

## Caltrans

Büroblock in Downtown Los Angeles

### Planungsteam:

Main & First Design/Build Associates Inc., Los Angeles

### Architekten:

Morphosis, Santa Monica

### Mitarbeiter:

Thom Mayne (Projektleitung), Silvia Kuhle (Projektarchitektin), Pavel Getov Anthony Mrkic, Job Captain, Chandler Ahrens, Irena Bedenikovic, Tim Christ, Mario Cipresso, Ben Damron, Marty Doscher, Paul Gonzalez, Salvador Hidalgo Olivia Jukic, Ted Kane, Dwoyne Keith, Kristina Looock, Jean Oei, Axel Schmitzberger, Martin Summers, Daynard Tullis

### Generalplaner:

The Clark Construction Group, Inc., Los Angeles

### Developer:

Urban Partners, Los Angeles

### Innenarchitekt:

Gruen Associates, Los Angeles  
Debra Gerod

### Tragwerksplaner:

John A. Martin Associates, Los Angeles  
Chuck Whitaker

### Bauherr:

State of California, Department of General Services, Los Angeles



Das Caltrans-Gebäude von Morphosis scheidet nach alten Mustern die Geister. Nicolai Ouroussoff, bis noch vor kurzem Architekturkritiker der Los Angeles Times, jetzt für die New York Times tätig, erkennt in dem Bau den Geist des gesellschaftlichen Auftrags der frühen Moderne. Er sieht in ihm einen „Leuchtturm“, einen Wegweiser für die Entwicklung der Architektur, eine Haltung, die den „sterilen Türmen und einschüchternden Plazas, die den Großteil von Downtown Los Angeles zu einer entseelten Enklave von Großunternehmen gemacht haben“, und den von Gewinnmaximierung getriebenen Urban Entertainment Center einer künstlichen Urbanität, wie sie auch für diesen Stadtteil geplant sind, etwas entgegensetzt.

Christopher Hawthorne, Ouroussoffs Nachfolger in Los Angeles, sieht dagegen in dem Bau die stadtzerstörende, menschenverachtende Seite der Moderne der sechziger Jahre. Wir seien wieder bei ornamentlosen Bauten angekommen, die kein Interesse zeigten, sich mit ihren Nachbarn zu verstehen: „Wollen sich die Angelenos wirklich einen solchen gewaltigen Block in ihrer Mitte gefallen lassen?“ Er schätzt Architektur, die sich vom Herkömmlichen entschieden heraushebt, und nennt in diesem Zusammenhang das erfolgreiche Rosenthal Contemporary Arts Center in Cincinnati von Zaha Hadid (Heft 30/2003). Er schreibt: „... how satisfying the results can be when a radical architect warms to her public.“ Dies vermisst er beim Caltrans-Gebäude, einem „militärischen Mammutbau“.

In der Tat ist der Bau, wie Hawthorne meint, „bold“: zugleich gewagt, einprägsam, und auch groß. Dies ist aber durchaus positiv zu sehen.

Denn er ist seinem Ort und seiner Aufgabe angemessen, und hierin liegt, was Ouroussoff erkennt, das Wegweisende. Es handelt sich um einen öffentlichen Auftrag, und als solcher ist der Bau eine Leistung: Er wurde eben nicht, wie die wenige Blocks entfernte römisch-katholische Kathedrale von Rafael Moneo (Heft 47/2000) oder die Walt Disney Concert Hall von Frank O. Gehry, von privaten Geldern finanziert und unterlag daher stringenten öffentlichen Verfahrens- und Finanzierungsregeln. Und, um den Vergleich mit den prominenten Nachbarn weiterzuspinnen: Es handelt sich hier nicht um einen Gebetsraum oder eine Philharmonie, sondern um einen Verwaltungsbau, um Büroräume. Der Bau ist „bold“, aber eben nicht überheblich; er sticht heraus, ist aber kein Unikat; er hat sich innerhalb der wirtschaftlichen Beschränkungen so ergeben und hat dennoch zusätzlich für die Stadt öffentlich nutzbaren Raum geschaffen.

Der Erfolg des Baus hat unter anderem mit der Weitsicht des Auftraggebers und seiner Fachberater, besonders Sylvia Lavin, Vorsitzende der Architekturabteilung der UCLA, zu tun. Das California Department of Transportation, kurz Caltrans, ist vor allem für den Straßenbau und -unterhalt des bedeutenden Bundesstaates verantwortlich. (Wäre Kalifornien ein eigenständiger Staat, nähme dieser Platz sechs in der Weltwirtschaft ein.) Das regionale Büro von Caltrans war bislang in einem 1949 errichteten, dem Neubau benachbarten Gebäude untergebracht gewesen, das durch das Erdbeben von 1994 beschädigt wurde. 1999 entschied man sich dann für das neue Haus mit Büros für 1850 Mitarbeiter.

Caltrans (California Department of Transportation) ist die Zentrale für Straßenbau und -unterhalt in Kalifornien mit 1850 Mitarbeitern.

Der Gebäuderiegel mit den Büros ruht auf einer ausgedehnten Sockelzone, die sich an der Main Street/Ecke First Street zum Stadtraum öffnet. Hinter dem auskragenden gläsernen Balken verbirgt sich die „Light Bar“.

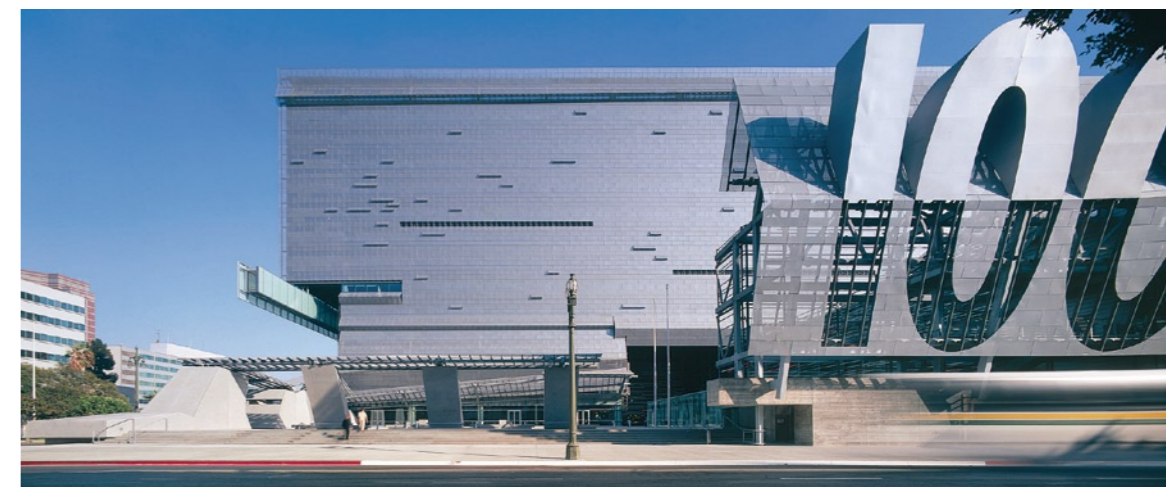
Es wurde zum Pilotprojekt des „State of California Design Excellence Program“. Die Ziele dieses Programms sind „Architektur von Welt-rang, Umweltverträglichkeit, Integration von Kunst und Architektur“ und, in diesem Fall, die Förderung der Revitalisierung des Civic Center in der Downtown Los Angeles. Hierbei lehnt sich die Initiative an das 1994 eingerichtete „Design Excellence Program“ der U.S. General Services Administration an, die auf Bundesebene für den Bau von Gerichts- und Verwaltungsbauten, aber auch für Bauten an Grenzübergängen zuständig ist. Das für das Caltrans-Gebäude gewählte Verfahren ging jedoch in einigen Punkten über das Vorbild hinaus. So wurden nicht nur US-amerikanische, sondern gezielt auch internationale Architekturbüros aufgefordert, sich zu bewerben. Auch wurde dem üblichen Design/Build-Verfahren, bei dem sich ein Team aus Architekt, Projektentwickler und Generalunternehmer verpflichtet, das ausgeschriebene Gebäude im gesetzten Kosten- und Zeitrahmen zu liefern, ein Wettbewerb vorgeschaltet. Dieser räumte dem Architekten, im Verhältnis zum übrigen Team, von Anfang an eine größere Bedeutung ein.

Das Team Morphosis/Urban Partners/Clark Construction ging aus dem Verfahren gegenüber Benedetta Tagliabue/Miralles und Rem Koolhaas/OMA als Gewinner hervor. Der Auftragsvergabe im November 2001 folgte bereits im Mai 2002 der Baubeginn, und übergeben wurde das Gebäude knapp zweieinhalb Jahre später, im September vergangenen Jahres. So eng wie der Zeitrahmen war auch der Kostenrahmen: Für insgesamt 98.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche – 70.000 Quadratmeter





Die Besonderheit des Gebäudes ist die große Geste an der Main Street. Die Fassade faltet sich und wird zu einem Vordach, das auf geneigten Mauerscheiben ruht. Der über Straßenniveau angelegte Vorplatz lädt die Passanten ein, das Café in der öffentlichen Halle zu besuchen. Links im Hintergrund: das Rathaus von Los Angeles aus dem Jahr 1928



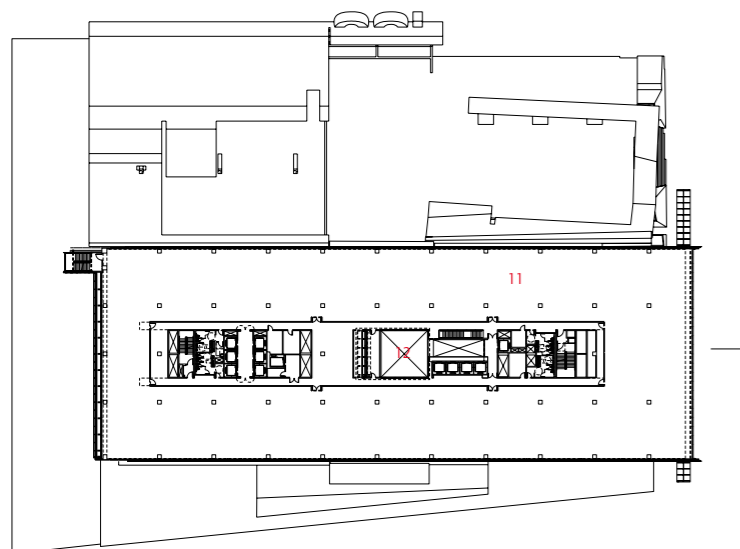
Main Street Nr. 100. Die Hausnummer aus perforierten Aluminiumpaneelen ist fünf Geschosse hoch. Die beiden Längsfassaden bestehen aus einer inneren Vorhangkonstruktion, der ebenfalls Aluminiumpaneele vorgehängt sind. Einige von ihnen verstellen sich automatisch nach Sonnenstand und Temperatur. Andere sind aus gestalterischen Gründen von der Fassade weggebogen. Foto links oben: Blick in die Fassade auf der Stirnseite des Gebäuderiegels mit der Photovoltaikanlage

für den Bürobau, 28.000 Quadratmeter für die Tiefgarage – standen insgesamt 190 Millionen Dollar (165 Millionen reine Baukosten) zur Verfügung, d.h. 1.560 Dollar pro Quadratmeter. Das Gebäude besetzt einen ganzen Downtown-Block. Ein neungeschossiger, sich in Nord-Süd-Richtung über die gesamte Länge des Blocks erstreckender Riegel ruht auf einem viergeschossigen, im Grundriss L-förmigen Sockel, welcher sich bis an die Grundstücksgrenzen schiebt. Nach Norden kragt der Riegel über den Sockel in die Straßenflucht aus, im Süden dagegen tritt er zurück, und entlang der westlichen Seite liegen Riegel und Sockel in einer Ebene, der Hauptfassade. An der nordwestlichen Ecke entsteht so ein leicht über Straßenniveau sich erhebender Platz, der über Stufen und Rampen von der Straße aus erschlossen wird. Über diesen Platz erreichen die Fußgänger das Gebäude.

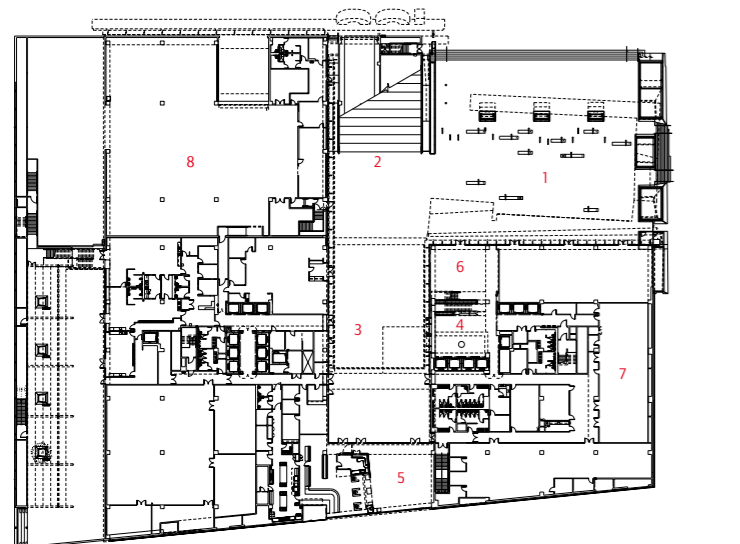
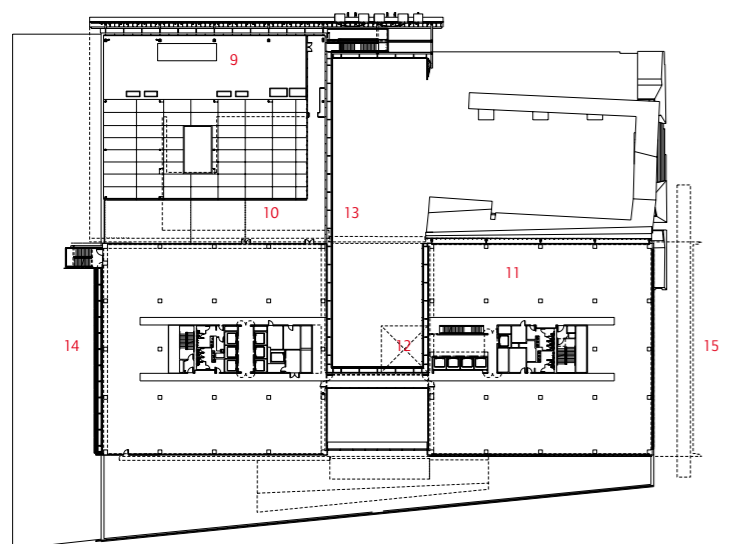
Ein vier Geschosse hoher Einschnitt in das Gebäudevolumen leitet zum Eingang. Dieser überdachte Außenraum, von den Architekten „Urban Lobby“ genannt, ist visuell ein Teil des Straßenraum und schafft dennoch einen im Sommer verschatteten, ruhigen Rückzugsort. Horizontal verlängert sich dieser Außenraum sowohl in das Gebäude hinein – in das Café, dessen Tische den Platz beleben – als auch hin zur Straße, die durch breite Sitzstufen vom Platz abgeschottet ist. (Die Stufen überdecken eine der Einfahrten in die viergeschossige Tiefgarage und den Fahrzeughof der Behörde.) Der Eingangsebene zugeordnet sind neben dem Café einige Einzelhandelsflächen und ein Ausstellungsraum wie auch die eigentlichen Zugänge. Aber auch vertikal verlängert sich der

Außenraum: in einen quadratischen Lichthof, der Tageslicht in die Mitte des darüber liegenden Büroriegels leitet. Hier ist der Ort für die von der Ausschreibung geforderte Integration von Kunst und Architektur entstanden: Keith Sonnier, von Anfang an Teil des Teams, entwickelte für die drei Seiten der „Urban Lobby“ die Lichtinstallation „Motordom“. Die wechselnden Muster aus rotem und blauem Licht, in die Halle integrierte Neon- und Argon-Röhren, setzen den Titel der Arbeit räumlich eindrucksvoll um.

Im Vergleich zu der Nutzungsüberlagerung des Außenraums ist der Aufbau der Büros wenig überraschend. Einzig der Lichthof und die ihm zugeordneten zweigeschossigen Aufzugslobbies (die Aufzüge halten nur in jedem vierten Geschoss) sowie die offenen Treppen zwischen jeweils drei Geschossen unterbrechen die ansonsten identisch gestapelten Bürogeschosse. Die potentielle Flexibilität der offenen Grundrisse hätte wunderbare Ausblicke auf die Stadt freigeben können. Der Nutzer war jedoch nicht willens, seine Arbeitsweise zu überdenken, und so sieht man sich auf jedem Geschoss einem Meer der üblichen zwei Meter hohen, grauen Arbeitszellen gegenüber. Die Möbel und der Innenausbau, die nicht zu Morphosis' Auftrag gehörten, wurden auf Verlangen des Auftraggebers gänzlich aus schadstoffarmen Materialien gefertigt. Speziell für diese Räume wurde auch eine energiesparende Kombination aus indirektem und direktem Licht, die durch Tageslicht- und Bewegungssensoren gesteuert wird, entwickelt. Doch das Potential des Gebäudeinneren wurde leider nicht ausgeschöpft.



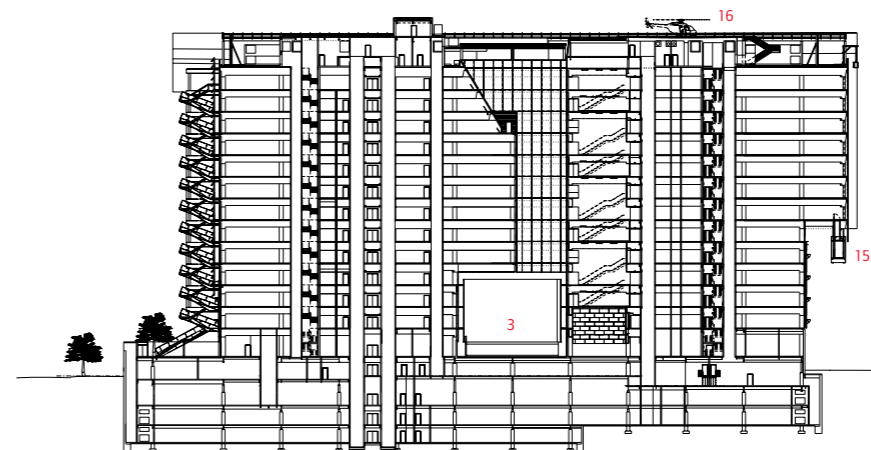
- 1 Öffentlicher Platz
- 2 Freitrepppe
- 3 Urban Lobby
- 4 Haupteingang Caltrans
- 5 Café
- 6 Ausstellung
- 7 Konferenzzentrum
- 8 Fahrzeughof
- 9 Technik
- 10 Terrasse
- 11 Büroebene
- 12 Halle
- 13 Installation „Motordom“
- 14 Photovoltaik-Wand
- 15 Light Bar
- 16 Heliport



Die Virtuosität beschränkt sich also auf die Hülle. Die Wirkung des Gebäudes ist, je nach Richtung und Tageszeit, komplett unterschiedlich. Aus der Längsansicht meint man, es handle sich um eine glatte, schmale Scheibe; blickt man jedoch auf eine der Stirnseiten, bemerkt man erst, wie breit dieser schwebende „Schrank“ wirklich ist. Die einfache Geometrie des Baus wurde je nach Himmelsrichtung geschickt variiert.

Die beiden Längsfassaden bestehen aus einer inneren Vorhangfassade, der Aluminiumpaneele vorgehängt sind. Deren Perforation weist drei unterschiedliche Größen auf. Auf Blickhöhe verstellen sich einige automatisch nach Sonnenstand und Temperatur. Andere sind, in unregelmäßigen Abständen, von der Fassade weggebogen. Die Metallhaut zieht sich bis über den Sockel hinweg. Entlang der Westseite löst sie sich stellenweise in einer großen Geste aus der Vertikalen und faltet sich bis hin zur Straße. Wo die Fensteröffnungen nicht raumhoch sind, wurden die Fassadenpaneele auf Anregung von Morphosis mit einer Wetterschutz-Membran von Sarnafil beklebt. Der Sockel ist durchgehend mit Eternit-Platten verkleidet.

Die auskragende, visuell durch einen horizontalen Lichtbalken vom Sockel getrennte Nordfassade ist frei von verschattenden Elementen, während die Südfassade aussieht, als sei hier ein Schnitt durch ein vormals längeres Gebäude getan worden. Die seitlichen Aluminiumpaneele schieben sich weiter, und eine frei schwebende Fluchttreppe sieht aus, als hätte sie sich einst im Innern des Baus befunden. Man scheint hier ins Innere sehen zu können.



Von der Rückseite aus hebt sich das Gebäude kaum hervor. Auf die Gestaltung der Büroebenen, die auf den Grundrissen als große Flächen dargestellt sind, hatte Morphosis keinen Einfluss.

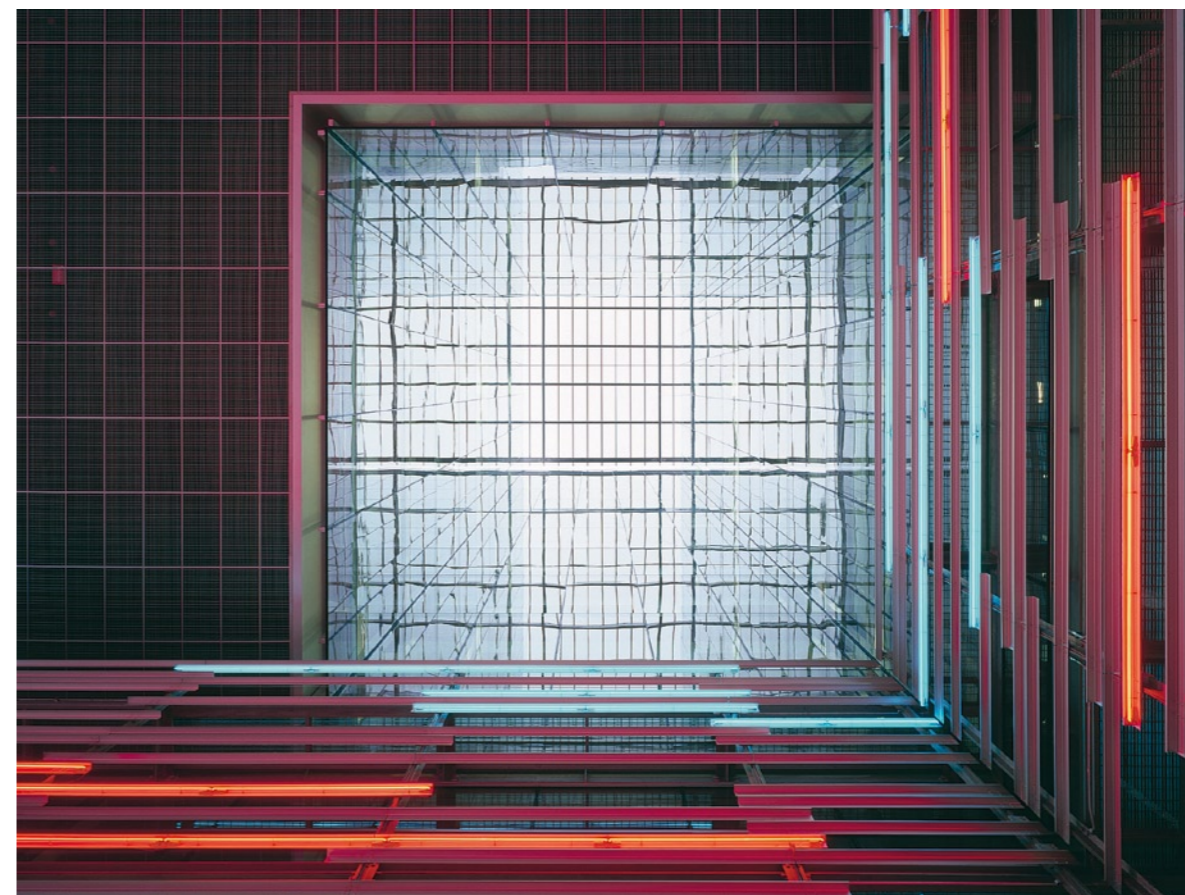
Sockel-, Erd- und 11. Obergeschoss im Maßstab 1:1500





In der Tat sieht man auf eine Fassade aus gekippten Photovoltaikpaneelen, die etwa einen Meter vor die Glasfassade gesetzt sind. Die Paneele liefern etwa fünf Prozent des Stroms des Gebäudes; gleichzeitig verschatten sie die Südfassade, was den Einsatz von ungetönten Scheiben erlaubt.

Für Morphosis war Caltrans ein Schlüsselprojekt. Das von Thom Mayne gegründete und lange für seine Lehre und seine kleinen Projekte bekannte Büro war bis dahin durch Bauten wie die Diamond Ranch High School (1999) oder die Hypo Alpe-Adria Center in Klagenfurt (2003) hervorgetreten. Mit Caltrans war Mayne zum ersten Mal nicht nur „Design Architect“, sondern auch „Executive Architect“, also für die Ausführungsplanung und die Bauleitung verantwortlich. Mayne spricht von der „enormen Lernkurve“, die das Büro aufgrund der komprimierten Entwicklungszeit und der engen Zusammenarbeit mit den ausführenden Firmen durchlaufen hat. Die Geschwindigkeit, mit der fortlaufend Entscheidungen getroffen und unmittelbar umgesetzt werden mussten, habe sogar die von ihm so geliebte „Spontaneität“ gefördert. Viele Details und Ideen seien hier, so Mayne, von anderen Projekten des Büros „geborgt“. Dies sind Projekte mit einer Entwicklungszeit von etwa vier Jahren, in der es genügend Zeit gab, spezifische Details und Themen zu entwickeln. Er verweist dabei auf den Bundesverwaltungsbau in San Francisco oder auf das Bundesgericht in Eugene, Oregon, die beide in diesem Jahr fertig gestellt werden. Er verweist aber ebenso auf die noch im Frühstadium befindlichen Entwürfe für die Kunst- und Architekturschule Cooper Union oder das Olympic Village 2012 in New York. Mayne nennt Caltrans ein „background building“, einen „Hintergrundsbau“; die Architektur beschreibt er als „straight forward“, pragmatisch, direkt, unumwunden. Ein gutes Zeichen, wenn sich die Selbsteinschätzung des Entwerfenden mit dem Wesen des Gebauten trifft.



Die zentrale Halle versorgt auch die 12 Büroebenen mit etwas Tageslicht. Die Lichtinstallation von Keith Sonnier nennt sich „Motordom“. Sie ist das größte öffentliche Kunstwerk in Los Angeles. Auf drei Seiten der „Urban Lobby“, die sich zur Main Street öffnet, wurden Neon- und Argonröhren in einem Muster aus rotem und blauem Licht angebracht.

Fotos: Roland Halbe, Stuttgart

