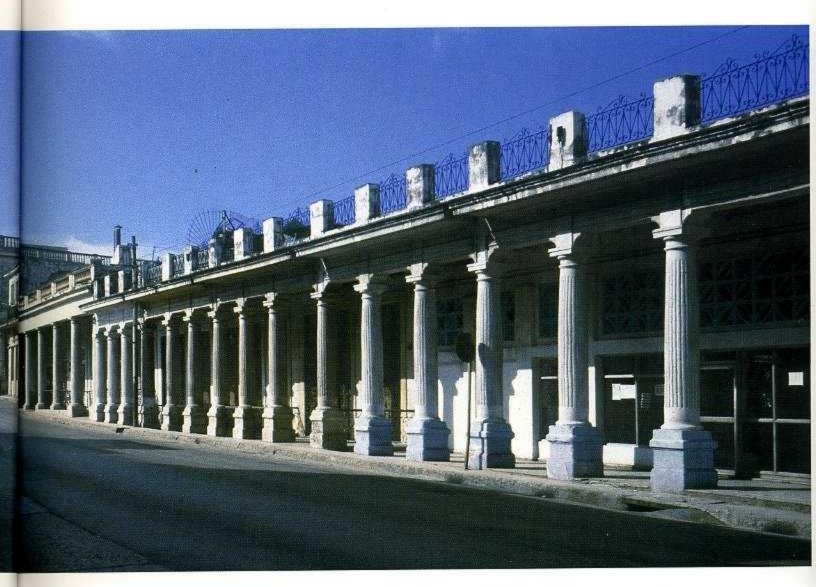
Havanna, so belegen es die Pläne, entwickelte sich, von den Festungen an der engen Durchfahrt zur Bucht ausgehend, von Anfang an Richtung Westen, obwohl auf der Ostseite der Bucht eine parallele Entwicklung vorstellbar gewesen wäre. Bis auf den Bau der Festung La Cabaña und die Entstehung des Fischerdorfs Casablanca geschah im Osten bis weit in die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts fast nichts, während die Stadt rings um die Bucht herum auch nach Süden immer weiter wuchs. Seit dem 18. Jahrhundert hielt es die wohlhabenden Schichten nicht mehr in der Nähe des Hafens, sie zogen in das südwestliche Cerro, später dann in die nordwestlich gelegenen Stadtteile Vedado und Miramar direkt am Meer. Die koloniale Planung gab der Stadt das orthogonale Raster mit eingestreuten Plätzen vor, und alle weiteren Pläne folgten prinzipiell diesem Schema. Einzig der Sert-Plan aus den fünfziger Jahren schlug eine Auflockerung innerhalb des Blockrasters vor und wollte der Stadt, neben zahlreichen Hochhäusern, auch ein künstliches Manhattan auf einer Insel im Meer verordnen. Er blieb glücklicherweise folgenlos. Die neuesten Pläne befassen sich vornehmlich mit Modernisierung, Bürgerbeteiligung und Umweltschutz.

Havannas Geschichte in Karten und Plänen

Für Graziella Pogolotti, eine der führenden kubanischen Intellektuellen, ist ganz Kuba ein einziger Hafen, womit sie die allseitige Offenheit der Insel meint, die sich über die Zeit vielerlei fremden Einflüssen ausgeliefert sah und diese in übereinander liegenden Schichten abgelagert hat. Vor mehr als zweihundert Jahren war Havanna die wichtigste Stadt in der Karibik und im Golf von Mexiko. Die fünf Quadratkilometer weite Bucht öffnet sich nach einer engen Einfahrt wie eine große Tasche, in die weder Piraten eindringen noch Hurrikane Verwüstungen anrichten konnten. Auf der Ostseite wird sie zusätzlich noch von einem Hügel und einer eindrucksvollen Anlage kolonialer Festungsbauten geschützt. Deshalb vor allem galt Havanna der spanischen Krone als privilegierter Ort zwischen den beiden Halbinseln Florida und Yukatan.

Die Stadt San Cristóbal de La Habana wurde am 16. November 1519, dem Tag ihres Namenspatrons gegründet. Das Wenige, das ihre Einwohner in den knapp zwanzig Jahren danach aufbauen konnten, wurde zerstört oder verbrannte zu Asche, als französische Piraten die Stadt in den Jahren 1537, 1538 und dann noch einmal 1555 überfielen. Von 1561 an stellten die Spanier ihre Schiffe, die aus Zentral- und Südamerika in die Heimat zurückkehren wollten, zu Flotten zusammen. Die gemeinsame Rückkehr sollte sie vor den Übergriffen der Piraten schützen, die den reich mit Gold, Silber, Edelsteinen, Stoffen, Holz, Vogelfedern, Leder, Pelzen und exotischen Gewürzen beladenen Schiffen nicht weit vor den Antillen auflauerten. Diese Flotten sammelten sich im Hafen von Havanna. Sie waren ein Meilenstein in der Entwicklung der Stadt, Im frühen 17. Jahrhundert war die Zahl der Matrosen, die hier über Monate warteten, oft doppelt so hoch wie die der Einheimischen, die die Schiffsbesatzungen mit Proviant, Seilen, Segeln, Holz, Honig, Rum, Tabak und sonstigen Gütern versorgten. Die Werft von Havanna galt als die größte der Spanier auf dem amerikanischen Kontinent. Im Jahr 1592 verlieh Felipe XI. Havanna das Stadtrecht, im gleichen Jahr wurde der Husillo Damm und die Zanja Real gebaut, das erste Wasserreservoir und das erste Wasserleitungssystem in den spanischen Kolonien überhaupt. 1634 gab die spanische Krone Havanna den Titel: "Schlüssel zur neuen Welt, Stützpunkt Westindiens."





Jenseits aller Planungen gibt es Havannas reiches bauliches Erbe. Auf über zweitausend Hektar Stadtfläche verteilt, finden sich verschiedenste Stile: Vorbarock, Barock, Neugotik, Neoklassik, Art Nouveau (meist als katalanische Moderne), Eklektizismus und eine ganze Reihe moderner Bauten aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg.

Da die Stadt primär durch Addition gewachsen ist und nur wenige Häuser abgerissen wurden, um Neubauten Platz zu machen, ist das bauliche Erbe noch beinahe vollständig
vorhanden. Obwohl Havanna ausgesprochen städtisch wirkt, ist es
eine im Prinzip flache, nicht allzu
dicht bebaute Stadt. Ein beträchtlicher Teil seines Häusergewebes besteht aus solide gebauten, ansehnlichen Wohngebäuden für die untere Mittelschicht, die früher einen großen Teil der Bevölkerung Havannas
ausmachte und deshalb auch sehr
einflussreich war. Dies erklärt auch,

warum sich in den Straßen von Havanna ab etwa 1800 schier endlose Reihen von Läden bildeten. Werden auch viele der Läden inzwischen als Wohnungen genutzt, so sind doch die hohen Säulengänge erhalten geblieben, die dem Stadtbild sein besonderes Flair verleihen und die den Namen, den Alejo Carpentier der Stadt gab, weiterhin rechtfertigen: "Havanna, die Stadt der Säulen."

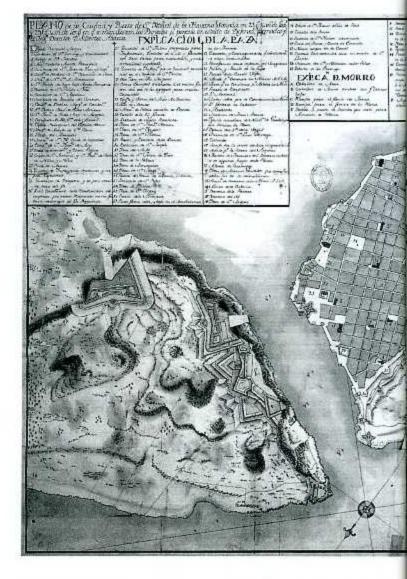
Foto: Martina Dúttmann



Plan von Cristóbal de Rodas, 1603 Einwohnerzahl: 4000 Planungsziel: 12.000

Im Jahre 1589 kam der Ingenieur Juan Bautista Antonelli, von der Spanischen Krone entsandt, nach Havanna. Er war es, der die Festungen El Morro und La Punta konstruierte und später die Stadtmauern errichten ließ. So lagen die Dinge, als Cristóbal de Rodas seinen Plan entwarf. Die Stadt hatte zu dieser Zeit nur etwa viertausend Einwohner. Die Stadtfläche umfasste wenig mehr als ein Drittel Quadratkilometer, also rund 35 Hektar, mit fünfzig Blocks. Die von Cristóbal de Rodas beplante Fläche war um vieles größer, er konzipierte eine von Wällen umgebene Stadt auf 150 Hektar Fläche. 1674 wurde mit dem Bau

der Befestigungsanlagen begonnen, mehr als hundert Jahre später, 1797, waren sie vollendet. Man darf annehmen, dass der Plan auch Angaben zu einem erweiterten Straßenraster und zu den Höhen der Häuser enthielt. Studiert man den kolorierten Plan, so erkennt man ein Stadtzentrum parallel zum Hafen und Stadtblöcke, die entweder einer militärischen, religiösen oder profanen Nutzung zugewiesen sind. Und man erkennt ein Stra-Benraster, in dem ganze Blöcke offen gelassen wurden, vermutlich, um sie für die Anlage großer Plätze vorzuhalten, gedacht für militärische Paraden, um zu demonstrieren, wer in den westindischen Städten die Macht innehatte. Es ist der erste Masterplan für Havanna, womöglich sogar der erste überhaupt im spanischen Amerika.



Plan von Silvestre Abarca, 1763 Einwohnerzahl: 50.000

Lange bevor diese Karte gefertigt wurde, eigentlich schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts, war der Stadtraum innerhalb des Befestigungsgürtel dicht besiedelt und mit vielen verschiedenen Funktionen belegt. Die weitere Entwicklung würde sich also ' außerhalb der Stadtmauern vollziehen müssen. Einer der wichtigsten Entwicklungsschritte war sicher die Anlage der Schiffswerft und der Docks mit Lager- und Verwaltungsgebäuden im Süden der Stadt. Die Werft, damals die größte in ganz Amerika, war weltberühmt wegen ihrer Meisterschaft im Schiffsbau, Man gab ihr den Namen Real Arsenal de La Habana. Im Zeitraum von 1724 bis 1794 wurden hier

114 Schiffe gebaut, bestückt mit 4902 Kanonen.

Zunächst benutzten die Einwohner von Havanna den Raum jenseits der Stadtmauern für Vergnügungen aller Art. Laut Félix de Arrate, einem Ge schichtsschreiber jener Zeit, fanden diese Vergnügungen auf der Straße statt, die zu den Quartieren jenseits der Stadtmauer hinführte und die man mit Schatten spendenden Laubbäumen bepflanzt hatte. Neue Wohnquartiere und Industrieansiedlungen folgten entlang dieser Straße. In seinen Planungen von 1763 und 1771 ging es Abarca vor allem darum, die Stadt durch starke Verteidigungsanlagen zu schützen.



Han von Carrillo de Albornoz, 1830-1850 Emphnerzahl: 100.000

Beachtliche Entwicklungen gingen dieser Karte voraus. Um zwei der wichtigsten zu nennen: Es gab einen wachunden Freihandel von Küste zu Küste, zwischen Kuba und den Vereinigten Staten, und es gab eine Bewegung der Intellektuellen, die von Persönlichteiten wie Félix Varela und Bischoff Espada angeführt wurde. Zu dieser Zeit war Hispanoamerika, bis auf Kuba und Puerto Rico, von der Kolonialberschaft befreit. Kuba wurde gerade feswegen besonders repressiv und absolutistisch regiert. 1833 raffte eine Choleraepidemie in nur zwei Monaten 8000 Menschen hinweg. Zu diesem Zeitpunkt übernahm General Miguel

Tacon die Macht. Während der vier Jahre, in denen er Gouverneur war, förderte er eine Reihe baulicher Maßnahmen, die alles, was bis dahin begonnen worden war, beschleunigte oder vollendete. Der Modearchitekt jener Zeit war Pierre Charles L'Enfant, der Architekt von Washington, und Tacón versuchte erfolglos, ihn mit einigen städtebaulichen und architektonischen Entscheidungen zu kopieren. Daneben entwickelte Tacón ein Programm zur Verbrechensbekämpfung, was eine erste Blüte des Tourismus aus den Vereinigten Staaten zur Folge hatte. Was aber am meisten zu dem vitalen Wachstum der Stadt beitrug, abgesehen von ihrer wirtschaftlichen Prosperität, die sie dem hohen Weltmarktpreis für Zuckerrohr verdankte, war der Umstand, dass Tacón in Clau-

dio Martinez de Pinillos, dem Grafen von Villanueva und damaligen Schatzmeister, einen Widerpart hatte, dessen politische und ökonomische Schwerpunkte ganz anders gelagert waren. Beide besaßen politische Macht, und beide veranlassten das, was sie für richtig und wichtig hielten. Die Säuberung der Bucht, das Wasser- und Abwassersystem, das erste Eisenbahnnetz und den Brunnen der Indischen Frauen verdankt die Stadt dem Grafen von Villanueva. Tacón ließ währenddessen einige Straßen pflastern, installierte mit Öllampen eine exzellent funktionierende Straßenbeleuchtung, baute den Boulevard aus, der rings um die Stadtmauer führte, baute ein neues Gefängnis, baute das Teatro Tacón, ließ die Plaza Vapor anlegen und eine Militärpromenade, die Jahre

Plan von Cristóbal Rodas, 1603. Der erste Masterplan im spanischen Amerika. Die Karte ist nicht genordet, sondern um 180° gedreht, also nach Süden ausgerichtet.

Plan von Silvestre Abarca, 1763. Im Mittelpunkt der Planung steht der Ausbau der Befestigungsanlagen, die Karte ist ebenfalls nach Süden ausgerichtet.

Plan von Carillo de Albornoz ohne Abbildung

später nach Carlos III. benannt wurde und zuletzt nach Salvador Allende. Er errichtete eine Altersresidenz für die hohen Militärs in Molinos del Rey und ließ in Quinta de los Molinos einen Botanischen Garten anlegen. Die Karte von Mariano Carrillo de Albornoz zur Verbesserung und Verschönerung der Stadt ist im Grunde genommen nicht mehr als ein Vorschlag zur Aufteilung von Grundstücken und wie man sie durch Straßen und Boulevards erschließen könne. Die Bauvorschriften von 1817 wurden zu dem Zweck erlassen, das Straßenraster auf die außerhalb der Stadtmauern liegenden Gebiete zu übertragen, auf jene, die heute Centro Habana bilden.

Plan von Francisco José Albear und Fernández de Lara, 1874; um 90° gedreht. Die Urbanisten zeichnen den ersten Entwicklungsplan für das ganze Stadtgebiet.



Plan von Pedro Martinez Inclán, 1925. Eine Gran Plaza im geometrischen Zentrum der Stadt sollte zum neuen Mittelpunkt des Gemeinwesens werden, ähnlich der Place de l'Étoile.



Plan von Francisco José Albear und Fernández de Lara, 1874 Einwohnerzahl: 170.000

Diesen Plan gab die Stadtbehörde von Havanna 1861 bei der Architektenvereinigung in Auftrag. Es war das erste Mal, dass das ganze Stadtgebiet von Havanna einer genauen Prüfung unterzogen wurde. Die daraus resultierende Planung war sehr detailgenau und lieferte die Basis für alle nun folgenden städtebaulichen Maßnahmen, von 1875 an bis ins 20. Jahrhundert hinein. Sie galt gleichermaßen für zivile wie für militärische Anlagen.

Die Straßen wurden auf den Maßstab des bis dahin festgelegten Stadtraumes bezogen. Boulevards sollten die doppelte Breite haben und eine doppelte Fahrspur, Nebenstraßen sollten enger und privater sein. Der Plan enthält aber auch Vorschläge für die Gebiete außerhalb des konzipierten Stra-Bennetzes.

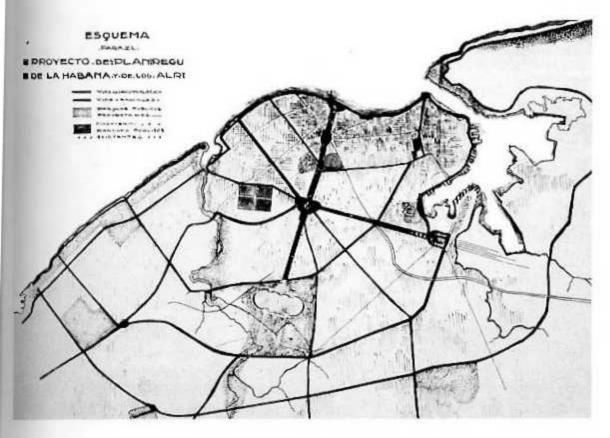
José Albear war nicht nur Professor der Academia de Ingenieros de Cuba, er leitete auch das Tiefbauamt der Stadt. Er plante die unterirdische Wasserführung des Vento und die Landwirtschaftsschule. Außerdem bereicherte er den Plan von 1874 um eine topographische Analyse und konzipierte darin eine Uferstraße, die eines Tages Habanas Malecón werden sollte.

Plan von Pedro Martínez Inicián, 1925 Einwohnerzahl: 700.000

Das Jahrzehnt, in dem dieser Plan entsteht, erlebt ein Aufblühen der Wirtschaft, und wieder ist die Ursache, ähnlich wie hundert Jahre zuvor, das Heraufschnellen des Weltmarktpreises von Zuckerrohr nach dem Ende des Ersten Weltkrieges. Unter diesen Vorzeichen entwickelten Martinez Inclán und Jean-Claude Nicolas Forestier ihre Konzepte. Martínez Inclán schlug eine Vergrößerung des bereits existierenden Gran Centro Cívico vor, und zwar auf der Seite des Parque Central-Fraternidad: Er stellte sich hier eine Gran Plaza "in den Dimensionen der Place de l'Étoile von Paris" vor. Auch plante Martinez Inclán für Alt Havanna ein System von Boulevards, acht Plätzen

und einigen "Ensanches" (Erweite rungen), ferner neue Ausfallstraße die Havanna mit Managua, Arroyo Naranjo und anderen Ansiedelung an der Peripherie verbinden.

Er erarbeitete eine System großer ner Plätze, wobei einer dieser Plätzmit dem heutigen Parque Metrop tano zusammenfällt. Die Vorschlä von Martínez Inclán fanden nicht gdie gleiche Verbreitung wie die da auf folgenden von Forestier, der al dings stark davon beeinflusst war



Plan von Jean-Claude Nicolas Forestier, 1926. Das Modell der europäischen Stadt Haussmann'scher Prägung werde ein Jahrhundert später auf Havanna übertragen.

Plan von Eduardo Cañas Abril ohne Abbildung

Plan zur Vergrößerung und Verschönerung von Havanna von Jean-Claude Nicolas Forestier, 1926 Einwohnerzahl: 700.000

Laut Forestier, dem begnadeten französischen Städtebauer, sind Gärten hohe Kunst. Er behauptete, dass, im Gegensatz zur Natur, die nur das Rohmaterial liefere, erst eine geplante Ordnung Schönheit hervorbringen konne, und diese Ordnung sei die Aufgabe von Experten. Gärtnerische Details wären zwar dazu da, das Konzept zu verwirklichen, aber einen Blumenspezialisten zum Beispiel halte er für unfähig, einen Garten zu entwerfen. Er gab zu, von den Gartenanlagen in Granada und Sevilla und besonders von den arabischen Gärten Andalusiens beeinflusst zu sein. 1926 begann

er mit dem Plan zur Vergrößerung und Verschönerung von Havanna. Die sich immer weiter etablierende Bourgeoisie wünschte sich einen Import des Haussmann'schen Stadtmodells, von dem bekannt war, dass es in Europa und in anderen lateinamerikanischen Hauptstädten Furore machte. Basierend auf den Ideen von Martinez Inclán, machte sich Forestier nun daran, eine große Vision und ein städtebauliches Regelwerk zu erarbeiten. Zuallererst ging es ihm um den Regierungsbezirk, den er als wichtigste Funktion der Stadt in eine aufregende Szenerie einbetten wollte, die er sich auch als Touristenattraktion dachte. Für alle wichtigen Standorte fand er eine Lösung "zur Vergrößerung und Verschönerung", sei es für das Capitol, die Docks, für die Festungen La Punta, El

Principe und La Chorrera, für die Plaza Civica, den Südteil von Cayo Cruz und die Grünanlage im Parque Forestal. Um ein wenig von dem Pariser Flair zu reproduzieren, wurden alle diese Orte am Ende durch prächtige Boulevards miteinander verbunden.

Von diesem ehrgeizigen Projekt wurde Folgendes verwirklicht: die Umgebung des Capitol, der Ausbau des Paseo dei Prado und dessen Verlängerung bis zur Calle Monte und schließlich die großartige Avenida del Puerto. Alles andere blieb leider nur Vision, denn die "vacas gordas" (fette Kühe) genannten Zeiten wirtschaftlichen Aufschwungs waren vorüber, schlimmer noch, das Land litt unter einer nie zuvor erlebten ökonomischen Krise.

Plan von Eduardo Cañas Abril, 1951 Einwohnerzahl: 1.250.000

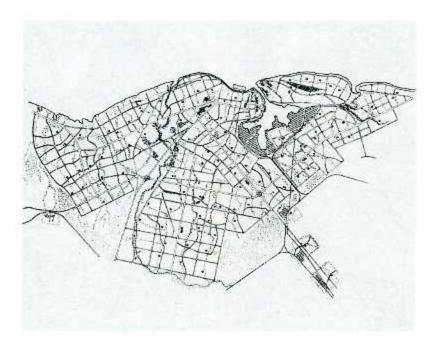
In den fünfziger Jahren gab es erneut ein wirtschaftliches Hoch, das mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs zusammenhing. In fünfundzwanzig Jahren war die Bevölkerungszahl um eine halbe Million gewachsen, doch darauf ging der Plan von Cañas nicht wirklich ein. Die Plaza Civica blieb weiterhin der Mittelpunkt des Straßennetzes, das wiederum in ein Straßennetz eingebettet war, das das ganze Land durchziehen sollte. Eine Ringstraße, im Osten noch nicht endgültig definiert, folgt aber im Großen und Ganzen den Vorschlägen von Forestier. Eduardo Cañas sieht alle Bezirke und Nachbarschaften als Teile einer einzigen Stadt: Gran Habana.

Masterplan von Paul Lester Wiener, Josep Lluis Sert, Paul Schulz, Mario Romañach u.a., 1958.

Die beiden Zeichnungen belegen den planerischen Größenwahn dieser Zeit, indem man der Altstadt voluminöse Cluster implantierte und in der Bucht eine Insel aufschüttete.

Masterplan von Mario Gonzáles u.a., 1964 ohne Abbildung Masterplan von Max Baquero, Eusebio Azcue, Vittorio Garatti u.a., 1971.

Der Plan eines interdisziplinären Expertenteams bemüht sich um eine ebenso bildhafte wie symbolische Darstellung der Stadt des Glücks und des Sozialismus. Realisiert wurde die Plaza de la Revolución, dort, wo die Plaza Civica ein halbes Jahrhundert zuvor geplant war.





Masterplan von Paul Lester Wiener, Josep Lluís Sert, Paul Schulz, Mario Romañach u.a., 1958 Einwohnerzahl: 1.400.000 Planungsziel: 4.000.000 Einwohner

Dieser von international bekannten Architekten entwickelte Plan entstand unter der Diktatur von Batista. Auch dieser Plan bezieht sich auf Gran Habana und verfolgt dabei folgende Ziele:

Er will Strukturen entwickeln, die späteren Veränderungen nicht vorgreifen, will Tourismus und Freizeit fördern, fünf Orte als Brennpunkte der Stadt ausweisen und entsprechend gestalten: die Plaza Cívica, die Universität von Havanna, den Boulevard auf der Meerseite, das wirtschaftliche Zentrum und das präsidiale Zentrum. Als Berechnungsgrundlage nimmt er eine erwartete Einwohnerzahl von etwa vier Millionen an, wobei die Hochrechnung auf dem schnellen Wachstum der vergangenen Jahre basiert.

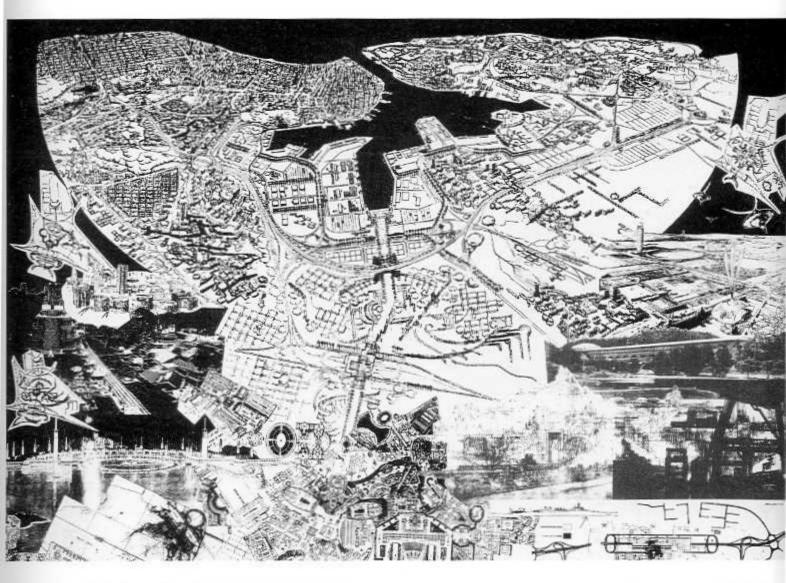
Die wichtigste Aussage dieses Plans aber steckt in seinem Vorschlag für Habana Vieja, das alte Havanna. Dort sollten die Erdgeschosse zu Arkaden umgebaut werden, die es bis dahin nur am Rand der Stadtplätze gegeben hatte. Daneben aber waren voluminöse Baukörper vorgesehen, die den Maßstab der Altstadt bei weitem gesprengt hätten. Auch der Vorschlag, eine künstliche Insel in der Malecón-Bucht aufzuschütten (so eine Art karibisches Manhattan mit einem Schuss Las Vegas), hätte das weltberühmte Panorama von Havanna ein für allemal zunichte gemacht.

Masterplan von Mario González, Luis Espinosa u.a., 1964 Einwohnerzahl: 1.500.000

1962 begann ein kleines Team von Planern aus dem ehemaligen Ministerium für Bauwesen mit der Arbeit an dem ersten Masterplan nach dem Sieg der Revolution. Dieser Plan basierte auf schwachem Zahlenmaterial, wobei die Qualifikation der Beteiligten eher noch schwächer war. Allerdings gab es unter ihnen einen jungen hochtalentierten kolumbianischen Architekten namens Luis Espinosa, der 1961, wie viele andere auch, dem Ruf der Revolution nach technischer Hilfe gefolgt und nach Kuba gekommen war. Luis Espinosa ist in unserem Land geblieben und vor wenigen Jahren hier auch gestorben.

Der Plan plädierte für eine gering Dichte in den zentralen Wohnvier Zu diesem Zeitpunkt betrug der Ar Grünfläche pro Kopf der Bevölken etwas weniger als einen Quadratr ter, der nun auf rund 17 Quadratr ter gesteigert werden sollte. Es wu erwogen, die Stadt in sechs Quart mit charakteristischen sozialen u städtebaulichen Merkmalen zu gi dern, um dann jedem Quartier ein tives Zentrum zuzuordnen.

So war es nur folgerichtig, dass m die Stadt nach den Grundsätzen d CIAM einzuteilen gedachte, wie sie englischen und russischen Stadtpl ner weiterentwickelt hatten: 1000 2000 Einwohner ergaben eine Na barschaft, 6000 bis 8000 Einwoh ein Quartier, 25.000 bis 30.000 E wohner einen Bezirk.



Darüber hinaus entwickelte man ein System von Grünflächen, beginnend mit dem Parque Metropolitano über Stadtteilparks bis hin zu begrünten Plätzen. Aus diesen Ansätzen ging der Plan Cordón de La Habana hervor, der 1968/69 umgesetzt wurde. Mehr als 32.000 Hektar Wald, Obstkulturen, Ziergärten, Kaffee- und Zitronenplantagen wurden angelegt, Viehzucht und Milchwirtschaft gefördert. Das Comité Provincial del PCC, ein Ausschuss der kommunistischen Partei Kubas, nahm in Zusammenarbeit mit dem JUCEI, der Überwachungs- und Kontrollstelle, eine Gebietsreform vor, wobei die Grenzen von Habana Metropolitana endgültig festgelegt wurPlan von Max Baquero, Eusebio Azcue, Vittorio Garatti u.a., 1971 Einwohnerzahl: 1.700.000 Planungsziel: 2.300.000 Einwohner

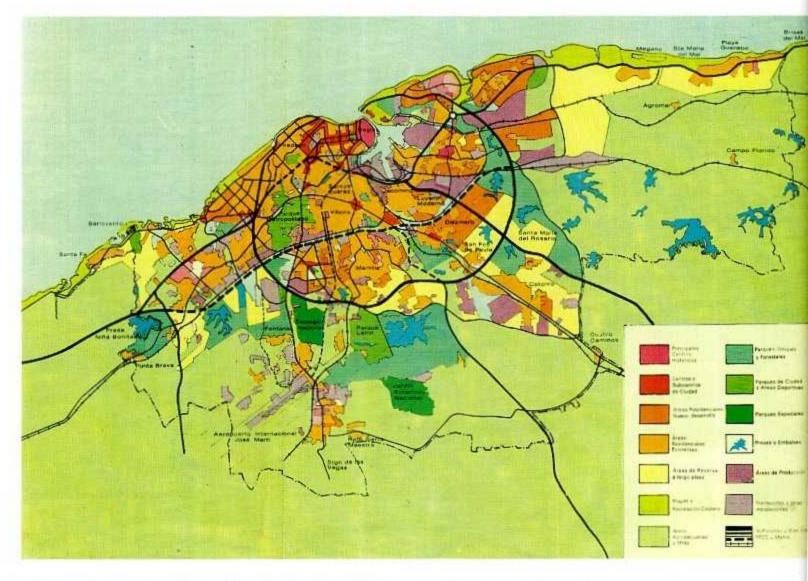
Dieser Entwicklungsplan, bezogen auf das Jahr 2010, wurde vom Instituto de Planificación erarbeitet. Die Kriterien der vorangegangenen Pläne behielten ihre Gültigkeit, wurden nun aber auf eine bessere wissenschaftliche, technische und kulturelle Grundlage gestellt. Entsprechend weit gefächert waren die Spezialisierungen der Teammitglieder: Architekten, Ingenieure, Demographen, Soziologen, Geographen und andere Experten waren eingebunden.

Das vorgeschlagene Straßennetz war wohl durchdacht, ein Verkehrsknoten für Bus, Bahn und Helikopter inner-

halb der Stadtgrenzen wurde vorbildlich platziert. Die Peripherie war durch den Plan Cordón de La Habana gut versorgt. Es wurde beschlossen, einige der Wohnviertel rund um Zentren für Produktion, Lehre und Forschung anzulegen, und diese Viertel werden, ob der Qualität ihrer Zentren, heute noch sehr geschätzt.

Die Bezirkseinteilungen aus dem Plan von 1963 blieben vorläufig gültig mit der Option, die eine oder andere zu verändern. Die Ansiedlung von kleinen Industriekernen inmitten von Wohnvierteln wurde weiter verfolgt. Vorbildlich waren die Entscheidungen, die für das Stadtbild von Havanna getroffen wurden, ob für die Plaza de la Revolución, den Hafen oder die Ausgestaltung der Straßen und der wichtigsten Wohngebiete. Fehlerhaft war

die Beibehaltung der Projekte in dem Grundwassereinzugsgebiet des Vento, mangelhaft blieb auch die Anbindung der Gebiete im Umland. Alles in al-Iem haben die wiederkehrenden Reden von Fidel Castro den Plan nicht unwesentlich beeinflusst.



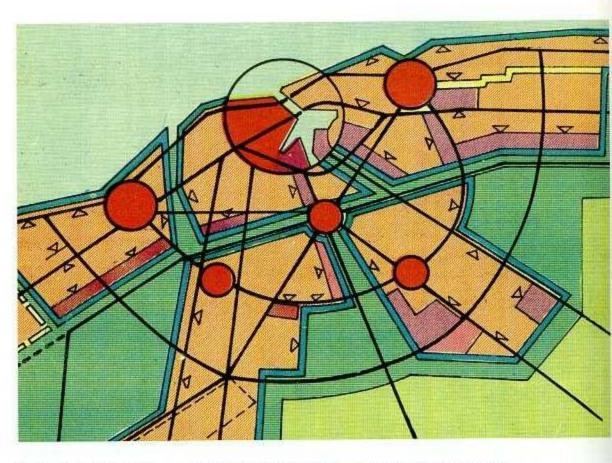
Technische und wirtschaftliche Rahmendaten für den Masterplan 1984 von Joel Ballesté, Mario González, Marta Lorenzo, Enrique Fernández, Rosa Oliveras, Herminio Rodríguez, Rogelio Mederos, Luis Cabañas u.a. Vorsitzende: Gina Rey, Gutachter: Norald Nerssessiánt, 1984 Einwohnerzahl: 1,900.000 Planungsziel: 2,300.000 Einwohner

Vier Jahre arbeitete ein Planungsteam, bestehend aus 67 kubanischen und 14 ausländischen, vornehmlich sowjetischen Experten, an diesem Mammutprojekt. Mehr diversifiziertes Fachwissen war noch nie zusammengekommen. Die Ergebnisse füllten 12 dicke Ordner und wurden auf 180 Ausstellungstafeln im Format 1 x 2 Meter präsentiert.

Diesmal wurde nicht nur Havanna auf Herz und Nieren untersucht, zur Debatte stand ebenso die Entwicklung der Region um Havanna. Nicht 2010 wurde anvisiert, sondern das Jahr 2030, ging es doch um eine nachhaltige Vision. Es gab zwei Alternativen: eine Ost-West-Entwicklung (auf die man sich später festlegte) in drei Varianten und eine radial-konzentrische Entwicklung. Wichtig dabei war, dass alle Gebiete, die für eine dieser Möglichkeiten in Frage kamen, für andere Planungen tabu waren.

Der Stadtentwicklungsplan wurde rechtlich verankert, erstmals wurden Verwaltungs- und Ausführungsvorschriften erlassen. Die Arbeit an diesem städtebaulichen Regelwerk ist bis heute noch nicht abgeschlossen. Allerdings sind in dessen Aufstellung und Revision auch fast alle nationalen und regionalen Behörden eingebunden.

Als Rückgrat für das Wegenetz wurden drei große Ost-West-Achsen parallel zur Küste projektiert, und schon 1989 war Baubeginn für eine dieser Achsen. Umweltschutz war eines der Hauptanliegen dieses Planes, der sich auf einer sorgfältigen Analyse der Ressourcen stützte. Das Grundwasserbecken des Vento wurde zur Schutzzone erklärt, für einige Stadtbereiche (den historischen Kern zum Beispiel) entstanden detaillierte Bau- oder Sanierungsplane. Der Plan bemühte sich wie kein anderer um das Bild der Stadt und hat doch seine hochgesteckten Ziele nie erreicht. Im Mai 1984 wurde er vom Exekutivkomitee des Ministerrats gebilligt.



Zwei von 180 Ausstellungstafeln zum Masterplan von Joel Ballesté, Mario Gonzáles u.a., 1984. Insgesamt 67 kubanische und 14 ausländische Experten, die meisten davon aus der Sowjetunion, entwickeln vier Jahre lang einen Mammutplan, untersuchen "Herz und Nieren der Stadt" und bekommen ihr Regelwerk vom Exekutivkomitee des Ministerrats gebilligt. Der Plan konnte seine hochgesteckten Ziele nie erreichen. Masterplan 1990 (ohne Abb.), erarbeitet von 37 hauptamtlichen und über 50 nebenamtlichen Experten.

Alle Abbildungen: Archiv Mario Gonzáles, Havanna

Masterplan für das Jahr 2010, von Aracelis García, Rosa Oliveras, Jorge Carlos Diez u. a, 1990 Einwohnerzahl: 2.109.000 Planungsziel: 2.287.000 Einwohner

Das Team umfasste 37 hauptamtliche Mitglieder und über 50 Experten, die in verschiedenen Phasen involviert wurden. Zunächst einmal ging es um die Prüfung und Revision des vorangegangenen Planes, der durch zu viele gleichzeitige Maßnahmen und einen exzessiven Verbrauch an Boden belastet schien. Zudem diagnostizierte man Schwächen beim Umweltschutz und bei der Finanzplanung.

Was jetzt entwickelt wurde, waren Bauprogramme für die XI. Panamerikanische Olympiade, für eine Reihe von Hotels und für Forschungszentren. Die Ausführung oblag den so genannten Microbrigadas und Contingentes (Baubrigaden).

Bei der Revision des alten Planes kam das Team schnell darauf, dass Stadtentwicklung auch durch das Auffüllen der leeren Blöcke im bestehenden Stadtgefüge betrieben werden könne, was die Bautätigkeit im Westen und Süden Havannas sehr stark belebte. Anstelle der großen Stadtzentren, die aus Geldmangel, aber auch aus mangelnder Willenskraft nicht gebaut worden waren, schlug man kleinere Zentren vor. Die Grünflächen sollten nochmals verdreifacht werden.

1992 leitete das gleiche Team Maßnahmen auf der Basis des Ist-Zustandes in die Wege. Dies fand bei den Bürgervertretungen, den Consejos Populares, eine außerordentlich positive Resonanz. Folgendes wurde beschlossen:

Vernachlässigte Gebiete haben bei der Planung und bei Investitionen Priorität.

Beim Wohnbauprogramm und bei der technischen Infrastruktur muss es primär um Wiederherstellung gehen. Die Ausführung soll phasenweise erfolgen, immer beginnend mit dem am wenigsten komplizierten Projekt. Die Arbeitskapazitäten am jeweiligen Ort sollen berücksichtigt werden. Die Wiederbelebung des traditionellen Handwerks soll Hand in Hand gehen mit der Einführung neuer, angemessener Bautechniken.

Alles, was bei Neubau, Abriss oder Einsturz von Gebäuden an Materialien anfällt, soll auf seine Wiederverwendbarkeit geprüft werden.