand Le Corbusier sehr wohl, doch mit dem steigenden Verkehrsaufkommen war sie nicht mehr im Stande, dieser nachzukommen. Kinder verloren ihren Spielraum, Erwachsene ihre Begegnungspunkte, das motorisierte Fahrzeug hatte sie alle verdrängt. Le Corbusier sah die einzige Möglichkeit, beide unabdingbaren Funktionen zu erhalten, darin, dass er sie trennt.<sup>32</sup> Der Plan Voisin schlägt vor, den Verkehr auf die Superhighways zu verlegen, und den Fußgän-

**26** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 201

**27** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 201

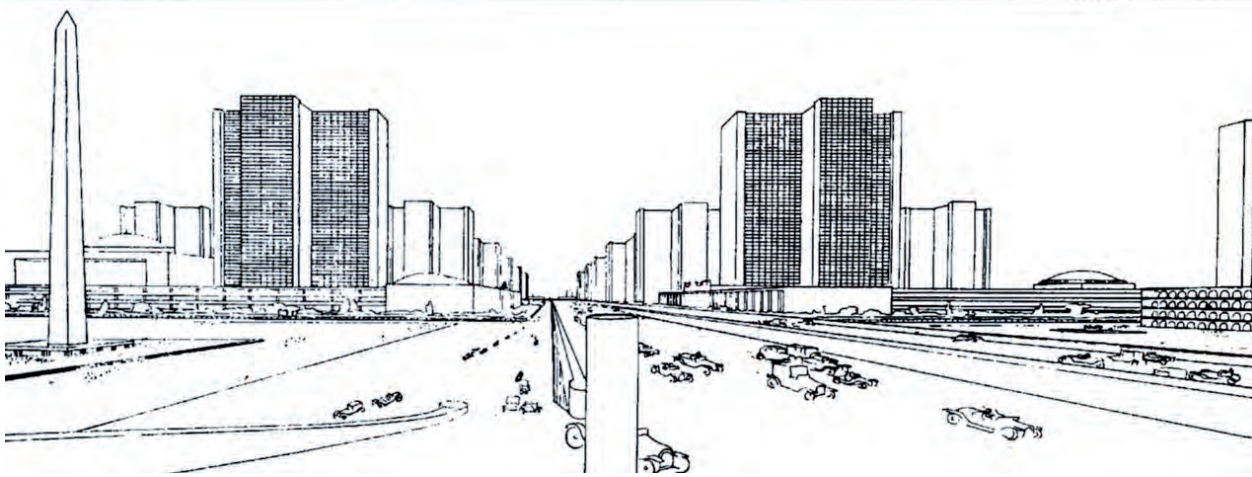
**28** MOSES Robert - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 849

**29** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 207

**30** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 208

**31** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 208

**32** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 209



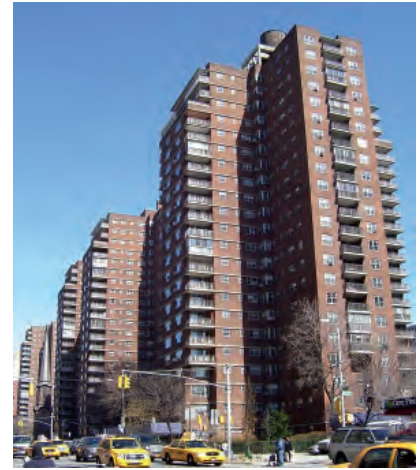
La Ville Contemporaine,  
Le Corbusier, 1922



Stuyvesant Town, eine  
als Vorläufer der Title  
I Projekte, von Robert  
Moses entwickelte Groß-  
wohnsiedlung in der Lo-  
wer East Side, Manhat-  
tan. Die Anlage wurde  
1947 fertiggestellt und  
umfasst 35 Gebäude  
auf insgesamt 32 Hektar  
Grundfläche.



Plan Voisin, Le Corbusier, 1925



Penn Station South Tower I, Manhattan, Fertigstellung 1962. Ein real gebautes Le Corbusier Utopia, mit den charakteristischen kreuzförmigen Gebäuden.

Stuyvesant Town, Luftaufnahme



**33** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 209

**34** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 206

**35** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 214

**36** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 217

**37** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 219

**38** Ein unter Louis XIV dienender Finanzminister, welcher Steuern, Gesetze und Industrie reformiert hat.

**39** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 220

**40** MOLEY Raymond - Amerikanischer Journalist und wichtiger politischer Berater von Präsident Franklin D. Roosevelt - CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 847

gerverkehr vollständig davon zu trennen. „Straßen der Ruhe“ nannte er die eigens für Menschen angelegten mehrgeschoßigen Promenaden, frei von Fahrzeugen, voller Möglichkeiten der Interaktion, am obersten Deck mit Aussicht über das Dach der Bäume, ein Meer voller Grün, die Natur zu seinen Füßen.<sup>33</sup> Die so verbesserte Zirkulation sollte die Stadt erfolgreich machen, denn „The city that achieves speed, achieves success“ stellte er bereits im Rahmen des Entwurfes für La Ville Contemporaine fest. Doch der Plan Voisin blieb wie so viele andere visionäre Entwürfe bloß eine Utopie. „His [Le Corbusier] quest for the ideal city resolved itself into a search for an authority that had the power and the imagination to implement his plans.“<sup>34</sup> Utopische Entwürfe, welche meist mit schockierender Radikalität mit den vorherrschenden städtebaulichen Bildern brechen, finden sehr selten politische Unterstützung für ihre Umsetzung. „One conservative banker refused to listen to his appeal for the Plan Voisin – but only out of fear that Le Corbusier might persuade him.“<sup>35</sup> Und selbst wenn sich ein Konsortium hätte bilden lassen, um den Plan umzusetzen, der Profit würde an Spekulanten gehen, die den Verkauf der innerstädtischen Parzellen so lange zurückhalten würden, bis ihnen exorbitante Grundstückspreise angeboten werden.<sup>36</sup> Unter diesen Umständen, so glaubte Le Corbusier, war es schlichtweg unmöglich, umfassende Programme wie seine utopischen Vorschläge umzusetzen. Nicht nur wollte er, dass die Regierung betreffende Parzellen zu fairen Preisen aufkauft, sondern sie dann an entsprechende Immobilienentwickler weitergibt, welche die Großprojekte durchführen. Zudem sollte die Macht für die Durchführung dieser Bauvorhaben am besten in einer einzigen Person gebündelt werden – dem Minister of Public Works. „He would not be responsible to Parliament; he would stand above politics. He would have the power to oversee projects from beginning to end, to override all opposition which might deform them, and to ensure the triumph of order.“<sup>37</sup> Wenn man nicht wüsste, dass Le Corbusier hier eine Position vorschlägt, bei welcher er sich an dem im 17. Jahrhundert lebenden Minister Jean-Baptiste Colbert<sup>38</sup> orientiert, könnte man meinen, er spricht über Robert Moses. „Le Corbusier was convinced that the masterpieces of the Machine Age would require a similar exercise of authority to be born. He fervently hoped that the present crisis could be turned into an opportunity to create a new leadership and a new social structure which would have the strength to begin the era of great works.“<sup>39</sup> Der Wunsch nach dieser Behörde oder politischer Position mit nötiger Weisungsgewalt blieb in Frankreich jedoch unerfüllt. Doch worin Le Corbusier gescheitert ist, wurde Moses Meister. In den 1950er Jahren machte Raymond Moley, ein früher wichtiger politischer Berater von Franklin Delano Roosevelt, im Zuge der Bauarbeiten am Cross Bronx Expressway folgende Bemerkung: „Pure democracy has neither the imagination, nor the energy, nor the disciplined mentality to create major improvements.“<sup>40</sup> Fakt ist, dass totalitäre Regime viel „bessere“ Grundlagen bieten, um großflächige Planungsmaßnahmen umzusetzen. „It is indisputably true that it is far easier for a totalitarian regime to take the probably unpopular decision to allocate a disproporti-

onate share of its resources to such improvements, far easier for it to mobilize the men necessary to plan and to build them [...] and most important, it is far easier for a totalitarian regime to ignore the wishes of its people, for its power does not derive from the people. Under such a regime it is not necessary for masses of people to be persuaded of an improvements worth; the persuasion of a single mind is sufficient.<sup>41</sup> Doch weder Frankreich, noch die USA konnten in der Zeit der besprochenen Visionen solche politischen Machtverteilungen aufweisen. Nichtsdestotrotz wurde Le Corbusier vor allem durch seinen äußerst destruktiven Plan Voisin mit einem totalitären Herrscher verglichen.<sup>42</sup> Er meinte, durch eine einzige Lösung, durch seine Lösung, die soziale Ordnung, den städtischen Raum, die ganze Gesellschaft reformieren zu können. Aber wenn „Le Corbusier was to architecture what Pol Pot<sup>43</sup> was to social reform“<sup>44</sup>, was war dann erst Robert Moses? Der wohl bedeutendste Unterschied zwischen den zwei Männern ist, dass Le Corbusier diese totalitären Pläne vorlegte, doch an den Hürden der Demokratie scheiterte. Er verbrachte viele Jahre in der Hoffnung, städtische Verwaltungs- und Planungsstrukturen würden sich zu seinen Gunsten ändern und seine radikalen Pläne umsetzen. „A city for the Machine Age could never emerge from discussion and compromise: that was the path to chaos.“<sup>45</sup> Er war der Überzeugung, dass lediglich uneingeschränkte, diktatorische Macht zur Realisierung von Großvorhaben führen würde.<sup>46</sup> Auch Moses arbeitete unter einem politischen Regime, welches die Genehmigung städtischer Bauvorhaben erst nach der Prüfung durch Beamte erteilte, welche vom Volk gewählt wurden. Doch da die Demokratie offensichtlich bei politisch fragwürdigen Planungsmaßnahmen hinderlich war, beschloss er nicht wie Le Corbusier, ein Leben lang auf eine Änderung des Regierungsstruktur zu warten, sondern die Demokratie einfach zu umgehen.“ He had the power [...] to ignore or to override the procedures democratic government establishes to govern the planning of public works.“<sup>47</sup> Nicht umsonst bezeichnete ihn Robert Fishman einmal als „Meister des rhetorischen Jiu Jitsu“.<sup>48</sup> Moses konnte nicht nur erfolgreich jede verbale Attacke erwidern, er vereinte zudem hochgesinnten Idealismus mit der beleidigenden und anzüglichen Art eines Tammany Hall Politikers, so Robert Fishman. Moses polarisierte und machte den Kampf für die Umsetzung seiner Projekte nicht nur öffentlich, er machte ihn zu einem Kampf zwischen Gut und Böse, zwischen Reich und Arm, zwischen selbstsüchtigen Politikern und der leidenden Bevölkerung. Er agierte wie ein exzellenter Jurist in unpolitischen Ämtern und konnte so bestimmt mehr Einfluss und Macht ausüben, als wenn er die Richtlinien demokratischer Politik in einer gewählten Position ordnungsgemäß befolgen müsste. Zudem hätte er sich so von einer Wählerschaft abhängig gemacht. Kompromisse sowie lange Debatten demokratischer Verfahren verzögerten Bauprojekte nicht nur, sie machten sie kostspielig und in ihrem Idealismus durch Änderungen bedeutungslos. Le Corbusier teilte diese Ansichten, war im Gegensatz zu Moses jedoch Künstler und wartete, dem Verwaltungsapparat hoffnungslos ausgeliefert, auf eine Änderung, die nicht eintrat. Das juristische Know-How, welches ihm fehlte,

**41** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 847

**42** Theodore Dalrymple, ein Physiker und Mit-herausgeber des City Journal, verglich ihn mit dem kambodschanischen Diktator Pol Pot.

**43** Kambodschanischer Politiker und Diktator – von 1975 bis 1979

**44** DALRYMPLE Theodore, „The Architect as Totalitarian“ in City Journal, URL: [http://www.city-journal.org/2009/19\\_4\\_otbible-corbusier.html](http://www.city-journal.org/2009/19_4_otbible-corbusier.html) – Link vom 23.02.2012

**45** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 239

**46** FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, S. 236 - 238

**47** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 848

**48** FISHMAN Robert, „Revolt Of The Urbs“ in BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses And The Modern City, The Transformation Of New York*, S. 122

erlaubte Moses nicht nur, seine eigenen Behörden zu kreieren, sondern auch Gesetze und Verträge zu verfassen, welche ihm spezielle Rechte zusprachen. Er schuf sich eine eigene städtebauliche Diktatur. Manhattan wurde deswegen zwar nicht abgerissen und durch 18 Wolkenkratzer, ein paar Autobahnen und dazwischenliegende Parks ersetzt, doch die Vorstellung davon ist beachtet Moses' Ideale und ihre starke Ahnlehnung an Le Corbusiers Utopien nicht ganz abwegig. Und den tatsächlichen Sprung zur realen Utopie hatte Amerika, sowie auch New York, bloß durch die besprochene Reduktion ihres Maßstabes und Einrichtung bestimmter Posten zum Zweck ihrer Ausführung erreicht. Moses hatte zwar allumfassende Pläne vorgelegt,<sup>49</sup> doch hat er sie nie in einem Zug exekutiert, es war ein schrittweise erfolgter Prozess. Er wollte New Yorks Slums eliminieren, doch hat er dies nicht in einem Zug getan, er konzentrierte sich auf einzelne Nachbarschaften und behandelte sie als eigenständige Projekte, eines nach dem anderen. Er wollte ein neues Verkehrsnetz für die Metropole, ausgeführt hat er Teile davon als unabhängige Bauvorhaben, welche jedoch in seiner Vorstellung Teil eines Ganzen waren. Über seine ganzheitliche Vision von New York City lässt sich trotzdem nur spekulieren und mutmaßen, da er niemals ein Gesamtkonzept mit allen Teilbereichen, angefangen von Verkehr, Wohnbau, bis hin zur Grünraumplanung, nachweislich ausformuliert hat, doch fügt man die vorhandenen Fragmente zusammen, kann man schon sehr leicht ein „Manhattan Utopia à la Corbusier“ vor Augen haben.

Doch ist das Endergebnis - die reale Utopie - so ideal wie ihre Vorstellung?

New York, oder Manhattan im Detail, ist hier zuallererst eine unfertige reale Utopie. Robert Moses war mit seinem Lebenswerk noch lange nicht fertig, als er gezwungenermaßen seine Bautätigkeit und Karriere beenden musste. Doch die Fragmente dieser großen Vision sind ausreichend, um ein Urteil zu treffen.

## Utopie Nr. 1: Die grüne Stadt

Nicht im entferntesten so radikal, doch bestimmt ebenso unmöglich wie der Vorschlag des Plan Voisin muss es jemandem in den 1920er Jahren in New York erschienen sein, die Anzahl der Spielplätze im Stadtgebiet während der Amtszeit einer einzigen dafür verantwortlichen Person um 650% zu erhöhen. Eine liebliche Vorstellung von Grünoasen in dichtverbauten

<sup>49</sup> 1923: „State Park Plan“, 1930: „Gesamtplan für ein zukünftiges Straßensystem der Region“





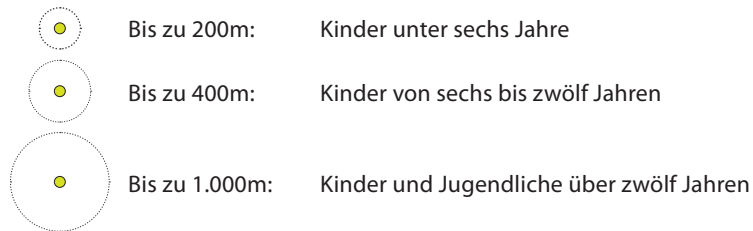
Vom Spielen auf der Straße ...

... zum organisierten Spiel am Spielplatz [Sara Delano Roosevelt Park]






## Erreichbarkeit von Spielflächen

Laut DIN 18034 - umgelegt auf die Nachbarschaft um den Sara Delano Roosevelt Park



---

## Legende

-  Spielplatz mit Kleinkinderbereich
-  Sportflächen und Ballspiele
-  Nachbarschaftspark

Der Planausschnitt entspricht einem Quadratkilometer, was mit dem Aktionsradius eines Jugendlichen gleichzusetzen ist.

---

Der Sara Delano Roosevelt Park liegt zwischen *Little Italy* und der *Lower East Side*. Beide Bezirke beheimateten zu Beginn des 20. Jahrhunderts tausende Bewohner im dichten Gefüge der *New Yorker Tenements*. In diesen Arealen gab es bis zum Antritt Robert Moses' als *Park Commissioner* wenige Spielplätze und Grünbereiche im näheren Umfeld. Abgesehen vom ca. 700m Richtung Süd-Westen entfernten Columbus Park und den gleich weit gelegenen Seward Park Richtung Süd-Osten, war die Straße der einzige Ort für Spiel und Begegnung.

Robert Moses sanierte die bestehenden Anlagen und schuf zwischen den *Tenements* weitere Oasen für Freizeit und Erholung:

### Spielplätze mit Kleinkinderbereich

DeSalvio Playground: Errichtet 1955  
Hester Street Playground: Errichtet 1934  
ABC Playground: Errichtet 1934

### Parks

Sara Delano Roosevelt Park: Errichtet 1934  
First Park: Errichtet 1935



Gebieten und der bereits besprochene Anspruch an die Reformierung der Gesellschaft waren die Leitbilder. Doch wie misst man die Qualität der fast explosionsartig entstandenen Freibereiche? Ist es nur eine Frage ihrer Längen und Breiten, verschiedener Konturen und Erhebungen? Ist vielleicht allein ihre Existenz, unabhängig von der Ausgestaltung, schon gewinnbringend? Oder ist es das Vergnügen, das sie einem bereiten, wenn man den Schatten der Bäume genießt oder ein wenig schaukelt, woran man sie messen sollte?

Zuallererst sei gesagt, dass der städtische Grün- und Spielraum viele soziale Funktionen und psychologische Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger erfüllt, und das auch weitgehend unabhängig von seiner spezifischen Ausgestaltung. „Findings show that the feelings and the emotions evoked in the park are perceived by people as very important contributions to their well being. Direct benefits are perceived in terms of regeneration of psychophysical equilibrium, relaxation, break from the daily routine, and the stimulation of a spiritual connection with the natural world. All these emotional and psychological benefits contribute critically to the quality of human life, which in turn is a key component of sustainable development.“<sup>50</sup> Spielplätze verhalten sich da ähnlich, denn sie leisten einen unverzichtbaren sozialgesellschaftlichen Beitrag zur Entwicklung des Kindes. „Not only is a playground a place where a child may fly down a slide, soar on a swing, scale heights on a play structure, or be cooled by a spray shower, but it is also a critical part of a child’s emotional education, where he or she discovers perhaps for the first time the challenges of the world outside the home.“<sup>51</sup> Robert Moses hat mit seinen unzähligen Parks, Spielplätzen, Stränden und sonstigen Freizeiteinrichtungen einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung New Yorks geleistet. Vor allem ist hervorzuheben, dass die heutige Weltmetropole eine der Städte ist, welche mit einem der höchsten Anteile an Grünflächen in den USA hervorstechen kann, und das bei vergleichsweise hoher Dichte.<sup>52</sup> Obwohl der Central Park hier einen großen Teil ausmacht, bleibt die Wichtigkeit der Nachbarschaftsparks und Spielplätze unbestritten. Selbstverständlich sind nicht alle gleich, während einige gut besucht sind, stehen andere wiederum leer. Manch andere können sich sogar in Orte für Vandalismus, Drogenmissbrauch und Kriminalität verwandeln. Die Ursachen hierfür sind vielschichtig, beginnen bei der Planung und Gestaltung, und hören bei der sozioökonomischen Zusammensetzung der Nachbarschaft auf. In diesen Fällen sind zum Teil umfangreiche Maßnahmen notwendig, um die Sicherheit und freie Entfaltung ihrer Besucher zu gewährleisten, damit das Einzugsgebiet nach wie vor einen positiven Nutzen aus dem Freibereich ziehen kann. Aspekte dieser Problematik wurden bereits im Case Study Kapitel besprochen.

Folglich ist hervorzuheben, dass ideale Vorstellungen unter bestimmten Voraussetzungen funktionieren können, unter anderen aber eventuell nicht, und darüber hinaus sogar auch negative Auswirkungen produzieren können. Doch wenn man New York, oder Manhattan im Detail, Anfang des 20. Jahrhunderts heranzieht und das enorme Defizit beziehungsweise gänzliche Fehlen von nachbarschaftlichen Grün-, Spiel- und Erholungsbereichen

**50** CHIESURA Anna, *The Role Of Urban Parks For The Sustainable City*, URL: <http://carmelacanzonieri.com/library/6123/Chiesura-RoleUrbanParksSustainableCity.pdf> – Link vom 22.01.2012

**51** *Playgrounds in Parks*, City of New York, 2011, URL: <http://www.nyc.gov/parks/about/history/playgrounds> – Link vom 22.01.2012

**52** 19,7% der New Yorker Gesamtfläche besteht aus Grünbereichen, Statistik aus dem Jahr 2008, *US and Canada Green City Index*, S. 91

betrachtet, schuf Robert Moses während seiner Laufbahn als *Park Commissioner* eine nachhaltige Ideologie der dichtverbauten, amerikanischen Stadt,<sup>53</sup> in der heutzutage jeder Zugang zur Erholung hat. Die im Case Study Kapitel angesprochenen rassistischen Tendenzen wurden im Laufe der Jahrzehnte ‚reguliert‘. Einerseits durch gesetzliche Änderungen im Zuge der Bürgerrechtsbewegungen, andererseits durch Instrumente der Raumordnung und entsprechende Budgets für Parks und Spieleinrichtungen. Diese wurden von Moses somit auch in ärmeren Stadtbezirken geplant und umgesetzt. Die Tatsache der ungewollten Durchmischung der ethnischen Gruppen und der dafür gezielt eingesetzten, subtilen Mechanismen kann heutzutage nicht bestätigt werden.

Die gute Erreichbarkeit und Einbettung dieser Erholungsflächen in bestehende Nachbarschaften kann als Indiz gewertet werden. Dies stellt, selbst beachtet manch versagender Planungsbeispiele, einen enormen Mehrwert dar.

## Utopie Nr. 2: Die schnelle Stadt

„The early planners said that we could solve our transportation problems by projecting future traffic volume and building enough freeways and high-speed arterial streets to accommodate it. Because these roads were specially designed for transportation and free from other uses, the traffic would flow more efficiently. They would not have the congestion that you find in older cities, where streets are multipurpose, so through traffic is constantly interrupted by pedestrians crossing and cars stopping to park.“<sup>54</sup> Robert Moses, ein Befürworter dieser Ansichten, implementierte diese Vision im Amerika der Nachkriegszeit, selbst im dichtverbauten Manhattan. Verkehrsingenieure erstellten Prognosen des Verkehrsaufkommens, um diese in die Planung der neuen Autobahnen zu integrieren und ihre Kapazität hinreichend zu gewährleisten. Diese Straßen reichten selbst in die neuen Vororte, wo sie ohne Parkmöglichkeiten gebaut wurden, um den Verkehrsfluss zu beschleunigen. Doch die aufwendigen Planungen blieben unbelohnt, denn die Verkehrsbelastung der Stadtautobahnen schien immer unterschätzt. Spätestens nach ein bis zwei Jahren nach der Fertigstellung einer jeden neuen Schnellstraße war sie maßlos überlastet.<sup>55</sup> Ein für dama-

**53** Dies bedeutet nicht, dass New York durch Moses' Gestaltung das perfekte Endprodukt darstellt und sich nicht weiterentwickeln kann und/oder auch sollte. Die Ideologie spielt hier lediglich auf die Relation zwischen dem vorherrschenden Grünraumdefizit zu Beginn des 20. Jahrhunderts und das daraufhin enorme, durch Moses bereitgestellte Angebot an. Seine Freizeitprojekte haben nicht nur die Wunschvorstellungen der damaligen Bevölkerung erfüllt, sondern vermutlich sogar weit übertroffen.

**54** SIEGEL Charles, *Unplanning*, S. 28

**55** SIEGEL Charles, *Unplanning*, S. 28

lige Planer unerklärliches Phänomen, welches man nur mit dem Bau neuer Straßen meinte beheben zu können. Heutzutage nennen Experten dieses Problem „induced demand“.<sup>56</sup> Es beschreibt den Effekt des erhöhten Konsums, nachdem das Angebot des jeweiligen Gutes gestiegen ist. Im Falle von Autobahnen lässt es sich folgendermaßen erklären: Der Bau einer neuen städtischen Schnellstraße verleitet Autofahrer zur Benützung dieser, da sie nun die Möglichkeit haben. Sie waren bislang vielleicht nicht darauf angewiesen, aber sie wohnen im geographischen Nahbereich und die höheren Geschwindigkeitsbegrenzungen und Ampelfreiheit versprechen eine kürzere Reisezeit, sei es in die Arbeit oder zu großen Einkaufszentren, welche nicht gerade in direkter Nachbarschaft angesiedelt sind. Eine neu gebaute Schnellstraße vom Zentrum bis an den Stadtrand ermutigt Menschen, auch in die dünn besiedelten Suburbs umzuziehen, durch die neue Anbindung sind sie bereit, größere Distanzen zur Arbeit in Kauf zu nehmen. Eine Studie<sup>57</sup> hat sogar herausgefunden, dass innerhalb der ersten fünf Jahre, nachdem ein Freeway in Betrieb genommen wurde, 95% seiner gesamten Verkehrsauslastung auf Teilnehmer zurückgeht, die es ohne den Bau dieser Straße gar nicht gegeben hätte.<sup>58</sup> Das Paradoxon ist, dass Robert Moses, sowie auch viele andere Planer, versuchten, genau so das Verkehrssystem zu optimieren, es schneller und staufreier zu gestalten. Doch urbane Schnellstraßen führten nicht nur zu wenig befriedigenden Ergebnissen, sie generierten nur noch mehr Verkehr, eine dramatisch zunehmende Nutzung von Kraftfahrzeugen und jede Menge Probleme, die sie eigentlich hätten beseitigen sollen.<sup>59</sup> Die schnelle Stadt war ein Luftschloss, die verstopfte Stadt wohl eher die Realität.

Eine Illusion blieb auch die Panoramastraße im dichtverbauten Stadtgebiet. Zum einen, da sie, wie bereits im Case Study Kapitel über den Henry Hudson Parkway beschrieben, in urbanen Arealen ihrer Definition nicht entspricht, und zum anderen die Zunahme der Verkehrsteilnehmer eine Genussfahrt unmöglich machten. Auch die großen Freiflächen entlang der Schnellstraßen, an denen sich sowohl Fußgänger als auch Autofahrer erfreuen würden, blieben zum größten Teil idealisierte Vorstellungen. Nicht nur, dass das Automobil auf Kosten unserer Umwelt fährt, es ist auch die häufigste Ursache für städtischen Lärm und Luftverschmutzung. Diese ökologischen Belastungen entwerten direkt angrenzende Freibereiche, vor allem wenn sie im Zentrum städtischer Ballungsräume liegen. Zudem beanspruchten Fahrzeuge große Mengen an wertvollem Land. Während eine Fahrbahn ausreicht, um mit Bussen oder Straßenbahnen eine bestimmte Anzahl an Personen zu befördern, benötigt es mit dem Auto acht, und Parkplätze gehen da noch wesentlich verschwenderischer mit urbanen Grundstücken um.<sup>60</sup> Das Problem hierbei stellt sich besonders dann, wenn städtische Autobahnen in diesen Dimensionen in bereits dichtverbauten Gebieten geplant werden. Der Flächenbedarf ist enorm und man muss sich den Weg, wie Robert Moses einmal sagte, mit der Fleischaxt durchschlagen.<sup>61</sup> Zwei seiner vorgeschlagenen städtischen Autobahnen wurden aufgrund wachsenden öffentlichen und politischen Widerstands nie

**56** SIEGEL Charles, *Unplanning*, S. 28

**57** HANSEN Mark, HUANG Yuanlin, *Road Supply and Traffic in Californian Urban Areas*, S. 205 - 218

**58** SIEGEL Charles, *Unplanning*, S. 29

**59** SIEGEL Charles, *Unplanning*, S. 29

**60** SIEGEL Charles, *Unplanning*, S. 30

**61** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 849

ausgeführt. Der Lower-Manhattan und Mid-Manhattan Expressway hätten die Insel nicht nur in drei Stücke zerteilt, ihre Route hätte auch das heutige SoHo durchschnitten. Aus heutiger Sicht ist es auch mehr als fraglich, ob ihre Realisierung zum besseren Verkehrsfluss zwischen New Jersey und Queens beziehungsweise Brooklyn beigetragen hätte – mit großer Wahrscheinlichkeit nicht. Ungeachtet der Konsequenzen, die solch radikale Planungen mit sich bringen.

Die idealisierten Vorstellungen nicht nur von Robert Moses, sondern auch von vielen anderen amerikanischen Planern, wurden dem Traum von einer schnellen, motorisierten Stadt also nicht gänzlich gerecht. New York ist aber eine Stadt, die es trotz Auto verherrlichender Stadtplaner nicht verabsäumt hat, in den Ausbau öffentlicher Nahverkehrsmittel zu investieren, und diese Tatsache kommt der Metropole rückwirkend sehr zugute. Los Angeles erstickt im Vergleich dazu in Automassen. In den Nachkriegsjahren hat die Küstenstadt voll und ganz auf den Ausbau von Straßen für den privaten Nahverkehr gesetzt und ihr bis damals gut ausgebautes Straßenbahnnetz bis in die 1960 Jahre komplett heruntergewirtschaftet.<sup>62</sup> Das Resultat ist eine fast gänzlich vom Automobil abhängige Stadt. „Jeden Tag legen die Bewohner des Großraums Los Angeles auf den endlos erscheinenden Betonbändern zusammen die unglaubliche Strecke von mehr als 330 Millionen Kilometern zurück. Das entspricht dem Doppelten der Entfernung von der Erde zur Sonne - und dabei läuft es im Berufsverkehr oft mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von weniger als 20 Kilometern pro Stunde.“<sup>63</sup> Die ideale Vorstellung der Autostadt in den 1940er Jahren zeigt sich heute in ihrer unverblühten Pracht: Dem nahenden Verkehrskollaps. Selbst die mittlerweile stattfindenden Versuche, den öffentlichen Nahverkehr für Bewohner attraktiv zu machen und sein Netz erneut auszubauen, scheinen wenig Abhilfe zu schaffen. Damit der Verkehr nicht einen totalen Stillstand erleidet, bedient sich die Stadt aktuell einer modernen Überwachungstechnologie, bei der die Ampelphasen durch Sensoren bewusst gesteuert werden. Kürzere Grünphasen gibt es dann auf den Staustrecken, längere auf der Umleitung. Die Fahrzeuge werden so gezielt von einem Kontrollcenter<sup>64</sup> gelenkt, welches im Großraum L.A. eine Effizienzsteigerung von 3% verbuchen konnte. Ein komplizierter Mechanismus für eine versagende Autostadt.

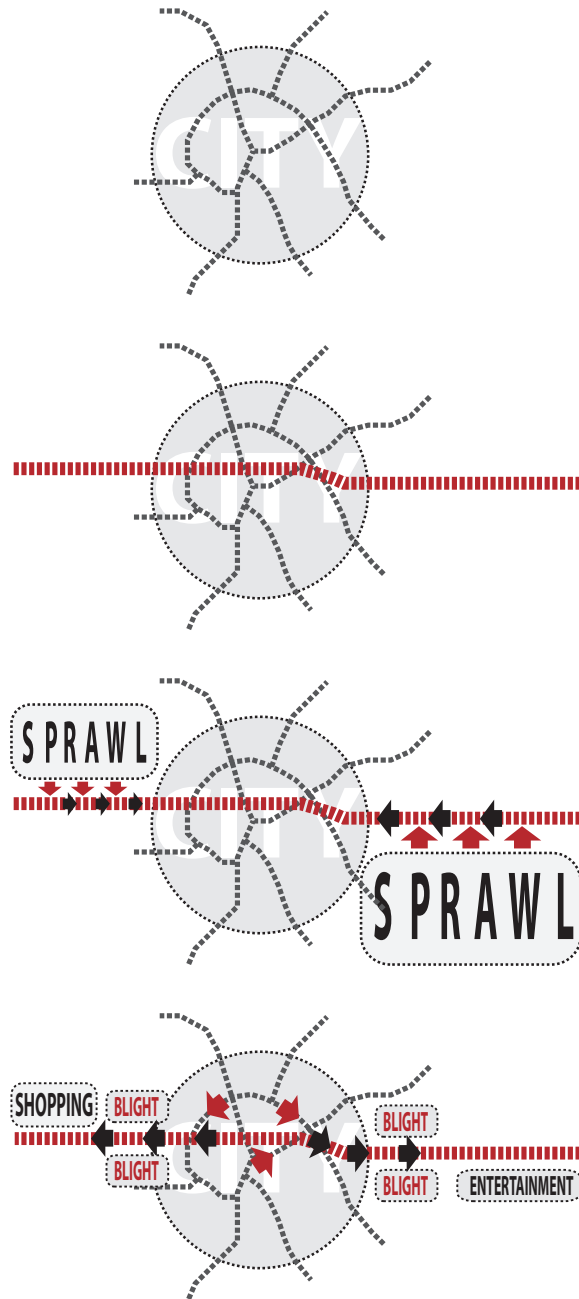
Auch New York bedient sich bewusster Steuerungskonzepte zur Erhaltung oder Förderung des besseren Verkehrsflusses, auch wenn nicht in diesem Ausmaß. Benutzergebühren für Straßen und Brücken repräsentieren einen dieser Mechanismen, Verbannung der Fußgängerquerungen einen weiteren.

**62** RADEMACHER Horst, „Los Angeles erstickt an den Autos“ in Frankfurter Allgemeine Zeitung, S. 9

**63** RADEMACHER Horst, „Los Angeles erstickt an den Autos“ in Frankfurter Allgemeine Zeitung, S. 9

**64** ATSC - Automated Traffic Surveillance Center

## Auswirkungen städtischer Schnellstraßen



① Die Stadt mit ihrem Geflecht an historisch gewachsenen Straßen.

② Eine städtische Schnellstraße wird errichtet.

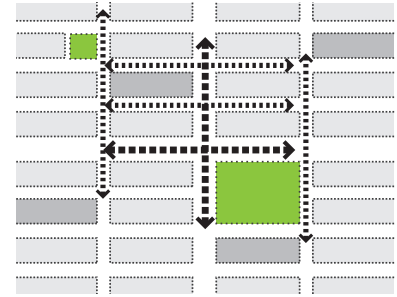
③ Sprawl als Folgeerscheinung:  
In den Vororten entwickelt sich entlang der neuen Route Wohnbebauung mit niedriger Dichte. Die Menschen pendeln nun täglich zu ihren Arbeitsplätzen. Das Auto wird zum wichtigsten oder sogar dem einzigen, Fortbewegungsmittel.

④ Verfall als Folgeerscheinung:  
Es pendeln nicht nur Menschen in die Stadt, sondern auch aus ihr heraus, um zu großen Shopping- und Entertainmentzentren zu gelangen. Da die Straße durch bestehende Stadtgebiete führt, kann der Bau oder auch der nachfolgende Lärm und Schmutz zum Verfall angrenzender Areale führen.

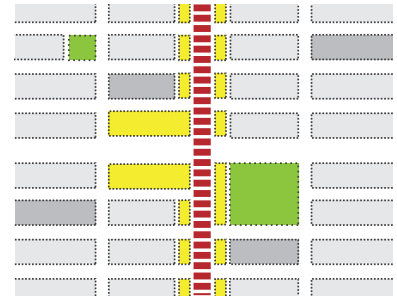


## Im Detail des innerstädtischen Gefüges

Das Straßenraster erlaubt Durchgängigkeit an jeder Kreuzung. ①



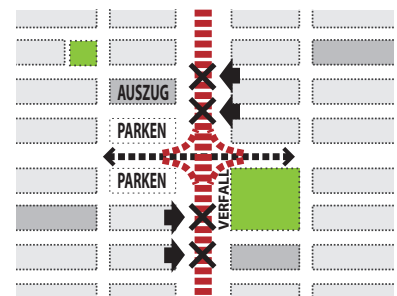
Durch die Errichtung der Schnellstraße ist ein Abbruch vorhandener Bausubstanz nötig. Zwangsumsiedlungen ansässiger Firmen, Institutionen und Bewohner sind die Folge. ②

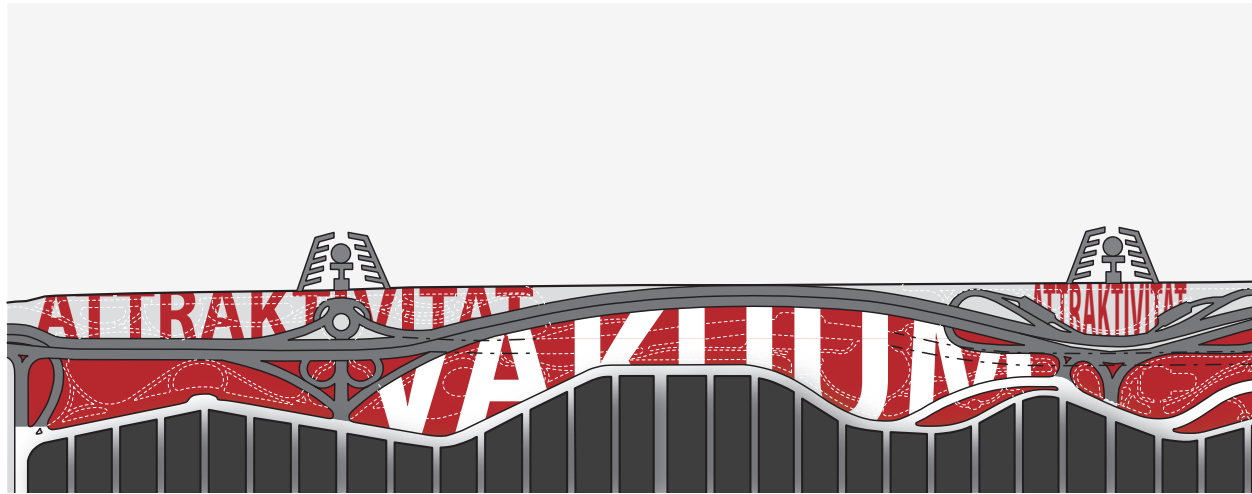


Eine unattraktive Grenzzone entsteht: Mehrspurige Schnellstraßen mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen bedeuten ökologische Belastungen. Luftverschmutzung und Lärm entwerten die angrenzende Nachbarschaft. ③



Eine städtebauliche Barriere entsteht: Die Schnellstraße verhindert regelmäßige Kreuzungspunkte. Die Nachbarschaft wird in zwei Hälften geteilt. Die Bewohner erreichen wichtige Institutionen oder Erholungsflächen nur mehr über Umwege. Verfall und Wegzug sind die Folgen. ④





Die Straße im Park: Kann sich ein Autofahrer im Berufsverkehr tatsächlich an der landschaftlichen Einbettung des Parkway erfreuen? Kann er die Ausblicke und das Begleitgrün honorieren? Dies bleibt höchstgradig fraglich. Dem Park tut die Straße jedenfalls nichts Gutes. Die Zone zwischen Bebauung und Schnellstraße wird zu einem Leerraum. Ein guter Lärm-Puffer für die Wohnhäuser, ein weniger optimaler Erholungsraum. Attraktivität bietet der schmale Küstenbereich, den man jedoch nicht regelmäßig erreicht.

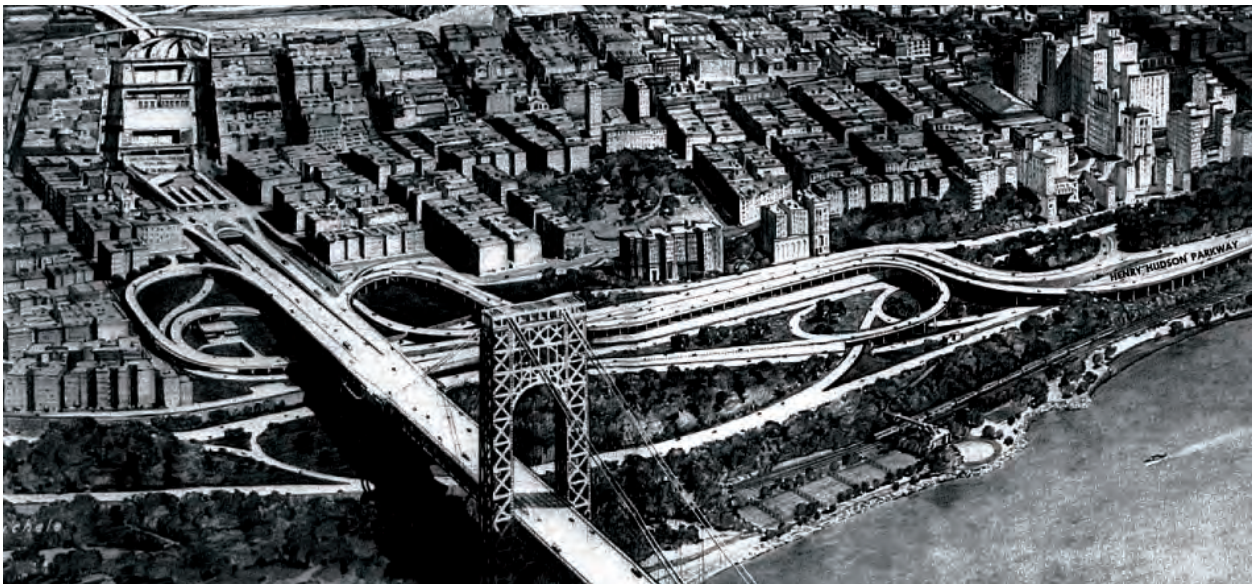




Riverside Park zwischen den Zu- und Abfahrten des Henry Hudson Parkway und der George Washington Bridge. Können die grünen „Restflächen“ tatsächlich als Erholungsraum empfunden werden?

**Oben:** Luftaufnahmen  
Auf dem rechten Bild ist deutlich die Parkzonierung erkennbar. Neben der Uferzone verlaufen die ungedeckten Eisenbahnschienen, parallel dazu der Henry Hudson Parkway. Dazwischen erstreckt sich der Park.

**Unten:** Rendering aus dem Jahr 1955



## Utopie Nr. 3: Die slumfreie Stadt

„Towers in the park or ecological urbanism provide neither a private garden in back nor street life in front.“<sup>65</sup> So die Meinung vieler heutiger Architekten und Stadtplaner, doch wie so oft, ist man im Nachhinein klüger.

Die unter Title I von Robert Moses verwirklichten Wohnbauprojekte lehnen sich wie so viele andere an die Forderungen der Charta von Athen an. Unter der Leitung Le Corbusiers erarbeitet, analysierte sie die Ursachen städtischen Versagens und stellte Anforderungen an zukünftige Planungen. Die angestrebten Ideale waren zum Beispiel die Entflechtung städtischer Funktionsbereiche und ihre weitläufige Trennung durch Grüngürtel. Historisch gewachsene Zentren galten als zu dicht besiedelt, die in ihnen vorherrschenden Wohnbedingungen als unheilvoll und die immer größer werdende Entfernung zur Natur als wachsender Missstand. Die Towers In The Park Konzeptionen wurden daraufhin zu städtebaulichen Idealbildern erhoben. Durch die große Anzahl an Geschoßen konnten sie Wohnraum für viele Menschen bereitstellen und das auf vergleichsweise kleiner Grundfläche. Jede Wohnung hatte Fenster nach außen, den Blick in den Park, Sonne und viel Luft. Es war das Idealbild eines gesunden Wohnraums der Nachkriegszeit. Die von der Charta geforderte Einteilung der Stadt in Funktionsbereiche war in bestehenden Strukturen jedoch nur in kleinerem Maßstab implementierbar. Alle von Robert Moses gestalteten Slum Clearance Studien sahen eine strikte Monofunktion der Gebäude innerhalb des Superblocks vor. Die Towers In The Park sind reine Wohngebäude. Die Erdgeschoßzone, welche früher immer einer kommerziellen Nutzung vorbehalten war, wurde nun auch dem Wohnraum zugeschlagen und die Geschäfte in eigenständige Baustrukturen an den Rand des Superblocks verdrängt. Die Apartmenttürme haben im Schnitt 16 – 20 Stockwerke und garantieren so ausreichende Dichte sowie auch genügend Freiflächen zwischen den Häusern für Luft, Licht und Sonne.

Tatsächlich funktioniert das im Case Study Kapitel besprochene Projekt Manhattantown mit diesem Konzept sehr gut, doch warum tut es das? In der Geschichte des amerikanischen Wohnbaus gibt es zahlreiche Beispiele an fehlgeschlagenen Projekten, welche ebenso dem

65 THADANI Dhiru A., URL: <http://bettercities.net/article/towers-park-or-ecological-urbanism-neither-nor-14884> – Link vom 09.01.2012

Towers In The Park Konzept gefolgt sind. Warum funktionieren die einen, und versagen die anderen? Nehmen wir als Beispiel das kläglich gescheiterte Pruitt-Igoe Housing in St. Louis, um nach Gründen für Manhattantowns Erfolg zu suchen.

Das Pruitt-Igoe Projekt wurde vom Architekten Minoru Yamasaki<sup>66</sup> geplant und 1954 fertiggestellt. Die Siedlungsgeschichte ist ähnlich wie die der New Yorker Title I Bauvorhaben. Die Stadt St. Louis hat mit Hilfe von Bundesgeldern ein laut ihrer Analyse heruntergekommenes Wohngebiet durch Abbruch und Neubau saniert. Es entstand eine Großwohnsiedlung mit 33 elfstöckigen Apartmenthäusern, auf einem insgesamt 23 Hektar großen Grundstück. Doch binnen weniger Jahre verfiel die einst hoch gepriesene Anlage zusehend. Obwohl Pruitt-Igoe als integriertes Viertel eröffnet wurde, zogen die wenigen weißen Familien nach kurzer Zeit wieder aus und die Gebäude und ihre Freiflächen verwandelten sich in Schauplätze für Vandalismus und Kriminalität. „Zersplitterte Fensterscheiben, als Toiletten benutzte Aufzüge, Spielplätze voller Müll und demolierte Kraftfahrzeuge beherrschten das Bild. Immer mehr Mieter zogen aus, so dass die Häuser schließlich leer standen und zu Beginn der siebziger Jahre abgerissen wurden.“<sup>67</sup> Was war schief gelaufen? Und wo ist der Unterschied zu Manhattantown? Die Gründe für das Scheitern von Pruitt-Igoe werden vermutlich niemals eindeutig identifiziert werden, doch Untersuchungen lassen auf ein paar städtebauliche Theorien schließen, die als starkes Indiz für den Verfall der Großsiedlung gelten. Zum einen war Pruitt-Igoe mehr als vier Mal so groß wie Manhattantown. Die Weitläufigkeit und gleichzeitige Monotonie der Gebäude erzeugen ein Gefühl von Desorientierung, man weiß nicht, wo man ist, und fühlt sich wie ein Fremder in einer surrealen Welt. Das Resultat sind Gefühle der Unsicherheit, Anonymität und eines unmenschlichen Maßstabs.<sup>68</sup> Zum anderen ist es die Auswirkung der Gebäudeart auf die Fähigkeit, sowohl innenliegende, wie auch umliegende Frei-Bereiche und Straßen zu kontrollieren.<sup>69</sup> Bei Hochhäusern existiert privater Raum wirklich nur in Form des eigenen Apartments. Schon die Gangflächen, Stiegenhäuser und Aufzüge müssen als semi-privat oder gar öffentlich angesehen werden, da sie von hunderten Familien geteilt werden. Die umliegenden Grünflächen haben ebenso keinerlei private Verwendung und gelten als öffentlich. Je höher aber die Zahl der Menschen ist, die sich ein Territorium teilen, desto weniger fühlt ein einzelner Rechte daran und folglich auch weniger Verantwortung. Es wird für die Bewohner schwieriger, sich mit dem „gemeinsamen“ Raum zu identifizieren oder das Gefühl zu entwickeln aktiv darüber bestimmen zu können, welche Aktivitäten in ihm stattfinden dürfen. Außerdem ist es für Fremde sehr viel einfacher, sich Zutritt zu verschaffen, da sie in der Anonymität der Masse nicht auffallen und sich so problemlos selbst im Inneren der Gebäude aufhalten können.<sup>70</sup> Auch Straßen und Gehsteige entziehen sich bei Großprojekten dem Einflussbereich der Bewohner. Während in älteren, historisch gewachsenen Nachbarschaften der Abstand zwischen Gebäude und Straße minimal ist, ist bei den Towers In The Park die zurückversetzte Bauweise standard. Die Eingänge sind nicht zur Straße orientiert, sondern

**66** Minoru Yamasaki hat später das World Trade Center in New York geplant und errichtet.

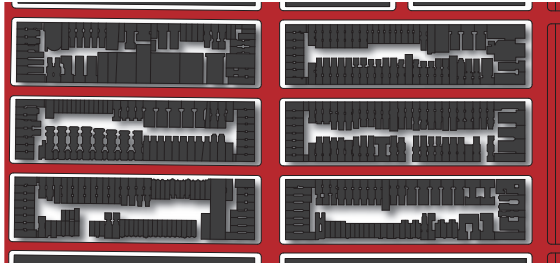
**67** HELLBRÜCK Jürgen/ FISCHER Manfred, URL: <http://www.scienceblogs.de/frischer-wind/2010/06/pruittigoe-und-der-tag-an-dem-die-moderner-starb.php> – Link vom 11.01.2012

**68** HALPRIN Lawrence & Associates, *New York New York*, S. 45

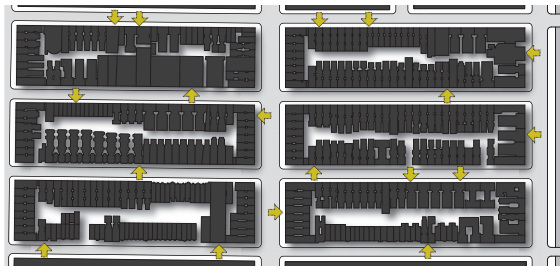
**69** NEWMAN Oscar, *Creating Defensible Space*, S. 14 - 17

**70** NEWMAN Oscar, *Creating Defensible Space*, S. 17

## Tenements ~1951



- ① Gänzlich öffentlicher Bereich ist lediglich die Straße, selbst die Gehsteige stehen schon unter der Kontrollfunktion der Bewohner.

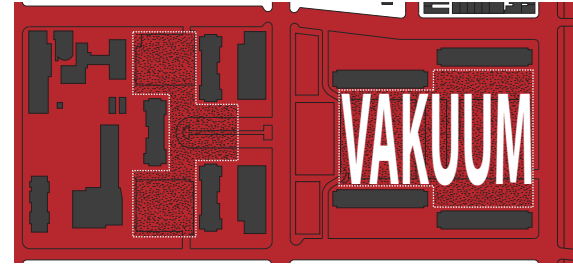


- ③ Die historisch gewachsene Straße ist ein lineares System, gesäumt mit direkten Eingängen. Die Erdgeschoßzone ist belebt, und die Türen, Auslagen, unterschiedlichen Gestaltungen in Farbe, Textur, sowie ihre präsenten Bewohner und Nutzer machen die Straße lebendig und interessant für den Fußgänger.

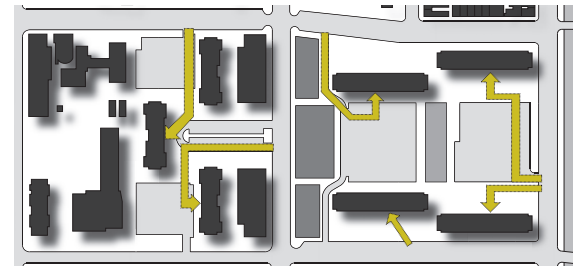


- ⑤ Das Angebot unterschiedlicher Funktionen ist verstreut und kann praktisch in jeder Erdgeschoßzone eines Tenement stattfinden.

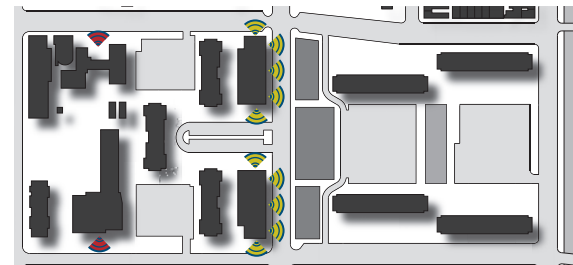
## Manhattantown ~1961



- ② Weitläufige, öffentliche Bereiche. Die zurückversetzte Bauweise und Anordnung der Baukörper produziert Grenzen, sowie darin eingeschlossene Leerräume mit hohem Potential für Verfall und Kriminalität.



- ④ Die Straßen des Projektes bieten wenige visuelle Anreize für Fußgänger. Die Eingänge sind im Inneren des Superblocks und produzieren lange Wege.



- ⑥ Monofunktion der Gebäude schafft nur konzentrierte Anziehungspunkte und lässt große Bereiche des Areal zu den meisten Tageszeiten weitgehend unbenutzt.

vom Inneren des Superblocks erreichbar. Viele Bewohner solcher Siedlungen klagen über Angstgefühle, wenn sie nachts das Areal betreten, um zu ihrem Haus zu gelangen.<sup>71</sup> Doch nicht nur die Freibereiche innerhalb des Superblocks, auch Gehsteig und Straße entziehen sich so der Kontrollfunktion der Bewohner. Die Distanz zu diesen Bereichen und ihre Weitläufigkeit sind zu groß, die Anonymität ebenso, und keiner fühlt sich verantwortlich, um bei etwaigen kriminellen Aktivitäten einzugreifen. Während bei den Walk Up Tenements die dem Haus angrenzenden Bereiche von den Bewohnern freiwillig instandgehalten werden, dies schließt Gehsteige meistens mit ein, muss bei Großsiedlungen wie Pruitt-Igoe eine Wartungsfirma beauftragt werden. Keine dort wohnende Privatperson würde auf die Idee kommen, den Rasen vor dem eigenen Haus zu mähen, die Wege zu kehren oder den Gehsteig zu säubern.<sup>72</sup> All dies sind Faktoren, welche Kriminalität und Instabilität innerhalb eines Projektes begünstigen. Als Hauptindikatoren jedoch sieht Oscar Newman die Größe der Siedlung und die Anzahl der Apartments, die sich einen Erschließungskern teilen.<sup>73</sup> Vor allem ersteres kann zu großer Isolation führen, welche gefährliche Konsequenzen mit sich bringen kann. „Project size affects stigmatization—as perceived both by the outside world and by the project residents themselves. The apathy that comes with stigmatization leads to neglect and withdrawal, first on the part of the residents, then by housing management, and finally by the municipal agencies that service the project: police, education, parks and recreation, refuse collection, and social services. A large project provides a continuous area in which gangs can operate, allowing even one gang or group of drug dealers to contaminate all of its public space.“<sup>74</sup>

Manhattantown ist da definitiv wesentlich kleiner und überschaubarer, doch Stuyvesant Town, eine Großwohnsiedlung in New York, von Robert Moses als Vorläufer der Title I Projekte entwickelt, verfügt über 35 Wohnhäuser auf insgesamt 32 Hektar und erfreut sich heute großer Beliebtheit. Wie ist das möglich?

Einer der Hauptunterschiede ist wohl die Tatsache, dass Pruitt-Igoe ein Sozialwohnbau für Menschen aus niedrigen Einkommensschichten war. Obwohl das Konzept der Towers In The Park bei allen Projekten gleich ist, beherbergen sowohl Manhattan- als auch Stuyvesant Town Bewohner aus mittleren Einkommensschichten.<sup>75</sup> Die Siedlungsverwaltungen konnten so schon von Beginn an Personal für Instandhaltung und Sicherheit einstellen. Dies schließt Portiere, Aufzugwächter, Sicherheitspersonal im Haus und auch in den Freibereichen mit ein. Es gab schon damals Wartungsverträge mit Firmen, welche die gärtnerischen Anlagen gestalteten und pflegten, sowie Aufsichtspersonen, die Spiel- und Parkplätze beaufsichtigten. Portiere verhinderten das Eindringen hausfremder Personen, und zur Vermeidung von Vandalismus durch hausinterne Personen konnte auf moderne Überwachungstechnologien zurückgegriffen werden. Die Mittelklasse konnte diese Ausgaben durch die Mieten decken. Die Einwohner von Pruitt-Igoe konnten sie aber schlichtweg nicht bezahlen, also standen diese von Anfang an auch gar nicht erst zur Verfügung, höchstens in

**71** NEWMAN Oscar, *Creating Defensible Space*, S. 20

**72** NEWMAN Oscar, *Creating Defensible Space*, S. 20

**73** NEWMAN Oscar, *Creating Defensible Space*, S. 28

**74** NEWMAN Oscar, *Creating Defensible Space*, S. 28

**75** Dies war bei ihrer Errichtung in den 1950er und 60er Jahren, heute können sich bei beiden New Yorker Siedlungen nur verhältnismäßig gut situierte Familien die Mietpreise leisten.



① Das mittlerweile abgerissene Pruitt-Igoe Projekt in St. Louis

Stuyvesant Town in New York nach der Fertigstellung ②





einer minimalisierten, auf das notwendigste beschränkten Form.<sup>76</sup> Zudem wurden die Siedlungsverwaltungen der neugebauten *Low-Income Slum Clearance* Projekte mit Einwohnern konfrontiert, welche durch vorangehende Entwurzelung und Zerstörung gekennzeichnet waren. Mrs. Ellen Lurie vom *Union Settlement* kommentierte die Zustände in einer der Siedlungen im Gespräch mit Jane Jacobs folgendermaßen: „Es ist für die Hausverwaltung äußerst schwierig, eine große Siedlung zu leiten, in welcher der Hauptteil der Bewohner grundsätzlich unglücklich und wütend auf das Wohnungsamt ist, das sie zwangsweise ausquartiert hat; diese Leute sehen die Gründe dafür nicht ein und fühlen sich verlassen und unsicher in der fremden neuen Umgebung. Solche Familien bedeuten für die Verwaltung der Siedlung eine schlimme Erschwerung ihrer Aufgaben.“<sup>77</sup>

Sind also reale Utopien wie Manhattan- oder Stuyvesant Town tatsächlich das ideale Endprodukt ihrer Planer und Erbauer? Oder wird ihr idealer Schein lediglich durch komplexe Regelwerke gewahrt, welche von beauftragten Firmen für Instandhaltung und Sicherheit exekutiert werden? Was würde geschehen, wenn diese Dienstleistungen auf das Maß reduziert werden, welches in Sozialwohnsiedlungen wie Pruitt-Igoe Standard sind? Wäre das Idealbild des Wohnbaus der Nachkriegszeit ohne diese erhaltenden Maßnahmen dann überhaupt lebensfähig?

Direkt angrenzend an Manhattantown erstrecken sich zwischen 100th und 104th Street die Frederick Douglass Houses, ein im Jahr 1958 fertiggestelltes Projekt der *New York City Housing Authority*. Die Siedlung besteht aus 17 Gebäuden, alle zwischen 5 und 20 Stockwerken hoch, auf einem 8,8 Hektar großen Grundstück.<sup>78</sup> Das städtebauliche Konzept gleicht wieder den bereits besprochenen Großprojekten, und es findet sich auf den ersten Blick sogar eine große architektonische Ähnlichkeit mit Manhattantown. Bei näherem Hinsehen jedoch erkennt man die Unterschiede: Es gibt weder Sicherheitspersonal, noch Portiere, noch detailreiche Gartengestaltung, alles ist in der Ausführung auf Funktionalität und das Mindestmaß reduziert. Die Freibereiche sind schlicht und bestehen aus eingezäunten Rasenflächen mit einem Baumbestand, der an Reichtum und Vielfalt nicht mit den privat geführten Großsiedlungen mithalten kann. Die Backsteinfassade der Wohntürme erzeugt zwar eine große Ähnlichkeit mit Manhattantown, doch die vergleichsweise kleinen Fenster und nicht vorhandenen Balkone sprechen für Sparmaßnahmen, um die Wohnungen für niedrige Einkommensschichten erschwinglich zu machen. Die Frederick Douglass Houses zählen zu den New Yorker Public Housing Projekten, welche „decent and affordable housing in a safe and secure living environment for low- and moderate-income residents“ bereitstellen wollen.<sup>79</sup> Tatsächlich kämpft dieses Gebiet aber mit zahlreichen Problemen, einer erhöhten Kriminalitätsrate und Drogenmissbrauch, obwohl es nur auf der anderen Straßenseite von Manhattantown liegt.<sup>80</sup> „It’s a parade of zombies lining up to buy their crack“, beschwerte sich 2003 Michael Gotkin, ein in der Nähe der Douglass Houses lebender Landschaftsarchitekt.<sup>81</sup> Die Siedlung verwandelt sich vor allem in den frühen Morgenstunden zu

**76** NEWMAN Oscar, *Creating Defensible Space*, S. 12

**77** JACOBS Jane, *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, S. 157

**73** URL: <http://www.nyc.gov/html/nycha/html/developments/mandouglass.shtml> – Link vom 17.01.2012

**78** URL: [http://www.nyc.gov/html/nycha/html/assistance/app\\_for\\_pubhsg.shtml](http://www.nyc.gov/html/nycha/html/assistance/app_for_pubhsg.shtml) – Link vom 17.01.2012

**79** URL: [http://www.nyc.gov/html/nycha/html/assistance/app\\_for\\_pubhsg.shtml](http://www.nyc.gov/html/nycha/html/assistance/app_for_pubhsg.shtml) – Link vom 17.01.2012

**80** NIEVES Evelyn, „Manhattan Valley’s Long Awaited Boom Ends Up Just a Fizzle“ in *The New York Times*, 25.12.1990

**81** LEE Denny, „NEIGHBORHOOD REPORT: MANHATTAN VALLEY; As Glass Vials Litter the Street, Fears Rise of a Nightmare Revived“ in *The New York Times*, 28.09.2003

**Gleiches Konzept für unterschiedliche soziale Schichten:**

**Frederick Douglass Houses**

Sozialwohnbau der New York City Housing Authority



Der Eingang suggeriert schon einen sozialen Brennpunkt. Gitter an den Fenstern sollen vor Einbruch schützen.



Die Grünflächen sind eingezäunt. Hier soll niemand den Rasen betreten.



Kleine Fenster und zerbrochene Fensterscheiben. Anzeichen für Armut und Verwahrlosung.

**Manhattantown Title I (Park West Village)**

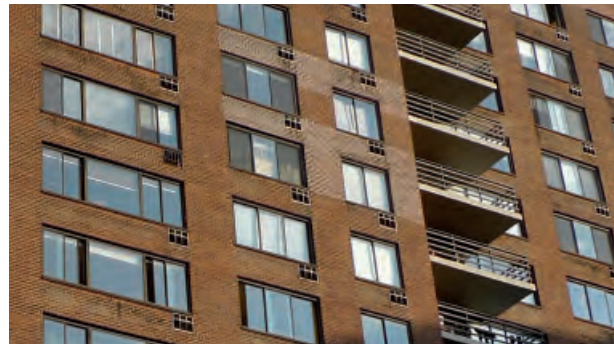
Cooperative Housing



Schön gestalteter Eingang, inklusive Portier und moderner Überwachungstechnologie.



Liebevoller Grünraumgestaltung. Keine Zäune, sondern Hecken säumen die Rasenflächen. Familien spielen Football. Es gibt Bänke zum Verweilen.



Große Fensteröffnungen und Balkone stellen den Außenraumbezug sicher.

einem gut besuchten Drogenumschlagplatz, und ihre Akteure hinterlassen nicht nur jede Menge Müll, sondern schlafen sich gerne auch in den nicht überwachten Freibereichen aus.<sup>82</sup> Selbst Restaurants verweigern aus Angst vor Überfällen oder tätlichen Angriffen den Zustelldienst. Viele nehmen die Bestellungen gar nicht erst an, und wenn es einige doch tun, dann müssen die Bewohner ihre Pizza entweder vom Hauseingang oder gar vom Straßenrand des Superblocks abholen, da sich die Zusteller nicht trauen, die Häuser oder das Areal zu betreten.<sup>83</sup>

Der Erfolg von New Yorker Großsiedlungen kann also durch private Besitzverhältnisse, richtiges Management, ausreichende Instandhaltung und zahlreiche Sicherheitsmaßnahmen forciert werden. Fallen diese Faktoren weg, sind die sozioökonomischen Merkmale der Bewohner, die Größe der Siedlung wie auch der einzelnen Gebäude ausschlaggebend für die Begünstigung einer höheren Kriminalitäts- und Instabilitätsrate.<sup>84</sup> Während die sieben Gebäude des Manhattantown Komplexes zu Condominiums konvertiert wurden, bei welchen die Eigentümervereinigung sogar berechtigt ist, Auswahlverfahren für Wohnungsinteressenten durchzuführen, um so ihre ideale Vorstellung der Nachbarschaftszusammensetzung zu kontrollieren, sind die Bewohner der benachbarten Douglass Houses aus einer niedrigen Einkommensschicht und zum Teil sogar Bezieher von Sozialbeihilfen.<sup>85</sup> Die Auswahlverfahren folgen hier ganz anderen Richtlinien als jene von Manhattantown. Das niedrige soziale und wirtschaftliche Niveau zieht hier aber nicht nur ein, sondern hat auch kaum Möglichkeit zu steigen. Die Einkommensgrenzen stellen sicher, dass tüchtige Familien, die sich hocharbeiten, hinausgestoßen werden.<sup>86</sup> Auch die bereits angesprochene Isolation, einhergehend mit Stigmatisierung, wirkt sich bei beiden Projekten komplett unterschiedlich aus. Während Bewohner von Manhattantown über ihre grüne Oase inmitten der dichtverbauten Stadt schwärmen und stolz darauf sind, vom städtischen Treiben, seinem Lärm und der Hektik abgeschnitten zu sein, kämpfen ihre Nachbarn, zum Teil gänzlich unverschuldet, mit einer negativen Stigmatisierung. Die Tatsache, dass sie mit den Douglass Houses in Verbindung gebracht werden, da sie ja nun mal dort wohnen, reicht schon aus, um negativ behaftete Vorurteile gegenüber der Nachbarschaft oder ihrer Person entstehen zu lassen.<sup>87</sup>

**82** LEE Denny, „NEIGHBORHOOD REPORT: MANHATTAN VALLEY; As Glass Vials Litter the Street, Fears Rise of a Nightmare Revived“ in *The New York Times*, 28.09.2003

**83** KUGEL Seth, „NEIGHBORHOOD REPORT: NEW YORK UP CLOSE; Where Deliverers Of Food Fear To Pedal“ in *The New York Times*, 02.02.2003

**84** NEWMAN Oscar, *Creating Defensible Space*, S. 28 - 30

**85** Hier geht es vor allem um den Bezug von „Aid to Families with Dependent Children (AFDC)“ welcher sich an Alleinerziehende oder Familien mit niedrigstem Einkommen richtet.

**86** JACOBS Jane, *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, S. 156

**87** KUGEL Seth, „NEIGHBORHOOD REPORT: NEW YORK UP CLOSE; Where Deliverers Of Food Fear To Pedal“ in *The New York Times*, 02.02.2003

## Die Gefährlichkeit realer Utopien

„The building of a public work shapes a city perhaps more permanently than any other action of government. Large-scale public works shape a city for generations. Some public works – most notably the great bridges and highways that open new areas to development and insure that these areas will be developed on the low-density pattern fostered by highways as opposed the high-density pattern fostered by mass transportation facilities – shape it for centuries if not, indeed, forever.“<sup>87</sup>

**87** CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 753

**88** ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst. Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in *der architekt*, 01/2011, S. 22

**89** POPPER Karl - ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst. Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in *der architekt*, 01/2011, S. 25

**90** ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst. Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in *der architekt*, 01/2011, S. 25

**91** ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst. Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in *der architekt*, 01/2011, S. 25

Christian Illies, ein deutscher Philosoph, schrieb 2011 einen Artikel zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien.<sup>88</sup> Er stellte sich die Frage, warum diese hoffnungstragenden Idealvorstellungen zugleich eine große Gefahr bergen, ja sogar lebensgefährlich sind. In seinen Ausführungen bezieht er sich auf Karl Popper, welcher „die Gewalt hasst und deswegen den ‚Utopismus‘ ablehne, da dieser ‚gefährlich‘ und ‚verderblich‘ sei, und letztlich ‚zu Gewalt‘ führe. Versuche, den Himmel auf Erden zu verwirklichen, hätten in der Regel eher die Hölle auf Erden produziert.“<sup>89</sup>

Die Gründe für dieses gefährliche Potential sind laut Popper vielschichtig. Zum einen ist es ein fehlgeleiteter Glaube, alle gesellschaftlichen Probleme durch institutionelle Lösungen beheben zu können und so „das menschliche Glück als gesellschaftlich machbar zu sehen.“<sup>90</sup> Zum anderen ist es die Annahme, dass man im Stande sei, „komplexe Dinge‘ völlig neu zu entwerfen und damit dann auch tatsächlich erfolgreiche Veränderungen herbeizuführen. „Die Methode des Planens im großen Stil, die utopische Sozialtechnik, die utopische Technik des Umbaus der Gesellschaftsordnung oder die Technik der Ganzheitsplanung ist [...] eine grenzenlose Selbstüberschätzung, die der Wirklichkeit nicht gerecht wird.“<sup>91</sup> Hinzu kommt, dass wir uns oft viel zu sicher sind, die Konsequenzen unseres Handelns voraussehen zu können oder gar in der Lage zu sein, sie gezielt herbeizuführen. Diese tückische Gewissheit lässt uns die Augen vor der gefährlichen Realität verschließen, vor der Tatsache, die Folgen unserer Konzeptionen niemals zu hundert Prozent voraussehen oder planen zu können. Die Zukunft bleibt bis zu einem gewissen Maß immer ungewiss. Die Ergebnis-

se unserer Planungen werden von Faktoren beeinflusst, die im Entwurfsstadium noch gar nicht bestehen müssen, sowie sich Wechselwirkungen ergeben können, die unmöglich vorausgeahnt oder gar kontrolliert werden können. Das Wissen über die Zukunft bleibt uns während der Erschaffung unserer Ideologien verschlossen. „Deswegen muss sich jeder Utopismus überheben, wenn er letzte Ziele oder sogar den genauen geschichtlichen Weg zu ihnen genau zu wissen meint und die Politik darauf ausrichten will.

Utopien sind aber nicht nur gefährlich, weil sie oft an der Wirklichkeit vorbeigehen, sondern vor allem wegen ihrer Neigung, den Einzelnen und seine Rechte dem utopischen Ideal oder Ziel unterzuordnen, ja diesem zu opfern.“<sup>92</sup> Die hoffnungstragenden Idealbilder und ihr Erreichen dienten so mancherorts als Rechtfertigung für politisches Handeln. Es erschien logisch, dass sich das Bestehende dem Erträumten unterzuordnen hatte, manchmal musste es sogar gänzlich weichen. Es sind diese totalitären Tendenzen, die Utopien buchstäblich lebensgefährlich machen, so Christian Illies.

Wenn aber die hoffnungstragende Ideologie so ein risikoreiches Potential birgt, dann braucht es außerordentliches Geschick, um ihr angestrebtes Ziel zu erreichen, ohne die möglichen Gefahren zu bewirken.<sup>93</sup> Das gebaute Ergebnis ist dann „wie ein kleiner Wirklichkeitstest der im Entwurf enthaltenen Vorstellungen.“<sup>94</sup> Es liegt am Planer und Erbauer selbst, in welche Richtung er seine Utopie lenkt. Sie sollte nie zum Selbstzweck werden, für welchen man das gegenwärtige Leben opfert. Sie sollte sich nie darüber stellen und schon gar nicht eine Legitimation für ihr zerstörerisches Handeln aus dem lediglich zukünftigen Potential beziehen.<sup>95</sup> Der Visionär sollte die „Machbarkeit einer besseren Wirklichkeit nicht überschätzen“<sup>96</sup> und stets genügend Raum für andere Optionen lassen. Eine Utopie sollte nie das oberste und letzte Gebot sein, nicht die einzige Lösung. Es sollte mehr ein Anstoß für eine erträumte Zukunft werden, zu der man aber immer genügend Distanz halten sollte, um sie fachmännisch hinterfragen zu können. Es sind nämlich Menschen, welche dann schlussendlich mit den realen Utopien leben müssen, und sie werden mit dem Utopisten nicht immer einer Meinung sein, was ihre Vorstellung von einem idealen Lebensumfeld anbelangt. „Doch zum Glück bleibt die Gefahr architektonischer Utopien begrenzt; wir bauen nur langsam und überschaubare Räume, und wir haben die Freiheit sie zu verändern, oder – wie 1972 den legänderen Pruitt-Igoe Wohnkomplex in St. Louis – sogar abzureißen, wenn das Stein gewordene Luftschloss sich nicht bewährt.“<sup>97</sup>

**92** ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst. Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in der architekt, 01/2011, S. 25

**93** ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst. Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in der architekt, 01/2011, S. 25

**94** ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst. Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in der architekt, 01/2011, S. 26

**95** ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst. Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in der architekt, 01/2011, S. 26

**96** ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst. Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in der architekt, 01/2011, S. 25

**97** ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst. Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit von Utopien“ in der architekt, 01/2011, S. 26





**AKTUELLE TENDENZEN**  
**IM UMGANG MIT ROBERT MOSES' ARCHITEKTONISCHEM ERBE**

Erholungsgebiete  
Highways  
Title I Projekte

## Erholungsgebiete

Parks und Spielplätze sind der Inbegriff urbaner Erholung und eines gesunden Wohnumfeldes. Sie fungieren nicht nur als Orte der Entspannung und des Spiels, sie erfüllen auch wichtige soziale Aufgaben innerhalb städtischer Nachbarschaften. Im Laufe der 44-jährigen Karriere Robert Moses' stieg die Fläche der New Yorker Erholungsgebiete von 56 auf 140km<sup>2</sup>.<sup>1</sup> Seine verwirklichten Projekte verhalfen New York, zu einer der grünsten Städte in den USA zu werden. Auch heute noch ist man auf das zahlreiche Vorkommen dieser öffentlichen Freiflächen stolz, und nicht überraschend erinnert Bürgermeister Bloombergs 2007 vorgestellter „plaNYC“<sup>2</sup> in seinen Initiativen, welche Parks und öffentliche Freiflächen betreffen, an Robert Moses' *Park Plan for New York*. Vor allem Punkt 10, „Create a network of green corridors“<sup>3</sup>, sieht wie eine Wiederaufnahme von Robert Moses' Vision aus, New York mit einem zusammenhängenden System an Parks auszustatten. Auch viele seiner Methoden werden hier aufgegriffen. Die Konvertierung mangelhaft genutzter Freiflächen oder gänzlich brachliegender Areale in Parks und Spielplätze zum Beispiel. Die ehemalige Mülldeponie Fresh Kills auf Staten Island soll zu einem der größten Parks New Yorks werden. Mit 8,9km<sup>2</sup> wäre er sogar drei Mal so groß wie der Central Park.<sup>4</sup> Robert Moses' Erbe wird hier nicht nur weiter ausgebaut, seine Methodik und seine Vision bleiben lebendig. Mit seinem 1951 veröffentlichten „Fresh Kills Land Fill Report“<sup>5</sup> führte er bereits erfolgreich zu Parks konvertierte Mülldeponien auf, verwirklichte viele dieser Projekte selbst und prognostizierte dem großflächigen Areal auf Staten Island selbiges. Jetzt, 60 Jahre später, verspricht Bürgermeister Bloomberg, diese Vision umzusetzen. Aber auch alle anderen von Robert Moses verwirklichten Freizeiteinrichtungen werden kontinuierlich saniert und/oder erweitert. Bis 2030 sollen alle New Yorker innerhalb von zehn Minuten Fußradius zum nächstgelegenen Park wohnen. Ebenso sollen zahlreiche Spielplätze, vor allem auf an Wochenenden und Feiertagen geschlossenen Schulgeländen, geöffnet werden.<sup>6</sup> Als besonders erwähnenswert gilt aber die Wiedereinführung des Spielens auf der Straße. Das *Play Streets Program* erlaubt freiwilligen Organisationen und Schulen die temporäre Schließung des Straßenraumes für den motorisierten Verkehr und seine Nutzung als Spielraum. Während zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Reformer die „wildgewordenen Kinder“

**1** URL: [http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/judaica/ejud\\_0002\\_0014\\_0\\_14253.html](http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/judaica/ejud_0002_0014_0_14253.html) – Link vom 12.03.2012

**2** BLOOMBERG Michael R./The City of New York, *plaNYC, A Greener, Greater New York*, Update April 2011

**3** BLOOMBERG Michael R./The City of New York, *plaNYC, A Greener, Greater New York*, Update April 2011, S. 35

**4** BLOOMBERG Michael R./The City of New York, *plaNYC, A Greener, Greater New York*, Update April 2011, S. 39

**5** City of New York, *Fresh Kills Land Fill Report*, November 1951

**6** BLOOMBERG Michael R./The City of New York, *plaNYC, A Greener, Greater New York*, Update April 2011, S. 37





Play Street in Jackson Heights.

der Immigranten von der Straße weg, hin zu einem organisierten Spiel am Spielplatz bringen wollten, scheint es jetzt, ein Jahrhundert später, eine Rückbesinnung zur damaligen Nutzung der Straße als Ort für Spiel und Freizeitgestaltung zu geben. Bereits 15 solcher Play Streets gab es im Jahr 2010, New York hat sich jedoch vorgenommen, das Angebot zu erweitern.

## Highways

Amerika ist eines der autoabhängigsten Länder weltweit. Die Massenmotorisierung zu Beginn des 20. Jahrhunderts veranlasste kaum ein anderes Land, so viele Highways, Freeways, Expressways und Parkways vor allem in urbanen Arealen zu errichten, wie die USA. Obwohl die „Autogerechte Stadt“ einst ein weltweit erstrebenswertes Idealbild war, fand sie ihre Umsetzung hauptsächlich in Amerika. Die politischen Hürden und städtebaulichen Planungsmechanismen verhinderten in vielen europäischen Städten das einstige Auto-Utopia, welches rückblickend als Beispiel fehlerhafter Stadtplanung betrachtet wird. Der Architekt Roland Rainer wollte zum Beispiel die Westautobahn in Wien bis zum Karlsplatz führen und den öffentlichen Verkehrsmitteln eine geringerschätzigere Bedeutung beimessen. Während demokratische Hürden diesen Ausbau verhinderten, gelang es Robert Moses, unzählige Kilometer an urbanen Schnellstraßen in New York zu errichten. Doch die autofreundliche Politik und

Cheonggyecheon Freeway in Seoul, Korea, dient als weltweites Beispiel für den Abriss von Stadtautobahnen. Das Areal wurde in einen Park transformiert, das von den Autofahrern befürchtete Verkehrschaos blieb aus.



ihre großzügige Umsetzung produzierte nicht das ersehnte Utopia des Automobilzeitalters. Highways entwerten direkt angrenzenden städtischen Raum. Gebäude verzeichnen einen hohen Leerstand, und das große Verkehrsaufkommen stellt eine enorme Lärmbelastung und Schadstoffbelastung dar. Abgesehen davon, dass Autobahnen das städtische Erscheinungsbild nicht verschönern. Le Corbusiers utopischer Traum von urbanen Superhighways produziert in der Realität mehr unerwünschte Effekte als positiven Nutzen. Nach zahlreichen Studien und den Erkenntnissen, dass Städte auch gänzlich ohne diese Schnellstraßen auskommen können, begann man in den USA, Autobahnen abzureißen. Der Congress for the New Urbanism erstellt jedes Jahr eine Liste der „Freeways Without Futures“, in welcher zehn Projekte mit dem größten Potential für ihren Abbruch vorgestellt werden.<sup>7</sup> Die umgesetzten Projekte versprechen großen Erfolg. Der West Side Highway in New York wurde in den 1970er Jahren, nachdem er wiederholt eingestürzt ist, nach langwierigen Debatten nicht mehr als Autobahn, sondern als West Street neu errichtet. Die Eliminierung solcher „Elevated Highways“ und ihre Konvertierung zu Boulevards, auf gleicher Höhe mit anderen Verkehrsteilnehmern, verspricht eine Abkehr von der autogerechten, zur menschenfreundlichen Stadt. Die Barriere-Wirkung dieser aufgeständerten Autobahnen und ihre dominante Position im städtischen Gefüge werden entfernt.

Auch Robert Moses' Erbe ist von diesen Planungsmaßnahmen betroffen. Der Sheridan Expressway in der Bronx steht in der Liste „Freeways Without Futures“ vom Jahr 2012 an zweiter Stelle. 1963 wurde er von Robert Moses als verbindende Schnellstraße zwischen dem Bruckner Expressway und dem New England Thruway geplant. Doch einflussreiche Interessensgruppen verhinderten den zweiten Bauabschnitt, was den Sheridan Expressway zu einem zwei Kilometer langen Ausläufer werden ließ, welcher weniger eine Bedeutung für das New Yorker Verkehrsnetz darstellt, als dass er den Küstenbereich der Bronx entwertet. Das New York State Department of Transportation prüft zurzeit mögliche Szenarien, um den Expressway vollständig zu entfernen und ihn durch eine reguläre, auf Bodenniveau verlaufende Straße zu ersetzen.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> URL: <http://www.cnu.org/highways/freeways-withoutfutures2012> – Link vom 12.03.2012  
<sup>8</sup> URL: <http://www.cnu.org/highways/freeways-withoutfutures2012> – Link vom 12.03.2012



Sheridan Expressway in der Bronx - das heutige Erscheinungsbild und der zukünftige Vorschlag mit landschaftlicher Gestaltung der Uferzone.

Generell herrscht nicht nur in New York, sondern in vielen weiteren amerikanischen Städten die Tendenz vor, nach dem Vorbild europäischer Städte ein nachhaltiges Verkehrskonzept zu entwickeln, welches alternative Möglichkeiten zum privaten PKW bietet. Wie viel Platz hierbei für Robert Moses' Auto-Utopia bleiben wird, ist fraglich. Allein zwischen 2007 und 2011 wurden 402km neuer Radwege in New York City errichtet.<sup>9</sup> Ebenso ist Car-Sharing hoch im Kommen. Es bedeutet zwar nicht eine komplette Abkehr vom Automobil, aber es stellt für amerikanische Großstädte eine hervorragende Möglichkeit dar, das Verkehrsnetz effizienter und vor allem weniger abhängig von einem privaten PKW zu gestalten. Nach dem Vorbild von London schlug New Yorks Bürgermeister Michael Bloomberg auch das „congestion pricing“ für Manhattan vor. Diese Art von Innenstadtmaut wird in der englischen Hauptstadt seit 2003 eingehoben und führte zu einer erheblichen Reduktion des innerstädtischen Verkehrs. Doch genauso wie die in Wien von den Grünen geforderte „City-Maut“ nicht politisch mehrheitsfähig war und abgelehnt wurde, so konnte sich auch Manhattans „congestion pricing“ nicht durchsetzen. Nichtsdestotrotz, im „plaNYC“, Michael Bloomborgs Vision von „Greener, Greater New York“ des Jahres 2030 ist kein Raum für autoverherrlichende Planungsmaßnahmen.<sup>10</sup> Alle 14 Initiativen, welche die Weltmetropole in den zukünftigen 20 Jahren modernisieren sollen, fokussieren auf den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, Reduktion des innerstädtischen Verkehrs sowie Erhebung von Gebühren für Straßenraumbenützung und Parken.<sup>11</sup> Robert Moses' Arterial System für New York passte die Weltmetropole zwar an das Automobilzeitalter an, doch scheint es den Anforderungen der modernen Stadt des 21. Jahrhunderts nicht mehr gerecht zu werden. Das einstige Auto-Utopia hat ausgedient.

**7** URL: <http://www.cnu.org/highways/freeways-withoutfutures2012> – Link vom 12.03.2012

**8** URL: <http://www.cnu.org/highways/freeways-withoutfutures2012> – Link vom 12.03.2012

**9** PRESS Elizabeth, 2011, Film: „MBA: Bicycling“, URL: <http://www.streetfilms.org/mba-bicycling/#more-49192> – Link vom 12.03.2012

**10** BLOOMBERG Michael R./The City of New York, *plaNYC, A Greener, Greater New York*, Update April 2011

**11** BLOOMBERG Michael R./The City of New York, *plaNYC, A Greener, Greater New York*, Update April 2011, S. 91

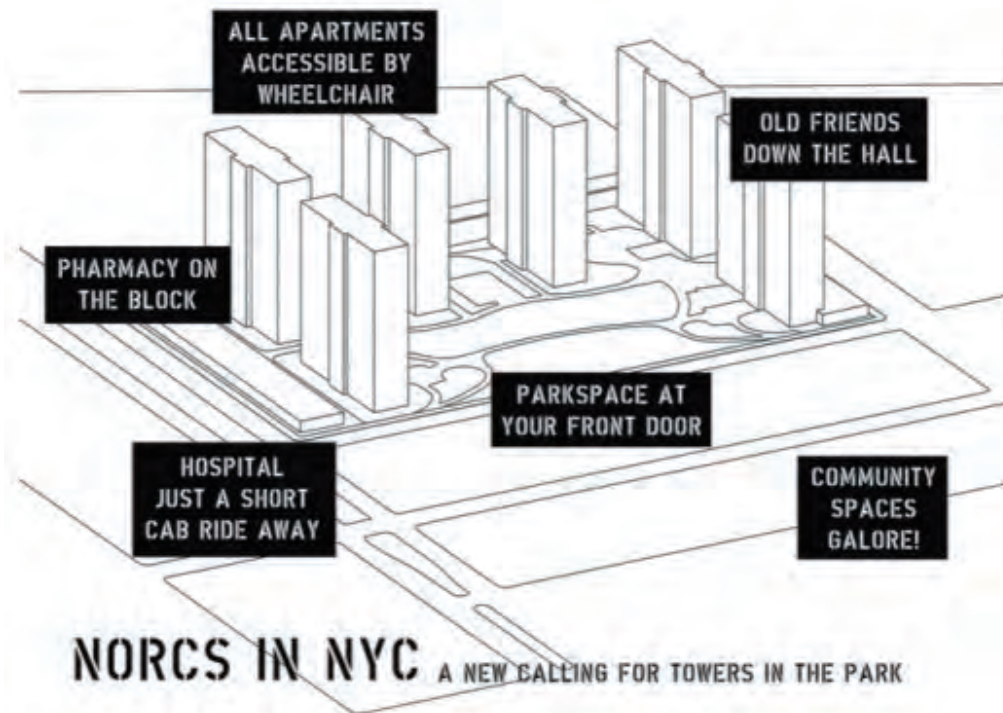
## Title I Projekte

Urban Renewal war in den letzten Jahren einer umfassenden Kritik ausgesetzt. Das immer wieder errichtete „Towers In The Park“ Konzept führte, wie bereits besprochen, zu einer Entfremdung der städtischen Landschaft und begünstigte ohne entsprechende Sicherheitsmaßnahmen Vandalismus und Kriminalität. Viele Städte, nicht nur in den USA, sondern auch jene in Europa, wussten sich nicht anders zu helfen, als die Siedlungen vollständig abzureißen. Pruitt-Igoe in St. Louis ist hier zwar ein repräsentatives Beispiel, aber bei weitem nicht das einzige. Erst 2011 ließ man in Chicago den Cabrini-Green Wohnkomplex abreißen. In Deutschland mussten zahlreiche Abbrucharbeiten an durch Leerstand und Verwahrlosung gekennzeichneten Plattenbausiedlungen vorgenommen werden. In London lässt man aktuell die Heygate Estate, eine der größten Wohnsiedlungen der Stadt, abtragen. Was einst als das Idealbild eines modernen, erstrebenswerten Wohnumfeldes errichtet wurde, wandelte sich im Laufe der Zeit zu einem gefährlichen Ort und sozialen Brennpunkt.

Doch alle von Robert Moses verwirklichten Title I Projekte stehen noch. Und nicht nur das, sie erfreuen sich einer verhältnismäßig großen Beliebtheit. Der entscheidende Unterschied ist, dass sie alle entweder schon von Beginn an als sogenannte „Cooperatives“ geführt oder im Laufe der Zeit zu solchen konvertiert wurden. Bei einer „Housing Cooperative“ handelt es sich um eine Art Wohnbaugenossenschaft, welche eines oder mehrere Gebäude besitzt. Sie wird aus den Menschen gebildet, welche die Häuser bewohnen. Jeder Bewohner kauft Anteile an der Genossenschaft und zahlt einen monatlichen Beitrag, welcher die betrieblichen Aufwendungen und Instandhaltung abdeckt. Interessanterweise führten genau diese Eigentumsverhältnisse in den letzten Jahren zu einem erwähnenswerten Phänomen: Viele von Robert Moses' Wohnprojekten entwickeln sich zu Senioren-Siedlungen.

Der Grund hierfür ist einfach. Eine Form<sup>12</sup> der Wohnbaugenossenschaft ist die sogenannte „limited equity cooperative“. Das bedeutet, dass der Preis, den man als Wohnungsinteressent für das Apartment bezahlt, geringer ist als am freien Markt. Dies macht die Wohnungen der Cooperatives erschwinglich. Sollte man jedoch wieder verkaufen wollen, ist man ebenso daran gebunden, dies zu einem festgelegten Höchstpreis zu tun, welcher unter dem Marktwert

<sup>12</sup> Es gibt fünf Arten der Housing Cooperatives: market rate cooperative, limited equity cooperative, leasing cooperative, mutual housing association, senior housing cooperative



liegt. Wenn aber die Immobilienpreise steigen, haben Bewohner der limited equity cooperatives kaum Anreiz, zu verkaufen, da sie mit dem Gewinn niemals ein vergleichbares Apartment am freien Markt erwerben könnten. Dies führt dazu, dass die Menschen bleiben und zusehend altern. Es entstehen sogenannte „Naturally Occuring Retirement Communities“, kurz NORCs. Penn Station South Title I ist die älteste NORC in New York, aber auch Morningside Heights, Seward Park und die Lincoln Towers folgten.<sup>13</sup> Die gegründeten Seniorengemeinschaften tun den Wohnkomplexen aber nichts Schlechtes. Sie können um unterschiedliche staatliche Förderungen ansuchen, um das Wohnumfeld altersgerecht zu sanieren, und die zum Teil an die 50 Jahre alten Siedlungen profitieren davon ausgesprochen. Es bleibt jedoch abzuwarten, wie sich die Zusammensetzung der Bewohner verändert, wenn die Ältesten beginnen auszusterben. Ob die Gemeinschaften es schaffen werden, erneut auch junge Familien zu integrieren, oder ob sie es überhaupt anstreben werden. Womöglich verbleibt dann Robert Moses' Idealbild des urbanen Wohnens ein betreuter Seniorenwohnkomplex, aber ein sehr gut funktionierender.

**13** URL: <http://urban-omnibus.net/2010/03/norcs-in-nyc/> - Link vom 11.03.2012





**SCHLUSS**

## Schluss

Robert Moses startete seine berufliche Laufbahn als ein Befürworter der staatlichen Reformierung. Unter Gouverneur Alfred A. Smith versuchte er die damals korrupte und undurchsichtige Behördenlandschaft New Yorks umzustrukturieren und lernte währenddessen, die Regierungsgewalt zu navigieren. Jede öffentliche Position, welche er von da an übernahm, nutzte er, um New York physisch zu transformieren. Seine Vision des „grünen Auto-Utopia“ überdauerte vier Jahrzehnte (1924 – 1968) und konnte sich unter fünf Bürgermeistern (Fiorello La Guardia, William O’Dwyer, Vincent Impellitteri, Robert F. Wagner Jr., und John V. Lindsay) durchsetzen. Vermutlich wird man keine vergleichbare Persönlichkeit, ob gewählt oder nicht, in den gesamten USA finden, die über einen so langen Zeitraum über eine so große und gebündelte Macht verfügte. Dies ist keinesfalls ein Zufall. Robert Moses hatte die Gabe, die Prinzipien demokratischer Politik zu umgehen. Die meisten der städtischen Agenturen oder Behörden, deren Vorsitz er im Laufe seiner Karriere übernahm, wurden neu kreiert. Diese Tatsache nutzte er zu seinen Gunsten, indem er die Gesetzestexte, in welchen die Verantwortungen und Weisungsgewalten dieser Institutionen verankert waren, selbst verfasste. Versteckte Klauseln und das Spiel mit Doppeldeutigkeiten täuschten die Legislative und verliehen Moses überdurchschnittliche Macht. Auch die sogenannte „Public Authority“, eines der wichtigsten Machtinstrumente Moses’, entsprang seinem Ideenreichtum. Er benutzte diese öffentlichen Behörden, um unabhängig von staatlichen Förderungen und Zuschüssen, ohne Einsicht der Öffentlichkeit, Bauwerke zu errichten, welche durch Verkauf von Anleihen und eingehobenen Benutzergebühren finanziert wurden. Er ersparte sich so langwierige demokratische Verhandlungen und etwaige Kompromisse – denn Robert Moses verwirklichte entweder *seine* Pläne oder gar keine. Kompromisse waren ihm fremd. Die Gabe, selbst bestehende Gesetzestexte zu seinem Vorteil zu interpretieren, machten Abstriche und Abweichungen von seinen Visionen ohnehin nicht notwendig. Obwohl sich Beispiele für die Dehnbarkeit von gesetzlichen Bestimmungen auch in anderen Ländern finden lassen, verbleibt Robert Moses in der Dauer der Anwendung dieses Prinzips einzigartig. In Wien zum Beispiel sollte 2008 eine Brücke von Santiago Calatrava über die Triesterstraße gebaut werden. Ein Verkehrsbauwerk,



so die Definition von einer Brücke, hätte laut Bundesvergabegesetz aber einen EU-weiten Wettbewerb benötigt. Um diesen zu umgehen, titulierte man kurzerhand das Projekt als ein Kunstwerk und konnte es direkt vergeben. Der Wiener Planungsstadtrat Rudolf Schicker nahm hierzu Stellung: „Wir wollen das Bundesvergabegesetz nicht nach allen Möglichkeiten umschiffen, sondern nur in diesem einen, ganz konkreten Fall. Und in diesem konkreten Fall geht es um eine künstlerische Gestaltungsmöglichkeit für eine Brücke. Diese Kombination aus Ingenieurskunst und Architektur ist nichts Alltägliches. Ich gehe davon aus, dass die österreichische Konkurrenz dafür Verständnis haben wird.“<sup>1</sup> Man kann mit Sicherheit annehmen, dass Robert Moses im Zweifelsfall seine Argumentationslinie ebenso auf den einen konkreten Einzelfall auslegte, aber diese dafür immer und immer wieder. Verspürte er dennoch einen erheblichen Widerstand von führenden Politikern, drohte er mit seinem Rücktritt. Fünf Gouverneure (Alfred A. Smith, Franklin D. Roosevelt, Herbert H. Lehmann, Thomas E. Dewey und Averell Harriman) gaben aus Angst darüber fortwährend nach, bis ihn der sechste, Nelson A. Rockefeller, 1962 schlussendlich feuerte. „For decades, governors had dreaded what would happen if they had to be the one to fire Bob Moses. Now one governor had fired Bob Moses. And nothing happend.“<sup>2</sup> 1968 gab er dann schlussendlich auch seinen letzten Vorsitz, den der *Triborough Bridge and Tunnel Authority*, auf. Was verbleibt, ist ein Lebenswerk unwahrscheinlicher Größe. Doch ganz nach Lord Acton's Zitat „Great men are almost always bad men“<sup>3</sup>, ist es wohl unvermeidbar, Kritiker auf den Plan zu rufen, wenn man radikale Umgestaltungen in Großstädten vornimmt. Nicht nur Robert Moses, sondern alle Visionäre, Architekten und Stadtplaner, welchen es gelungen ist, revolutionäre Umbaumaßnahmen im städtischen Gefüge von Metropolen zu realisieren, werden heutzutage durchwegs kritisch betrachtet. Neben den architektonischen und städtebaulichen Endprodukten, welche durchaus positiv bewertet werden können, schweben nämlich kontroverse Methoden, die ihrer Errichtung zugrunde liegen. Objektiv betrachtet lässt sich sehr schwer sagen, ob ihre Erbauer als Helden gefeiert oder doch lieber mit Schande in Verbindung gebracht werden sollten. Robert Moses kann hier ebenfalls nicht eindeutig einer Kategorie zugeordnet werden. Seine Bauwerke stellen zweifellos einen historisch nachhaltigen Beitrag in New Yorks städtebaulicher Entwicklung dar, doch seine Reputation hängt gewiss vom Auge des Betrachters ab. Aus der Perspektive der Opfer, jener Menschen, welche durch seine Stadtautobahnen und Assanierungsprogramme zwangsumgesiedelt und entwurzelt wurden, muss er ein verhasster städtebaulicher Diktator gewesen sein. Aus der Sicht heutiger Nutzer seiner Bauwerke sollte er aber vielmehr als großartiger Stadtplaner, welcher New York City revolutionierte, gefeiert werden. Diese gravierende Diskrepanz der beiden Blickwinkel wird von namhaften Historikern, Architekturkritikern und Stadtplanern bis zum heutigen Tag untermalt, und es erscheint unwahrscheinlich, irgendwann eine einheitliche Sichtweise über die Person Robert Moses zu erreichen. Die Annahme jedoch, dass Stadtautobahnen ohne Moses nicht gebaut und Urban Renewal nie passiert wäre, ist schlichtweg falsch. Die Massenmotorisierung verwandelte die

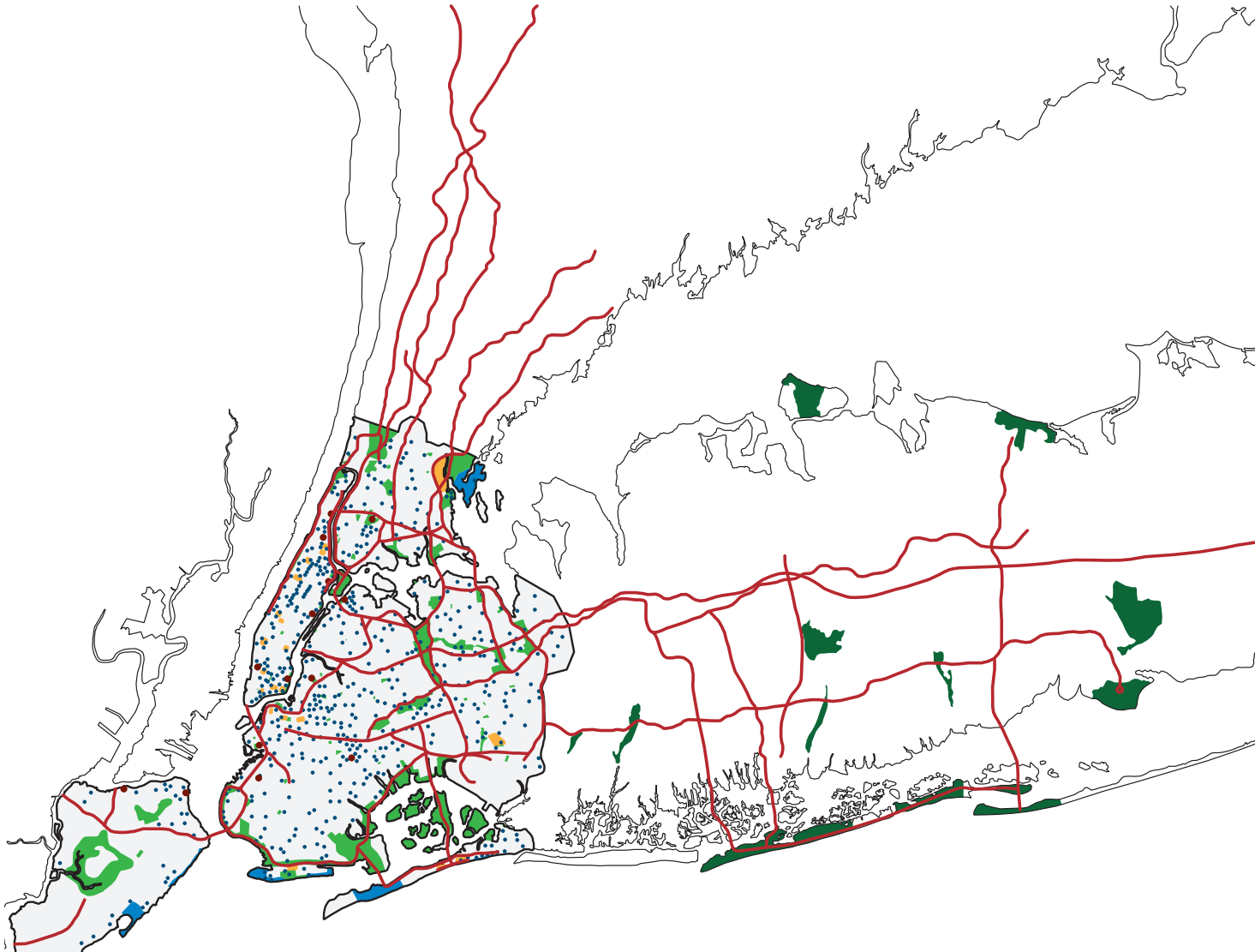
1 SCHICKER Rudolf, 04.02.2008, in WÖHLER Till, „Auftragskunst? Calatrava baut für Stadt Wien – ohne EU-Ausschreibung“, URL: [http://www.bau-netz.de/meldungen/Meldungen\\_Calatrava\\_baut\\_fuer\\_Stadt\\_Wien\\_ohne\\_EU-Ausschreibung\\_29690.html](http://www.bau-netz.de/meldungen/Meldungen_Calatrava_baut_fuer_Stadt_Wien_ohne_EU-Ausschreibung_29690.html) - Link vom 27.08.2011

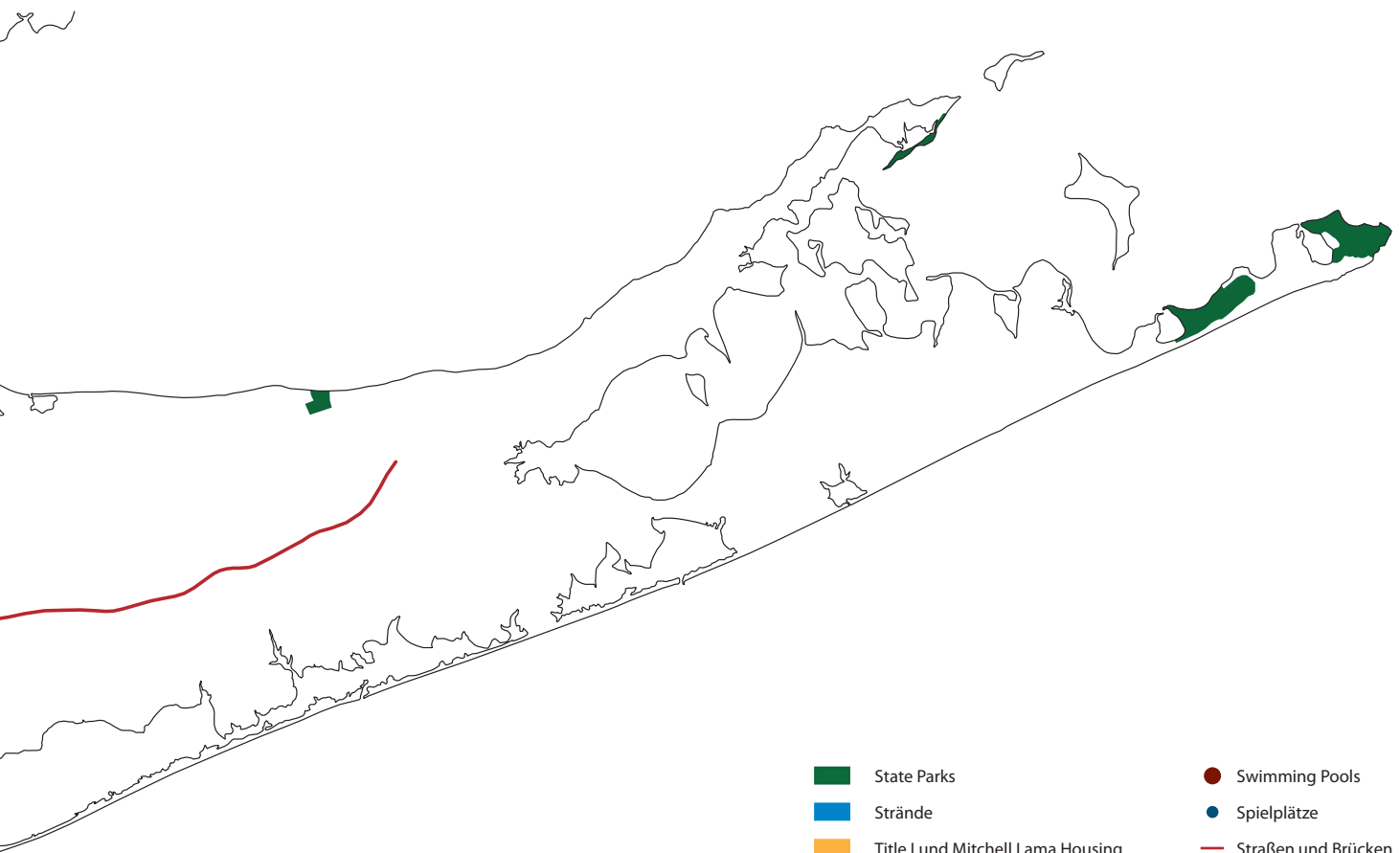
2 CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, S. 1080

3 [http://de.wikipedia.org/wiki/John\\_Emeric\\_Dalberg-Acton,\\_1.\\_Baron\\_Acton](http://de.wikipedia.org/wiki/John_Emeric_Dalberg-Acton,_1._Baron_Acton) - Link vom 26.03.2012

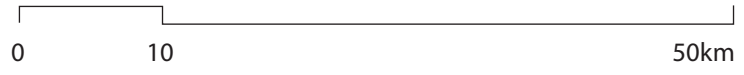
## Robert Moses' Lebenswerk

Dieser Plan zeigt lediglich die verwirklichten Projekte in New York City und Long Island. Weiterführende Straßen und State Parks in *Upper State New York* in Richtung *Niagara Falls* im Norden des Bundesstaates sind hier nicht dargestellt.





- State Parks
- Strände
- Title I und Mitchell Lama Housing
- City Parks
- Swimming Pools
- Spielplätze
- Straßen und Brücken



USA ganzheitlich zu einer automobilabhängigen Gesellschaft, welche landesweit den Ausbau von Schnellstraßen forcierte. Es erscheint naiv, zu glauben, dass New York ohne Robert Moses keine Autobahnprojekte verwirklicht hätte. Es stellt sich vielmehr die Frage, ob er vielleicht vermehrt öffentlichen Nahverkehr in seine Planungen integriert hätte, wenn die Vergabe von Förderungen an die Bedingung geknüpft wäre, parallel zu den Stadtautobahnen auch Bahnstrecken zu errichten. Während Bundeszuschüsse für Highways Mitte der 1950er Jahre nämlich auf 90% angehoben wurden, vernachlässigte man gleichzeitig den Ausbau von öffentlichem Nahverkehr praktisch gänzlich. Wenn das Ziel also von Anfang an eine ausgewogene Verkehrspolitik gewesen wäre, dann müsste man heute womöglich nicht versagende Stadtautobahnen abreißen. In diesem Kontext erscheint es auch fragwürdig, Robert Moses ganz allein für versagende oder falschgeleitete Stadtplanungen verantwortlich zu machen. Analog hierzu kann die Title I Politik betrachtet werden. Assanierung als Form der Stadterneuerung, mit der favorisierten Methode Abbruch und Neubau, war ebenso wie der Straßenausbau eine Strategie, welche weltweite Anwendung fand. Bereits im 19. Jahrhundert modernisierte so Baron Haussmann Paris und diente unter anderem als Vorbild für Stadtplanungen in Rom, Bukarest und sogar in Buenos Aires. Die Methode, veraltete Bausubstanz in städtischen Zentren abzureißen und durch Neubauten unterschiedlicher Nutzung zu ersetzen, oder schlichtweg Straßenraum zu schaffen, wurde schon vor Robert Moses' Karriere praktiziert. Doch bloß weil diese Strategie nicht seine Erfindung war, bedeutet es nicht, dass sie dadurch legitimiert wird. Das größte Problem am Slum Clearance Program und Urban Renewal im Amerika der Nachkriegszeit bestand in den Begleitmaßnahmen. Die ansässige Bevölkerung wurde enteignet, entwurzelt, aufgrund profitorientierter Immobilienentwickler ausgebeutet und bekam inadäquate Hilfestellung in sämtlichen Problemlagen während des Bauprozesses. Obwohl das Programm die Reduktion der Armut und Verbesserung der Wohnsituation zum Ziel hatte, generierte es paradoxerweise genau jene Umstände. Es wurde vielmehr „slum displacement“ anstelle von „slum clearance“ betrieben.<sup>4</sup> Robert Moses war unumstritten maßgebend an der Entwicklung dieser Strategien beteiligt, doch er war nicht der einzige, der sie exekutierte. Louis Danzig war eine Newarker Kopie des Master Builders. Er leitete 20 Jahre lang die Newark Housing Authority und war für die größten Urban Renewal Projekte Newarks verantwortlich. Durch das Title I Program und seine Zuschüsse löschte er komplett Newark's Little Italy aus und errichtete die kläglich gescheiterten Christopher Columbus Homes, welche 1994 abgerissen wurden. Sogenannte „housing advocacy groups“ forderten die Newark Housing Authority in einer jahrelangen öffentlichen Schlacht sogar auf, anstelle des versagten Title I Projektes nach seinem Abbruch ein neues Zuhause für die Zahl all jener zu bauen, welche für das damals als visionär und richtig betrachtete Projekt enteignet und entwurzelt wurden.<sup>5</sup> Aber auch viele weitere Einzelprojekte, selbst von namhaften Architekten wie Minoru Yamasaki, wurden durch die Title I Förderungen landesweit errichtet, obwohl einige von ihnen ein paar Jahrzehnte später auch ebenso wieder abgerissen wurden.<sup>6</sup> Urban Renewal

<sup>4</sup> ZIPP Samuel, *Manhattan Projects, The Rise And Fall Of Urban Renewal In Cold War New York*, S. 101

<sup>5</sup> LEVY Clifford J., „4 High-Rises Torn Down By Newark“ in *The New York Times*, 07.03.1994

<sup>6</sup> Um zwei bereits besprochene Beispiele zu nennen: Pruitt-Igoe in St. Louis wurde in den 1970ern abgebrochen, Cabrini-Green in Chicago wurde 2011 abgebrochen.

wäre also mit Sicherheit auch ohne Robert Moses passiert, auch wenn vermutlich nicht so radikal und bestimmt nicht in so einem großen Ausmaß. Tatsache ist nämlich, dass Moses maßgeblich die Rahmenbedingungen dieses staatlichen Förderprogramms mitgestaltete. In den 1940er Jahren plante und errichtete er Stuyvesant Town, eine Großwohnsiedlung mit 35 Wohnhochhäusern auf der East Side in Manhattan. Sie diente als Vorläufer der Title I Projekte, bei welcher Robert Moses Gouverneur Thomas E. Dewey und Bürgermeister Fiorello La Guardia davon überzeugte, privates Kapital für Slum Clearance Maßnahmen zuzulassen und somit privaten Immobilienentwicklern freie Hand bei der „Bereinigung“ der Landparzellen sowie ihrer nachträglichen Gestaltung zu erlauben, und das bereits sieben Jahre, bevor Title I des Housing Act of 1949 erlassen wurde. Dies war ein entscheidender und folgeträchtiger Moment in der Geschichte der New Yorker Stadterneuerung, welcher landesweite Konsequenzen mit sich zog. Robert Moses wollte damals die Geschwindigkeit und Effizienz des Slum Clearance Program erhöhen, was er dadurch aber generierte, nannte Lewis Mumford „Prefabricated Blight“.<sup>7</sup> Man könnte meinen, wenn Moses die Beteiligung privater Interessensgruppen nicht forciert hätte, dann wäre die New Yorker Assanierung fest in kommunaler Hand geblieben und spätestens bei radikalen Abbruchmaßnahmen aufgrund politischer Hindernisse, ungenügender Fördermittel und öffentlichen Widerstandes gescheitert. Doch die Frage, die sich aufdrängt, ist, selbst wenn Moses diese menschenunwürdigen Mechanismen einführte, warum scheiterten diese nicht trotzdem schon viel eher? Über hauptsächlich 10, aber insgesamt über 20 Jahre lang verwirklichte nicht nur er, sondern auch eine beachtliche Zahl anderer Planer und Architekten Title I Projekte nach dem Vorbild von Stuyvesant Town. Verständlicherweise ist es sehr einfach, einen Schuldigen ausfindig zu machen und ihn für das enorme Leid, welches entstanden ist, verantwortlich zu machen. Doch die USA waren und sind ein demokratischer Staat und bedürfen heute sowie auch damals mehrheitlicher Entscheidungen und Genehmigungen sowohl für Gesetzesentwürfe, wie auch für städtische Bauvorhaben. Man fragt sich, warum die Stadtplanungspolitik erst sehr spät eingriff und vor allem die Immobilienspekulationen, massive Mieterhöhungen und die damit verbundene Ausbeutung ansässiger Bevölkerung, in Kombination mit akuter Wohnungsknappheit, nicht unterband. Man hätte sich an europäischen Beispielen, wie etwa Wien, orientieren können, wo bereits 1922 mit der Einführung des Mietengesetzes die Mieten reguliert und ebenfalls ein Kündigungsschutz der Mieter erlassen wurde. Bei aller Kritik an Robert Moses und seinen Methoden muss also an dieser Stelle deutlich gesagt werden, dass verantwortliche Beamte bei begründeten Zweifeln und den massiv aufkommenden öffentlichen Protesten hätten adäquater reagieren können und sollen und hier eher entsprechende Gesetzesänderungen vornehmen oder Verordnungen erlassen sollen. Doch Robert Moses hielt sie Jahrzehnte lang mit Gefälligkeiten zurück. Hinter verschlossenen Türen wurden Vorabsprachen über Bauprojekte abgehalten, lukrative Verträge abgeschlossen und Immobilienentwickler ermutigt, luxuriöse Wohnhochhäuser auf enteigneten Parzellen zu errichten oder Brücken sowie Stadtautobah-

<sup>7</sup> MUMFORD Lewis in ZIPP Samuel, *Manhattan Projects, The Rise And Fall Of Urban Renewal In Cold War New York*, S. 106

nen zu fördern und zu genehmigen, ungeachtet der städtischen Widmung für diese Areale. Eine Vielzahl der Beteiligten in dieser Maschinerie profitierte von seiner Vorgehensweise und tolerierte so viele fragwürdige Bauvorhaben. Jene, die es nicht taten, wurden von Robert Moses durch unterschiedliche Druckmittel, wie zum Beispiel Drohungen, mit unter Verschluss gehaltenen Informationen an die Presse zu gehen und damit die Karrieren der Betroffenen zu ruinieren, in Schach gehalten. Er schuf sich zweifellos eine eigene städtebauliche Diktatur, doch viele Politiker machten mit. Umso überraschender erscheint es auch, dass die so als skrupellos und undemokratisch betrachteten Mechanismen, welche Robert Moses einführte, nach wie vor angewendet werden. Die *Empire State Development Corporation* ist eine Public Authority, welche öffentliche Großprojekte durch Verkauf von Anleihen finanziert – ganz nach dem Vorbild der von Robert Moses' kreierte *Triborough Bridge and Tunnel Authority*. Sie übt staatliche Kontrolle über Bauprojekte in der Stadt aus und ist nicht an das New Yorker *Zoning*, welches mit einem Flächenwidmungsplan vergleichbar ist, gebunden. Dieser Umstand führt laufend zu Konflikten zwischen dem Bürgermeister und dem Gouverneur. Ebenso ist die Behörde befugt, Land zu enteignen und private Immobilienentwicklungen durch großzügige Steuernachlässe zu fördern. Diese Kombination von wirtschaftlicher und rechtlicher Macht wurde geschaffen, um sonst übliche Verzögerungen aufgrund benötigter Genehmigungen oder Wahlentscheidungen zu umgehen. „Robert Moses would be deeply jealous of that authority. It has the power to go in and do what it wants with the vague requirement that consult with local officials with no public input required.“<sup>8</sup> Während manch ein Architekt bedauert, nicht über Robert Moses' Fähigkeiten im Umgang mit politischen Institutionen zu verfügen und deswegen kaum bedeutende innerstädtische Bauprojekte verwirklichen kann, schafft sich der Staat New York mit der *Empire State Development Corporation* diesen Rahmen fortwährend selbst. Doch um was zu realisieren? Michael Bloombergs Vision vom New York im Jahr 2030? Nachdem die Ideale und Utopien des 20. Jahrhunderts als gescheitert oder überholt gelten, arbeitet man mit den gleichen Methoden, um neue zu verwirklichen? Robert Moses wollte die Weltmetropole in eine Art „grünes Auto-Utopia“ transformieren, sie an das Automobilzeitalter anpassen, schneller und effizienter gestalten, genügend Freibereiche schaffen und das Wohnen in Hochhäuser in Parks verlagern. Dies sind alles Ideale, welche sich auch in Le Corbusiers Utopien wiederfinden. Obwohl die meisten der realisierten Projekte gut funktionieren, haben sie die Vorstellung der vorangegangenen ganzheitlichen Vision nicht erfüllt. Das Auto verwandelte sich vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand und ist heutzutage einer der Hauptgründe für städtischen Lärm und Luftverschmutzung. Mehr Straßen generierten nur mehr Verkehrsaufkommen, große, nicht einsehbare Freiflächen wandelten sich in Orte für Kriminalität und die Towers in the Park funktionieren nur aufgrund zahlreicher Kontrollmechanismen, welche aber vor allem für niedrigere soziale Schichten nicht zur Verfügung stehen. Rechtfertigen also visionäre Projekte undemokratische Methoden ihrer Errichtung? Vor allem dann, wenn es unwahrscheinlich erscheint, dass sie zu 100

8 BARWICK Kent über die *Empire State Development Corporation*, BRANDES GRATZ Roberta, *The Battle For Gotham*, S. 144

Prozent so funktionieren werden, wie wir sie uns vorgestellt haben? Robert Moses würde diese Frage wohl mit „ja“ beantworten. „If the end doesn't justify the means, what does?“, sagte er einmal. Doch als Planer hat er sich hier überhoben. Denn eine Legitimation fragwürdigen Handelns sollte nur unter größter Vorsicht aus zukünftigen Entwürfen bezogen werden, stellte schon Christian Illies fest. Denn ein Utopia von heute könnte morgen längst wieder überholt sein.





The image shows a close-up of a dark, textured wall, possibly made of stone or concrete. Large, white, sans-serif letters are mounted on the wall, reading '08 St'. A semi-transparent grey rectangular box is overlaid on the wall, containing the text 'LITERATURVERZEICHNIS' in white, bold, sans-serif capital letters. The background wall has a rough, uneven texture with some visible cracks and a small hole. There are also some decorative, circular, textured elements on the wall, possibly part of a larger architectural design.

**LITERATURVERZEICHNIS**

## Bücher

BALLON Hillary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses and the Modern City, The Transformation of New York*, 2007, Queens Museum of Art, W. W. Norton & Company Inc.

BARNECUT J.R. Stephen N., *Planning Architecture*, Masterarbeit, The University of Calgary, 1999

BLACK DOG PUBLISHING LIMITED (Various Authors), *Mapping New York*, 2009, Black Dog Publishing Limited, London UK

BRANDES GRATZ Roberta, *The Battle for Gotham, New York in the Shadow of Robert Moses and Jane Jacobs*, 2010, NationBooks

BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, 2002, Frederick & Thaler Verlag GmbH

CARO Robert A., *The Power Broker, Robert Moses and the Fall of New York*, 1975, Random House Inc. New York

CURTIS William, *Modern Architecture Since 1900*, 1996, Phaidon Press

CUSHMAN Robert Frank/ LOULAKIS Michael C., *Design-Build Contracting Handbook*, Aspen Publishers, 2001

DOLANSKI Heinz, *35 Jahre Gebietsbetreuungen, Ein Beitrag zur sanften Stadterneuerung in Wien*, Dipl. Arbeit, Universität Wien, 2009

FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright,*

*Le Corbusier*, The MIT Press, 1982

FLINT Anthony, *Wrestling with Moses, How Jane Jacobs took on New York's Master Builder and Transformed the American City*, 2011, The Random House Publishing Group

HALPRIN Lawrence & Associates, *New York New York*, 1968, Study and Report for the City of New York, John V. Lindsay, Mayor

JACOBS Jane, *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, 1963, Verlag Ullstein GmbH

KOSZTECZKY Gertraud, *Die Geschichte der Wiener Grünflächen im Zusammenhang mit dem sozialen Wandel ihrer BenutzerInnen*, Dissertation, Universität Wien, 2007

KÖTH Anke/ MINTA Anna/ SCHWARTNIG Andreas (Hrsg.), *Building America, Die Erschaffung einer neuen Welt*, 2005, Dresden, Universitätsverlag- und Buchhandel Eckhard Richter & Co. OHG

KRAUSE Katja, *Robert Moses urbane Vision von New York City, Erfolge und Misserfolge seiner Stadtplanungskonzeptionen*, 2008, VDM Verlag Dr. Müller

Mc BREWSTER John/MILLER Frederic P./ VANDOME Agnes F., *Robert Moses*, 2009, Alphascript Publishing

MOSES Robert, New York City Department Of Parks, *West Side Improvement*, 12.10.1937

NEUER BERLINER KUNSTVEREIN UND AUTOREN, *Stadt und Utopie, Modelle idealer Gemeinschaften*, 1982, Verlag Fröhlich & Kaufmann, Berlin

NEWMAN Oscar, *Creating Defensible Space*, April 1996, U.S. Department of Housing and Urban Development, Office of Policy Development and Research, Diane Pub Co

SIEGEL Charles, *Unplanning, Livable Cities and Political Choices*, 2010, Preservation Institute, Berkeley, California

ZIPP Samuel, *Manhattan Projects, The Rise And Fall Of Urban Renewal In Cold War New York*, 2010, Oxford University Press

## **Zeitschriften, Artikel, Reports, Studien**

BLOOMBERG Michael R./ THE CITY OF NEW YORK, *PlaNYC, A Greener, Greater New York*, Update 2011

CALLAHAN Gene/ IKEDA Sanford, *The Career of Robert Moses, City Planning as a Microcosm of Socialism*, 2004

CITY OF NEW YORK, *Fresh Kills Land Fill Report*, November 1951

CITY OF NEW YORK, *New York City Charter*, 2004

COLLINS William J./SHESTER Katharine L., *Slum Clearance and Urban Renewal in the United States, 1949-1974*, 2009

COMMITTEE ON SLUM CLEARANCE PLANS, *Manhattantown Slum Clearance Plan under Title I of the Housing Act of 1949*, September 1951

FRIELINGHAUS Michael, „Architectura et Utopia“ in der architekt, 01/2011, S. 18 - 21, Nicolaische Vertragsbuchhandlung

GOTTSCHALK Gesa, „Der König der Korruption“ in GeoEpoche, Nr. 33, *New York, 1625 - 1945, Die Metropole der Moderne*, S. 76 - 79, 2008, Verlag Gruner + Jahr AG & Co KG

HANSEN Mark/ HUANG Yuanlin, *Road Supply and Traffic in Californian Urban Areas*, 1996, Institute of Transportation Studies, Department of Civil and Environmental Engineering, University of California, Berkeley,

ILLIES Christian, „Luftschlösser als große Kunst, Zur Notwendigkeit und Lebensgefährlichkeit

von Utopien“ in der architekt, 01/2011, S. 22 - 26, Nicolaische Vertragsbuchhandlung

KUGEL Seth, „NEIGHBORHOOD REPORT: NEW YORK UP CLOSE; Where Deliverers Of Food Fear To Pedal“ in The New York Times, 02.02.2003

LAHUSEN Caroline, „Das Vorzimmer Amerikas“ in: GeoEpoche Nr. 33, *New York 1625-1945, Die Metropole der Moderne*, S. 94 - 101, 2008, Verlag Gruner + Jahr AG & Co KG

LAVINE Amy, *From Slum Clearance To Economic Development: A Retrospective Of Redevelopment Policies In New York State*, 2011

LEE Denny, „NEIGHBORHOOD REPORT: MANHATTAN VALLEY; As Glass Vials Litter the Street, Fears Rise of a Nightmare Revived“ in The New York Times, 28.09.2003

LEVY Clifford J., „4 High-Rises Torn Down By Newark“ in The New York Times, 07.03.1994

MOSES Robert, *8 Years Of Progress*, 1941

MOSES Robert, *26 Years Of Progress*, 01.01.1960

MOSES Robert, New York City Department Of Parks, *Construction Schedule*, 10.12.1947

NEW YORK CITY INDEPENDENT BUDGET OFFICE, *A Guide to The Capital Budget*, 2010

NIEVES Evelyn, „Manhattan Valley's Long Awaited Boom Ends Up Just a Fizzle“ in The New York Times, 25.12.1990

NYC VOTERS ASSISTANCE COMMISSION, *Guide To Your Elected Officials*, 2007

PAETSCH Martin, „Die Kleine Blume und der Neuanfang“ in GeoEpoche, Nr. 33, *New York, 1625 - 1945, Die Metropole der Moderne* S. 164 - 165, 2008, Verlag Gruner + Jahr AG & Co KG

PARSON WOLFE Alexandra, *Jones Beach State Park*, 21.07.2004, Society for the Preservation of Long Island Antiquities

RADEMACHER Horst, „Los Angeles erstickt an den Autos“ in Frankfurter Allgemeine Zeitung, 10.08.2006, Seite 9

- ROTTENBERG Thomas, „Die Größe der Großfeldsiedlung“, 27.01.2003, in derStandard
- THE NEW YORK TIMES, „7-Block Play Area Nearly Finished“, 28.07.1935
- THE NEW YORK TIMES, „City Clears Site For Model Housing“, 12.10.1930
- THE NEW YORK TIMES, „Large Police Fund May Go Charity“, 09.02.1934
- THE NEW YORK TIMES, „Moses Wins Praise As Master Builder“, 12.09.1939
- THE NEW YORK TIMES, „New Standard In Harlem Housing Is Set By Clinic And Amphitheatre“, 14.06.1936
- THE NEW YORK TIMES, „Park On East Side Will Be Restored“, 03.05.1964
- THE NEW YORK TIMES, „Police War Fund To Buy Play Sites“, 02.03.1934
- THE NEW YORK TIMES, „Roosevelt Park Will Open Friday“, 09.09.1934
- WINNER Langdon, *Do Artifacts Have Politics?, The whale and the reactor: a search for limits in an age of high technology*, 1986, University of Chicago Press
- WOMAN'S CITY CLUB OF NEW YORK, *Manhattantown Two Years Later, A Second Look At Tenant Relocation*, 1956
- WOMAN'S CITY CLUB OF NEW YORK, *Tenant Relocation At West Park, A Report Based On Field Interviews*, 1954

## Internet

AEIOU, Das Kulturinformationssystem, „Wien, Bundesland“, <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.w/w558139.htm> (Stand 04.04.2012)

BURGER Danielle, „A Community Plan for Moses' 'Highway to Nowhere'“, 18.08.2003, <http://www.gothamgazette.com/article/fea/20030818/202/495> (Stand 04.04.2012)

CHIESURA Anna, „The Role Of Urban Parks For The Sustainable City“, 2003, <http://carmelacanzonieri.com/library/6123/Chiesura-RoleUrbanParksSustainableCity.pdf> (Stand 04.04.2012)

CITY OF NEW YORK, „Eastern Parkway“, 09.09.1999, <http://www.nycgovparks.org/about/history/historical-signs/listings?id=196> (Stand 04.04.2012)

CITY OF NEW YORK, „Playgrounds in Parks“, <http://www.nycgovparks.org/about/history/playgrounds> (Stand 04.04.2012)

CITY OF NEW YORK, „Recreation in Parks“, [http://www.nycgovparks.org/sub\\_about/parks\\_history/recreationcenters.html](http://www.nycgovparks.org/sub_about/parks_history/recreationcenters.html) (Stand 04.04.2012)

CITY OF NEW YORK, „Riverside Park“, [http://www.nycgovparks.org/sub\\_your\\_park/vt\\_riverside\\_park/vt\\_riverside\\_history.html](http://www.nycgovparks.org/sub_your_park/vt_riverside_park/vt_riverside_history.html) (Stand 02.12.2011)

CITY OF NEW YORK, „Sara D. Roosevelt Park“, <http://www.nycgovparks.org/parks/saradroosevelt/highlights/6524> (Stand 04.04.2012)

CITY OF NEW YORK, „Seward Park“, <http://www.nycgovparks.org/parks/M082/> (Stand 04.04.2012)

CONGRESS FOR THE NEW URBANISM, „Freeways Without Futures 2012“, <http://www.cnu.org/highways/freewayswithoutfutures2012> (Stand 05.04.2012)

DALRYMPLE Theodore, „The Architect as Totalitarian“ in City Journal, 2009, [http://www.cityjournal.org/2009/19\\_4\\_otbie-le-corbusier.html](http://www.cityjournal.org/2009/19_4_otbie-le-corbusier.html) (Stand 04.04.2012)

DUDEN, Online Wörterbuch, <http://www.duden.de/> (Stand 04.04.2012)

HELLBRÜCK Jürgen/ FISCHER Manfred, „Pruitt-Igoe und der Tag, an dem die moderne Architektur starb“, 07.06.2010, <http://www.scienceblogs.de/frischer-wind/2010/06/pruittigoe-und-der-tag-an-dem-die-moderne-starb.php> (Stand 04.04.2012)

INTERBORO PARTNERS, „NORCs in NYC“, 17.03.2010, <http://urbanomnibus.net/2010/03/norcs-in-nyc/> (Stand 05.04.2012)

KEENAN Chris, „Riverside Park Gets a Face Lift From Green Design“, 27.02.2012, <http://greenbuildingelements.com/2012/02/27/riverside-park-gets-a-facelift-from-green-design/> (Stand 03.03.2012)

KRUPA Frederique, „Hamilton Fish Park“, 04.05.1992, <http://www.translucency.com/frederic/hamfish.html> (Stand 04.04.2012)

LONG ISLAND EXCHANGE INC., „Heckscher State Park“, <http://www.longislandexchange.com/parks/heckscher-statepark.html> (Stand 04.04.2012)

MULVANEY Joyce, „MTA Bridges and Tunnels Special Archive: Treasure Trove of History“, 21.08.2008, <http://www.mta.info/mta/news/releases/?agency=bandt&en=080821-BT> (Stand 04.04.2012)

NEW YORK PRESERVATION ARCHIVE PROJECT, [http://www.nypap.org/content/robertmoses#footnote3\\_chrcawo](http://www.nypap.org/content/robertmoses#footnote3_chrcawo) (Stand 02.03.2012)

NYCHA, „Applying for Public Housing“, [http://www.nyc.gov/html/nycha/html/assistance/app\\_for\\_pubhsg.shtml](http://www.nyc.gov/html/nycha/html/assistance/app_for_pubhsg.shtml) (Stand 05.04.2012)

NYCHA, „Douglass Houses“, <http://www.nyc.gov/html/nycha/html/developments/mandouglass.shtml> (Stand 05.04.2012)



NYCityMap, <http://www.nyc.gov/citymap> (Stand 04.04.2012)

PARK, Begriffsklärung, [http://www.uniprotokolle.de/Lexikon/Park\\_%28Begriffskl%29.html](http://www.uniprotokolle.de/Lexikon/Park_%28Begriffskl%29.html) (Stand 04.04.2012)

ROBERT MOSESs & THE MODERN CITY, Homepage zur gleichnamigen Ausstellung, 2007, <http://www.learn.columbia.edu/moses/> (Stand 04.04.2012)

SKOLNIK Richard, „Robert Moses“, Encyclopedia Judaica, 2008, [http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/judaica/ejud\\_0002\\_0014\\_0\\_14253.html](http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/judaica/ejud_0002_0014_0_14253.html) (Stand 04.04.2012)

THADANI Diru A., „Towers in the park or ecological urbanism: Neither nor“, gepostet von Steuerville Robert, <http://bettercities.net/article/towers-park-or-ecological-urbanism-neither-nor-14884> (Stand 04.04.2012)

WIKIPEDIA, [http://de.wikipedia.org/wiki/John\\_Emerich\\_Edward\\_Dalberg-Acton,\\_1.\\_Baron\\_Acton](http://de.wikipedia.org/wiki/John_Emerich_Edward_Dalberg-Acton,_1._Baron_Acton) (Stand 05.04.2012)

WÖHLER Till, „Auftragskunst? Calatrava baut für Stadt Wien – ohne EU-Ausschreibung“, 06.02.2008, BauNetz, [http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen\\_Calatrava\\_baut\\_fuer\\_Stadt\\_Wien\\_ohne\\_EU-Ausschreibung\\_29690.html](http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen_Calatrava_baut_fuer_Stadt_Wien_ohne_EU-Ausschreibung_29690.html) (Stand 05.04.2012)

## Filme

PRESS Elizabeth, 2011, „MBA: Bicycling“, aus der Serie „Moving Beyond The Automobile“, <http://www.streetfilms.org/mba-bicycling/> (Stand 05.04.2012)

GARDEN DELI

GARDEN DELI FREE DELIVER





# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

## Abbildungsverzeichnis

### Einleitung

- S. 6 - 7      Titelbild Kapitel „Einleitung“: Flatiron Building, New York, 2011, Fotograf: WANIVENHAUS Philipp
- S. 16        Tabelle „Government of New York City“: Eigene Darstellung

### New York

- S. 26 - 27    Titelbild Kapitel „New York“: SoHo, New York, 2011, Fotograf: WANIVENHAUS Philipp

### Robert Moses

- S. 34 - 35    Titelbild Kapitel „Robert Moses“: Hausfassade in Manhattan, New York, 2011, Fotograf: WANIVENHAUS Philipp
- S. 37        Robert Moses: [http://www.uhhuhmarketing.com/resources/\\_wsb\\_343x249\\_RobertMosesWorkingHard.jpg](http://www.uhhuhmarketing.com/resources/_wsb_343x249_RobertMosesWorkingHard.jpg) (Stand 10.04.2012)
- S. 40        Robert Moses, Oktober 1952, Fotograf: Alfred Eisensteadt: [http://1.bp.blogspot.com/\\_mIPoGU4VqSk/S6OhTW8eShI/AAAAAAAAHJI/iXBq9ITaJbk/s1600-h/moses%5B1%5D.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_mIPoGU4VqSk/S6OhTW8eShI/AAAAAAAAHJI/iXBq9ITaJbk/s1600-h/moses%5B1%5D.jpg) (Stand 10.04.2012)

### Projekte: Erholungsgebiete

- S. 42 - 43    Titelbild Kapitel „Projekte: Erholungsgebiete“: Highline, New York, 2011, Fotograf: WANIVENHAUS Philipp
- S. 45        Long Island State Parks: Eigene Plandarstellung

- S. 46 New York City Parks: Eigene Plandarstellung
- S. 47 Spielplätze: Eigene Plandarstellung
- S. 48 Swimming Pools: Eigene Plandarstellung
- S. 49 Strände: Eigene Plandarstellung
- S. 53 Oben: Spielplatz Schema: Eigene Plandarstellung  
Unten: „Model Playground, between 25th and 30th avenues, Jackson Heights, 1934“ Quelle: BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses And The Modern City, The Transformation Of New York*, S. 176
- S. 56 „A girls softball team plays at Sara D-Roosevelt Playground, May-1-1935“:  
[http://www.nycgovparks.org/sub\\_about/parks\\_history/womens\\_history/images/A%20girls%20softball%20team%20plays%20at%20Sara%20D-Roosevelt%20Playground-May-1-1935-large.jpg](http://www.nycgovparks.org/sub_about/parks_history/womens_history/images/A%20girls%20softball%20team%20plays%20at%20Sara%20D-Roosevelt%20Playground-May-1-1935-large.jpg) (Stand 10.04.2012)
- S. 57 „Playground, Shore Parkway at 17th Avenue, December 13, 1941“ Quelle: BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses And The Modern City, The Transformation Of New York*, S. 182
- S. 60 Lageplan Sara Delano Roosevelt Park: Eigene Plandarstellung
- S. 62 Links: Luftaufnahme 1924: <http://gis.nyc.gov/doitt/nycitymap/> (Stand 10.04.2012)  
Rechts: Luftaufnahme 1951: <http://gis.nyc.gov/doitt/nycitymap/> (Stand 10.04.2012)
- S. 63 Oben: „Site of Sara Delano Roosevelt Park, before conversion, 1931“ Quelle: BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses And The Modern City, The Transformation Of New York*, S. 178  
Unten: „Overlooking Sara D. Roosevelt Park, Manhattan, August 24, 1936 “:  
[http://www.nycgovparks.org/sub\\_about/parks\\_history/recreation\\_centers/lg/sara\\_d\\_roosevelt\\_parkgeneral\\_view.jpg](http://www.nycgovparks.org/sub_about/parks_history/recreation_centers/lg/sara_d_roosevelt_parkgeneral_view.jpg) (Stand 10.04.2012)
- S. 64 Alle Pläne: Sara Delano Roosevelt Park: Eigene Darstellungen

- S. 65 Sara Delano Roosevelt Park: Eigene Plandarstellung
- S. 68 Oben: Hester Street Playground, 2011: Eigene Aufnahme  
Unten: Hester Street Playground, 2011: Eigene Aufnahme
- S. 69 Oben: Hester Street Playground, 2011: Eigene Aufnahme  
Unten: Lions Playground, 2011: Eigene Aufnahme

**Projekte: Straßen und Brücken**

- S. 70 - 71 Titelbild Kapitel „Projekte Straßen und Brücken“: Brooklyn Bridge, New York, 2011, Fotograf: WANIVENHAUS Philipp
- S. 72 - 73 Von Robert Moses errichtete Straßen und Brücken: Eigene Plandarstellung
- S. 76 „Regional Highway Routes, May 1928, published in the *Regional Plan of New York and Its Environs, 1929*“ Quelle: BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses And The Modern City, The Transformation Of New York*, S. 88
- S. 79 Cross Bronx Expressway, ausgeführte und alternative Route: Eigene Plandarstellung
- S. 80 Links: Cross Bronx Expressway: <http://dcrit.sva.edu/view/readingroom/the-power-broker-one-mile/> (Stand 10.04.2012)  
Rechts Cross Bronx Expressway: <http://dcrit.sva.edu/view/readingroom/the-power-broker-one-mile/> (Stand 10.04.2012)
- S. 81 Oben: Shore Parkway: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Shore\\_Pkwy\\_fr\\_VzB\\_5BBT\\_jeh.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Shore_Pkwy_fr_VzB_5BBT_jeh.jpg) (Stand 10.04.2012)  
Unten: Robert F. Kennedy Bridge (ehemals Triborough Bridge): [http://gothamist.com/2008/01/22/rfk\\_1.php](http://gothamist.com/2008/01/22/rfk_1.php) (Stand 10.04.2012)
- S. 82 Lageplan West Side Improvement: Eigene Plandarstellung
- S. 85 Links: „West Side Improvement From the Air - Fall of 1934“ Quelle: MOSES Robert, New York City Department Of Parks, *West Side Improvement*, 12.10.1937  
Rechts: „West Side Improvement From the Air - Sept. 15th 1934“ Quelle: MOSES Robert, New York City Department Of Parks, *West Side Improvement*, 12.10.1937

- S. 89 „Blick nach Süden entlang des West Side Improvement“ Quelle: BURNS Ric/  
SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 433
- S. 90 - 93 West Side Improvement: Alle Pläne eigene Darstellung
- S. 94 Riverside Park, 2011: Eigene Aufnahme
- S. 95 Henry Hudson Parkway und Promenade, 2011: Eigene Aufnahme
- S. 96 Links: Henry Hudson Parkway zwischen 72nd und 125th Street, 2011: Eigene Aufnahme  
Rechts: Henry Hudson Parkway auf Höhe Harlem, 2011: Eigene Aufnahme
- S. 98 Henry Hudson Parkway: <http://www.nyc-architecture.com/SPEC/088.jpg> (Stand 11.04.2012)

### **Projekte: Urban Renewal**

- S. 100 - 101 Titelbild Kapitel „Projekte: Urban Renewal“: Manhattantown Title I (Park West Village), New York, 2011: Eigene Aufnahme
- S. 103 Title I Projekte und Mitchell Lama Housing: Eigene Plandarstellung
- S. 105 New York Housing Types 1800 - 1901: Eigene Plandarstellung nach Vorlage von:  
HALPRIN Lawrence & Associates, *New York New York*, S. 98 - 99
- S. 109 „Land Use“ Quelle: COMMITTEE ON SLUM CLEARANCE PLANS, *Manhattantown Slum Clearance Plan under Title I of the Housing Act of 1949*, S. 34 - 35
- S. 111 Manhattantown Construction Area, Air View, Quelle: COMMITTEE ON SLUM CLEARANCE PLANS, *Manhattantown Slum Clearance Plan under Title I of the Housing Act of 1949*
- S. 112 Lageplan Manhattantown: Eigene Plandarstellung
- S. 115 Oben links: „Population Density“: Quelle: COMMITTEE ON SLUM CLEARANCE PLANS, *Manhattantown Slum Clearance Plan under Title I of the Housing Act of 1949*, S. 42  
Oben rechts: „Age of Existing Structures“: Quelle: COMMITTEE ON SLUM CLEA-

RANCE PLANS, *Manhattantown Slum Clearance Plan under Title I of the Housing Act of 1949*, S. 38

Unten: „Aerial View“ Quelle: COMMITTEE ON SLUM CLEARANCE PLANS, *Manhattantown Slum Clearance Plan under Title I of the Housing Act of 1949*, S. 12 - 13

- S. 116 „Site of Manhattantown Title I, looking east, [...] on cleared block, ca. 1958“  
Quelle: BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses And The Modern City, The Transformation Of New York*, S. 262
- S. 120 Entstehung Manhattantown Title I: Alle Pläne eigene Darstellung
- S. 121 Oben links: „Tenement Museum“: <http://4.bp.blogspot.com/-FaZQSSdAK6s/TyYbX0UUXhl/AAAAAAAAAX8/OrlcSuUOoD8/s1600/tenement%2Bmuseum.jpg> (Stand 11.04.2012)  
Oben rechts: Manhattantown, 2011: Eigene Aufnahme  
Unten links: Frederick Douglass Houses, 2011: Eigene Aufnahme  
Unten rechts: Manhattantown, 2011: Eigene Aufnahme
- S. 122 Links: „Tenement Airshaft“: [http://1.bp.blogspot.com/\\_dgNPxBIFp40/S9Ca4x-kHtBl/AAAAAAAAACF0/ZB0D4syJxC8/s1600/american-cities-034.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_dgNPxBIFp40/S9Ca4x-kHtBl/AAAAAAAAACF0/ZB0D4syJxC8/s1600/american-cities-034.jpg) (Stand 11.04.2012)  
Rechts: „Tenement Yard“: <http://www.shorpy.com/files/images/4a18586u2.preview.jpg> (Stand 11.04.2012)
- S. 123 Oben links: Manhattantown „Green Mall“: Eigene Plandarstellung  
Oben rechts: Ausblick über die grüne Mall Richtung Central Park, 24.05.2011: <https://picasaweb.google.com/pwvillage/20110524#5610637954953681970> (Stand 11.04.2012)  
Unten links: Manhattantown, 2011: Eigene Aufnahme  
Unten rechts: Manhattantown, 2011: Eigene Aufnahme
- S. 124 Links: Klimaauswirkungen des Verhältnisses zwischen Gebäudehöhe und Abstand zum Nachbarhaus: Eigene Darstellung nach Vorlage von: HALPRIN Lawrence & Associates, *New York New York*, S. 88  
Rechts: „Manhattan Town Aerial View“ Quelle: Alcoa Properties Tenant Folder, 1960's, Given to Tenants when moved in.
- S. 125 Manhattantown, 2011: Alle Fotos eigene Aufnahmen.



## Robert Moses' Rollenbild

- S. 126 - 127 Titelbild Kapitel „Robert Moses' Rollenbild“: Hausmauer, Manhattan, New York, 2011, Fotograf: WANIVENHAUS Philipp
- S. 134 „Robert Moses with Battery Bridge Model“: [http://afflictor.com/wp-content/uploads/2010/12/Robert\\_Moses\\_with\\_Battery\\_Bridge\\_model.jpg](http://afflictor.com/wp-content/uploads/2010/12/Robert_Moses_with_Battery_Bridge_model.jpg) (Stand 11.04.2012)

## Manhattan Utopia

- S. 138 - 139 Titelbild Kapitel „Manhattan Utopia“: New York, 2011, Fotograf: WANIVENHAUS Philipp
- S. 141 Oben links: „Garden City“ Quelle: FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, Fotos zwischen S. 114 - 116  
Oben rechts: „La Ville Radieuse“: <http://www.cittasostenibili.it/urbana/img/le%20corbusier%20ville%20radieuse.jpg> (Stand 11.04.2012)  
Unten: „Broadacre City“ Quelle: FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, Fotos zwischen S. 114 - 116
- S. 148 Oben: „La Ville Contemporaine“ Quelle: FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, Fotos zwischen S. 114 - 116  
Unten: Stuyvesant Town, 2011: Eigene Aufnahme
- S. 149 Oben links: „Plan Voisin“ Quelle: FISHMAN Robert, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, Fotos zwischen S. 114 - 116  
Oben rechts: „Penn Station South“: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Penn\\_South\\_on\\_Ninth\\_Avenue.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Penn_South_on_Ninth_Avenue.jpg) (Stand 11.04.2012)  
Unten: Stuyvesant Town Luftaufnahme: [http://3.bp.blogspot.com/-bgfs26-DK\\_L8/Tt7Cno0miWI/AAAAAAAAAM0/CrxipS-Fqig/s1600/sty+town+2011.jpg](http://3.bp.blogspot.com/-bgfs26-DK_L8/Tt7Cno0miWI/AAAAAAAAAM0/CrxipS-Fqig/s1600/sty+town+2011.jpg) (Stand 11.04.2012)
- S. 153 Oben: „Spiele mit Straßenkreide, Prospect Place, Brooklyn, 1950“ Quelle: BURNS Ric/SANDERS James, *New York, Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute*, S. 493

Unten: „A girls softball team plays at Sara D-Roosevelt Playground, May-1-1935“: [http://www.nycgovparks.org/sub\\_about/parks\\_history/womens\\_history/images/A%20girls%20softball%20team%20plays%20at%20Sara%20D-Roosevelt%20Playground-May-1-1935-large.jpg](http://www.nycgovparks.org/sub_about/parks_history/womens_history/images/A%20girls%20softball%20team%20plays%20at%20Sara%20D-Roosevelt%20Playground-May-1-1935-large.jpg) (Stand 10.04.2012)

- S. 155 Spielplätze im Umkreis des Sara Delano Roosevelt Parks: Eigene Plandarstellung
- S. 160 Auswirkungen städtischer Schnellstraßen: Eigene Plandarstellungen
- S. 161 Im Detail des innerstädtischen Gefüges: Eigene Plandarstellungen
- S. 162 Oben: West Side Improvement: Eigene Plandarstellung  
Unten: West Side Improvement: Eigene Plandarstellung
- S. 163 Oben links: Zufahrten des Henry Hudson Parkway: <http://transportbox.blogspot.com/2007/06/robert-moses-new-yorks-master-builder.html> (Stand 11.04.2012)  
Oben rechts: Zufahrten des Henry Hudson Parkway: [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:George\\_Washington\\_Bridge\\_NY.JPG&filetimestamp=20050624011857](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:George_Washington_Bridge_NY.JPG&filetimestamp=20050624011857) (Stand 11.04.2012)  
Unten: „Access roads in Manhattan to the George Washington Bridge, January 1955, Rendering“: BALLON Hilary/ JACKSON Kenneth T., *Robert Moses And The Modern City, The Transformation Of New York*, S. 92
- S. 166 Manhattantown Schemas: Alles eigene Plandarstellungen
- S. 168 Oben: „Pruitt-Igoe“: <http://bloximages.newyork1.vip.townnews.com/stltoday.com/content/tncms/assets/v3/editorial/a/91/a9123e7a-bacd-55ab-8d09-79-ae4b7d82cf/4d9f9005cc9ef.image.jpg> (Stand 11.04.2012)  
Unten: „Stuyvesant Town“: [http://www.tropolism.com/30stuy\\_lg.jpg](http://www.tropolism.com/30stuy_lg.jpg) (Stand 11.04.2012)
- S. 170 Manhattantown im Vergleich zu den Frederick Douglass Houses, 2011: Alles eigene Aufnahmen

### **Aktuelle Tendenzen im Umgang mit Robert Moses' architektonischem Erbe**

S. 174 - 175 Titelbild Kapitel „Aktuelle Tendenzen im Umgang mit Robert Moses' architek-

tonischem Erbe“: Flatiron District, Manhattan, New York, 2011, Fotograf: WANIVENHAUS Philipp

- S. 177 „Play Street in Jackson Heights“: [http://www.sustainablecitiesnet.com/wp-content/uploads/2011/02/Playstreet-by-Dudley-Stewart\\_Copyright.jpg](http://www.sustainablecitiesnet.com/wp-content/uploads/2011/02/Playstreet-by-Dudley-Stewart_Copyright.jpg) (Stand 11.04.2012)
- S. 178 Links und rechts: Cheonggyecheon Freeway, links als Freeway, rechts nach seiner Umwandlung in einen Park: [http://www.streetsblog.org/wp-content/uploads/2006/12\\_4-10/seoul\\_highway\\_tear-down.jpg](http://www.streetsblog.org/wp-content/uploads/2006/12_4-10/seoul_highway_tear-down.jpg) (Stand 11.04.2012)
- S. 179 Links: Sheridan Expressway: <http://archpaper.com/news/articles.asp?id=5476> (Stand 11.04.2012)  
Rechts: Sheridan Expressway Proposal: <http://archpaper.com/news/articles.asp?id=5476> (Stand 11.04.2012)
- S. 181 „Norcs in NYC“: <http://urbanomnibus.net/2010/03/norcs-in-nyc/> (Stand 11.04.2012)

### **Schluss**

- S. 182 - 183 Titelbild Kapitel „Schluss“: Sara Delano Roosevelt Park, New York, 2011, Fotograf: WANIVENHAUS Philipp
- S. 186 - 187 Robert Moses' Lebenswerk: Eigene Plandarstellung

### **Literaturverzeichnis**

- S. 192 - 193 Titelbild „Literaturverzeichnis“: 68th Street Station, New York, 2011, Fotograf: WANIVENHAUS Philipp

### **Abbildungsverzeichnis**

- S. 202 - 203 Titelbild „Abbildungsverzeichnis“: Garden Deli, Manhattan, New York, 2011, Fotograf: WANIVENHAUS Philipp