

10.10.2011



BERNHARD  
LACHMANN

Forschungsarbeit zu dem Thema „Steuerung der Stadtentwicklung mit Projekten – Analyse, Bewertung und Verbesserung von imagefördernden Großprojekten“



Wien | San Jose, Kalifornien

# Inhaltsverzeichnis

<b>Kapitel Eins</b> .....	2
Basisinformationen .....	2
Vorstellung .....	3
Danksagung .....	5
Studium .....	6
Praktikum .....	7
Weiterbildung und Events .....	9
<b>Kapitel Zwei</b> .....	10
Methodik und Herangehensweise .....	10
<b>Kapitel Drei</b> .....	12
Die Stadt San Jose und ihre geopolitische Einbindung in die Bay Area .....	12
Wirtschaftliche Wandel .....	12
Demographischer Boom .....	13
Ungebremstes Wachstum vs. Wachstumspolitik .....	14
Melting Pot San Jose .....	18
Vorhandene Landnutzungs- und Entwicklungstrends .....	18
Entwicklungstrends im Wohnungsbau .....	21
Entwicklungstrends bei Gewerbegebieten und Industrieflächen .....	22
<b>Kapitel Vier</b> .....	23
Redevelopment Agency California .....	23
Finanzierung der Agency .....	23
Die Redevelopment Agency und ihre Aufgaben in San Jose .....	24
Programme der Redevelopment Agency in San Jose .....	26
Aktuelle Politik .....	27
<b>Kapitel Fünf</b> .....	29
Case Study „Santana Row“, San Jose .....	29
Shoppingcenter und ihr Beitrag in der Konsumgesellschaft .....	29
Hintergründe und Akteure im Planungsprozess der Santana Row .....	30
Betrachtung des Images der Santana Row .....	32
Lage und Fakten .....	33
Wunschvorstellungen aus dem General Plan 2020 und die Umsetzung in Santana Row .....	35
Herausforderungen, Ängste und Gefahren in der Diskussion um Santana Row .....	36
<b>Kapitel Sechs</b> .....	39
Zusammenfassung .....	39
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	43
<b>Tabellen- und Abbildungsverzeichnis</b> .....	44

# KAPITEL EINS

## BASISINFORMATIONEN

Marshall Plan Stipendiat:	Bernhard Lachmann e0640913@student.tuwien.ac.at
Studienrichtung:	Raumplanung und Raumordnung (MSc)
Stammuniversität:	Technische Universität Wien Fakultät für Architektur und Raumplanung Karlgasse 13 1040 Wien
Auslandsstudium:	10.02.2011 – 10.07.2011
Forschungsarbeit zu:	Steuerung der Stadtentwicklung mit Projekten – Analyse, Bewertung und Verbesserung von imagefördernden Großprojekten
Gastuniversität:	San Jose State University Department for Urban and Regional Planning One Washington Square San Jose, CA 95192 urbplan@sjsu.edu
Betreuer an Gastuniversität:	Prof. Dayana Salazar Phone +1-408-924-5854 Dayana.Salazar@sjsu.edu
Genehmigung der Forschung durch:	Division of Academic Affairs Pamela Stacks, Ph.D. +1-408-924-2427 Protokoll Nummer S1102159



ABBILDUNG 1: SYMBOLISCHE, EIGENE DARSTELLUNG

## Forschungsbericht

Bernhard Lachmann, BSc

---

### Steuerung der Stadtentwicklung mit Projekten- Analyse, Bewertung und Verbesserung von imagefördernden Großprojekten

#### VORSTELLUNG

Die vorliegende Arbeit ist der Abschlussbericht zu meinem fünf monatigem Forschungsaufenthalt an der San Jose State University, Kalifornien. Der Forschungsaufenthalt wurde von dem Department für „Urban and Regional Planning“ maßgeblich unterstützt und durch die Departmentsleiterin, Frau Prof. Dayana Salazar, persönlich betreut. Die Auswahl der Fallstudie „Santana Row“ erfolgte von Prof. Salazar.

Für die geführten Interviews und das Sammeln von Primär- und Sekundärliteratur musste ein Fernlehrgang und eine Genehmigung gemäß den Bestimmungen des Human Subjects Institutional Review Board an der San Jose State University eingeholt werden.

Die theoretisch erworbenen Kenntnisse wurden mit einem dem Sommersemester folgendem Praktikum bei der Stadtplanung San Jose vertieft. Auch diese Erfahrungen fließen in den Abschlussbericht mit ein.

Die aus dem Abschlussbericht hervorgehenden Erkenntnisse und Ergebnisse werden in die darauf folgende Master Thesis am Institut für „Real Estate Development“ an der TU Wien eingearbeitet. Sie bilden das Grundgerüst zu dem Leitgedanken von Stadtentwicklung mit privaten Investments. Darauf aufbauend kann ein Vergleich zu Stadtentwicklung mit Projekten in Österreich zu den USA gezogen werden.

Finanziert wurde der Auslandsaufenthalt im Sommersemester 2011 von der Marshall Plan Stiftung, Austria.

Sechs Kapitel unterteilen den Abschlussbericht zu dem Auslandsaufenthalt in Kalifornien. Kapitel Eins beinhaltet eine persönliche Zusammenfassung. Während sich Kapitel Zwei mit der Methodik und Herangehensweise befasst, wird im Kapitel Drei San Jose und seine geopolitische Einbindung in die Bay Area beschrieben. Wichtige wirtschaftliche Veränderungen und demographische Kennzahlen werden darin aufgeführt und genannt. Auch auftretende Landnutzungs- und Entwicklungstrends sind in diesem Kapitel aufgeführt. Die Funktion und Arbeit der Redevelopment Agency in San Jose findet im Kapitel Vier seine Würdigung. Als Beispiel zur Stadtplanung mit Projekten wird im Kapitel Fünf die Santana Row in San Jose analysiert. Im letzten Kapitel findet eine Synthese der Forschungsarbeit zu dem Thema „Steuerung der Stadtentwicklung mit Projekten – Analyse, Bewertung und Verbesserung von imagefördernden Großprojekten statt.

## DANKSAGUNG

Meinen speziellen Dank richtet sich an Dayana Salazar, Leiterin des Departments für Urban and Regional Planning, San Jose State University.

Auch möchte ich der Marshall Plan Stiftung für die finanzielle Unterstützung danken.

Folgenden und alle übrigen Personen, die mich bei meinem Auslandsaufenthalt unterstützt haben, möchte ich hiermit danken:

Meiner Familie

Michael Brilliot

Den Kollegen aus dem Department für Planning, Building and Code Enforcement, San Jose

Joseph Hordedel

Dennis Korabiac

Elisa Harvie

Rick Kos

Hillary Nixon

Arthur Kanonier

Dietmar Wiegand

Meinen Freunden aus San Jose, Berkeley und Santa Cruz

## STUDIUM

Um dem Wesen des Marshall Plan Scholarships der Transnationalen Kooperation zu entsprechen, war es mir wichtig, von Anfang an den Kontakt mit Personen in meiner mittel- und unmittelbaren Umgebung zu suchen. Über diese neugewonnen Kontakte erhoffte ich eine zielstrebige Integration in die Gesellschaft. Ein schier ungebremster Drang nach neuen Freunden und deren Bekannten holte mich ein. Ein soziales Gefüge, wie es in den USA vorherrscht, lebt praktisch von sozialen Kontakten in Netzwerken. Ähnlich wie bei Facebook und Co. gewinnt man über einen Freund gleich mehrere hinzu. Dadurch konnte ich an Informationen gelangen und gleichzeitig Schlüsselpersonen ausfindig zu machen. Anhand der Lebensgeschichten meiner amerikanischen Freunde orientierte ich mich an dem Gesellschaftsbild. Trotz anfänglichen Schwierigkeiten gelang es mir, mich äußerst gut in die Gesellschaft zu integrieren.



**ABBILDUNG 2: SAN JOSE STATE UNIVERSITY, EIGENE DARSTELLUNG**

Die aktive Teilnahme an Kursen an der San Jose State University sah ich unter dem oben genannten Ziel der Integration als obligatorisch an. Des Weiteren konnte ich so in das Bildungswesen hineinblicken und zusätzlich fachliche Informationen sammeln. Bei der Auswahl der Kurse legte ich den Fokus auf die Gegensätzlichkeit bzw. Herangehensweise von Problemlösungen im amerikanischen Planungssystem. Die ausgewählten Kurse standen im direkten Zusammenhang zu meinen persönlichen und fachlichen Neigungen.

URB 236: Urban and Regional Development Policy Analysis;

In diesem Kurs wurden analytische, historische und kulturübergreifende Planungszusammenhänge vertieft. Im Vordergrund stand die Analyse bestehender und zukünftiger Politikstrategien sowie die Eingabe von fundierten Erkenntnissen eigener Planungen über s.g. „Policy Memos“ in laufende Zielsetzungen der Politik. Ziel war es, über Diskussionen, finanztechnische und strategische Instrumente eine kritische Meinungsbildung in Planung und Politik zu erreichen.

URBP 203: Collaborative Neighborhood Planning

Community-Based-Planning stellt in San Jose einen wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung dar. Diese Lehrveranstaltung befasste sich unter anderem mit antizipativen Planungsansätzen in der Stadtplanung. Über eingehende Analysen und Interviews von Neighborhoods konnte ein bestehendes Gefährdungspotential für Fußgänger, Radfahrer und Schulkinder im Verkehr nachgewiesen werden. Neben planerischen Vorschlägen für eine Verringerung des Gefährdungspotentials von nicht motorisierten Personengruppen im Strassenverkehr, wurden aktiv Veranstaltungen unterstützt. Die Veranstaltungen richteten sich an alle Beteiligten, die das Fahrrad als alternatives Fortbewegungsmittel im Strassenverkehr nützen. Für die Schulkinder der Anne Darling Elementary School in San Jose wurde zusätzlich ein „bike-rodeo“, eine Art Hindernissparkours, veranstaltet. Die Schulkinder und ihre Eltern hatten überdies die Möglichkeit, über eine geführte Tour die sicherste Route

zur Schule zu erkunden. Die Veranstaltungen erfolgten zusammen mit CommUniverCity, einer Bürgerbeteiligung in San Jose.

### PRAKTIKUM

Die Marshall Plan Stiftung gab mir nach meinem offiziellen Studienaufenthalt zusätzlich die Möglichkeit, meiner Erkenntnisse durch ein Praktikum zu erweitern. Dank meinem gewonnenen Bekanntschaften und durch Teilnahme an verschiedenen universitären und anderen Events gelang es mir, einen Praktikumsplatz bei der Stadt San Jose, Department of Planning, Building & Code Enforcement, zu bekommen. Anfangs bestand meine Aufgabe in dem vierwöchigen Praktikum darin, meinen Vorgesetzten Michael Brilliot bei seinen Aufgaben zu unterstützen. Über die Teilnahme an seinem Tagesgeschäft hatte ich nahezu unbegrenzten Einblick in die Planungsaufgaben der Stadt San Jose. Ich nahm an wöchentlichen Ausschusssitzungen ebenso teil, wie an Projektbesprechungen mit anderen Planungsgruppen bzw. Entscheidungsträgern örtlicher Interessensverbände. Die erlernten Methoden und Erfahrungen aus den o.g. Lehrveranstaltungen sowie die bis dorthin gesammelte Lebenserfahrung, halfen mir extrem bei dem Verständnis der Bedürfnisse aller Beteiligten.

Bei folgenden Projekten der Stadtplanung konnte ich teilnehmen:

Alum Rock BART Extension: Die maßgeblichen Initiatoren des Alum Rock Projektes legen es darauf an, über einen Bottom-up Ansatz aktiv an der Stadtplanung mitzubestimmen. Der Hintergrund zu der planerischen Eingabe dieser Gruppe fand sich in der Schnellbahnerweiterung (BART) von Fremont über Alum Rock bis hin zu der Zentralbahnstation Diridon am Rande der San Jose Downtown. Besonders die angrenzenden neighborhoods im Stadtteil Alum Rock würden bei dieser Schnellbahnerweiterung eine besondere Entwicklung erfahren.

Die Gegend kann derzeit als Randgebiet von San Jose beschrieben werden. Entlang der Zentralverbindungsachsen Santa Clara und San Fernando bildeten sich im Verlauf der Stadtentwicklung größtenteils Einfamilienhaussiedlungen im Blockraster. Kleinere Geschäfte, Bars und Restaurants siedelten sich entlang der Verbindungsachsen an und bildeten somit das für den Stadtteil charakteristische Bild. Alum Rock, als typischen Ausdruck städtischer Entwicklung innerhalb des Urban Sprawls, erfuhr wie auch andere städtische Gebiete innerhalb San Joses keine höherwertige Entwicklung. Entlang der Santa Clara Street haben die Gebäude maximal drei Stockwerke. Ausserdem durchtrennt eine städtische Autobahn diesen Stadtteil, was zu einer erheblichen Verkehrs- und Emissionsbelastung (Lärm, Abgase) führt.

Die Ansätze der örtlichen Planungsgruppe, unterstützt von CommUniverCity, beschäftigen sich mit der baulichen Verdichtung entlang der Hauptverbindungsachsen. In ausgewählten Bereichen von Alum Rock sollen bis zu 7-stockige Mixed-Use Developments entstehen. Plätze und Grünanlagen sollen zur Stadtteilbildung und zur Identifikation mit diesem beitragen. Auf „walkability“ (Benutzerfreundlichkeit für Fußgänger) wird in besonderem Maße Wert gelegt, ebenso wie auf eine sinnvolle Parkraumgestaltung. Die Integration der verdichteten Baukörper in die Resident Neighbourhoods soll stufenförmig erfolgen, um die best mögliche



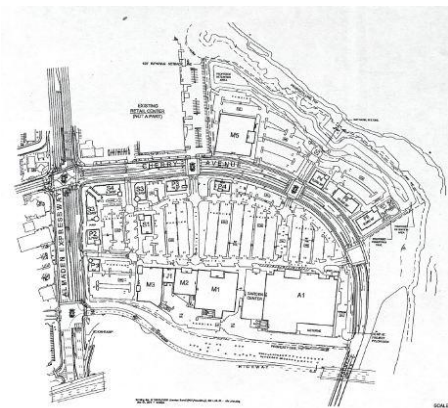


**ABBILDUNG 3: COMMUNIVERCITY EVENT, EIGENE DARSTELLUNG**

Akzeptanz bei den Anrainern zu erreichen. Diese bestimmen wiederum über ihre lokale Planungsgruppe bei der Entwicklung mit.

Bei der Bekanntgabe der vorläufigen Verdichtungsmaßnahmen in Alum Rock nahm ich an einem Community Meeting teil. Bei dem Treffen wurden alle Anrainer und Interessenten dazu eingeladen, die vorliegenden Planungsmaßnahmen zu bewerten und zu diskutieren. Meine Aufgabe bestand darin, die Aussagen der Teilnehmer zu dokumentieren.

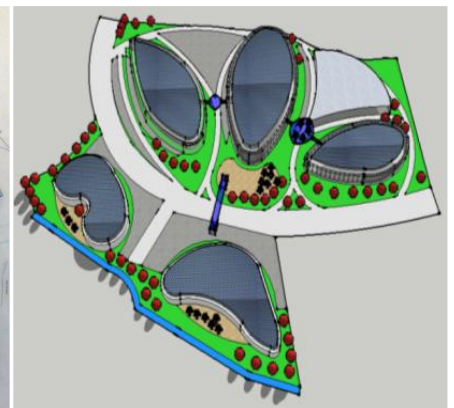
In der zweiten Hälfte des Praktikums durfte ich anhand vorgelegter Projekteinreichungen von Developern Korrekturen vornehmen. In beiden Fällen konnte ich mich nicht mit dem Entwurf des Developers zufrieden geben. Diese Entwürfe waren meines Erachtens unreif, uneffektiv und nicht in die urbane Situation integriert. Dies folgte dazu, dass ich kurzerhand zwei eigene Entwürfe zeichnete und sie den Kollegen und den Direktoren in einer Präsentation näher brachte. Die Reaktion meiner Kollegen war für mich überraschend gut. Auch sie hatten nicht mit einer so qualitativen Verbesserung der ursprünglichen Projekte gerechnet.



**ABBILDUNG 6: ENTWURF DEVELOPER, CITY OF SAN JOSE**



**ABBILDUNG 5: VORENTWURF ALMADA SHOPPING CENTER, EIGENE DARSTELLUNG**



**ABBILDUNG 4: ENTWURF ALMADA SHOPPING CENTER, EIGENE DARSTELLUNG**

## WEITERBILDUNG UND EVENTS

Am 03.06.2011 hatte ich die Möglichkeit, an einer Sitzung des Urban and Regional Planning Department Advisory Committee and Faculty Referat teilzunehmen. In einer eigenen Redezeit stellte ich die Marshall Plan Stiftung in Austria kurz vor und begründete meinen Aufenthalt in San Jose. An der Sitzung nahm die Vorsitzende des College of Social Science in San Jose, Direktoren von staatlichen Einrichtungen, Stadtteilräte und Professoren der San Jose State University teil.

Während meines Aufenthaltes trat ich in das Urban Land Institut als Mitglied ein und belegte folgende Veranstaltungen:

- ULI San Francisco YLG - Deal Crawl: Berkeley
- ULI San Francisco YLG - Fireside Chat with Barry Swenson
- ULI San Francisco - "What Direction Housing? An In-depth Discussion of Near-term and Long-term Trends"
- ULI San Francisco - Who Wants to Build a House? A Look at the Future of Homebuilding in the Bay Area

## KAPITEL ZWEI

### METHODIK UND HERANGEHENSWEISE

Anders als bei anderen Disziplinen ist es in der Raumplanung wichtig, sein Umfeld kennen zu lernen und zu verstehen. Analytische Zugänge helfen zwar die Rahmenbedingungen und Hintergrundinformationen zu beleuchten. Eine tatsächliche Identifizierung mit dem Raum erfolgt jedoch nicht unbedingt. Der Raum, ein geographischer, historischer, soziologischer, ökonomischer oder politischer Ort ist das Zusammenspiel unterschiedlicher Nutzungen auf allen Ebenen. Es sind jene Handlungen des Menschen, die den Raum in seiner Gesamtheit prägen. Dem individuellen Betrachter des Raumes gilt es, mit seinen akustischen und visuellen Fähigkeiten den Raum wahrzunehmen, um ihn somit zu erfahren.



ABBILDUNG 7: SYMBOLISCHE, EIGENE DARSTELLUNG

Bei einem längeren Auslandsaufenthalt ist es schwer, die Grenzen des Raumes in der Betrachtung abzustecken. Nicht das alleinige Objekt ist Bestandteil der Analyse, sondern auch die angrenzenden Grundstücke, das Stadtviertel, die Stadt, die Region, das Bundesland, Amerika und die darin vernetzenden Strukturen der Gesellschaft, des Verkehrs, der Ökologie und den Wirtschaftsbeziehungen. Im Kontext verliert das eigentliche Objekt an Bedeutung und fügt sich nur als Teil in ein großes Ganzes mit ein.

Der Raum als Labor für Erlebnisse – es ist daher wichtig, das „Umfeld“ so intensiv wie möglich zu erleben. Innerhalb des Auslandsaufenthalts wurden Erfahrungen in drei verschiedenen

Städten der Bay Area gewonnen. Alle drei Städte waren trotz ihrer gemeinsamen geografischen Region sehr unterschiedlich.

Ausgehend von San Jose waren gravierenden Unterschiede von deutsch/österreichischen Städten zu amerikanischen Städten zu erkennen. „Eine Stadt der Arbeiter mit familiärem Charakter“, wie sie der Interviewpartner Michael Brilliot, Manager in der Stadtplanung San Joses, nannte. Großzügig angelegte Stadtviertel mit Einfamilienhäusern bestimmen weite Teile des Stadtbildes San Joses. Hingegen wirkte Berkeley elitär, ökologisch orientiert und fast schon mehr europäisch als amerikanisch. Während in San Jose durch Clubs und Bars die Nacht zum Tag wurde, war es in Berkeley bieder still. Auch gab es in Berkeley unzählige, kleine Nahversorgungseinrichtungen mit Gütern des täglichen Gebrauchs und Modegeschäfte. Selbst die drei Kinos in Berkeley zeigten eher alternative Filme anstelle der überall gespielten Mainstreammovies. In San Jose dominierten Shoppingcenter. Die Nahversorgung insbesondere in Downtown empfand ich als nicht ausreichend und äußerst automobilorientiert.

Beide Orte sind sicher von der Bevölkerungsgröße und Bevölkerungszusammensetzung nicht vergleichbar. Dennoch herrschte in Berkeley eine völlig andere Atmosphäre, die mir als Betrachter unmittelbar auffiel.

Die dritte Station war Santa Cruz. Diese Stadt hob sich alleine schon durch die abgeschiedene, geographische Lage von den anderen beiden ab. Auch hier war ein eher alternativer Lebensstil zu beobachten. Santa Cruz ist eine Universitätsstadt mit einer starken Orientierung an Outdooraktivitäten. Dies zieht viele nationale und internationale Touristen an.

Bei den Aufenthalten in den drei Städten lernte ich zu beobachten, zuzuhören und Erfahrungen durch das bloße Tun zu sammeln. Die Ergebnisse daraus waren sowohl positiv als auch negativ. Die subjektiven Eindrücke des Aufenthaltes finden in den Bericht ebenso Geltung wie die Literaturrecherche und die geführten Interviews.

Ein Schwerpunkt der Analyse dieser Arbeit sollten Ergebnisse aus Interviews und einer Umfrage sein. Wie bereits beschrieben, war es für die Umfrage und die Interviews notwendig, eine Genehmigung des IRB Board der Universität San Joses zu besitzen. Die Ausarbeitung der Bewerbung und die anschließende Wartezeit der Genehmigung verzögerten den Ablauf der Recherche enorm. Auch scheiterte teilweise die Kontaktaufnahme zu beteiligten Unternehmen, die im Interessensbereich der Forschung lagen. Trotz mehrmaligen Anschreiben und telefonischen Anfragen waren bislang die meisten Unternehmen nicht bereit, den Kontakt zu erwidern. Es konnten daher nur drei Interviews geführt werden. Die bewertete Qualität der geführten drei Interviews ist dagegen vergleichsweise hoch.

Die Befragung von Fußgängern in der Innenstadt wurde eingestellt. Die Erwartungshaltung der Befragten stimmte nicht mit meinen Vorstellungen überein. Auch war ich über die IRB Genehmigung dazu verpflichtet, keine (Geld-)Geschenke an die Befragten Personen auszugeben. Teilweise war die aufgebrachte Aggression der Befragten mir gegenüber auch sehr erschreckend. Eine Analyse über eine Passantenbefragung wäre sicherlich nützlich gewesen. Meine Erkenntnisse kann ich aber trotzdem auf Gespräche mit amerikanischen und internationalen Freunden und Bekannten stützen.

Die angegebenen Maße wurden aus dem amerikanischen Maßsystem umgerechnet. Bei der Umrechnung der Maßeinheiten wurde der Rechner von [www.jumk.de](http://www.jumk.de) verwendet.

## KAPITEL DREI

### DIE STADT SAN JOSE UND IHRE GEOPOLITISCHE EINBINDUNG IN DIE BAY AREA

Mit einer Gesamtfläche von 19.087 km<sup>2</sup> und einer Bevölkerung von 7.039.362 zählt die Bay Area zu den dynamischsten Metropolregionen in Nordamerika. In Nordamerika steht die Bay Area an 5. Stelle der größten urbanen Wirtschaftsräume. Sie gliedert sich in 10 politische Verwaltungseinheiten (Countys) mit 35 bedeutenden Städten. San Jose bildet mit 958.789<sup>1</sup> das größte urbane Zentrum gefolgt von San Francisco (ca. 744.041) und Oakland (ca. 397.067). Im Norden der Bay Area gilt Novato mit ca. 51.518 Bürgern als die kleinste Stadt.<sup>2</sup>

#### WIRTSCHAFTLICHER WANDEL

Während sich San Francisco als kulturelles Zentrum in der Region etabliert hat, gilt San Jose (SJ) als „Hauptstadt“ des Silicon Valleys. Seit über 60 Jahren erfährt SJ eine gewaltige Transformation. Vor 1950 war SJ eine eher kleine Gemeinde mit vorwiegend landwirtschaftlichen Betrieben. Farmen und Obstplantagen, sowie überschaubare Wohnbezirke (Neighborhoods) bildeten das charakteristische Bild von SJ. Auch die Stadtmitte (Downtown) entsprach den Ansprüchen und Bedürfnissen einer landwirtschaftlich orientierten Gesellschaft wieder. Nach dem 2. Weltkrieg erfuhr SJ in weniger als 10 Jahren einen gewaltigen wirtschaftlichen Boom. In den 60ern und 70ern wandelte die landwirtschaftlich orientierte Stadt hin zu einem experimentellen aber dennoch leistungsstarken Elektronikstandort. Innovative technologische Unternehmen, wie IBM, Adobe, Cisco Systems, etc. verhalfen San Jose zu seinem Image und leiteten eine neue Ära für die Stadt ein. Auf Basis des vorhandenen Wissens in Elektronik in der Rüstungsindustrie folgten diverse Innovationstrends und schufen neue Industrien.

Durch die Produktion und Entwicklung von integrierten Schaltkreisen, Computern und Internet gewann SJ über diese weltweit führenden Firmen der genannten Produkte an Bekanntheit. Heute befindet sich die weltweit größte Agglomeration an dieser Technologie basierten Unternehmen in SJ. Die Spezialisierungen reichen von Halbleitertechnik über Speichertechnologien zu Informationstechnologien. Softwareentwicklung, eCommerce und Social-Networking gehören ebenfalls zum Leistungsspektrum. Auch innerhalb nachhaltiger Energieerzeugung und Nanotechnologie nimmt SJ über seine angesiedelten Firmen eine Spitzenposition im Weltmarkt ein.<sup>3</sup> Die Innovationskraft lässt sich am besten über die Anmeldungen von Patenten belegen. Mit 27.237 ausgestellten Patenten belegte San Jose Platz Eins in „America’s Most Innovative Cities“.<sup>4 5</sup>

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/data/population/> [Zugriff am 01.10.11]

<sup>2</sup> URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/San\\_Francisco\\_Bay\\_Area](http://de.wikipedia.org/wiki/San_Francisco_Bay_Area) [Zugriff an 01.10.11]

<sup>3</sup> URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/gp\\_update/TFDraftPlan/005\\_Chapter1.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/gp_update/TFDraftPlan/005_Chapter1.pdf) [Zugriff am 01.10.11]

<sup>4</sup> URL: <http://www.statesman.com/business/austin-making-a-pitch-for-a-regional-patent-1381854.html?printArticle=y> [Zugriff am 01.10.11]

<sup>5</sup> URL: [http://www.forbes.com/2010/05/24/patents-funding-jobs-technology-innovative-cities\\_slide\\_2.html](http://www.forbes.com/2010/05/24/patents-funding-jobs-technology-innovative-cities_slide_2.html) [Zugriff am 01.10.11]

## DEMOGRAPHISCHER BOOM

Mit dem wirtschaftlichen Boom ging gleichzeitig ein demographischer Boom mit sämtlichen Ansprüchen an eine moderne Stadtentwicklung einher. Die Stadtbevölkerung von SJ wuchs durch eine gezielte Wachstumskampagne des Stadtplaners (City Manager) A.P. Hamann rapide an. Im Jahre 1950 betrug die Stadtbevölkerung 95.280 Einwohner. Zehn Jahre später stieg die Bevölkerung auf mehr als das Doppelte (204.196 Einwohner) an. Im Jahre 1965 konnte SJ 328.300 Einwohner in seinem Stadtgebiet zählen. Innerhalb von 5 Jahren wanderten abermals zusätzliche 131.613 Menschen zu. Bis 1975 waren es insgesamt 551.100 Einwohner in der Stadt.<sup>6</sup> Diese musste mit einer fast Versechsfachung der Bevölkerung und den sich daraus ergebenden Anforderungen und Problemen fertig werden.

Der Vollständigkeit halber gilt anzufügen, dass SJ auch zunehmend über Eingemeindungen angrenzender politischen Bezirke von dem Bevölkerungswachstum profitierte.<sup>7</sup>

Die hierdurch aufkommenden Probleme für die Stadt, die vor allem durch die immer neuen und ausufernden Siedlungsgebiete entstanden, schlugen sich negativ im Budget der Stadt nieder.<sup>8</sup> So war SJ nicht mehr in der Lage, anfallende technische und soziale Infrastruktur zu finanzieren und ausreichend bereitzustellen. Der enorme Leistungsdruck auf die Stadt und ihrer Planung aus dem immer mehr bevölkerten Gebiet führte dazu, dass seit den 70er Jahren planerische Instrumente zur Wachstumsbegrenzung eingeführt wurden. Diese sollte dem nahezu unkontrollierten Urban Sprawl (Zersiedelung) entgegenwirken.

---

<sup>6</sup> Vgl. Infill Developmet Strategy, City of San Jose, [http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/Annex\\_1860-2000.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/Annex_1860-2000.pdf) [Zugriff am 01.10.11]

<sup>7</sup> URL: <http://www.ti.org/vaupdate31.html> [Zugriff am 01.10.11]

<sup>8</sup> URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/smartgrowthtxt.asp#ugb> [Zugriff am 01.10.11]

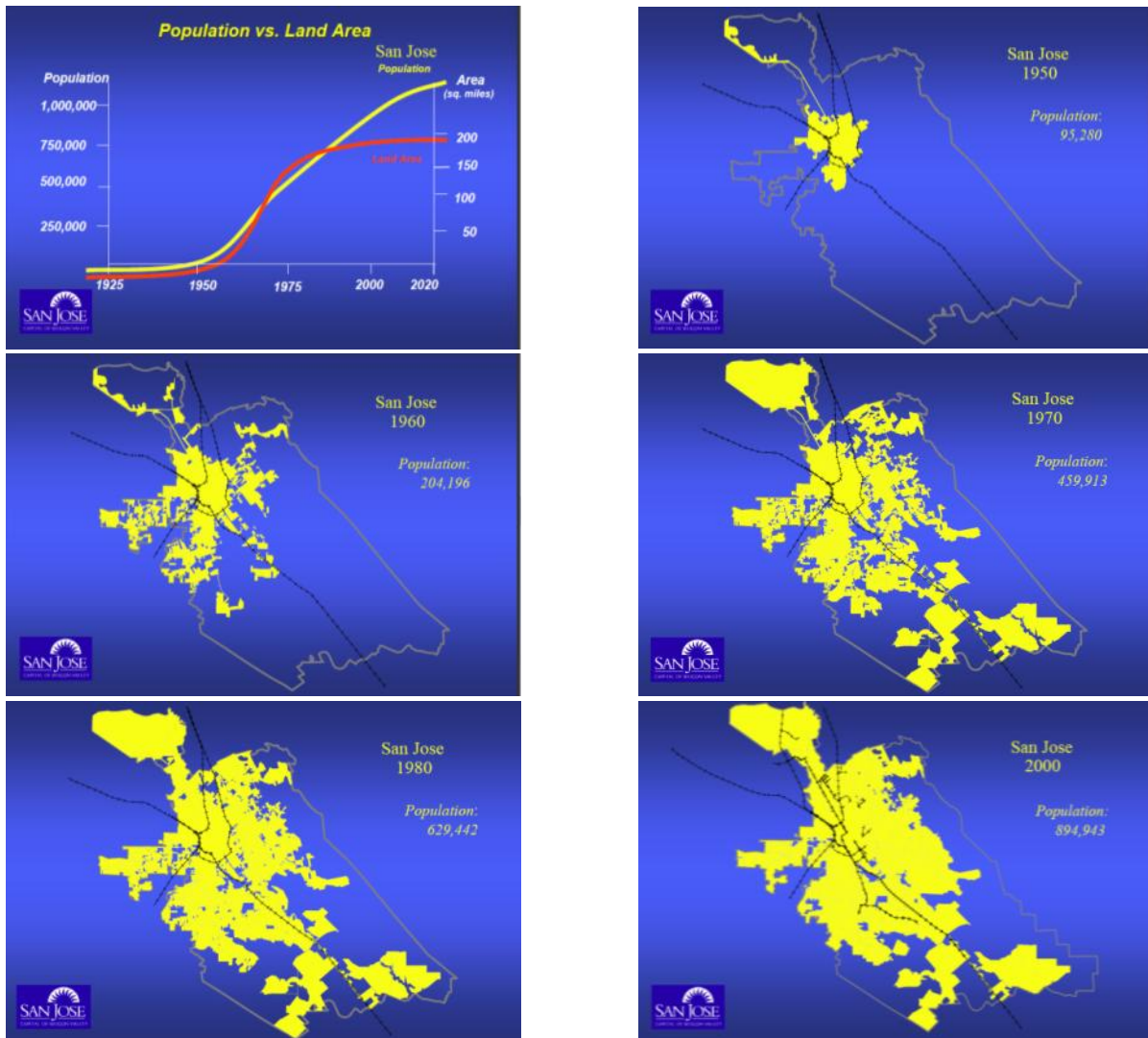


ABBILDUNG 8: BEVÖLKERUNGSWACHSTUM UND FLÄCHENVERBRAUCH, CITY OF SAN JOSE

### UNGEBREMSTES WACHSTUM VS. WACHSTUMSPOLITIK

Als Betrachtungsraum galt nicht nur die originäre Stadtfläche von 136 Quadratmeilen (352 km<sup>2</sup>), sondern zusätzlich eine Einflussphäre von 200 Quadratmeilen (517 km<sup>2</sup>) Umland auf die Stadt. In Zusammenarbeit mit Santa Clara County sollte die städtische Ausdehnung kontrolliert begrenzt werden. Bei dem Entwurf des General Plan '75 wurden 643.000 Personen für das Prognosejahr 1990 im Einzugsbereich von San Jose geschätzt. Beziehungswise sollten sich nicht mehr als 100.000 Menschen im Vergleich zu der Stadt im Umland aufhalten. Der Plan kategorisiert das Wachstum der angrenzenden Gebiete in vier Sparten und weist ihnen Wachstumsqualitäten zu:<sup>9</sup>

1. Nullwachstum: Bis 643.000 Menschen im Einzugsgebiet von San Jose
2. Moderates Wachstum: 795.000
3. Hohes Wachstum. 878.000 - unerwünscht
4. Maximales Wachstum: 1.036.00 – unerwünscht

9 URL: <http://www.ti.org/vaupdate31.html> [Zugriff am 01.10.11]

Die Alternativen „hohes“ und „maximales“ Wachstum galten als unerwünscht, weil dadurch mit einer starken finanziellen Belastung für die Umweltqualität und öffentliche Einrichtungen zu rechnen gewesen wäre. Eine mit Alternative 3 und 4 zwangsläufig einhergehende höhere Bebauungsdichte war ebenfalls unerwünscht. Daraus ergab sich eine Art Doppelziel des GP`75: Wachstum innerhalb der städtischen Grenzen und Beibehaltung der gängigen Baudichte.<sup>10</sup>

1990 betrug die Bevölkerung San Jose 782.248<sup>11</sup> Einwohner. Mit den geschätzten 100.000 Personen im Umland von San Jose wurde somit eine unerwünschte Wachstumsqualität erreicht. Während sich das Wachstum innerhalb der Grenzen SJ's verlangsamte, ließen sich in der Zeit von 1970 bis 1990 nahezu eine halbe Million Menschen in den Umlandgemeinden des Countys Santa Clara nieder. Daraus geschätzte 400.000 Personen zogen in den urbanen Einflussbereich der Stadt San Jose.<sup>12</sup>

Der nachfolgende Chart verdeutlicht den permanent neuen Bedarf an Wohneinheiten im Stadtgebiet. Die meisten Wohneinheiten wurden im Jahr 1985 (5431) und im Jahr 1998 (4860) errichtet. Im Jahre 1992 (1534) und 2007 (2170) wurden die wenigsten Wohneinheiten in der Geschichte von San Jose nach 1950 gebaut.<sup>13</sup>

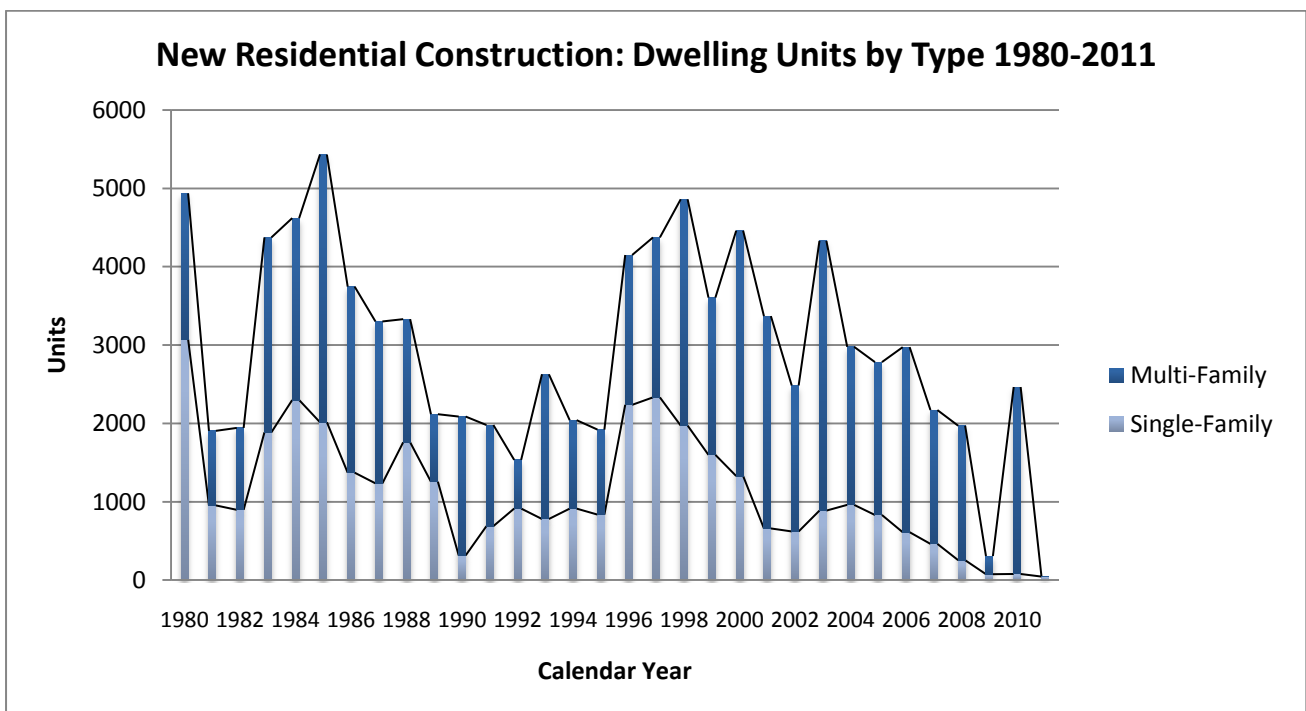


ABBILDUNG 9: WOHNHEINHEITEN NACH TYPEN, EIGENE DARSTELLUNG, GRUNDLAGE CITY OF SAN JOSE

10 URL: <http://www.ti.org/vaupdate31.html> [Zugriff am 01.10.11]

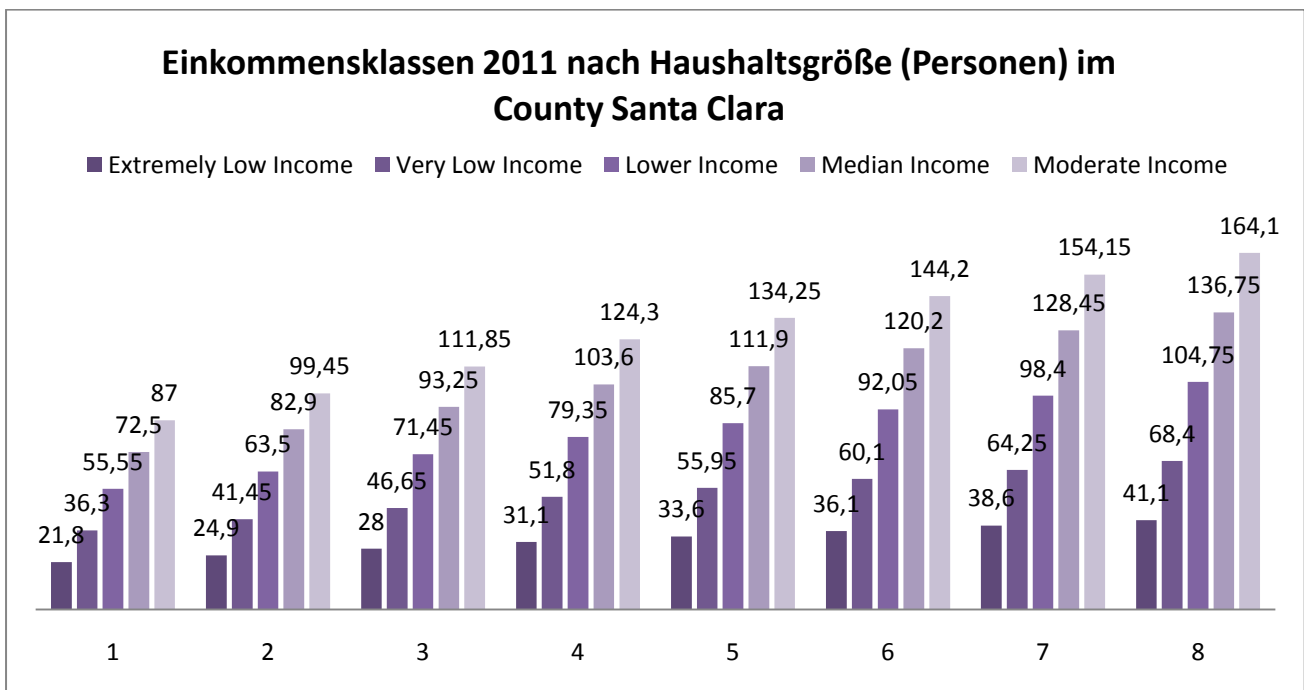
11 Vgl. Infill Developmet Strategy, City of San Jose, [http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/Annex\\_1860-2000.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/Annex_1860-2000.pdf) [Zugriff am 01.10.11]

12 URL: <http://www.ti.org/vaupdate31.html> [Zugriff am 01.10.11]

13 URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/data/build\\_permit\\_hist/table1.asp](http://www.sanjoseca.gov/planning/data/build_permit_hist/table1.asp) [Zugriff am 03.10.11]



Das Zusammenspiel aus den festgesetzten urbanen Wachstumsgrenzen und dem unerwünschten, stetigen Zuwanderungsdruck auf die Stadt SJ, ließen die Preise für Immobilien steigen. In den Jahren von 1976 bis 1990 stieg gemäß dem Department für Housing der Wert eines Einfamilienhauses um bis zu 365%. Bis Mitte 2001 war sogar ein Anstieg von 936% zu verzeichnen. Die aktuellen Preise für Immobilien betragen im Median im Stadtgebiet SJs 297.000\$ (Aug. 2011) für ein Einfamilienhaus. Die monatliche Durchschnittsmiete im Juni 2011 für privat genutzte Wohneinheiten 1.642\$ bei einer Auslastungsrate von 96%.<sup>14</sup> Die Bevölkerungsdichte wuchs auch von 3.300 Personen je Quadratmeile (2,6 km<sup>2</sup>)<sup>15</sup> auf 5.256 an.<sup>16</sup> Im Vergleich dazu zeigt der folgende Chart die verschiedenen Einkommenslevel kategorisiert nach Haushaltsgröße:<sup>17</sup>



**ABBILDUNG 10: EINKOMMENSKLASSEN NACH HAUSHALTSGRÖßEN, EIGENE DARSTELLUNG, GRUNDLAGE CITY OF SAN JOSE**

Die ausgewählten stadtplanerischen Instrumente und Programme gaben der Stadtplanung die Möglichkeit, entschieden gegen den Urban Sprawl vorzugehen:

- Urban Development Policy; Die erste Strategie, die das unkontrollierte Wachstum der Stadt SJ über ein Wachstumsmanagement eindämmen sollte. Dieses Urdokument aus dem Jahre 1970 beschreibt das so genannte Service Area-Konzept, den Bereich der Stadt, der städtischen Service in Anspruch nimmt. Nur innerhalb dieser neu gesetzten

<sup>14</sup> URL: <http://www.sjhousing.org/data/costs.html> [Zugriff am 03.10.11]

<sup>15</sup> URL: <http://www.ti.org/vaupdate31.html> [Zugriff am 01.10.11]

<sup>16</sup> URL: [http://en.wikipedia.org/wiki/San\\_Jose,\\_California](http://en.wikipedia.org/wiki/San_Jose,_California) [Zugriff am 01.10.11]

<sup>17</sup> URL: <http://www.sjhousing.org/data/eligible.html> [Zugriff am 03.10.11]

Grenzen dürfte Wachstum stattfinden. Bis heute ist diese Strategie in Kraft und wird eingehalten.<sup>18</sup>

- General Plan '75 aus dem Jahre 1976; Erster Generalplan der Stadt San Jose, der die Ziele und Strategien der Stadt in einem Flächenwidmungsplan (Land Use Plan) und in einem Verkehrsplan (Transport-Diagramm) dokumentierte. Landwirtschaftliche Flächen, Schutzgebiete im Hügelland, die wirtschaftliche Entwicklungsgebiete in der Stadtmitte, sowie industrielle Erweiterungsflächen wurden erstmalig dargestellt. Auch die kritische Auseinandersetzung zwischen der Raumplanung und geplanter technischer Infrastruktur fand Einfluss im GP'75. Selbst die Verringerung der Pendler(ströme) durch Anordnungsmechanismen der einzelnen Widmungen (residential, industrial, commercial, etc.) war Bestandteil dieses zweiten Urdokumentes. Auch Bestimmungen zu Minimalbebauungsdichten wurden festgelegt.<sup>19</sup>
- Horizon 2000 General Plan; 1984 wurde der GP'75 durch den Horizon 2000 General Plan neu aufgelegt. Wesentliche Veränderungen finden sich in der klaren Ausrichtung auf die fünf wichtigsten Strategien: Wachstumsmanagement, Wiederbelebung der Stadtmitte, Wirtschaftsförderung, Denkmalschutz und die „grüne Wachstumslinie“ (Greenline). Städtische Flächenreserven wurden im Coyote und Almaden Tal ausgewiesen.<sup>20</sup>
- San Jose 2020 General Plan; Nach der erfolgreichen Etablierung der vorrangegangenen Pläne legte GP2020 zukünftige Stadterweiterungsgebiete bzw. Gebiete mit einer geplanten höheren Verdichtung entlang von Korridoren (z.B. Lightrail) fest. Dies geschah auf Grund einer vorhergegangenen Fiskalanalyse. Im Fokus standen Einschränkungen der Stadtentwicklung am Stadtrand sowie Strategien zur nachhaltigen Stadtentwicklung (Housing and Sustainable City Major Strategies).<sup>21</sup>
- Urban Growth Boundary/Greenline Initiative; Die Urban Growth Boundary ist das neueste Instrument der Stadtplanung San Jose, um das Wachstum in der Stadt zu kontrollieren, ausreichend Grünraum bzw. Freiflächen zur Verfügung zu stellen und ein ausgeglichenes Budget zu haben.<sup>22</sup>

Die Urbane Wachstumsgrenze/Greenline beschreibt die dauerhafte Begrenzung der Urbanisierung im Stadtgebiet SJ. Vorrangig sollen bereits gewidmete bzw. so genannte Brownfields einer Revitalisierung zugeführt werden. Die Initiative steht auch in direkter Zusammenarbeit mit dem County Santa Clara. Die Initiative ergänzt die bestehenden Ziele und Strategien aus dem GP2020 mit<sup>23</sup>

- Identifizierung von städtischen und ländlichen Flächen
- Förderung von umwelt- und finanzpolitischer nachhaltiger inneren Entwicklung
- Schutz und Erhalt angrenzender Hügellandschaften, Feuchtgebiete und Freiflächen für zukünftige Generationen
- Schutz der öffentlichen Sicherheit und Gesundheit durch Verhinderung der Stadterweiterung in Gebieten mit Naturgefahren

---

<sup>18</sup> URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/sigdoc.asp> [Zugriff am 01.10.11]

<sup>19</sup> URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/sigdoc.asp> [Zugriff am 01.10.11]

<sup>20</sup> URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/sigdoc.asp> [Zugriff am 01.10.11]

<sup>21</sup> URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/sigdoc.asp> [Zugriff am 01.10.11]

<sup>22</sup> URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/smartgrowthtxt.asp#ugb> [Zugriff am 01.10.11]

<sup>23</sup> URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/sigdoc.asp> [Zugriff am 01.10.11]

- Schutz der Rechte von Immobilieneigentümer und der Öffentlichkeit durch langfristige städtische Entwicklung
- Festsetzung von Kriterien und Verfahren in der Erweiterung des Urban Green Belts
- Gemeinsame Landnutzungspläne und Entwicklungsstrategien mit dem County Santa Clara; Ziel: Kohäsion

## MELTING POT SAN JOSE

Als positiver Nebeneffekt der Bevölkerungsexplosion in San Jose über Dekaden hinweg, hat die Diversität der Bevölkerung Vorbildcharakter. San Jose bezeichnet sich selbst als Ort der „größten, meist etablierten und diversesten Stadtviertel“. <sup>24</sup> Nach eigenen Angaben finden 40% der Bewohner SJ ihren Ursprung außerhalb des US Territoriums. Die ethnische Vielfalt untergliedert sich in 33,2% lateinamerikanischer, 31,7% asiatischer Abstammung. 28,7% der Bevölkerung bezeichnet sich als „Weiß“ und 2,9% als „Afroamerikaner“. <sup>25</sup> Mit einer Kultur der gemeinsamen Werte zählt der Melting Pot „SJ“ zu den größten von Amerika. Dies trägt nicht nur zu unzähligen, gemeinsamen kulturellen Veranstaltungen und Gastronomie bei. San Jose dankt den Erfolg seiner Stadtentwicklung sowie dem Think Tank an Innovationen seiner Integration verschiedener Nationen.

## VORHANDENE LANDNUTZUNGS- UND ENTWICKLUNGSTRENDS

Der aktuelle Flächenwidmungsplan (Land Use Diagramm) zeigt ein doch sehr deutliches Bild. Innerhalb der 352 km<sup>2</sup> großen Stadtfläche sind 154 km<sup>2</sup> allein für bestehende Siedlungen gewidmet (ca. 43%). In den Siedlungsgebieten dominiert die Bauform des Einfamilienhauses. 117 Km<sup>2</sup> (78%) der Siedlungsfläche ist mit Einfamilienhäusern bebaut. Diese bilden die Wohnbezirke, die wiederum das charakteristische Bild von San Jose darstellen. Verdichtete Formen des Wohnens, wie zum Beispiel Eigentumswohnungen oder Apartmentkomplexe betragen 6,5% und finden sich entlang von Hauptverbindungsachsen (Straßen, Lightrail) oder in der Stadtmitte wieder. Doppelhaushälften (Duplex) nehmen 2,3% der gesamten Siedlungsfläche ein. Meist ist eine Durchmischung von Einfamilienhäusern und den verdichteten Wohnformen ausgeschlossen. Mehrfamilienkomplexe wurden erst ab der Mitte der 90'er Jahre gebaut. Dies war ein Ergebnis des damaligen General Plans. <sup>26</sup>

Nur in etwa 5% des städtischen Gebietes werden Geschäftsflächen (Commercial Uses) ausgewiesen. Diese beinhalten u.a. Einzelhändler, Arztpraxen, Kinos, Restaurants, Clubs und Autohändler. Unter „Commercial Use“ befinden sich auch vier bedeutende Shoppingcenter. Während die Shoppingcenter wie Valley Fair, Eastridge Mall und Oakridge mit jeweils bis zu 140.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche einen typischen Ausdruck suburbaner Stadtkultur darstellen,

<sup>24</sup> URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/gp\\_update/TFDraftPlan/005\\_Chapter1.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/gp_update/TFDraftPlan/005_Chapter1.pdf)  
[Zugriff am 01.10.11]

<sup>25</sup> URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/gp\\_update/TFDraftPlan/005\\_Chapter1.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/gp_update/TFDraftPlan/005_Chapter1.pdf)  
[Zugriff am 01.10.11]

<sup>26</sup> Vgl. Existing Land Use and Development Trends Background Report, Department of Planning, Building, Code Enforcment, 21.03.2008

bildet Santana Row eine Ausnahme. Dieses atypische Shoppingcenter verbindet die klassischen Erwartungen an ein gewöhnliches Shoppingcenter mit den Vorzügen der Atmosphäre eines europäischen Stadtplatzes. Hochwertige bzw. hochpreisige Einzelhändler, Restaurants und Bars vereinen sich zu einer Art künstliches Stadtzentrum.<sup>27</sup>

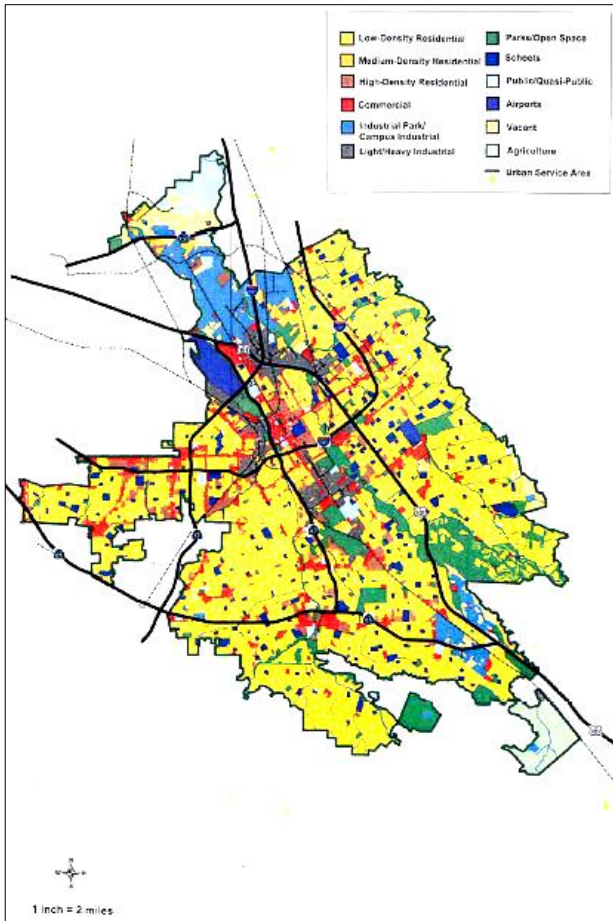


ABBILDUNG 11: VORHANDENE NUTZUNGSARTEN, CITY OF SAN JOSE

In älteren Stadtviertel SJ konzentrieren sich meist die Geschäft in den neun Neighborhood Business Districts (NBD)(Alum Rock Avenue, East Santa Clara Street, Japantown, Lincoln Avenue, Story Road, The Alameda, West San Carlos, Willow Street, Norht13th Street). Die NBD sind bekannt durch ihre Fußgängerfreundlichkeit. Sie bieten ausreichend Gelegenheit um zu Fuss oder mit dem Rad einzukaufen und folgen somit wachsenden Ansprüchen einer dezentralen Nahversorgung. Die Geschäfte sind nah zur Strasse ausgerichtet. Das Parken erfolgt an der Strasse. The Alameda NBD gilt als besonders, da er nicht nur Shops an der Strassenseite zeigt, sondern viel mehr s.g. Mixed Use Developments zulässt. Generell legen NBD vermehrten Wert auf einen Verzicht des privaten PKWs.<sup>28</sup>

Im Gegensatz zu den NBD bilden die Community Centers. Diese sind besser mit dem Auto zu erreichen. Die Miniaturshoppingcenter haben ca. eine Fläche von 12.000 m<sup>2</sup>. Ein Frequenzbringer (Big Box Chain Retailer) und kleinere Einzelhändler sind typische Mieter der Community Centers. Sie befinden sich häufig an Zu- und Ausfahrtstrassen sowie an Verkehrsknotenpunkte.<sup>29</sup>

Eine weitere Art von Commercial Areas sind Agglomerationen einer bestimmten Sparte. So finden sich entlang des Capitol Expressways und Stevens Creek Boulevard große Ansammlungen von Autohändlern und

Automotiv-Services.<sup>30</sup>

Die industrielle Nutzung der Stadtfläche macht 7,6% aus. Zu den Industrieflächen zählen die für das Silicon Valley bekannten High Tech Unternehmen mit ihren eigenen Versuchs- und Entwicklungslaboren (Computer, Biotech, nachhaltige Energiegewinnung). Größtenteils sind diese im Norden SJs angesiedelt. Aber auch traditionelle Industrien, wie das herstellende Gewerbe, Autorwerkstädten und Warenhäuser zählen zu dieser Widmungsform. Diese sind hauptsächlich in vier Gebieten SJ angesiedelt: Monterey Corridor, Center San Jose 1, Central San Jose 2 und Northeast San Jose.<sup>31</sup>

Unter die Rubrik „andere Landnutzungsformen“ werden städtische Parks, Freiflächen und öffentliche Plätze beschrieben. Auch Bildungseinrichtungen, öffentliche Gebäude, Behörden und Flächen für die Valley Transportation Authority (VTA) werden unter dieser Widmung

<sup>27</sup> ebd.

<sup>28</sup> ebd.

<sup>29</sup> ebd.

<sup>30</sup> ebd.

<sup>31</sup> ebd.

erfasst. 8,5% des städtischen Gebietes sind durch diese Widmung gekennzeichnet. Dies Gebiet entspricht 30 km<sup>2</sup>.<sup>32</sup>

Verfügbare Freiflächen werden mit einer Größe von ca. 20km<sup>2</sup> angegeben. Den größten Teil mit 65,9 Prozent machen die im General Plan 2020 designierten industrielle Flächen aus.<sup>33</sup>

Widmungsart	Fläche ~ (ha)	% Anteil
Wohnbebauung	15376	43,0
Einfamilienhäuser	11937	33,4
Mehrfamilienhäuser	2327	6,5
Doppelhaushälften	809	2,3
Mobil Homes	303	0,8
keine Wohnbebauung	4511	12,6
Industrieflächen	2731	7,6
Gewerbegebiete	1780	5,0
andere Widmungen	15885	44,4
Servitute	7486	20,9
Parks und Freiflächen	3035	8,5
Leerflächen	1985	5,5
Bildungseinrichtungen	1619	4,5
Behörden	1012	2,8
Flughafen	445	1,2
Mixed Use	303	0,8
<b>Summe</b>	<b>35772</b>	<b>100</b>

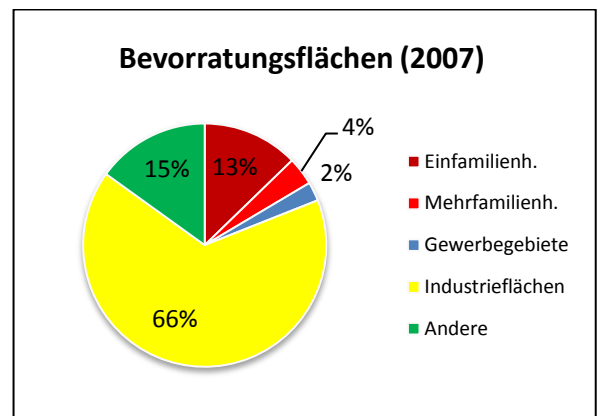
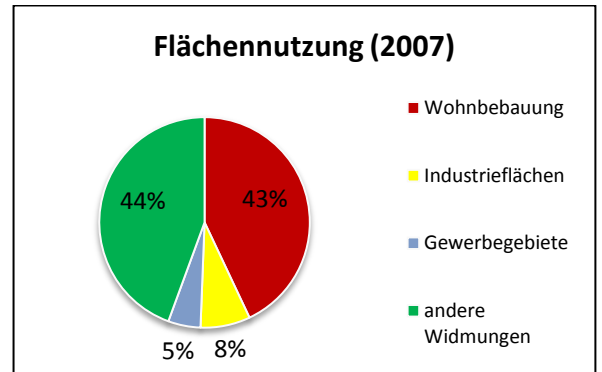


TABELLE 1: WIDMUNGSARTEN, KOMBINIERTE EIGENE DARSTELLUNG, GRUNDLAGE CITY OF SAN JOSE

<sup>32</sup> ebd.

<sup>33</sup> URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/data/vli/docs/vli\\_report.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/data/vli/docs/vli_report.pdf) [03.10.11]

## ENTWICKLUNGSTRENDS IM WOHNUNGSBAU

Im Bereich des Wohnungsbaus zeichnet sich ein deutlicher Trend in Richtung Verdichtung ab. Konnten sich im Jahre 1994 noch 17,1 Wohneinheiten 4047 m<sup>2</sup> (1 Acre) teilen, so verdoppelte sich die Durchschnittsdichte im Jahr 2007 auf fast 33,4 Wohneinheiten. Die Größe der Grundstücke bei den Einfamilienhäusern nahm im Bezug auf die gewollte Verdichtung kontinuierlich ab. 1950 konnten Grundstücke für Einfamilienhäuser noch eine Fläche von etwa 743m<sup>2</sup> vorweisen. Dreißig Jahre später schrumpfte die verfügbare Fläche je Einfamilienhaus auf 372 m<sup>2</sup> und in 1990 auf nur noch 186m<sup>2</sup> innerhalb des Stadtgebietes. Seit 2000 werden so genannten „Single-Family Detached Townhouses“ mit einer Dichte von 25 Einheiten je 4047m<sup>2</sup> gebaut.

Mehrfamilienhäuser stellen im Vergleich zu Einfamilienhäusern einen geringen Anteil dar. Entwicklungstrends führen aber zu immer neuen, dichteren und höheren Wohneinheiten. 1980 wurden hauptsächlich 2 stöckige Mehrfamilienhäuser gebaut. Die Entwicklung führte innerhalb von Verbindungsachsen und der Stadtmitte zu drei bis vier stockige Mehrfamilienhäuser mit integrierten Parkflächen und eigenen (Innen-)Höfe. Die Stadtplanung förderte über die Redevelopment Agency<sup>34</sup> den Bau von „mid-rise“ (8-17 Stöcke) und „high-rise“ (18+ Stöcke) innerhalb der Stadtmitte. Von insgesamt 18 projektierten Hochhaus-Wohnbauobjekten wurde eines fertig gestellt, fünf weitere waren im Jahr 2008 in Bau und 12 Objekte befinden sich weiterhin in Planung. Nach Angaben der Stadtplanung befinden sich durchschnittlich 268 Wohneinheiten in allen 18 Wohnbauprojekten.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Interview geführt mit Dennis Korabiak, Programmmanager bei Redevelopment Agency San Jose, 13.05.2011

<sup>35</sup> Vgl. Existing Land Use and Development Trends Background Report, Department of Planning, Building, Code Enforcement, 21.03.2008

## ENTWICKLUNGSTRENDS BEI GEWERBEBEGBIETEN UND INDUSTRIEFLÄCHEN

Bei den „nicht Wohnbaugebieten“, sprich Gewerbegebiete und Industrieflächen, brach die Entwicklung von neuen Flächen in diesen Widmungskategorien ein. Konnten im Jahre 1994

noch ca. 9ha an neuen Betriebsflächen gebaut werden, waren es in den Jahren 2002/2003 nur noch die Hälfte. Diese dramatische Änderung in dem Flächenbedarf neuer Industrie- und Gewerbebestandorte findet sich in der „dot-com bubble“ (Ende der 90er) und in dem „dot-com bust“ (Ende 2001) wieder.<sup>36</sup> Beides sind Ausdrücke für eine vorherrschende Rezession Ende des 20sten Jahrhundert mit einer sprunghaften Arbeitslosigkeit auf geschätzte 8%.<sup>37</sup> Der Arbeitsmarkt erholte sich ab 2002 langsam und führte vor allem innerhalb des High-Tech Sektors zu einer Veränderung in dem Erscheinungsbild. Schlüsselfaktoren in dem Veränderungsprozess der Neuwidmung von Gewerbe- und Industrieflächen sind die Intensivierung der Nutzung von Gebäuden und Flächen sowie kompakte vier bis sechs geschossige Gebäudetypen. Weiterhin geht die Raumgestaltung bei Bürogebäuden nur noch von einem Durchschnitt von 9,25m<sup>2</sup> bis 11,61m<sup>2</sup> pro Person aus. Vor der Rezession waren es ca. 27,87m<sup>2</sup> pro Person.<sup>38</sup>

Seit den frühen 90ern, als Mixed Use Developments als Exoten in der Stadtentwicklung von San Jose galten, stabilisierte sich das Interesse und der Markt für diese Bebauungsform. Mixed Use werden im GP2020 als „nicht Wohnflächen“ designiert. Man bezeichnet darunter eine Durchmischung der Nutzen von Gewerbe und Wohnen. Von 1994 bis 2005 wurde an 18 Mixed Use Objekten gebaut. Weitere sieben Objekte folgten in 2007.<sup>39</sup> Seit dem Beschluss der „smart grow“ Strategie<sup>40</sup> regt die Stadt SJ den Bau von Mixed Use Developments vor allem entlang von Transitstrecken (z.B. Light Rail) an.

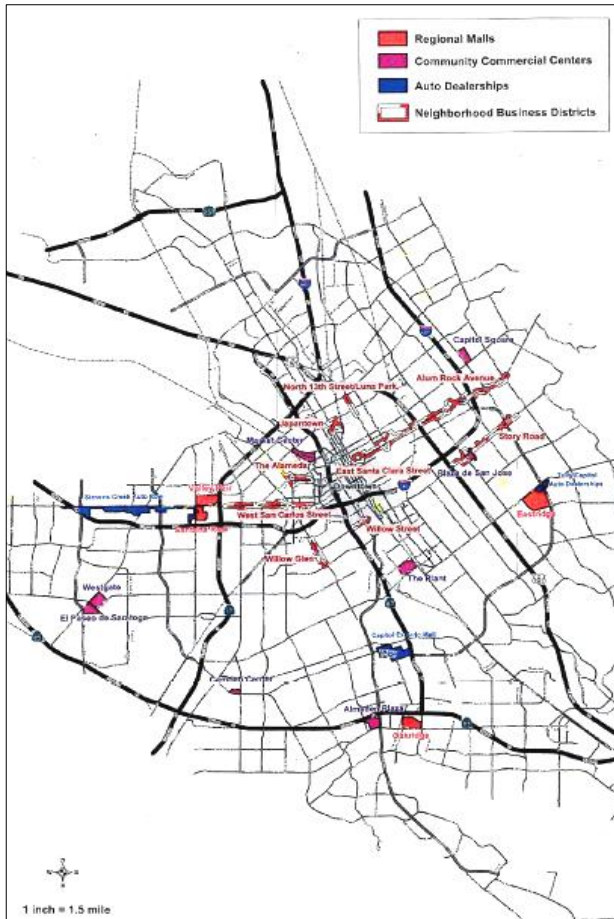


ABBILDUNG 12: EINZELHANDELSFLÄCHEN, CITY OF SAN JOSE

<sup>36</sup> ebd.

<sup>37</sup> URL: <http://www.sanjoseca.gov/mayor/goals/budget/BSAG/01-07-08/San%20Jose%20Structural%20Deficit%20Report.pdf> [Zugriff am 03.10.11]

<sup>38</sup> Vgl. Existing Land Use and Development Trends Background Report, Department of Planning, Building, Code Enforcment, 21.03.2008

<sup>39</sup> ebd.

<sup>40</sup> URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/smartgrowthtxt.asp#ugb> [Zugriff am 03.10.11]

## KAPITEL VIER

### REDEVELOPMENT AGENCY CALIFORNIA

Als Antwort auf die zunehmende Verschandelung und Verfall der Ortsbilder und als eine Maßnahme zur Wirtschaftsförderung wurde 1945 die Redevelopment Agency (RDA) in Kalifornien gegründet.<sup>41</sup> Die halbstaatliche Organisation unterliegt kalifornischem Bundesrecht. Sie ist befähigt, städtische Problemzonen zu identifizieren und sie einer Revitalisierung zuzuführen. Renovierungsbedürftige Stadteile, die für private Investoren nicht attraktiv waren, sollten durch Investitionen der RDA aufgewertet werden. Durch die gesetzten Maßnahmen wurden Arbeitsplätze in diversen Branchen geschaffen, finanziell tragbarer Wohnraum für Familien zur Verfügung gestellt und Stadteile einer sozialen und exekutiven Kontrolle unterworfen. RDA Projekte sorgen ebenfalls für eine Verbesserung der Infrastruktur sowie für Sauberhaltung der Umwelt in unterentwickelten Stadtteilen.<sup>42</sup> Innerhalb der letzten 60 Jahre wurden von den Städten und Counties 420 RDA gegründet.<sup>43</sup>

### FINANZIERUNG DER AGENCY

Zur Finanzierung der RDA stand ein 1952 beschlossenes Steuergesetz zur Verfügung. Die lokalen Steuereinnahmen sollten wiederum für lokales Wirtschaftswachstum eingesetzt werden. Wurde eine Fläche als Sanierungsgebiet ausgewiesen, verkaufte die RDA Anleihen, um die Investition zu finanzieren. War das Projekt erfolgreich am Markt etabliert worden, erhielt die RDA eine Rückzahlung in Form von eingenommener Grundsteuer. Die Grundsteuer wird am Wert der Immobilie bemessen. Durch gezielte, neue Investitionen sollte somit der Wert der projektierten und der umgebenden Grundstücke gesteigert werden.<sup>44</sup>

Derzeitig wird die neu eingenommene Grundsteuer auf drei Bereiche aufgeteilt. Die in der unten stehenden Grafik angegebenen 42% der Grundsteuer werden dazu verwendet, um die ausgegebenen Anleihen zurückzuzahlen und die anfallenden Zinsen zu tilgen. 36% der gesamt fälligen Grundsteuer aus dem Projektgebiet dienen als Reinvestition in andere Zuständigkeitsgebiete der örtlichen RDA. Die dargestellten 22% werden für die Finanzierung von Bedürfnissen von Schulen, Städten, Countys und anderen lokalen, öffentlichen Einrichtungen verwendet.<sup>45</sup>

---

<sup>41</sup> URL: <http://www.sjdistrict1.com/newsletter/NewsletterArticles/2011-August-RDA.pdf>  
[Zugriff am 03.10.11]

<sup>42</sup> URL: <http://www.chico.ca.us/econdev/documents/faq.pdf> [Zugriff am 03.10.11]

<sup>43</sup> URL: <http://www.scpr.org/news/2011/02/02/23655/how-redevelopment-agencies-work-and-why-gov-brown/> [Zugriff am 03.10.11]

<sup>44</sup> URL:  
<http://online.wsj.com/article/SB10001424052748703921504576094331686810212.html>  
[Zugriff am 03.10.11]

<sup>45</sup> URL:  
<http://online.wsj.com/article/SB10001424052748703921504576094331686810212.html>  
[Zugriff am 03.10.11]



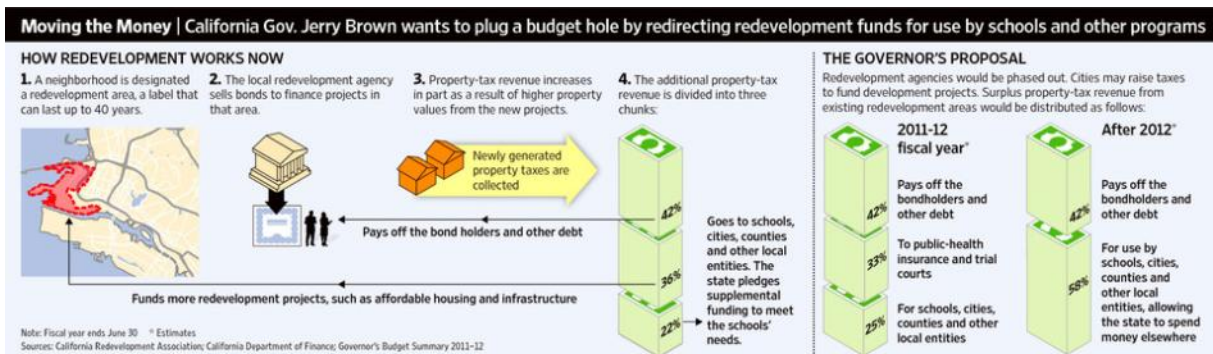


ABBILDUNG 13: FUNKTIONSWEISE DER RDA IN KALIFORNIEN, THE WALL STREET JOURNAL

## DIE REDEVELOPMENT AGENCY UND IHRE AUFGABEN IN SAN JOSE

Dennis Korabiak, Programmmanager bei der RDA San Jose, beschrieb bei dem Interview am 13.05.2011 die wichtige Rolle der RDA in San Jose. Er brachte zum Ausdruck, dass die Entwicklung der Downtown SJ von Anfang an ein schwieriger Prozess war. Wie auch in viele andere Innenstädte von Amerika verschlechterte sich die Situation von SJ's Downtown mit der zunehmenden Suburbanisierung. Der Urban Sprawl hatte San Jose nicht verschont. Ganz im Gegenteil. SJ stellt mit der ungebremsten Ausweitung seines Stadtgebietes eine Vorreiterrolle in Amerika da. Während Einzelhändler in SJ sich vor der Zuwanderung großer Einzelhandelsketten in Downtown mit Protesten zu schützen versuchten, wanderten gleichzeitig namhafte Verlage von Tageszeitungen aus der Innenstadt ab. Die Proteste der Einzelhändler wurde gehört und der geplante Macy's Department Store erhielt keine Baugenehmigung innerhalb der Innenstadt. So kam es, dass Macy's und andere Einzelhändler, teils aus der Innenstadt, abwanderten und sich am Rande der Stadt niederließen. Dazu kam noch der sprunghafte Anstieg von täglichen Bedürfnissen der explodieren Bevölkerung, die über Shoppingcenter befriedigt werden konnte. Auch überdimensionierte Einkaufszentren wurden am Rande der Stadt gebaut. Was die Einzelhändler einst verhindern wollten, traf sie als Bumerang nach wenigen Jahren. Sie konnten dem Konkurrenzdruck der modernen Shoppingcenter nicht mehr Stand halten und mussten schließen. Somit war auch das Schicksal der Innenstadt besiegelt. Das Schließen eines Einzelhändlers führte zu einer Kettenreaktion und somit zu einer Verkümmern der Innenstadt in ihrer Funktion. Das Sterben der Innenstadt und der zunehmende Bevölkerungsdruck war die Geburtsstunde der RDA in San Jose.

Seit Beginn der Arbeit der RDA arbeitete diese für die Attraktivität der Innenstadt und für mehr Steuereinnahmen aus gestiegenen Immobilienwerten. Es gelang der RDA in SJ auch Hotels zu etablieren und Einzelhändler verschiedener Branchen wieder in der Downtown anzusiedeln. Auch Wohnkomplexe konnten mit finanziellen Mitteln der RDA entwickelt werden. Diese jedoch mussten bis Mitte der 80er Jahre stark subventioniert werden. Auch jetzt werden noch Wohnobjekte in der Stadtmitte subventioniert. Diese sind teils unrentabel und weisen Leerstände auf. Dennoch entschloss man sich aus der Sicht eines ambitionierten Städtebaus mit dem Bau von Hochhäusern als Wohnungsobjekte.

Herr Korabiak antwortet auf die Frage, worin der Unterschied zwischen der Stadtplanung in San Jose und der RDA in SJ bestehe, mit dem Prinzip der Zusammenarbeit. Er stellte fest, dass die Stadtplanung in zwei Gruppen unterteilt ist (long and short range planning). Während

*jedoch die Stadtplanungsabteilungen alle Stadtviertel betreuen, arbeitet die RDA, wie oben beschrieben, nur in bestimmten Bezirken/Abschnitte der Stadt.*

*Die Ziele der RDA wurden manchmal durch Entscheidungen der Politik und anderen Wertvorstellungen von Investoren durchkreuzt. So war es der Agency in einigen Fällen nicht möglich, die Politik von der Kultur des schnellen Geldes abzubringen. Als Beispiel sei hier das Shoppingcenter Santana Row genannt, welches später in diesem Bericht noch eine besondere Bedeutung erfährt. Die RDA sprach sich ausdrücklich gegen den Bau dieses Shoppingcenters am Rande der Downtown aus. Nicht nur am Rande der Downtown sollte Santana Row nach Auffassung der RDA gebaut werden. RDA befürwortete ausdrücklich die Abweisung des Projektes. Es wurde befürchtet, dass durch die Bauweise und die Absicht des Investors ein verstärkter Konkurrenzdruck auf die sensible Innenstadt folgen könnte. Die politische Führung entschied sich für den Bau des Shopping Centers. Nach Angaben von Herrn Korabiak standen steuerliche Einnahmen vor planerischen Prinzipien in der Entscheidung um Santana Row.*

*Die politische Entscheidung lässt sich nachvollziehen. Betrachtet man die geschichtliche Entwicklung SJ erkennt man die Schwierigkeiten und Probleme, die aus der Suburbanisierung hervorgingen. Es wurde in der Vergangenheit versäumt, ausreichend Industrie- und Gewerbeflächen für potentielle Arbeitgeber bereitzustellen. Der Wohnungsbau hatte Priorität. Nicht zu letzt, da die Lobby der Bauunternehmer durch die Bevölkerungsexplosion gestärkt wurde. Nachbarstädte konnten geschickt diesem Trend entgehen und konzentrierten sich mehr auf die Bereitstellung von ausreichend Arbeitsplätzen.*

*Nach Korabiak befindet sich SJ in einem permanenten Budgetdefizit, da für die erbrachten Serviceleistungen (Feuerwehr, Polizei, Bibliothek, etc.) nicht ausreichend genügend Steuern aufgebracht werden können. Gründe hierfür liegen in dem Mehrbedarf an öffentlichen Leistungen bei Wohneinheiten als bei Industrien oder Gewerbeflächen. Die Folge aus den nicht vorhandenen Arbeitsplätzen in SJ sind hohe Auspendlerströme. Fast ein Viertel (50.069) der in SJ lebenden Arbeiter finden ihren Arbeitsplatz außerhalb der Stadtgrenzen.<sup>46</sup> Eine hohe Verkehrsbelastung in den Hauptzeiten ist eine weitere Folge daraus. Der Bayshore Freeway (US 101) erhält mit 231h Verkehrsbelastung auf 55 Kilometer Staustrecke Platz 11 in den 75 schlechtesten amerikanischen Pendlerstrecken.<sup>47</sup>*

Seit 1977 investierte die RDA 2,5 Milliarden USD in San Jose. 1,8 Milliarden USD wurden allein für die Revitalisierung der Innenstadt verwendet. In den Ausbau der Stadtviertel flossen 355 Millionen USD, sowie 300 Millionen USD in industrielle Projektgebiete. Mit über 525 Millionen USD beteiligte sich die RDA an staatlich geförderten Wohnungsbauprojekten. In Zusammenarbeit mit dem Department für Housing wurden insgesamt 11.000 geförderte Wohneinheiten gebaut. 9.000 Wohnungen wurden zu Marktbedingungen in diversen Stadtvierteln und in der Innenstadt errichtet. Die RDA gründete ebenso das größte Revitalisierungsprogramm für Stadtbezirke in der Geschichte von SJ. 237.000 Einwohner in 19 verschiedenen Bezirken wurden über die „Srong Neighborhood Initiative“ in die Stadt besser integriert.<sup>48</sup>

---

<sup>46</sup> URL: <http://www.city-data.com/city/San-Jose-California.html> [Zugriff am 03.10.11]

<sup>47</sup> URL: <http://www.thedailybeast.com/articles/2010/01/19/americas-75-worst-commutes.html> [Zugriff am 03.10.11]

<sup>48</sup> URL: [http://www.sjredevelopment.org/ProjectGallery/SJRA\\_fact\\_sheet\\_0807.ai.pdf](http://www.sjredevelopment.org/ProjectGallery/SJRA_fact_sheet_0807.ai.pdf) [Zugriff am 03.10.11]

## PROGRAMME DER REDEVELOPMENT AGENCY IN SAN JOSE

Folgende Programme wurden von der RDA in San Jose beschlossen:<sup>49</sup>

- Downtown Office Programm; Programm zur aktiven Gewinnung von jungen Technologieunternehmer und die Reduktion von Leerstandsbüroflächen in der Innenstadt
- Enterprise Zone Programm; Verwaltung dieses Programms, welches 1984 von der kalifornischen Regierung zur Stimulierung von Unternehmensinvestitionen durch Steuererleichterung beschlossen wurde. In San Jose beträgt die Fläche der Enterprise Zone 3108 ha.
- Fassaden Renovierungsprogramm; von 1987 bis 2008 wurden 20,2 Millionen USD für die Renovierung von Fassaden in der Stadtmitte und ausgewählten Distrikten aufgewendet.
- Rekrutierungsprogramm für Einzelhändler; Mietzuschüsse sonstige Unterstützungen für potentielle Mieter
- Signage Grand Programm; Programm, welches finanzielle Unterstützung für neue oder bestehende Beschilderung von Gewerbebetriebe und Büros unterstützt. Im Programmjahr 2005 wurden 556.800 USD hierfür investiert
- Small Business Loans; Finanzielle Unterstützung von kleinen Unternehmen bei Betriebs- und Geschäftsausstattung bis 25.000 USD innerhalb von Sanierungsgebieten.



ABBILDUNG 14: SAN JOSE REDEVELOPMENT PROJECT AREAS,  
SAN JOSE REDEVELOPMENT AGENCY

<sup>49</sup> URL: <http://www.sjredevelopment.org/programs.htm> [Zugriff am 03.10.11]

## AKTUELLE POLITIK

Trotz hervorragender städtebaulicher Maßnahmen und visionären Denken und Handeln in SJ, wurde die Redevelopment Agency in Kalifornien in ihrem Budget beschnitten. Der am 10. Januar vorgelegte Haushaltsentwurf für 2011-2012, von Gouverneur Jerry Brown, weist eine 25,4 Milliarden Dollar große Finanzierungslücke auf. Die Hälfte der Finanzierungslücke von 12,5 Milliarden Dollar soll über Kürzungen im öffentlichen Bereich stattfinden. Er schlägt Einschränkungen in dem Budget mehrerer Behörden vor, sowie die Schließung aller 425 Redevelopment Agencies.<sup>50</sup> Jerry Brown bezichtigt die RDA, aufkommende Steuereinnahmen aus dem Ertrag gestiegener Immobilienwerte allein für den Ausbau von Sanierungsgebieten einzusetzen. Benötigte Steuereinnahmen würden somit den Städten und Countys zur Finanzierung staatlicher Schulen fehlen.<sup>51</sup> Weiterhin wirft Brown den RDAs vor, finanzielle Mittel für den Wiederaufbau von Sanierungsgebieten durch permanente Subventionen des privaten Wirtschaftssektors zu missbrauchen.<sup>52</sup>

*Die RDAs in Kalifornien sind ein „sehr mächtiges Instrument“, so Herr Korabiak. Gouverneur Jerry Brown versuche diese nun durch den Vorwand einer klaffenden Finanzierungslücke aufzubrechen. Auch widerstrebt es Brown, vollständig die staatlichen Schulen bei gleichzeitiger entgangener Grundstückssteuer zu finanzieren. Nach dem kalifornischen Recht ist hierfür der Bundesstaat Kalifornien zuständig. Das Gesamtaußenbild der RDAs in Kalifornien sei intransparent und schlecht, da es über den lokalen Geschäftsstellen der 425 RDA keine übergeordnete Managementabteilung gibt. Ein gemeinsames Auftreten in der Öffentlichkeit sei somit nicht möglich. Herr Korabiak kritisiert die kurzfristige Aufwertung des kalifornischen Regierungsbudgets durch die Auflösung der RDAs streng. Es würden nicht nur die Gefahr von nicht mehr leistbarem Wohnraum, Verkümmern der Innenstädte und Schwächung der örtlichen Wirtschaft in der Zukunft bestehen, sondern auch ein massiver Abbau an Jahre langer aufgebauten Kompetenz in moderne Stadtentwicklung mit Projekten.*

*Im August 2011 bestand die Redevelopment Agency in San Jose nur noch aus wenigen Angestellten. Herr Korabiak trat vorzeitig seinen Ruhestand an, engagiert sich jedoch weiterhin in seiner Freizeit.*

---

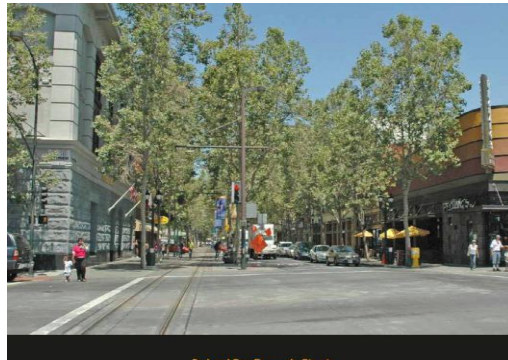
<sup>50</sup> Edmund G. Brown Jr., 2011-12 Governor's Budget Summary, Januar 2011

<sup>51</sup> URL: [http://www.independentnews.com/news/article\\_af9572d0-35ab-11e0-8dda-001cc4c002e0.html](http://www.independentnews.com/news/article_af9572d0-35ab-11e0-8dda-001cc4c002e0.html) [Zugriff am 03.10.11]

<sup>52</sup> Edmund G. Brown Jr., 2011-12 Governor's Budget Summary, Januar 2011



2nd and San Fernando Streets



2nd and San Fernando Streets



4th and Santa Clara Streets



4th and Santa Clara Streets



Almaden Boulevard and Santa Clara Street



Almaden Boulevard and Santa Clara Street

**ABBILDUNG 15:**  
**STADTENTWICKLUNG**  
**SAN JOSE SEIT 1975,**  
**RDA**

In dem Abbildungsblock sind verschiedene Situationen in der Stadtmitte abgebildet. Die linke Spalte dokumentiert die Ausgangssituation im Jahre 1975. Die rechte Seite verdeutlicht die Neuentwicklungen im Stadtzentrum. Erwähnenswert ist die Bemühung, durch Grünstrukturen eine angenehme Atmosphäre zu schaffen und teilweise den Verkehr zu verlangsamen. Gleichzeitig steuert die Bepflanzung gegen den Urban Heating Effekt einen wichtigen Beitrag bei.

## KAPITEL FÜNF

### CASE STUDY „SANTANA ROW“, SAN JOSE

#### SHOPPINGCENTER UND IHR BEITRAG IN DER KONSUMGESELLSCHAFT

„San Jose is no stranger to malls. Giant destination box malls, ace-long auto malls, fancy boutique malls, duly functional strip mall—we’ve got them all and more. Many of us spend a significant percentage of our days at malls, working, shopping, socializing, trying to find that particular pair of pants or gadget or hairstyle that will walk beneath their overhangs; we eat in their restaurants; we work out in their gyms; we drop off at their day-care centers. If we live in Milpitas, our Council meets there. We may even go to church at the mall.“<sup>53</sup>



**ABBILDUNG 16: MIXED USE DEVELOPMENT SANTANA ROW, EIGENE DARSTELLUNG**

Das Eingangs erwähnte Zitat aus der Zeitung metroactive zeigt eigentlich ganz deutlich, welche Funktionen die Malls in Amerika übernehmen. Sie sind nicht nur ein Ort, an dem Güter ihren Besitzer wechseln. Sie sind vielmehr ein Markt an individuellen Leistungen und Netzwerken, die sich die Betreiber der Malls zu Nutze machen. Man bindet nicht nur die Kunden über Rabatte und Mitgliederausweise an das Shoppingcenter. Es deutet sich immer mehr an, dass die Investoren ein Komplettpaket, bestehend aus Services und Gütern, ihren Kunden anbieten wollen. Die Kunden werden in fast allen Lebensgewohnheiten von der Mall abhängig gemacht. Zusätzlich suggeriert man dem Kunden noch ein gewisses Lebensgefühl, welches sich vom anderen Malls abhebt. So bietet beispielsweise die Valley Fair Einkaufsmall in San Jose dem Kunden ein interessanteres und besseres Ambiente als die Great Mall. In ihrem Erscheinungsbild heben sich die Malls durch ihre Raumnutzungskonzepte, dem Design, der Mieter (Shops, Restaurants), der Zugänglichkeit bzw. des Standortes, usw. von einander an.

Dieses perfekt kreierte und ausgewählte Zusammenspiel erfolgt über ein profitorientiertes Management. Dieses kann über die Zusammensetzung der Branchen innerhalb des Einkaufszentrums und die Auswahl der Mieter perfekt über dessen Erfolg bestimmen. Sie sind sich Ihrer Aufgabe als künstliches Stadtzentrum sehr wohl bewusst. Jedoch endet die Verantwortung eines privaten Investors an der Einfahrt zum Parkplatz vor dem Shoppingcenter. Private Investments profitieren von städtischen Lagen ebenso, wie die von ihnen geschaffenen Abhängigkeit ihrer Kunden. Gleichzeitig bieten sie aber ihren Kunden zusätzlich Sicherheit, Komfort und Interaktionsflächen an.

Man wird automatisch Teil der Mall, sobald man Güter und Dienstleistungen innerhalb dieses konzentrierten Zentrums aufsucht, dem Lebenserwerb nach geht oder sich zu Treffen verabredet. Das Einzige, was einem Komplettpaket oder dem Kreislauf der menschlichen Bedürfnisse noch fehlt, ist der Bedarf nach Privatsphäre in Form von Wohnen in den Shoppingcentern. Dem Bedürfnis nach Wohnen kommt eine „neue“ Form von

<sup>53</sup> URL: <http://www.metroactive.com/papers/metro/11.07.02/santana-0245.html> [Zugriff am 03.10.11]

Shoppingcentern nach. Unter dem Deckmantel von Mixed Use Developments bilden sich neue, private Agglomerationseinheiten aus Gewerbe, Event und Wohnen. Diese dem täglichen Leben entsprechenden, allumfassende Güter- und Dienstleistungseinrichtungen, stellen in einem vom Management bestimmten Rahmen ein Komplettpaket zum „Wohnen im Shoppingcenter“ bereit. Mit diesem neuem Anspruch an nachhaltiger Entwicklung von privaten Stadteinheiten treten Shoppingcenter nicht nur in Konkurrenz mit den örtlich ansässigen Einzelhandelsunternehmen. Sie können ganze Innenstädte in den Konkurrenzkampf mit dem eigenen Investment zwingen. Gleichwohl können aber auch Städte durch diese neue Konkurrenz profitieren. Neben Steuereinnahmen und Imagegewinn für die Stadt ist es möglich, das eigene Produkt „Innenstadt“ nach marktwirtschaftlich orientierten Kriterien zu betreiben.

Die Vorstellung nach einer öffentlichen Stadt, jedoch bestehend aus privaten Stadtteilen, wird wahrscheinlich in der Zukunft nicht umgesetzt werden. Zumal Investoren nicht in der Lage sind, alle Funktionen einer Stadt durch Services abzudecken. Nicht zuletzt investieren private Organisationseinheiten nur dort, wo die Risiken im Einklang mit dem anstehenden Profit stehen. Somit tun sich Investoren leicht, sich bestimmte Käuferkreise auszusuchen, um diese mit Produkten und Lifestyle zu versorgen. Kritische Personengruppen wie z.B. Obdachlose, können aus dem Einkaufsgebilde ausgeschlossen werden. Somit lässt sich erkennen, dass der Zugang zu Shoppingcenter limitiert und kontrolliert werden kann. Diese Zutrittskontrolle kann auch für den Erfolg eines Shoppingcenters gelten.

Die Auswahl und Kontrolle von Personenschichten in öffentlichen Bereichen kann nach der Verfassung der Vereinigten Staaten nicht erfolgen.<sup>54</sup> Die Stadt muss somit ein Allround-Angebot an Leistungen für alle Bürger bereitstellen. Logischerweise ergibt sich hieraus auch ein größeres Risiko für die Stadt, welches die stadteigenen Wirtschaftszentren im Vergleich zu den Malls teurer machen kann. Halbstaatliche Organisationen, wie die umfassend beschriebene Redevelopment Agency, investieren zu Gunsten aller Beteiligten auch in Bereiche, die von Developern als nicht wirtschaftlich betrachtet werden. Der städtische (Wieder-)Aufbau und die Förderung der Wirtschaft stehen hierbei im Vordergrund.

## HINTERGRÜNDE UND AKTEURE IM PLANUNGSPROZESS DER SANTANA ROW

Die Santana Row ist ein solches Investment, welches alle Bedürfnisse des täglichen Lebens abdecken kann. Sie ist eine gewinnbringende Symbiose aus ökonomischen und soziologischen Abläufen. 1992 wurde die Idee der Umsetzung einer Open-Street-Mall in San Jose geboren. Die gewöhnliche Idee eines Shoppingcenters wurde in ein Abbild mediterraner Innenstädte als Mall transformiert. Der ursprüngliche Plan des Developers sah vor, auf einer Quadratmeterfläche von ca. 202.328 über 111.000 m<sup>2</sup> Bürofläche, 37.000m<sup>2</sup> Gewerbefläche und mehr als 500 Wohneinheiten zu bauen. Ein Hotel sowie ein Kino sollten ebenfalls zum Gesamtkonzept dazugehören. Die erste Projekteingabe bei der Stadt wurde unter dem damaligen Stadtplanungsdirektor, Gary Schoennauer, abgewiesen. Dem Investor wurde von seitens Schoennauer vorgeworfen, er hätte keine realistische Vorstellung darüber, welche Entwicklung auf dem Grundstück stattfinden könnte. Schoennauers professionelle Vorstellungen über die Entwicklung dieses Stadtviertels orientierten sich an Mixed-Use

---

<sup>54</sup> Interview geführt mit Dennis Korabiak, Programmmanager bei Redevelopment Agency San Jose, 13.05.2011

Residential Developments, bei denen in einem drei- bis vierstöckigem Haus Einzelhandel im Erdgeschoss angesiedelt werden sollten. Die anderen Stockwerke sollten dem Wohnen dienen.<sup>55</sup> „Dies würde nicht mit (der angrenzenden Shoppingmall) Valley Fair in Konkurrenz stehen, jedoch diese ergänzen“<sup>56</sup>, so Schoennauer.

1997 erwarb Federal Realty Investment Trust (FRIT) aus dem o.g. Bestand von Metropolitan Life Insurance ein Baugrundstück mit der Fläche von ca. 158.000m<sup>2</sup> für 42 Millionen Dollar.<sup>57</sup> Med Life war in Besitz des Grundstückes seit 1985. Der Kaufpreis für gesamte Grundstück (202.328 m<sup>2</sup>) betrug damals 62 Millionen Dollar.<sup>58</sup> Zu dem Bestand des Grundstückes gehörte ein abgewirtschaftetes Einkaufszentrum. Das „Town and Country Village“ hatte eine Einzelhandelsfläche von 26.477m<sup>2</sup> mit 50 angesiedelten Geschäften, Restaurants und einem Kino. In nur 20 Jahren des Bestehens entwickelte sich das Einkaufszentrum zu einem defizitären Investment.<sup>59</sup>

FRIT sah in dem Grundstück die einmalige Chance, ein neues, urbanes Zentrum für San Jose zu schaffen. Dieses städtisches Einzelhandelszentrum, wie es der damalige Vorstandsvorsitzende von FRIT Steve Guttman bezeichnete, sollte von der Pike auf entstehen. Er wollte Wohneinheiten in einer speziellen Art und Weise zu den geplanten Geschäften integrieren. Es war ihm damals schon bewusst, dass sein neues Einkaufszentrum nur effektiv wäre, wenn es in die bereits bestehende Gesellschaft integriert werden würde. Aus der Analyse von 13 europäischen Städte folgte das Ergebnis, „dass lebhaft und lebenswerte Plätze nicht nur denkmalartige Strassenansichten und bequeme Freiflächen beinhalten sondern auch, dass interessante und sichere Orte Menschen anziehen können: um zu leben, zu arbeiten, spazieren gehen, einkaufen, spielen oder nur dazusitzen und das Angebot an sozialen Kontakten anzunehmen.“<sup>60</sup> Die Anforderung von FRIT an die ausgewählten Architekten war es, eine s.g. „Antimall“ zu erschaffen. Durch die Auswahl verschiedener Architektenbüros sollte auch eine Eintönigkeit vermieden werden. Des Weiteren schrieb das Konzept vor, den zukünftigen Einzelhändlern im Erdgeschoss die Außenfassade individuell zu gestalten zu lassen.<sup>61</sup> Der Entwurf des Einkaufszentrums sollte eine Einkaufsstraße mit beidseitiger Bebauung darstellen.

Für FRIT war es nach Aussagen seines Kaufvertreters Randolph der erste Vorstoß in den Markt des Silicon Valleys.<sup>62</sup> Die Gesellschaft besaß im Jahre 2003 120 Einkaufszentren mit einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 1,39 Millionen Quadratmeter.

---

<sup>55</sup> URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1996/06/24/story4.html> [Zugriff am 06.10.11]

<sup>56</sup> ebd.

<sup>57</sup> URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1997/04/07/newscolumn1.html> [Zugriff am 06.10.11]

<sup>58</sup> URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1996/06/24/story4.html> [Zugriff am 06.10.11]

<sup>59</sup> Britta S. Buys, Smart Growth and Greyfields: The Case of Santana Row, 2003

<sup>60</sup> URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/2002/09/23/editorial3.html?page=all> [Zugriff am 06.10.11]

<sup>61</sup> Britta S. Buys, Smart Growth and Greyfields: The Case of Santana Row, 2003

<sup>62</sup> URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1997/04/07/newscolumn1.html> [Zugriff am 06.10.11]



## BETRACHTUNG DES IMAGES DER SANTANA ROW

“Imagine a true urban village, a town-within-a-town where you recognize your neighbors, know your storekeepers, step under an arcade onto a via for a late night dinner, as the trickle of fountains surround you. You might think you're living in a village in southern France, Italy or Spain, when you're actually residing at San Jose's Santana Row, a one-of-a-kind neighborhood that blends a distinctive mix of living, shopping and dining experiences.”<sup>63</sup>

Das Marketing Image von Santana Row ähnelt eher einem Stadtplatz, als einem Shoppingcenter. Es vermittelt ein Gefühl von „zu Hause sein“. Selbst für Kunden, die noch niemals in Südfrankreich, Italien oder Spanien waren, verbinden mit diesen Orten Urlaub, Romantik oder eben kleine, belebte Stadtplätze. Die erhaltenden Bäume aus dem Urbestand des Grundstückes lassen die Einkaufsstrasse mit seinen Strassenlokalen nochmals älter und etablierter aussehen. Man isst nicht einfach in einem Restaurant. Man speist in einer anspruchsvollen Umgebung.

“The vision came from our belief that San Jose, the South Bay area and Silicon Valley didn't have a cohesive place where it felt comfortable to walk down the street, shop and dine,” said Sweetnam. Though Santana Row has a dozen high-end luxury tenants, most of its retailers are moderately priced.”<sup>64</sup>(Jan Sweetnam, FRIT Immobilienkoordinator für die Westküste Amerikas )

Aus diesem Zitat geht hervor, dass ein gewisses Marktsegment in San Jose nicht bedient wird. Zu einen wird auch auf schlechte Fußgängerverbindungen in San Jose hingewiesen. Zum anderen wird festgestellt, dass es keine Restaurants oder Shops in einer höheren Preisklasse gibt. Diesen Bedarf suchte FRIT auf und konzentrierte sich bei der Suche nach Mietern auf deren qualitativ hochwertiges Produktangebot.

„Santana Row doesn't have transit to speak of, but you have dense project where people are coming and going at all hours. It's good start for San Jose,“ sage Herr Bodzin, Kongressmitglied des New Urbanism.<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> URL: <http://www.santanarow.com/more/about/news/> [Zugriff am 06.10.11]

<sup>64</sup> URL: <http://www.icsc.org/srch/sct/sct0204/page1a.php> [Zugriff am 06.10.11]

<sup>65</sup> URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/2001/11/05/focus1.html> [Zugriff am 06.10.11]

## LAGE UND FAKTEN

<b>Lage</b>	Strassenkreuzung Steven's Creek und Winchester Blvds, San Jose
<b>Typ</b>	Mixed Use Development mit Einzelhandel, Restaurants, Performance Bühne, Wochenmarkt, soziale Interaktionsflächen, Wohneinheiten, Hotel
<b>Grundstücksgröße</b>	170.000m <sup>2</sup>
<b>Distanz zur Stadtmitte</b>	5,63 Kilometer
<b>Öffentlicher Nahverkehr</b>	Buslinie 23 (indirekt)
<b>Unmittelbarer Einzugsbereich von Kaufkraft (Durchschnitt)</b>	1,61 KM 22.000 Personen/ 110.000\$ Einkommen 4,83 KM 223.000 Personen/95.000\$ Einkommen 8,05 KM 523.000 Personen/96.000\$ Einkommen
<b>Baugenehmigung für</b>	63.174m <sup>2</sup> zu vermietende Verkaufsfläche, 1.200 Wohneinheiten, 2 Hotels
<b>Eröffnung</b>	2002
<b>Phase 1</b>	8 Gebäude 41.292 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche 255 Wohneinheiten (198 Lofts, 36 Stadtwohnungen, 21 luxuriöse Villen) Hotel mit 213 Zimmern (Fertigstellung 2003) 3.200 Parkplätze 1 Heizkraftwerk  Projektabschnittskosten: 445 Millionen Dollar
<b>Phase 2</b>	7.820 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche 275 Parkplätze  Projektabschnittskosten: 26 Millionen Dollar
<b>Phase 3 und 4</b>	2.696 m <sup>2</sup> Kino (Eröffnung 2004) 2787 m <sup>2</sup> Health Club
<b>Phase 5</b>	Development von noch ausstehenden Verkaufsflächen, Wohneinheiten (945) und Hotelzimmer (191)

TABELLE 2: PROJEKTDATEN SANTANA ROW, EIGENE DARSTELLUNG, GRUNDLAGE SHOPPING CENTER TODAY UND SANTAN ROW

Bemerkenswert ist, dass bereits während der ersten Phase fast 66% der Gesamtverkaufsfläche gebaut wurde. In dieser Phase wurden 85% Verkaufsfläche vermietet und bis Oktober 2003 73% bezogen. Trotz eines 20%igen Aufschlages auf das marktübliche Niveau in San Jose, konnten von den 255 Wohneinheiten 96% bis Ende Oktober 2003 vermietet werden. Luxuriöse Studios wurden mit 1.850\$ und eine 2 Schlafzimmer- Wohnung mit 3.300\$ pro Monat vermietet. In den weiteren Bauabschnitten kamen die Erfahrungen der vorausgegangenen Phasen zur Geltung. So wurde die Dichte der Wohneinheiten erhöht, da man eine vermehrte Nachfrage an kleineren Apartments zu verzeichnen hatte.<sup>66</sup>

Anchor Stores (Frequenzbringer), wie Crate & Barrel, Best Buy und Container Store sorgten ab 2002 für notwendige Kundenmassen. Weiterhin konnte Urban Outfitters für den 1.161m<sup>2</sup>

<sup>66</sup> URL: <http://www.icsc.org/srch/sct/sct0204/page1a.php> [Zugriff am 06.10.11]

großen Anthropologie Store gewonnen werden. Dies war im Jahre 2003 die erste Niederlassung dieser Handelskette in der South Bay. Zweimal wöchentlich findet ein „Farmers Market“ (Wochenmarkt mit lokalen Produkten) statt. Kostenlos ist auch der Eintritt zu Open-Air-Kinoveranstaltungen im Sommer und zu anderen angebotenen Events.<sup>67</sup> Auch das Parken ist kostenlos. (genauer gesagt ist das Parken unsichtbar in allen Produkten und Dienstleistungen schon eingepreist)<sup>68</sup>

#### UNITED STATES | SHOPPING CENTER MARKET STATISTICS

MARKET	INVENTORY* MAR. 31, 2011 (SF)	NEW SUPPLY Q1 2011 (SF)	UNDER CONSTRUCTION (SF)	VACANCY RATE (%) DEC. 31, 2010	VACANCY RATE (%) MAR. 31, 2011	ABSORPTION Q1 2011 (SF)	QUOTED RENT (USD PSF) MAR. 31, 2011	YTD CHANGE IN RENT (%)
Atlanta, GA	141,927,000	0	329,571	14.70	14.40	401,566	13.33	-1.2
Bakersfield, CA	8,902,000	0	35,000	8.30	8.50	31,173	15.27	1.2
Baltimore, MD	47,368,000	20,904	28,555	7.50	7.90	-99,930	18.58	0.5
Boise, ID	12,494,000	8,000	6,000	12.00	11.90	11,413	12.27	-0.4
Boston, MA	86,977,000	7,200	135,000	7.00	6.90	169,961	15.48	-3.0
Charleston, SC	12,770,000	11,500	4,860	11.00	10.00	135,652	13.62	-0.1
Charlotte, NC	52,259,000	70,000	0	11.90	12.10	-80,779	13.00	-0.8
Chicago, IL	164,143,000	47,000	0	12.40	12.20	217,640	15.87	2.5
Cincinnati, OH	35,099,000	0	0	14.30	14.40	-47,692	10.88	-3.3
Cleveland, OH	49,571,000	20,966	0	12.40	12.90	-127,812	11.25	-2.2
Columbia, SC	15,512,000	0	0	8.30	8.20	5,675	11.42	-3.4
Columbus, OH	29,726,000	67,600	15,318	13.60	13.70	82,926	12.70	4.3
Dallas/Ft. Worth, TX	151,862,000	6,400	195,595	13.10	13.30	-108,591	13.14	1.0
Denver, CO	70,221,000	206,930	280,303	10.50	10.40	314,098	14.10	-1.9
Detroit, MI	69,313,000	7,250	33,644	16.10	15.90	31,584	12.56	1.2
Fresno, CA	24,904,000	0	0	11.20	11.50	-110,011	13.26	-2.9
Ft. Lauderdale-Broward Co., FL	48,363,000	0	0	10.50	11.00	-84,391	17.34	-0.4
Greenville/Spartanburg, SC	29,238,000	187,545	28,800	11.90	11.50	230,911	9.44	-1.8
Hartford, CT	41,858,000	90,500	18,742	8.60	8.70	27,413	13.70	0.9
Hawaii	17,296,045	0	0	4.10	3.90	2,173	32.58	1.6
Houston, TX	151,704,000	48,600	124,211	10.40	10.30	155,333	14.07	-1.0
Indianapolis, IN	39,741,000	9,000	0	12.90	12.90	-138,163	11.76	-1.0
Jacksonville, FL	35,476,000	0	23,495	13.60	13.00	108,301	13.74	-0.4
Kansas City, MO-KS	39,386,000	0	11,060	15.10	14.60	8,368	11.79	0.6
Las Vegas, NV	49,962,000	0	29,400	15.40	15.90	-208,755	17.33	-3.7
Little Rock, AK	14,963,000	0	0	8.20	8.20	-33,883	9.20	5.9
Long Island, NY	50,013,000	284,960	44,907	4.70	4.90	317,357	24.04	-0.7
Los Angeles - Inland Empire, CA	84,842,000	32,554	69,383	11.60	11.80	-216,872	18.05	1.0
Los Angeles, CA	146,699,000	4,745	101,507	6.90	6.70	-123,454	23.11	-3.3
Louisville, KY	27,729,000	405	5,500	12.70	11.60	301,718	10.88	-2.8
Memphis, TN	30,607,000	313	0	12.50	13.00	-38,858	10.66	-2.1
Miami/Dade County, FL	44,299,000	0	52,780	6.50	6.10	153,626	21.65	-2.0
Milwaukee, WI	33,572,000	9,140	0	11.50	11.90	-14,006	12.06	-2.1
Minneapolis, MN	53,827,000	1,479	190,000	9.60	9.70	-114,756	13.51	-2.2
Nashville, TN	30,068,000	0	0	10.70	10.60	89,907	13.62	-0.4
New Jersey - Northern	91,183,000	37,974	227,956	8.70	8.90	-70,824	19.72	-0.2
Oakland/East Bay, CA	41,526,000	4,500	39,078	7.30	7.10	89,027	21.65	-3.0
Oklahoma City, OK	29,157,000	25,000	257,541	11.20	11.2	-7823	10.12	0.3
Omaha, NB	16,180,000	43,000	0	12.10	12.2	23,315	11.04	-4.3
Orange County, CA	63,238,000	0	15,000	6.60	6.20	199,313	22.54	-3.0
Orlando, FL	62,960,000	18,038	36,218	11.80	12.00	-55,940	15.34	-0.8
Palm Beach County, FL	35,726,000	0	0	11.30	11.20	108,839	17.53	-1.7
Philadelphia, PA	149,415,000	54,824	578,604	9.70	9.60	142,191	14.38	-1.0
Phoenix, AZ	103,779,000	1,504	51,284	15.30	16.00	-430,105	14.89	-3.0
Portland, OR	33,932,000	24,000	276,286	8.10	8.50	-32,818	18.20	-0.8
Raleigh/Durham/Chapel Hill, NC	37,847,000	345,933	145,165	8.90	8.50	417,597	14.33	-5.4
Reno, NV	10,337,000	0	0	14.60	14.60	11,608	15.89	-1.1
Sacramento, CA	50,407,000	0	0	13.80	13.80	-31,821	17.55	-2.2
San Diego, CA	54,688,000	34,288	3,500	7.70	7.70	45,320	21.25	-0.8
San Francisco, CA	10,181,000	0	0	4.80	5.10	-45,140	28.43	-5.9
San Jose/South Bay, CA	31,666,000	32,067	137,177	7.30	7.20	13,033	26.22	-3.1
Savannah, GA	6,747,000	0	36,023	8.00	7.80	18,423	14.75	2.0
Seattle/Puget Sound, WA	56,006,000	8,288	45,987	10.40	10.70	-74,620	18.25	-0.7
St. Louis, MO-KS	52,864,000	14,947	231,535	11.00	10.80	157,975	12.41	-0.9
Stockton, CA	18,982,000	0	0	11.10	11.30	-20,722	15.35	-1.7
Tampa/St. Petersburg, FL	87,569,000	85,781	0	11.00	11.00	122,147	13.27	-0.9
Washington, DC	83,843,000	144,734	51,353	7.40	7.50	-54,994	22.67	1.3
Westchester County, NY	31,712,978	0	152,900	6.40	6.40	-5,649	18.62	0.0
<b>U.S. TOTAL/AVERAGE</b>	<b>3,070,924,045</b>	<b>2,017,869</b>	<b>4,049,238</b>	<b>10.69</b>	<b>10.88</b>	<b>1,767,174</b>	<b>15.86</b>	<b>-1.15</b>

\*Community and Neighborhood Centers. Source: CoStar, Colliers Research

ABBILDUNG 17: UNITED STATES SHOPPING CENTER MARKET STATISTIC, COLLIERS INTERNATIONAL

<sup>67</sup> URL: <http://www.icsc.org/srch/sct/sct0204/page1a.php> [Zugriff am 06.10.11]

<sup>68</sup> Interview geführt mit Joseph Horwedel, City and Code Enforcement Director, City of San Jose, 25.07.11 und 02.08.11

## WUNSCHVORSTELLUNGEN AUS DEM GENERAL PLAN 2020 UND DIE UMSETZUNG IN SANTANA ROW

Im Jahre 1997 erfolgte der Umwidmungsantrag durch des Town and Country Village. Der Antrag von FRIT sah vor, die 158.000m<sup>2</sup> Fläche von einer Gewerbefläche zu einem „Planned Development Zoning District“ zu ändern. Der bestehende General Development Plan zeigte eine Bebauung von 15 Mixed Use Gebäuden, 50 freistehende Stadthäuser, Parkplätze sowie kleiner Erschließungsstrassen.<sup>69</sup>

Diese Designation würde den Bau von 60.387m<sup>2</sup> Einzelhandelsfläche, 1.200 Wohneinheiten und zwei Hotels ermöglichen. Im Laufe der Zeit wurden weitere Parzellen durch FRIT hinzugekauft. Heute ist das Gelände der Santana Row ca. 170.000m<sup>2</sup> groß<sup>70</sup> und umfasst eine Verkaufsfläche von 78.968m<sup>2</sup>.<sup>71</sup>(Die Angaben der tatsächlichen Verkaufsfläche sind widersprüchlich)

Der Planungsentwicklungsvorschlag der Santana Row durch FRIT wurde nach den Maßstäben und Vorstellungen des General Planes 2020 bewertet. Dieser strategische Langzeitentwicklungsplan dokumentierte sieben Hauptstrategien:<sup>72</sup>

- Wirtschaftliche Entwicklung
- Wachstumsmanagement
- Revitalisation der Innenstadt
- Städtischer Denkmalschutz
- Grüngürtel und städtische Wachstumsgrenze
- Wohnungsbau
- Nachhaltige Stadtentwicklung
- Soziale Gleichheit/Gerechtigkeit

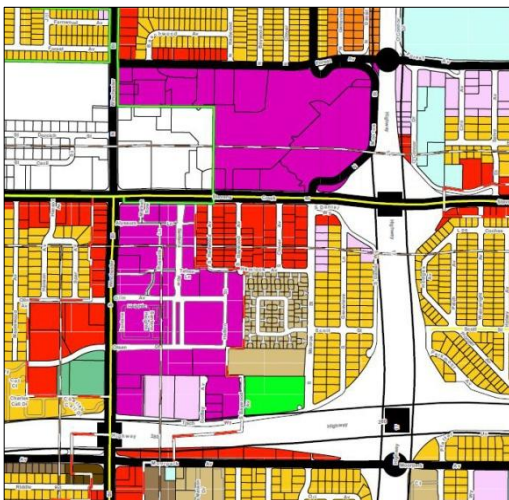


ABBILDUNG 18: GENERAL PLAN 2020 MIT VALLEY FAIR (O.) UND SANTANA ROW (U.), CITY OF SAN JOSE

Das Projekt Santana Row erfüllte mit seinen Ansprüchen an hohe Verdichtung, Fußgängerfreundlichkeit und innerstädtische Entwicklung mit Mixed Use die Wunschvorstellungen aus dem General Plan 2020. Weiterhin lag das zu revitalisierende Gebiet an zwei „Transit-Oriented Development (TOD)“ Korridore (Stevens Creek Boulevard/West San Carlos Street und Winchester Boulevard), die über dies eine hohe Verdichtung im Wohnungsbau und Mixes Use vorsahen.<sup>73</sup> Nach Angaben der General Plans 2020 wird eine Dichte von 25-50Wohneinheiten mit 4047 m<sup>2</sup> an diesen Transit-Oriented Development Achsen vorgegeben.<sup>74</sup>

Während San Jose mit seiner Wohnungsmarktpolitik versucht, leistbares Wohneigentum bzw. Mietwohnungen zu schaffen, werden

<sup>69</sup> Britta S. Buys, Smart Growth and Greyfields: The Case of Santana Row, 2003

<sup>70</sup> URL: <http://www.santanarow.com/more/about/news/> [Zugriff am 06.10.11]

<sup>71</sup> Britta S. Buys, Smart Growth and Greyfields: The Case of Santana Row, 2003

<sup>72</sup> URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/gp/2020\\_text/Pdf\\_version/2009/GPChp3\\_2009-12-01.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/gp/2020_text/Pdf_version/2009/GPChp3_2009-12-01.pdf) [Zugriff am 06.10.11]

<sup>73</sup> Britta S. Buys, Smart Growth and Greyfields: The Case of Santana Row, 2003

<sup>74</sup> URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/gp/2020\\_text/Pdf\\_version/2010/GPChp5\\_2010-12-07.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/gp/2020_text/Pdf_version/2010/GPChp5_2010-12-07.pdf) [Zugriff am 06.10.11]

an der Santana Row hochpreisige Wohneinheiten nach Marktlage verkauft. Es gab keine Anforderungen an die Entwicklung der Santana Row in Bezug auf leistbares Wohneigentum, da sich das Projektgebiet nicht innerhalb eines Sanierungsgebietes der Stadt oder der RDA befand. Wie die Stadt SJ in ihrem General Plan 2020 bereits feststellte, besitzen unterschiedliche Nutzergruppen unterschiedliche Ansprüche an den (Wohnungs-)Raum. Der General Plan 2020 kommt diesen Ansprüchen nach und versucht eine breite Anzahl von Wohnungsmöglichkeiten seinen Bürgern bereitzustellen. Es sollen möglichst viele Bedürfnisse aller wirtschaftlichen Segmente der Bürger angesprochen werden. Innerhalb des Countys Santa Clara gibt es eine Nachfrage für erstklassiges Wohnen. Dieses Segment kann die Santana Row abdecken.<sup>75</sup>

## HERAUSFORDERUNGEN, ÄNGSTE UND GEFAHREN IN DER DISKUSSION UM SANTANA ROW

Die Santana Row war bei Ihrer Genehmigungsplanung eines der meist umstrittensten Projekte in der Stadtentwicklung SJ. Es gab eine lange Auseinandersetzung aller beteiligten Parteien, die versuchten, ihre Argumente und Einwände im Prozess der Genehmigungsplanung einzubringen. Wie bereits in anderen Kapiteln erwähnt stand die politische Führung hinter dem Projekt. Sie sah ihre Ziele in der Wachstumspolitik innerhalb der Wachstumsgrenzen erfüllt und nahm einen kräftigen Zuwachs an Steuereinnahmen an. Ausserdem wurden die Ziele aus dem General Plan 2020 nicht nur erfüllt, sondern mit Zufriedenheit im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung umgesetzt. Der Stadtrat erkannte überdies noch die Möglichkeit, Elemente von Santana Row als Beispiele für eine lebhaft und fussgängerfreundliche Stadtentwicklung zu übernehmen.<sup>76</sup>



ABBILDUNG 19: SANTANA ROW, EIGENE DARSTELLUNG

Auf oppositionelle Seite formierte sich eine nicht zu unterschätzende Anzahl aus allen Bereichen. Die Westfield Group, Eigentümer des Shoppingcenters Valley Fair, wollte das gegenüberliegende Gelände des Town and Country Villages dazu nutzen, um das eigene Investment auszuweiten. Die Downtown Merchants Association (Einzelhandelsverbinding) sahen die Santana Row als bedrohendes Hindernis in der Entwicklung der Innenstadt an. Sie befürchteten die Abwanderung von Kunden aus der Innenstadt. Die Revitalisation der Innenstadt würde somit gefährdet werden.<sup>77</sup>

Zuspruch im Protest gegen die Santana Row hielt die Einzelhandelsverbinding in erster Linie von der Redevelopment Agency. Im Interview mit dem Silicon Valley/San Jose Business Journal sprach sich Frank Tylor, geschäftsführender Direktor der RDA in San Jose, gegen den vorgeschlagenen Bau der Santana Row aus. Innerhalb von 20 Jahren hätte die RDA die Innenstadt San Joses zu einem bemerkenswerten Comeback verholfen. Wie in anderen Kapiteln schon erwähnt, wurden seit Bestehen der RDA Büros, Hotel, Wohnungen und Kulturelle Einrichtungen von der RDA finanziert und gebaut. Sie verhalf ausserdem dem Einzelhandel in der Innenstadt zu einer Renaissance. In der Vorzeigeentwicklung der Innenstadt würden bekannte Großinvestoren Nutzen sehen. Es gäben bereits Pläne einer Hotelenerweiterung um 264 Zimmer, sowie für den Bau eines Apartmenthauses mit 314

<sup>75</sup> Britta S. Buys, Smart Growth and Greyfields: The Case of Santana Row, 2003

<sup>76</sup> Britta S. Buys, Smart Growth and Greyfields: The Case of Santana Row, 2003

<sup>77</sup> Britta S. Buys, Smart Growth and Greyfields: The Case of Santana Row, 2003

Wohneinheiten. „The Pavilion“ und neu entwickelte „Lifestyläden“ sollten unter anderem zur Unterhaltung beitragen.<sup>78</sup>

Bevor eine Überentwicklung auf dem Gelände des Town and Country Villages stattfinden sollte, müsste sich der Einzelhandel in der Innenstadt stabilisieren, so der Direktor. Wenn die



**ABBILDUNG 20: INTERKTIONSFLÄCHEN AT SANTANA ROW, EIGENE DARSTELLUNG**

Innenstadt keinen Erfolg haben würde könnte es sein, dass die Stadt keinen vollständigen Nutzen aus ihrem 800 Millionen Dollar Investment in Büros, Hotels, Wohnungen, Einzelhandel, kulturelle Einrichtungen, Parks und Infrastruktur erfahren könnte. Der Entwurf des Santana Row könnte auch den Glauben der Pionier Entwickler, Büromieter, Eigentümer von Kleingeschäften, Gastwirten und Hauseigentümer brechen, die ihre Investments auf die Ziele der Stadtentwicklung abgestimmt hatten. Auch äusserte Taylor die Befürchtung, dass bekannte Händler wie Borders Books, Virgin Records, Restauration Hardware, Z Gallerie, Cheesecake Factory, Dave and Buster's, Urban Outfitters and Pier 1 sich vorzugsweise in der Santana Row einmieten würden. Die Ketten wären dafür bekannt, nur eine Niederlassung je Handelsgebiet zu führen. Da sich Santana Row und die Innenstadt nur 5,63 Km von

einander befinden würden, wäre es zu befürchten, dass die genannten Ketten keine weiteren Filialen in Downtown eröffnen könnten. Diese Befürchtung wurde auf Grund von Erfahrungen gestützt, die bei der Niederlassung von Valley Fair aufgetreten sind. Die Umsetzung des eingereichten Planes würde die Entwicklung von Einzelhandel in Downtown um Jahre zurückwerfen. Sollte dies der Fall sein, würde die Entwicklung/Revitalisation der ganzen Innenstadt aufs Spiel gesetzt werden.<sup>79</sup>

Die RDA sprach sich nicht grundsätzlich gegen die Revitalisierung und Neuentwicklung des Town and Country Villages aus. In ihren Augen sollte dort minimales Entertainment bzw.



**ABBILDUNG 21: EVENTFLÄCHE SANTANA ROW, EIGENE DARSTELLUNG**

Lifestyle orientierte Gewerbeflächen gebaut werden. Eine potentielle Beeinträchtigung der Entwicklung der Innenstadt hätte somit verhindert werden können.<sup>80</sup>

Im Jahre 1998 wurde vom Stadtrat entgegen der Entscheidung der Stadtplanungskommission die Genehmigung zum Bau der Santana Row ausgestellt.<sup>81</sup> Obwohl sich die Santana Row zu einem echten Asset für San Jose entwickelt hatte, hielten die Diskussionen und Proteste bis dato an. Potentielle Geschäftsleute für das mittlerweile 1 Milliarde Dollar schwere Revitalisierungsprogramm Downtowns befürchteten einen hohen Konkurrenzdruck von der Santana Row. Die Agglomeration aus Valley Fair, der zukünftigen Santana Row und den übrigen Gewerbeflächen tragen dazu bei,

dass das Verkehrsaufkommen in diesem Gebiet übermäßig zunimmt. Eine Verschlimmerung der Entwicklung des Verkehrs wird für die Zukunft prognostiziert. Auch die ursprünglich

<sup>78</sup> URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1998/05/11/editorial5.html> [Zugriff am 06.10.11]

<sup>79</sup> URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1998/05/11/editorial5.html>

<sup>80</sup> URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1998/05/11/editorial5.html> , <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1998/06/22/focus9.html> [Zugriff am 07.10.11]

<sup>81</sup> Britta S. Buys, Smart Growth and Greyfields: The Case of Santana Row, 2003

erwarteten Steuereinnahmen der Santana Row mussten von 30 Millionen Dollar auf 13,5 Millionen Dollar korrigiert werden.<sup>82</sup>



ABBILDUNG 22: SANTANA ROW, EIGENE DARSTELLUNG

Im Juni 2001 widerrief der Stadtrat dem FRIT die Auflage, nur eine bestimmte Anzahl an Restaurants und Nachtclubs innerhalb der Santana Row zu führen. Ein 2,74 Km großer „Schutzradius“ sollte die Innenstadt vor erlebnisorientierten Einzelhandel, wie NikeTown und Hard Rock Cafe schützen. FRIT hatte zuvor geklagt, dass auf Grund dieser Auflagen nicht alle Verkaufsflächen in der Santana Row vermietet werden könnten.<sup>83</sup>

Im Nachfolgenden werden verschiedene Meinungen von Beteiligten und Einzelhändlern dargestellt:

Pam Lent, Immobiliendirektorin von Borders Group Inc.: „ I’m disappointed that the retail space around the company’s downtown San Jose Waldenbooks store is empty. .. It’s been difficult for downtown to compete with the likes of Valley Fair and Santana Row with the money that’s been invested in the last five years in

that Stevens Creek-Winchester corner.“<sup>84</sup>

Zwei Mieter, die ursprünglich einen Standort für Ihre Geschäfte in der Innenstadt gesucht haben, lehnten dies im Nachhinein zu Gunsten einer Filiale in Santana Row ab. Beides sein zwei völlig unterschiedliche Märkte. Beide Mieter bezeichneten die Innenstadt als auch nicht besonders ermutigend.<sup>85</sup>

Paul Ferrari, italienischer Nahrungsmittelimporteur von A.G. Foods, betrachtete Downtown auch als potentiellen Standort für eine Niederlassung. Doch auf Grund der Tatsache, dass das Haushaltseinkommen in der Innenstadt nur 75% des Gesamteinkommens in SJ betragen würde, käme dieser Standort für ihn nicht in Frage. Zudem seien zu wenig permanente Einwohner in der Innenstadt.<sup>86</sup>



ABBILDUNG 23: SANTANA ROW, EIGENE DARSTELLUNG

Neben Protesten aus der Bevölkerung hatte das Projekt Santana Row noch mit anderen Problemen zu kämpfen. Nur einen Monat vor der offiziellen Eröffnung am 19. August 2002 brannte ein Feuer das größte Gebäude auf der Santana Row ab. 246 Wohneinheiten und 36 Shops wurden zerstört. Die Eröffnung verzögerte sich bis 7. November 2002. Nur sechs Monate nach dem Feuer wurde das abgebrannte Gebäude wieder aufgebaut und im Sommer 2003 schlussendlich eröffnet.<sup>87</sup>

<sup>82</sup> URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/2001/12/17/story1.html?page=all>  
[Zugriff am 07.10.11]

<sup>83</sup> ebd.

<sup>84</sup> ebd.

<sup>85</sup> ebd.

<sup>86</sup> ebd.

<sup>87</sup> Britta S. Buys, Smart Growth and Greyfields: The Case of Santana Row, 2003

## KAPITEL SECHS

### ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem neuem General Plan Envision San Jose 2040 bereitet sich SJ auf die kommende Planungsperiode vor. Es werden 10 wichtige Schlüsselkonzepte für den Erfolg von SJ vorgestellt. Destination Downtown, Urban Villages und fussgängerfreundliche Straßenzüge sind Teil der der zehn genannten Konzepte. Insgesamt wirkt die Vision von Envision2040 sehr nachhaltig und nach dem Wohle der Gemeinschaft ausgerichtet. Der neue General Plan klingt ausgewogen und auf zukünftige Herausforderungen in der Zukunft gerichtet.

„Destination Downtown“ klingt wie eine „never ending story“. Die Entwicklung, die SJ über die letzten Dekaden erfahren hat, war unter demographischen, wirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Gesichtspunkten gigantisch. Dass aus diesem raschen Wachstum Probleme in allen Bereichen entstehen können, sollte dem Betrachter klar werden. Besonders die Entwicklung der Downtown in San Jose wird wahrscheinlich in dem Zeitabschnitt des General Plan 2040 nicht abgeschlossen werden können. Die Probleme erscheinen dem Betrachter zu tiefgehend und weit verzweigt. Dazu kommt noch, dass die Arbeit der Redevelopment Agency bis auf Weiteres eingestellt wurde und sogar im Stadtplanungsdepartment ca. 75% der Arbeitsstellen abgebaut wurden.

Es drängt sich die Frage auf, ob eine weitere geplante Entwicklung in San Jose stattfinden kann oder ob bereits mit der beginnenden wirtschaftlichen Krise in Kalifornien sich die Entwicklung verlangsamt bzw. stagniert. Dagegen scheinen die Ziele aus dem General Plan sehr ambitioniert. Durch die Einsparungsmaßnahmen wird die Innenstadt von San Jose mit am Schlimmsten getroffen werden. In wirtschaftlich angespannten Zeiten könnten private Investments wie dieses von FRIT eine mögliche Alternative zur herkömmlichen Stadtentwicklung darstellen. Dies wird nicht in allen Stadtvierteln gelingen und erfordert auch ein gewisses Umdenken in der Planungsmentalität der Stadtplanung. Es kommt darauf an, wie man private Developer für die eigenen Ziele gewinnt und Planungen zu Gunsten beider Seiten durchführt. Die Auffassung von Herrn Josef Horwedel, Stadtplanungsdirektor bei der Stadt San Jose, dass die Stadt sich über ihre Instrumente (z.B. Flächenwidmungsplan) für Investoren attraktiv machen muss, trifft auf Zustimmung. Dies soll aber in einer allgemein verträglichen Art und Weise geschehen, um aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen (Urban Sprawl).

Bei einem Aufenthalt in San Jose ist gut nachzuvollziehen was es heisst, in Downtown wohnen zu müssen. In den ersten Wochen sind die Dimensionen und der städteplanerischen Leistungen der Vergangenheit überwältigend. Die Downtown in SJ wirkt äusserst konzentriert. Es finden sich bemerkenswerte Museen, Theater, Kinos und eine architektonisch äußerst gelungene Bibliothek, sowie die Stadthalle innerhalb eines überschaubaren Territoriums. Die Universität befindet sich direkt in der Innenstadt. Wichtige Behörden sind unmittelbar im Zentrum San Joses angesiedelt. Auch befinden sich wichtige Filialen von Banken und Firmenzentralen (Adobe) im Zentrum von SJ. Für ein ausgewogenes Nachtleben sorgen diverse Bars, Clubs und Diskotheken. Auch gibt eine breite Anzahl an unterschiedlichen Restaurants in jeder Preisklasse. Die Stadt sehr bemüht, Ordnung und Sauberkeit in der Innenstadt zu halten. Das Design der Fassaden und der Straßenzüge ist aus



professioneller Sicht gut gelungen. Es wird versucht den Interaktionen der Bürger freien Lauf zu lassen. Die Strassen werden regelmäßig und gründlich gereinigt. Die Polizei ist permanent präsent und vermittelt ein Gefühl der Sicherheit. Fast schon übereifrig geht ein städtischer Parkraumschutzdienst gegen Parksünder vor. Die Innenstadt wird mit anderen Subzentren über die Light Rail verbunden. Die Tickets sind günstig und teilweise für ärmere Personengruppen subventioniert.

Alles in allem macht die Innenstadt (aber auch andere Gebiete der Stadt) einen guten Eindruck. Es wird das Bild einer familienfreundlichen Stadt vermittelt.

Zu perfekt aufeinander abgestimmt wirkt die Innenstadt mit ihren Einrichtungen. Auch wenn die meisten wichtigen Gebäude einer Stadt im Stadtzentrum konzentriert sind, wirkt es nicht wirklich wie ein Stadtzentrum, sondern wie eine Ansammlung von partikularen, nicht organisch miteinander gewachsenen Nutzungseinheiten. Es fehlt der Flair, das Ambiente, welches eine typische Innenstadt ausmacht. Das führt dazu, dass unter Tags dem Betrachter in vielen Abschnitten der Innenstadt etwas abgeht – Menschen, die einkaufen, essen oder sich unterhalten. Manchmal wirkt es gespenstisch, wenn tagsüber in der Innenstadt kaum Personen zu Fuß oder auf dem Rad anzutreffen sind.

Die Konzentration der geplanten Gebäude vermindert aber nicht den aufkommenden Verkehr, der über wichtige Verbindungsachsen (Santa Clara, San Fernando) durch die Innenstadt geführt wird. Zweifelhaft ist, ob der Einzelhandel von der hohen Frequenz der privaten PKWs in der Innenstadt profitiert. Die Durchschnittsgeschwindigkeit erscheint hierfür zu hoch. Die Entfernungen, die ein Fussgänger bis zum nächsten Supermarkt zurücklegen muss, erscheinen auch eindeutig zu weit.

Die Downtown wirkt hektisch, laut, schnell und durchschnitten von Verkehrsachsen. Es fehlen Einrichtungen zur Nahversorgung. Großflächige Parkplätze wirken wie Baulücken im Stadtbild. Parken ist teuer. Der Einzelhandel ist vorhanden und bietet auch eine akzeptable Bandbreite an Geschäften an. Dennoch wirkt er im Vergleich zu organisierten Shoppingcenter verkümmert. Leerstände in den Erdgeschossen (z.B. Post Street) geben weniger Anlass, die Strasse zu passieren.

Vielleicht aber liegen auch die Probleme an der amerikanischen Gesellschaft selbst. Die Innenstadt San Jose könnte hierfür nur ein Sinnbild sein. So viel es auf, dass Getränke und Essen in der Innenstadt größtenteils für „take away“ gibt. Zu mindestens gibt es immer die Möglichkeit, Speisen aus dem Restaurant mitzunehmen. Es muss nicht unbedingt Fast Food sein. Tatsächlich können alle Speisen und Getränke mitgenommen werden. Essen und Trinken scheinen auch keinen großen, kulturellen Stellenwert in San Jose zu haben. Gewöhnlich sind Restaurants und Cafés auch nicht auf eine Bewirtung außerhalb des Gebäudes eingerichtet. Vereinzelt sieht man Cafés und Restaurants, die im öffentlichen Raum Tische bewirtschaften. Dennoch geht die Tendenz der beobachteten Bevölkerung dahin, dass Getränke, Essen oder Eis möglichst schnell verschlungen oder mitgenommen werden.

Es ist erstaunenswert, in welchem Maße die Gesellschaft vom Auto abhängig ist. Es ist weniger der Komfort, der die Menschen in das Auto und in die Verkehrsstaus zwingt. Es sind vielmehr die Distanzen zum Zielort und die dafür aufzuwendende Zeit, die die Menschen ein Auto benutzen lässt. Mit dem Auto einkaufen zu fahren erscheint sinnvoll, da andere Verkehrsmittel das Einkaufen erschweren. So ist es z. B. absolut nicht sicher, mit dem

Fahrrad einkaufen zu fahren. Die vorhandenen Strassennetze sind fast nur auf motorisierte Fahrzeuge ausgerichtet. Mit dem Bus zu fahren bedeutet einer gewissen sozialen Schicht anzugehören, die es sich nicht leisten kann ein Auto zu unterhalten. Das Verkehrsnetz der Busse in SJ ist dabei relativ gut ausgebaut. Was stört sind die langen Wartezeiten und Unregelmäßigkeiten der Buslinien.

Das von der Stadt vertretende Außenbild San Jose gibt auch allen Grund nachzudenken. Wie aus dem Interview mit Michael Brilliot, Manager bei der Stadtplanung San Jose, bekannt wurde, konzentriert sich das Image der Stadt auf ein familienfreundliches Bild. Gleichzeitig stellt man sich als High-End Standort dar, da wichtige Elektronik und Biotechnologie-Konzerne ihre Hauptsitze oder Niederlassungen in San Jose haben. Es lässt vermuten, dass aus diesem Grund nur qualifizierte Fachkräfte in San Jose wohnen, die mit ihren Familien ein bodenständiges Leben führen wollen.

Wer ist es aber, der wirklich in San Jose wohnt? Es sind größtenteils Familien, die sich in San Jose mehr oder weniger bodenständig niedergelassen haben. Die qualifizierten Fachkräfte, die Akademiker, die Top Manager der Softwaregiganten wie Google, Facebook oder Adobe wohnen mit ziemlicher Sicherheit nicht in San Jose. Personen, die es sich leisten können oder von ihrer Firma über Shuttlebusse täglich transportiert werden, ziehen einen Wohnort außerhalb von San Jose vor. Die Verkehrsverbindung nach San Francisco erlaubt ein tägliches Pendeln ebenso wie aus Santa Cruz, Palo Alto oder Campbell.

Es sind also nicht die hochbezahlten Manager, die das demographische Bild San Jose prägen. Es ist das Milieu der Arbeiter und Selbstständigen, die einen Beitrag zum Stadtbild und dessen Erhalt leisten. Der Außenbild San Jose weicht somit von den tatsächlichen Gegebenheiten ab. In dem Image der Stadt sollen auch jene Personen nicht vorkommen, die sich in den unzähligen Bars betrinken und im angetrunken Zustand ein Gewaltpotential für die Bürger darstellen. Bei Großveranstaltungen, wie die Parade am 5. Mai, schützt ein massives Polizeiaufgebot die feiernde Menge vor sich selbst. Auf den außenstehenden Betrachter wirkt dieses Polizeiaufgebot eher etwas übertrieben bis beängstigend. Das Gewaltpotential angetrunkenen Personen steht außer Frage. Dennoch könnten flexible bzw. längere Öffnungszeiten der Nachtclubs dafür sorgen, dass sich nach den offiziellen Schließzeiten um 02:00 Uhr weniger Massen an Menschen gleichzeitig auf den Straßen befinden.

San Jose und seine Downtown haben viele Probleme zu lösen. Manche sind offensichtlich und bedürfen keiner größeren Anstrengung. Doch andere wiederum sind tiefergehend und können nicht über eine kurze Zeitspanne oder mit Geld gelöst werden. Die Initiativen von privaten Bürgergruppen, wie CommUniverCity, sind lobenswert. Aus diesem Grund wurde seitens der Stadt San Jose „Community Based Planning“ als eines ihrer zehn Schlüsselkonzepte in die Envision 2040 aufgenommen. Wo die Stadtplanung versagt hat bzw. an ihre Grenzen gerät, könnten viel mehr private Developer oder Communities Verantwortung in der Stadtentwicklung übernehmen.

Teils neidisch, teils erschreckend und teils stolz blickt die Stadt San Jose auf die Santana Row. Überraschend ist, dass dieses Shoppingcenter in das Image der Stadt San Jose eingeflossen ist. Eines der zehn Schlüsselkonzepte nimmt sogar Beispiel an dem privaten Investment. „Streetscapes For People – Design „complete streets“ for people. Complete streets support a

divers range of urban activities and functions to foster communities identity and walkability".<sup>88</sup> Dieses Zitat aus dem General Plan Update Volume 2 beschreibt eigentlich schon, was sich die Stadt San Jose von der Santana Row anschauen kann.

Das Konzept der Santana Row orientiert sich an den Bedürfnissen der Menschen. Es liegt nahe, dass der Betreiber sich die Bedürfnisse zu Nutze macht. Dennoch schafft er es, die Kunden seiner Mieter zu werben und mit Reizen zu stimulieren. Es wird u.a. Neugierde bei dem Betrachter geweckt. Santana Row wirkt wie ein Fremdkörper in der amerikanischen suburbanen Stadtlandschaft. Jedes Gebäude birgt ein kleines Detail, das es zu entdecken gilt. Rustikale Tore, Wandmalereien, antik aussehende Tonkrüge oder die unterschiedliche Gestaltung einer jeden Fassade machen diesen Ort so interessant. Man freut sich schon auf die nächste Entdeckung und wird nicht satt vom ständigen suchen nach ausgefallenen Details. Es ist auch nicht auf dem direkten Blick erkennbar, was sich in 100m Entfernung zeigen könnte. Das verstärkt nochmals das Interesse und die Neugierde.

Der Autoverkehr wird auf 27,36 Km/h pro Stunde beschränkt. Die tatsächliche Geschwindigkeit ist jedoch geringer. Hierfür sorgen diverse Fußgängerüberwege. Eigentlich regelt sich die Geschwindigkeit von selbst. Denn wer mit dem Auto durch die Santana Row zu fährt, heisst sich selbst zu präsentieren. Durch die geringe Geschwindigkeit, durch breite Gehwege und durch die bevorzugte Stellung der Fußgänger im Straßenverkehr gilt die Santana Row als besonders fußgängerfreundlich.

Nicht jeder Besucher der Santana Row ist gleichzeitig auch ein Kunde. Viele Personen gehen dort hin, um an der gehobenen Gesellschaft teilzunehmen. Die Restaurants, Cafes und Shops sind hochpreisig. Dennoch lohnt sich ein Besuch. Das Entertainment auf der Santana Row kann von allen Besuchern genossen werden. Chill out Areas oder Strassenschachspiele laden zum verweilen ein.

Auf Grund der Tatsache, dass die Santana Row ein anderes Marktsegment an Produkten bedient als es in der Downtown vorherrscht, ist kein direkter Konkurrenzkampf zwischen den beiden erkennbar. Die Einzelhandelsketten unterscheiden sich wesentlich von denen in Downtown. Auch im Sektor der Wohnimmobilien sollte kein Konkurrenzkampf zwischen den beiden Einheiten vorherrschen. Die Qualität der Lage und die sich daraus ergebenden Ansprüche sind einfach zu unterschiedlich.

Im Sinne einer polyzentrischen Entwicklung profitiert die Stadt San Jose von der Santana Row. Auch der bereits erkannte Imagegewinn durch die Einkaufsstraße wirkt sich positiv auf das Außenbild der Stadt aus. Generell sind Inselbildung oder Closed Communities in einer Stadt durch die Stadtplanung zu vermeiden. Die Santana Row überzeugt jedoch durch ihr einzigartiges Konzept und ist überdies eine bessere Alternative zu einer herkömmlichen Shopping Mall ist. Und zum anderen leistet die Santana Row ein äußerst wichtiger Beitrag für die Stadt San Jose. Auch das Gebiet um die Santana Row kann als zukünftiges, teils hochpreisiges Stadtgebiet in der Zukunft gesehen werden. Aus diesem Grund sollte eine engere Kooperation und Verknüpfung mit der Innenstadt erfolgen.

Die Santana Row gilt als erstklassiges, imageförderndes Großprojekt, welches in der Lage ist, einen positiven Einfluss auf die Stadtentwicklung zu nehmen.

---

<sup>88</sup> Vgl. General Plan update Volume2: 2011 Key Concepts, City of San Jose, 2011

## LITERATURVERZEICHNIS

Britta S. Buys (2003): Smart Growth and Greyfields: The Case of Santana Row  
City of San Jose (2011): General Plan update Volume2: 2011 Key Concepts  
Department of Planning, Building, Code Enforcement (2008): Existing Land Use and Development Trends Background Report, 21.03.2008  
Edmund G. Brown Jr.(2011), 2011-12 Governor's Budget Summary  
Viona Hioe, Minghua Cui (2011): Final Assignment: Policy Evaluation Plan-Redevelopment Agencies in California

Interview geführt mit Dennis Korabiak, Programmmanager bei Redevelopment Agency San Jose, 13.05.2011  
Interview geführt mit Joseph Horwedel, City and Code Enforcement Director, City of San Jose, 25.07.11 und 02.08.11

### Internetquellen

#### City of San Jose

URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/data/population/> [Zugriff am 01.10.11]  
URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/gp\\_update/TFDraftPlan/005\\_Chapter1.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/gp_update/TFDraftPlan/005_Chapter1.pdf) [Zugriff am 01.10.11]  
URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/smartgrowthtxt.asp#ugb> [Zugriff am 01.10.11]  
URL: <http://www.sjhousing.org/data/costs.html> [Zugriff am 03.10.11]  
URL: <http://www.sjhousing.org/data/eligible.html> [Zugriff am 03.10.11]  
URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/sigdoc.asp> [Zugriff am 01.10.11]  
URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/smartgrowthtxt.asp#ugb> [Zugriff am 01.10.11]  
URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/sigdoc.asp> [Zugriff am 01.10.11]  
URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/gp\\_update/TFDraftPlan/005\\_Chapter1.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/gp_update/TFDraftPlan/005_Chapter1.pdf) [Zugriff am 01.10.11]  
URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/data/vli/docs/vli\\_report.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/data/vli/docs/vli_report.pdf) [03.10.11]  
URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/data/build\\_permit\\_hist/table1.asp](http://www.sanjoseca.gov/planning/data/build_permit_hist/table1.asp) [Zugriff am 03.10.11]  
URL: <http://www.sanjoseca.gov/mayor/goals/budget/BSAG/01-07-8/San%20Jose%20%20Structural%20Deficit%20Report.pdf> [Zugriff am 03.10.11]  
URL: <http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/smartgrowthtxt.asp#ugb> [Zugriff am 03.10.11]  
URL: [http://www.sjredevelopment.org/ProjectGallery/SJRA\\_fact\\_sheet\\_0807.ai.pdf](http://www.sjredevelopment.org/ProjectGallery/SJRA_fact_sheet_0807.ai.pdf) [Zugriff am 03.10.11]  
URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/gp/2020\\_text/Pdf\\_version/2010/GPChp5\\_2010-12-07.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/gp/2020_text/Pdf_version/2010/GPChp5_2010-12-07.pdf) [Zugriff am 06.10.11]  
Vgl. Infill Developmet Strategy, City of San Jose, [http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/Annex\\_1860-2000.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/smartgrowth/Annex_1860-2000.pdf) [Zugriff am 01.10.11]  
URL: [http://www.sanjoseca.gov/planning/gp/2020\\_text/Pdf\\_version/2009/GPChp3\\_2009-12-01.pdf](http://www.sanjoseca.gov/planning/gp/2020_text/Pdf_version/2009/GPChp3_2009-12-01.pdf) [Zugriff am 06.10.11]  
URL: <http://www.sjredevelopment.org/map.htm> [Zugriff 06.04.11]

#### Silicon Valley / San Jose Business Journal

URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1997/04/07/newscolumn1.html> [Zugriff am 06.10.11]  
URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1996/06/24/story4.html> [Zugriff am 06.10.11]  
URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/2002/09/23/editorial3.html?page=all> [Zugriff am 06.10.11]  
URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/2001/11/05/focus1.html> [Zugriff am 06.10.11]  
URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1998/05/11/editorial5.html> [Zugriff am 06.10.11]  
URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/2001/12/17/story1.html?page=all> [Zugriff am 07.10.11]  
URL: <http://www.bizjournals.com/sanjose/stories/1998/06/22/focus9.html> [Zugriff am 07.10.11]

#### Sonstige

URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/San\\_Francisco\\_Bay\\_Area](http://de.wikipedia.org/wiki/San_Francisco_Bay_Area) [Zugriff an 01.10.11]  
URL: <http://www.statesman.com/business/austin-making-a-pitch-for-a-regional-patent-1381854.html?printArticle=> [Zugriff am 01.10.11]  
URL: [http://www.forbes.com/2010/05/24/patents-funding-jobs-technology-innovative-cities\\_slide\\_2.html](http://www.forbes.com/2010/05/24/patents-funding-jobs-technology-innovative-cities_slide_2.html) [Zugriff am 01.10.11]  
URL: <http://www.ti.org/vaupdate31.html> [Zugriff am 01.10.11]  
URL: [http://en.wikipedia.org/wiki/San\\_Jose,\\_California](http://en.wikipedia.org/wiki/San_Jose,_California) [Zugriff am 01.10.11]  
URL: <http://www.sjdistrict1.com/newsletter/NewsletterArticles/2011-August-RDA.pdf> [Zugriff am 03.10.11]  
URL: <http://www.chico.ca.us/econdev/documents/faq.pdf> [Zugriff am 03.10.11]  
URL: <http://www.scpr.org/news/2011/02/02/23655/how-redevelopment-agencies-work-and-why-gov-brown/> [Zugriff am 03.10.11]  
URL: <http://online.wsj.com/article/SB10001424052748703921504576094331686810212.html> [Zugriff am 03.10.11]  
URL: <http://www.city-data.com/city/San-Jose-California.html> [Zugriff am 03.10.11]  
URL: <http://www.thedailybeast.com/articles/2010/01/19/americas-75-worst-commutes.html> [Zugriff am 03.10.11]  
URL: [http://www.independentnews.com/news/article\\_af9572d0-35ab-11e0-8dda-001cc4c002e0.html](http://www.independentnews.com/news/article_af9572d0-35ab-11e0-8dda-001cc4c002e0.html)  
URL: <http://www.metroactive.com/papers/metro/11.07.02/santana-0245.html> [Zugriff am 03.10.11]  
URL: <http://www.santanarow.com/more/about/news/> [Zugriff am 06.10.11]  
URL: <http://www.icsc.org/srch/sct/sct0204/page1a.php> [Zugriff am 06.10.11]  
URL: <http://online.wsj.com/article/SB10001424052748703921504576094331686810212.html> [Zugriff am 03.10.11]

## TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Tabelle 1: Widmungsarten, kombinierte eigene Darstellung, Grundlage City of San Jose .....	20
Tabelle 2: Projektdaten Santana Row, eigene Darstellung, Grundlage Shopping Center Today und Santan Row .....	33
Abbildung 1: symbolische, eigene Darstellung .....	3
Abbildung 2: San Jose State University, eigene Darstellung .....	6
Abbildung 3: CommUniverCity Event, eigene Darstellung.....	8
Abbildung 4: Entwurf Almada Shopping Center, Eigene Darstellung .....	8
Abbildung 5: Vorentwurf Almada Shopping Center, Eigene Darstellung.....	8
Abbildung 6: Entwurf Developer, City of San Jose .....	8
Abbildung 7: Symbolische, eigene Darstellung .....	10
Abbildung 8: Bevölkerungswachstum und Flächenverbrauch, City of San Jose .....	14
Abbildung 9: Wohneinheiten nach Typen, eigene Darstellung, Grundlage City of San Jose ...	15
Abbildung 10: Einkommensklassen nach Haushaltsgrößen, eigene Darstellung, Grundlage City of San Jose .....	16
Abbildung 11: Vorhandene Nutzungsarten, City of San Jose.....	19
Abbildung 12: Einzelhandelsflächen, City of San Jose .....	22
Abbildung 13: Funktionsweise der RDA in Kalifornien, The Wall Street Journal .....	24
Abbildung 14: San Jose Redevelopment Project Areas,.....	26
Abbildung 15: Stadtentwicklung San Jose seit 1975, RDA .....	28
Abbildung 16: Mixed Use Development Santana Row, Eigene Darstellung .....	29
Abbildung 17: United States Shopping Center Market Statistic, Colliers International.....	34
Abbildung 18: General Plan 2020 mit Valley Fair (o.) und Santana Row (u.), City of San Jose	35
Abbildung 19:Santana Row, Eigene Darstellung .....	36
Abbildung 20: Interktionsflächen at Santana Row, Eigene Darstellung.....	37
Abbildung 21: Eventfläche Santana Row, Eigene Darstellung .....	37
Abbildung 22: Santana Row, eigene Darstellung .....	38
Abbildung 23: Santana Row, eigene Darstellung .....	38